

# FERRIES

*Das Fährschiffmagazin*

DM 9,80  
SFR 9,- / ÖS 80,- / HFL 13,-

**1/97**

6. Jahrgang  
März 1997

Die Zeitschrift des Deutschen Fährschiffahrtsvereins e.V.



## Mols Linien

Die neue MECKLENBURG-VORPOMMERN  
VIKING II - Ein Schiffslebenslauf  
Aus Tankern werden Fährschiffe  
Neue Katamarane im England - Verkehr



Die CONDOR 12 und die CAT-LINK II liegen im Februar 1997 zur Überholung im Trockendock bei Wilton-Feyenoord in Rotterdam. Foto: Mike Louagie

Die neue DFO Fähre MECKLENBURG-VORPOMMERN passierte auf ihrer Überführungsfahrt von Bremerhaven nach Rostock am 10. Dezember 1996 den Nord-Ostsee Kanal. Foto: Dieter Streich





# FERRIES

Das Fährschiffmagazin

Mitgliederzeitschrift des  
Deutschen  
Fährschiffahrtsvereins e.V.

**Erscheinungsweise :**  
viermal jährlich, quartalsweise

**Herausgeber /Verlag :**  
Deutsche Fährschiffahrts-  
publikationen Frank Heine  
Weizenfeldstr. 4d  
30419 Hannover  
Tel./Fax: 0511-2712130

**Bankverbindung des Verlags:**  
Frank Heine  
Stadtparkasse Hannover  
Konto 739 162 / BLZ 250 501 80

**Redaktionsleiter :**  
Frank Lose

**Layout :**  
Frank Lose

**Redaktion :**  
Bernd Crause, Frank Heine, Dirk  
Jankowsky, Frank Lose, Mike  
Louagie, Marko Stampehl, Jürgen  
Stein, Carsten Watsack, Andreas  
Wörteler

**Redaktionsanschrift :**  
Frank Lose  
Erich-Martens-Str. 49  
32257 Bünde  
Tel./Fax. 05223-188641

**Anzeigenverwaltung :**  
Marko Stampehl  
Bertramsweg 37  
40880 Ratingen  
Tel. 02102-470190

**Vertrieb :**  
Dirk Jankowsky  
Dorfstr. 2  
23617 Stockelsdorf  
Te./Fax. 0451-4946314

**Fotobearbeitung :**  
Satz-Studio Frank Göhlert  
Langenfelde 14  
23611 Bad Schwartau

**Druck & Herstellung :**  
Druckerei Jürgen Tresnak  
Druck- und Verlags GmbH  
Reepschlägerstr. 2  
23556 Lübeck

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

**Zur Zeit ist die  
Anzeigenpreisliste Nr. 2/95  
gültig.**

## Liebe Leserinnen und Leser,

Vor Ihnen liegt FERRIES, diesmal mit weitgehend überarbeitetem Layout. Wir wurden von vielen Lesern angesprochen, warum unser Umschlag einen so "merkwürdigen" Farbton hat. Dieses war anfangs nicht geplant, und wir hatten ursprünglich vor, die jetzige Umschlag-Farbe zu nehmen. Da wir jedoch mit dem Umgang mit unserem Desktop-Publishing Programm zu jenem Zeitpunkt noch völlig unerfahren und auch von dem Begriff "Bildschirm-Kalibrierung" noch nie etwas gehört hatten, kam der Pink-Farbton zustande. Sie glauben nicht wie überrascht wir waren, als wir das erste Heft in den Händen hielten!

Manche Redaktionsmitglieder waren von der Farbe begeistert, andere fanden sie einfach scheußlich. Nach langen Gesprächen haben wir uns aber nun zu einer neuen Umschlagfarbe entschlossen, einem maritimen Blau. Wir haben auch das Layout im Inneren des Heftes stark überarbeitet und hoffen, Ihnen hiermit ein übersichtliches Heft präsentieren zu können

Zum Redaktionsschluß dieses Heftes gibt es jede Menge Meldungen aus der Fährschiffahrt, die allerdings noch nicht bestätigt sind. Eine neue Reederei namens Nordic Line plant einen Passagierfährdienst von Ijmuiden nach Norwegen, Stena Line plant einen Dienst von Malmö und Kopenhagen nach Rostock. TT-Line soll sich mit dem Gedanken beschäftigen, ihre Fährschiffe PETER PAN und NILS HOLGERSSON zu ersetzen. Sie sehen, es bleibt für die nächste Zeit interessant bei unserem gemeinsamen Hobby. Wir hoffen, daß für das nächste Heft einige weitere Informationen zu diesen Themen vorliegen.

Gestiegene Kosten haben uns leider dazu gezwungen, den Preis ab diesem Heft auf DM 9,80 zu erhöhen. Der Jahresbeitrag für Mitglieder des DFV bleibt allerdings konstant.

Ihr

Frank Lose

## Inhalt

Mols Linien .....	4
Die neue MECKLENBURG-VORPOMMERN .....	12
Aus Tankern werden Fährschiffe .....	14
VIKING II .....	22
Holyman, Condor und Sally .....	26
Aus North Sea Ferries wird P&O North Sea Ferries .....	27
Modellfähren 1:1250 .....	28
Ferries Aktuell .....	30
Kreuzfahrtschiffe - Kurz belichtet .....	36
DFV Intern .....	37
Kurswechsel .....	38

### Deutscher Fährschiffahrtsverein e.V.

Gegründet 1992 als IG Fährschiffahrt  
Mitgliedsbeitrag 1997 : 50,- DM, Ausland 62,- DM  
Informations- und Aufnahmeunterlagen über  
DFV e.V. c/o Carsten Watsack, Albertstr. 20, 31241 Ilsede

### Titelfoto :

Die METTE MOLS mit DIFKO-  
Schornsteinmarke einlaufend in  
ihren Heimathafen Ebeltoft.

Foto: Frank Heine



Die MAREN MOLS, einlaufend in Sjællands Odde im Sommer 1967. Foto: K. H. Schwadtke

# Die Fährverbindung zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft

von Jürgen Stein und Matthias Böckenhauer

*Im Mai 1961 signalisierte die Seefahrtsabteilung im Handelsministerium von Kopenhagen "grünes Licht" für ein neues und zukunftsweisendes Fährschiffahrtsprojekt zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft, welches auf Anraten des Ebeltofter Stadtrates Hans Henrik Hansen ins Leben gerufen wurde. Da aber die finanziellen Mittel noch nicht ausreichend zur Verfügung standen, sollte es bis zum November 1963 dauern, bis die Mols-Linien A/S gegründet werden konnte. Im Oktober 1963 fand man zur rechten Zeit einen entsprechenden Geldgeber: Die Reederei Det Forenede Dampskibsselskab A/S (DFDS), København übernahm die Aktienmehrheit der neu gegründeten Mols-Linien A/S und führte die junge Gesellschaft als Tochterunternehmen in eine erfolgreiche Zukunft.*

## Investitionen zur rechten Zeit

Durch das finanzstarke Auftreten der renommierten Det Forenede Dampskibsselskab A/S blieben auch andere Pläne auf der Strecke, den Hafen von Ebeltoft als Fährhafen zu nutzen. So plante schon 1959 der Reeder Ole Larsen aus Ebeltoft eine Verbindung von Ebeltoft nach Halmstad in Schweden. Auch eine Verbindung zwischen Ebeltoft und Glommen (Schweden) war im Gespräch. Diese geplanten Projekte wären sicherlich eine Bereicherung für den Fährhafen Ebeltoft, aber keine direkte Konkurrenz für die Pläne der Mols-Linien gewesen. Hier galt es, einen

anderen Investor in die Schranken zu weisen. Valborg Heinrichsen, eine Geschäftsfrau und Restaurantbesitzerin in Havnsø, plante ein riesiges Hotelprojekt in ihrer Heimatstadt auf Sjælland und wollte dafür 1965 eine Fährverbindung zwischen Ebeltoft und Havnsø schaffen, die unter dem Namen „VALBORG-LINE“ geführt werden sollte. Für dieses Vorhaben wurden im März 1964 bei der Jos. L. Meyer Schiffswerft in Papenburg (Baunummern 531 und 532) für 39 Mill. Dänenkronen zwei Fährschiffe in Auftrag gegeben, die als JEANETTE und LISETTE in Fahrt gebracht werden sollten. Beide Schiffe sollten Nachbauten der Baunummer 516 wer-

den, die als BORNHOLMERPILEN am 1. 6. 1963 für die Dampskibsselskab paa Bornholm af 1866 A/S, Rønne von Stapel lief. 1965 später sollte ein drittes Schiff folgen und als ANNEBETTE eingesetzt werden. Doch schon im Laufe des Jahres 1964 geriet Valborg Heinrichsen in Zahlungsschwierigkeiten und mußte ihre Pläne verwerfen, da ihr Geschäftspartner Carlo Alkjær aus dem Projekt ausstieg. Im Oktober 1964 mußte Valborg Heinrichsen Konkurs anmelden.

Die Meyer-Werft versuchte nun, die beiden Neubauoptionen an die Grenaa-Hundested Færgefart A/S weiterzugeben. Diese Reederei zeigte allerdings kein In-



**Der geplante Einsatz zweier Neubauten der BORNHOLMERPILEN durch die Valborg-Line hätten die Pläne der Mols-Linien scheitern lassen können.**

Foto: Sammlung Andreas Wörteler

teresse, da die beiden Neubauten nur 600 Passagiere und 80 PKW hätten befördern können. Hinzu kam, daß die Grenaa-Hundested Færgefart A/S zur gleichen Zeit von der Schichau Unterweser AG in Bremerhaven den Neubau GRENAA erwartete. Auch die Versuche, den ersten geplanten Neubau an die Nordisk Færgefart, Faaborg bzw. an die neugegründete Mols Linien zu verkaufen, scheiterten. So wurde in Papenburg vom Bau der beiden Fähren abgesehen. Die Baunummer 531 mußte neu belegt werden. Unter dieser Nummer entstand nun das RoRo-Schiff SALOME der schwedischen Wallenius-Gruppe. Die vorhandenen Konstruktionspläne der geplanten Autofähren (jetzt als Baunummer 533) konnten von der Meyer-Werft weiter genutzt werden. Die Dampfskibsselskab paa Bornholm af 1866 A/S in Rønne benötigte ein weiteres Schiff für den Liniendienst zwischen Bornholm und dem schwedischen Festland. Auf Grundlage dieser Pläne entstand nun die wesentlich größere HAMMERSHUS (Ablieferung 21.6.1965).

### Startschuß zum Erfolg

Nachdem der direkte Konkurrent die Segel streichen mußte, begannen die Bauarbeiten in den beiden zukünftigen Fährhäfen. Für über 72 Millionen DKR. wurden in Ebeltoft und bei Odde, auf Sjælland, Terminals errichtet und neue Hafenanlagen geschaffen. Die Kopenhagener Muttergesellschaft rechnete sich für die 26,5 Seemeilen lange Überfahrt gute Chancen aus. Der Autoboom erforderte eine schnelle und moderne Verbindung zwischen Jylland und Sjælland, die mit den Nachtfähren von København nach Aalborg und Århus nicht erreicht werden konnte.

Die Bauarbeiten gingen in den zukünftigen

Fährhäfen rasch und ohne Probleme voran. Am 3. Februar 1965 wurden bei der Aalborg Værft A/S in Aalborg unter den Baunummern 164 und 165 zwei kombinierte Passagier- und Autofähren mit Lieferungstermin Mai und Juni 1966 in Auftrag gegeben.

Auch die Namensgebung der beiden Neubauten sollte schon rechtzeitig geplant sein. Vorschläge waren reichlich vorhanden. Sollten die beiden Schiffe nun ROMEO und JULIE oder MOLBOEN und ODDENBOEN heißen? Auch die Namen SJÆLLENDEREN und JYDEN waren im Gespräch. Die Reederei entschied sich natürlich anders, obwohl die Namen KNOLD und TOT als Vorschlag doch auch „ansprechend“ klangen.

Die erste der beiden neuen Fähren wurde schon am 19. Oktober 1965 von der Frau des Stadtrates Hansen auf den Namen METTE MOLS getauft und zu Wasser gelassen. Nach der Wertprobefahrt am 12. Mai 1966 und einem ersten Probeanlegen in den beiden neuen Fährhäfen am 14. Mai 1966 nahm die erste Fähre der Mols-Lini-

en, die METTE MOLS, am 18. Mai 1966 den Liniendienst zwischen Jylland und Sjælland auf. Mit über 100 geladenen Gästen ging es um 9.30 Uhr von Ebeltoft nach Odde Færgehavn, wo das Schiff um 11.00 Uhr festmachte. Um 16.00 Uhr kehrte die METTE MOLS, natürlich ausgebucht, nach Jylland zurück. Der Fährverkehr war eröffnet, die Warteschlangen für die Fahrzeuge in beiden Häfen füllten sich. Waren bei der ersten Überfahrt 40 PKW an Bord, stieg die Zahl der zu befördernden Fahrzeuge schnell um das Doppelte.

Am 20. Juni 1966 kam das Schwesterschiff MAREN MOLS in Fahrt und schon am 10. Juli 1966 wurde der 100 000 ste Passagier auf den Fähren der Mols-Linien gezählt. Am 4. August 1966 waren es bereits 250 000 Fahrgäste.

Der DFDS-Direktor Jørgen Fog-Petersen beklagte sich bei der kleinen Begrüßungsfeier, anlässlich des 250.000 sten Fahrgastes. Die Worte "Den einzigen Fehler, den wir bisher bei den Mols-Linien gemacht haben, ist, daß wir mit zwei Fähren, anstatt mit vier Fähren den Liniendienst begonnen haben" dürften wohl den Nagel auf den Kopf getroffen haben. Die Transportleistungen auf der neuen Verbindung übertrafen alle Planungen und Hochrechnungen.

So mußte bereits Anfang Juli 1966 aus Frederikshavn die Passagier- und Autofähre SKIPPER CLEMENT (Baujahr 1963 bei Bremer Vulkan A. G. Schiffbau und Maschinenfabrik, Bremen-Vegesack als JENS KOFOED für die A/S Bornholmsfærger af 1962 (Børge Jepsen), Rønne) angefordert werden, um die beiden Mols-Fähren auf der Verbindung Ebeltoft-Sjællands Odde in der Hauptsaison zu unterstützen. Dieses Schiff verkehrte bis zu dieser Zeit auf der DFDS-Linie zwischen Frederikshavn und Oslo, wurde aber auch zeitweise als



**Die METTE MOLS nahm am 18. Mai 1966 den Liniendienst auf.** Foto: Jørn Bent Jensen





In den ersten Jahren wurde die **SKIPPER CLEMENT** mehrmals zur Verstärkung auf den Liniendienst verholt. Foto: Jørn Bent Jensen

Verstärkungsschiff auf den Routen København- Aalborg und København- Århus eingesetzt. Auch in den Sommermonaten 1967 und 1968 wurde die **SKIPPER CLEMENT** noch einige Male zur Verstärkung auf der Mols- Linie eingesetzt.

Bis zum November 1966 konnten bereits 500 000 Passagiere auf den beiden Schiffen befördert werden. Der Geschäftsbericht für das Jahr 1966 schloß mit einem Gewinn von knapp 500 000 dkr ab. Das zweite Betriebsjahr der Fährverbindung wurde wieder zu einem Rekordjahr. Die Wartezeiten für ungebuchte Fahrzeuge betragen manchmal einige Stunden.

Um den Verkehr in den Griff zu bekommen, dachte man bei der Muttergesellschaft DFDS im Herbst 1967 darüber nach, die beiden Passagierschiffe **JENS BANG** und **H. P. PRIOR** vom Liniendienst zwischen København und Århus bzw. Aalborg abzu ziehen und für die Mols-Linien zu Autofähren umzubauen zu lassen. Beide Schiffe, vermessen mit 3284 BRT bzw. 3277 BRT, wurden 1950 bei der Helsingør Skibs & MSK in Helsingør gebaut und liefen nacheinander, am 15. 9. 1949 und am 15. 12. 1949 unter den Baunummer 297 und 298 von Stapel. Dieser Plan wurde aber nicht realisiert. Der Preis für den Umbau beider Passagierschiffe zu Autofähren ermöglichte schon den Bau einer neuen, zeitgemäßen RoRo- Fähre.

Am 8. März 1968 wurde nun für einige Probereisen die zum Verkauf stehende **GEDSER** (Baujahr 1963 bei Orenstein & Koppel, Lübecker Maschinenbau G.m.b.H. & CO KG, Lübeck) von den Mols-Linien eingehartert, aber auch dieses Schiff sagte der Reederei nicht zu.

So wurden am 9. Mai 1968 zwei weitere

1. Juni 1969 folgte dann die **MORTEN MOLS**, so daß in der Sommersaison 1969 erstmals vier Fähren den Liniendienst zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft bedienen konnten.

### DFDS auf dem Rückzug

Die beiden innerdänischen Nachtrouten København- Århus und København- Aalborg wurden 1970 von der DFDS eingestellt. Die auf der Århus- Route eingesetzten Schiffe, **JENS BANG** und **H. P. PRIOR** wurden wenig später als **NAIAS** nach Griechenland, bzw. als **SWEET FAITH** nach Manila verkauft. Auch die beiden Fähren, die bis zu diesem Zeitpunkt den



Ein geplanter Umbau der **H.P. PRIOR** und dessen Schwesterschiff **JENS BANG** zu Autofähren wurde bald wieder verworfen. Foto: A. Duncan



Nur einen Tag lang bediente die **GEDSER** die Route Sjællands Odde-Ebeltoft. Das Foto zeigt die Fähre am 8.3.1968 in Ebeltoft Færgehavn. Foto: Jørn Bent Jensen

Fähren bei der Aalborg Værft A/S in Aalborg bestellt, die sich nur durch eine veränderte Inneneinrichtung und einer größeren Maschinenleistung von ihren Vorgängern unterschieden. Das dritte Schiff der Reederei, die **MIKKEL MOLS**, nahm am 1. April 1969 den Liniendienst auf. Zum

Liniendienst zwischen København und Aalborg versahen, erhielten neue Aufgaben. Am 1. Oktober 1970 verließ die **TREKRONER** (Baujahr 1970, 7697 BRT) diese Verbindung. Einen Tag später folgte auch das baugleiche Schwesterschiff **AALBORGHUS**, Beide Schiffe wurden

Bare vent! Til april og til juni kan de sejle!

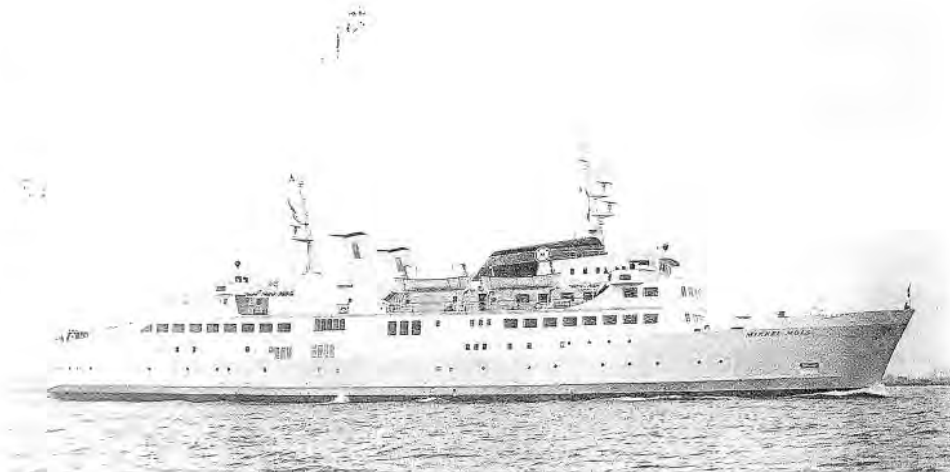


Hurra for »MIKKEL MOLS«!  
Hurra for »MORTEN MOLS«!

MIKKEL MOLS og MORTEN MOLS: Kædet de nye skibe kommer til at præge Mols-Linien's trafik i de næste mange år. De to nye skibe MIKKEL MOLS og MORTEN MOLS er bygget af Mols-Linien's søsterselskab METTE MOLS og MAREN MOLS. De to nye skibe vil blive indsat i den gamle rute mellem København og Helsingør. De vil blive indsat i den gamle rute mellem København og Helsingør. De vil blive indsat i den gamle rute mellem København og Helsingør.

Skibe	Indsat	Indsat	Indsat
Mette Mols	1975	1975	1975
Maren Mols	1975	1975	1975
Mikkel Mols	1975	1975	1975
Morten Mols	1975	1975	1975

Altså i både nord og syd. KL 8-10-14-16-18-20-22-24. Mols-Linien's søsterselskab METTE MOLS og MAREN MOLS. De to nye skibe vil blive indsat i den gamle rute mellem København og Helsingør. De vil blive indsat i den gamle rute mellem København og Helsingør. De vil blive indsat i den gamle rute mellem København og Helsingør.



Mit der Indienststellung der MIKKEL MOLS und MORTEN MOLS wurde der Liniendienst erstmals mit vier Schiffen bedient. Fotos: Bauwerft



Mit der Indienststellung der MIKKEL MOLS und MORTEN MOLS wurde der Liniendienst erstmals mit vier Schiffen bedient. Fotos: Bauwerft

Auf humoristische Art und Weise wurden die beiden Neubauten MIKKEL MOLS und MORTEN MOLS in dänischen Zeitungen angekündigt.

nun als DANA CORONA und DANA SIRENA einige Monate später im Mittelmeer eingesetzt.

Die Tochtergesellschaft wird marktführend

Der innerdänische Fährverkehr der DFDS erfolgte in erster Linie mit den modernen Ro-Ro-Fähren der Mols-Linien. Nach dem erfolgreichen Jahr 1972, in dem 1.472.676 Passagiere und 503.020 PKW zwischen beiden Häfen befördert wurden, sah sich die Reederei wieder einmal am Rande der Kapazitäten. Deshalb wurden am 6. Dezember 1972 bei der Helsingør Værft A/S zwei "Jumbofähren" in Auftrag gegeben.

Als die erste "Ölkrise" im Herbst 1973 auch die dänische Wirtschaft negativ beeinflusste, konnte man die neubestellten Fähren auf der Verbindung eigentlich nicht mehr gebrau-

chen. Steigende Brennstoffpreise für die Fähren und für den Individualverkehr, der auch noch durch Sonntagsfahrverbote behindert wurde, ließen die Transportzahlen rapide sinken. Für die beiden Mols-Neubauten wurden auch einige Veränderungen in beiden Fährhäfen notwendig, die weitere finanzielle Belastungen für die Reederei bedeuteten. So mußte die Reederei

in dieser wirtschaftlich schlechten Zeit zu den Investitionen für die Schiffe (200 Mill. Dkr) auch noch in den beiden Fährhäfen Auffahrtsrampen schaffen, um eine optimale Beladung der beiden Neubauten zu gewährleisten (15 Mill. dkr).

Trotz aller finanziellen Schwierigkeiten war nun die Zeit gekommen, sich von den vier Schwesterschiffen zu trennen und durch die Jumbo-Fähren METTE MOLS (Indienststellung am 18. März 1975) und MAREN MOLS (Indienststellung am 11. Juli 1975) zu ersetzen.

