

FERRIES

Das Fährschiffahrtsmagazin

DM 10,80
SFR 10,50 / ÖS 90,- / HFL 14,-

1/99

8. Jahrgang
März 1999

Die Zeitschrift des Deutschen Fährschiffahrtsvereins e. V.



Brunsbüttel - Cuxhaven

ARATERE

Color Line im Skagerrak
Raddampfer vom Humber
Neue Katamarane



Die aktuelle Color Line Skagerrak-Flotte im Hafen von Hirtshals : links die CHRISTIAN IV am Auftriegsplatz, rechts daneben die SKAGEN am Eisenbahnfährlager und ganz rechts die COLOR FESTIVAL an dem 1994 extra für dieses Schiff gebauten Anleger. Foto: Color Line

Mit der Indienststellung der neuen TERNAN, die 1980 bei P/F Torshavnar Skipmidja in Torshavn entstand, erhielt die alte TERNAN (ex. WIKING) den Zusatz „I“. Foto: Jürgen Scholz



FERRIES

Das Fährschiffmagazin

Zeitschrift des
Deutschen

Fährschiffsvereins e.V.

Homepage: <http://home.pages.de/~ferries>

E-Mail: ferries@geocities.com

Erscheinungsweise :
viermal jährlich, quartalsweise

Herausgeber /Verlag :
Deutsche Fährschiffahrts-
publikationen Frank Heine

zur Zeit nur zu erreichen über:
E-Mail: fheine1@aol.com oder
über den Redaktionsleiter
Frank Lose

Bankverbindung des Verlags:
Frank Heine
Stadtsparkasse Hannover
Konto 25256343 / BLZ 25050180

Redaktionsleiter :
Frank Lose
Erich-Martens-Str. 49
D-32257 Bünde
Tel./Fax 05223/188641
E-Mail: frank.lose@owl-online.de

Redaktion :
Bernd Crause, Christian Eckardt,
Frank Heine, Frank Lose, Marko
Stampehl, Jürgen Stein, Carsten
Watsack, Andreas Wörteler

Ständige Mitarbeiter
Gary Andrews, Jan Vinther
Christensen, Ton Grootenboer,
Mike Louagie, Antonio Scrimali

Vertrieb :
Carsten Watsack
Albertstr. 20
31241 Ilsede
Tel. 05172-13555 (Sa + So)
E-Mail: CWatsack@aol.com

Kontakt Benelux:
Ton Grootenboer
St. Jozefstraat 4
NL-5248 AT Rosmalen
Tel. +31 73 5214177
E-Mail: teunis@horizon.nl

Druck & Herstellung :
Druckerei Werner Metting
Dünner Kirchweg 26
32257 Bünde

Der Verkaufspreis enthält die
gesetzlichen Mehrwertsteuer

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

Zur Zeit ist die
Anzeigenpreisliste Nr. 1/98
gültig.

Liebe Leserinnen und Leser,

Vom Ende auf indischen Stränden...

Da kauft eine Reederei ein altgedientes Eisenbahnfäherschiff und weiß nicht damit umzugehen! So tatsächlich geschehen im Fall der ehemaligen Bundesbahnfähre DEUTSCHLAND, die im März des vergangenen Jahres als EL SALAM 97 (FERRIES berichtete) von Warnemünde Richtung Suez auslief, um dort die zweite Karriere als Pilger- und Gastarbeiterschiff zu beginnen. Doch ehe sich die Ägypter versahen, wurde aus dem Neuerwerb offenbar ein Alptraum. Trotz kostenintensiver Umbauten ließ sich die dieselelektrische Anlage des Schiffes nicht beherrschen. Prompt kam eine Anfrage an Scandlines/ DFO, mit der Bitte um Entsendung eines "Experten", sprich eines Menschen, der mal zeigen sollte, wie man dieses Schiff überhaupt richtig bedient. Doch Scandlines winkte ab mit der Begründung, kein Personal für solche Aufgaben freistellen zu können. Die Ägypter handelten flugs und verkauften das Schiff (das sie immerhin noch selbst nach Ägypten gebracht hatten) gleich weiter an indische Abwracker. So endet die 1972 gebaute DEUTSCHLAND nun also doch auf dem Schrott. Stellt sich die Frage, welches Schiff die Afrikaner nun im Auge haben? Etwas aus dem "Einkaufsland" in Nakskov?

Auf deutscher Seite indes kam die ebenfalls längst verschrottete THEODOR HEUSS zu seltenen Ehren: In Puttgarden wurde eine Skulptur zur Ehren des Fährschiffes aufgestellt. "Grüßende - Erinnerung an das erste Doppelstockfäherschiff der Deutschen Bundesbahn" heißt es und besteht als alten Teilen des Schiffes. Offenbar bewirkte die DFV- Initiative zum Erhalt des Schiffes ein Nachdenken. Das Redaktionsteam hofft, Ihnen mit dieser Ausgabe wieder einen interessanten Mix aus der Welt der Fahren bieten zu können. Immer größerer Beliebtheit erfreut sich auch unsere Rubrik über die Passagierschiffahrt. Wir freuen uns, mit Ihnen in diesem Heft wieder auf eine spannende Zeitreise in die Geschichte dieser Transportzweige gehen zu können und wünschen viel Spaß.

Ihr Carsten Watsack

Inhalt

Elbefähre Brunsbüttel- Cuxhaven	4
Neue Highspeed Entwicklungen	13
The "Castles" -	
Drei Humberfähren im Ruhestand	14
CLANSMAN	16
Duty-Free Verbot	17
Veränderungen bei Scandlines	18
100 Jahre "Skagerakexpressen"	20
ARATERE	28
KYHOLM	28
Neues bei Tor Line	29
FERRIES aktuell	30
DFV Intern	35
Passagierschiffe aktuell	36
FERRIES Aktuell - Kurswechsel	38

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

Die internationale Vereinigung für Fähr-, Ro/ Ro- und Passagierschiffe
Mitgliedsbeitrag 1999: Inland 48,- DM, Ausland 56,- DM
Informations- und Aufnahmeformular über
DFV e. V., Carsten Watsack, Albertstraße 20, 31241 Ilsede

Das Titelfoto zeigt die
Cuxhaven-Brunsbüttel-Fähre
NIEDERSACHSEN.
Foto: Reinhard Nerlich

Elbefähre Brunsbüttel - Cuxhaven

von Christian Eckardt und Jürgen Stein

Seit mehreren Jahren taucht in der lokalen Presse in Cuxhaven ein Thema auf, welches eigentlich schon 1981 für endgültig beendet erklärt wurde: die Elbfähre Brunsbüttel- Cuxhaven im Zuge der grünen Küstenstraße. Von zwei Geschäftsleuten, dem Bremer Autoimporteur Egon Herbert Harms und dem Cuxhavener Bauunternehmer Johann Voss wurde seit Ende 1994 die Möglichkeit der Wiederaufnahme des Fährdienstes als sogenannte Nordelbefähre geplant.

Erste Versuche startete Harms im Herbst 1994, als er für einen Tag (am 7. Oktober) die dänische Superflex- Fähre MERCANDIA I (ex SUPERFLEX KILO) eincharterte und damit erste Anlegeversuche in Cuxhaven und Brunsbüttel durchführen ließ. Gleichzeitig verkündete Egon Harms die Aufnahme des Fährdienstes zum 1. April 1995. Es sollten allerdings die einzigen Aktivitäten in dieser Richtung bleiben. Die Aufnahme des Fährdienstes scheiterte. Erst im Jahr 1997 wurde dieses Projekt wieder aufgegriffen. Von der Stadt Cuxhaven wurde eine Trassenstudie und ein Umweltgutachten für drei geplante Standorte des Fähranlegers auf niedersächsischer Seite durchgeführt. Der Unternehmer Johann Voss favorisierte eine Verbindung von Otterndorf/ Bellum bzw. von Cuxhaven- Altenbruch nach Brunsbüttel- Hermannshof in Schleswig- Holstein.

Doch der Bremer Reeder Harms war derjenige, der im Frühjahr 1998 den gordischen Knoten durchschnitt und alle Beteiligten an dem Projekt "Elbe- Fähre" vor vollendete Tatsachen stellte. Er erwarb drei Fährschiffe der ehemaligen dänischen Staatsbahnen, verpaßte den Schiffen kurzerhand neue Namen und verkündete, daß mit diesen drei Fähren zum Herbst 1998 der Fährdienst aufgenommen werde. Die Überführungsfahrt vom dänischen Auftrieghafen Nakskov unternahm der Bremer Reeder eigens an Bord der PRINSESSE ELISABETH, die nun den Namen HINRICH KOPF erhielt. Übernachtet wurde während der Überfahrt im mitgebrachten Schlafsack. Doch durch verschiedene Umstände, die später näher erläutert werden, kann die Fährverbindung Cuxhaven- Brunsbüttel frühestens zum 1. Juni 1999 starten.

Mit Böschjollen über die Elbmündung

Um 1750 herrschte auf der Elbe durch das aufstrebende Hamburg bereits ein reger Schiffsverkehr. Die von den Cuxhavener Seelotsen von See kommenden elbaufwärts geloteten Schiffe wurden von den Hamburger Elblotsen an der sogenannten Böschstation St. Margarethen auf schleswig- holsteinischer Seite abgelöst. Jedoch mußten die Seelotsen nach ihrer Lotsung möglichst schnell wieder nach Cuxhaven gebracht werden. Die Hamburger Lotsenschaft hatte sich 1749 vertraglich verpflichtet, die Cuxhavener Kollegen unentgeltlich dorthin zurück zu befördern. Dieses erfolgte mit gedeckten Segeljollen. So kann die Beförderung der Lotsen im Jahre 1750 als Entstehung der Elbüberquerung von St. Margarethen nach Cuxhaven angesehen werden.

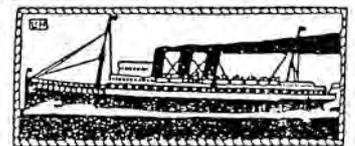
Nach der Eröffnung des Nord- Ostsee Kanals im Jahre 1895, der damals noch Kaiser Wilhelm Kanal hieß, stieg auch das öffentliche Interesse nach einer Elbverbindung von Schleswig- Holstein nach Niedersachsen. Zudem erfolgte der Lotsenwechsel nun in Brunsbüttelkoog und der Hamburger Staat übernahm die Beförderungspflicht der Hamburger Lotsen. Doch mit der Zeit war der Transport der Lotsen mit den sogenannten

Böschjollen nicht mehr zeitgemäß. So wurden im Jahre 1904 erste Versuche eines richtigen Fährdienstes mit dem für die Passagierbeförderung hergerichteten Schleppdampfer SEEBÄR durchgeführt. Doch dieser Dienst wurde mangels Erfolg nach kurzer Zeit wieder eingestellt.

Die Cuxhaven- Brunsbüttel- Dampfer AG

Erst drei Jahre später gab es weitere Versuche zur Aufnahme einer regelmäßigen Verbindung : Im Jahre 1907 setzten sich die Lotsen mit Cuxhavener Geschäftsleuten und dem Lotsenwirt von Brunsbüttelkoog zusammen und gründeten die Cuxhaven- Brunsbüttel- Dampfer AG. Mit der 1890 als LENSahn erbauten Yacht des Großherzogs von Oldenburg, die 1907 von der Cuxhaven- Brunsbüttel AG angekauft wurde, entstand die erste ständige Verbindung über die Elbmündung. Die LENSahn wurde zunächst für diese neuen Aufgaben hergerichtet und erhielt dafür den neuen Namen SEESCHWALBE. Weiterhin übernahm der Hamburger Staat die vertraglich festgelegten Bedingungen für die Lotsenbeförderung aus dem Jahre 1895. Nur mußte jetzt für jeden beförderten Lotsen 20 Mark aus der Staatskasse an die Betreibergesellschaft abgeführt werden. Schon bald erwies sich die Einrichtung dieser Fährverbindung als sehr erfolgreich. Da die SEESCHWALBE schon in einem sehr fortgeschrittenen Alter war und mangelnde Seetüchtigkeit aufwies, wurde 1908 bei der Werft Janssen & Schmilinski in Hamburg ein erster Neubau in Auftrag gegeben. Das 31,10 Meter lange Schiff war mit einer 350 PS starken Dampfmaschine ausgerüstet, lief 11 Knoten und konnte 120 Passagiere befördern. Auf den Namen SEELOTSE getauft, kam das Schiff am 5. August 1908 zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven zum Einsatz.

Bemerkenswert sind zwei Anzeigen aus der Cuxhavener Zeitung vom 5. August 1908, die folgenden Wortlaut hatten: "Gestatten uns hierdurch, darauf aufmerksam zu machen, daß die regelmäßigen Fahrten zwischen hier und Brunsbüttel mit der SEELOTSE heute begonnen haben. Für den Passagierverkehr ist Herr Otto Stahn, Hotel Hobenzollern, unser



**Cuxhaven-Brunsbüttel
Dampfer-A.-G.
Cuxhaven, Nordersteinsstr. 61
Regelmäßiger Passagier-
Verkehr zwischen
Cuxhaven
und Brunsbüttel.**

Zu Ausflügen bestens empfohlen.

Angenehme Wasserfahrt zur
Besichtigung des Kaiser Wilhelm-
Kanals, sowie der Schleusenanlagen
und des reizend gelegenen Ortes
Burg.

Abfahrt von Cuxhaven:

Wochentags: 4,15 vorm., 9,10 vorm.,
3,05 nachm.

Sonntags: 5,30 vorm., 11,30 vorm.,
4,30 nachm., 8,50 nachm.

Abfahrt von Brunsbüttel:

Wochentags: 6,40 vorm., 12,00 mitt.,
5,30 nachm.

Sonntags: 9,00 vorm., 2,00 nachm.,
7,00 nachm., 11,00 nachm.

Einfache Fahrkarte M. 1.55,
Rückfahrkarte M. 2.05.

Vereine und Schulen erhalten Preis-
ermässigung.

Die Direktion.



General- Vertreter. Die Vermittlung des Frachtverkehrs geschieht durch den Spediteur Herrn Bortels statt".

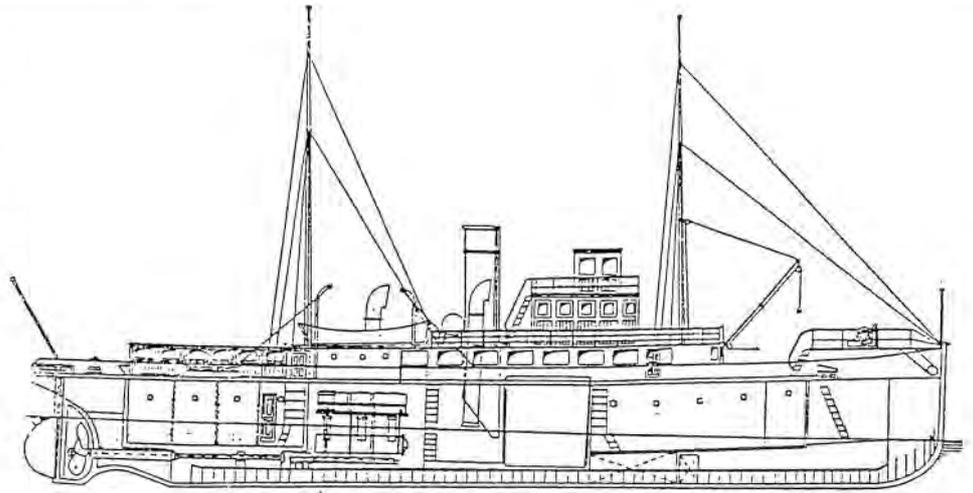
Eine weitere Anzeige der Cuxhaven-Brunsbüttel- Dampfer A.G. wurde mit folgenden Worten dargestellt: "Am Mittwoch, den 5. des Monats findet die erste Fahrt mit unserem neuen Dampfer SEELOTSE nach Brunsbüttel statt, und wird das sich für unser Unternehmen interessierende Publikum freundlichst eingeladen. Karten für eine kostenlose Überfahrt sind, soweit Platz vorhanden, bei unserem Generalagenten Herrn Otto Stahn (Hobenzollernhof) erhältlich".

Doch bevor die SEELOTSE in Dienst gestellt werden konnte, unternahm der Dampfer zunächst die Überführungsfahrt von der Hamburger Bauwerft nach Cuxhaven. Am 4. August, morgens um 11 Uhr, verließ die SEELOTSE mit 50 geladenen Gästen den Hamburger Hafen elbabwärts. Unter den Teilnehmern dieser ersten Fahrt befanden sich unter anderem der Amtsverwalter Dr. Kaemmerer aus Cuxhaven, Landrat Johannsen aus Meldorf, Bürgermeister Bleiken von Cuxhaven, Amtsvorsteher Pfeil aus Brunsbüttel, sowie die beiden Eisenbahn- Stationsvorsteher aus Cuxhaven und Brunsbüttel. Natürlich fehlte auch nicht Direktor Dreckmann von der Bauwerft Janssen & Schmilinski aus Hamburg.

Gleichzeitig wurde diese Überfahrt auch als Probefahrt genutzt. So ein Ausschnitt der Cuxhavener Zeitung vom 5. August 1908. „Während die Teilnehmer auf der Fahrt bis Brunshausen Gelegenheit hatten, den Dampfer einer eingehenden Besichtigung zu unterziehen, wobei die schönen Kabinen auffielen, wurde bei Brunshausen ihre Aufmerksamkeit durch die verschiedenartigen Manöver in Anspruch genommen, die der Dampfer dort auf Reede zur Feststellung des genauen Funktionierens der maschinellen Anlagen ausführte, und die alle ganz vorzüglich klappten. Hierbei sei gleichzeitig erwähnt, daß der Dampfer eine Geschwindigkeit von 13,3 Seemeilen erreichte, wobei er in der Linienfahrt aber nur 12 Seemeilen zu laufen brauchte. Als sehr praktisch erwies sich ferner der ziemlich hohe Vorderbau des Dampfers, wodurch bei hohem Seegange, wie während dieser ersten Überfahrt, das lästige Überkommen der Wellenspritzer vermieden wird".

Die steigenden Personenzahlen, darunter auch viele Ausflugsgäste auf dieser Verbindung, bewogen die Cuxhaven-Brunsbüttel Dampfer AG 1913 bei der Bauwerft Jos. L. Meyer in Papenburg unter der Baunummer 309 einen weiteren Neubau in Auftrag zu geben. Der 40,24 Meter lange und 595 PS starke Dampfer mit dem Namen SEESTERN kam 1914 als zweites Schiff zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel zum Einsatz.

Mit folgenden Worten wurde der Neubau SEESTERN 1914 in der Cuxhavener Zeitung angekündigt: "Der neue Dampfer der Cuxhaven- Brunsbüttel Dampfer A.G., über dessen Bau wir seiner Zeit berichtet haben, ist auf seiner Bauwerft in Papenburg jetzt soweit fertiggestellt, daß der Stapellauf auf den



Der neue Dampfer „Seefern“ der Cuxhaven-Brunsbüttel Dampfer A.G.

27. Mai angesetzt werden konnte. Der Dampfer wird den Namen SEESTERN erhalten, ca. 450 Passagiere von Hamburg nach Cuxhaven und ca. 325 für Seefahrten in der Ost- und Nordsee fassen; die Geschwindigkeit beträgt 13 Knoten in der Stunde. Der Dampfer hat vier elegant eingerichtete Kajüten und eine Passagierkammer. Auf Deck befindet sich ein Rauchsalon, dunkel- eichenfarbig gebeizt. Die zweite Kajüte ist vorn unter Deck; die Tüfelung ist aus lasiertem Pitspine hergestellt, die Bänke und Sofas haben eine Polsterung und sind mit Manchester überzogen, - auch ist eine Restauration dabei. Für längere Fahrten können auf Wunsch auch warme Speisen verabfolgt werden, da das Schiff eine große, mit allem Zubehör ausgerüstete Küche erhält. Die erste Kajüte befindet sich ebenfalls unter Deck, ist mit Mahagoni elegant ausgerüstet und in Boxen eingeteilt. Getrennt von dieser Kajüte ist ein kleiner Damensalon und eine Passagierkammer, ebenso eingerichtet wie die erste Kajüte. Eine Schutzwand ist in der Mitte des Hinterschiffes angebracht, um den Aufenthalt an Deck bei rauher Witterung so angenehm wie möglich zu machen. Der Dampfer wird neben der regelmäßigen Fahrten auf der Route Cuxhaven- Brunsbüttel auch Vereinsfahrten nach der Nord- und Ostsee machen, worauf größere Vereine schon beute aufmerksam gemacht seien."

Doch mit dem Ausbruch des ersten Weltkrieges endete der Fährverkehr über die Elbmündung. Beide Schiffe, die SEELOTSE wie auch die SEESTERN, wurden von der Kaiserlichen Marine in Anspruch genommen und als Wachschiffe bei der Sperrfahrzeugdivision Cuxhaven eingesetzt. Nach Beendigung des Krieges wurden beide Schiffe 1918 bzw. 1919 wieder an die Reederei zurückgegeben, doch obwohl die Dampfer den Krieg schadlos überstanden hatten, kamen sie nur noch unregelmäßig in der Linienfahrt zum Einsatz. Bunkerkohle war nämlich nur gegen harte Devisen aus England zu beschaffen, was zur Folge hatte, daß die Cuxhaven-Brunsbüttel Dampfer AG die Kohlepreise nicht mehr zahlen konnte. Der Fährverkehr wurde nun wieder komplett eingestellt, doch die Reederei traf es noch schlimmer. Die Vor-

boten der Inflation bewogen die Reederei 1920 dazu, sich von ihrer SEELOTSE zu trennen. Nach Umbauten im Jahre 1921 und einer Verlängerung im Jahre 1924 um 5 Meter fuhr das Schiff als BÜRGERMEISTER LAFRENZ für die Fehmarn- Linie Heinrich Witt zwischen Orth auf Fehmarn, Heiligenhafen und Hamburg im Passagier- und Stückgutverkehr. 1951 wurde der Dampfer als FLAMINGO an die Flensburger Förde-Reederei GmbH weiterveräußert und kam dort als Viehtransporter zwischen dänischen und deutschen Häfen zum Einsatz. Ende 1966 erfolgte der Verkauf an die Abbruchfirma Harmsdorf in Lübeck, wo das Schiff verschrottet wurde.