### Die Irankrise und ihre Folgen

Als im Februar 1979 die Irankrise und als Folge darauf der erste Golfkrieg die Ölpreise noch einmal kräftig in die Höhe trieben, ging es für die Reederei wieder an die Grenze der Verträglichkeit. Mols-Linien A/S und die Jydsk Færgefart A/S, Grenaa, eine Tochtergesellschaft der Det Dansk-Franske Dampskibsselskab A/S, die einen Liniendienst zwischen Grenaa und Hundested betrieb, beschlossen eine engere Zusam-



1975 begann mit der Indienststellung der Jumbo-Fähren MAREN MOLS und METTE MOLS ein neues Zeitalter. Foto: Frank Heine





Die einzige reine Trailerfähre im Dienst von Mols-Linien war die 1987 eingecharterte MADS MOLS. Foto: Frank Heine

menarbeit. Durch abgestimmte Fahrpläne und Fahrpreise versuchte gemeinsam durch die Krise zu steuern. Am 15. Januar 1981 übernahm DFDS dann 80% der Aktien von der Jydsk Færgefart A/S, die damit eine weitere Tochtergesellschaft der DFDS wurde. Mit dieser Transaktion verschwand die Jydsk Færgefart A/S als altbekannte Fährschiffreederei und wurde fortan unter der Bezeichnung Grenaa- Hundested Færgefart A/S, Grenaa weitergeführt. Beide Linien wurden dann zu einem gemeinsamen Verbund zusammengeschlossen. Gemeinsames Management, günstige Preise auch für LKW und Busse, sowie eine sehr gelungene Öffentlichkeitsarbeit ließen ab 1983 die Transportleistungen wieder steigen. Die Krisenzeiten waren vorbei.

Aber auch die Muttergesellschaft der Mols-Linien A/S kam nicht problemlos durch die Krisenjahre. Mit dem 1. Mai 1984 wurde die Mols-Linien der Rederiet J. Lauritzen überschrieben, zu deren Gruppe die DFDS schon seit einigen Jahren gehörte. Die einstige Großreederei DFDS mußte abspeken, um nicht selber in den finanziellen Abgrund zu geraten.

Seit 1866 war die DFDS in der innerdänischen Passagier- und Fährschiffahrt aktiv. Mit dem Verkauf der

Mols-Linien A/S ging somit auch ein Stück dänische Seefahrtsgeschichte dem Ende entgegen. Am 26. November 1985 wurde im Rahmen einer weiteren DFDS- Rettungsaktion deren Frachtfähre DANA HAFNIA (ex. DRACHENFELS- 77, ex. DANA GLORIA- 76) an die Mols-Linien verkauft und sofort von der DFDS zurückgechartert. Zum 26. Dezember 1985 wurde auch noch das Esbjerg- Newcastle- Fähr-

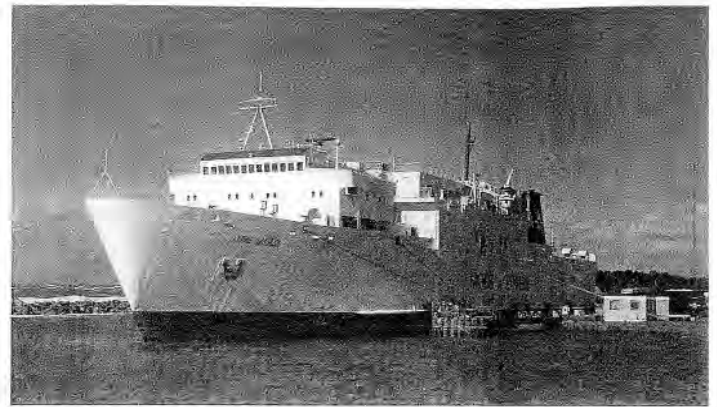
schiff WINSTON CHURCHILL unter die Regie der Mols-Linien gebracht. Das 1967 in Italien gebaute, 8657 BRT große Schiff wurde für 38 Mio. DKR. angekauft und schon am 27. August 1986 für 36,4 Mio. DKR. von der DFDS zurückerworben. Zum 31.3.1986 wechselte auch die DANA HAFNIA wieder ihren Eigner. Mols-Linien verkaufte das Frachtfährschiff an die Østersøen Færgefart A/S (G. T. Linien A/S), Nassau.

Steigende Lkw-Transportzahlen veranlaßten die Reederei 1987 zu neuen Überlegungen. In der Hochsaison, aber auch an Wochenenden und Feiertagen waren die beiden Fähren METTE MOLS und MAREN MOLS voll ausgelastet. Viele Reisende mit



Auch die schwedische GOTLAND gab ein kurzes Gastspiel auf der innerdänischen Verbindung zwischen Odden und Ebeltoft. Foto: Dahl/ Heide

PKW mußten warten, weil gebuchte LKW und Trailer befördert werden mußten. Um Abhilfe zu schaffen, charterte die Reederei im August 1987 die RoRo- Fähre MOLS TRADER (ex. MERCHANT TRADER) der Scout Shipping CO. Ltd., Nassau (Mgr.: K/S Bahamadifko LXII, København) und setzte diese als MADS MOLS auf der Linie ein. Zuvor mußte in Odden Færgehavn ein weiteres Fährbett für die Lkw- Fähre



Die MADS MOLS wurde 1989 durch die MIE MOLS ersetzt. Foto: Jürgen Stein

gebaut werden.

Vom 9. Januar bis Anfang Februar 1988 versah ein weiteres Charterschiff den Liniendienst zwischen Sjælland und Jylland. Hier wurde das schwedische Fährschiff GOTLAND (Baujahr 1973) der Rederi A/B Gotland, Visby eingechartert. Zu dieser Zeit erhielten die beiden Regelfähren METTE MOLS und MAREN MOLS nacheinander neue Inneneinrichtungen, zusätzlich wurden die jährlichen Inspektionen durchgeführt.

#### Difko LXII wird neuer Eigentümer

Im Sommer 1988 kamen dem J. Lauritzen-Konzern Überlegungen, sich von ihrem "Goldstück", den Mols-Linien zu trennen.

Verhandlungen folgten mit vielen Interessenten, darunter auch die Stena- Line und die dänischen Staatsbahnen. Den Zuschlag für stolze 450 Mill. Dänenkronen erhielt aber, mit Wirkung vom 1. August 1988, die Investitionsgemeinschaft Difko. Mit diesem Deal wuchs die Ausweitung der Difko im Fährverkehr. Vor-

bei war die Zeit mit dem Malteserkreuz in der Schornsteinmarke der Mols- Fähren. Das neue Difko- Logo bestimmte nun das Aussehen der Fähren auf den Linien Sjællands Odde- Ebeltoft und Grenaa- Hundested. Die offizielle Reederei- bezeichnung lautete nun Mols- Linien K/S (Mols- Linien af 1988 A/S, Difko LXII), Odden Færgehavn bzw. Ebeltoft.

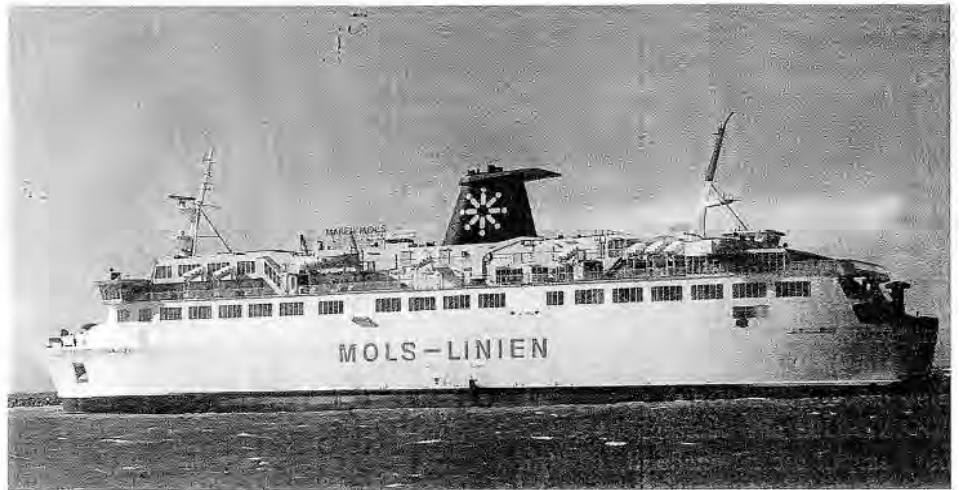
Mehr und mehr entwickelte sich die Difko



zur größten (privaten) Fährschiffsgesellschaft Dänemarks. Mit der Difko kamen auch neue Ideen. Die MADS MOLS wurde durch ein umgebautes Schwester-schiff, welches neben LKW auch Passagiere und PKW befördern konnte, ausgetauscht. Ab Ostern 1989 kam diese Schwester als MIE MOLS zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft zum Einsatz. Die MADS MOLS wurde nach Indienstellung der MIE MOLS als PRIDE OF PORTSMOUTH an die britische Reederei Mainland Market Deliveries verchartert.

Mit dem Einsatz einer dritten Fähre konnte die Difko 1989 das erste Geschäftsjahr mit positiven Ergebnissen abschließen. So wurden im ersten Jahr 663.269 PKW, 1.812.169 Passagiere und 207.429 LKW befördert.

Das Geschäftsjahr 1990 sollte alle bisherigen Beförderungszahlen in den Schatten stellen. Es wurde das Rekordjahr auf dieser Verbindung. Ein wichtiger Grund hierfür war der wachsende Inlandtourismus in Dänemark, der seinen entscheidenden Teil dazu beitrug. Ein weiterer Grund war, daß sich die MIE MOLS als LKW- Fähre bewährt hatte und damit die beiden Passagierfähren METTE MOLS und MAREN MOLS entscheidend entlasten konnte. So konnten in diesem Jahr 691 469 PKW und 1 875 846 Passagiere verbucht werden. Nur der Transport von LKW sank um 4,4 %. Begründet wurde dieser Rückgang mit den Aktivitäten auf der Route Juelsminde-Kalundborg, die durch den Reeder Bent Orla Jørgensen aus Kalundborg mit dem Einsatz der LKW- Fähre TRAILER neu belebt wurde. Auch die Mercandia Linie I/S, København sah diese Verbindung als sehr positiv und setzte hier ab November 1990 unter dem Firmenlogo „KATTE-



Die MAREN MOLS erhielt im August 1988, wie auch die anderen Schiffe der Reederei, die neue Schornsteinmarke der DIFKO. Foto: Jürgen Stein

GATBROEN\*\* die beiden Superflexschiffe MERCANDIA II (ex SUPERFLEX LIMA) und MERCANDIA IV (ex SUPERFLEX NOVEMBER) ein, die 1992 mit dem Einsatz der MERCANDIA I (ex SUPERFLEX KILO) noch einmal verstärkt wurde.

Um marktführend zu bleiben, wurde im Herbst 1992 die MIE MOLS dem allgemeinen Mols- Standard angepaßt. Die MIE MOLS erhielt eine neue Inneneinrichtung im Passagierbereich, die durch die Firma HJ Design & Construction in Nakskov entworfen wurde. So verfügte die Difko über drei Schiffe, die den Standard der Mercandiaschiffe auf der Konkurrenzroute weit in den Schatten stellten. Auch die beiden Standardfähren wurden regelmäßig zur Grundüberholung aus dem Verkehr genommen und auf den neuesten Stand gebracht, ohne den vorhandenen Fahrplan zu beeinträchtigen. Nur im Januar 1995 mußte für 8 Tage die GELTING SYD eingechartert werden, da sich die Renovierungsarbeiten an der METTE MOLS um einige Tage verzögerten.

### Mit Difko in das Jahr 2000

1993 begannen die ersten Überlegungen über die weitere Zukunft der Mols- Linien K/S (Difko LXII). Durch den Brückenbau über den Storebælt zwischen Korsør und Nyborg dürfte sich die Verkehrsstruktur in Dänemark in den kommenden Jahren gewaltig ändern. Der Individualverkehr zwischen dem dänischen Festland, der Insel Sjælland und weiter nach København verläuft dann in erster Linie über die Storebæltbroen (geplante Eröffnung für den Eisenbahnverkehr 1997). Neben der DSB-Rederi (Nyborg- Korsør, Knudshoved-Halsskov) wird dann auch der Dansk Investerings Fond (Difko) den Liniendienst zwischen Nyborg und Korsør einstellen, bzw. erheblich zu straffen müssen. Hier bleibt nur noch die Möglichkeit zur Beförderung von Gefahrgütern, die auf dem Schienenweg der DSB nicht befördert werden dürfen.

Zunächst mußte sich die Difko von ihrem eigenen Ballast trennen. Der Liniendienst zwischen Grenaa und Hundested, bis zu dieser Zeit aufrechterhalten mit der DJURSLAND, fuhr immer weiter in die roten Zahlen. Dieser Liniendienst, der immer im Schatten der Mols- Verbindung stand, wurde nun von der Difko zum 30.4.1994 eingestellt. Die DJURSLAND wurde anschließend an die Lineas Fred Olsen. Las Palmas als BENCHIJIGUA verkauft. Auch die neugegründete Driftsselskabet Grenaa- Hundested A/S in Grenaa konnte dieser Verbindung keine neuen Impulse geben. Am 9. März 1996 stellte diese Gesellschaft den Konkursantrag.

Mit dem Ziel, langfristig die einzige Fährverbindung zwischen Jylland und



Auch die GELTING SYD wurde im Januar 1995 für kurze Zeit an die Mols Linien K/S verchartert. Foto: Jürgen Stein



1995 erhielten die Mols-Linien Schiffe das neue Schornstein-Logo. Diese Luftaufnahme zeigt den Hafen von Sjællands Odde mit den Schiffen MIE MOLS und METTE MOLS: Foto: Mols Linien

Sjælland zu erhalten, sollte nun die komplette Tonnage der Mols-Linien K/S ausgetauscht und durch Neubauten ersetzt werden. Voraussetzung für den Bau neuer Schiffe war, daß man auf dem Wasserweg schnell und konkurrenzlos günstig verkehren wollte. Für dieses Vorhaben mußten 1 Milliarde DKR eingeplant werden.

Im Frühjahr 1995 wurde mit der Ørskov Christensens Stålskibsværft A/S in Frederikshavn ein Kontrakt für den Bau zweier Kombifähren geschlossen, die in erster Linie, neben dem PKW- und Personenverkehr, auch den Schwerlasttransport zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft gewährleisten konnten. Der Baupreis für beide Neubauten wurde mit 380 Mill. DKR veranschlagt.

Nach der Kiellegung im Juni 1995 lief am 6. Oktober 1995 das erste Schiff einer neuen Generation bei der Ørskov Christensens Stålskibsværft in Frederikshavn als MAREN MOLS (BN. 191) von Stapel. Einige Wochen später wurde auch das Schwesterschiff METTE MOLS (Bnr. 192) zu Wasser gelassen. Beide Neubauten unterschieden sich erheblich von den Vorgängern gleichen Namens, die nun zum Verkauf angeboten wurden. Speziell für den Schwerlasttransport und für den Transport von Gefahrgütern verfügen beide Schiffe über ein offenes Autodeck, auf dem auf 8 Spuren nebeneinander Fahrzeuge befördert werden können. Auf insgesamt 1200 Lanemeter, verteilt auf zwei Autodecks, können 65 LKW bzw. 344 Pkw befördert werden. Das Salondeck beider Schiffe verfügt über eine Kapazität von 600 Passagieren.

Bei der Danyard A/S in Aalborg wurden wenig später unter den Baunummern 740 und 741 zwei Schnellkatamarane bestellt, die neben 450 Passagiere auch 120 PKW



Mit der Indienstellung der MAREN MOLS wurde 1996 ein neues Zeitalter in der Reedereigeschichte eingeläutet. Foto: Mols Linien



In Fachkreisen wird der High-Speedcatamaran MAI MOLS als die schnellste Autofähre Nordeuropas bezeichnet. Foto: Mols Linien schaffen werden.

befördern sollten. Auch diese beiden Neubauten vom Typ Seajet R. 250 sollten der Reederei nochmals 380 Mill. DKR kosten. Im Gegensatz zu den beiden robusten Kombifähren (19,3 Knoten, Überfahrtdauer 1 Stunde 40 Minuten) war nun Schnelligkeit gefragt. Ausgestattet mit einer General Electric Gasturbine (34014 PS, 44,10 Knoten) wurde der erste Highspeed-Catamaran (ohne Namen) am 2. April 1996 dem nassen Element übergeben. Wenige Wochen später erfolgte bei der gleichen Werft der Stapellauf der baugleichen Schwester. Beide Neubauten, wenig später versehen mit den Namen MAI MOLS und MIE MOLS, sollten in der Geschichte der

Mols-Linien K/S und in der nordeuropäischen Fährschiffszene neue Akzente setzen. Mit beiden Schiffen konnte nun die Überfahrtszeit zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft auf 45 Minuten reduziert werden. Während einiger Test- und Probefahrten wurde bei der MAI MOLS eine Höchstgeschwindigkeit von 44,3 Knoten (82 km/h) gemessen. Für diese Catamarane waren auch Umbauarbeiten in den beiden Fährhäfen notwendig, die nochmals mit 200 Mill. DKR zu Buche schlugen. Um eine schnelle Verladung zu gewährleisten, mußten in Sjællands Odde und Ebeltoft, neben den alten Anlegern, zwei neue Anleger für die Seitenverladung der Seajet-Klasse ge-

Heute verfügt die dänische Reederei Mols-Linien K/S, Ebeltoft/ Sjællands Odde mit ihren vier Schiffen über die modernste und schnellste Fährschiffs-Flotte ihres Landes und kann mit der vorhandenen Tonnage sicherlich konkurrenzlos in das Jahr 2000 blicken.

In FERRIES 2/97 werden die Einzel-Lebensläufe aller Mols-Linien Schiffe ausführlich beschrieben.





# DREI TAGE ZU ZWEIT, EIN WEISSES SCHIFF UND DAS MEER.

Alles, was Sie dafür brauchen, sind 3 Tage Zeit, 198 Mark und 1 bißchen Kribbeln im Bauch. Unser ganz persönliches Angebot für alle **MITGLIEDER**. Eine traumhafte 3-Tage-Kurz-Seereise mit der MS HAMBURG von Hamburg nach Harwich, ein bißchen Seeluft schnuppern, dem Meer zuhören, ein Tänzchen wagen, sich verwöhnen lassen - und wenig bezahlen. Na, kribbelt's im Bauch? Dann schnell buchen!

## WIE SPANNEND: DER REISEABLAUF

- 1. Tag: 16.30 Uhr Ablegen in Hamburg
- 2. Tag: 12.00 Uhr Ankunft in Harwich, Bustransfer nach Colchester, freie Zeit in der Altstadt von Colchester, Bustransfer nach Harwich. 15.30 Uhr Ablegen in Harwich
- 3. Tag: 13.00 Uhr Ankunft in Hamburg

## WIE SCHÖN: DIE LEISTUNGEN

- Hin- und Rückreise Hamburg-Harwich
  - 2 Übernachtungen in der gebuchten Kabinenkategorie
  - Bustransfer nach Colchester in England
  - Cream Tea im George Hotel in Colchester
- Achtung: Eine Reiseunterbrechung in England ist leider nicht möglich.**

## WIE GÜNSTIG: DIE PREISE (IN DM FÜR 2 PERSONEN)

Kabinen	Ausstattung	Lage	Abfahrt	
			So.-Do.	Fr.+Sa.
Doppel	Waschbecken	innen	198,-	218,-
3-/4-Bett	Du/WC	innen	188,-	208,-
3-/4-Bett	Du/WC	außen	213,-	233,-
Doppel (Unter-/Oberbett)	Du/WC	innen	218,-	238,-
2-Bett (2 untere Betten)	Du/WC	innen	233,-	253,-
Doppel (Unter-/Oberbett)	Du/WC	außen	243,-	263,-
2-Bett (2 untere Betten)	Du/WC	außen	258,-	278,-

## WIE LECKER: DER PROVIANT

2x Frühstücksbuffet, 1x Dinnerbuffet, 1x 3-Gänge-Menü  
**Alles zusammen: DM 89,- p. P**  
 (Preis gilt nur bei Vorausbuchung.)

## WIE GUT: DIE REISETERMINE

April: 02., 06., 08., 10., 12., 14., 16., 20., 22., 26., 28.

## AB 198 MARK HALTEN WIR AN BORD ZWEI PLÄTZCHEN FÜR SIE FREI.

Dieses Angebot gilt exklusiv für Ihre Mitglieder und deren Freunde. Es gilt nicht in Verbindung mit anderen Ermäßigungen. Für weitere Informationen und Buchungen steht Ihnen unser Team unter der Telefonnummer (040) 3 89 03-71 gern zur Verfügung.

**Ganz wichtig: Die Buchung ist nur direkt bei SCANDINAVIAN SEAWAYS möglich. Bitte geben Sie bei Buchung das Stichwort "FERRIES" an.**

Stand Dezember 1996. Irrtümer vorbehalten. Es gelten die Reisebedingungen aus unserem Prospekt "Die schönsten Seiten Großbritanniens", Sommer 1997, den wir Ihnen auf Anfrage gern kostenlos zusenden. SCANDINAVIAN SEAWAYS, Van-der-Smissen-Str. 4, 22767 Hamburg.

# Die neue MECKLENBURG-VORPOMMERN

von Christian Eckardt und Marko Stampehl

*Am 13.12.96 wurde von der Schichau Seebeckwerft AG (SSW), Bremerhaven, mit der Baunummer 1092 die kombinierte Eisenbahn-/Trailer-/Personenfähre MECKLENBURG-VORPOMMERN am Warnemünder Passagierkai an die Deutsche Fährgesellschaft Ostsee (DFO) übergeben.*

Die Kiellegung für die Fähre erfolgte am 6. Dezember 1995 und der technische Stapellauf, durch den Konkurs der SSW-Mutter Bremer Vulkan verzögert, am 27.7.96. Am 14.10.96 wurde das Vorschiff im Dock 3 der BREDO (Bremerhavener Dockgesellschaft) im Fischereihafen angebaut. Als bauliche Besonderheit ist das klappbare Doppelruder für die Rückwärtsfahrt im Wulstbug zu erwähnen. Da das Schiff im Fährhafen von Trelleborg nur schlecht drehen kann, ist eine fast 3 Seemeilen lange Rückwärtsfahrt in den Hafen erforderlich. Hierzu werden entsprechende technische Anlagen benötigt.

Dafür wurde von SSW und der Firma Becker ein neuartiges Bugruder in den Wulstbug integriert. Innerhalb von 14 Sekunden öffnen sich die in das Wulstbug integrierten, je 21 Tonnen schweren Flossen. Es wird eine maximale Geschwindigkeit von 13 kn bei Rückwärtsfahrt erreicht.

Nach erfolgreicher Werftprobefahrt vom 3.-6.12. in die Nordsee verholte die Kombifähre zur Endausrüstung zur Lloyd-Werft nach Bremerhaven. Am 9.12. verließ der einzige Neubau der SSW des Jahres 1996 seinen Geburtsort um durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Trelleborg zu verholen. Dort wurden am 10.12. die notwendigen Anpassungsarbeiten am Fähranleger vorgenommen Nach der Übergabe des 140 Mio.-



Das obere Trailerdeck der neuen Jumbofähre. Foto: Marko Stampehl

16.12. erfolgte schließlich die Aufnahme des regulären Fährdienstes der MECKLENBURG-VORPOMMERN auf der 163 km langen Seestrecke Rostock-Trelleborg.

In der Zeit vom 24.12.96 - 2.1.97 wurde die MECKLENBURG-VORPOMMERN noch einmal aus dem regulären Liniendienst von HANSA-Ferry herausgenommen und führte verschiedene Gästefahrten auf der Ostsee durch.



Die MECKLENBURG-VORPOMMERN im Dezember 1996 in Rostock.

Foto: Roland Bentin



Das Bauschild. Foto: M. Stampehl

DM-Neubaus am 13.12. in Warnemünde erfolgte die Taufe am 14.12.96 am Anleger 64 des Rostocker Seehafens. Taufpatin war die Gattin des Bahn AG Vorstandsvorsitzenden Heinz Dürr.

Am 15.12. gehörte das Schiff den Rostockern: Open Ship mit einem Weihnachtsmarkt auf dem Trailerdeck. Am

Am 29.12. lag das Schiff einen Tag lang im Hafen von Mukran und stand der Bevölkerung zur Besichtigung offen. Dieses Angebot erhielt trotz des miserablen Wetters (oder gerade deswegen?) regen Zuspruch - die Besucher kamen in Scharen. Innerhalb weniger Stunden glich das gesamte Gebiet des Hafens Mukran einem riesigen Parkplatz. Ordnungskräfte der DFO hatten alle Hände voll zu tun.

Die MECKLENBURG-VORPOMMERN hatte am nördlichen Eisenbahnanleger festgemacht. Relativ weit achtern auf der Steuerbordseite hatte man eine Gangway heruntergelassen, über die die Interessierten das Schiff besteigen und auch wieder verlassen konnten. Diese Gangway war bereits am späten Vormittag dem Ansturm nicht gewachsen - und man mußte einiges an Geduld aufbringen, angesichts der langen Schlange.

Man betrat das Schiff nach Erklimmen der Gangway über das obere Trailerdeck, das ohne die sonst dort vorzufindende Fracht einem riesigen Saal glich. Ähnlich wie bei Fährschiffsneubauten der letzten Jahre, ist auch bei der MECK-POM die Decke des Autodecks verkleidet. Über ein Treppenhaus gelangte man schließlich auf das Hauptdeck der neuen Fähre. Hier war alles mit Plastikfolien ausgelegt. Den darunter befindlichen Teppichboden zieren stilisierte Vögel, ein Element, das bereits seit einigen Jahren auch schon Fahrpläne etc. der Reederei ziert.



Auf dem Hauptdeck sind alle wichtigen Passagiereinrichtungen versammelt. Beginnen wir mit den Restaurants, von denen es vier gibt. Das "Hansa" mit 112 Plätzen, das Selbstbedienungsrestaurant "Scandinavia" mit 208 Plätzen, ein Trucker-Restaurant mit 64 und ein Bistro Cafe mit 160 Plätzen. Um die Zeit der Überfahrt angenehm gestalten zu können, stehen den Passagieren außerdem der große Duty-Free-Shop, Konferenzräume, Disco, ein Ruhreraum mit Pullmannsesseln zur Verfügung. Auch Sauna, Solarium und Whirlpool sind vorhanden. Zur Ausnüchterung und für diejenigen, die es mit dem Gesetz nicht so genau nehmen sind die beiden Gefängniszellen an Bord gedacht. In ihnen dürfte die Überfahrt dann nicht mehr ganz so angenehm sein.

Ein Deck über dem Hauptdeck befindet sich der Großteil der Kabinen des Schiffes. Insgesamt bietet es 396 Betten in 150 Kabinen verschiedener Kategorien. Dabei handelt es sich zumeist um 2- und 4-Bett Innen- und Außenkabinen, es sind aber auch 4 Suiten für den gehobeneren Anspruch vorhanden. Auch an Behinderte wurde gedacht, für sie stehen zwei besonders ausgestattete Kabinen zur Verfügung.

Insgesamt machte das Schiff auf unsere Redaktionsmitglied Marko Stampehl einen guten Eindruck während des Rundganges. Besonders positiv fielen die großen Deckflächen auf, die etwas geschützt durch die großen Schornsteine sind. Im Sommer soll es dort einen Deckskiosk geben.

Durch ein spezielles Kränungsausgleichsystem können insgesamt 710 Tonnen Ballastwasser in 4 Kränungstanks über große Rohrleitungen querschiffs umgepumpt werden. Dadurch wird gewährleistet, daß während des Beladens auf den Aussengleisen mit Waggons von bis zu 600

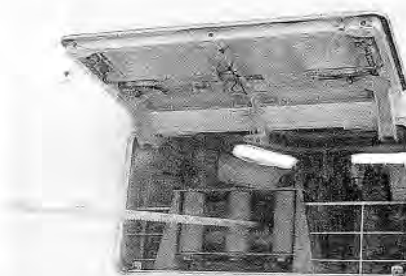


Das Restaurant "Scandinavia". Foto Marko Stampehl

Tonnen Gesamtgewicht das Schiff sich um nicht mehr als 4 Grad neigt. Im Fährbett wird die MECKLENBURG-VORPOMMERN von einem sogenannten "Königszapfen" justiert.

können. Desweiteren stehen für die Passagiere Wärmeschutzanzüge zur Verfügung.

Es könnte durchaus sein, daß nach Abschluß der Umbauarbeiten am Fährhafen



Pfiffige und elegante Lösung für die Mooring-Station.

Foto: Marko Stampehl

Die MECKLENBURG-VORPOMMERN ist mit dem Marine Evacuation System MES ausgestattet, das bereits an Bord der SASSNITZ installiert wurde. Über vier Rutschen sollen im Notfall 1600 Passagiere in einer halben Stunde evakuiert werden

#### Technische Daten:

Tonnage	36.185 BRZ
Länge	199,90 m
Breite	28,20 m
Tiefgang	6,20 m
Maschine	Vier MAN-B&W Diesel
Geschwindigkeit Max.	22,5 Kn
Dienstgeschwindigkeit	18,5 Kn
Rückwärtsgeschw.	13 Kn
Passagiere	900
Kabinen/Betten	150/396
Lademeter/Lkw	1030 m/70
Schienen/Waggons	945 m/50
Pkw	max. 440

Mukran im Januar 1998 auch die MECKLENBURG-VORPOMMERN von der Ostseeinsel Rügen Richtung Schweden verkehrt. Die bislang auf der Rostock-Trelleborg-Route eingesetzte ROSTOCK wurde nach der Indienststellung der MECKLENBURG-VORPOMMERN am 18.12. in Sassnitz aufgelegt und soll verkauft werden.

Als nächstes steht bei DFO der Austausch der RÜGEN an. Vorraussichtlich wird noch 1997 der Neubauftrag zum Bau eines Ersatzschiffes für die auf der Route Sassnitz - Rønne verkehrende Fähre vergeben. Hierbei gilt auch der SSW als einer der aussichtsreichsten Kandidaten.

Im Februar 1997 mußte die Fähre wegen Problemen am Bugrunder für längere Zeit aus dem Fahrplan genommen werden. Sie wurde durch die ROSTOCK ersetzt.



Blick in den Buffet-Bereich des Free-Flow Restaurants. Foto: Marko Stampehl

# Aus Tankern werden Fährschiffe

von Frank Heine

*Anfang der sechziger Jahre begann auch im Mittelmeer die Zahl der Individualreisenden mit privaten Personenkraftwagen kräftig anzusteigen. Zu der Zeit bestand ein Großteil der von Griechenland aus verkehrenden Fährschiffe aus alten, konventionellen, größtenteils reinen Passagierschiffen, die in ganz Europa, teilweise aber auch in Nordamerika auf dem Second-Hand Markt erworben wurden. Einige dieser Ankäufe wurden zwar zu Ro-Ro Fährschiffen umgebaut, doch es fehlte weiterhin an allen Ecken und Enden an geeigneten Autofähren. Die zum Ausbau der Autofährverbindungen notwendigen Fährschiffe waren damals auf dem Gebrauchtmrkt nicht zu erhalten, da ja auch in Nordeuropa das Zeitalter der Autofähren erst begann. Neubauten konnten sich nur sehr wenige Reedereien leisten, folglich mußten andere günstige Varianten erdacht werden.*

*Eine ganz besondere Variante, wie sie wohl nur im Mittelmeer möglich war, ist der Umbau von Tankern zu Fährschiffen. So erwarben in der Tat drei griechische und eine italienische Reederei zwischen 1963 und 1976 insgesamt elf mittelgroße Tankschiffe, die als Ro/Ro-Passagier bzw. Frachtfährrschiffe zum Einsatz kommen sollten.*



Aus dieser Art von Tankern entstanden die hier erwähnten Fährschiffe. Das Foto zeigt das Tankschiff SOYA-MARGARETA, die spätere MINOS im März 1962 auf der Weser. Foto : Jürgen Saupe

## PHAISTOS : der erste Tanker wird zum Fährrschiff

Zur Sommersaison 1965 näherte sich in Perama die Vollendung des Umbaus der PHAISTOS. Aus dem ehemaligen Tankschiff war in etwas über einem Jahr ein zwar nicht besonders modernes, aber doch ein bis dahin einmaliges Fährrschiff geworden, das damals immerhin mit zu den größten der Welt zählte.

Außer den erweiterten Aufbauten hatte sich an dem äußeren Erscheinungsbild des Schiffes nicht allzu viel verändert, denn der Rumpf behielt seine ursprüngliche Form.

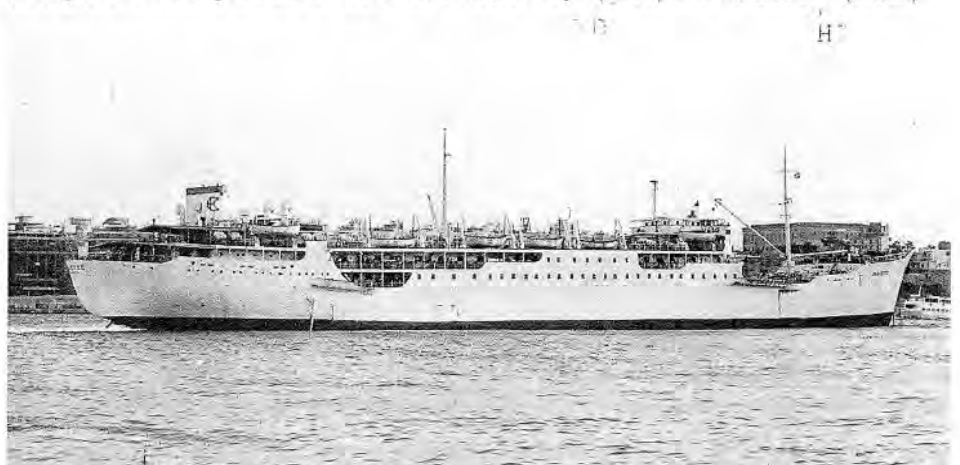
Der griechische Reeder Constantinos S. Efthymiadis ersann als erster die Möglichkeit mit dem Umbau von Tankschiffen schnell und relativ einfach ohne allzu großen finanziellen Aufwand an die benötigten Fährrschiffe zu kommen. Den Anfang machte er im Mai 1963 mit dem Ankauf des 1951 bei Kockums MV in Malmö gebauten Tankschiffes MARIA GORTHON (Rederi AB Glyfe, Stig Gorthon Mgr., Helsingborg).

Die 151,29 m lange und 18,95 m breite MARIA GORTHON (8134 BRT) wurde als PHAISTOS in Piräus registriert und im Frühjahr 1964 in die Werft nach Perama verlegt, wo kurz darauf der Umbau zum Fährrschiff begann.

Etwa zur selben Zeit wurde von der schwedischen Rederi AB Wallstar (O. Wallenius) der Tanker SOYA-MARGARETA (10731 BRT, Bj.1952) erworben und als MINOS ebenfalls für C.S. Efthymiadis in Piräus registriert. Die MINOS erreichte im November 1964 die Bucht von Perama und wurde dort vorerst aufgelegt.



Die PHAISTOS war das erste größere Fährrschiff der in den sechziger Jahren so erfolgreichen Efthymiadis Lines. Foto : Rudie Kleyn (oben) und A. Duncan (unten)





Die im Rumpf befindlichen Öltanks wurden entfernt und stattdessen über der Wasserlinie ein vier Meter hohes Autodeck eingerichtet, das sich vom Backsprung bis zu den ehemaligen Maschinenaufbauten erstreckte. Zugänglich gemacht wurde das Autodeck durch zwei Seitenforten im Vorschiff, eine an Backbord und eine an Steuerbordseite. Der mittschiffs liegende Brückenaufbau blieb äußerlich unverändert. In den Raum zwischen dem Brückenaufbau und dem achtern liegenden Maschinenhaus wurden neue Aufbauten eingefügt. Somit besaß das Schiff nunmehr, von der Brücke bis zum Achterschiff reichende, zweistöckige Aufbauten, in denen ein Großteil der Passagiereinrichtungen untergebracht wurde. Das Vorschiff blieb bis auf die Entfernung der auf Deck befindlichen Pipelines nahezu unverändert. Auch der Ladebaum blieb erhalten, er diente nach dem Umbau zum Verladen von Autos auf das Oberdeck.

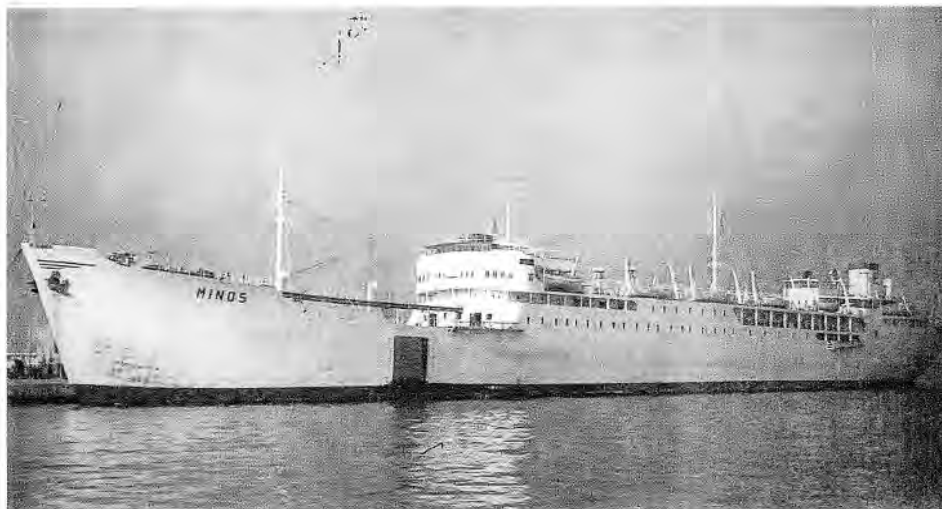
Insgesamt acht neue Rettungsboote auf den mittleren Aufbauten ergänzten die vier alten Rettungsboote, die erhalten blieben. Mit unveränderter Vermessung, aber jetzt max. 4,59 m Tiefgang war die PHAISTOS nach dem Umbau für 670 Passagiere zugelassen. Das Autodeck faßte 200 PKW oder 60 LKW. Die nach wie vor unveränderte Antriebsanlage, ein MAN Dieselmotor der Bauwerft Kockums in Malmö, mit 3357 KW verlieh dem Fährschiff eine Geschwindigkeit von 13,5 Knoten.

Im Sommer 1965 wurde die PHAISTOS auf der Route Piräus - Chania als erstes größeres Fährschiff für Eftymiadis Lines in Dienst gestellt. Das Schiff verfügte lediglich über eine Schraube und war auch nicht mit Bugstrahlruder ausgerüstet, was sich als großer Nachteil für die Manöviereigenschaften herausstellte. Für An- und Ablegemanöver waren häufig ein oder mehrere Schlepper erforderlich.

#### MINOS:

##### Ein zweites Schiff wird umgebaut

Noch vor Beendigung des Umbaus der PHAISTOS begannen 1964 auch an der MINOS die Umbauarbeiten in Perama, die im Laufe des nächsten Jahres beendet wurden. Nunmehr mit nur noch 9517 BRT vermessen, kam die MINOS auf der innergriechischen Route zwischen Piräus und Heraklion in Fahrt. Bei einer Länge von 162,57 m, einer Breite von 19,23 m und einem Tiefgang von 4,90 m war sie zwar etwas größer als die PHAISTOS, aber sonst ähnlich ausgestattet und auch nur für 670 Passagiere zugelassen. Auf dem Auto-



Der zweite Umbau, die MINOS zeigt schon einige Unterschiede zur knapp ein Jahr früher fertiggestellten PHAISTOS. Foto : A. Duncan

deck, das ebenfalls durch zwei Seitenforten zugänglich war, konnten 220 PKW oder alternativ bis zu 70 LKW untergebracht werden. Der MAN Dieselmotor mit 4476 KW verlieh dem neuesten Eftymiadis Lines Fährschiff eine Geschwindigkeit von 14,75 Knoten.

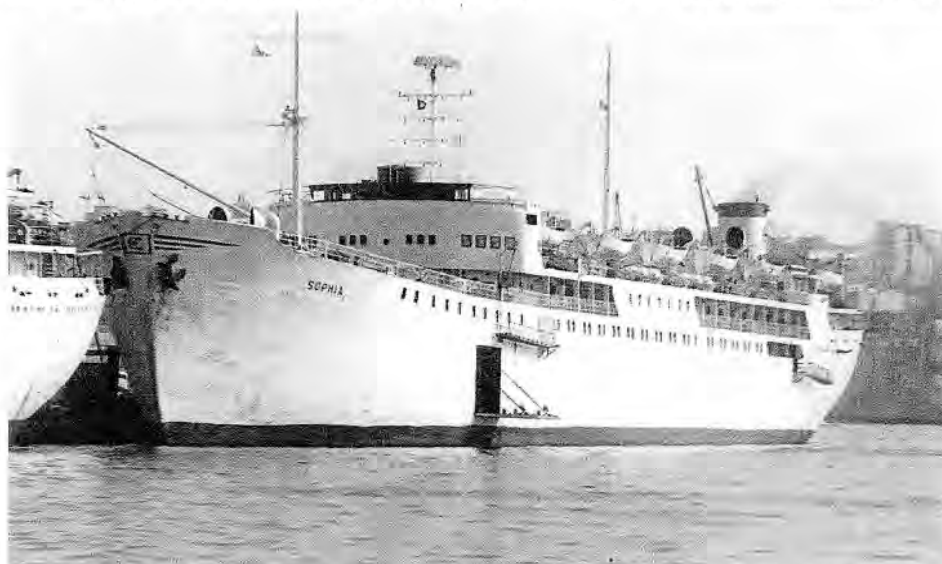
Im Oktober 1965 erwarb Constantinos S. Eftymiadis das dritte Schiff in Schweden. Von der ebenfalls zur Wallenius Gruppe gehörenden Reederei AB Walltank kaufte er den 9005 BRT großen Tanker SOYABIRGITTA (Bj. 1953). Unter dem neuen Namen SOPHIA erreichte das Schiff am 22.10.1965 den Hafen von Piräus und wurde wenig später nach Perama verlegt, wo dann die Umbauarbeiten begannen.

#### SOPHIA und HELEANNA : Zwei weitere Tanker komplettieren das Quartett

Noch vor der Indienststellung der MINOS im Jahr 1966 war nun auch die SOPHIA

mit dem Umbau an der Reihe und wie in den Jahren zuvor, wurde auch diesmal noch ein weiteres Schiff in Schweden angekauft. Von der Rederei AB Monacus erwarb C.S. Eftymiadis für 200.000 Britische Pfund den 1953 in Göteborg gebauten Motortanker MUNKEDAL. Mit einer Länge von 167,3 m und einer Breite von 20,2 m war das neue Schiff mit 11232 BRT das größte des Quartetts. Mit dem neuen Namen HELEANNA wurde auch sie in Piräus registriert und ging direkt nach Perama in die Werft, wo sie zusammen mit der SOPHIA umgebaut wurde.

Im Großen und Ganzen wurden die SOPHIA und die HELEANNA ähnlich wie die ihre beiden Vorgänger umgebaut, doch stockte man hier auch noch jeweils das Vorschiff auf, um in dem nun entstandenen, fast von vorn bis achtern durchgehenden Deck, weitere Passagierunterkünfte unterzubringen. Durch die nun entstandene ununterbrochene Decksfläche auf der Back



Durch die um ein Deck aufgestockte Back erhielten die Nachbauten SOPHIA und HELEANNA ein fast durchgehendes Kabinendeck im Rumpf. Foto : Rudie Kleyn

konnten zusätzliche PKW im lift on/lift off - Verfahren geladen werden. Die acht neuen Rettungsboote hingen im Gegensatz zu PHAISTOS und MINOS in moderneren Schwerkraft-davits.

Im Mai 1966 kam die SOPHIA als drittes Fährschiff dieser Klasse für Eftymiadis Lines in Fahrt. Das Schiff war nun, bei einer Länge von 151,29 m, einer Breite von

18,95 m und einem maximalen Tiefgang von 4,57 m, mit 8945 BRT vermessen. Die SOPHIA war für 670 Passagiere und 220 PKW zugelassen. Die Passagiere wurden, wie auch bei den beiden Vorgängerschiffen in Zwei-, Vier- und Achtbettkabinen untergebracht. Ebenso standen Schlafsessel zur Verfügung, sowie eine Bar, ein Restaurant und eine Cafeteria. Der ebenfalls von der Bauwerft Kockums in Malmö in Lizenz gefertigte MAN Dieselmotor mit 4028 KW ermöglichte eine Reisegeschwindigkeit von 14 Knoten.

Erstmals stieg C.S. Eftymiadis mit seinem neuesten Fährschiff nun auch in den Adria-Fährverkehr ein und somit kam die SOPHIA auf der Route zwischen Patras und Ancona zum Einsatz. Für diese Route erhielten die SOPHIA und auch die später abgelieferte HELEANNA zusätzlich einen Swimming-Pool auf dem Sonnendeck sowie auch einen Tax-Free Shop. Die MINOS geriet Am 8. Dezember 1966 MINOS am Rande mit in die Schlagzeilen der Weltpresse. An jenem Tag sank das Typaldos Lines Fährschiff HERAKLION mit 288 Passagieren an Bord auf einer Reise von Piräus nach Heraklion, nachdem es in schwerer See leckgeschlagen war. Die MINOS befand sich zur Zeit des Unglücks in der Nähe des Schiffes ebenfalls auf dem Weg von Piräus nach Heraklion und kam den Schiffbrüchigen zu Hilfe. Die Besatzung der MINOS nahm 49 Überlebende der HERAKLION an Bord,



Das erste ANEK Lines Fährschiff, die KYDON im September 1982 an ihrem Liegeplatz in Piräus. Foto : Steffen Weirauch

die wohlbehalten im Zielhafen an Land gesetzt wurden.

### Die HELEANNA war größer als alle Fährschiffe, die zu jener Zeit in Nord- oder Ostsee verkehrten.

Fast ein Jahr nach der SOPHIA, im Sommer 1967 wurde auch die HELEANNA fertig. Nach der Rücklieferung, mit nunmehr 11674 BRT vermessen, gehörte sie mit zu den größten Fährschiffen der Welt. Bei unveränderten äußerlichen Abmessungen war sie nun für 620 Passagiere und 220 PKW zugelassen. Auch hier trieb eine einzige Hauptmaschine, ein P. Smit Dieselmotor mit 4125 KW die einzige Schraube an und ermöglichte eine Reisegeschwindigkeit von 14,75 kn.

Die HELEANNA wurde als Ersatz für die SOPHIA auf der Route Patras - Ancona in Dienst gestellt. Die SOPHIA wiederum wurde nach Piräus verlegt um von dort aus



Die EFTHYCOSTA II in der Endphase des Umbaus in Perama. Foto : Antonio Scrimali

die Route nach Heraklion zu verstärken, die von nun an täglich im Wechsel mit der MINOS bedient wurde.

### Eine weitere griechische Reederei versucht sich mit einem umgebauten Tanker

Nach dem offensichtlichen Erfolg, den Eftymiadis Lines mit ihren umgebauten Tankern hatte, beschloß eine andere Gesellschaft, die 1967 in Chania auf Kreta neugegründete Reederei

Anonymos Neftiliaki Eteria Kritis AE (ANEK), ebenfalls einen Tanker zum Fährschiff umbauen zu lassen und damit in den Fährdienst zwischen Kreta und Piräus einzusteigen. Dafür erwarb ANEK im Sommer 1968 das Tankschiff WIRAKEL (9583 BRT, Bj. 1953) der finnischen Reederei Suomen Tankkilaiva OY, Helsinki. Das Schiff erreichte am 23. August 1968 als KYDON den Hafen von Piräus und ging kurz darauf nach Perama zum Umbau in die Werft.