Mit angekauften Frachtschiffen sowie mit dem Dampfer SEESTERN, der durch Entfernung der hinteren Decksaufbauten zu einem Hochseeschlepper umgebaut wurde, versuchte sich die Cuxhaven- Brunsbüttel Dampfer AG in der Frachtschiffahrt über Wasser zu halten. Als jedoch 1923 das angekaufte Motorschiff SEEWOLF, welches bis 1921 als Vermessungsschiff HYÄNE für die Kaiserliche Marine im Einsatz war, im französischen Hafen Dieppe nach Brandstiftung zum Totalverlust erklärt werden mußte, war das endgültige Schicksal der Gesellschaft besiegelt: die Reederei ging in Konkurs und der Dampfer SEESTERN wurde 1923 zur Deckung der Verluste an die Nordenhamer Seereederei Midgard AG verkauft, die das Schiff als Schleppdampfer NORDENHAM VIII einsetzte. Danach wechselte das Schiff an die Holland Africa Lijn, Den Haag als ZAMBEZSI, bevor der Schlepper 1934 vor Pangani, Tansania strandete und später abgebrochen wurde.

Neuanfang mit einem Krabbenkutter

Nach kurzer Zeit nahm sich die Cuxhavenerin Grete Handorf der Schiffsverbindung Cuxhaven-Brunsbüttel an, die auf der Route den umgebauten Krabbenkutter GRETE ihres erkrankten Mannes einsetzte. Doch schon sehr bald erwies sich dieser Kutter als zu klein und mit Unterstützung von Freunden und der Lotsenschaft wurde mit der ANNE-MARIE ein größerer

Fischkutter angekauft. Auch dieser Kutter war nicht sehr bequem. Wie auch beim Vorgänger GRETE mußten die Fahrgäste im umgebauten Fischraum Platz nehmen. Der steigende Fährverkehr auf dieser Route und die erfolgreichen Kaffeefahrten auf der Elbe nahm Frau Handorf 1927 zum Anlaß, vom Norddeutschen Lloyd, Bremen den 1895 gebauten Schleppdampfer MERCUR anzukaufen und für den Fährverkehr über die Elbe herzurichten.

Jedoch wurde für den aufzunehmenden Fährverkehr auf der Reichswasserstraße Elbe von den Behörden noch eine Genehmigung verlangt. Alsbald reiste die resolute Dame in die Reichshauptstadt Berlin zum Reichsverkehrsminister. Sie wollte nicht groß um den heißen Brei herumreden, sie wollte sofort eine Konzession für eine Passagier- und Wagenfähre beantragen. Um dem Reichsverkehrsminister die Angelegenheit besonders schmackhaft zu machen, reiste sie in Begleitung eines Schiffbauingenieurs einer Hamburger Werft, der dem Ministerium den geplanten Neubau für diese Route schmackhaft machen sollte. Aber ein Ministerialrat schirmte den Verkehrsminister ab, da er angeblich nicht anwesend sei. Der Ministerialrat wollte den Antrag aber "wohlwollend" prüfen lassen. Mit dieser Aussage wollte sich Frau Handorf nicht abspesen lassen. Sie setzte sich zusammen mit ihrem Ingenieur auf den Flur, verspeiste erst einmal die mitgebrachten Brote und beobachtete dabei das Treiben auf den Gängen des Ministeriums. Nachdem sie das Büro des Ministers ausgemacht und die Vorzimmerdame zur Seite geschoben hatte, nahm sie Platz und erzählte dem Verkehrsminister, ehe der zu Wort kommen konnte, daß sie keine finanzielle Unterstützung benötige, sondern nur eine Fährkonzession, die ihr wenig später auch erteilt wurde. Der Fährdienst mit der MERCUR zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven konnte nun endlich aufgenommen werden.

Mitte der dreißiger Jahre zeigte die MERCUR dann erste Alterserscheinungen und auch die Eigentümerin, Frau Handorf sah sich auf Grund ihres fortgeschrittenen Alters, nicht mehr in der Lage für weitere Investitionen. Am 30. September 1938 stellte sie den Fährdienst mit der MERCUR ein und verkaufte das Schiff. Die Konzession für den Fährverkehr auf der Reichswasserstraße übergab sie, gegen eine angemessene Entschädigung, an den damaligen preußischen Staat. Da die Fährlinie nicht nur für die Seelotsen, sondern auch für die Marine von großer Bedeutung war, nahm der preußische Staat die Dinge nun selbst in die Hand.

Die erste Autofähre

Bei der Schiffswerft A. Pahl in Hamburg-Finkenwerder wurde 1938 unter der Bau Nummer 199 ein Fährschiff in Auftrag gegeben, welches auch für den Transport von 20 Personenwagen geeignet war. Zur gleichen Zeit entstanden in Cuxhaven am Brunsbüttelhöft und in Brunsbüttel, im Vor-



Die PREUSSEN kurz nach ihrer Indienststellung in Cuxhaven mit der Schornsteinmarke der Hamburg- Amerika Linie. Sammlung: Christian Eckardt

hafen der alten Schleuse, die erforderlichen Lastenaufzüge für die Verladung von Kraftwagen. Auftraggeber für das neue Schiff sowie für die Verladeeinrichtungen in den beiden Häfen war das Deutsche Reich, Land Preußen, Provinz Schleswig- Holstein. Am 17. November 1938 lief dieser Neubau als PREUSSEN von Stapel, ging am 4. Juli 1939 auf seine erste Probefahrt und konnte zwei Tage später an seine Auftraggeber abgeliefert werden. Die PREUSSEN war mit 573 BRT und 199 NRT vermessen und hatte eine Tragfähigkeit von 170 tdw. Versehen mit einer Gasmotorenanlage konnte die 44,25 Meter lange und 10,04 Meter breite Autofähre anfangs 300 Passagiere und 20 Personenwagen befördern. Bereedert wurde der Neubau von der Hamburg- Amerika Linie in Hamburg. Zwei Monate später, mit dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges wechselte die PREUSSEN an die Deutsche Kriegsmarine und versah bis 1942 in der Elbmündung ihren "Wehrdienst". Im gleichen Jahr wurde

die sehr störanfällige Gasmotorenanlage gegen einen KHD- Diesel (1000 PS, 12 Knoten) ausgetauscht. Mit verstärkter Motorenleistung konnte die PREUSSEN jetzt als Minen-transporter vom dänischen Esbjerg zum Deutschen Reich eingesetzt werden.

Während der Kriegsjahre versah der Dampfer KRANICH vom Wasser- und Schiffahrtsamt, Cuxhaven die Verbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel.

Die PREUSSEN überstand den zweiten Weltkrieg ohne Schäden, wurde aber im Mai 1945 auf Weisung der britischen Besatzungsbehörden zunächst zur Kriegsbeute erklärt. Nachdem die Siegermächte des zweiten Weltkrieges Preußen als Staat auflösten, wechselte die PREUSSEN nach Freigabe an das Land Niedersachsen, woraufhin auch die geforderte Umbenennung in NIEDERSACHSEN erfolgte. Am 15. November 1946 übernahm die Hafens- und Dampfschiffahrts AG (HADAG), Hamburg die Bereederung des Schiffes für zehn Jahre. Doch schon nach



Nach dem Zweiten Weltkrieg kam die PREUSSEN als NIEDERSACHSEN in Fahrt und erhielt die Schornsteinmarke der Hadag, Hamburg. Foto: Sammlung Christian Eckardt

einem Jahr trennte sich die HADAG vom Fährverkehr zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven, da die Fährverbindung nur rote Zahlen schrieb. Daher wurde die NIEDERSACHSEN aus dem Verkehr genommen und in Hamburg aufgelegt. Einmal mehr war der Liniendienst über die Elbmündung eingestellt.

Der provisorische Neuanfang

Die früher im Stettiner Haff tätige Greifenhagener Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Greifenhagen, aus der durch den Zusammenschluß mit einer weiteren Reederei die Ostdeutsche Dampfschiffs- und Transport GmbH, Hamburg entstand, nahm sich nun der Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel an. Zunächst wurden die Fährrechte von der HADAG übernommen und die beiden Dampfer GERMANIA und HANSA, die früher im Stettiner Haff ihren Passagierdienst versahen, nach Cuxhaven verholt. Die GERMANIA entstand 1927 unter der Baunummer 1188 bei der Schiffswerft F. Schichau in Elbing für die Reederei H. Schroeter & Co, Elbing und unternahm dort den Liniendienst in der Weichselmündung, sowie Ausflugsfahrten nach Kahlberg und in die Frische Nehrung. In den letzten Kriegsmonaten erreichte die GERMANIA als Flüchtlingstransporter Schleswig-Holstein und wurde zunächst in Kiel aufgelegt. 1947 übernahm die Ostdeutsche Dampfschiffs- und Transport GmbH das 32,48 Meter lange Schiff und setzte es fortan in der Linienfahrt zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel ein. Doch schon 1951 schien das Ende dieser Fährverbindung ein weiteres Mal besiegelt. Die Ostdeutsche Dampfschiffs- und Transport GmbH wurde liquidiert und die GERMANIA zum Verkauf ausgeschrieben. Erst Jahre später wurde mit der Kieler Reederei Willy Zenner ein Käufer gefunden, der das Schiff fortan als ELLERBEK einsetzte.

Durch die Auflösung der Ostdeutschen Dampfschiffs- und Transport AG entstand 1952 die Greifen-Reederei, Brunsbüttel, die nun einen weiteren Versuch startete die Verbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel einmal mehr zu aktivieren. Zunächst wurde der alte Dampfer HANSA übernommen und die Autofähre NIEDERSACHSEN, die noch immer in Hamburg auflag, vom Land Niedersachsen eingechartert und in den Liniendienst eingebracht. Zwei Jahre später, im Jahr 1954, erwarb die Greifen-Reederei die 1938 gebaute Fähre. Doch schon im Jahr darauf fiel die NIEDERSACHSEN mit defekter Motorenanlage aus. Da sich der Eigentümer der Reederei zur Ruhe setzen wollte, sah er auch keinen Sinn mehr darin, die reparaturbedürftige NIEDERSACHSEN, die jetzt wieder in Hamburg auflag, instandsetzen zu lassen. Der Liniendienst über die Elbe wurde somit nur noch notdürftig mit der alten HANSA bedient, die bis 1957 die Verbindung versah und dann verschrottet wurde.



Das Foto zeigt die beiden Schiffe NIEDERSACHSEN (I) und SEELOTSE (II) der Reederei "Seelotse" GmbH in Cuxhaven im Jahre 1957. Schön zu sehen ist der demontierte Schornstein der NIEDERSACHSEN auf dem Autodeck des Schiffes, das hier mit Landesmitteln grundüberholt wird. Sammlung: Christian Eckardt

Aktivitäten der Lotsenbrüderschaft

In einer Gemeinschaftsaktion der Cuxhavener und Brunsbütteler Lotsenbrüderschaft wurde 1957 die Reederei "Seelotse" GmbH, Cuxhaven gegründet und ein ehemaliges Flugsicherungsboot der Luftwaffe, welches nach dem zweiten Weltkrieg bei der Kröger-Werft in Büsum zur Yacht umgebaut wurde, angekauft. Dieses ehemalige Flugsicherungsboot kam jetzt als SEELOTSE (II) zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel in Fahrt. In kürzester Zeit folgten Verhandlungen

mit dem Land Niedersachsen um die seit 1955 in Hamburg aufgelegte NIEDERSACHSEN günstig zu übernehmen. Das Land willigte ein, ließ das Schiff mit Landesmitteln grundüberholen und akzeptierte einen preiswerten Chartervertrag mit der „Seelotse“ GmbH. Andererseits war das Land Niedersachsen auch froh, das Schiff endlich in privaten Händen zu wissen.

Langsam nahm der Fährverkehr über die Elbe wieder gewohnte Formen an. Die SEELOTSE und die Autofähre NIEDERSACHSEN fuhren nun im Pendelverkehr zwischen bei-



Über die Toppen geflaggt erreicht der Neubau WIKING nach der Probefahrt am 24. März 1960 erstmals die alte Schleuse von Brunsbüttel. Sammlung M. Böckenhauer

den Häfen und schon wenig später zeigten sich die ersten Erfolge. 1958 wurde der Chartervertrag mit dem Land Niedersachsen beendet und die NIEDERSACHSEN ging in den Besitz der "Seelotse" GmbH über. Die Reederei schien nun so gefestigt, daß man es sich leisten konnte, einen Neubau ins Auge zu fassen. So wurde 1959, mit finanzieller Unterstützung der Stadt Cuxhaven, bei der Schiffswerft Hugo Peters GmbH in Wewelsfleth ein Fährschiffsneubau in Auftrag gegeben. Hier entstand nun die kleine Autofähre WIKING, die im Dezember 1959 als Baunummer 507 von Stapel lief und am 24. März 1960 an ihren Eigner übergeben wurde. Die WIKING (248 BRT) hatte eine Länge von 33,63 Metern, war 7,52 Meter breit und konnte neben 150 Passagieren auch 15 Personenwagen befördern. Um auf dieser kleinen Fähre 15 Pkw verladen zu können, wurde auf dem offenen Autodeck im Heckbereich eine Drehbühne installiert. Da das Schiff weder über eine Heck- noch über eine Bugklappe verfügte, war das Verladen von Autos nicht sehr einfach. Besonders das Be- und Entladen in Brunsbüttel war sehr zeitaufwendig. Noch immer befand sich in der alten Schleuse von Brunsbüttel der alte Verladefahrstuhl für Personenwagen und die WIKING verfügte nur über zwei Seitentore, jeweils eine auf der Steuerbord- bzw. Backbordseite. So mußte jedes Fahrzeug einzeln mit dem Fahrstuhl, je nach Wasserstand, im Schnitt ca. drei Meter nach unten auf Deckshöhe der WIKING befördert und von dort auf die Drehscheibe der Fähre geschoben werden, die dann per Hand in Fahrtrichtung des Schiffes positioniert wurde. Erst dann konnte die Fahrzeuge in Bugrichtung bewegt werden, um die Drehbühne für weitere Fahrzeuge freizumachen. So wurde auf dem Autodeck gedrückt und geschoben, mal die Drehbühne nach links, mal nach rechts bewegt, in der Hoffnung, vielleicht ein sechzehntes Fahrzeug, vielleicht einen kleinen Fiat Arabella mit Handarbeit dazwischendrücker zu können.

In Cuxhaven wurde das Entladen des Schiffes ein wenig leichter. Dort wurde der alte Verladefahrstuhl aus den Vorkriegsjahren 1960 durch eine modernere Autoverladebrücke ersetzt. Nachdem auch das Geschäftsjahr 1963 sehr erfolgreich abgeschlossen werden konnte, sah sich die Reederei gezwungen, die NIEDERSACHSEN umzubauen. Nach kompletter Grundrenovierung und Erweiterung des Autodecks im Jahre 1964 konnte die NIEDERSACHSEN jetzt 34 Personenwagen und 560 Passagiere befördern. Nachdem die Reederei "Seelotse" GmbH über zwei leistungsstarke Autofähren verfügte, wurde die alte SEELOTSE (II) für kurze Zeit im Cuxhaven-Neuerk-Dienst eingesetzt und dann an einen Schweizer Kaufmann verkauft, der das Schiff wieder als Privatyacht nutzte. Am 10. Oktober 1974 versank das Schiff bei stürmischer See vor dem französischen Hafen Toulon.

Sie werden sich kaum erholen wenn Sie 30000 Meter über die Elbe schwimmen . . .

von Cuxhaven nach Brunsbüttelkoog (oder umgekehrt). Auf der meistbefahrenen SchiffsstraÙe der Welt!

Erholen können Sie sich auf einer kleinen Seereise mit unseren Fährschiffen!

Auf den Sonnendecks bei Musik und Kaffee, vergessen Sie für 1½ Stunden die Straße.

Außerdem haben Sie Gelegenheit, die Schleusenanlagen des Nordostseekanals oder, bei einer Kaffeefahrt in See, die Feuerschiffe und die Schiffswracks auf dem Großen Vogelsand zu besichtigen. Wir vermieten unsere Schiffe auch für Vereinsfahrten und Betriebsausflüge.

Für Sie - für Ihre Familie - für Ihr Auto

verkehren die MS "Niedersachsen" und MS "Wiking" zwischen Cuxhaven und Brunsbüttelkoog.

Aus allen Teilen Deutschlands fährt man auf erstklassig ausgebauten BundesstraÙen direkt bis Cuxhaven. In Brunsbüttelkoog führt die schnelle Bundesstraße 5 zum östlichen Teil Schleswig-Holsteins und über die Westküstenstraße nach Dänemark oder ab Husum über die Bundesstraße 200 nach Flensburg.

Weitere Auskünfte durch:

Reederei Fährschiff "Seelotse" GmbH - Cuxhaven-Brunsbüttelhöft - Telefon 4485 [22985]



Die Reederei "Grüne Küstenstraße"

Mitte der sechziger Jahre meldeten sich die Wirtschaftskreise der beiden Regionen um Cuxhaven und Brunsbüttel und forderten die Einrichtung eines Schwerlastverkehrs zwischen beiden Häfen. In Süderdithmarschen (Schleswig-Holstein) wurde 1964 die Reederei "Grüne Küstenstraße" gegründet, die zusammen mit der Gesellschaft "Seelotse" GmbH, Cuxhaven Verhandlungen über den Neubau von zwei Schwerlastfähren führte. Das Neubauprogramm wurde trotz finanzieller Bedenken und der Konkurrenz der Elbfähre Glückstadt-Wischhafen mit vollem Enthusiasmus durchgeführt. Dazu gehörte auch ein neuer Fähranleger in Cuxhaven,

sowie eine neue Verladebrücke, die jetzt in Brunsbüttel/Hermannshof entstehen sollte. Am 1. Mai 1969 startete das Gemeinschaftsunternehmen unter der Bezeichnung Reederei- und Schiffsfahrtslinie "Grüne Küstenstraße" GmbH. & Co K.G., Brunsbüttel mit den beiden Neubauten SCHLESWIG-HOLSTEIN und NIEDERSACHSEN (II). Das erste der beiden Schiffe konnte am 23. April 1969 von der Schiffswerft D.W. Kremer Sohn GmbH & Co, Elmshorn abgeliefert werden. Sie war 1968 in Elmshorn unter der Baunummer 1136 auf Kiel gelegt worden und am 2. Februar 1969 vom Stapel gelaufen. Das Schiff war mit 918 BRT bzw. 294 NRT vermessen und verfügte über eine Tragfähigkeit von 707 tdw. Versehen mit einem



Die WIKING und die umgebaute NIEDERSACHSEN 1964 in Cuxhaven, beide versehen mit der Schornsteinmarke der Reederei "Seelotse" GmbH, Cuxhaven.

Foto: Sammlung Jürgen Stein

Atlas MAK- Diesel erreichte die Fähre mit einer Maschinenleistung von 2500 PS eine Geschwindigkeit von 15 Knoten. Bei einer Länge von 57,90 Metern und einer Breite von 11,51 Metern konnte die SCHLESWIG-HOLSTEIN neben 350 Passagieren auch 45 Pkw transportieren. Wahlweise war auch der Transport von Lastkraftwagen möglich.

Zur gleichen Zeit entstand auf der Mützelfeldtwerft GmbH in Cuxhaven unter der Bau-nummer 177 die NIEDERSACHSEN, ein fast baugleiches Schwesterschiff der SCHLESWIG-HOLSTEIN. Der etwas verlängerte Rumpf der NIEDERSACHSEN wurde im Unterauftrag bei der Stader Schiffswerft in Stade gefertigt und anschließend nach Cuxhaven zur Fertigstellung verholt. Die NIEDERSACHSEN (921 BRT, 294 NRT) war 60,69 Meter lang, 11,49 Meter breit, hatte aber sonst die gleichen Eigenschaften und Transportkapazitäten wie ihre Schwester. Beide Schiffe, die jeweils 3,1 Mio. DM kosteten, nahmen zum 1. Mai 1969 die Linienfahrt zwischen Brunsbüttel/ Hermannshof und Cuxhaven auf.

Mit der Indienstellung der beiden Neubauten wechselte die alte NIEDERSACHSEN im Frühjahr 1969 an die italienische Reederei Societa Armamento Monte Solaro di Guiffre & Lauro in Castellamare di Stabia und kam dort als MONTE SOLARO zwischen Castellamare, Sorrento und Capri zum Einsatz, außerdem fuhr sie als Frachtfähre zwischen Neapel und Capri. Mitte der siebziger Jahre wurde sie für kurze Zeit an eine neapolitanische Spedition verchartert und brachte Versorgungsgüter von Neapel nach La Maddalena, einer Sardinien vorgelagerte Insel. 1986 wurde sie zu klein und damit zunächst aufgelegt. Vier Jahre später ging sie Il Faro S.r.l. di Giovanni Barberio, Neapel und wurde bis März 1991 überholt. Anschließend wurde die MONTE SOLARO an Trinacria Line, Palermo verkauft, die sie zwischen Porto Empédocle, Linosa und Lampedusa einsetzen wollten. Dieses konnte jedoch nicht realisiert werden und so liegt das Schiff zur Zeit in Sizilien auf.