Die KYDON wurde wesentlich umfangreicher umgebaut als ihre vier Vorgänger. Auch hier wurden zwischen der mittschiffs liegenden Brücke und dem achteren Maschinenhaus die neuen, zweistöckigen Aufbauten eingefügt, außerdem wurden beide Decks auf unterschiedlichen Längen auch vor der Brücke verlängert. Der Schornstein erhielt eine modernere Verkleidung und vor den vier alten Rettungsbooten wurden, um

der Passagierkapazität von nunmehr 860 Personen Rechnung zu tragen, insgesamt acht neue Rettungsboote plziert. Die Brückenfront wurde modernisiert und auf das Peildeck ein moderner Radarmast gesetzt. Teile des ehemaligen Ladegeschirrs vor dem Schornstein blieben erhalten und wurden in einen neuen achteren Mast integriert. Auch die KYDON erhielt ein fast durchgehendes ca. 4 m hohes Autodeck im Rumpf, dort wo



sich vor dem Umbau die Öltanks befanden. Zugänglich war dieses Autodeck durch insgesamt vier Seitenpforten, zwei größere unter der Brücke und zwei etwas kleinere, die nur von PKW benutzt werden konnten. Diese befanden sich weiter hinten, etwa unter dem achteren Mast, jeweils eine an Backbord- und eine an Steuerbordseite. Im Rumpf über dem Autodeck befand sich ein weiteres Kabinendeck, sodaß die KYDON sogar über drei Passagierdecks verfügte. Im vorderen und mittleren Bereich der beiden oberen Decks waren auch ein Restaurant, eine Cafeteria und andere Passagiereinrichtungen untergebracht. Die nunmehr mit 10717 BRT vermessene KYDON wurde ab 1970 als erstes Fährschiff für ANEK zwischen Piräus und Chania eingesetzt.

küste, in der Nähe der Stadt Cardiff, mit dem Tanker ESSO IPSWICH. Beide Schiffe wurden stark beschädigt und durch das ausgetretene Rohöl entstand an der Küste eine schwere Ölpest. Die EFTHYCOSTA II wurde in den Hafen von Cardiff eingeschleppt und dort notdürftig repariert. Da dem Schiff nun sowieso ein längerer Werftaufenthalt bevorstand, wurde beschlossen es gleich dem ohnehin vorgesehenen Umbau zum Ro-Ro Schiff zu unterziehen. Es verließ den walisischen Hafen am 28. April 1970 in Richtung Piräus. Nach der Ankunft am 7. Mai ging die EFTHYCOSTA II nach Perama zum Umbau in die Werft. Auch bei diesem Schiff wurden die Öltanks entfernt und ein mehr als vier Meter hohes Autodeck eingerichtet, das ebenfalls durch zwei Seitenpforten

de Brückenaufbau mit ausreichend hohen Durchfahrtsmöglichkeiten versehen wurde. Eine interne Rampe verband das Hauptdeck mit dem Oberdeck. Mit 156,98 m Länge, 19,56 m Breite und einem Tiefgang von 9,03 m war die EFTHYCOSTA II nach wie vor mit 9957 BRT vermessen und war damit die größte Kurzstreckenfrachtfähre der Welt und überhaupt die erste mit zwei LKW Decks.

1970 wurde die EFTHYCOSTA II auf der Route zwischen Piräus und Heraklion für Efhymiadis Lines in Dienst gestellt. Ein Götaverken-Dieselmotor mit 6000 PS ermöglichte eine Geschwindigkeit von 13,5 Kn, womit die EFTHYCOSTA II alle zwei Tage eine Rundreise durchführen konnte.

### EFTHYCOSTA I :

Die 173 m lange, 21,32 m breite und 9,25 m tiefgehende EFTHYCOSTA I blieb auch weiterhin als Tanker in Fahrt, bis nach dem Totalverlust der HELEANNA endgültig entschieden wurde, das letzte Schiff nicht mehr umzubauen. Am 1.4.1974 wurde die EFTHYCOSTA I in der Nähe von Piräus vor der Insel Salamis aufgelegt und blieb dort liegen, bis sie im Sommer 1978 in Perama verschrottet wurde.

Im Sommer 1971 wurde die Passagierzertifikate der vier vorangegangenen Efhymiadis - Tankerumbauten von derzeit 620 bis 670 Passagiere auf 945, 970 und teilweise sogar auf 1000 Passagiere erhöht. Die HELEANNA erhielt das neue Passagierzertifikat über 945 Passagiere bezeichnenderweise am 26. August 1971, zwei Tage vor jenem verhängnisvollen Unglück.

### Brandkatastrophe auf der HELEANNA

Am Morgen des 28. August 1971 war das Efhymiadis Lines Fährschiff HELEANNA mit 1032 Passagieren und 95 Mann Besat-



Die Frachtfähre EFTHYCOSTA II im Jahre 1973 im Hafen von Rhodos.  
Foto : Laurence Dunn

### Wieder kauft C.S. Efhymiadis zwei Tanker

Bereits 1969 beschloß Constantinos S. Efhymiadis zwei weitere Tanker zu Fährschiffen umbauen zu lassen. Dafür wurden diesmal in Norwegen zum einen der 9957 BRT große, 1953 erbaute Motortanker FERMITA ex. MORGEDAL (-64) ex. EMERALD (-62) der Reederei Ugland Shipping und zum anderen die 12423 BRT große THORSHOLM (Bj. 1954) der Rederi A/S Thor Dahl erworben. Im Gegensatz zu den vier Vorgängerschiffen, wurden diese beiden nicht sofort umgebaut oder aufgelegt, sondern verkehrten vorerst weiter in der internationalen Tankfahrt. Die THORSHOLM erhielt den neuen Namen EFTHYCOSTA I, aus der FERMITA wurde die EFTHYCOSTA II.

### EFTHYCOSTA II:

Am 8. April 1970 kollidierte die EFTHYCOSTA II vor der englischen West-

zugänglich gemacht wurde. An Oberdeck entfernte man sämtliche Ölleitungen und Tankentlüftungen, aber im Gegensatz zu allen anderen Tankerumbauten erhielt die EFTHYCOSTA II keine weiteren Aufbauten. Stattdessen wurde das gesamte Oberdeck für die Aufnahme von LKW hergerichtet, wobei auch der mittschiffs liegen-



Der größte der vier in dieser Art umgebauten Efhymiadis-Tanker, die HELEANNA gelangte durch den verhängnisvollen Brand am 28.8.1971 zu trauriger Berühmtheit. Foto : Michael Cassar

zung an Bord auf einer Fahrt von Patras nach Ancona, als gegen 5 Uhr in der Kombüse des Schiffes ein Feuer ausbrach. Das Schiff befand sich zu diesem Zeitpunkt ca. 25 Seemeilen nördlich von Brindisi und etwa 10 Seemeilen von der italienischen Küste entfernt.

Ursache des Feuers war, wie sich später herausstellte, die undichte Ölzuführung einer Kochstelle, ein Defekt, der dem Kombüsenpersonal und auch dem Kapitän bereits seit längerem bekannt war.

Ein Teil der Besatzung machte sich zwar sofort an die Brandbekämpfung, doch bekamen sie das Feuer auch nach längerer Zeit nicht unter Kontrolle. Durch die Hitze zur Explosion gebrachte kleinere Gastanks in unmittelbarer Umgebung der Kombüse ließen das Feuer immer weiter um sich greifen. Da auch ein Teil der Feuerlöscheinrichtungen unbrauchbar gewesen sein soll, verschlimmerte sich die Situation zusehends.

Erst eine Stunde nach Ausbruch des Feuers, die Passagiere waren bisher nicht informiert worden, entschloß sich der Kapitän einen Notruf absetzen zu lassen. Der Brand weitete sich indes immer weiter über die achteren Aufbauten aus und hatte über Lüftungsschächte auch schon den Maschinenraum erreicht, der von der Besatzung geräumt werden mußte. Inzwischen verließen auch die ersten Passagiere, die im achteren Schiffsbereich untergebracht waren, ihre Kabinen. Sie waren durch die entstandene Hitze, die Rauchentwicklung oder den Lärm geweckt worden. Ordnungsgemäße Durchsagen der Besatzung soll es bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht gegeben haben.

Nach etwa einer weiteren halben Stunde bis Stunde, das gesamte Achterschiff war bereits dick in Qualm gehüllt, gab der Kapitän den Befehl zum Verlassen des Schiffes. Unter den Passagieren entstand infolge des Gedränges und der unklaren Situation eine Panik. Anscheinend gab es auch nicht genügend Schwimmwesten an Bord, was die Situation zusätzlich verschärft haben könnte. Ziemlich unkoordiniert wurden laut Zeugenaussagen auch die Rettungsboote besetzt, einige wurden überfüllt, andere wiederum fast leer zu Wasser gelassen. Eins der Rettungsboote kenterte beim Herablassen und zerbrach als es bei dem herrschenden Seegang gegen die Bordwand geschleudert wurde. Die zwei hinteren Rettungsboote waren durch Rauch und Hitzeeinwirkung nicht mehr erreichbar und so sprangen dann auch viele Passagiere nur mit Schwimmweste oder gänzlich ohne Rettungsmittel ins Wasser.

Gegen 08:00 Uhr erreichten die ersten



**Die gekenterte SOPHIA im März 1983 vor dem Hafen von Keratsini.**

Foto : Sammlung Steffen Weirauch

Fischkutter und ein sowjetischer Frachter die Unglücksstelle und nahmen die im Wasser treibenden Schiffbrüchigen der HELEANNA an Bord. 25 Personen konnten nur noch tot geborgen werden. Insgesamt 1102 Personen überlebten das Unglück, doch auch von denen hatten 271 mehr oder weniger schwere Verletzungen erlitten, hauptsächlich Brandverletzungen oder Knochenbrüche.

#### **Das Wrack wird nach Brindisi geschleppt**

Gegen Abend desselben Tages sollte die HELEANNA von im Laufe des Vormittags eingetroffenen Schleppern zu Löscharbeiten in den Hafen von Brindisi geschleppt werden. Kurz vor Erreichen der Hafeneinfahrt brach jedoch die Schleppverbindung und die HELEANNA lief auf einer Untiefe auf Grund. Dort wurden dann die Löscharbeiten fortgesetzt und zwei Tage später gelang es, das Wrack wieder in tieferes Wasser zu ziehen und anschließend im Hafen von Brindisi festzumachen.

Dort wurden nun die polizeilichen Ermittlungen aufgenommen, die sich über mehrere Jahre hinzogen. Auf dem Autodeck fand man noch einige Kraftfahrzeuge, die aufgrund der teilweise doch recht gut funktionierenden Sprinkleranlage unbeschädigt blieben. Doch die meisten Autos und ein Großteil der Passagiereinrichtungen waren verbrannt. Der Kapitän der HELEANNA war bereits am 28. August verhaftet worden, nachdem er versuchte nachts mit einer Fähre das Land zu verlassen.

Die Nachforschungen der später eingesetzten Untersuchungskommission ergaben ein grobes Fehlverhalten der Besatzung: so waren 182 Menschen mehr an Bord als zugelassen, der bekannte Defekt am Herd ist nicht beseitigt worden, einige Feuerlöscheinrichtungen waren unbrauchbar, die

Passagiere wurden zu spät über das Feuer in Kenntnis gesetzt und die Besatzung konnte sich teilweise mit der Bedienung der Rettungsboote nicht aus, da Rettungsbootmanöver selten oder nie durchgeführt wurden.

Aufgrund dieser Tatsachen wurden im Januar 1974 fünf Besatzungsmitglieder, der Kapitän, der Erste Offizier, der erste und zweite Ingenieur und der Koch von einem griechischen Gericht zu mehrjährigen Gefängnisstrafen verurteilt. Desweiteren wurde ihnen untersagt, jemals wieder auf griechischen Schiffen Dienst zu tun. Auch der Reeder Constantinos S. Efthymiadis wurde zu einer Haftstrafe verurteilt.

Als Konsequenz aus der Katastrophe wurden wieder einmal die Sicherheitsbestimmungen in der internationalen Fährschiffahrt verschärft, die nicht zuletzt in den Solas-Bestimmungen von 1974 Gesetz wurden.

#### **Das Ende der HELEANNA**

Die HELEANNA blieb noch einige Zeit im äußeren Hafen von Brindisi liegen und wurde anschließend nach Perama geschleppt. Die Versicherungsgesellschaft verkaufte sie im Januar 1974 für 221.000 US \$ an eine Abwrackwerft in La Spezia. Das Wrack der HELEANNA erreichte am 16. Februar den italienischen Hafen La Spezia im Schlepp, wurde dort vorerst aufgelegt und wenig später weiterveräußert. In Toulon wurden schließlich im Laufe des Jahres 1974 sämtliche Aufbauten und die Maschine verschrottet und der Rumpf zu einem antriebslosen Leichter umgebaut. Über den Verbleib dieser Überreste der HELEANNA ist leider nichts weiteres bekannt.



## Efthymiadis Lines in finanziellen Schwierigkeiten

Die aus der HELEANNA-Katastrophe resultierenden Schadensersatzansprüche brachten den in Haft befindlichen Reeder Efthymiadis im Laufe des Jahres 1974 in erhebliche finanzielle Schwierigkeiten. Um einen Konkurs der Reederei zu vermeiden, wurde beschlossen Fährschiffe aufzulegen oder zu verkaufen.

1973 wurde in Heraklion auf Kreta eine neue private Reederei gegründet, die einen weiteren Fährdienst zwischen Piräus und Kreta eröffnen wollte. Diese Reederei mit dem Namen Minoikai Grammai A.N.E. oder auch besser bekannt als Minoan Shipping Lines S.A. suchte dazu ein gebrauchtes Fährschiff.

Fündig wurde man in dem Efthymiadis Lines Fährschiff MINOS, das noch im Frühjahr 1974 von Minoan Lines erworben wurde. Die MINOS behielt ihren alten Namen und wurde ohne größere Umbauten, sie war seit 1971 für 1000 Passagiere zugelassen, für ihre neuen Eigentümer am 5. Mai 1974 auf der Route Heraklion - Piräus in Dienst gestellt.

### Das Ende der SOPHIA

Die SOPHIA, ebenfalls seit 1971 für 1000 Passagiere zugelassen, blieb nach dem Unglück der HELEANNA weiterhin auf der Strecke nach Kreta im Einsatz, die Route Ancona - Patras wurde von dem Efthymiadis-Fäherschiff OLYMPIA ex. PIERRE LOTI (10945 BRT, Bj. 1953) vorerst weitergeführt. Ab 1975 verbrachten dann, aufgrund der finanziell angespannten Situation von Efthymiadis Lines, die meisten Schiffe, darunter auch die PHAISTOS und die SOPHIA einen Großteil des Jahres aufgelegt vor der Insel Salamis.

Aus unbekanntem Gründen drang dort im Mai 1976 Wasser in den Rumpf der SOPHIA ein, was am 17. des Monats zu einer starken Schlagseite führte. Sofort herbeigeeilte Schlepper zogen daraufhin das kentergefährdete Schiff in flacheres Wasser. In der Nähe der Werften von Keratsini kippte die SOPHIA im flachen Wasser auf die Seite und blieb dort mit ca. 60 Grad Schlagseite liegen.

Die nächsten zehn Jahre gehörte die gekenterte SOPHIA in Keratsini, einem kleinen Vorort von Piräus zum ständigen Bild, bis im Frühjahr 1986 die Abwrackarbeiten an dem Schiff begannen. Diese wurden nur



Im Oktober 1986 sind die Verschrottungsarbeiten an der SOPHIA noch in vollem Gange. Deutlich sind die Spuren des Brandes an Bord zu sehen.

Foto : Steffen Weirauch

kurzfristig durch einen Brand unterbrochen, der wahrscheinlich bei Schweißarbeiten ausgebrochen war. Doch Ende 1986 waren auch die letzten Überreste der SOPHIA endgültig verschwunden.

### Efthymiadis Lines in Konkurs

Ende 1976 mußte der Reeder Constantinos S. Efthymiadis endgültig Konkurs anmelden. Seine Flotte von größtenteils alten Fähr- und Passagierschiffen wurde aufgelöst und entweder verkauft oder verschrottet. Die zwei verbliebenen Tankerumbauten EFTHYCOSTA II und PHAISTOS kamen ebenfalls unter den Hammer.

Auf den Routen Piräus - Chania und Piräus - Heraklion verkehrten, wie bereits erwähnt seit 1970 bzw. 1974 die Reedereien ANEK und Minoan Lines nunmehr mit bereits drei bzw. zwei Schiffen, unter anderem mit den umgebauten Tankern KYDON und MINOS.

Obwohl beide Reedereien direkte Konkurrenten waren, einigte man sich darauf, die Frachtfähre EFTHYCOSTA II zu je 50 % zu erwerben und sie ebenfalls zwischen Piräus und Kreta im Gemeinschaftsdienst zum Einsatz zu bringen. Die EFTHYCOSTA II wurde für Naftiliaki Eteria Kritis A.E. und Minoan Shipping Lines S.A. in Piräus registriert und erhielt den Namen ZAKROS. Sie bediente weiterhin die Route Heraklion - Piräus. Besonders geeignet war dieses Schiff für beide Reedereien aufgrund der Transportmöglichkeiten für LKW mit gefährlichen Gütern, die auf den Passagierfähren nicht befördert werden durften.

Die MINOS wurde ab Juni 1978 einmal pro Woche auch zwischen Piräus, Kos und Rhodos eingesetzt. Diese Route erfüllte jedoch nicht die Erwartungen von Minoan Lines und so wurde sie Ende des Jahres wieder eingestellt.



Ein äußerst seltenes Foto der MINOS, aufgenommen im ersten Betriebsjahr für Minoan Lines in Piräus mit dem griechischen Namen der Reederei auf der Bordwand. Foto : Sammlung Arnold Kludas



Obwohl äußerlich nicht sichtbar, gehörte die ZAKROS, hier im Juli 1981 in Piräus, je zur Hälfte ANEK und Minoan Lines. Foto : Frank Heine

### Die PHAISTOS kam nie wieder zum Einsatz

Für die PHAISTOS (970 Passagiere, nach Erweiterung des Passagierzertifikates 1971) fand sich, wie für einige andere Efthymiadis Schiffe auch, vorerst leider kein Käufer. Sie blieb anfangs mit einigen anderen Schiffen der Reederei im Päckchen in der Bucht von Perama liegen. Diese wurden dann nach und nach verkauft oder verschrottet, bis schließlich die PHAISTOS und die gekenterte SOPHIA die einzig verbliebenen Relikte der einst so großen Efthymiadis Lines Flotte waren.

1980 fand sich schließlich doch noch ein Interessent für das inzwischen sehr heruntergekommene Fährschiff. Die neugegründete Reederei Greek Ferry Lines erwarb die PHAISTOS von der Gläubigerbank um damit einen Fährdienst in der Adria zu eröffnen. Die PHAISTOS erhielt den neuen Namen GRECIA und sollte nach geringfügigen Schönheitsreparaturen im Sommer 1981 auf der Route Brindisi - Patras in Dienst gestellt werden. Das Vorhaben fand aber schnell ein Ende, als Inspektoren der griechischen Schifffahrtsbehörde das Schiff unter die Lupe nahmen. Aufgrund gravierender Sicherheitsmängel verboten sie einen weiteren Einsatz als Passagierschiff.

Somit war auch das Schicksal der GRECIA besiegelt. Bis Ende 1982 blieb sie vor der Insel Salamis in der Nähe des Ortes Ambelaki aufgelegt und wurde anschließend nach Eleusis verlegt, wo im Frühjahr 1983 die Abbrucharbeiten bereits in vollem Gange waren.

### KYDON, MINOS und ZAKROS blieben vorerst weiter im Dienst

Die verbliebenen drei Tankerumbauten

fahrtszeiten abends zwischen 18:00 und 19:30 Uhr. Lediglich die ZAKROS fuhr zeitweise nur wenn Bedarf bestand.

Im Frühjahr 1983 machte die MINOS noch einmal von sich reden, als im Hafen von Piräus aus unbekanntem Grund Wasser in das Schiff lief. Die MINOS wurde sofort von Schleppern in ein Trockendock gezogen, wo die Schäden beseitigt werden konnten. Bereits nach wenigen Tagen war die MINOS wieder im Dienst.

Die verschärften Sicherheitsbestimmungen in der Fährschifffahrt ließen aber das Ende der Tankerumbauten in greifbare Nähe rücken. Fährschiffe mit einer Schraube durf-



Die GRECIA ex. PHAISTOS am 23.9.1981 aufgelegt in der Nähe vom Ambelaki, auf der Insel Salamis. Foto : Steffen Weirauch

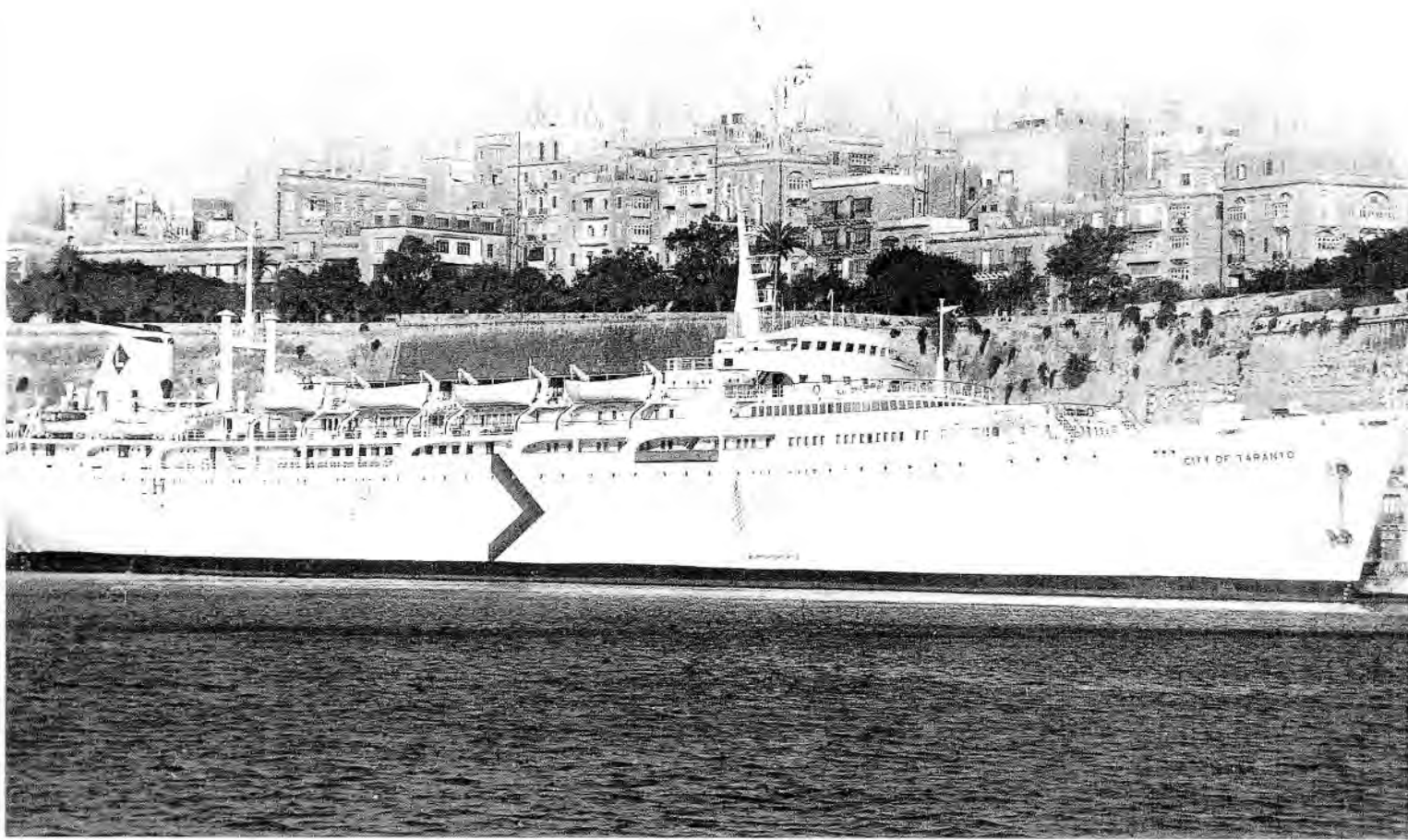
KYDON, MINOS und ZAKROS versahen auch Anfang der achtziger Jahre zuverlässig ihren Dienst zwischen Piräus und der Insel Kreta. Sie gehörten zum ständigen Bild des Hafens dazu, täglich waren mindestens ein oder sogar zwei dieser auffälligen Fährschiffe in Piräus und immer lagen sie hintereinander an derselben Pier. Die Ankunftszeiten waren meistens morgens zwischen 07:00 und 08:30 Uhr, die Ab-

ten demnach nur noch während einer Übergangszeit von wenigen Jahren im Dienst bleiben. Die Risiken eines Ausfalls der einzigen Antriebsmaschine waren für die internationalen Sicherheitsgremien einfach zu groß.



Die MINOS fuhr von 1974 bis 1984 für Minoan Lines zwischen Piräus und Heraklion bzw. Chania. Foto : Sammlung Arnold Kludas





Der letzte der ehemaligen Tanker, die CITY OF TARANTO ex. KYDON, aufgelegt in Valetta. Foto: Antonio Scrimali

### Auch MINOS und ZAKROS gehen den Weg des alten Eisens

Anfang 1984 wurde die inzwischen doch recht betagte und gar nicht mehr zeitgemäße MINOS aus dem Fährverkehr Piräus - Chania, wo sie seit 1978 eingesetzt wurde, herausgezogen, stillgelegt und zum Verkauf ausgeschrieben.

Eine spanische Abwrackwerft kaufte die MINOS zum Schrottpreis und ließ sie im Mai 1984 nach Gijon schleppen, wo sie schließlich verschrottet wurde.

Bereits ein Jahr später, im Sommer 1985 nach der Indienststellung der Frachtfähre AGIA GALINI, wurde auch die ZAKROS aus dem Verkehr gezogen und am 14. August 1985 über Eckardt & Co. Marine zum Abwracken nach Jugoslawien verkauft. Im Schlepp kam die ZAKROS am 30.09.1985 in Split an, wo dann auch auf sie die Schneidbrenner warteten.

### KYDON

Nach der Verschrottung der gekenterten SOPHIA Ende 1986 war die KYDON der letzte verbliebene Tankerumbau. Bis Anfang 1988 verblieb sie für ANEK im Fährdienst Piräus - Chania. Dann wurde sie durch die 1985 in Japan angekaufte und inzwischen umgebaute APTERA abgelöst. ANEK wollte sich anscheinend noch nicht von ihrem Oldtimer trennen und so ver-

suchte man mit der KYDON einen neuen Fährdienst zwischen dem nordgriechischen Hafen Thessaloniki und Heraklion aufzunehmen. Doch Ende der Sommersaison war auch der letzte Einsatz der KYDON für ANEK beendet, die Route wurde eingestellt, die KYDON aufgelegt und zum Verkauf ausgeschrieben.

Im Frühjahr 1989 fand sich dann auch ein Käufer für das inzwischen 36 Jahre alte Schiff. Der in Valetta auf Malta ansässige Jo-Din Investment Trust Ltd. erwarb die KYDON, gab ihr den neuen Namen CITY OF TARANTO und eröffnete mit dem Schiff einen neuen Fährdienst zwischen dem süditalienischen Hafen Taranto und Patras. Leider war dieser Fährdienst nicht besonders langlebig und die CITY OF TARANTO wurde noch im August auf eine andere Route verlegt. Sie kam nun zwischen La Valetta und Tripolis in Libyen zum Einsatz. Diese Charter für das libysche Transportministerium dauerte bis Anfang 1990, in deren Anschluß das Schiff in Valetta aufgelegt wurde. Im Laufe des Jahres wurde die CITY OF TARANTO schließlich wieder nach Griechenland überführt, in Chalkis aufgelegt und dient seitdem der Avlis-Werft als Arbeiterwohnschiff.

Da auch diese Werft seit 1996 vom Konkurs bedroht ist, kursieren seit längerem

Gerüchte, daß auch das Ende der CITY OF TARANTO nicht mehr fern ist. So soll sie angeblich bereits an türkische Abbrecher in Aliaga verkauft worden sein. Doch noch liegt die CITY OF TARANTO als letztes Zeugnis einer längst vergangenen Epoche der Fährschiffsgeschichte im Mittelmeer in Chalkis eingeklinkt zwischen halbfertigen Schiffen und wartet auf ihr weiteres Schicksal.

### Ende des ersten Teils.

*In diesem ersten Teil wurden nur die sieben Tanker angesprochen, die zu Kurzstreckenpassagier- bzw. Frachtfähren umgebaut wurden oder werden sollten. Die Geschichte von vier weiteren Schiffen, sowie eine tabellarische Übersicht aller erwähnten ex-Tanker folgt in der nächsten Ausgabe von FERRIES.*

*Über Hinweise und Ergänzungen von Lesern zu diesem Thema wäre ich sehr dankbar, da es mit Sicherheit noch viele unbekannte und überaus interessante Details über diese Schiffe zu berichten gibt.*



Die CARFERRY VIKING II in voller Fahrt im Solent vor Portsmouth. Foto: Fotoflite

## WIKINGER IN ENGLAND

# VIKING II

von Frank Lose

*Wie in FERRIES 4/96 beschrieben, eröffnete der norwegische Reeder Otto Thoresen im Mai 1964 mit dem Neubau VIKING I einen neuen Fährdienst von Southampton nach Cherbourg. Noch vor Eröffnung des neuen Dienstes bestellte man am 19. September 1963 ein zweites Schiff. Wie auch die VIKING I wurde es von der norwegischen Kaldnes mek. Verksted A/S in Tønsberg gebaut.*

Die Kiellegung des zweiten Schiffes erfolgte im Februar 1964 und schon zwei Monate später, am 30.04.64 lief das Schiff mit der Baunummer 160 als VIKING II vom Stapel. Die Ablieferung des 3.670 BRT großen Schiffes fand am 15. Juli 1964 statt. Am 19. Juli 1964 führte sie ihre Jungfernfahrt von Southampton nach Cherbourg durch und löste damit die VIKING I ab, die am 20. Juli 1964 einen neuen Fährdienst zwischen Southampton und Le Havre eröffnete. Beide Schiffe waren mit einer Länge von 99,50 m baugleich und konnten 940 Passagiere und 180 PKW befördern. Lediglich in der Breite lag ein Unterschied, während die VIKING I 18,32 m breit war, waren es bei der VIKING II nur 17,73 m. Angetrieben wurde sie, wie auch ihre ältere Schwester, von zwei Pielstick Dieselmotoren, die ihr mit einer Leistung von 7.502 kW eine maximale Geschwindigkeit von 20,5 Knoten ermöglichten.

Kurz nach ihrer Indienststellung wurde die VIKING II in CARFERRY VIKING II umbenannt, da der Name "Viking" im norwe-

gischen Schiffsregister bereits vorhanden war. Bis zu ihrem Verkauf im Jahr 1977 blieb es bei diesem Namen, einfachheits halber wollen wir aber in diesem Artikel bei VIKING II bleiben.

Nach ihrer ersten erfolgreichen Sommersaison startete das Schiff im Oktober 1964 zu einer Rundreise um die britischen Inseln. Das Ziel war, die neue Reederei bekannt zu machen. Angelaufen wurden die Häfen Liverpool, Avonmouth bei Bristol, Southampton, Hull, Newcastle und Leith in Schottland. Diese Reise wurde von der Reederei als überragender Erfolg gewertet, allein in Liverpool wurde das Schiff von über 10.000 Gästen besichtigt. Überhaupt war die Reederei mit ihrem ersten Betriebsjahr sehr zufrieden, es wurden 192.274 Passagiere und 55.139 PKW befördert. Durch moderne Schiffe und günstige Fahrpreise gelang es dem Newcomer sich gegen die etablierten Fährdienste der staatlichen Eisenbahnen durchzusetzen.

Im Sommer wurden von der Reederei alle drei Schiffe ein weiteres Schwesterschiff,

die VIKING III wurde 1965 gebaut, auf den Strecken im westlichen Ärmelkanal gebraucht, in der verkehrsschwächeren Wintersaison reichte dagegen ein Schiff aus. Ursprünglich plante Thoresen die beiden überzähligen Schiffe auf einer eigenen Strecke zwischen Buenos Aires in Argentinien und Montevideo in Uruguay einzusetzen. Da auf der südlichen Erdhalbkugel gelegen, erhoffte man sich mit dieser Strecke auf dem Rio del Plata zusätzliche Einnahmen, man wollte die attraktive, verkehrsintensive Sommersaison also zweimal nutzen. Aufgrund der politischen Situation in Südamerika wurden diese Pläne aber schnell wieder aufgegeben. Die VIKING II war daraufhin das Schiff, daß auch im Winter hauptsächlich für Thoresen eingesetzt wurde, während die beiden Schwestern in Nord- und Ostsee verchartert wurden. Aber auch die VIKING II wurde von Zeit zu Zeit verchartert und so fuhr sie von Februar bis 28. März 1965 für die Atlantic Steam Navigation Co., London zwischen Tilbury und Antwerpen. Diese Reederei sollte ab 1971 ebenfalls Teil der European Ferries (Townsend Thoresen) Gruppe werden. Im darauffolgendem Winter wurde die VIKING II zwischen Southampton und Le Havre eingesetzt, im Sommer fuhr sie sowohl nach Cherbourg als auch nach Le Havre. Am 21. Mai 1968 mußte sie mit 400 Passagieren vor Cherbourg umkehren, da der Hafen wegen eines Generalstreiks in Frankreich geschlossen war. Erst zwei Tage später wurde ihr das Anlegen im französischen Hafen wieder gestattet.

Seit Juli 1967 bekam Thoresen Konkurrenz durch Normandy Ferries, ein Gemein-



schaftsunternehmen der britischen P&O Gruppe und der französischen Reederei S.A.G.A. (Société Anonyme de Gérance et d'Armement), die mit der DRAGON und ab Mai 1968 mit der LEOPARD einen Fährdienst zwischen Southampton und Le Havre eröffneten. Auch diese Reederei sollte im Januar 1985 an die European Ferries Gruppe übergehen. Der Grundstein für diese Gruppe wurde am 12. September 1968 durch den Zusammenschluß von Thoresen Car Ferries und Townsend Car Ferries gelegt. Die VIKING II wurde nun für Thoresen Car Ferries A/S, Oslo registriert und für zwanzig Jahre an Thoresen Car Ferries Ltd. verchartert. Dadurch wurde es möglich, weiterhin die norwegische Besatzung zu beschäftigen. Vermarktet wurde die gemeinsamen Fährdienste nun unter dem Namen Townsend Thoresen.

Bereits am 2. November 1968 wechselte die VIKING II bis zum 17. Dezember 1968 auf die ehemalige Townsend Strecke zwischen Dover und dem belgischen Zeebrügge. Anschließend wurde sie in Southampton überholt, im Januar 1969 ging es mit einem Kurbelwellenschaden zur Reparatur nach Göteborg. Nachdem im Sommer 1969 wieder alle drei Schiffe eingesetzt wurden, ging die Reederei für den Winter 1969-70 ein Arrangement mit Normandy Ferries ein. Ab 6. Oktober 1969 bis zum 19. März 1970 setzte jede Reederei ein Schiff auf der Southampton - Le Havre Strecke ein, für Normandy Ferries fuhr die DRAGON, für Thoresen zunächst die VIKING II, ehe sie am 28.12.69 durch die VIKING I abgelöst wurde. Bis zum 4. Februar 1970 wurde die VIKING II nun erneut auf der Dover-Zeebrügge Strecke eingesetzt. Am 9. Juni 1970 kollidierte sie vor Le Havre mit fünf (!) französischen Fischerbooten, von denen eines sank.

Nach der Sommersaison auf den Reedereistrecken von Southampton nach Frankreich, wurde das Schiff vom 8. Januar 1971 bis 30. März 1971 an die schwedische Stena Line in Göteborg verchartert. Am 10. Januar machte sie ihre erste Fahrt von Göteborg ins dänische Frederikshavn. Nach Charterende und Dockung in Bergen verbrachte das Schiff nun die nächsten Jahre zwischen Southampton, Le Havre und Cherbourg.

Einen neuen Passagierdienst für Townsend Thoresen eröffnete die VIKING II am 23. Oktober 1974 zwischen Felixstowe und Zeebrügge. Auf dieser Strecke blieb sie bis 20. Januar 1976 und wurde dann durch den Neubau VIKING VOYAGER abgelöst.



Die EARL WILLIAM, hier im ersten Sealink Anstrich, läuft in Portsmouth ein.

Foto: Sammlung Hanny & Leo van Ginderen

Nach einem Werftaufenthalt wurde die VIKING II am 14. April 1976 an die schwedische Lion Ferry verchartert und zwischen Varberg in Schweden und Grena in Dänemark eingesetzt. Diese Charter endete im November 1976 und das Schiff wurde in Southampton zum Verkauf aufgelegt. Am 22. Dezember 1976 wurde sie überraschend an den Konkurrenten British Railways verkauft. Registriert wurde sie für Lloyds Leasing Ltd., London und in EARL WILLIAM umbenannt. British Rail suchte für seinen Kanal-Insel-Dienst ein neues Schiff und man glaubte, mit der VIKING II das geeignete Schiff gefunden zu haben, da St. Peter Port (Guernsey) und St. Helier (Jersey) aufgrund ihrer kleinen und engen Häfen nicht von größeren Schiffen angelassen werden konnten.

Das Schiff wurde in Holyhead an British Railways übergeben und sollte dort grundlegend umgebaut werden. Als Indienststellungsdatum visierte man zunächst den 31. Oktober 1977 an. Umgebaut wurden u. a. die Rampen, die Passagiereinrichtungen wurden modernisiert, außerdem

wurde aufgrund von neuen Gesetzen ein inneres Bugtor eingebaut. Der geplante Ablieferungstermin konnte nicht eingehalten werden und so mußte die EARL GODWIN (4.016 GT/Bj. 1966) ex SVEA DROTT-75, eine in Schweden gebaute Halbschwester der VIKING II, diese auf der Strecke von Portsmouth nach Jersey und Guernsey ersetzen. Endlich, am 16. Januar ging die EARL WILLIAM in Dienst und die EARL GODWIN konnte auf die Weymouth-Kanalinsel Strecke wechseln.

Im Januar 1979 mußte die EARL GODWIN erneut die EARL WILLIAM vertreten, da diese mit einem Wellenschaden für 10 Wochen ausfiel. Das ganze wiederholte sich im Mai 1980, die EARL WILLIAM fiel dieses Mal bis Anfang Juni mit Maschinenschaden aus. Mit der Indienststellung der EARL GRANVILLE (4.658GT/Bj. 73) ex VIKING 4 -80 am 29. März 1981 wurde die EARL WILLIAM auf der Portsmouth Route ersetzt und nach einer Werftüberholung am 3. Mai 1981 zwischen Weymouth, Jersey und Guernsey eingesetzt. Schon wenig später, am 28. Juni 1981



Im Zuge des "Starliner"-Dienstes erhielt die EARL WILLIAM den "British Ferries" Anstrich. Foto: Maritime Photographic

wechselte sie wieder auf die Strecke von Portsmouth, da die EARL GRANVILLE einen Maschinenraum-Brand hatte und repariert werden mußte. Das Pech bei Sealink hielt weiter an, zunächst konnte die EARL WILLIAM für einige Tage aufgrund eines Maschinenschadens nur mit halber Kraft fahren, dann lief sie am 5. Juli 1981 vor St. Helier auf einen Felsen. Nach Untersuchungen durch Taucher konnte sie die Fahrt nach Portsmouth fortsetzen, dann ereilten auf dieser Fahrt erneut Maschinenprobleme das Schiff und sie mußte nach St. Helier umkehren und fuhr anschließend zur Reparatur nach Falmouth. Am 15. Juli kehrte sie in den Fährdienst zurück. Bereits im Oktober desselben Jahres lief das Schiff erneut vor St. Helier auf Grund und mußte bis zum 20. Dezember 1981 repariert werden. 1982 führte das Schiff im Juli und August auch einmal wöchentlich eine Fahrt von Weymouth von Cherbourg durch. Die nächste Grundberührung hatte sie am 20. November 1982 erneut vor St. Helier, die Reparatur dauerte bis zum 26. Dezember 1982.

Am 19. Juli 1984 wurde Sealink privatisiert und an die amerikanische Gesellschaft Sea Containers verkauft. Der neue Eigentümer plante, die Flotte grundlegend zu modernisieren. Anfang Januar 1985 fuhr die EARL WILLIAM zu Umbauten nach Dänemark bei der Aalborg Værft A/S in Aalborg. Im April wurde das Schiff zusammen mit der ebenfalls in Dänemark modernisierten EARL GRANVILLE zwischen Portsmouth, Guernsey und Jersey eingesetzt, vermarktet wurde dieser neue Fährdienst als "Starliner Bateau de Luxe". Konkurrenz bekommen hatte Sealink British Ferries, wie sich die Reederei nun nannte, im April 1985 durch den Newcomer Channel Island Ferries, die mit der CORBIERE (4.371 GT/Bj. 1970) ex BENODET-85 ex GELTING NORD-84 ex OLAU KENT-80 ex APOLLO-76 ein Schwesterschiff der EARL GRANVILLE zwischen Portsmouth, Jersey und Guernsey

einsetzten. Die neue Reederei zog schon bald den größten Teil des Verkehrs an sich. Sealink hatte trotz der modernisierten Schiffe das Nachsehen und trat im Sommer 1986 in Verhandlungen mit dem Kon-



Die EARL WILLIAM 1988 in Liverpool einlaufend aus Dun Laoghaire. Foto: Sammlung Frank Lose

sultierten. Am 30. September 1986 gab man bekannt den Dienst gemeinsam betreiben zu wollen. Eingesetzt werden sollten nur noch die EARL GRANVILLE und die CORBIERE, die restlichen Sealink Schiffe EARL WILLIAM, EARL GODWIN und EARL HAROLD sollten außer Dienst gestellt werden. Dieses rief sofort die Gewerkschaften auf den Plan und alle Sealink Schiffe wurde bestreikt. Zunächst blockierte die EARL WILLIAM den Anleger in Guernsey und hinderte so die CORBIERE am Anlegen, nach fünf Tagen verholte sie nach Weymouth, wo auch der Rest der



Im Juni 1990 wurde die EARL WILLIAM ohne Rumpfaufschrift mit einem Defekt an der Heckklappe als Passagierfähre zwischen Folkestone und Boulogne eingesetzt. Foto: Sammlung Frank Heine

Sealink-Flotte im Kanalinsel-Dienst bestreikt wurde. Nach einem zehntägigen Streik wurde Einigung mit den Gewerkschaften erzielt. Die Schiffe kehrten zunächst auf ihre Route zurück. Nun prozes-

sierte Channel Island Ferries gegen Sealink, da diese den bereits unterschriebenen Vertrag gebrochen hatten und bekam Recht. Sealink mußte sich verpflichten, für die nächsten zwölf Monate keinen Hafen auf den Kanalinseln anzulaufen.

Die nun beschäftigungslose EARL WILLIAM wurde im River Fal aufgelegt. Mitte Mai 1987 wurde das Schiff an das britische Innenministerium verchartert, die es als Unterkunftsschiff für Asylanten in Harwich auflegten. Am 16. Oktober 1987 riß sie sich während eines starken Sturmes los und trieb für zwei Stunden manövrierunfähig in Richtung See, dann endlich konnte ein Anker geworfen werden und das Schiff wurde wieder unter Kontrolle ge-

bracht. Diese Charter endete auf Grund starken öffentlichen Drucks am 4. Dezember 1987, die EARL WILLIAM wurde als "Gefängnissschiff" bezeichnet.

Der nächste Einsatz für das Schiff ließ nicht lange auf sich warten. Nachdem die irische B&I Line ihren Fährdienst zwischen Liverpool und Dublin Anfang 1988 einstellten, beschloß Sealink die EARL WILLIAM auf dieser Strecke einzusetzen. Allerdings lief man nicht Dublin, sondern Dun Laoghaire, einen Vorort von Dublin, an. Nach einer Werftüberholung startete der Fährdienst am

25. April 1988. Das Schiff beförderte nun nur noch 600 Passagiere. Für den Sommer hatte man eine ermutigende Zahl von Buchungen, aber das Schiff fiel vom 11. August bis 24. August mit Problemen an den Verstellpropellern aus und mußte in Cardiff repariert werden. Der Fährdienst erfüllte nie die gesteckten Erwartungen und wurde schließlich am 9. Januar 1990 eingestellt. Drei Tage später wurde die EARL WILLIAM in Milford Haven aufgelegt,

allerdings nicht für lange, denn am 28. Januar wurde sie an Belfast Ferries verchartert und bis zum 28. März 1990 zwischen Belfast und Liverpool eingesetzt. Dann wurde sie bis zum 6. Juni 1990 wieder in





Zum letzten Mal im Einsatz für Sealink fährt die EARL WILLIAM für 13 Tage mit blauem Schornstein und ohne jegliches Reederei-Logo zwischen Holyhead und Dun Laoghaire.  
Foto: Gordon Hislip

Milford Haven aufgelegt. Erneut benötigt wurde das Schiff nun im Ärmelkanal, die neu zwischen Dover und Calais eingesetzte FANTASIA mußte mit Problemen an den Bugstrahlrudern zurück in die Umbauwerft nach Bremerhaven. Die sonst zwischen Folkestone und Boulogne eingesetzte ST. ANSELM ersetzte die FANTASIA zwischen Dover und Calais und als Ersatz für dieses Schiff wurde die EARL WILLIAM am 6. Juni 1990 zwischen Folkestone und Boulogne eingesetzt. Auch dieser Einsatz blieb nicht ohne technische Probleme, bereits nach zwei Tagen, am 8. Juni verweigerte der Mechanismus an der Heckklappe den Dienst und die EARL WILLIAM verkehrte bis zum 12. Juni 1990 lediglich als Passagierfähre, ehe sie wieder in Milford Haven aufgelegt wurde. Dort verblieb sie bis zum 14. Februar 1991, ehe sie die STENA CAMBRIA, die in Holyhead auf Grund gelaufen war, bis zum 19. Februar auf der Holyhead - Dun Laoghaire ersetzte. Erneut wurde sie vom 29. Juni bis 11. Juli 1991 auf dieser Strecke eingesetzt. Dieses war der letzte Einsatz in britischen Gewässern und das Schiff wurde erneut in Milford Haven aufgelegt.

Nach Verkauf an die maltesische Ardonis Shipping Co. Ltd., Valletta verließ die EARL WILLIAM als WILLIAM am 5. April 1992 Milford Haven mit Kurs Griechenland.

Nach Umbauten ging sie im Juli 1992 als PEARL WILLIAM für Hellenic William Lines in einen Fährdienst zwischen Bari, Igoumentisa und Patras. Diese Reederei überlebte nur eine Saison und die PEARL WILLIAM wurde für 1993 an European Seaways verchartert, die zunächst geplante Umbenennung in EUROPEAN PEARL fand nicht statt und das Schiff wurde zusammen mit der EUROPEAN GLORY ex ICARUS ex CORSICA STAR ex KATTEGAT zwischen Igoumentisa und Brindisi



Umbenannt in WILLIAM mit Heimathafen Valletta liegt das Schiff auf diesem Foto in der griechischen Umbauwerft.  
Foto: Sammlung Jürgen Stein



Die ehemalige VIKING II im Einsatz in der Adria für European Seaways. Das Schiff hatte nur in der ersten Saison eine Rumpfaufschrift. Deutlich kann man erkennen wie unprofessionell der Name durch ein P von EARL zu PEARL geändert wurde.  
Fotos: Antonio Scrimali (oben) und Frank Heine (unten)



eingesetzt. Diese Reederei versteht sich als Billig-Anbieter im Adria-Verkehr und setzt hauptsächlich auf Rucksacktouristen. Im Sommer 1994 fuhr das Schiff zwischen Bari und Brindisi in Süditalien, Igoumenitsa, Piräus und Cesme in der Türkei bei Izmir. Außerdem wurden auch Fahrten zwischen Bari und Igoumenitsa, sowie zwischen Brindisi und Igoumenitsa durchgeführt.