Von der alten WIKING trennte sich die Seelotse GmbH zunächst nicht. Die kleine Autofähre unternahm fortan Ausflugsfahrten von Cuxhaven ins Wattenmeer, mußte aber

zeitweilig auch als Reserveschiff für den Brunsbüttel- Dienst erhalten. Als Reservefähre zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel konnten allerdings nur noch Passagiere befördert werden. Der Transport von Personenwagen war nicht mehr möglich, da der alte Verladefahrstuhl in der alten Schleuse nicht mehr vorhanden war und die WIKING

nach Wasserstand konnte die Brücke hydraulisch gehoben und gesenkt werden. Besonders bei starkem Seegang war es sehr riskant, dort ein Anlegemanöver zu fahren. Des öfteren wurde die Brücke von den beiden Fähren gerammt. Besonders in den kalten Wintermonaten war das Anlegen in Brunsbüttel nicht möglich, zumal die Hydraulik der Verladebrücke auch hin und

wieder einfro. Die Gesellschaft geriet nun in finanzielle Schwierigkeiten und mußte sich zwangsläufig von ihrem Reserveschiff trennen. Die WIKING wechselte im Frühjahr 1970 an die Strandfaraskip Landsins in Thorshavn auf den Faröer- Inseln. Dort kam sie zunächst als TERNAN auf verschiedenen Liniendiensten der Inselgruppe zum Einsatz, bevor sie 1980 in TERNAN I umbenannt wurde.

Das vorläufige Ende einer Fährverbindung

Nach weiteren Finanzschwierigkeiten und der Ölpreiserhöhung im Jahre 1973 konnten die beiden Gesellschafter die Fährlinie ohne stärkere finanzielle Unterstützung durch die Kommunen nicht mehr halten. Am 16. April 1974 traten die beiden Gesellschafter ihre Anteile an die jeweilige Kommune ab. Die Anteile der "Seelotse" GmbH wechselten an die Stadt Cuxhaven, die der Reederei "Grüne Küstenstraße" an den Kreis Süderdithmarschen. Das Management der beiden Schiffe übernahm jetzt die HADAG in Hamburg. 1974/75 erhielten beide Fährschiffe bei der Mützelfeldtwerft in Cuxhaven eine neue Hauptmaschine und wurden mit

Doppelschrauben versehen um das Anlegemanöver in Brunsbüttel zu erleichtern. Doch auch unter Regie der HADAG war kein wirtschaftlicher Erfolg der Fährlinie zu erkennen.

Als am 13. Juni 1981 durch einen Bedienungsfehler die Hubbrücke in Brunsbüttel schwer beschädigt wurde, war das „Todesurteil“ für die Fährverbindung Brunsbüttel-Cuxhaven. Da die Fähren in Brunsbüttel nicht mehr anlegen konnten, wurde eine „vorläufige“ Zwangspause verordnet und die Schiffe bis zum vorgesehenen Ende der Reparaturarbeiten aufgelegt. Alle Fährbenutzer hofften, daß diese Pause



Zum 1. Mai 1969 kamen die beiden Neubauten in Fahrt. Die SCHLESWIG-HOLSTEIN, mit Heimathafen Brunsbüttel, erhielt die neue Schornsteinmarke der Reederei "Grüne Küstenstraße", die NIEDERSACHSEN, registriert in Cuxhaven, trug die Flagge der "Seelotse" GmbH am Schornstein. Fotos: Reinhard Nerlich (oben) und Ludger Wörteler (unten)



an der neuen Hubbrücke in Brunsbüttel-Hermannshof nicht anlegen konnte.

In den ersten beiden Jahren war die Verbindung vom Pech verfolgt. Pannen mit der Antriebsanlage und Beschädigungen an den Schiffen durch den Fähranleger in Brunsbüttel brachten der Gesellschaft empfindliche Verluste. Hinzu kam, daß die Verladerampe in Brunsbüttel-Hermannshof eigentlich eine sehr waghalsige Konstruktion war. Um mit einem Fahrzeug die Fähre erreichen zu können, mußte man zunächst auf die Deichkrone fahren. Von dort verlief eine, auf Stelzen gebaute Verladebrücke, die ca. 100 Meter in die Elbmündung reichte. Je



Rechts: Mit der Indienststellung der beiden Neubauten wechselte die alte NIEDERSACHSEN als MONTE SOLARO nach Italien und erhielt nach einem Umbau eine zweckmäßige Heckrampe. Foto: Sammlung Jürgen Stein; links: Auch die TERNAN erhielt nach dem Verkauf an die Strandfaraskib Landsin, Thorshavn Einrichtungen für die Heckverladung von Fahrzeugen. Foto: Jürgen Stein

nur von kurzer Dauer sein würde, zumal die Autobahn A 27 zwischen Bremerhaven und Cuxhaven kurz vor ihrer Fertigstellung stand. Diese Verkehrsanbindung sollte dem Fährdienst, besonders für LKW, neuen Aufschwung geben. Doch nach einem Sachverständigengutachten hätte die Reparatur der Hubbrücke in Brunsbüttel ca 3,2 Mio DM gekostet. Dieses Geld konnte und wollte das Land Schleswig- Holstein nicht aufbringen, gab es doch die Elbverbindung zwischen Glückstadt und Wischhafen. Leidtragende waren einmal mehr die 57 Seeloten aus Cuxhaven, die auf den Fährdienst angewiesen waren, um ihren Dienst in Brunsbüttel antreten zu können.

Die beiden Fährschiffe SCHLESWIG-HOLSTEIN und NIEDERSACHSEN wurden zunächst in Cuxhaven aufgelegt und die Besatzungen abgemustert. Während die SCHLESWIG-HOLSTEIN später nach Hamburg verlegt wurde, verblieb die NIEDERSACHSEN weiterhin in Cuxhaven. Erst 1984 konnten beide Schiffe aus ihrer Beschäftigungslosigkeit befreit werden. Für rund 500.000 DM wurde die NIEDERSACHSEN an den griechischen Reeder G. Goutos nach Piräus verkauft. Nach einer mehrtägigen Überführungsfahrt und einem Werftaufenthalt kam das Schiff im Sommer 1984 als KARISTOS II in der griechischen Inselwelt zwischen Rafina, Karistos und Marmari in Fahrt. Dort verblieb die ehemalige Elbefähre bis 1987 und wechselte dann in exotische Gewässer. Verkauft an die Cie. Tahitiene Maritime (Moorea Line) in Mata-Utu (Frz. Polynesien) folgte der Einsatz als MOOREA FERRY II zwischen Papeete (Tahiti) und Vaïare/Cook's Bay (Moorea). Doch schon zwei Jahre später kehrte das Schiff nach Europa zurück. Unter dem Namen DELFINO AZZURRO - eingetragen für die Bouser Marine Service Inc., Panama - wurde die alte NIEDERSACHSEN im Sommer 1989 in Piräus überholt und ging im November 1989, nun in OCEANIA umbenannt, für die Reederei NAV. IS. PO., Formia in den Fährdienst Pozzuoli-Ischia. 1990 wurde sie dann an Linee Lauro verkauft und



Die Elbefähre NIEDERSACHSEN als KARISTOS II für ihren neuen griechischen Eigner G. Goutos aus Piräus. Foto: Gerhard Fiebiger



Nach dem Verkauf der SCHLESWIG- HOLSTEIN an die Spedition E. H. Harms erhielt das Schiff einen roten Rumpfanstrich und kam als Autotransporter in Bremerhaven in Fahrt. Hier im August 1984 vor Bremerhaven. Foto: Sammlung: Steffen Weirauch

weiterhin mit gleichem Namen in der Bucht von Neapel eingesetzt. Im Oktober 1992 beschlossen Navigazione Buono und die Linee Lauro S.p.A. eine Zusammenarbeit auf der Route von Pozzuoli nach Ischia. Dieses führte zur Gründung der Reederei Traghetti Pozzuoli S.R.L., Neapel, für die die dort verkehrenden Schiffe, einschließlich der OCEANIA, schließlich auch registriert wurden. Die OCEANIA blieb bis zum Frühjahr

1998 zwischen dem Italienischen Festland und der Insel Ischia im Dienst und wurde dann am 25. Juni 1998 an die Reederei Maregiglio di Navigazione SpA verkauft. Umbenannt in GIGLIO ESPRESSO TERZO fährt das Schiff seit letzten Jahr zwischen Porto Santo Stefano und der Insel Giglio. Wie für die NIEDERSACHSEN fand sich auch für das Schwesterschiff SCHLESWIG-HOLSTEIN im Laufe des Jahres 1984 ein Käufer.



Seit 1989 verkehrt die ehemalige NIEDERSACHSEN als OCEANIA in italienischen Gewässern, zunächst für die Reederei Navigazione Buono und nach dem Zusammenschluß mit Linee Lauro für Traghetti Pozzuoli. Für den Fährdienst zwischen Ischia und Pozzuoli wurde die Hecksektion des Schiffes leicht verändert und das Autodeck geschlossen. Foto: Frank Heine

Für rund 300.000 DM wechselte die Autofähre an den Spediteur Egon Herbert Harms aus Bremerhaven, der das Schiff als Autotransporter nutzen wollte. Harms investierte erheblich in das Schiff, unter anderem wurden Teile der Passagiereinrichtung ausgebaut und der Rest teilweise als Konferenzräume genutzt. Die SCHLESWIG-HOLSTEIN kam fortan als Autotransporter zum Einsatz und beförderte japanische Importautos vom Bremerhavener Kaiserhafen zur Umrüstung in den Bremerhavener Fischereihafen. Täglich unternahm das Schiff zwei Abfahrten, auf denen bei jeder Tour bis zu 60 Pkw befördert werden konnten. Doch bald erwies sich das Fährschiff als ungeeignet für die Aufgaben als Autotransporter. Schon nach einem Jahr trennte sich Harms von seiner Fähre und veräußerte sie an die Landfaraskip Landsins, Thorshavn - an die Reederei, die Jahre zuvor auch schon die WIKING übernahm. Die SCHLESWIG-HOLSTEIN lief zunächst den dänischen Hafen Aarhus zu einer Werftliegezeit an, wo unter anderem die vorhandenen Konferenzräume entfernt und durch Passagiereinrichtungen ersetzt wurden. Im Anschluß daran trat das Schiff unter dem Namen DUGVAN die Überführungsreise zu den Färöer-Inseln an. Dort verkehrt die DUGVAN auch noch heute auf verschiedenen Routen. Ein fester Liniendienst ist dieser Fähre nicht zuzuordnen, da alle Fähren der Reederei im Archipel der Färöer-Inseln je nach Bedarf die Hauptstadt Thorshavn und die umliegenden Inseln aus Versorgungsgründen anlaufen müssen.



1985 kam die ehemalige Elbefähre SCHLESWIG-HOLSTEIN als DUGVAN auf den Färöer-Inseln zum Einsatz und löste damit den 1966 als SMYRIL gebauten Vorgänger gleichen Namens ab, der als OVERBEK an die Ministre des Mines et de la Geologie, Gunie verkauft wurde. Sammlung Jürgen Stein

Fünf Jahre nach dem Verkauf der beiden ehemaligen Elbefähren verschwand auch die letzte Erinnerung an diese Verbindung: auf Drängen des Wasser- und Schiffsverkehrsamtes Cuxhaven wurde die marode Hubbrücke in Brunsbüttel-Hermannshof für rund 1. Mio. DM abgebrochen.

Neuanfang durch Harms

Im März 1998 erwarb die Spedition E.H. Harms GmbH & Co aus Bremerhaven die

beiden dänischen Autofähren PRINSESSE ELISABETH und PRINSESSE ANNE-MARIE und erklärte gleichzeitig, mit diesen beiden Einheiten zum Herbst 1998 den Liniendienst zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel wieder ins Leben rufen zu wollen. Die PRINSESSE ANNE-MARIE und PRINSESSE ELISABETH entstanden 1960 bzw. 1964 bei der Aalborg Værft A/S, Aalborg für den Liniendienst der Det Danske Statsbaner zwischen Kalundborg und Aarhus. Beide Schiffe sind 104,64 Meter lang, 17,7 Meter breit, er-



Die JOCHEN STEFFEN und HINRICH KOPF warten in Bremerhaven auf den Start der Fährlinie Brunsbüttel-Cuxhaven. Vorher werden sie aber noch in Polen renoviert und erhalten einen roten Rumpfanstrich. Foto: Christian Eckardt

reichen eine Dienstgeschwindigkeit von 20 Knoten und konnten bei ihrer Indienststellung bis zu 1500 Passagiere und 100 PKW transportieren. Die Kapazität des Autodecks wurde bei beiden Schiffen im Herbst 1977 bzw. Frühjahr 1978 durch den Einbau von Hängedecks auf 180 PKW erweitert, wobei der Rumpf um jeweils 50 cm erhöht werden mußte. Die PRINSESSE ANNE-MARIE (3484 BRT) und PRINSESSE ELISABETH (3572 BRT) fuhren bis zu ihrer Ablösung durch größere Neubauten zwischen Kalundborg und Aarhus und wurden dann aufgelegt bzw. anderweitig eingesetzt. Beide Schiffe kamen in den darauffolgenden Jahren auf mehreren innerdänischen und auch internationalen Routen zum Einsatz (PRINSESSE ANNE-MARIE : Helsingør-Helsingborg, Køge-Karlskrona-Riga, Grenaa-Hundested; PRINSESSE ELISABETH : Halsskov-Knudshoved, Kalundborg-Kolby Kås, Helsingør-Helsingborg, Kalundborg-Aarhus). Umgebaut wurde beide Schiffe 1987 in Kiel, wobei sich die PKW Kapazität durch Ausbau eines Teils der Hängedecks auf 140 und die Passagierkapazität auf 1200 reduzierte. Weitere größere Umbauten gab es nur bei der PRINSESSE ANNE-MARIE als 1993 in Helsingør das nach achtern offene Autodeck geschlossen und die Rettungsbooteinrichtungen verändert wurden. Nach der entgeltigen Außerdienststellung durch die DSB/Scandlines wurden die beiden Schwestern am 6. August 1997 in Nakskov aufgelegt.

Am 21. April 1998 wurde die PRINSESSE ELISABETH schließlich an den neuen deutschen Eigner Egon Herbert Harms übertragen und erhielt den Namen HINRICH KOPF. Und sechs Tage später, am 27. April 1998, folgte die PRINSESSE ANNE-MARIE, die den Namen JOCHEN STEFFEN erhielt. Beide Schiffe wurden nach Bremerhaven überführt und dort aufgelegt.

Kurz darauf kaufte Harms dann aus Dänemark eine dritte Fähre. Am 21. April 1998 erwarb er die ehemalige DSB- Fähre NAJADEN, die sich bis zum 14. September 1997 in der Linienfahrt zwischen den dani-

schen Häfen Bøjden und Fynshav befand. Das Schiff entstand 1967 auf der Aarhus Værft & Flydedok A/S in Aarhus für den Liniendienst zwischen Helsingør und Helsingborg, ist 87,94 Meter lang und kann 640 Passagiere und 70 Pkw befördern. Auch dieses Schiff verholte Harms 1998 nach Bremerhaven und gab ihr den Namen WILHELM KAISEN, nach dem ersten Bürgermeisters Bremens nach dem Zweiten Weltkrieg. Parallel zu den Aktivitäten des Egon Herbert Harms hatte der Cuxhavener Bauunternehmer Voss versucht, ebenfalls eine Fährverbindung über die Elbe zu eröffnen. Doch sollte der Fähranleger auf niedersächsischer Seite in Altenbruch, östlich von Cuxhaven, entstehen. Da ein langer Verfahrensweg bei den Behörden für eine Genehmigung befürchtet wurde, arbeiteten die Fa. Voss und die Firma Harms seit Juni 1998 kurzerhand zusammen. Vertraglich festgelegt wurde, daß Harms die Schiffe und das Personal stellt und Voss für die Anlegevorrichtungen und Terminals zuständig ist. Zudem läßt man die Planungen für einen provisorischen Anleger in Brunsbüttel hinter den Schleusen fallen und konzentriert sich gemeinsam auf eine direkte Anlegestelle in der Elbmündung vor Brunsbüttel. Ein Anleger hinter der Schleuse hätte auch finanzielle Nachteile. Zunächst würden die Fähren bei der Überfahrt von Cuxhaven nach Brunsbüttel durch das Passieren der Schleusen in Brunsbüttel für eine Überfahrt mindestens 30 Minuten länger brauchen, welches für den normalen Touristen sicherlich interessant wäre. Diese Zeitverzögerung würde sich allerdings, speziell im Frachtverkehr, auch negativ auf den Fahrpreis niederschlagen.

Mit dem Zusammenschluß der beiden Konkurrenten Egon Herbert Harms und dem Bauunternehmer Voss aus Cuxhaven entstand im Sommer 1998 die neue Fährgesellschaft Elbe- Ferry GmbH, Cuxhaven. Im Herbst 1998 folgte eine weitere Investition : aus dem Europahafen in Bremen, der für städtebauliche Maßnahmen zugesichert wurde, erwarb Harms günstig eine

alte RoRo- Verladeeinrichtung der Bremer Lagerhaus- Gesellschaft. Diese Verladeeinrichtung wurde nach Demontage in Bremen nach Cuxhaven überführt, wo sie auf dem Firmengelände der Fa. Voss einer kompletten Grundrenovierung unterzogen wurde. Zwischenzeitlich erhielt die neue Elbe- Ferry GmbH auch die Genehmigung, einen Fähranleger in Brunsbüttel- Hermannshof zu errichten, an gleicher Stelle, wo vor 10 Jahren die alte Hubbrücke abgebrochen wurde. So konnte man rechtzeitig im September 1998 mit den Bauarbeiten in Brunsbüttel- Hermannshof beginnen, um die Eröffnung des Fährdienstes zum 1. März 1999 ins Auge zu fassen. Doch dann führte der langanhaltende Regen in den Herbst- und Wintermonaten zu einer weiteren Zwangspause. Der Deich in Brunsbüttel- Hermannshof war so aufgeweicht, daß die Sicherheit zum Schutz vor Sturmfluten gefährdet war. Die Arbeiten am Anleger in Brunsbüttel mußten aus Sicherheitsgründen für die Anwohner im Deichbereich eingestellt werden. Nach Auskunft der zuständigen Behörden soll der Weiterbau am Anleger in Brunsbüttel- Hermannshof erst wieder zum 1. März 1999 erfolgen.

Pläne für die Zukunft

Die Elbe- Ferry GmbH wird diese Zeitverzögerung sicherlich verkraften und rechtzeitig zum Beginn der Sommersaison den Liniendienst zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel mit attraktiven Preisen starten können. Ab dem 1. Juni 1999 sollen dann alle drei Fähren im gleichmäßigen Takt in der Zeit von 6.00 Uhr morgens bis 21.00 Uhr abends die Elbmündung überqueren. Der Preis für eine Fährpassage mit einem Pkw und einer Person soll voraussichtlich 25 - 30,- DM betragen. Bei einer Auslastung von 30- 40 % über das ganze Jahr können die Schiffe, nach Informationen der Reederei, in die Gewinnzone gesteuert werden. Eine Grundausrüstung will die Reederei durch ihre eigenen LKW- Neuwagentransporte erreichen, die das „Nadelöhr Hamburger Elbtunnel“ auf dem Weg von Bremerhaven nach Skandinavien mit eigener Tonnage umschiffen will. Auch will Harms Frachttransporte von Obst und Gemüse aus den Niederlanden sowie Fischlieferungen von und nach Bremerhaven auf seine Fähren lokalisieren. In den Sommermonaten soll die Fährverbindung durch die gute Anbindung der Autobahn A 27 von Bremen nach Cuxhaven einen weiteren Kundenkreis ansprechen. Speziell hier setzt man auf die Touristen aus Nordrhein-Westfalen, die diese Verbindung als Ruhepause auf dem Weg nach Skandinavien nutzen könnten.

Bleibt zu hoffen, daß diese Fährroute einen guten Start hat und auch in den nächsten Jahren Bestand haben wird. Das wünschen sicherlich nicht nur die Fährschiffsfreunde, sondern auch alle, die schon seit Jahren auf dem Weg nach Norden im Nadelöhr Elbtunnel graue Haare bekommen.

Neue Highspeed – Entwicklungen bei Incat

von Frank Lose

Die australische Werft International Catamarans in Hobart auf der australischen Insel Tasmanien stellte kürzlich Ihre neuesten Entwicklungen und Planungen für die nächsten Jahre vor. Fazit: die Katamarane dringen jetzt auch langsam in den Markt des LKW-Transportes vor. Der erste "Cargo-Cat" wurde in Dienst gestellt und weitere Projekte folgen in den nächsten Monaten. Das soll Grund genug für FERRIES sein, die neuesten Entwicklungen bei den Schnellfähren einmal aufzuzeigen.

INCAT 050

Der erste von Incat als "Cargo-Cat" bezeichnete Catamaran, der auch für den Transport von LKW ausgerichtet ist, lief am 7.11.1998 vom Stapel und wurde nach den Probefahrten am 14. und 15.11.98 abgeliefert. Um den Transport von möglichst viel Fracht zu ermöglichen, verzichtet die Werft beim Bau auf alles unnötige Gewicht. So ist zum Beispiel das Autodeck am Bug nach oben und am Heck nach achtern offen - dort fehlen die Hecktore, die das Autodeck verschließen. Bei der Brücke verzichtete man das erste Mal bei Incat auf Brückennocks, und behilft sich statt dessen mit Kameras, mit denen die Besatzung das Anlegen überwachen kann. Das 96 Meter lange Schiff verfügt durch diese Reduzierungsmaßnahmen über eine Tragfähigkeit von 800 tdw (die nur fünf Meter kürzeren Vorgängerschiffe vom 91m Typ - CAT-LINK IV und V haben lediglich 500 tdw zur Verfügung). Auf dem Frachdeck stehen also für LKW 330 Lademeter und für PKW 370 Lademeter zur Verfügung. In den Passagierdecks finden 600 Personen Platz. Angetrieben wird die INCAT 050 durch vier Caterpillar Dieselmotoren die bei einer Leistung von 28.800 kW dem voll beladenen Schiff eine Geschwindigkeit von 37,5 Knoten verleihen.



Die INCAT 050 ist die erste Schnellfähre mit nennenswerter Frachtkapazität.

Fotos: Richard Bennet

Wie bereits in FERRIES 4/98 beschrieben, ging die INCAT 050 am 10.12.98 in Charter von Transport Tasmania zwischen Port Melbourne und Georgetown auf Tasmanien. Wahrscheinlich wird die INCAT 050 nach Ablauf der TT-Charter im Frühjahr an die kanadische Bay Ferries gehen und zwischen Yarmouth und Bar Harbour eingesetzt werden. Ein zweites Schiff vom gleichen Typ wurde bereits am 11. Mai 1998 auf Kiel gelegt und soll im Frühjahr abgeliefert werden.

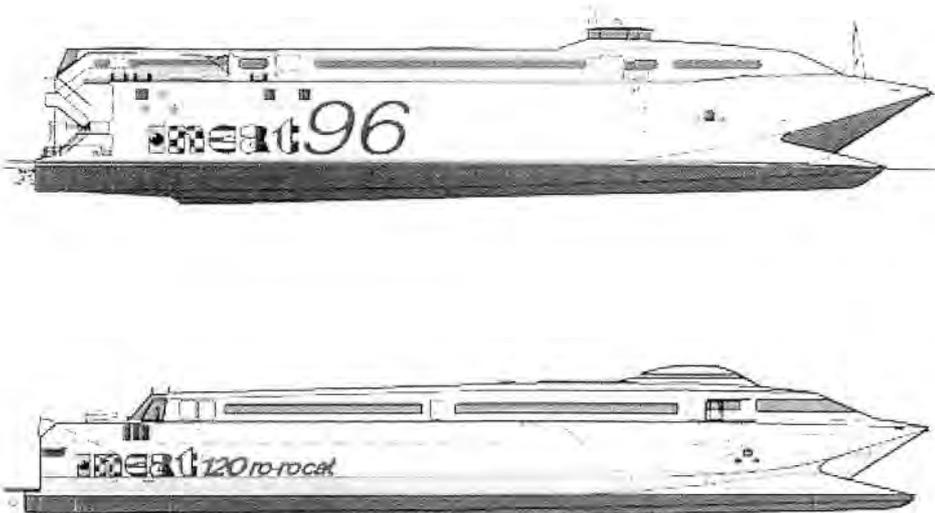
EVOLUTION 10

Ebenfalls 96 Meter lang ist der als „Evolution 10“ bezeichnete Nachfolger der Cargo-

Cats. Allerdings kann dieses Schiff dann wesentlich mehr Passagiere befördern. Die Kapazität liegt bei 950 Passagieren und 300 PKW oder 100 PKW und 330 LKW-Lademeter mit einer Höhe des Autodecks von 4,3 Metern. Die Tragfähigkeit liegt ebenfalls bei 800 tdw und selbst voll beladen soll eine Geschwindigkeit von 38 Knoten erreicht werden. Das erste Schiff dieses Typs soll im Mai an die südamerikanische Reederei Buquebus abgeliefert werden und das zweite Schiff soll im September 1999 an eine große skandinavische Reederei gehen. Der Name der Reederei war bei Redaktionsschluss leider noch nicht bekannt.

120 METER RO-RO CAT

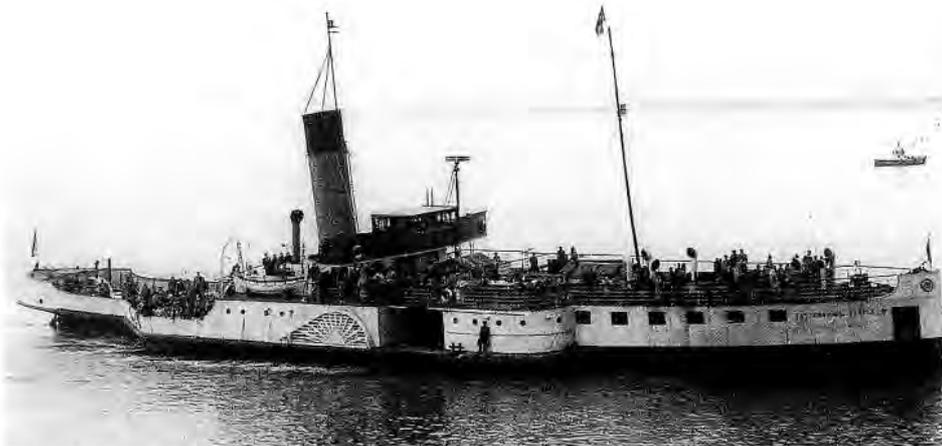
Ende 2000 soll dann das erste Schiff vom 120m Typ ebenfalls an die argentinische Buquebus abgeliefert werden. Der Katamaran hat eine Länge von 120 Metern, eine Breite von 29 Metern und einen Tiefgang von 4,80 Metern. Die Tragfähigkeit soll bei 1.250 tdw liegen und voll beladen soll noch eine Geschwindigkeit von 51 Knoten erreicht werden. Bei 33%iger Beladung soll das Schiff gar 65 Knoten (!) laufen. Angetrieben über vier Gas-Turbinen, die eine Leistung von etwa 55.000 bis 70.000 kW haben, bietet das Frachdeck Platz für 620 Lademeter LKW mit einer Höhe von 4,35 Meter und 390 Lademeter für PKW. Außerdem können 1.000 Personen befördert werden. Wo diese Schiffe zum Einsatz kommen sollen ist zur Zeit noch nicht bekannt - Incat baut die Schiffe in den meisten Fällen auf eigene Rechnung und verkauft oder verchartert sie dann.



The "Castles" – Drei Humberfähren im Ruhestand

von Marko Stampehl und Frank Lose

Daß ein Fährschiff an irgendeiner Pier als Pub, Restaurant oder als weniger repräsentables Etablissement endet, ist an sich nichts besonderes. Anders sieht es schon aus, wenn drei Schwesterschiffe nach ihrem arbeitsreichen Leben im Fährdienst mehr oder weniger nah beieinander eine zweite Chance bekommen. So ist dies der Fall bei drei in den vierziger bis siebziger Jahren auf dem Humber eingesetzten "Paddle Steamern". Zugegeben, Schaufelraddampfer wäre hier die korrekte deutsche Schreibweise – aber englische Schiffe sind ja nun wirklich keine "Dampfer" – sondern halt "steamer"! Dieser Artikel soll einen Vergleich versuchen, ein "vorher-nachher" für Fähren sozusagen, natürlich nicht ohne etwas aus dem Leben dieser interessanten Schiffe zu berichten, die jahrzehntelang zum täglichen Bild auf dem Humber gehörten.



Die TATTERSHALL CASTLE mit der Schornsteinmarke der British Transport Commission.

Die Rede ist von den P.S.S. (Paddle Steam Ship) WINGFIELD CASTLE, TATTERSHALL CASTLE und LINCOLN CASTLE. Es handelt sich bei diesen Schwesterschiffen um Fähren, die alle für die London & North Eastern Railway Co., London gebaut wurden. Die LINCOLN CASTLE ist hierbei jedoch, wie man auf den Fotos erkennen kann, nur eine Halbschwester - sie wurde auch auf einer anderen Werft gebaut. WINGFIELD CASTLE und TATTERSHALL CASTLE entstanden bei Wm Gray & Co. Ltd., Hartlepool im Jahre 1934, während die LINCOLN CASTLE ganze sechs Jahre jünger ist und bei A. & J. Inglis in Pointhouse vom Stapel lief.

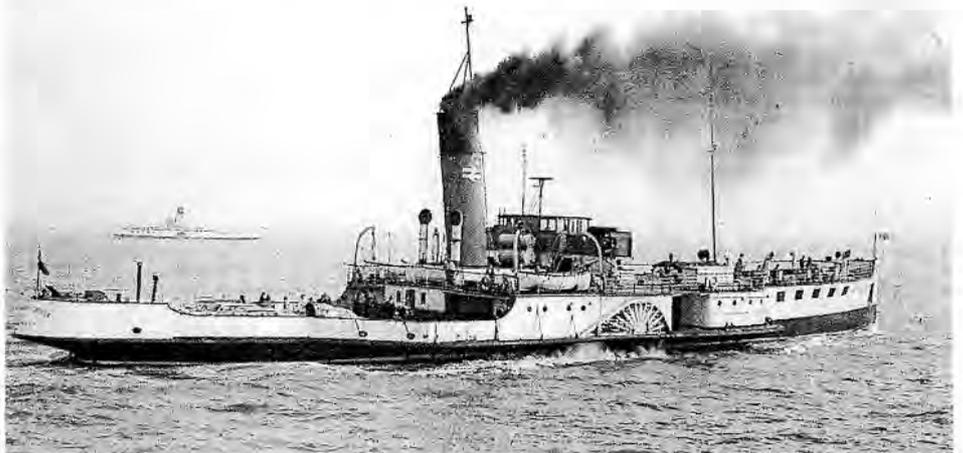
Der Fährdienst mit dampfgetriebenen Schiffen über den River Humber wurde am 12. Oktober 1814 mit dem Schaufelraddampfer CALEDONIA aufgenommen, damals noch zwischen Hull und Gainsborough. Die von den drei "Castle-Schwestern" befahrene Route Hull - New Holland wurde 1820 vom Dampfer MAGNA CARTA erstmals bedient. Fünfundzwanzig Jahre später kam die Route dann erstmals in den Besitz einer Eisenbahngesellschaft, der "The Great Grimsby and Sheffield Junction Railway Co.", die verschiedenste Schaufelraddampfer auf der Strecke einsetzte. 1923 wurde der Nachfolger der "Great Grimsby", die Great Central Railway, von London & North Eastern Railway (L.N.E.R.) durch einen Zusammenschluß einiger Eisenbahngesellschaften übernommen.

Die L.N.E.R. vergab schließlich Anfang der dreißiger Jahre, inmitten der Weltwirtschaftskrise, den Auftrag über den Bau zweier neuer Raddampfer für den New Holland Fährdienst an die Werft William Gray & Co. Ltd. in Hartlepool.

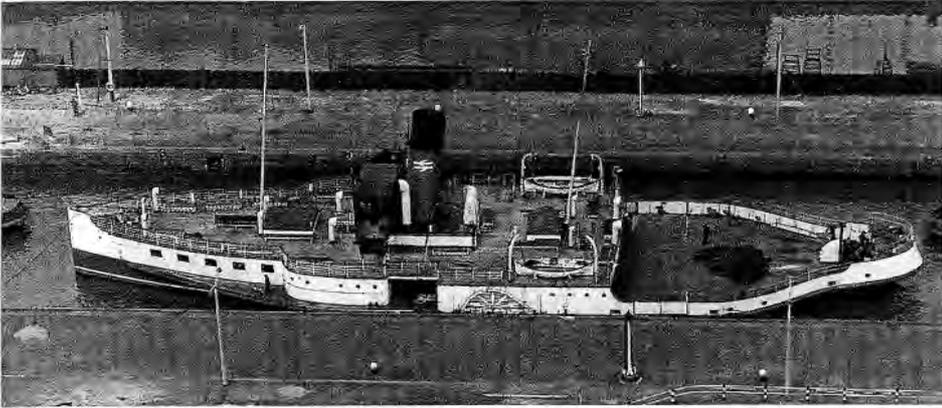
Am 27. Juni 1934 wurde der Kiel der WINGFIELD CASTLE auf der High Yard von Wm Gray gelegt, die TATTERSHALL CASTLE entstand auf der sogenannten Low Yard. Schon am 24. September 1934 konnte für beide Schiffe die Taufzeremonie und auch

der Stapellauf stattfinden. Ausgestattet wurden beide Humberdampfer mit Maschinen aus der zu Wm Gray gehörigen Maschinenwerkstatt Central Marine Engineering Works. Die von ihr gelieferten Dreifachexpansionsdampfmaschinen entwickelten 1200 PS und verliehen den beiden Dampfern eine maximale von Geschwindigkeit von 13,5 Knoten, während die Dienstgeschwindigkeit bei 12 Knoten lag. Beide Schiffe waren mit 556 BRT vermessen, 63,85 Meter lang, hatten eine Breite von 17,36 Metern und einen Tiefgang von 2,35 Metern. Befördern konnten Sie 942 Passagiere und 20 PKW.

Nach ihrer Ablieferung versahen die beiden Schwestern den regelmäßigen Fährdienst Hull-New Holland, unternahmen aber Sonntags auch Ausflugsfahrten auf dem Humber, z.B. zur flußaufwärts gelegenen Insel "Read's Island", wie auch nach Grimsby. Nach nur fünf Jahren beendete der Zweite Weltkrieg diese "Idylle" – die beiden "Castles" wurden vom Ministry of Transport requiriert und kurze Zeit als Minensucher eingesetzt, bis man schließlich begriff, daß sie für die Versorgung und als Verkehrsmittel für das Militär über den Humber bedeutend waren und man sie wieder in ihren angestammten Liniendienst zurückschickte. Diese Bedeutung für das Militär führte dann auch dazu, daß bei A. & J. Inglis in Pointhouse 1940 ein



Die Raddampfer WINGFIELD CASTLE und LINCOLN CASTLE begegnen sich im Mai 1973 auf dem Humber. Zeitgen. Postkarte



Bei dieser Luftaufnahme der LINCOLN CASTLE ist sehr gut das Autodeck im Heckbereich zu erkennen. Die Beladung erfolgte über Seitenporten. Foto: Fotoflite

weiterer Nachbau entstand. Dieses dritte Schiff der Klasse lief am 29. April 1940 als LINCOLN CASTLE vom Stapel und wurde kurze Zeit später in den Hull – New Holland Fährdienst eingebracht. Die LINCOLN CASTLE war 63,59 Meter lang, 17,28 m breit, wurde von einer Dreifach-Expansionsdampfmaschine mit 850 PS von Ailsa Shipbuilders, Troon angetrieben und konnte 1200 Passagiere befördern.

Nachdem alle drei "Castles" nach den Kriegsjahren am 1. Januar 1948 unter das Dach von British Transport Commission (Eastern Region) kamen, wurden sie per 1. Januar 1959 den Associated Humber Lines Ltd. zugeordnet. Während des Streiks der britischen Bergarbeiter mußten TATTERSHALL CASTLE und WINGFIELD CASTLE vom 19. Februar bis zum 5. März 1972 aufgelegt werden. Nur die LINCOLN CASTLE fuhr noch - der Grund: es gab keine Kohle.

Der Bau der Humberbrücke, die Mitte der 70er Jahre fertiggestellt wurde, machte zunächst nur einen Teil - und damit die ältesten - Fähren überflüssig. Als erste wurde im Juli 1972 die TATTERSHALL CASTLE veräußert, die nach kurzem Umweg über die Northumberland & Durham Properties Trust an Henry Childs, den Vorstandsvorsitzenden von Stainless Steel Equipment Co. Ltd. in Enfield ging. Im Juli 1974 wurde die TATTERSHALL CASTLE in Immingham über-

holt und danach für die gemeinnützige Gesellschaft Tattershall Castle Co. Ltd. registriert. Am 11. Dezember 1975 wurde sie nach Verkauf an die Chef & Brewer Group nach London geschleppt, wo sie sechs Tage später eintraf. Das Schiff wurde nach Umbauten, vor allem im Heckbereich, der nun Platz für 200 Restaurantgäste bietet, als Restaurant auf der Themse, mitten im Zentrum von London auflegt. Sie befindet sich direkt am Ausgang der U-Bahnstation "Embankment", am



Wieder weitestgehend in den Originalzustand zurück versetzt, liegt die WINGFIELD CASTLE nach einer Odyssee rund um England jetzt in Hartlepool als Museumsschiff auf. Foto: Marko Stampehl

Ufer des Victoria Embankment, unweit der Houses of Parliament. Noch einmal, im September 1991 verließ sie ihren Anlegeplatz zu einer Dockung in Rochester. Für diese Reise wurden ihr Mast und Schornstein demontiert und auf das Deck gelegt.

Bei weitem im besten Zustand aller drei Schwesterschiffe ist allerdings die WINGFIELD CASTLE. Sie liegt als Museumsschiff in Hartlepool, dem Ort ihres Baus. Doch kam sie keineswegs auf direktem Weg vom Humber dorthin zurück. Nachdem sie am 14. März 1974 um 17:31 Uhr zum allerletzten Mal von der Victoria Pier in Hull ablegte, wurde sie zunächst an die Brighton Marina Co. verkauft, die sie als Clubhaus in ihrem Yachthafen nutzen wollte. Sie wurde zu Umbauten nach London geschleppt und erhielt aber nach Fertigstellung keine Genehmigung der örtlichen Verwaltung das Schiff wie vorgesehen in Brighton zu nutzen. Lange Zeit lag die WINGFIELD CASTLE im Royal Albert Dock und dem King George V Dock auf, bis sie 1977 an Kellergrade Ltd. verkauft und in BRIGHTON BELLE umbenannt wurde. Dieser Name hatte allerdings nicht lange Bestand, denn schon kurze Zeit später wurde aus dem Schiff wieder die

WINGFIELD CASTLE. 1978 wechselte sie dann erneut den Eigentümer und wurde für Gene Davey registriert, der sie nach San Antonio in Texas verholten wollte. Nachdem sich auch dieser Plan zerschlug, wurde sie noch im gleichen Jahr an D. Penna verkauft, der sie als Ausflugsschiff auf der Themse einsetzen wollte. Und 1979 wurde sie schließlich an Shepherdwood Studios als Kulisse für den Film "The Elephant Man" verkauft, in dem sie eine Kanalfähre von 1824 darstellte. Während der Anlegezeit in den Docks von London wurde das Schiff derart von Plünderern und "Liebhabern" heimgesucht, daß hinterher sämtliche Bronze- und Kupferbeschläge fehlten. Ihre Rumpfbekleidung war bereits arg angerostet und um sie vor dem Sinken zu bewahren, wurde Beton in ihre Bilge gegossen.

Fortsetzung auf Seite 16 unten



Die TATTERSHALL CASTLE wurde als erste der drei Schwestern außer Dienst gestellt und liegt nun als Restaurantschiff in London auf. Foto: Marko Stampehl

CLANSMAN

von Frank Lose

Wenn auch schon vor einiger Zeit abgeliefert, so wollen wir sie dennoch vorstellen: die neue CLANSMAN von Caledonian MacBrayne Ltd., Glasgow. Das Schiff wurde am 27. März 1998 von Princess Anne getauft und am 22. Juni 1998 von Appledore Shipbuilders Ltd., Devon (Bau-Nr. 174) abgeliefert.

Das 5.400 GT große und 99,00 Meter lange Schiff hat eine Breite von 15,80 Metern und einen Tiefgang von 3,22 Metern. Mit zwei 8-Zyl. Dieselmotoren erreicht das Schiff bei einer Maschinenleistung von 7.787 kW eine Geschwindigkeit von 16,5 Knoten und bietet Platz für 634 Passagiere und 100 PKW. Eingesetzt wurde die CLANSMAN erstmals am 4. Juli 1998 zwischen Oban, Lochboisdale und Castlebay auf den Hebriden-Inseln Barra und South Uist. Sie ersetzte hier die LORD OF THE ISLES (3.504 GT/Bj. 1989) die auf die Mallaig – Armadale Route (Insel Skye) wechselte. Die CLANSMAN verbindet außerdem Oban mit den kleineren schottischen Inseln Coll und Tiree. Aufgrund Ihrer Größe ist es ihr nicht mehr möglich den auf der Isle of Mull gelegenen Hafen Tobermory anzulaufen, was zu einigem Unmut bei den Inselbewohnern führte. Die Namensgebung bei CalMac geht wieder auf alte Traditionen zurück, zuletzt erhielten die Neubauten Namen, die mit "Isle of" oder "Loch" began-



Die CLANSMAN in Juli 1998 in Ardrossan. Foto: Clyde River Steamer Club

nen. Zwei weitere Neubauten gab CalMac im Februar 1999 in Auftrag: zunächst bei Ailsa in Troon eine 50 m lange Fähre als Ersatz für die von Mallaig aus eingesetzte LOCHMOR (175 GT/Bj. 1979), dann bei Ferguson Shipbuilders, Port Glasgow eine

Schwester der CLANSMAN für den Skye-Harris-North Uist Dienst. Der zweite Neubau soll die PIONEER (1.088 GT/Bj. 1974) ersetzen. Beide Neubauten sollen im Jahr 2000 abgeliefert werden.

Fortsetzung von Seite 15

1985 machte Whitbread's aus Cardiff einen weiteren Vorstoß, das Schiff zu retten. Der Plan, das Schiff in Cardiff als Pub aufzulegen, scheiterte jedoch daran, daß es aufgrund seiner Breite die Schleuse dort nicht passieren konnte. So lag die WINGFIELD CASTLE erneut für ein gutes Jahr nutzlos auf, diesmal im Prince of Wales Dock von Swansea. Ein Jahr später wurde das Schiff erst an H.G. Pounds, Portsmouth, eine Verschrottungsfirma verkauft und wenig später dann an die Grand Metropolitan Group in London weiterveräußert. Nach einer gründlichen Renovierung kehrte die WINGFIELD CASTLE schließlich nach London zurück und wurde bei der Hungerford Bridge festgemacht um dort als Restaurantschiff eingesetzt zu werden. Bereits kurze

Zeit später wurde der Stadtrat von Hartlepool auf sie aufmerksam und im Juni 1986 kehrte sie schließlich im Schlepp nach Hause an den Humber zurück. Dort wurde sie aufwendig restauriert und in den Originalzustand von 1934 versetzt. Sie ist heute Teil des Hartlepool Maritime Heritage Centre und kann besichtigt werden.