Eine erneute Charter wurde am 10. April 1996 begonnen, dieses Mal wieder für einen "Newcomer" in der Adria. Die Reede-

rei heißt P&L Ferries Shipping Co. S.A., Piräus, die PEARL WILLIAM wurde in MAR-JULIA umbenannt und weiterhin zwischen Brindisi und Igoumenitsa eingesetzt. Siehe hierzu auch FERRIES 3/96, Seite 9

# HOLYMAN, CONDOR und SALLY

von Frank Lose und Mike Louagie

*Wie bereits in FERRIES 4/96 berichtet, steigt die australische Reederei Holyman nun nach Condor und Cat-Link auch in den Verkehr zwischen Oostende und Ramsgate ein. Von der australischen Incat-Werft wurden innerhalb der letzten Monate zwei Katamarane an Holyman abgeliefert.*



Die HOLYMAN EXPRESS auslaufend aus Oostende im neuen Holyman-Sally Ferries Anstrich. Foto: Mike Louagie

Die erste Schnellfähre war die HOLYMAN EXPRESS, der ursprünglich als INCAT 41 für die argentinische Reederei Del Bene S.A. gebaut wurde. Das 4.305 GT große und 81,15 m lange Schiff lief am 24. August 1996 vom Stapel und wurde im September fertiggestellt. Da sich zunächst kein Charterer fand, legte die Reederei das Schiff in Australien auf. Schon im Oktober wurde sie an Holyman Ltd. verkauft und in HOLYMAN EXPRESS umbenannt. Kurze Zeit später trat sie ihre Überführungsfahrt nach Europa an und traf am 4. Dezember 1996 in Oostende ein. Hier wurde sie zunächst zur Besichtigung freigegeben, bevor sie sich am 8. Dezember nach Ramsgate und Poole aufmachte. Nach kurzer Werftüberholung traf sie am 7. Januar 1997 erneut in Oostende ein. Seit 1. März 1997 wird sie von dem Gemeinschaftsunternehmen Holyman-Sally Ferries zwischen Oostende und Ramsgate eingesetzt. Mit einer maximalen Geschwindigkeit von 44 Knoten kann sie 700 Passagiere und 181 PKW befördern. In diesem neuen Fährdienst wird sie zusammen mit ihrer Schwester CONDOR 12 (Bj. 1996) eingesetzt. Ergänzt werden beide Katamarane durch die Frachtfähren PURBECK (6.507

GT/Bj. 1978) und SALLY EUROWAY (9.079 GT/Bj. 1976) ex ARGO, die am 22. Januar 1997 in EUROWAY umbenannt wurde. Die ehemalige Ramsgate-Dunkerque Fähre SALLY SKY (14.558 GT/Bj. 1976) ex GEDSER, wurde im Februar in EUROTRAVELLER umbenannt. Dieses Schiff soll eine Alternative bieten, falls die beiden Katamarane bei Sturm nicht fahren



Die CONDOR EXPRESS erreichte während ihrer Probefahrten eine Geschwindigkeit von 48,7 Knoten (90,19 km/h). Foto: Richard Benett

können. Außerdem wird die CONDOR 10 (Bj. 1993) ab 15. Mai 1997 zwischen Dunkerque und Ramsgate eingesetzt. Für das neue Einsatzgebiet wurde die HOLYMAN EXPRESS am 18.02.97 in HOLYMAN DIAMANT und die CONDOR 12 wenig später in HOLYMAN RAPIDE umbenannt. Der neue Name der CONDOR 10 stand bei Redaktionsschluß noch nicht fest.

Das zweite Schiff, welches an Holyman abgeliefert wurde ist die CONDOR EXPRESS. Sie ist der erste Katamaran vom 86-Meter-Typ der australischen Incat-Werft. Als Baunummer 042 lief sie am 24. November vom Stapel und wurde am 17. Dezember 1996 in Sydney getauft. Danach trat das 86,62 m lange und 26 m breite Schiff seine Überführungsfahrt nach Poole an, wo es am 15. Januar 1997 eintraf. Transportieren kann dieses, größte von Incat gebaute Schiff, 776 Passagiere und 200 PKW oder eine Kombination von PKW und 4 Reisebussen. Der komplett aus Aluminium gebaute Katamaran entspricht den höchsten Sicherheitsbestimmungen und ist mit vier Dieselmotoren von Ruston ausgestattet, die zusammen eine Leistung von 28.320 kW erreichen. Die Dienstgeschwindigkeit wird zwischen 40 und 44 Knoten liegen. Von diesem Schiffstyp werden zunächst zwei weitere gebaut, die im Februar und April 1997 abgeliefert werden. Die Käufer standen bei Redaktionsschluß noch nicht fest.

Die CONDOR EXPRESS wurde am 31. Januar 1997 zunächst zwischen Weymouth, Jersey und Guernsey eingesetzt, wo sie die CONDOR 12 ablöste, die dann nach einer Werftüberholung auf die Oostende-Ramsgate Strecke wechselt. Ab 1. April 1997 wird sie von Poole aus zu den Kanalinseln fahren.



# Aus NORTH SEA FERRIES wird P&O NORTH SEA FERRIES



Zwischen Weihnachten und Neujahr waren die beiden Europort - Hull Frachtfähren NORBAY und NORBANK in der Werft und erhielten den neuen P&O Anstrich. Foto: Adrie Nobel



Die NORSTAR erhielt ihren neuen Anstrich im Dock der Nieuhuys en van den Berg Werft in Rotterdam. Dieses Foto zeigt das Schiff mit neuer Schornsteinmarke und altem Rumpfanstrich im Trockendock am 26. Januar 1997. Foto: Martijn Nobel

## Interesse an alten **FERRIES**-Ausgaben ?

Noch sind komplette Jahrgänge 1995 + 1996 vorhanden !!!

Auf über 140 Seiten mit mehr als 260 Fotos und Zeichnungen pro Jahrgang wird über die Fährschiffszene weltweit berichtet. Und zwar nicht nur über aktuelle Geschehnisse sondern auch über historische Begebenheiten, zurückreichend bis zum Beginn der Fährschiffahrt Anfang dieses Jahrhunderts. So detailgetreu wie nur irgend möglich wird die Geschichte von Reedereien, Routen, einzelnen Schiffen und Schiffsklassen dargestellt (mehr als 1000 Schiffsnamen fanden in den jeweils vier Ausgaben des Jahres 1995 und 1996 Erwähnung).

Hierfür wurde auf die Archive vieler bekannter und unbekannter Shiplover zurückgegriffen. Viele seltene und qualitativ hochwertige Fotos, die zum Großteil noch nie veröffentlicht wurden, runden jedes Heft ab und machen FERRIES so über Jahre hinaus zu einem zuverlässigen Nachschlagewerk, das auch in Ihrer Bibliothek nicht fehlen sollte.

Einzelhefte sind gegen Einsendung von 10 DM bei Dirk Jankowsky, Dorfstr. 2, 23617 Stockelsdorf erhältlich. Abonnementwünsche bitte an eine der im Impressum angegebenen Adressen.

# Modellfähren 1:1250

von Norbert Bröcher

*Kurz nach der Jahreswende überraschte die Modellserie CARAT die Sammler mit einer für Fährrschiffsliebhaber interessanten Neuigkeit. Ab dem 1. April 1997 wird der bisherige Schwerpunktbereich der Modellreihe, die Ro-Ro- und Fährrschiffahrt, in einer eigenen Serie zusammengefaßt. Diese trägt den Namen CARAT FERRY CLUB (CFC) und ist damit die erste, die sich AUSCHLIESSLICH dem FERRIES eigenen Metier en miniature widmen wird. Nach den bisherigen Fertigstellungen der CARAT "Alt"werft sehen wir den geplanten Neubauten mit Spannung entgegen.*

## Tabellarische Zusammenfassung der Neuheiten bzw. angekündigter Modelle:

Geordnet sind sie nach Herstellern, angegeben jeweils:

1. Hersteller / Seriename und -nummer; 2. Modellname; 3. Baujahr und Modellzustand; 4. 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; 5. E= tatsächlich erschienen; P/V = Planung / Vorbereitung

CARAT	035	CROWN OF SCANDINAVIA	Z. 1996	S	E
	057	PRIDE OF FLANDERS	Z. 1995	S	E
	044	BARFLEUR	Z. 1992	S	V
	042	MECKLENBURG-VORPOMMERN	1996	S	V
CARAT FERRY CLUB					
	001	COLOR FESTIVAL	Z. 1996	S	P/V
	002	SASSNITZ	Z. 1996	S	P/V
	003	KING OF SCANDINAVIA	Z. 1997	S	P/V
	004	NORMANDIE	1992	S	P/V
	005	SUPERFAST I	1995	S	P/V
	006	SILJA SERENADE	1991	S	P/V
	007	PRINS FILIP	1992	S	P/V
	008	STENA SEA LYNX III	1996	S	P/V
	009	STENA JUTLANDICA III	1996	S	P/V
	010	BISON	Z. 1997	S	P/V
	011	Neubau Vogelfluglinie	1997	S	P/V
HYDRA	23	LODBROG	Z. 1988	S	E
	23A	HEIMDAL	Z. 1989	S	E
	23B	KRAKA	Z. 1988	S	E
TRAVE	02	FRANS SUELL	1992	S	E
	03	DIANA II	Z. 1993	S	P/V
SEXTANT	153	NORLAND	1997	S	E
	155	POLONIA	1995	S	E
	243	STENA JUTLANDICA III	1996	S	V

Zu den letzten CARAT Werftablieferungen gehört das schon seit einiger Zeit angekündigte Duo CROWN OF SCANDINAVIA (Carat 035) und FRANS SUELL (Trave 2). Letzteres Modell entstand in den gleichen Fertigungswerkstätten wie auch CoS als Auftragsarbeit für einen Travemünder Fachhändler und ist nur dort erhältlich. Des weiteren gelangte auch C 057 PRIDE OF FLANDERS noch in der Ausführung mit Passagiereinrichtungen zur Auslieferung. Obwohl im Original nicht als Schönheit anzusehen, erfreut das Modell durch einen guten Gesamteindruck und ansprechende

Detaildarstellungen (z. B. Blister). Seinem Ziel die gesamte North Sea Ferries Flotte im Modell darzustellen ist Sextant wieder nähergekommen. Als letzte Neuheit präsentierte der Hersteller uns die NORLAND in ihrem Originalzustand mit schwarzem Rumpf und orangem Schornstein; ein auf Antrieb attraktiv wirkendes Modell. In der neusten SX-Liste findet sich unter NO. 245 die NORWAVE in Ankündigung. Damit wird das erste Schiff, mit dem die Reederei 1965 ihren Hull -Rotterdam Dienst aufnahm die Miniaturflotte der NSF schließlich abrunden.

Den Blick etwas weiter nördlich gewandt hat Hydra mit dem DSB-Trio LODBROG / HEIMDAL / KRAKA. Lobend zu erwähnen, bei diesen Modellen ist dem Hersteller erstmalig gut gelungen, die Rettungsboote entsprechend vorbildgetreu an den Davits aufzuhängen. Auch ist er den Tücken des Umbaus der ehemaligen Mercandia RoRo's nicht erlegen; entsprechend asymmetrisch angeordnete Rettungsboote und Schornsteine vermitteln ein stimmiges Bild dieser Schiffe.



## MODELLBESPRECHUNG:

### CROWN OF SCANDINAVIA UND FRANS SUELL

Ausgehend vom ersten Eindruck des Betrachters ist es ohne Zweifel schon jetzt festzuhalten: wieder einmal ist es CARAT gelungen, optisch ansprechende Modelle diesmal sogar "schöner" Fährschiffe zu präsentieren. Da bleibt es gleich, wo ich mit der Aufzählung beginne, so der saubere Guß, die gute Montage der vielen Einzelteile, das rundherum saubere Finish (wenn auch mit Abstrichen, dazu später), die vollständige Bedruckung des Rumpfes, die gut gelungenen Details, z.B. die Unterschiede in den Rettungseinrichtungen an Back- und Steuerbord und nicht zuletzt die sauber montierte Reling, wenn man sich hierfür begeistern kann. Gerade dieser gute Gesamteindruck verführt zu einem "Spaziergang" über das Modell. Es fällt auf, daß der Urmodellbauer geradezu mit akribischer Detailfreudigkeit zur Sache gegangen ist. So "stolpere" ich über kleinste Vertiefungen im Rumpf, die die umfangreichen Festmachervorrichtungen am Bug und Heck und dadurch bedingten Öffnungen im Schanzkleid vortrefflich darstellen, die ausgebildete seitliche Fensterwaschanlage mit Schlauchtrommeln und Laufschienen, doppelten unteren Davidfüßen und sauber dargestellten Lamellen in der vorderen Schornsteinverkleidung, um nur einige gut gelungene Details zu nennen.

Dieser sich an vielen Einzelheiten erfreuende Blick offenbart aber auch einige Schwächen. Beim vorliegenden Modell der CROWN OF SCANDINAVIA fällt z.B. eine leicht blaue Tönung an winzigen Aufbauseitenwänden störend auf. Offenbar ist feiner Sprühnebel bei der Lackierung der Decks dorthin geraten. An einigen Stellen



Die CROWN OF SCANDINAVIA im September 1996 in Kopenhagen. Foto: Frank Lose

ist es wieder nachträglich mit weißer Farbe korrigiert worden, leider nicht mit gleichen, fast matten Farben, mit der das Modell grundgespritzt wurde, sondern mit einer wesentlich mehr glänzenden Farbe! Ferner fällt eine teilweise zu beobachtende Kantenunschärfe bei der Decksbemalung auf. So sind auch die unteren Bereiche der Aufbauseitenwände manchmal in Decksblau gehalten. Vor allem bei der FRANS SUELL springt der im Ganzen zu fett ausgeprägte Schriftzug "Euroway" geradezu ins Auge.

Auch im Bereich der Formgebung weisen beide Modelle einige Schwächen auf. Die bei der CROWN angebrachten achteren Stabilisierungstanks fallen etwas zu hoch und damit zu wuchtig aus. Nicht ganz richtig ausgebildet auch die Rumpfkehlung im Bugbereich. Während im Original die Kehlung erst unterhalb des ersten kleinen Bootes hinter der Brücke ausläuft, endet sie beim Modell schon deutlich früher am Be-

ginn der Wallschiene. Dadurch wirkt der Rumpf in der Wasserlinie etwas zu "fett". Schließlich bliebe noch anzumerken, daß die Neigung der Brückenfront beim Modell zu steil ausfällt, damit die Bugpartie optisch zu kurz (obwohl richtig) wirkt und die Brücke insgesamt etwas zu hoch ansteigt und damit dem Modell ein wenig der Eleganz des Originals nimmt. Auf den mir vorliegenden Fotos konnte ich bei beiden Schiffen keinen signifikanten Unterschied in der Aufstellung der vorderen Rettungsinseln und dazugehöriger kleiner Schwenkdauids an der Steuerbordseite feststellen. Während das Modell der FRANS SUELL mit den vorliegenden Fotos übereinstimmt, zeigt die CROWN OF SCANDINAVIA an beiden Schiffseiten die gleiche Anordnung, was auch durch den Plan nicht bestätigt werden konnte. Durchaus möglich aber, daß die CROWN dort inzwischen umgebaut wurde.

Resümierend läßt sich festhalten, daß auch bei Modellen der Spitzenklasse – denn dazu gehören beide unumstritten – gelegentlich Fehler und Ansätze unsauberer Arbeitens wohl nur schwerlich auszuschließen sind. Der Rezensent weiß die in den Modellen verwirklichte Arbeit durchaus zu würdigen und möchte abschließend darauf hinweisen, daß er nicht in den circulus vitiosus verfallen wird, der da fälschlicherweise behaupten könnte je feiner ein Modell gearbeitet, je mehr Details, deshalb auch je mehr Möglichkeiten, Fehler zu begehen und zu entdecken. Zurück zum Beginn dieser Rezension: mir persönlich gefallen beide Modelle gut und ich möchte keines in meiner Fährschiffssammlung missen. Das aber wird jeder Sammler für sich entscheiden.



Auch die zwischen Cherbourg und Poole eingesetzte BARFLEUR ist demnächst als Modell im Maßstab 1:1250 erhältlich. Foto: Andreas Wörteler

# FERRIES - AKTUELL

## **ANASTASIA V als Pfand an der Kette in Turku**

Die ehemalige ILICH (ex BORE I, geb. 1973) liegt zur Zeit in Turku an der Kette. Die im September 1996 versteigerte Fähre war in Turku bei Turku Repair Yard für rund 10. Mio. Fmk modernisiert und renoviert worden. Nun hält die Werft das Schiff als Pfand zurück bis die noch offene Rechnung beglichen ist. Sollte die Werft bis 1. März kein Geld gesehen haben, wird sie das Schiff versteigern, um die Umbaukosten zu decken. Die ANASTASIA V gehört der Firma Penomi Shipping Co. mit Sitz in Malta, hinter der u.a. deutsche und schwedische Interessenten stehen. Das Schiff selbst hat Limassol als Heimathafen. In Turku war unter anderem die völlig heruntergefahrte Maschine instandgesetzt worden. Es soll im Bug auch ein drittes wasserdichtes Schott hinter der Laderampe installiert worden sein, um die neuen verschärften Bestimmungen diesbezüglich zu erfüllen.

*Marko Stampehl*

## **Neue Fährlinien von Sundsvall**

Die schwedische Reederei Jetson Coast Link will ab Frühjahr 1998 neue Verbindungen von Sundsvall nach Pori und Vaasa einrichten. Zum Einsatz soll ein Katamaran kommen, der 400 Passagiere und 45 Pkw befördern kann und eine Reisegeschwindigkeit von 38 kn erreichen soll. Hinter Jetson Coast Link stehen die Firmen Sundsvall Färjeinvest, Jet-Ship (Oslo) und Marinteknik Shipbuilders (Singapore). Mit dem Bau des Katamarans wurde kürzlich auf der Werft von Marinteknik in Singapore begonnen. Es sind auch landseitige Investitionen nötig. In Pori-Reposaari wird ein neues Fährterminal für rund 2,5 Mio. Fmk gebaut.

*Marko Stampehl*

## **VANA TALLINN fährt wieder ■ TALLINK verkauft**

Die VANA TALLINN ist am 13.11.96 von Eesti Ühispank (Estrnische Unionbank) in Tallinn an die Kette gelegt worden. Zusammen mit dem einjährigen großen Fährschiff der Reederei Inreko nahm die Bank die Tragflügelboote LAURA, LIISA und JAANIKA als Pfand für nicht bezahlte Forderungen. Inreko soll Schulden in der Höhe von 40 Mio. Estn. Kronen haben. Dazu kamen Steuerschulden sowie Zinsrückstände von nochmals insgesamt 12 Mio. Estn. Kronen. An Hansatee, dem Betreiber der Tallink Line, war Inreko mit 13 % beteiligt. Weitere 45 % gehören der estnischen Staatsreederei ESCO, die restlichen Anteile der Ühispank.

Die VANA TALLINN kehrte nur kurze Zeit später wieder in den Fährverkehr zwischen Helsinki und Tallinn zurück. Für ein neues finnisch-estnisches Unternehmen, TH Ferries kam sie noch vor Weihnachten wieder in Dienst. Kurze Zeit später wurde die TALLINK am 18.12.96 von ESCO außer Dienst gestellt und zum Verkauf aufgelegt. Auch der bisherige Eigner steht sozusagen zum Verkauf. 70 % der Anteile an ESCO sollen im Rahmen der Privatisierungsbemühungen des estnischen Staats veräußert werden.

Derzeit verkehren für Tallink Line nur noch die GEORG OTS (Linienverkehr) sowie die MELODIA (20-h-Kreuzfahrten). Im Frachtverkehr sind nach wie vor die DONATA und TRANSESTONIA im Einsatz.

*Marko Stampehl*

## **FINNFELLOW lief auf Grund**

Die im FinnLink-Dienst noch zwischen Hargshamn und Uusikaupunki eingesetzte FINNFELLOW ist am 9.12.1996 vor Uusikaupunki auf Grund gelaufen. Das Unglück ereignete um 19.10 Uhr im Bereich der Untiefe "Isomatala". An Bord befanden sich 18 Besatzungsmitglieder und 6 Passagiere. Nachdem man das Schiff am Sonntag, 15.12. freibekommen hatte, war es bereits am folgenden Montagmorgen erneut auf Grund gelaufen. Endgültig von den Felsen der Untiefe konnte die FINNFELLOW schließlich am Mittwoch dem 18.12.96. Das Schiff, das schwere Beschä-

digungen am Rumpf davontrug, wurde anschließend bei Turku Repair Yard gedockt und repariert, wo sie am 19.12.96 ankam.

*Marko Stampehl*



Die FINNFELLOW im August 1989 in Kiel. Foto: Dirk Jankowsky

## **Transfennica setzt zweiten Neubau ein**

Die Transfennica Ltd., Helsinki setzt seit Februar das zweite Schiff des TRANSGARD-Typs (siehe auch Ferries 3/96, Seite 31) auf der Linienverbindung zwischen Kemi, Oulu und Kiel ein. Am 10. Februar machte der neue Ro/RoFrachter erstmals im Kieler Nordhafen fest. Jeden Montag startet der Neubau Richtung Finnland. Das 10.570 GRT große, 138,50 m lange und 22,70 m breite Schiff wurde für die finnische Rederi Ab Engship, Nagu bei der Werft Sterkoder A.S. im norwegischen Kristiansund erbaut. Schlagzeilen machte das Schiff noch bevor es richtig fertig gestellt war. Beim Stapellauf, der in zwei Sektionen erfolgte, versank der vordere Teil des Schiffes, auf dem sich auch die Besatzungsunterkünfte befinden vor den Augen der Auftraggeber und Werftangehörigen. (Siehe Ferries 4/96, Seite 32)

Der Neubau, der auf den Namen HERALDEN getauft, und am 31. Januar 1997 an seinen Auftraggeber abgeliefert wurde, kann bis zu 7629 Tonnen tragen und löste auf der Linie nach Kiel die beiden älteren Einheiten GUNILLA (Baujahr 1972/ 4090 tdw) und HAMNÖ (Baujahr 1991/ 5387 tdw) ab.

*Dirk Jankowsky*

## **SILJA SCANDINAVIA wird GABRIELLA**

Die am 18.11.96 von Viking Line erworbene Fähre SILJA SCANDINAVIA (ex FRANS SUELL -94) erhält nach Übergabe an die neuen Eigner den Namen GABRIELLA und wird zusammen mit der MARIELLA zwischen Helsinki und Stockholm eingesetzt. Die ISABELLA wechselt auf die Turku-Route, wo sie wiederum die ROSELLA ersetzt. Dieses Schiff soll dann für zwei Monate unter dem Marketingnamen "Dancing Queen" Kreuzfahrten zwischen Stockholm und Mariehamn durchführen, ehe sie ab Juni 1997 für die Sommersaison zwischen Kapellskär, Mariehamn und Turku eingesetzt wird. Nach Ende der Sommersaison soll sie verkauft werden.

Die CINDERELLA befördert seit Jahresbeginn auch Lkw und Pkw auf ihrem Dienst zwischen Helsinki und Muuga (bei Tallinn).

*Marko Stampehl*

## **GOTLAND verchartert**

Der neue Ro/Ro-Frachter GOTLAND der Reederei Gotlandsbolaget trat Mitte Februar eine Charter bei der Reederei Tor Line an. Das nach seiner Ablieferung im April 1996 wurde im Juni 1996 im Hafen von Kappelshamn auf der Insel Gotland aufgelegt und war seitdem ohne Beschäftigung. Eingesetzt wird der Neubau zwischen Ghent und Göteborg. Danach tritt die 25.996 GT große RoRo-Fähre eine Charter bei der neugegründeten schwedischen Reederei Nordic Trucker Line an. Die GOT-



LAND soll ab 11. April 1997 zwischen dem schwedischen Oxelösund und St. Petersburg eingesetzt werden. Die Überfahrtszeit beträgt 22 Stunden und das Schiff fährt jeweils Montags, Mittwochs und Freitags von Oxelösund, welches ca. 60 km südlich von Stockholm liegt. U.a. beteiligt an der neuen Reederei ist Gustav Myrsten, der ehemalige Besitzer der Rederi AB Slite (Viking Line) die 1993 in Konkurs ging.