Das zuletzt gebaute Schiff des Trios, die LINCOLN CASTLE fuhr bis 1978 zwischen Hull und New Holland. Am 17. März 1978 erhielt ihr Dampfkessel keine neue Freigabe der Behörden. Eine Instandsetzung hätte neun Monate gedauert und £ 150.000 gekostet. Das war British Rail einfach zuviel und so wurde das Schiff außer Dienst gestellt und zunächst in Hull aufgelegt. Bis zu Eröffnung der Humber-Brücke 24. Juni 1981 wurde der Fährdienst allein durch die FARRINGFORD (489 GT/Bj. 1947) weitergeführt. Dieses

Schiff fuhr seit dem 4. Februar 1972 auf der Humber-Strecke und war vorher im Isle of Wight Dienst eingesetzt. Nachdem ein vorgesehener Verkauf an das National Railway Museum nicht zu Stande kam, wurde die LINCOLN CASTLE 1979 an Francis Daly verkauft, der sie in Hull als Restaurantschiff einsetzen wollte. Als er dafür keine Genehmigung erhielt, beschloß er das Schiff in Hessle, direkt unter der neuen Humber Brücke aufzulegen. Auch die dafür notwendige Genehmigung wurde zunächst nicht erteilt, Francis Daly aber 1980 nach Gerichtsbeschuß zugesprochen und so wurde die LINCOLN CASTLE doch noch zum Restaurantschiff in ihrem alten Heimathafen Grimsby. Und obwohl 1988 erneut der Eigentümer wechselte (Colin Johnson) findet man die alte Humberfähre auch heute noch dort.

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

Dann kann Ihnen unser *Jahresinhaltsverzeichnis 1998* eine große Hilfe sein. Auf acht Seiten im DIN A4 Format erfahren sich ohne große Mühen, wo sich die jeweiligen Artikel in den vier Ausgaben des Jahres finden lassen und welche Reedereien beschrieben wurden. Im Hauptteil sind die über 1200 Namen der Schiffe aufgelistet, die im Laufe des Jahres Erwähnung fanden und das auch mit den angesprochenen Ex-Namen. Außerdem ist auf einen Blick ist zu erkennen, ob ein kompletter Lebenslauf mit technischen Daten oder ein Foto zu diesem Schiff vorhanden ist.

Gegen Einsendung eines mit DM 2,20 frankierten C5 Rückumschlages (bei C4 DM 3,-) und drei Mark in Briefmarken erhalten Sie das mit einigen Fotos der in Nakskov aufgelegten DSB-Fähren aufgelockerte Jahresinhaltsverzeichnis 1998 direkt nach Hause. Vereinsmitglieder und Abonnenten erhielten den Index als Bestandteil der Mitgliedschaft bzw. des Abonnements als Beilage bereits mit der Ausgabe 4/98.

Bestellungen bitte an: Carsten Watsack, Albertstr. 20, D-31241 Ilsede

Duty-Free Verbot kostet nicht nur Arbeitsplätze auf „Butterdampfern“

von Christian Eckardt

Tagtäglich wird in den Tageszeitungen und per Postwurfsendungen für ein Reise geworben, die dafür sorgt, daß sich die Beteiligten, darunter viele Senioren, schon frühmorgens ab 6 Uhr an Busbahnhöfen und Haltestellen einfinden und auf die Ankuft eines Reisebusses warten der Ihnen für 5 Mark einen Tagesausflug der besonderen Art beschert: „Butterfahrten“. Aus allen Ecken Norddeutschlands bringen Busunternehmen, nach einer mehrstündigen Fahrt, die Reisegäste an die schleswig-holsteinischen Küstenorte wie Travemünde, Kappeln, Eckernförde oder Flensburg, wo ein unterhaltsamer Tag auf See versprochen wird. Es geht per Schiff für 4 bis 5 Stunden auf See Richtung Dänemark, und an Bord wird für die Gäste für viel Abwechslung gesorgt: Gastronomie, Tanz, Preisskat oder Bingo und vor allem der zollfreie Einkauf. Hier wird nicht mehr Butter verkauft, wie noch vor 20 Jahren, sondern der Verkauf von Spirituosen, Zigaretten und Parfümerieartikel sorgt für den nötigen Umsatz der Reedereien.

Gerade für die älteren Menschen sind diese Reisen eine willkommene Abwechslung auf der es vornehmlich um die sozialen Kontakte geht und weniger um den zollfreien Einkauf. Wenig scheinen die Fahrgäste allerdings nicht zu erwerben, denn das Geschäft ist für die Reedereien so lukrativ, daß nicht weniger als 3000 Arbeitsplätze in Norddeutschland am zollfreien Einkauf in der Seetouristik gebunden sind.

Doch sollen diese Arbeitsplätze nach dem Willen der EU zum 30.06.99 gestrichen werden. Nach einem Beschluß der EU-Wirtschaftsminister aus 1991 läßt sich der zollfreie Verkauf von Waren in Flugzeugen, Flughäfen und auf Schiffen nicht mit dem EU-Binnenmarkt vereinbaren und man verhängte per obigem Datum das „Aus“. Kurz vor Weihnachten hat dann auch die größte deutsche in der Seetouristik tätige Reederei, die Flensburger Förde Reederei Seetouristik die ersten Kündigungen für 386 Beschäftigte zum 30.06.99 ausgesprochen. Zum jetzigen Stand wird die Reederei, die jetzt noch 400 Mitarbeiter beschäftigt, 7 „Butterdampfer“ an der schleswig-holsteinischen Küste zwischen Travemünde und Flensburg stilllegen oder verkaufen. Die in Carolinensiel bei Jever ansässige Reederei Warrings, die mit dem Seebäderschiff HELGOLAND auch den Helgoland-Dienst ab Bremerhaven betreibt, hat mitgeteilt, daß durch den Wegfall der Butterfahrten von Emden nach Holland auf dem Schiff HARLEKIN I 25 Mitarbeiter entlassen werden müßten.

So lange durften die 150 Mitarbeiter der dänischen Reederei Langeland-Kiel Linien aber gar nicht mehr tätig sein, denn zum 30.12.98 wurde die seit 28 Jahren betriebene Fährroute zwischen Kiel und der dänischen Insel Langeland eingestellt. Den Mitarbeitern wurde bereits im Mai 98 gekündigt und das 1989 erbaute Fährschiff „Langeland III“ nach Kroatien verkauft. Am 13.01.99 passierte das Schiff auf der Überführung in das Mittelmeer den Nord-Ostsee-Kanal. Wenig später entschloß sich die Reederei jedoch, den Fährdienst mit dem Charterschiff APOLLO weiterzuführen



Die PETAR HEKTOROVIC ex LANGELAND III am 19. Januar 1999 im dänischen Svendborg. Einen Tag später begann sie ihre Überführungsfahrt nach Kroatien. Zukünftig wird sie zwischen Split, Stari Grad und Vis eingesetzt. Foto: Dieter Streich

Da die Fährroute keine verkehrstechnische Bedeutung mehr hat (die Insel ist über eine knapp vierstündige Autofahrt durch Dänemark zu erreichen), wurde der Erlös der Reederei hauptsächlich durch das Duty-Free Geschäft erwirtschaftet. Die Kunden konnten dies als Preisvorteil nutzen: Eine Tagesfahrt Kiel - Langeland mit einem Auto kostete knapp 30 Mark, ohne Duty-Free würde eine Passage 160 DM kosten.

Die in List auf der Insel Sylt ansässige Reederei Paulsen ist seit den 50er Jahren mit ihren „Adler-Schiffen“ im Fahrgast- und Butterfahrtengeschäft an der Nordsee tätig. Nach dem Fall der Mauer hat sich die Reederei ein weiteres Beschäftigungsfeld in Mecklenburg-Vorpommern gesucht: Einkaufsfahrten von den Seebrücken der Insel Usedom nach Polen, das bis zur Aufnahme in die EU nicht unter das Duty-Free-Verbot der EU fallen würde. Dort wird die Reederei auch nach dem 30.6.99 mit 7 Schiffen weiterhin tätig sein. Nach einem EU-Beitritt Polens sucht Reeder Sven Paulsen bereits ein weiteres Standbein: Er könnte sich vorstellen mit Elektroschiffen in den Kanälen des Deutsch-Polnischen Nationalparks zu verkehren. Auch die Sundreederei Dream Shipping Line

in Heiligenhafen hat wegen des bevorstehenden Endes des zollfreien Einkaufs zum Jahreswechsel die Butterfahrten von Heiligenhafen/Schleswig-Holstein nach Rødby/Dänemark eingestellt und verlegt die Firma mitsamt Schiff RUM HART I und Mitarbeitern nach Mecklenburg-Vorpommern. Zum 1.3.99 will die Reederei Einkaufsfahrten von Ueckermünde nach Swinemünde/Polen am Oderhaff unternehmen, denn dort hat die Reederei nach eigenen Angaben noch eine Zunkunftsprognose von mindestens 10 Jahren. Nach Aussage eines Reedereisprechers der Reederei Cassen Eils, Cuxhaven, werden ab Sommer 99 viele Reeder versuchen, ihre Schiffe nach Helgoland zu steuern, da dort auch nach dem 30.06.99 weiterhin zollfreie Ware verkauft werden dürfen. Da aber schon seit Jahren die Beförderungszahlen auf den Seebäderschiffen nach Helgoland stagnieren, ein Grund sind die schon recht hohen Fahrpreise von ca. 50,- DM, wird es nur zu einer Verlagerung der Passagierzahlen kommen und unter dem Strich für die Reeder nicht mehr viel übrig bleiben. Somit werden dann viele der teilweise 40 Jahre alten „Butterdampfer“ aufgelegt, verkauft oder verschrottet.

Kattegat-, Bornholm- und Øresundverkehr

Veränderungen bei Scandlines

von Carsten Watsack

Die beiden dänischen Fährreedereien Cat-Link (Scandlines Danmark A/S) und Mols-Linien A/S haben sich über eine Fusion verständigt. Die bisher heftig konkurrierenden Reedereien wollen so ihre Kräfte gegen die feste Große-Belt-Verbindung bündeln. Beide Gesellschaften hatten im Vorfeld hohe Investitionen getätigt und ihre Flotte modernisiert. Scandlines übernimmt nun für 203 Millionen Dänische Kronen 40 % des Mols-Aktienkapitals, während Mols-Linien für 283 Millionen Kronen die Schnellfähre CAT-LINK IV kauft.

Sowohl Scandlines in Form von Cat-Link als auch Mols-Linien führten bisher einen Preiskampf um die Gunst der Passagiere im Kattegat. Letztendlich jedoch kam man zu dem Ergebnis, daß nur eine Zusammenarbeit dauerhaft gegen die Belt-Brücke bestehen läßt. Zunächst hieß es, der Verkehr von Scandlines würde eingestellt werden. Dort verkehren die Frachtfähren ASK und URD (150,80 Meter lang, 20,82 Meter breit, 3247 tdw). Scandlines und Mols vereinbarten zunächst, die Fracht künftig ausschließlich über die von Mols-Linien betriebene Linie zwischen Odde und Ebeltoft laufen zu lassen. Damit sollte das Routennetz gestrafft werden. Die jütländische Kundschaft allerdings protestierte heftig, da ein Großteil von fabrikneuen Autos über die Linie Kalundborg-Århus verschifft wird. Die Firma Kalundborg Autotransport ist hier tätig. Die Verlader argumentierten, daß der Fährhafen Ebeltoft nur über einen Umweg von 50 Kilometern erreichbar sei. Dieser zusätzliche Weg verursache deutliche Mehrkosten. Außerdem sprach sich auch der Dänische Straßengüterverband für den Erhalt einer Linie im nördlichen Kattegat aus. Offenbar scheint man hier eine Alternative zur festen Belt-Querung zu favorisieren. Auf keinen Fall wolle man, daß die Brücke zur festen Domäne des Güterverkehrs wird. Und die Transportzahlen der Trailerfähren ASK und URD beweisen, daß die feste Querung offenbar keinesfalls den Schiffsverkehrsverkehr verdrängt: jährlich 80.000 Trailereinheiten



Die Scandlines Frachtfähre ASK wechselt wohl demnächst in den Euroseabridge-Dienst von Travemünde von Klaipeda. Foto: Frank Heine

werden zwischen Kalundborg und Århus befördert. Wahrscheinlich wird also die URD weiterhin zwischen Kalundborg und Århus verkehren, die ASK soll evtl. zu Euroseabridge in den Travemünde-Klaipeda-Dienst wechseln.

Die Fusion der beiden Reedereien sieht vor, daß die Fähraktivitäten von Scandlines in Mols-Linien aufgehen und dafür Scandlines mit 203 Mio. dkr Hauptaktionär der Mols-Linien A/S wird. Mols Linien kauft dann von Scandlines die CAT-LINK IV, die CAT-LINK V wird von der Bauwerft International Catamaran eingechartert. Beide Schnellfähren, die bisher auf der von Scandlines

und der australischen Incat Werft gemeinsam betriebenen Schnellverbindung Kalundborg-Århus verkehrten, wechseln zum 26. April 1999 auf die neue Route Sjællands Odde-Århus. Beide Schiffe erhalten dann auch neue Namen, die CAT-LINK IV wird in MAX MOLS, die CAT-LINK V in MADS MOLS umbenannt. Die Überfahrtsdauer wird damit von 80 auf 60 Minuten verkürzt. Weiterhin zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft verkehren werden die bisherigen Mols-Linien Schnellfähren MIE MOLS und MAI MOLS, sowie die konventionellen Fähren MAREN MOLS und METTE MOLS. Aber nicht nur auf dem Kattegat strebt Scandlines nach Veränderungen. Auch auf der Route Saßnitz-Rønne-Ystad, die von der ehemaligen DFO als Scandlines Deutschland betrieben wird, denkt man über Modifizierungen nach. Dort verkehrt die 1972 gebaute und im Frühjahr 1998 umgebaute RÜGEN ganzjährig. Nun allerdings erwägt Scandlines die Einstellung, da die RÜGEN Millionenverluste einfährt. Allerdings schwankt die Reederei zur Zeit noch zwischen zwei Optionen, zum Einen der kompletten Einstellung des Bornholmdienstes oder zum anderen der ausschließlich saisonal betriebene Linie, um zumindest einen Teil der gefährdeten Arbeitsplätze zu sichern.

Ab Januar 1999 setzt Bornholmstrafiken einen von Austal-Ships in Australien gebauten Katamaran mit Kapazität für 1000 Passa-



Am 21. Januar 1999 verläßt die SASSNITZ im neuen Outfit Warnemünde. Foto: Wolfgang Kramer



Wieder ein neues Schiff in Nakskov: am 8. Januar 1999 traf die bisher in Warnemünde aufgelegte KARL CASTENS in dem dänischen Hafen ein. Foto: Jørn Bent Jensen

giere und 186 PKW ein. Das Schiff soll sowohl zwischen Ystad und Rønne, als auch zwischen Rønne und Saßnitz verkehren und die bis dahin gecharterte PEDER OLSEN ersetzen. Ob Scandlines da mit der RÜGEN noch schwarze Zahlen einfahren kann ist wohl mehr als fraglich.

Inzwischen hat das deutsche Fährschiff SASSNITZ die neue Scandlines Schornsteinmarke erhalten und wurde deshalb kurzzeitig am 9. und 10. Januar 1999 von der MECKLENBURG-VORPOMMERN zwischen Saßnitz und Trelleborg ersetzt. Die ROSTOCK liegt noch immer im alten Fährhafen von Saßnitz beschäftigungslos auf, während die KARL CARSTENS am 8. Januar um 07:15 Uhr ihren Auftriebsplatz in Warnemünde verließ und nach Nakskov verholt wurde. Sie nahm dort den Platz der PRINS HENRIK ein, die wiederum nach Rødby verlegt wurde. Inzwischen sind auch Gerüchte laut geworden, die Vogelfluglinie weiter auszubauen. Um im Kampf gegen die feste Belt-Querung Punkte zu gewinnen, denkt man bei



Auch die Tage der zwischen Kopenhagen und Helsingborg eingesetzten Eisenbahn-Frachtfähre ÖRESUND (16.925 GT/Bj. 1986) sind gezählt. Foto: Bernd Gell

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

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

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

Noch sind folgende Einzelausgaben vorhanden, in denen u.a. die folgenden Themen angesprochen wurden :

2/95 : AERØBOEN, Fährverbindungen Italien - Türkei, VIKING 4;
4/95 : MARSK STIG, Sol - the cyprus liners, VIKING 5;
1/96 : Eckerölinjen (1. Teil), Helsinki - Tallinn (1. Teil), Estline, Dunkerque - Dover;
2/96 : Helsinki - Tallinn (2. Teil), Eckerölinjen (2. Teil), New Zealand Railways (1. Teil);
3/96 : Sommerhighlights '96, New Zealand Railways (2. Teil), FENNIA;
4/96 : Gotlandslinjen, BASTØ V + VI, VIKING I, STENA DANICA(I) + NORDICA(I)
1/97 : Mols Linien, Aus Tankern werden Fährschiffe, VIKING II;

3/97 : Sommerhighlights '97, Nordö-Link, Fährverbindungen England - Irland;
4/97 : BORE I, Fährverbindungen nach Marokko, PETER WESSEL (I), AG Ems (1. Teil);
1/98 : Kampf um die Nordsee (1. Teil), AG Ems (2. Teil), Stavanger-Skudeneshavn
2/98 : DEUTSCHLAND, Texelfähren, ØSTERSØEN, Kampf um die Nordsee (2. Teil)
3/98 : Sommerhighlights '98, Skagerakexpressen (1. Teil), Kampf um die Nordsee (3. Teil)
4/98 : Skagerakexpressen (2. Teil), Fahren im Roten Meer, COMPIEGNE, PATRICIA

Einzelhefte des Jahrganges 1995 sind gegen 5,- DM / 1996 : 6,- DM / 1997 : 10,- DM / und 1998 : 11,- DM plus 3,- DM Versandkosten bei FERRIES-Vertrieb, Carsten Watsack, Albertstraße 20, D- 31241 Ilsede erhältlich. DFV- Beitritts- und Abonnementswünsche bitte ebenfalls an diese Adresse.



Die als BOLERO gebaute JUPITER im Color Line Anstrich im dänischen Hirtshals. Foto: Frank Heine

Von Jens Meinich und Ganger Rolf, von Fred Olsen & Co bis Color Line

100 Jahre "Skagerakexpressen"

3. Teil

von Jürgen Stein und Matthias Böckenhauer

Im Sommer 1990 zeichnete sich eine neue Entwicklung in der skandinavischen Fährschiffahrt ab. Neben den altbekannten Reedereien, wie der finnischen Viking Line, der schwedischen Stena Line und der dänischen D.F.D.S., sollte es nun auch bald auf norwegischer Seite eine Großreederei dieser Art geben. Durch den Zusammenschluß der zum Kosmos Konzern gehörenden Reedereien Norway Line und Jahre Line entstand unter dem neuen Management der Skaugen Marine A/S, Oslo die Reederei Color Line.

Als kurz darauf auch noch die Skagerrakdivision der Fred. Olsen Lines, die sich im Besitz der Partrederiet Ganger Rolf & Bonheur befand, übernommen wurde, hatte sich Color Line endgültig den Platz unter den Großreedereien Nordeuropas gesichert. Die Reederei vereinte fast alle wichtigen Fährverbindungen zwischen dem europäischen Kontinent, England und Norwegen unter einem Dach und ist heute aus der Fährschiffahrt im skandinavischen Raum nicht mehr wegzudenken. Mit Color Line leben auch die traditionsreichen Fährverbindungen der Kristiansands D/S, Fred. Olsen Lines und Jens Meinich weiter, die vor nunmehr 125 Jahren ihren Anfang nahmen.

Als es im Sommer 1990 zur Übernahme der beteiligten Reedereien der Kosmos A/S durch den norwegischen Konzern Skaugen Marine A/S, Oslo kam, gehörten zur Norway Line die Fährverbindungen von Bergen über Stavanger nach Newcastle, Amsterdam und Esbjerg mit den Fährschiffen VENUS (9017 BRT, Bj.1974) und JUPITER (9499 BRT, Bj.1966) sowie die Fährverbindung Oslo-Kiel der Jahre Line mit den Fährschiffen KRONPRINS HARALD (31122 BRT, Bj.1987) und PRINSESSE RAGNHILD (16331 BRT, Bj.1981). Von der Route Horten-Moss und den zwei dort verkehrenden Fährschiffen

hatte sich die Kosmos A/S bereits im Jahr zuvor getrennt.

Bei den Feierlichkeiten zur Reedereigründung am 14. September 1990 wurde die neue Reederei durch Frau Annette Skaugen offiziell auf den Namen „Color Line“ getauft und der Presse das neue Konzept vorgestellt. Richtungsweisend sollte der Komfort auf allen Verbindungen vom europäischen Kontinent nach Norwegen im Sinne des Kunden erhöht werden und ein erweiterter Service der gehobenen Extraklasse angeboten werden, um den Fährschiffen ein gewisses Flair auch als Kurzkreuzfahrer im

Rahmen des eigentlichen Fährdienstes zu geben. Auf gleichem Wege wollte man sich von einigen Fährverbindungen trennen, um die verbliebenen Strecken in der Skagerakdivision attraktiver und gefestigter zu gestalten. Rechtzeitig zu den Feierlichkeiten wurde als erstes Schiff die VENUS mit den neuen Reedereifarben versehen und zeigte sich bereits anlässlich der Gründungsfeier am 14. September im blauen Kleid zu einer Präsentationsfahrt im Oslofjord.

Und so eilig, wie es die neue Reederei hatte ihr neues Profil der Öffentlichkeit zu präsentieren, so schnell trennte sie sich auch

Die Flotte der Color Line A/S nach ihrer Gründung im Oktober 1990

Name	gebaut als	Bauj.	BRT (BRZ)	Länge	Breite	Tiefgang	Pkw	Lkw	Pass.
in der Skagerrakdivision									
SKAGEN	BORGEN	1975	5330 7570	130,21	19,77	4,95	435		1800
JUPITER	BOLERO	1973	11344 11675	141,46	21,92	7,01	240	10	1600
CHRISTIAN IV	OLAU BRITANNIA	1982	14985 21699	153,40	28,20	5,82	550	110	1500
im Norwegen- Englandverkehr									
VENUS	PRINSESSAN BIRGITTA	1974	9017 13286	152,41	20,05	5,62	300	28	1040
im Liniendienst Kiel- Oslo									
PRINSESSE RAGNHILD		1981	16331(35438)	170,01	24,36	5,80	603	51	896
KRONPRINS HARALD		1987	31914	166,30	28,41	6,50	700	54	1432

von dem ersten Fährschiff. Die Fährverbindung Esbjerg - Stavanger - Bergen wurde mit der Übernahme der Noway Line eingestellt und das dort eingesetzte Fährschiff JUPITER (ex. BLACK WATCH) an die griechische Reederei Marlines verkauft. Die Linien nach Amsterdam und Newcastle wurden bis Ende 1990 weiterhin mit der VENUS bedient.

Auch auf der Linie Kiel - Oslo gab es kleinere Veränderungen. Dort wurden, neben der neuen Bemalung der Fähren, das bis dahin übliche zwei-Klassen-System abgeschafft wofür die Schiffe entsprechend umgebaut werden mußten.

Übernahme der Skagerrakdivision der Fred. Olsen Lines

Im Dezember 1990 platzte dann die "Bombe", die Color Line endgültig in die Riege der skandinavischen Großreedereien schoß: der Reedereivorstand gab überraschend die Übernahme der Skagerrakdivision der Fred. Olsen Lines bekannt, die sich im Besitz der Partrederiet Ganger Rolf & Bonheur (Mgr. Fred. Olsen) befand.

Übernommen wurden die Routen Hirtshals-Kristiansand und Hirtshals-Oslo mit dem Fährschiff BAYARD, die Routen Hirtshals-Bergen-Stavanger und Newcastle-Bergen-Maloy-Molde-Alesund mit dem Fährschiff BOLERO, sowie von der Partrederiet "Borgen" das Fährschiff BORGEN.

Das Fährschiff BRAEMAR auf der Linie Hirtshals - Oslo gehörte nicht zu dem von Color Line übernommenen Paket. Die BRAEMAR war nämlich bereits im Juni 1990 an Rigorous Shipping Co., Limassol übertragen worden und stand somit nicht zum Verkauf. Bei der Reederei handelte es sich zwar ebenfalls um eine Gesellschaft unter der Kontrolle des Managers Fred. Olsen, doch war das Fähr-

schiff ab 4. Januar 1991 für eine Charter an Baltic Shipping Co., Leningrad vorgesehen. Es sollte als Ersatz für die ILICH zwischen Stockholm und Leningrad in Fahrt kommen, um dieses Schiff für eine neue Fährverbindung zwischen Leningrad und Kiel freizumachen. Nachdem die Reederei aber in erhebliche finanzielle Schwierigkeiten geriet, nahm man bei Fred. Olsen vorerst von der Charter Abstand und legte die BRAEMAR in Hamburg auf. Die vorgesehene Umbenennung in BALTICA fand dann auch nicht mehr statt.

nach Sankt Petersburg und zurück und das sogar anfangs recht erfolgreich. Ab 22. Februar 1992 wurde außerdem der südlich von Stockholm gelegene Hafen Nynäshamn angelaufen. Im Januar 1996 begannen dann die finanziellen Probleme des Charterers und das Anlaufen von Nynäshamn wurde eingestellt. Wenig später, am 22. März 1996 mußte auch der Sankt Petersburg-Kiel Dienst beendet werden und das Schiff wurde an die Eigentümer Fred. Olsen & Co. zurückgegeben. Für kurze Zeit wurde sie in ANNA K umbenannt und in Limassol registriert, im Juni 1996 wechselte die Fähre dann als RE-

GINA BALTICA zur schwedisch/estnischen E-Line (Estline) und wurde für Empremare Shipping Co. Ltd. in Tallinn eingetragen. Eingesetzt wird sie seit dem 28. Juni 1996 zwischen Tallinn und Stockholm.

Neue Namen für die Skagerrakfähren

Am 15.12.1990 wurden die BAYARD, BOLERO und BORGEN für Color Line registriert und er-

hielten wenig später auch neue Namen. Das war nötig geworden, weil die Reederei Ganger Rolf & Bonheur, die weiterhin unter dem Management der Fred. Olsen & Co mit zahlreichen RoRo-Schiffen aktiv blieb, die alten Namen für ihre eigenen Frachtfähren beanspruchte. Schiffsnamen mit dem Anfangsbuchstaben „B“ haben eine lange Tradition in der Reederei, was ein Blick in die Vergangenheit deutlich macht. Sieht man einmal von der angekauften AFRICAN ab, die 1906 als SOVEREIGN für A/S Ganger Rolf zwischen Oslo, Kristiansand und Newcastle in Fahrt kam, folgten seitdem ständig Schiffsnamen mit "B". Die Color Line A/S, Oslo war also gefordert, neue Namen für ihre



Die 1982 als OLAU BRITANNIA gebaute CHRISTIAN IV im August 1997 einlaufend Hirtshals. Foto: Frank Lose

Erst als die Baltic Shipping Co. mit finanzieller Unterstützung des Effjohn Konzerns die Reederei Baltic Express Line ins Leben rief, konnte die BRAEMAR im Juni 1991 dann schließlich doch die Charter aufnehmen. Sie kam allerdings nicht, wie ursprünglich vorgesehen von Stockholm sondern statt dessen von Kiel aus nach Sankt Petersburg zum Einsatz, wie das ehemalige Leningrad seit kurzem wieder hieß. Unter dem Namen ANNA KARENINA mit dem neuen Heimathafen Sankt Petersburg war das Schiff das erste der Baltic Shipping Co. mit der neuen Schornsteinmarke der Reederei und ging am 12. Juli 1991 in Dienst. Die ANNA KARENINA fuhr fortan zweimal wöchentlich von Kiel



Die COLOR FESTIVAL verläßt Hirtshals mit Kurs Oslo. Foto: Klaus Bombel

Passagierfähren zu finden und man besann sich auf die Tradition der damaligen Kristiansands D/S. So kamen die Namen CHRISTIAN IV, SKAGEN und SKAGERAK ins Gespräch. Doch von dem letzten Namen nahm man schon bald wieder Abstand - es kamen doch zu schlechte Erinnerungen an die beiden Vorgänger mit demselben Namen durch. So versank die erste SKAGERAK am 20. Januar 1944 nach einem Fliegerangriff in der Nordsee und die zweite nach einem Sturm am 7. September 1967 vor der dänischen Küste. Vielleicht ist es „Seemannsgarn“ oder Aberglaube, vielleicht ehrfürchtige Erinnerungen an die vergangenen Verluste, aber es sollte und es wird auch in Zukunft kein weiteres norwegisches Fährschiff mit Namen SKAGERAK mehr geben.

So bekam die BAYARD den Namen CHRISTIAN IV, die BORGEN wurde zur SKAGEN und der BOLERO gab man den Namen des erst drei Monate zuvor verkauften zweiten Schiffes der ehemaligen Norway Line, JUPITER. Nacheinander wurden nun alle drei Fähren in den Wintermonaten 1990 / 91 für kurze Zeit aus dem Liniendienst genommen und in die Werft verholt. Neben einer kompletten Generalüberholung, bei der auch der Sicherheitsstandard sowie die Passagiereinrichtungen auf einen ungewohnt hohen Standard gebracht wurden, bekamen auch alle den dunkelblauen Rumpfanstrich der Color Line und kehrten zu Beginn des Jahres 1991 wieder auf ihren jetzt teilweise veränderten Liniendienst im Skagerak zurück.

Umstrukturierung der Fährlinien

Für die SKAGEN änderte sich in der Zeit der Umstrukturierung nichts. Sie verblieb auch weiterhin als kombinierte RoRo- Eisenbahnfähre auf ihrer Stammroute zwischen Hirtshals und Kristiansand. Da die BRAEMAR anderweitig verkauft worden war, mußte die Verbindung zwischen Hirtshals und Oslo ab Januar 1991 neu besetzt werden. Und so wurde zunächst der Liniendienst der CHRIS-

STIAN IV zwischen Kristiansand über Hirtshals weiter bis zur norwegischen Hauptstadt Oslo verlängert, die immer zu den Wochenenden angelaufen wurde.

Ein weiterer Punkt für Umstrukturierungen waren die Fährverbindungen zwischen England und Norwegen. Da sich nun zwei ehemalige Konkurrenzlinien zwischen Newcastle und Bergen bzw. Stavanger im Besitz der Color Line befanden, konnte man hier jetzt ein Schiff einsparen. Dazu wurde als erstes das Kurzkreuzfahrtprogramm der ehemaligen BOLERO zwischen Newcastle, Bergen, Måløy, Molde und Ålesund ersatzlos gestrichen. Weiterhin beendete man die Linie Amsterdam-Stavanger-Bergen.

Die JUPITER sollte nun die Verbindung Stavanger - Bergen - Newcastle übernehmen und die VENUS stattdessen auf die Routen Stavanger - Bergen - Hirtshals und Hirtshals - Kristiansand wechseln. Die JUPITER nahm auch tatsächlich den Fährverkehr nach Newcastle auf, doch als sich die VENUS bei einem Probeanlegen in Hirtshals wenige Tage vor Aufnahme des Fährdienstes nach Kristiansand als ungeeignet für den engen Hafen von Hirtshals herausstellte, wurden beide Schiffe kurzfristig wieder ausgetauscht.



Vom 1. Mai bis 30. September 1994 fuhr die JUPITER für die finnische Viking Line zwischen Naantali, Mariehamn und Kapellskär. Foto: Frank Heine

Aber auch diese Verteilung war nicht von Dauer, denn wenige Monate später wurde die Direktverbindung zwischen Dänemark und der alten norwegischen Hansestadt Bergen eingestellt, sodaß die JUPITER nun ständig im Skagerak blieb (Anmerkung: Die Schiffe der Color Line A/S außerhalb der Skagerakdivision werden in einem gesonderten Teil beschrieben, daher wird auch auf die VENUS und ihre Folgeschiffe hier nicht näher eingegangen).

In den folgenden Jahren zeigten sich kaum Veränderungen in der noch jungen Geschichte der Color Line A/S, Oslo. Die Fährverbindungen nach Newcastle sowie die Linienfahrt von Kiel nach Oslo wurden finanziell gefestigt. Die beiden Routen Hirtshals- Kristiansand und Hirtshals- Oslo wurden fortan kontinuierlich mit drei Schiffen bedient. Die SKAGEN verblieb stetig auf der Kurzstreckenroute Hirtshals- Kristiansand und wurde saisonbedingt entweder von der CHRISTIAN IV oder aber von der JUPITER unterstützt. An verkehrsreichen Tagen, speziell in den Sommermonaten kamen alle drei Schiffe auf der Hirtshals - Kristiansand Route zum Einsatz, wobei die eingesetzte Oslofähre ihren Liniendienst von der norwegischen Hauptstadt über Hirtshals nach Kristiansand verlängerte.

Erste Veränderungen bei Color Line

Mit Beendigung der Sommersaison 1993 - Color Line war längst zum wichtigsten Bestandteil im Norwegenverkehr geworden - führten die Erfolge, nicht zuletzt durch die hervorragende Geschäftspolitik zur ersten Erweiterung der Schiffsflotte. Die bis zu diesem Zeitpunkt eingesetzte JUPITER entsprach nicht mehr den Vorstellungen einer zeitgemäßen Passagier- und Autobeförderung. Speziell im skandinavischen Raum war der Anspruch auf Luxus von Seiten der Kunden sehr hoch gesteckt und um diesen und auch der Wirtschaftlichkeit Rechnung zu tragen mußte die Jupiter früher oder später durch ein neues Schiff ersetzt werden. Und so sicherte sich Color Line im September 1993 zunächst die Kaufoption auf das schwedische Fährschiff SILJA KARNEVAL.



Im Januar 1999 liegt die SEMINOLE EMPRESS noch immer im dänischen Fredericia auf. Foto: Klaus Hauke

Die SILJA KARNEVAL entstand 1985 als SVEA auf der Werft O/Y Wärtsilä AB in Helsinki für Johnson Line AB, Stockholm. Die mit 33818 BRT vermessene Fähre schwamm am 28.9.1984 zum ersten Mal im Baudock auf und kam nach Ablieferung am 7. Mai 1985 erstmals zwischen Stockholm, Mariehamn und Turku für Silja Line zum Einsatz. Bis 1992 verblieb die 168,03 Meter lange Fähre im Dienst und erhielt nach Modernisierungsmaßnahmen im März und April 1992 bei der Lloyd Werft GmbH in Bremerhaven den Namen SILJA KARNEVAL. Anschließend kehrte das Schiff noch einmal für fast zwei Jahre auf ihre angestammten Route in der Ostsee zurück.

Im November 1993 erwarb Color Line die SILJA KARNEVAL für 481 Millionen Finnmark mit Lieferung April 1994. Nach der letzten Überfahrt am 31.3.94 zwischen Stockholm und Turku verholte die SILJA KARNEVAL nach Göteborg, wo sie zwei Tage später bei der Cityvarvet zum Umbau eingedockt wurde. Hier erfolgte noch am selben Tag die Übergabe an Color Line. Nach erfolgten Umbauarbeiten wurde das Schiff am 6. April 1994 von Mrs. Nina Skaugen auf den Namen COLOR FESTIVAL getauft und wenig später nach Oslo verlegt. Zeitgleich mit der Jungfernfahrt der COLOR FESTIVAL am 19. April 1994 zwischen Oslo und Hirtshals verabschiedete sich die JUPITER aus dem Fahrplan der Color Line. Nach einer kurzen Werftliegezeit ging sie in Charter an die finnische SF-Line AB, Mariehamn und versah in der Zeit vom 1. Mai bis zum 30. September 1994 den Liniendienst zwischen Kapellskär, Naantali und Mariehamn. Etwas abenteuerlich war der Anstrich des Schiffes in dieser Zeit: die JUPITER erhielt für die Charter das Logo und die Aufschrift der Viking Line, allerdings mit weißem Schornstein und blauem Rumpf.

Ausflug in die Karibik

Nach Beendigung des Liniendienstes für Viking Line und einer weiteren Werftliegezeit in Kristiansand erhielt die JUPITER am 5.11.1994 den Namen CRUCERO EXPRESS und wechselte nun in Charter an die Promotara de Navigation (Crucero Express S.A.), Nassau. Die Reederei wollte mit dem Charterschiff einen Fährdienst in der Karibik eröffnen und so trat die CRUCERO EXPRESS wenig später ihre Überführungsreise vom norwegischen Hafen Haugesund nach Kolumbien an. Ab dem 2.12.1994 kam das Schiff auf der Verbindung zwischen Cartagena (Kolumbien) und Cristobal (Panama) zum Einsatz (siehe dazu auch FERRIES 4/95, Seite 40 und 4/96, Seite 35) und blieb mehr als eineinhalb Jahre auf dieser Route. Allerdings hatte der Fährdienst, der eigentlich mehr ein Kurzkreuzfahrtprogramm war, mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen, bis er schließlich mangels ausreichender Auslastung am 18. September 1996 eingestellt und der Chartervertrag der CRUCERO EXPRESS vorzeitig gekündigt werden mußte.

Ein neuer Charterer fand sich aber schnell in Gestalt der in Kingston auf Jamaica ansässigen Reederei Empress Cruise Line Ltd. Diese Gesellschaft suchte für ihren neu zu eröffnenden Fährdienst zwischen Tampa (Florida) und Puerto Calicia (Mexico) ein passendes Schiff. Zwar hatte die Reederei im Juli 1996 die dänische Fähre WINSTON CHURCHILL für eben diese Route erworben, doch befand sich das Schiff nach einem Brand nach wie vor in Reparatur in Norwegen. So wurde also im Oktober die Charter der CRUCERO EXPRESS übernommen, das Schiff in SEMINOLE EMPRESS umbenannt und nach St. Petersburg in Florida überführt um dort für den neuen Dienst vorbereitet zu werden. Der Termin zur Aufnahme des Fährdienstes wurde aber immer wieder ver-

schoben, man hörte von finanziellen Schwierigkeiten der Reederei und so blieb die SEMINOLE EMPRESS zusammen mit den anderen Schiffen der Reederei in St. Petersburg aufgelegt (siehe FERRIES 2/97, Seite 37). Am 14. Februar 1997 konnte die SEMINOLE EMPRESS dann erstmals auf der Tampa-Puerto Calicia Route eingesetzt werden. Vorher waren noch Umbauten im Bereich der achteren Aufbauten vorgenommen worden um die Pasagierdecks in dem Bereich zu erweitern. Doch schon bald nach Aufnahme des Fährverkehrs mußte Empress Cruises Line Ltd. Konkurs anmelden und die SEMINOLE EMPRESS stellte zum 18. September 1997 den Liniendienst wieder ein. Sie wurde erneut nach St. Petersburg/Florida verholt und blieb dort bis Juni 1998 aufgelegt. Dann wurde sie von Color Line nach Europa zurückbeordert und im dänischen Hafen Fredericia aufgelegt.

Color Line strebt nach dem Monopol im Skagerrak

Mit der Indienstellung der COLOR FESTIVAL im April 1994 und dem daraus resultierenden Ausscheiden der JUPITER aus dem Fahrplan der Color Line, wechselte die CHRISTIAN IV neben der SKAGEN ganzjährig auf die Verbindung zwischen Hirtshals und Kristiansand, während der Neueinkauf COLOR FESTIVAL mit einer Ausnahme ausschließlich die Verbindung zwischen Hirtshals und Oslo bediente. Diese einzige Ausnahme war eine Sylvesterkreuzfahrt am 30.12.1994, die um 19.30 Uhr in Oslo startete und nicht wie gewohnt nach Hirtshals, sondern nach Aarhus führte.

Ende des Jahres 1994 versuchte die Skaugen Marine A/S, Oslo ihre angestrebte Monopolstellung im Norwegenverkehr endlich zu erreichen. Einmal mehr stand die Verbindung Larvik-Frederikshavn zur Debatte, die nun durch eine geplante Fusion übernommen und im Rahmen der Color Line A/S vermarktet werden sollte. Doch verweigerte die Larvik Line, die seit Juni 1994 nach einem Zusammenschluß mit der norwegischen Scandi Line A/S, Sandefjord dem Management der Vard A/S, Oslo unterlag, eine Zusammenarbeit. Die geplante Fusion zwischen Color Line und der Larvik Scandi Line mußte am 27. Januar 1995 kurzfristig gestoppt werden. Kurz nach Veröffentlichung der Fusionspläne erschien mit Olav Nils Sund, ein bisher in Schifffahrtskreisen unbekannter norwegischer Investor, der 44,5 % der Larvik Scandi Line Aktien erworben hatte und gleichzeitig seine Zustimmung zur Fusion mit der Color Line A/S verweigerte. Mit der Fusion hätte die vergrößerte Color Line einen Marktanteil von 65 % im Fährverkehr über das Skagerrak erreicht.

Nachdem die Übernahme bzw. die Fusion mit der Larvik Scandi Line A/S gescheitert war, nahm Color Line Kontakt mit der Rutelaget Askøy-Bergen A/S in Bergen auf. Dieser Reederei gehört die im Juni 1993 gegründete Fjord Line A/S in Bergen, die mit



Im Juni 1996 verläßt die SEACAT NORGE Göteborg zu einer Überfahrt nach Frederikshavn. Foto: Frank Lose

dem Fährschiff BERGEN (16552 BRZ, Bj.1993) die Linie Hanstholm - Egersund - Stavanger - Bergen befährt. Diese Direktverbindung zwischen Dänemark und Westnorwegen - war sie doch in all den Jahren von fast allen Investoren vernachlässigt worden und hatte mit der Gründung von Fjord Line eine ganz neue Bedeutung gefunden - wollte Color Line gerne in eigenen Händen wissen. Doch auch hier reichte es nicht für eine Übernahme. Lediglich einen Anteil von 15 % konnte Color Line am 3.10.1995 von der aufstrebenden Fjord Line erwerben.