*Dirk Jankowsky*



Nach 7 Monaten Aufliegezeit fährt die GOTLAND jetzt zwischen Göteborg und Gent. Foto: Fotoflite

### Silja Line chartert SALLY STAR

Während der Sommersaison im Bottnischen Meerbusen wird dieses Jahr als zusätzliches Schiff die WASA EXPRESS eingesetzt. Hierbei handelt es sich um die bisherige SALLY STAR, die vom 8. Mai bis Anfang September von Gotlandsbolaget eingechartert wird und auf der Strecke Vaasa - Umeå zum Einsatz kommen. Die zum 31.3.97 aus der Flotte ausscheidende SILJA SCANDINAVIA wird ab 4.4.97 von der SILJA FESTIVAL ersetzt. Hierfür wird die 1986 als WELLAMO für Effoa gebaute Fähre von Silja Line Oy (Finnland) an Silja Line Ab (Schweden) auf bareboat-Basis verchartert und kommt unter schwedische Flagge. Davon betroffen sind u.a. 135 Besatzungsmitglieder aus dem Service-Bereich, die entlassen werden. Die WASA QUEEN bleibt einziges Silja-Schiff im Tallinn-Verkehr und erhöht ab Anfang April die Frequenz der Abfahrten auf je zwei von jedem Hafen.

*Marko Stampehl*

### DSB Rederi wird Scandlines

Die dänische DSB Rederi wird rückwirkend zum 1. Januar 1997 ihre Fährdienste unter dem Namen Scandlines anbieten. Wie bereits zwischen Helsingor und Helsingborg, so werden auch alle anderen innerdänischen Linien einheitlich vermarktet. Aber auch die dänischen Schiffe auf der Vogelfluglinie werden zukünftig von Scandlines betrieben. Alle Schiffe werden ihren traditionellen schwarzen Anstrich und die DSB-Schornsteinmarke verlieren und statt dessen einen blauen Rumpfanstrich und Scandlines-Schornsteinmarke erhalten, es sei denn, sie werden wie die DRONNING MARGRETHE, die PRINS HENRIK, die DANMARK und die LODBROG auf der Vogelfluglinie in diesem Jahr durch Neubauten ersetzt. Aber auch die Schiffe, die den großen Belt queren, werden wohl nicht mehr "umgemahlt".

*Dirk Jankowsky*

### POVL ANKER

Das dänische Fährschiff POVL ANKER (12.131 GT/Bj. 1978) kollidierte am 16. Januar 1997 auf einer Reise von Rønne nach Kopenhagen mit dem Frachter CESIS (2.554 GT/Bj. 1990) im südlich Öresund. Dabei wurde die Bugklappe der Autofähre schwer beschädigt, das Schiff lief aber trotzdem weiter nach Kopenhagen. An dem Frachter entstand ebenfalls größerer Schaden. Die POVL ANKER verließ Kopenhagen am 20. Januar 1997 um bei der Werft in Fredericia repariert zu werden. Bei der ca. 35 Tage dauernden Reparatur werden ca. 25 tons Stahl erneuert werden müssen.

*Frank Lose*



Die POVL ANKER im Juni 1996 im schwedischen Ystad. Foto: Dirk Jankowsky

### LANGELAND III an Nordisk Færgefart A/S, Faaborg

Die Betreibergesellschaften der Reedereien Nordisk Færgefart A/S, Faaborg (Gelting- Faaborg) und A/S Rudkøbing- Vemmenæs Færgerute, Rudkøbing (Langeland- Kiel Linien I/S) rüsten sich für die Zeit nach dem 30. Juni 1999. Zu diesem Zeitpunkt ist bislang das Ende des zollfreien Verkaufes auf Fährschiffen zwischen Dänemark und Deutschland von der europäischen Union festgelegt.

Da beide Reedereien in erster Linie vom zollfreien Bordverkauf abhängig sind, bleibt nur eine kooperative Zusammenarbeit beider Gesellschaften, um hier gemeinsam entsprechende Alternativen für die Zukunft zu bieten. So entschieden sich Nordisk Færgefart A/S und Langeland- Kiel Linien I/S für eine engere Zusammenarbeit. Mit Wirkung zum 1. Februar 1997 wurde die LANGELAND III an die Nordisk Færgefart A/S verkauft und am gleichen Tag an die Langeland- Kiel Linien A/S verchartert, eine Gesellschaft, die auf Grund der neuen Gegebenheiten gegründet wurde

*Jürgen Stein*



Die KAHLEBERG fuhr nach ihrer TT-Charter mit gelbem Laeisz-Schornstein. Foto: Roland Bentin

### TT-Line ersetzt die KAHLEBERG

Am 2. Januar 1992 absolvierte sie ihre erste Reise zwischen Rostock und Trelleborg, die 1983 für die damalige VEB Deutfracht Seereederei in Rostock gebaute, 10271 GRT große Frachtfähre KAHLEBERG. Eigens für diesen Fährdienst ließ die Reederei TR-Line das Schiff bei der Warnowwerft in Rostock umbauen. U.a. wurden Unterkünfte für 75 Passagiere sowie eine neue Seitenklappe im Bugbereich eingebaut. Kürzlich endete nun der Chartersinsatz der KAHLEBERG. Am 11. Februar löste die 1992 gebaute Frachtfähre STENA TRAVELLER ex TT-TRAVELLER-95 ex STENA TRAVELLER-92 ihre neuen Jahre ältere Vorgängerin ab. Für die Dauer der Charter erhielt das Schiff den neuen Namen TT-TRAVELLER, den es bereits zwischen 1992 und 1995 trug, als es schon einmal von der Hamburger TT-Line gechartert wurde und zwischen Travemünde und Trelleborg verkehrte. Die KAHLEBERG verkehrt seit 22. Februar zwischen Rostock und Liepaja und ersetzt hier bis Ende April ihr Schwesterschiff AUERSBERG, die wiederum für zwei

Monate an die spanische Reederei Suardiaz verchartert wurde. Als Vergleich der abgelösten KAHLEBERG zur neu eingesetzten TT-TRAVELLER hier die Hauptdaten der Schiffe:

	KAHLEBERG	TT-TRAVELLER
Tonnage	10.271 GT	18332 GT
tdw	6704 t	6000 t
Länge	140,10 m	154,00 m
Breite	20,50 m	24,00 m
Tiefgang	7,20 m	5,75 m
Lademeter	874 m	1800 m
Passagiere	75	124

Dirk Jankowsky



Die TT-TRAVELLER im Februar 1997 einlaufend Rostock. Foto: Roland Bentin

### SANDEFJORD auf Grund

Am 14. November 1996 lief die SANDEFJORD (5.678 GT/Bj. 1965) ex FENNO STAR-92 ex SCANDINAVIA-90 ex TERJE VIGEN-86 ex VIKING III-82 auf einer Fahrt vom norwegischen Sandefjord nach Strömstad in den Schären vor Strömstad auf Grund. Nach Aussage der Schiffsführung mußte man einem kleineren Schiff ausweichen. Passagiere kamen nicht zu Schaden. Das Schiff wurde drei Tage später freigeschleppt und nach Drammen zur Reparatur verholt. Die Reparatur dauerte bis Mitte Januar 1997 und das Schiff konnte am 14.01.97 wieder zwischen Sandefjord und Strömstad eingesetzt werden.

Frank Lose

### BALTIC LINK im Schlick gestrandet

Das der niederländische Reederei Wagenborg gehörende RoRo-Schiff BALTIC LINK (10.991 GT/Bj. 1984) lief am 15. Januar 1997 in der Themsemündung auf Grund. Das für den schwedischen Papierkonzern Korsnäs gecharterte Schiff befand sich auf einer Reise nach Chatham. Der durch die Grundberührung entstandene 60 cm lange Riss wurde provisorisch abgedichtet und das Schiff wurde am Nachmittag des 16. Januar wieder freigeschleppt und anschließend in Chatham entladen. Die anschließende, kurze Reparatur erfolgte in Amsterdam. Bereits am 20. Januar wurde die Reparatur abgeschlossen.

Frank Lose

### Norwegenkai in Kiel ab 20. April im Einsatz

Ab 20. April werden die Fähren der Color Line in Kiel den neuen Anleger am Hörn nutzen. Dort entstand in den letzten Jahren ein neues Terminal, das dem Aufkommen weit besser gewachsen sein wird, als der alte Oslo kai, dessen Flächen seit Jahren besonders für den Neuwagentransport, in dem Color Line stark aktiv ist, viel zu klein gewesen sind.

Marko Stampel

### Die Dänischen Neubauten für Vogelflug

Unter dem Namen PRINS RICHARD ist der erste Doppelender unter der Baumnummer 193 bei der Ørskovs Staalskibsværft A/S in Frederikshavn für die dänische Reederei Scandlines (ehm. DSB Rederi) in Bau. Das Schiff soll im Mai 1997 abgeliefert werden. Ein weiteres, die PRINSESSE BENEDIKTE folgte dann im Oktober 1997.

Zwei ähnliche Schiffe sind vom deutschen Partner DFO bei der niederländischen Werft van der Giessen de Nord in Krimpen a/d IJssel bestellt. Die vier Neubauten verkürzen die Fahrzeit zwischen Puttgarden und Rødby von 60 auf 45 Minuten. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 18,5 Knoten. Angetrieben werden die dänischen Schiffe von einem diesel-elektrischem Antrieb, der seine Leistung auf vier Drehpropeller (an jedem Ende zwei) abgibt. Außergewöhnlich für einen Doppelender besitzen die Schiffe an jedem Ende einen Wulstbug. Nach Ablieferung wird FERRIES über diese Schiffe detaillierter berichten.

Andreas Wörteler

### PRINCE OF SCANDINAVIA ersetzt HAMBURG

Während ihrer Werftüberholung vom 28. Februar bis zum 17. März 1997 wurde die zwischen Hamburg und Harwich eingesetzte Scandinavian Seaways Fähre HAMBURG (18.888 GT/Bj. 1976) ex KRONPRINS HARALD-87 durch die bis dahin in Göteborg aufgelegte PRINCE OF SCANDINAVIA (21.545 GT/Bj. 1975) ersetzt. Die "Prince" ist seit ihrer Cotunay Charter, die im Oktober 1996 endete in Göteborg aufgelegt.

Frank Lose

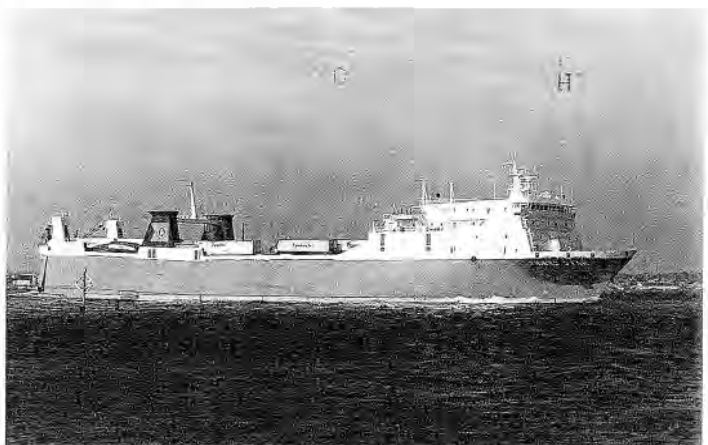


So sollen die dänischen Schiffe für die Vogelfluglinie aussehen. Zeichnung: Bernd Crause

### TIDERO STAR fährt für P&O Ferrymasters

P&O Ferrymasters setzt ab Januar 97 die von Fred. Olsen eingecharterte, unter norwegischer Flagge verkehrende TIDERO STAR im Liniendienst von Middlesbrough nach Helsingborg (Schweden) ein. Die 152,3 m lange Trailerfähre mit 1394 Lademetern verkehrte zuvor zwischen Liverpool und Dublin für Pandoro.

Christian Eckardt



Von der P&O Tochter Pandoro zur P&O Tochter Ferrymasters wechselte die TIDERO STAR. Foto: Gordon Hislip



## STENA und P&O Zusammenschluss noch unklar

Wie in FERRIES 4/96 gemeldet, planen die beiden Reedereien P&O European Ferries und Stena Line ihre Dienste auf den Strecken Dover-Calais, Newhaven-Dieppe und Dover-Zeebrügge zukünftig gemeinsam unter dem Namen P&O Stena Line zu betreiben. Dieses bedarf in Großbritannien jedoch noch der Zustimmung des Kartellamtes, eine Entscheidung wird hier am 6. März 1997 erwartet. Erst danach wird der Plan an die EU weitergegeben. Da auch diese Entscheidung sicherlich einige Zeit dauern dürfte, wird ein gemeinsamer Fahrplan der beiden Reedereien wohl erst ab Spätsommer 97 zu erwarten sein. Mit dem ebenfalls in FERRES 4/96 erwähnten Zusammenschluß mit Brittany Ferries auf den Strecken im westlichen Kanal will P&O zunächst verzichten, bevor die Gründung von P&O Stena Line nicht von den Behörden abgesegnet ist.

Frank Lose

## Der Kanaltunnelbrand und seine Auswirkungen

Ausführlich wurde bereits in den Medien über den Brand in der südlichen Tunnelröhre am 18. November 1996 berichtet. Ein Frachtzug mit 31 Passagieren und 3 Zugbegleitern geriet ca. 20 Kilometer vor Calais in Brand, das Feuer erreichte 1.000°C, die Hitze brachte die Schienen und Waggonen zum Schmelzen.

Der Kanaltunnel wurde geschlossen und erst am 10. Dezember wieder eröffnet. Der Schaden an der Röhre wird auf ca. 800 Mio. DM geschätzt. Die Reedereien P&O, Stena und SeaFrance reagierten schnell, man erhöhte die Taktfrequenz der Abfahrten, durch Verkürzung der Hafentiegezeit, bzw. setzte zusätzliche Schiffe ein. (SEAFRANCE NORD-PAS-DE-CALAIS und bei P&O einen Frachter aus dem Dover-Zeebrügge Dienst). Wann der Kanaltunnel wieder in vollem Umfang in Betrieb gehen wird steht zur Zeit nicht fest. Den Fährgesellschaften jedenfalls kommt dieses sehr gelegen. Am 20. November wurde ein neuer Beförderungsrekord aufgestellt. Es wurden 5.484 Frachteinheiten, 44.734 Passagiere, 8889 PKW und 302 Busse befördert.

Andreas Wörteler

## Color Line im Ärmelkanal!

Die von Hoverspeed eingesetzten Hovercrafts THE PRINCESS MARGRETHE und THE PRINCESS ANNE sind für das erste Quartal 1997 wegen ihrer Werftüberholung durch den Katamaran SEACAT DANMARK ersetzt worden. Im Dezember 1996 setzte die Reederei außerdem auch die SEACAT NORGE ein, um im vorweihnachtlichem Einkaufsverkehr zusätzliche Passagiere befördern zu können.

Andreas Wörteler



Ein ungewöhnlicher Anblick in Calais, die SEACAT DANMARK in Color Line Anstrich läuft aus Dover kommend ein.

Foto: Andreas Wörteler

## MANET ersetzt MONET

Seit dem 20. Januar 1997 setzt die französische Reederei SeaFrance die ehemalige STENA PARIEN (15.093 GT/Bj. 1984) ex CHAMPS ELYSEES-92 als SEAFRANCE MANET auf der Calais-Dover Strecke ein und ersetzt mit diesem Schiff die SEAFRANCE MONET. Zuvor war die "Manet" fünf Jahre an Stena Line, bzw. vorher an Sealink Stena Line verchartert. Am 9. Januar 1997 wurde das Schiff in Dunkerque an ihre Eigentümer zurückgegeben, umgebaut wurde lediglich der Bug, da das Schiff an den Anleger in Calais angepaßt werden mußte. Im Februar 1997 folgte ein größerer Umbau, ebenfalls in Dunkerque.

Die seit dem 3. Juli 1996 eingesetzte SEAFRANCE MONET (6.737 GT/Bj. 1974) wird noch bis März 97 auf der Calais-Dover Strecke eingesetzt werden um den anderen SeaFrance Schiffen die Werftüberholung zu ermöglichen. Da dieses Schiff nicht für eine Beladung auf zwei Ebenen eingerichtet ist, hatte die Reederei ständig Probleme den sehr engen Fahrplan einzuhalten. Außerdem hätte man das Schiff, um die aktuellen SOLAS-Bestimmungen einzuhalten, sehr kostenintensiv umbauen müssen.

Andreas Wörteler



Die SEAFRANCE MANET einlaufend Calais im Februar 1997. Foto: Andreas Wörteler

## STENA CAMBRIA in Dieppe

Nachdem Stena Line im Oktober 1996 das gecharterte Monohull STENA PEGASUS außer Dienst nahm, wurde dieses Schiff zunächst durch die in der Irischen See überflüssige STENA ANTRIM ersetzt. Als die Charter der STENA PARIEN auslief wurde diese durch eine Schwester der "Antrim", die von der Dover-Calais Route abgezogene STENA CAMBRIA ersetzt. Für den Sommer ist der Einsatz eines Katamarans, wahrscheinlich die STENA LYNX II, geplant.

Andreas Wörteler

## SOUTHSEA verkauft

Am 31. Januar 1997 wurde die ehemals zwischen Portsmouth und Ryde auf der Isle of Wight eingesetzte SOUTHSEA (837 GT/Bj. 1948) von ihrem Eigentümer Sea Containers an Brasspatch Ltd., Lymington verkauft. Die reine Passagierfähre machte ihre letzte Fahrt zur Isle of Wight am 9. August 1986. 1987 wurde sie an die WAWERLEY Steam Nav. Co. verchartert und zu Ausflugsfahrten in Schottland eingesetzt. Seit 13. September 1989 wurde das Schiff in Falmouth und ab Mai 1992 in Newhaven aufgelegt. Das Schiff soll bei Husband's Shipyard in Southampton umgebaut und ab 1998, dem 50. Geburtstag des Schiffes, zu Ausflugsfahrten entlang der südenglischen Küste eingesetzt werden.

Frank Lose



Die **SOUTHSEA** liegt hier im Mai 1996 im englischen Newhaven auf. Foto: Frank Lose

### Vorzeitiges Aus für **STENA NORMANDY**

Wie bereits in **FERRIES** 4/96 berichtet, sollte der Fährdienst zwischen Southampton und Cherbourg Ende Dezember 1996 eingestellt werden. Aber im November traten technische Probleme auf und Stena entschloß sich daher den Fährdienst bereits zum 30. November 1996 einzustellen. Das Schiff wurde an den Eigentümer Rederi AB Gotland zurückgegeben und zunächst in Falmouth überholt, danach folgte eine kurze Aufliegezeit in Dunkerque, bevor das Schiff diesen Hafen mit zur Zeit noch unbekanntem Ziel verließ.

Andreas Wörteler

### Letzte Fahrt der **HAVELET**

Die im letzten Sommer für Condor Ferries zwischen Weymouth und den britischen Kanalinseln eingesetzte Fähre **HAVELET** (3.382 GT/Bj. 1977) ex **CORNOUILLES-88** führte ihre letzte Fahrt am 29.10.96 durch und wurde anschließend im benachbarten Portland zum Verkauf aufgelegt.

Frank Lose

### Cotunav Stapellauf bei **SSW**

Am 1.2.1997 lief die erste von zwei Combifähren (Baunummer: 1093) für die tunesische Staatsreederei Cotunav (Compagnie Tunesienne de Navigation) unter dem Namen **ULYSSE** bei der Bremerhavener Schichau Seebeckwerft (SSW) vom Stapel. Die Taufe führte der tunesische Außenminister Abderrahim Zouari durch, übrigens der erste männliche Taufpate in der Geschichte der Werft. Die für 136 LKW bzw. 1950 Lademetern ausgelegte Fracht-/Passagierfähre soll im Juni abgeliefert werden. Werftprobefahrt ist für den 20.5.97 geplant.

Das Schiff hat eine Länge von 161,5 m, Breite 25,80 und Tiefgang von 6,0 m. Bereits am 5.2.97 erfolgte die Kiellegung für das Schwesterschiff (Baunummer 1094, Name zur Zeit noch nicht bekannt), das im September 97 abgeliefert werden soll.

Christian Eckardt

### **NAVARMA/Moby Lines**

Die italienische Reedereigruppe **NAVARMA/Moby Lines** hat zum ersten Mal seit 1990 wieder Fährschiffe für ihre Routen zwischen dem italienischen Festland und den Inseln Corsica, Sardinien und Elba angekauft. Als erstes Schiff wurde im November 1996 die isländische Fähre **TEISTIN** ex. **MIKKEL MOLS -80** (4269 GT, Bj. 1969) der Reederei Strandfaraskip Landsins erworben. Als **MOBY ALE** wird dieses Schiff ersten Angaben zufolge zwischen Piombino und der Insel Elba für **NAVARMA Lines** zum Einsatz kommen. Und im Januar 1997 schließlich ging auch das Fährschiff **REINE ASTRID** an Moby Lines. Unter dem Namen **MOBY KISS** verließ es den Hafen von Oostende am 3. Februar 1997 in Richtung Italien. Moby Lines setzt das Schiff aber nicht auf ihren eigenen Strecken zwischen Italien und Korsika ein, sondern es

wurde für den Tanger-Algeiras Dienst an die marokanische Reederei Comanav verchartert. Als drittes Schiff kaufte Moby von der spanischen Cia. Tramed, die **J.J. SISTER** (12.888 GT/Bj. 1975) um es als **MOBY MAGIC** einzusetzen. Die "Magic" ist ein Schwesterschiff der **MOBY FANTASY** (9.441 GT/Bj. 1976).

Frank Heine

### **SPIRIT OF INDEPENDENCE**

Noch vor dem Konkurs von Meridian Ferries im März 1995 (siehe **FERRIES** 2/95, Seite 30), wurde die **SPIRIT OF INDEPENDENCE** ex. **CARIBIA VIVA -95** ex. **SARDINIA VIVA -93** ex. **CORSICA VIVA I -92** ex. **DOMINICAN VIVA -88** ex. **CORSICA VIVA -85** ex. **INNISFALLEN -80** (4623 GT, Bj. 1969) am 8. jenes Monats durch einen kleineren Brand leicht beschädigt. Am 4. April 1995 wurde sie von den Eigentümern Gericorp., Nassau zu Reparaturen von Boulogne aus nach La Spezia verlegt, wo sie 10 Tage später eintraf. Nach Beendigung der Reparaturarbeiten wurde die **SPIRIT OF INDEPENDENCE** aufgelegt und befindet sich nach wie vor in dem norditalienischen Hafen.

Frank Heine

### **Strintzis Lines**

Strintzis Lines konnte sich bisher nicht zu einem Neubau durchringen, stattdessen wurde im Januar das australische Ro-Ro Schiff **BASS TRADER** (6374 GT, Bj. 1976) der Australian National Line erworben. Die **BASS TRADER** wird zur Zeit in Perama zu einer Passagier-Frachtfähre für 800 Passagiere und 600 PKW bzw. 85 LKW umgebaut. Rechtzeitig zur Sommersaison soll das Schiff als **IONIAN BRIDGE** zwischen Ancona und Patras zum Einsatz kommen.

Frank Heine

### **Minoan Lines auf Expansionskurs**

Die griechische Reederei Minoan Lines setzt, nachdem das Joint-Venture mit Strintzis-Lines im Oktober 1996 beendet wurde, weiter auf Expansion. Neben der **IKARUS**, die im Dezember 1997 in den Adria-Dienst gestellt werden soll, wurde jetzt ein Schwesterschiff in Auftrag gegeben. Der Name des Schiffes soll **PASIPHAE** lauten, die Indienststellung ist zur Sommersaison 1998 vorgesehen. Der Rumpf des Schiffes wird, wie bei den vorherigen Neubauten der Fosen-Werft, bei der Bruces Schiffswerft in Landskrona (S) gefertigt, die Endausstattung erfolgt dann direkt bei der Fosen-Werft in Norwegen. Mit jeweils einer Kapazität von 1500 Passagieren und 900 Kraftfahrzeugen werden die beiden Neubauten auf der Ancona-Patras-Route eingesetzt. Für Minoan-Lines ungewöhnlich, wird die Strecke Ancona-Patras dieses Jahr nur mit einem Schiff, der **ARETOUSA** betrieben.