Doch damit war der Kooperationswille der Color Line noch längst nicht erschöpft, denn im Frühjahr 1996 beschloß man eine Zusammenarbeit mit der Reederei SeaCat, die seit Mai 1993 mit dem Katamaran SEACATAMARAN DANMARK (3.003 GT/Bj. 1992) ex HOVERSPED BOULOGNE-93 eine Schnellverbindung zwischen Frederikshavn und Göteborg in direkter Konkurrenz zu Stena Line betrieb. Die beiden Reedereien einigten sich auf den Einsatz eines zweiten Katamarans, auf die Eröffnung einer zweiten Linie von Frederikshavn nach Langesund und auf die direkte Vermarktung unter dem Namen Color SeaCat. Es ist wohl nicht so weit hergeholt, daß Color Line mit der Eröffnung einer Konkurrenzlinie zur Larvik Line den Unmut über die gescheiterten Übernahme deutlich zum Ausdruck brachte. Auf jeden Fall kam als zweites Schiff die SEACAT NORGE (3.003 GT/Bj. 1991) ex SEACAT ISLE OF MAN-96 ex SEACAT BOULOGNE-94 ex HOVERSPED FRANCE-92 ex SARDEGNA EXPRESS-92 ex HOVERSPED FRANCE-92 neben der inzwischen umbenannten SEACAT DANMARK zum Einsatz. Beide Schiffe verkehrten vom 1. Mai an ein bis zweimal täglich abwechselnd zwischen Frederikshavn und Langesund und den Rest des Tages zwischen Frederikshavn und Göteborg. Stena Line war von der Color Line Beteiligung an der Konkurrenzlinie auf der eigenen Stammroute offensichtlich so begeistert, daß umgehend die Eröffnung einer Highspeed Verbindung von Stena Line zwischen Hirtshals und Kristiansand angekündigt wurde. Da aber kein geeignetes Schiff zur Verfügung stand (zunächst sollte die STENA PEGASUS eingesetzt werden, die aber

zwischen Newhaven und Dieppe gebraucht wurde) und im Hafen von Hirtshals auch kein Platz für einen weiteren Anleger vorhanden war, kam das ganze Vorhaben über die Ankündigung nicht hinaus. Aber auch Color Line blieb nicht lange in dem Gemeinschaftsdienst mit SeaCat, denn im Spätsommer 1996 gab es plötzlich eine ganz andere Situation im Skagerrak.

Color Line übernimmt Larvik Line

Im September 1996 zeichnete sich eine überraschende Wende im Fährverkehr nach Norwegen ab. Einmal mehr nahm der Skaugenkonzern Kontakt mit dem Mitkonkurrenten Larvik Scandi Line A/S, Oslo/

sowie die Übernahme der Fähranleger in den Häfen Larvik, Frederikshavn, Moss und Skagen. Ein weiterer Bestandteil des Vertrages war, die 1981 gebaute PETER WESSEL für acht Jahre mit Kaufoption in Charter zu nehmen, wobei die jährliche Charterrate für das Schiff mit 70 Mio. NKR beziffert wurde. Außerdem mußte auch der bereits für das Jahr 1997 abgeschlossene Chartervertrag einer Monohull-Fähre vom Basistyp „Alhambra“ übernommen werden. Das Schiff war für die Linie Larvik - Skagen im Sommer 1997 vorgesehen, wo im Jahr zuvor noch das Monohull ALBAYZIN gefahren war.

Mit der Übernahme der Aktivitäten der Reederei und des Fährschiffes PETER WESSEL trat die Larvik - Frederikshavnferjen A/S, Oslo nach fast sechzig Jahren aktiver Fährschiffahrt endgültig von der Fährschiffahrtsszene ab und mußte dem übermächtigen Newcomer Color Line fast widerstandslos das Fahrwasser zwischen Dänemark und Norwegen überlassen.

Wie bereits erwähnt hatte die Übernahme von Larvik Line noch andere Folgen, denn plötzlich hatte Color Line kein Interesse mehr an dem Gemeinschaftsdienst mit SeaCat - man wollte sich ja auf seiner neuen Route keine Konkurrenz machen - und so wurde die Zusammenarbeit der beiden Reedereien zum Ablauf des Jahres 1996 wieder eingestellt. Die SEACAT NORGE wurde abgezogen und die Linie Frederikshavn - Langesund zum 30. September 1996 eingestellt. Die SEACAT NORGE wurde in SEACAT ISLE



Im Sommer im Skagerrak, im Winter auf dem Rio de la Plata in Südamerika. Die SILVIA ANA L auslaufend Hirtshals mit Ziel Kristiansand. Foto: Klaus Bombel

Larvik auf um eine Übernahme der Fährverbindung Larvik-Frederikshavn auszuhandeln. Und zur Überraschung aller trennte sich der Mutterkonzern Vard A/S, Oslo nun doch von ihrer Fährverbindung Frederikshavn - Larvik - Moss mit dem Fährschiff PETER WESSEL ex. WASA STAR -84 (29706 GT, Bj.1981) und der High-Speed-Verbindung Larvik - Skagen.

Für umgerechnet 117 Mio. DM wechselte der erfolgreiche Fährbetrieb der geschichtsträchtigen Larvik Line überraschend, aber doch nicht ganz unerwartet, zum 1. Oktober 1996 den Besitzer. Der Kaufpreis beinhaltete zunächst die Rechte auf die Fährverbindungen,

OF MAN umbenannt und wieder in den England-Diensten von SeaContainers eingesetzt.

High-Speed mit Color Line Express

Nach Übernahme der Larvik Line Aktivitäten wollte Color Line dann 1997 deren gelungenen Einstand auf der Larvik - Skagen Route mit einer Monohull-Schnellfähre fortsetzen, zumal ja auch der bestehende Chartervertrag mit der argentinischen Reederei Buquebus übernommen werden mußte. Bei dem gecharterten Schiff handelte es sich um das erst im November 1996 abgelieferte Fähr-



Die PETER WESSEL verläßt Frederikshavn mit Kurs Larvik, in der Nebensaison läuft das Schiff zusätzlich Moss am Osloffjord an.
Foto: Frank Lose

schiff SILVIA ANA (7500 GT). Diese High-speed-Fähre entstand bei der spanischen Werft Empresa Nacional Bazan in Cadiz für die Reederei Los Cipreses S. A., Montevideo (Mgr. Buquebus S.A., Montevideo) und war eine vergrößerte Version der ALBAYZIN, die im Sommer 1996 die Linie Larvik - Skagen bediente. Die SILVIA ANA ist 125 Meter lang, 18,70 Meter breit und kann 1250 Passagiere befördern. Zusätzlich können auf zwei Auto-decks 244 Personenwagen sowie 4 Reisebusse verladen werden. Ausgestattet mit sechs Caterpillar Dieselmotoren mit zusammen 33.900 kW erreicht dieser Monohull Typ eine Höchstgeschwindigkeit von 40 Knoten und in der Linienfahrt eine Reisegeschwindigkeit von 38 Knoten.

In den ersten Monaten vom November 1996 bis März 1997 kam die SILVIA ANA für ihren Auftraggeber und Eigentümer auf dem Rio de la Plata zwischen Buenos Aires (Argentinien) und Piriapolis (Uruguay) zum Einsatz und wechselte dann in Charter an Color Line. Unter Regie des norwegischen Charterers sollte der Neubau fahrplanmäßig auf der Verbindung zwischen Larvik und Skagen zum Einsatz kommen, um die Bedingungen des Chartervertrages mit der Larvik Line zu erfüllen. Der Chartervertrag wurde seinerzeit übrigens bis zum Jahr 2003 abgeschlossen und wird das Schiff in dieser Zeit für jeweils sechs Monate nach Nordeuropa bringen. Mit der Ankunft in Nordeuropa führte die SILVIA ANA auf einmal den Zusatz "L" im Namen, den sie vorher nicht hatte. Woran man bei der großzügigen Schätzung der möglichen Beförderungszahlen durch ein größeres Schiff bei Larvik Line bei dem Abschluß des Chartervertrages offensichtlich nicht gedacht hatte, war daß der Hafen von

Skagen nur für Schiffe bis maximal 115 Meter Länge zugelassen ist. Und damit erwies sich die SILVIA ANA L mit ihrer Länge von 125 Metern als eindeutig zu groß für den Hafen von Skagen. So mußte man bei Color Line kurzfristig umdisponieren. Der geplante Einsatz der SILVIA ANA L auf der Route Skagen-Larvik wurde verworfen und die Schnellfähre übernahm ab dem 21. April 1997 die renommierte Linienfahrt zwischen Hirtshals und Kristiansand.

Für die Schnellverbindung zwischen Larvik und Skagen mußte nun auf dem Chartermarkt eine zusätzliche Highspeedfähre gefunden werden. So wurde von der Ocean Bridge Investment, Brindisi (Mgr.: Xanthopoulos & Papazoglou S.A., Piräus) die PEGASUS TWO eingechartert.

Die PEGASUS TWO lief am 27. Februar 1997 bei der italienischen Werft Fincantieri Naval Division Riva Trigoso in Riva Trigoso von Stapel, hat eine Länge von 95 Metern und eine Breite von 16 Metern. Das Schiff ist für den Transport von 600 Passagieren und 173 Personenwagen ausgelegt. Ausgestattet mit vier MTU- Dieseln erreicht die PEGASUS TWO bei einer Motorenleistung von 23.500 kW eine Höchstgeschwindigkeit von 36 Knoten.

Doch die PEGASUS TWO, die fahrplanmäßig zum Pfingstwochenende 1997 zwischen Larvik und Skagen zum Einsatz kommen sollte und auch schon im Fahrplan der Color Line aufgeführt war, lag zu dem Zeitpunkt leider immer noch bei ihrer Bauwerft in Riva Trigoso. Technische Probleme und Nachbesserungsarbeiten verzögerten eine planmäßige Ablieferung des Schiffes und so mußten alle Vorausbuchungen auf der Verbindung Larvik - Skagen auf unbestimmte

Zeit storniert werden. Alle Reisende, die bis zum 8. Juli 1997 diese Verbindung gebucht hatten, wurden sicherheitshalber auf die Verbindung Larvik - Frederikshavn, natürlich mit kundenfreundlichen Sondertarifen, mit der PETER WESSEL umgebucht.

Doch schon im Juni - verspätet, aber noch akzeptabel - traf die PEGASUS TWO im Skagerrak ein und konnte zum 12. Juni 1997 den Liniendienst zwischen Larvik und Skagen aufnehmen. Auf dieser reinen Sommerverbindung verblieb die PEGASUS TWO bis zum 5. Oktober 1997 und wurde dann während der Wintermonate in Sandefjord aufgelegt.

Weitere Veränderungen im Fährverkehr

Mit Beginn des Jahres 1997 zeigten sich auch geringe Veränderungen im Fahrplan der beiden konventionellen Autofähren SKAGEN und CHRISTIAN IV. Zunächst wurde die CHRISTIAN IV in der Zeit vom 2. Januar bis zum 19. Januar aus der Linienfahrt zwischen Hirtshals und Kristiansand genommen und zur fälligen Generalüberholung eingedockt. In diesen ersten Wochen des Jahres versah nur die SKAGEN mit zwei täglichen Abfahrten in beiden Richtungen den Fährdienst. Nachdem die CHRISTIAN IV wieder in der Linienfahrt eingebracht werden konnte, wechselte die SKAGEN erstmals auf die neue Verbindung zwischen Hirtshals und dem norwegischen Hafen Moss in der Region Østfold. Diese siebenstündige Überfahrt unternahm die SKAGEN immer zur Wochenmitte von Montag bis Donnerstag und kehrte zu den Wochenenden wieder auf die Strecke zwischen Hirtshals und Kristiansand zurück. Mit dem Wechsel zum Sommerfahr-

plan und der unerwarteten Unterstützung der Schnellfähre SILVIA ANA I am 21. April 1997 verblieb die SKAGEN zunächst ständig auf der Moss- Verbindung, die allerdings nicht sehr erfolgreich war. Eine Direktverbindung von Hirtshals nach Larvik mit der SKAGEN wäre sicherlich besser zu vermarkten gewesen, aber man wollte mit der eigenen PETER WESSEL auf der Linie Frederikshavn - Larvik nicht unbedingt in Konkurrenz treten. Mit dem Ausscheiden der SILVIA ANA I zum 21. September 1997 nahm alles wieder seinen gewohnten Lauf. Bis zum Jahresende pendelten die beiden Regelfähren SKAGEN und CHRISTIAN IV wie gewohnt zwischen Hirtshals und Kristiansand, während die SKAGEN, wie auch schon in der Vorsaison immer zur Wochenmitte zusätzlich nach Moss auslief.

Das Jahr 1998 gestaltete sich ähnlich. Die SILVIA ANA I konnte zum 20. April 1998 wieder in Fahrt gebracht werden und löste die SKAGEN auf der Kristiansand-Route ab, die dann wieder bis zum Ende der Hauptsaison am 20. September die Route nach Moss versah. Ebenso wurde das Monohull PEGASUS TWO zum 1. Mai 1998 reaktiviert und ein weiteres Mal auf der Linienfahrt zwischen Larvik und Skagen eingesetzt werden, auf der sie bis zum Ende der Sommersaison am 20. September 1998

verblieb. Eine Verlängerung des Chartervertrages, der zum 30. April 1999 ausläuft, wird von Color Line nicht angestrebt, da sich die PEGASUS TWO als sehr stör anfällig herausstellte und in den vergangenen Monaten des öfteren durch kleine Pannen und Störungen auffiel.

Mit Color Line in das Jahr 2000

Nachdem sich in den letzten zwei Jahren im Fährverkehr der Color Line A/S kaum etwas Außergewöhnliches ereignete, endete das Jahr 1998 doch mit einer, in Schifffahrtskreisen überraschenden Meldung. Mit Wirkung zum 1. Dezember 1998 trennte sich die Reederei zunächst von ihrer Fährverbindung Bergen- Haugesund- Stavanger- Newcastle. Die Fährrechte, einschließlich der Fährterminals in den Häfen, sowie das dort eingesetzte Fährschiff COLOR VIKING (20581 GT, Bj.1975) wurden an den Mitbewerber Fjord Line A/S, Bergen (Mgr.: Bergen Nordhordland Rutelag A/S, Bergen) veräußert. Mit dem Verkauf der Newcastle- Route will sich Color Line in

Zukunft mehr auf die Skagerrakdivision konzentrieren und dort ihre Machtposition im Fährverkehr ausbauen. Im Gegenzug erhielt die Color Line mit Wirkung zum 1. Januar 1999 den Zuspruch für die Übernahme der Scandi Line A/S, Sandefjord, den verbliebenen Rest der ehemaligen Larvik - Scandi Line A/S, Oslo/Sandefjord.

Die Scandi Line bediente in den letzten Jahren die Verbindung zwischen dem schwedischen Strömstad und Sandefjord in Norwegen, auf der die Fährschiffe BOHUS (5696 GT, Bj.1971) und SANDEFJORD (3824 GT, Bj.1965) eingesetzt werden. Beide Schiffe sollen bei ihrer anstehenden Werftliegezeit voraussichtlich den blauen Rumpfanstrich der Color Line erhalten und mit der Steitenaufschrift „Color - Scandi Line“ versehen werden. Weitere Zukunftspläne bestehen darin, daß durch den Wegfall des



Die im italienischen Brindisi registrierte PEGASUS TWO dreht im sehr engen Hafen von Skagen. Foto: Frank Lose

zollfreien Einkaufes in der EU dieser Liniendienst im Sommer 1999 weiter ausgebaut werden soll. Gerüchte dieser Art geistern schon durch die norwegische Presse : sollten beide Schiffe vom Liniendienst abgezogen und durch modernere Tonnage ersetzt werden ? Grund für den möglichen Ausbau der Fährlinie ist die Nichtangehörigkeit Norwegens zur Europäischen Gemeinschaft, was den zollfreien Einkauf im Fährverkehr nach Norwegen auch weiterhin ermöglichen wird. Dafür wären aber, speziell für den Liniendienst Strömstad - Sandefjord modernere Schiffstypen zwingend erforderlich. Wenig verändert zeigt sich der neue Fahrplan des Jahres 1999 : vom 2. bis 17. Januar kam die SKAGEN auf der Verbindung zwischen Hirtshals und Kristiansand zum Einsatz, während sich die CHRISTIAN IV einer Generalüberholung unterziehen mußte. Nach Abschluß der Arbeiten konnte die CHRISTIAN IV wieder auf ihrer Kristiansandroute eingesetzt werden, so daß auch die SKAGEN in die Werft gehen konnte. Zum 25. Januar konnte die SKAGEN wie gewohnt ihre alte Verbindung zwischen

Hirtshals und Moss aufnehmen, die sie immer an den Wochentagen von Montag bis Donnerstag bediente. Zu den Wochenenden wechselte das Schiff dann wie gewohnt auf die Kristiansandroute.

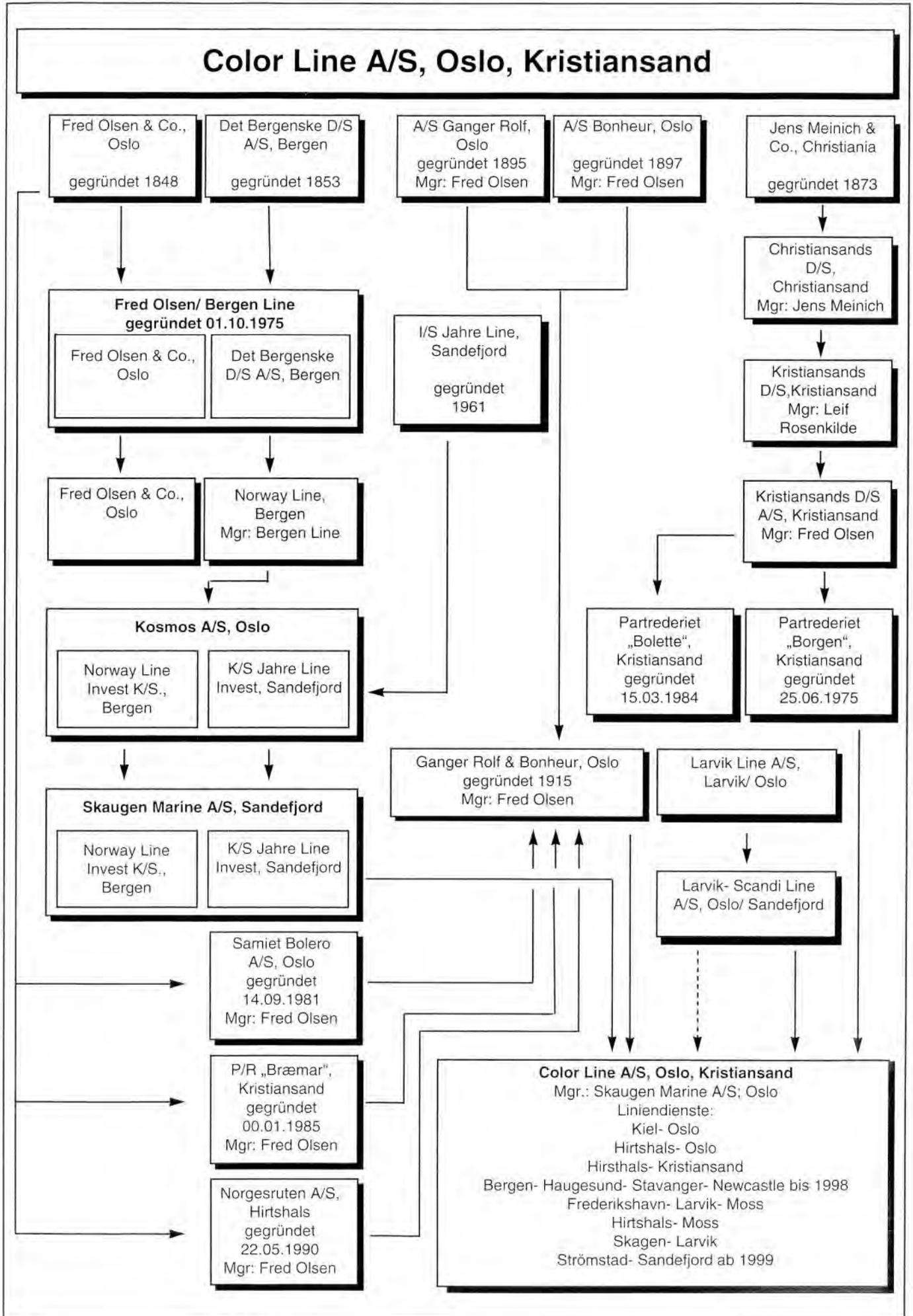
Erst zum 5. April 1999 werden erste Veränderungen zum Tragen kommen. Da die Schnellfährenverbindung zwischen Skagen und Larvik in diesem Jahr nicht mehr aufgenommen wird, wechselt die SKAGEN auf eine neue Route. Neben der PETER WESSEL, aus Frederikshavn wird in der Sommersaison mit der SKAGEN ein zweites Schiff die Häfen Larvik und Moss anlaufen. Ausgangshafen der SKAGEN wird der dänische Hafen Hirtshals sein. Auf der Kristiansandverbindung kommt einmal mehr, neben der konventionellen CHRISTIAN IV, in der Zeit vom 19. April bis zum 19. September, die Schnellfähre SILVIA ANA I. zum Einsatz. Un-

verändert bleibt weiterhin die Überfahrt von Oslo nach Hirtshals, auf der, wie auch in den Jahren zuvor, die COLOR FESTIVAL zum Einsatz kommt. Doch mit Blick in die Zukunft sollte man ein Schiff der Reedereiflotte nicht vergessen. Seit Ende 1998 liegt im norwegischen Hafen Sandefjord die SEMINOLE EMPRESS auf. Vielleicht wird dieses Schiff im Sommer 1999 wieder an Bedeutung gewinnen. Angedacht ist eine ständige Fährverbindung von Hundested in Dänemark

zum norwegischen Hafen Larvik. Bleibt zu hoffen, daß dieser Fährschiffsveteran in der noch jungen Reedereigeschichte der Color Line historische Akzente setzen kann und für die erfolgreiche Entwicklung der Color Line A/S beitragen kann.