Gleichwohl wird Minoan auch weiterhin als einer der Marktführer in der Adria mit den meisten Abfahrten in 1997 auftreten. Mit vier Schiffen (**FEDRA**, **EROTOKRITOS**, **DAEDALUS** und **FESTOS**) werden täglich Abfahrten ab Venedig zu den Ionischen Inseln, Igoumenitsa und Patras angeboten. Auch ab Brindisi in Süditalien bietet Minoan jetzt Abfahrten mit der "klassischen" Fähre **KNOSSOS** nach Igoumenitsa und Korfu an.

Bernd Crause



Die **KNOSSOS** fährt ab dem Sommer in der Adria. Foto: Bernd Crause



## Griechische Seeleute legen Fährverkehr lahm

Streikende griechische Seeleute haben vom 13. bis 23. Januar 1997 den Fährverkehr zwischen Griechenland und Italien, sowie den innergriechischen Fährverkehr nahezu vollständig zum Erliegen gebracht.

Die griechische Seeleutegewerkschaft hatte zu dem Streik aufgerufen, nachdem das Transportministerium den griechischen Seeleuten höhere Steuern auferlegen wollte und gleichzeitig die Renten gekürzt werden sollten. In den Fährhäfen, auch in Italien bildeten sich während der zehn Tage kilometerlange LKW Schlangen.

Gegen den Streik protestierende Farmer lieferten sich mit den Besatzungen der Fährschiffe in Heraklion schwere Auseinandersetzungen, wobei auch Pflastersteine geworfen wurden und Wasserwerfer zum Einsatz kamen. Bei den Minoan Lines Fährschiffen N. KAZANTZAKIS und KNOSOS wurden die Festmacherleinen gelöst, sodaß die Schiffe steuerlos durch den Hafen trieben. Sie konnten aber wenig später von Schleppern wieder eingefahren und sicher an ihren Liegeplatz zurückgebracht werden.

In Rethimnon wurde das GA-Ferries Schiff NICHOLAS A. aus Kalamata durch ins Wasser gesprungene Farmer am Anlegen gehindert. Am 23. war dann der Streik nach umfangreichen Verhandlungen zwischen Gewerkschaften und Ministerium beendet.

Frank Heine

## Alimar

Die Schiffe der in Konkurs gegangenen italienischen Reederei Alimar fahren nach wie vor unter keinem günstigen Stern.

In Neapel liegt seit August 1995 die CARLO R ex. QUEEN M -90 ex. RANGATIRA -86 (13102 GT, Bj. 1972), nachdem der Charterer Egnatia Ferries, für den sie zwischen Brindisi und Cesme im Einsatz war, vor zwei Jahren Konkurs anmelden mußte. Da Charterer und Eigentümer schwer verschuldet sind, bleibt der CARLO R wohl nur die Versteigerung, die bisher allerdings noch nicht in Sicht ist.

Ebenfalls Alimar gehört die in Tanger aufgelegte KELIBIA ex. CORSICA MARINA -90 ex. OLAU WEST -77 ex. KALLE -75 ex. GRENA A -71 (3065 GT, Bj. 1964), die noch bis zum Frühjahr 1996 zwischen Algeciras und Tanger im Einsatz war. Auch dieses Schiff wird wahrscheinlich versteigert werden.

Das Fährschiff PRINCESS ( 9399 GT, Bj. 1974 ) war nach Einstellung der Fährverbindung Taranto - Patras im Juni 1996 nicht wie in FERRIES 3/96 berichtet zwischen Malta und Libyen, sondern zwischen Malta und Tunis im Einsatz.

Am 3. August wurde die PRINCESS in Tunis wegen nicht bezahlter Rechnungen an die Kette gelegt und steht nun zum Verkauf.

Frank Heine



Die PRINCESS wurde 1974 für Brittany Ferries als PENN AR BED gebaut. Foto: Ton Grotenboer

## Ventouris Ferries und kein Ende

In der Nacht zum 2. November 1996 versuchten bewaffnete Unbekannte, das Ventouris-Fährschiff PANAGIA PAXON (3.978 GT/Bj. 1973) ex. IOANNIS EXPRESS-96 ex. PAROS-92 ex. CHRYSOVALANDOU-

1/97 FERRIES

79 ex FIVOS-76 auf dem Gelände der Hellenic Shipyards in Eleusis durch Öffnen der Flutventile zu versenken.

Mit einem Boot drangen sie von See her in das Werftgelände ein, fesselten zwei Wachmänner und öffneten im Schiff die Flutventile. Zum Glück wurde das eindringende Wasser schnell genug bemerkt, sodaß das Schiff gerettet werden konnte.

Dieses war bereits der zweite Versuch, das hochverschuldete Schiff zu versenken. Ähnliche Vorfälle ereigneten sich schon vor einigen Jahren, als die Ventouris Fährschiffe ITALIA EXPRESS 1985 in Perama und GRECIA EXPRESS 1994 in Egion sanken.

Frank Heine

## PRINCE GEORGE und PRINCESS MARGUERITE

Das ehemalige Canadian Pacific Railways Fährschiff PRINCE GEORGE (5812 BRT, Bj. 1948) ist im September 1996 zum Verschrotten nach China verkauft worden. Bei der Schleppreise dorthin versank die PRINCE GEORGE am 25. Oktober 1996 in der Nähe der Aleuten-Insel Unalaska (Alaska) im Pazifik. Das Schiff war im Oktober 1995 bei einem Brand in Britannia Beach (ca. 30 km nördlich von Vancouver) schwer beschädigt worden (siehe auch FERRIES 1/96, Seite 34). Auch das ursprünglich für die Canadian National Railways gebaute Fährschiff PRINCESS MARGUERITE (5911 BRT, Bj. 1949) ist 1996 verschrottet worden.

Nachdem sich der Einsatz als Hotelschiff in Rangun zerschlagen hat (siehe FERRIES 1/96, Seite 34), blieb die PRINCESS MARGUERITE in Singapur aufgelegt, bis sie im April 1996 nach Indien geschleppt wurde. Am 19.4.1996 erreichte sie den Strand von Alang, wo wenig später die Verschrottungsarbeiten begannen.

Frank Heine



Die DISCOVERY I ist das ehemalige Fred. Olsen Fährschiff BLENHEIM. Foto: Jürgen Saupe

## DISCOVERY I

Das unter Panama-Flagge fahrende ehemalige Fährschiff DISCOVERY I ex. VENUS VENTURER -86 ex. SCANDI-NAVIAN SEA -84 ex. BLENHEIM -81 ( 12244 GT, Bj. 1970 ) ist bereits zum zweiten Mal (nach 1984) bei einem Brand schwer beschädigt worden.

Die DISCOVERY I, seit 1987 für Discovery Cruises für Kreuzfahrten zwischen Fort Lauderdale (Florida) und Freeport (Bahamas) eingesetzt, war bis Frühjahr 1995, vor Ankauf der DISCOVERY SUN (ex. BALANGA QUEEN), das einzige Schiff der Reederei.

Am 8. Mai 1996 befand sich die DISCOVERY I auf einer Kreuzfahrt von Fort Lauderdale nach Freeport als gegen 14:00 Uhr, ca. drei Seemeilen vor dem Zielhafen im Maschinenraum des Schiffes ein Feuer ausbrach. Trotz Flammen und starker Rauchentwicklung wurden die 821 an Bord befindlichen Passagiere nicht evakuiert. Die DISCOVERY I wurde in den Hafen von Freeport geschleppt, wo vier Stunden nach Ausbruch des Feuers die Passagiere und ein Großteil der Besatzung unverletzt von Bord gingen. Die Bekämpfung des inzwischen schon weit fortgeschrittenen Brandes dauerte bis zum 10. Mai. Die anschließende Begutachtung der Schäden ergab, daß sich eine Instandsetzung des Schiffes nicht mehr lohnt und somit wurde es zum Verkauf ausgeschrieben. Im Oktober letzten Jahres erfolgte der Verkauf an eine Abwrackwerft in Singapur für ca. 550.000 US \$. Dort dürfte das ehemalige Nordseefährschiff unter den Schneidbrennern bereits sein Ende gefunden haben.

Frank Heine



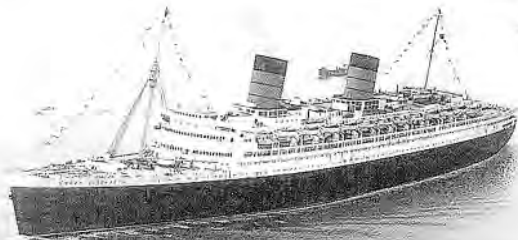
Die JOHN HAMILTON GRAY lief im Dezember 1996 bei starkem Sturm auf Grund. Foto: Marine Atlantic

### JOHN HAMILTON GRAY

Die Eisenbahnfähre der kanadischen Reederei Marine Atlantic JOHN HAMILTON GRAY (11.259 GT/Bj. 1968) strandete am 20. Dezember 1996 auf einer Fahrt von Port Borden auf Prince Edward Island nach New Brunswick bei Orkan auf einer Sandbank vor Port Borden. Das mit 116 Passagieren besetzte Schiff wurde erst zwei Tage später wieder freigeschleppt. Nach einer Inspektion durch Taucher nahm das unversehrte Schiff am 22. Dezember wieder den Fährdienst auf.

Frank Lose

## KREUZFAHRTSCHIFFE - KURZ BELICHTET



Die QUEEN ELIZABETH in glücklicheren Tagen.

Foto: Sammlung Steffen Weirauch

### Wrack der "Queen Elisabeth" wird überbaut

Das Wrack des am 9.1.1972 im Hafen von Hongkong gesunkenen Luxusliners "Queen Elisabeth" der britischen Cunard Reederei erhält seine letzte Ruhestätte. Die Erweiterungsflächen für den Containerterminal 9 im Hafen von Hongkong liegen auf der Untergangsstelle des 83.000 Tonners. Da eine Bergung des unter Schlammmassen liegenden Wracks zu teuer wäre, wird jetzt die Fläche mit Sand aufgespült um dort zukünftig Blechkisten abzustellen. Der ehemalige Luxusliner wurde 1970 von der britischen Cunard Reederei an die Tung-Reederei verkauft und nach Hongkong überführt. Für 3,8 Mio \$ sollte aus dem Luxusliner eine schwimmende Universität werden. Das in "Seawise University" umbenannte Schiff geriet Anfang Januar 1972 in Brand der nicht gelöscht werden konnte, so daß die ausgeglühte Hülle der "QE" nach zwei Tagen sank. Die offizielle Brandursache des vor Tsing Yi liegenden Schiffes lautete Sabotage, der Brandstifter wurde jedoch von der Polizei nie ermittelt. Christian Eckardt

### Ukrainisches Passagierschiff wird in Wilhelmshaven umgebaut

Das ukrainische Kreuzfahrtschiff "Odessa Sky" der Black Sea Shipping Co. (BLASCO) wird z.Zt. bei der Wilhelmshavener Reparaturwerft Turbo-Technik GmbH & Co Generalüberholt. Die Umbauarbeiten werden mindestens 4 Monate in Anspruch nehmen. Bei der 156 m langen "Odessa Sky" handelt es sich um die ehemalige "Gruziya" die 1975 auf der Wärtsilä-Werft in Turku entstanden ist. Im Frühjahr 1988 wurde das Schiff für über 20 Mio. DM auf der Bremerhavener Lloyd-Werft umgebaut. Damals wurden u.a. auf zwei ehemaligen Autodecks 75 zusätzliche Vier-Bett Kabinen eingerichtet.

Die "Odessa Sky" traf bereits am 11.9. in Wilhelmshaven ein, nachdem sie fast ein Jahr unter Arrest in Kanada aufgelegt war.

Christian Eckardt



Als Nachtrag zu FERRIES 4/96 hier ein Foto der CARNIVAL DESTINY auf ihrer Vorstellungsreise im Oktober 1996 in Venedig. Foto: Jürgen Saupe



# DFV Intern

## *Auf, auf ins Netz ...*

Das Internet - für Insider kurz: "das Netz" - ist in aller Munde. Voraussichtlich ab Ende Januar wird der "Deutsche Fährschiffsverkehrsverein" mit einer eigenen "homepage" im Internet präsent sein.

Die Adresse <http://www.dfv.seanet.org> führt alle Interessierten zu den DFV-Seiten. Geboten wird eine Mischung aus Information und "Kommunikation", da sich der Nutzer nicht nur über den DFV, seine Ziele und Satzung informieren kann. Zusätzlich kann der Nutzer mit einem elektronischen Brief Unterlagen über eine Mitgliedschaft im DFV anfordern und - bisher weltweit einmalig - das vereinseigene Fotoarchiv nach Schiffsbildern durchsuchen (lassen).

Wer <http://www.dfv.seanet.org> wählt, wird die Seiten des DFV unter dem Logo von SEANET finden. SEANET ist ein Projekt der Firma VC Intermedia in Bremen. SEANET ist ein Internet-Projekt für alles, was mit Wasser zu tun hat, soll nach Angaben seiner Macher ein "virtueller Leuchtturm" sein, ein Wegweiser durch die Datenflut des Internet.

Das SEANET-Team sieht die Sache sehr pragmatisch. Ein Leuchtturm hat nur eine einzige Aufgabe: Er soll vor Gefahren warnen und in sicheres Fahrwasser leiten - und zwar alle Menschen gleichermaßen ohne Ansehen von Geschlecht, Rasse, Beruf etc. Der Leuchtturm von SEANET, so wird betont, ist deshalb da für Menschen an Bord von Tankern, Handelsschiffen, Fischkuttern, Schleppern, Forschungsschiffen, U-Booten, Segel- und Motoryachten, Fähren - für den maritimen Umweltschutz, für die Seeschifffahrt, für die Offshore-Branche, für Häfen gleich welcher Größe, für den Wassersport, für die Meeres- und Küstenforschung, für die Fischerei, für die Marine, für Firmen und Verbände, die mit dem Meer zu tun haben haben und in irgendeiner Form von oder mit ihm leben. SEANET wird ein "Treffpunkt" von Menschen, die teils Gemeinsames verbindet, teils Gegnerisches trennt. Eine widersprüchliche Mischung - und gerade deshalb nach Ansicht der SEANET-Macher ein spannendes Projekt.

Jeder Leuchtturm braucht Energie: SEANET ist nur funktions-, ja, überlebensfähig, wenn möglichst viele mitmachen. SEANET, so betont VC Intermedia, hat noch genug Platz für interessierte Organisationen, Institute, Firmen, Unternehmen und Einzelpersonen.

Der "reale" Standort des "virtuellen Leuchtturms" ist in der Jakobstr. 20 in 28195 Bremen, telefonisch sind die "Leuchtturmwärter" zu erreichen unter 0421 / 16 80 50, im Internet findet man sie unter der Adresse <http://www.seanet.org>.

Der Deutsche Fährschiffsverkehrsverein als frischgebackener SEANET-Nutzer freut sich über die hoffentlich zahlreichen Kontakte, die ihm demnächst vom SEANET-Leuchtturm zugewiesen werden. Übrigens ist der DFV als Vereinigung mit Sitz in Peine auch automatisch im Peine online im Vereinsregister zu finden. Unter der Adresse [www.peine.de](http://www.peine.de) bietet die Stadt seit November das bundesweit umfangreichste kommunale Bürgerinformationssystem an.

Watsack (PE)/ CSW (seanet)

## **DFV- Mitgliederversammlung 1997**

Die diesjährige ordentliche Hauptversammlung findet am Samstag, 3. Mai 1997 ab 15.00 Uhr bei Carsten Watsack statt. Voranmeldungen bis zum 19. April sind dringend erforderlich. Auf der Tagesordnung stehen:

1. Begrüßung und Bericht der 1. Vorsitzenden über 1996, Zukunftsaussichten.
2. Entgegennahme des Kassenberichts, finanzielle Situation
3. Diskussion über eine Satzungsänderung bezüglich diverser Vorstandsämter.
4. Verschiedenes (Anträge u. ä.).

Anträge sind schriftlich bis spätestens 19. April beim 1. Vorsitzenden einzureichen. Ich hoffe auf zahlreiches Erscheinen mit bitte **vorheriger Ankündigung**. Ende der Versammlung ca. 17.00 Uhr.

## **DFV- Vereinsfahrten**

Der DFV bietet 1997 einige Vereinsfahrten an. Unter anderem vergünstigt mit Scandinavian Seaways (Stichwort FERRIES), Stena Line (Hoek- Harwich) und Color Line. Zum Redaktionsschluß lagen die Termine noch nicht vor, deshalb bitten wir alle Interessierten sich über den 2. Vorsitzenden direkt oder unsere Homepage im Internet (s. o.) zu informieren.

## **Möchten Sie FERRIES auch nach Jahren noch als Nachschlagewerk nutzen können ?**

Dann kann Ihnen unser Jahresinhaltsverzeichnis 1996 eine große Hilfe sein. Auf acht Seiten (DIN A 4 Format) erfahren Sie ohne große Mühen, wo sich die jeweiligen Artikel in den vier Ausgaben des Jahres befinden und welche Reedereien beschrieben wurden. Im Hauptteil sind sämtliche Schiffe aufgelistet, die irgendwo Erwähnung fanden (mehr als 1200 Einträge) und das auch mit den angesprochenen ex.-Namen. Ebenfalls sofort erkennen Sie, ob ein kompletter Lebenslauf oder ein Foto vorhanden ist.

Gehen Einsendung eines mit 2 DM frankierten DIN A 5 Rückumschlages (oder 3 DM bei DIN A 4) und zusätzlich zwei DM in Briefmarken, erhalten Sie das, mit einigen Zeichnungen aufgelockerte Jahresinhaltsverzeichnis 1996 direkt nach Hause.

Vereinsmitglieder haben das Jahresinhaltsverzeichnis 1996 bereits mit Heft 4/96 als Gratisbeilage erhalten.

Bestellungen bitte an Dirk Jankowsky, Dorfstr. 2, 23617 Stockelsdorf

# FERRIES AKTUELL - KURSWECHSEL

Name	von	an	Neuer Name	Bemerkung
<b>FÄHREN</b>				
AGIOS ANDREAS	Med Link Lines	V Sonotrak	EL LOUD V	Rotes Meer
AVRASYA	Mirror Holding	N	CORTINA	ex LAZIO
CONDOR 12	Condor Ferries	C Holyman-Sally	HOLYMAN RAPIDE	Oostende-Ramsgate
EFESUS	Topas Maritime	N Illyria Lines		Charter beendet
EUROPEAN GLORY	European Seaways	V TEM Shipping	CAPTAIN ZAMAN	Türkei
HOLYMAN EXPRESS	Holyman-Sally	N	HOLYMANDIAMANT	Oostende-Ramsgate
ILICH	ScanSov	N	ANASTASIA V	
LANGELAND III	Kiel-Langeland	V Nordisk Færgefart		weiter Kiel-Bagenkop
J.J. SISTER	Trasmediterranea	V Moby Lines	MOBY MAGIC	
METHODIA II	Ventouris	V Sinderella NE	KALLISTI	ex FREE ENTERPRISE I
MOBY KISS	Moby Lines	V Comanav		Algeciras-Tanger
NETLEY CASTLE	Red Funnel	V Jadrolinja	SIS	Kroatien
PRINSES MARGRIET	Prov. Zeeland	V Hongkong		ehem. Schelde Fähre
REINE ASTRID	RTM	V Moby Lines	MOBY KISS	
SALLY SKY	Sally	N Holyman-Sally	EUROTRAVELLER	Ramsgate-Oostende
SALLY STAR	Rederi AB Gotland	C Silja Line	WASA EXPRESS	Vaasa-Umeå
SCANDINAVIAN DAWN	Seascope	N Discovery Cruise	DISCOVERY DAWN	ex ST. GEORGE
SILJA SCANDINAVIA	Sea-Link	V Viking Line	GABRIELLA	Stockholm-Helsinki
STENA PARISIEN	SNAT	N	SEAFR. MANET	Charterende
TEISTIN	Strandf. Landsins	V Navarma	MOBY ALE	Italien-Korsika
VANA TALLINN	Inreko	V T-H Line		Tallinn-Helsinki
VERGA	Tirrenia	V GA Ferries	DIMITRULLA	
<b>RO/RO</b>				
AHTELA	Finn carriers	N	FINNOAK	Lübeck-Helsinki
ARCTURUS	Argo Reederei	V Abushal Shipping	SAUDI GIZAN	
AUERSBERG	Euroseabridge	V Stena Line		Englandverkehr
BASS TRADER	Australian National	V Strintzis	IONIAN BRIDGE	Umbau zur Pass. Fähre
BAZIAS I	Romline	C Ignazio Messina	JOLLY ARANCIONE	
BORE BRITANNICA	Finn carriers	N	FINNWOOD	Finnland-Hull
BORE NORDIA	Finn carriers	N	FINNSEAL	Finnland-West Schweden
BORE GOTHICA	Finn carriers	N	FINNBIRCH	Finnland-Hull
BORE SONG	Finn carriers	N	TRANSNORDICA	Finnland-Dänemark
CELIA	Finn carriers	N	FINNRIVER	Finnland-Belgien-England
CELTIC RORO	Co. Morbihan.	V Chrysler Shipping	RORO STAR	ex MALIKA
CLARE	Clare Shipping	C Strandf. Landsins		Torshavn-Aberdeen-Cuxhaven
COMMODORE CLIPPER	Goliath	C	SEA CLIPPER	Lorient-Casablanca
CORTIA	Finn carriers	N	FINNRIVER	Finnland-Belgien-England
DANA MINVERA	Goliath	C Pandoro	SEAHAWK	Liverpool-Dublin
GOTLAND	Rederi AB Gotland	C Tor Line		Göteborg-Gent
INZHENER MACHULSKIY	Baltic Shipping	V Morline Charter	INZHENER	Kiel-St. Petersburg
IRISMED	Iris Shipping	V Geni Nav.	JINAN	ex BORE V
MERCANDIAN GLOBE	Mercandia	V NYK Bulkship	RO-RO SARAWA	
MERCANDIAN SENATOR	Mercandia	V Car Liner	SIRENA AZUL	
SALLY EUORROUTE	Sally Line	C Belfast Freight	MERLE	Belfast-Heysham
ALLY EUOWAY	Sally Line	N Holyman-Sally	EUOWAY	Dover-Oostende
STENA TRAVELLER	Stena AB	C Tor Line		Januar Immingham-Rotterdam
STENA TRAVELLER	Stena AB	C TT-Line	TT TRAVELLER	Rostock-Trelleborg
TIDERO STAR	Tidero	C P&O Ferrymaster		Middlesborough-Helsingborg
TJOET NYA DHEN	Pan Aurora	V UND RoRo	UND MARMARA	ex ROSA DAN

V = Verkauf; N = Umbenennung; C = Charter





In Turku, ihrem ehemaligem Heimathafen zu Silja Zeiten, wartet die ANASTASIA V auf ihren Einsatz. Foto: Dirk Jankowsky  
 Das der deutschen Reederei Hamburg-Süd gehörende Container-RoRo Schiff ROSA BLANCA fährt zur Zeit in Charter für die italienische Reederei Grimaldi zwischen Italien und Südamerika. Foto: Fotoflite





Das aus einem Tanker entstandene Minoan Lines Fährschiff MINOS bei der morgendlichen Ankunft in Piräus am 14.10.1983.  
Foto : Sammlung Steffen Weirauch

Mit der MOBY KISS ex REINE ASTRID, dem neuesten Ankauf von Moby Lines ist nun auch das vierte und letzte Schiff der 1975 /1976 in Bremerhaven für Stena Line gebauten Schiffserie im Einsatz zwischen Italien und Korsika bzw. Sardinien. Das Foto zeigt die Schwesterschiffe MOBY VINCENT und die CORSICA MARINA II im Juli 1996 in Livorno. Foto: Frank Heine