Anmerkung : In der dreiteiligen Berichterstattung "100 Jahre Skagerakexpressen" wurden schwerpunktmäßig nur die Fäbren und Reedereien auf den Routen von Hirtshals und Hanstholm nach Arendal, Kristiansand und Oslo behandelt. Alle anderen Schiffe oder Verbindungen waren nicht Thema der Geschichte und wurden somit nur kurz angeschnitten. Es ist geplant, in späteren Ausgaben von FERRIES auch auf diese Fährverbindungen genauer einzugehen.

rechts: Die doch sehr verschachtelten Strukturen von Color Line und deren Vorgängergesellschaften werden in diesem Schaubild leicht deutlich gemacht.



Neue Eisenbahnfähre für Neuseeland

ARATERE

von Frank Lose und Michael Pryce

Die neuseeländische Reederei Interisland Line hat nach vierzehn Jahren wieder einen Neubau in Dienst gestellt. Zum Einsatz kommt das neue Schiff mit dem Namen ARATERE auf der seit 1961 befahrenen Route Wellington-Picton und verbindet damit die nördliche und südliche Hauptinsel Neuseelands. Die Geschichte dieser Fährverbindung wurde bereits in den FERRIES Ausgaben 2/96 + 3/96 ausführlich beschrieben.

Gebaut wurde die ARATERE in der nordspanischen Werft Hijos de J. Barreras S.A. in Gijon (gehört zum spanischen Werftenverbund Astilleros Espanoles) unter der Bau Nummer 1570. Der Neubau lief am 8. September 1998 vom Stapel und wurde im Dezember 1998 abgeliefert. Das mit 12.596 GT vermessene Ro-Pax Eisenbahnfährschiff verfügt über eine Tragfähigkeit von 3.036 tdw und ist 150 Meter lang, die Breite beträgt 20,25 Meter und der Tiefgang liegt bei 5,5 Metern. Angetrieben wird die ARATERE von vier 8-Zyl. Dieselmotoren mit einer Leistung von insgesamt 10.400 kW, die dem Schiff eine Reisegeschwindigkeit von 19,5 Knoten ermöglichen. Sie benötigt daher für die Fahrt über die Cook Strait nur noch drei Stunden und ist damit 20 Minuten schneller als die anderen Fährschiffe. Für rollende Fracht stehen drei Decks zur Verfügung. Auf dem "Tanktop" können 30 PKW geladen werden, das Hauptdeck bietet Platz für 425 Meter Wagons auf vier Gleisen und auf das obere Frachtdeck passen insgesamt 580 Meter LKW-Auflieger. Die Fracht gelangt entweder über die Heckklappe oder über eine Seitenklappe an der Backbordseite an Bord. Innere Rampen verbinden die drei Frachtdecks



Die ARATERE am 19. Januar 1999 in Wellington. Foto: Michael Pryce

und das obere kann außerdem über eine externe Landverbindung erreicht werden. Für die maximal 400 Passagiere stehen zwei Decks mit den üblichen Einrichtungen wie Cafeteria, Restaurant, Kino etc. zur Verfügung. Die ARATERE, als Ersatz für die 1974 in Frankreich gebaute ARATIKA geplant, verließ Gijon am 16. Dezember 1998 und erreichte nach dem Transit des Panama-Kanals und eines weiteren Bunkerstopps in

Papeete am 19. Januar 1999 erstmals Wellington. Ihre erste Fahrt als Frachtfähre machte das Schiff bereits am 27. Januar 1999, wurde aber erst am 30./31. Januar in Picton bzw Wellington vorgestellt und ging am nächsten Tag offiziell in Dienst, zunächst allerdings wieder nur als Frachtfähre. Die Beförderung von Passagieren wurde schließlich nach einer kurzen Eingewöhnungsphase von Schiff und Besatzung aufgenommen.

Neues Schiff für den Samsø-Dienst

KYHOLM

von Jan-Vinther Christensen und Frank Lose

Die dänische Reederei Samsø Linien hatte im letzten Frühjahr die Konzession für die Fährverbindung Kalundborg-Kolby Kås mit Wirkung zum 1. Dezember 1998 erhalten und bestellte daraufhin für diese Linie bei der Ørskovs Christensen Stålsskibsværft in Frederikshavn einen Neubau.

Inzwischen hat das Schiff, eine vergrößerte Version der 1995 in Dienst gestellten VESBORG, die für Scandlines SFDS registrierte HOLGER DANSKE (2779 GT/Bj. 1976) abgelöst, die am 16. Dezember 1998 in Nakskov aufgelegt wurde. Die KYHOLM, so der Name des Neubaus, lief im Juli 1998 als Bau Nummer 205 in Frederikshavn vom Stapel und wurde im Dezember abgeliefert. Das Schiff ist mit 2700 GT vermessen, 69,20 m lang, 14,8 m breit und der Tiefgang beträgt 3,07 m. Ausgestattet mit zwei 6-Zyl. Dieselmotoren mit einer Leistung von 2983 kW er-



Die neue KYHOLM im Januar 1999 in Kalundborg. Foto: Jan-Vinther Christensen

reicht der Neubau eine Geschwindigkeit von 14,5 Knoten und bietet Platz für 450 Passagiere, 168 Lademeter rollende Fracht bzw. 96 PKW. Ihre erste Fahrt führte die KYHOLM am 10. Dezember 1998 von Kalundborg nach Sælvig durch. Ab 19. Februar 1999 wurde dann wieder Kolby Kås zum Anlaufhafen auf Samsø, wo zwischenzeitlich der Anleger für das größere Schiff um-

gebaut worden war. Durch die etwas verspätete Ablieferung der KYHOLM bediente die VESBORG die Kalundborg-Strecke vom 1. bis 9. Dezember 1999.

Im Sommer wird die KYHOLM außerdem die Linie Hov-Sælvig verstärken und Passagieren dann sogar die Möglichkeit bieten von Hov nach Kalundborg zu fahren, allerdings mit einem Zwischenstop auf Samsø.

Neues bei Tor Line

von Frank Lose

Im Rahmen der Umstrukturierung bei DFDS wurde aus Tor Line jetzt DFDS Tor Line. Die Schiffe werden nach und nach den neuen Schriftzug bekommen. Außerdem hat sich durch die Integration der Fred. Olsen North Sea Line einiges geändert.

TOR SELANDIA

Der Neubau von Fincantieri wurde nach Problemen der italienischen Werft nach Fredericia verholt und soll dort fertiggestellt werden. Die Indienstellung war nun für Februar 1999 auf der Göteborg – Immingham Strecke vorgesehen. Die TOR BRITANNIA wurde im Januar 1999 in TOR BELGIA umbenannt, um den Namen TOR BRITANNIA für den dritten Neubau aus Italien frei zu machen.

Rotterdam – Immingham

Die von Tor Line als Short-Bridge vermarktete Strecke erhielt mit der von Finncarriers eingekauften ANTARES (19.963 GT/ Bj. 1988) ex FINNFOREST-88 ein in der Frachtkapazität der TOR ANGLIA ebenbürtiges Schiff. Die TOR ANGLIA fährt immer noch unter schwedischer Flagge und wurde bisher nicht, wie angekündigt in den Niederlanden registriert.

Gent – Göteborg

Die TOR SCANDIA ging am 15. Oktober 1998 in Dienst, die TOR FLANDRIA folgte am 5. November 1998. Die dadurch ersetzte SOUTHERN CARRIER ex TOR FLANDRIA wechselte dann zunächst in den Immingham-Rotterdam Dienst, bevor sie im Januar 1999 an die belgische Cobelfret verchartert wurde und zwischen Zeebrügge und Immingham zum Einsatz kam.

Fred. Olsen North Sea Lines

Nach dem Verkauf der BAYARD und BRABANT an Tramediterranea (und nicht wie in der letzten Ausgabe gemeldet an Suardiaz)



Noch mit rotem Rumpf und ohne Schornsteinmarke, läuft die TOR HUMBRIA ex BORAC am 9. Januar 1999 in Zeebrügge ein. Foto: Mike Louagie

wurden die Schiffe in SUPERFAST ANDALUCIA (ex BAYARD) und SUPERFAST CANARIAS (ex BRABANT) umbenannt und sind nun zwischen dem spanischen Festland und den Kanarischen Inseln im Einsatz.

Die bisher von Fred. Olsen Lines zwischen Norwegen und Hamburg eingesetzte BALDUIN (12.494 GT/Bj. 1975) wurde im Januar 1999 in TOR NORVEGIA umbenannt und fährt seit dem zwischen Oslo, Herøya, Frederikstad, Kristiansand, Felixstowe und Rotterdam. Die BORAC (20.1165 GT/Bj. 1978) ex FINNEAGLE-87 ex FOSSEAGLE-85 ex ABUJA EXPRESS-83 ex EMIRATES EXPRESS-81 fährt seit Januar 1999 als TOR HUMBRIA zwischen Oslo, Rønningen, Larvik, Kristiansand, Immingham und Zeebrügge. Die TOR HOLLANDIA wird zwischen Oslo, Larvik, Kristiansand, Rønningen und Hamburg eingesetzt, die TOR GOTHIA zwischen Oslo, Frederikstad, Larvik, Kristiansand, Felixstowe und Immingham. Die "Gothia" und "Hollandia" fahren mittlerweile unter britischer Flagge mit Heimathafen Grimsby. Au-

ßerdem setzt DFDS Tor Line zwischen Oslo, Herøya, Kristiansand, Rotterdam und Zeebrügge die DANA HAFNIA ein, die eigentlich für die Dienste von Dänemark ins Baltikum vorgesehen war, aber auf Grund der wirtschaftlichen Probleme in dieser Region nicht genügend ausgelastet war.

Wir haben freundlicherweise von unserem niederländischen Leser Cees de Bijl einige Korrekturen und Ergänzungen zu unserem Artikel "Kampf um die Nordsee" in FERRIES 1-3/98 erhalten, die wir nachstehend gern an unsere Leser weitergeben wollen:

Ferries 1/98 Seite 10

Die Bauwerft der TOR MERCIA war Scheepswerf v.d. Werf in Deest; die TOR MERCANDIA rampte auf ihrer Jungfernfahrt kein Trockendock, sondern hatte bei der Ausfahrt aus der Imminghamer Schleuse einen Blackout und rampte die Schleuse

Ferries 2/98 Seite 18

Die Schiffe TOR BELGIA, TOR NERLANDIA, KRATOS und TOR CALEDONIA führen im SVEDEL-Linie Dienst und hatten auch den Anstrich dieser Reederei. Eingesetzt wurde die Schiffe zeitweise von 1976 bis 1978. Danach führen Tor Line Schiffe von 1978- 1982 zeitweise für FOSS. Die TOR BELGIA und TOR NERLANDIA komplett im FOSS-Anstrich, die TOR CALEDONIA auf einer Seite mit FOSS, auf der anderen mit Tor Line Anstrich, TOR DANIA, TOR FINLANDIA und TOR CALEDONIA (2) führen in Tor Line Farben bis 1982 für FOSS. Auch die TOR FELICIA führte einige, wenige Reisen für FOSS durch.

Die Schiffe TOR BELGIA, TOR FINLANDIA und BANDAR ABBAS EXPRESS (TOR DANIA) wurden bei De Schelde in Vlissingen verlängert, bei TOR NERLANDIA und TOR GOTHIA erfolgte die Verlängerung bei Verolme Shipyard in Rozenburg bei Rotterdam.

Die DOMINO von Ellerman's Wilson Line fuhr bereits seit 1976 in Tor Line Farben, die DESTRO fuhr zwischendurch unregelmäßig für Tor Line. Die CICERO wurde von August 1978 bis August 1979 von Tor Line eingesetzt.

Seite 25

GABRIELE WEHR und THOMAS WEHR waren schon vor ihrer Umbenennung seit 1981 von Tor Line gechartert. Die TOR FINLANDIA fuhr auch 1982 für Tor Line.

Seite 26

Die GALLOWAY war am 10. Juni 1985 als TOR CALEDONIA im Rotterdamer Waalhaven. Am 12. Juni 1985 führte sie ihre erste Fahrt von Rotterdam nach Immingham durch. Am 23. Dezember 1988 wurde sie bei Niehuis en v.d. Berg in Pernis nach Dänemark umgeflaggt.



Die Endausrüstung der TOR SELANDIA erfolgte im dänischen Fredericia, die Schwester TOR SUECIA sollte im März 1999 abgeliefert werden. Das letzte Schiff, die TOR BRITANNIA soll dann im Mai folgen. Foto: Ulrich Streich

FERRIES aktuell

Vaasa-Verkehr im Sommer 1999

Vom 17.5. bis 30.6. wird es nun eventuell doch wieder einen Fährverkehr ab Pietarsaari geben. Nachdem der Jakob Lines-Verkehr eigentlich im September vergangenen Jahres eingestellt wurde, hat die Stadt Pietarsaari (Jakobstad) mit Silja Line einen Kompromiß ausgehandelt, demzufolge die FENNIA zum Wochenanfang sechs Abfahrten zwischen Pietarsaari und Umeå durchführt. Von der Wochenmitte an konzentriert sich der Verkehr dann auf Vaasa. Da auch für die Zeit bis 30.6. zumindest momentan kein zusätzliches Schiff gechartert wird, bedeutet dies aus Sicht der Stadt Vaasa eine nicht unerhebliche Einschränkung des Fährverkehrs schon vor dem Wegfall von Tax-Free.

Silja Line will außerdem zum 1.7. den Vaasa-Verkehr wieder in die Tochtergesellschaft Oy Wasa Line abgliedern. Der Verkehr soll dann auf jeden Fall bis zum 31.8. weitergeführt werden. Danach wird entschieden, ob ein weiterer Betrieb möglich ist oder ob der Verkehr eingestellt werden muß. Für den Fall, daß es staatliche Unterstützung von schwedischer oder finnischer Seite gibt, will man zudem lokale Eigner aus den Regionen rund um Umeå und Vaasa mit ins Wasa-Boot holen. Sicher ist aber, daß solche Unterstützung nicht automatisch an Wasa Line vergeben würde, sondern sich die Reederei – ähnlich dem Konzessionsverfahren im Gotlandverkehr – um den Verkehr bewerben müßte. (MS)

ESTRADEN

Und nicht ARNEB, wie in FERRIES 4/99 gemeldet, heißt der Neubau, der am 5. Februar 1999 von der finnischen Åker Finnyards Oy in Rauma an die Engship AB abgeliefert wurde. Eingesetzt wird die 162,7 m lange ESTRADEN in Charter von ArgoMann Ferry Service auf einem wöchentlichen Umlauf zwischen Turku, Bremerhaven, Harwich, Cuxhaven, Tallinn und Turku. Die Bremer Reederei Richard Adler & Söhne, die mit 50% an ArgoMann beteiligt ist, überlegt das Schiff zu kaufen. Als Name ist dann AMAZON im Gespräch. (CE)



Die ESTRADEN lief am 11. Februar 1999 erstmals Bremerhaven an. Foto: Christian Eckardt

Tallink kauft CAT-LINK III

Der estnische Reedereikonzernt Hansatee hat von Cat-Link deren nunmehr überflüssigen Autokatamaran CAT-LINK III gekauft und setzt ihn ab April 1999 unter dem Namen TALLINK AUTOEXPRESS zwischen Helsinki und Tallinn ein. Der Katamaran ist der bisher größte im Einsatz über den Finnischen Meerbusen. Mit 80 m Länge und 23 m Breite kann er 586 Passagiere und 150 Pkw befördern. Er war 1995 bei Austal Ships in Fremantle, Australien gebaut worden und nach nicht erfolgter Abnahme durch den Auftraggeber Seacontainers an Cat-Link gegangen und seitdem zwischen Århus und Kalundborg im Einsatz gewesen. (MS)

Långnäs geht in Betrieb

Wie schon mehrfach berichtet, entsteht in Långnäs im Osten Ålands derzeit ein neuer Anleger für die Großfähren von Viking Line und Silja Line. Långnäs ist bereits seit vielen Jahrzehnten Anlaufplatz für die Fähren der åländischen Provinzverwaltung, die die östlich der Hauptinsel gelegenen Schären sowie das finnische Festland bedienen. 1960 war der Hafen allerdings schon einmal für größere Aufgaben vorgesehen gewesen, als Silja Line ihre Fähren auf der Route

Turku – Norrtälje nicht mehr in Mariehamn, sondern in Långnäs Station machen ließ. Nach wenigen Jahren war der Spuk allerdings wieder vorbei, denn Mariehamn war als Anlaufhafen weitaus attraktiver als der verlassenere Zipfel der Halbinsel Lumparland. Nachdem einige Jahre nur die weißen Versorgungsfähren der Provinzverwaltung den Hafen bedienten, kam 1995 die Rederi Ab Lillgaard mit den beiden aufeinanderfolgenden gleichnamigen Fähren FJÄRDVÄGEN (zuerst der späteren HOLGER STJERN – seit 1996 mit der ehem. NORMAN COMMODORE), die seitdem einen täglichen Dienst nach Naantali unterhalten.

Nahe der Stelle, an der früher der Silja Terminal stand, wird ein kleines Terminalgebäude errichtet, das bei Bedarf noch ausgebaut werden kann. Viking und Silja haben bereits bekanntgegeben, mit den Turkufähren ab dem 1.7. auf der Nachtfahrt Långnäs und tagsüber Mariehamn anzulaufen. SeaWind wird sowohl am Tage als auch Nachts Långnäs nutzen. Die Arbeiten am Fähranleger und dem Terminalgebäude sollen im Juni einige Wochen vor Ende des Tax-Free-Verkaufs beendet sein. (MS)

SeaWind Line erwarb die ROSTOCK

SeaWind Line Oy Ab, Turku - Tochtergesellschaft der Silja Line - hat Mitte Februar das 1977 bei Bergens Mek. Verksteder gebaute Eisenbahnfährschiff ROSTOCK (13.788 GT) von Scandlines gekauft. Ab Anfang Mai wird die in STAR WIND umzutaufende Fähre den SeaWind Line-Verkehr auf der Route Turku-Stockholm verstärken, zunächst allerdings nur als Frachtfähre. Nach der Saison soll sie umfassend umgebaut, verlängert und renoviert werden, wonach ihre Kapazität die der seit 1989 verkehrenden SEA WIND noch übertreffen wird. So soll die Frachtkapazität im Herbst auf 1.500 m erhöht werden. Die Passagierkapazität der in Schweden registrierten Fähre wird durch den Einbau von Kabinen auf 300 erweitert. (MS)

SEJERØFÆRGEN

Von Esbjerg Oilfield Service A/S, Esbjerg wurde im Dezember 1998 unter der Baunummer 68 ein Neubau für die Sejerøfærger A/S, Sejerø abgeliefert. Das 1.140 GT große und 48,5 m lange Schiff wird von zwei 8-Zylinder Dieselmotoren angetrieben und ist damit 12,5 Knoten schnell. Befördern kann das am 16.12.98 auf den Namen SEJERØFÆRGEN getaufte Schiff 246 Passagiere und 28 PKW. Am 1.1.99 ersetzte sie die 1960 gebauten RUNDEN (150 GT) ex ELLEN-SØBY-73, die nun auf Sejerø aufgelegt ist. Eingesetzt wird der Neubau zwischen Havnsø und der Insel Sejerø im Samsø Belt. Ein Schwesterschiff der SEJERØFÆRGEN lief am 18.12.98 in Esbjerg vom Stapel und soll ab Mai 1999 die MARSTAL (299 GT/Bj. 1965) zwischen Rudkøbing und Marstal / Ærø ersetzen. Ein weiterer Neubau wird im Herbst 99 die ÆRØSUND (373 GT /Bj. 1960) auf der Svendborg – Ærøskøbing Strecke ablösen. (JVC)



Die neue SEJERØFÆRGEN im Januar 1999 in Havnsø. Foto: Jan Vinther Christensen

Easy Line

In FERRIES 4/98 wurde irrtümlicherweise gemeldet, daß die HEIMDAL an die dänische Easy Line verkauft sei. Dieses war geplant, wurde jedoch in letzter Minute nicht realisiert. Statt dessen charterte Easy Line im Januar 1999 die DIFKO STOREBÆLT (4.296 GT/Bj. 1989) ex SUPERFLEX DELTA-90, die seit der Eröffnung der großen Belt-Brücke im Juni 1998 in

aufgelegt war. Kleinere Umbauten fanden anschließend in Nykøbing Falster statt, ehe das Schiff am 18. 3. 1999 in den Gedser-Rostock Dienst ging. Nichts zu hören ist zur Zeit von den Plänen der Reederei zwischen Puttgarden und Rødby fahren zu wollen. (FL)

Viking Ruten

ist der Name der Reederei, die die 1982 als ENDELAVE (454 GT) gebaute dänische Fähre LAVE gekauft hat. Nach Indienststellung einer neuen und größeren ENDELAVE, wurde das kleinere Schiff im November 1996 umbenannt und im Hafen der Insel Endelave aufgelegt. Im Sommer letzten Jahres wurde die LAVE an Lars Christian Appelberg aus Frederiksværk verkauft und in HARALD BLÁTAND umbenannt und für Viking Ruten in Roskilde registriert. Nach Umbauten in Søby auf der Insel Ærø, kam das Schiff am 7. November 1998 zu weiteren Arbeiten in dem kleinen Hafen Lynæs (südlich von Hundested) an. Eingesetzt soll die HARALD BLÁTAND als Ausflugs- und Ausstellungsschiff auf dem Isefjord zwischen Frederiksværk und Roskilde. (JVC)



Die ehemalige ENDELAVE wird als HARALD BLÁTAND in Lynæs umgebaut. Foto: Jan Vinther Christensen

PRINSESSE BENEDIKTE havariert

Ein gewaltiges Loch in die Bordwand, das den Blick aufs Wagendeck freigab, war die Folge einer Kollision der Scandlines-Fähre PRINSESSE BENEDIKTE mit den Stahldalben des Fährbetts 2 in Puttgarden am 13. Februar. Der Schaden wird auf drei Millionen DM geschätzt, die Reparaturarbeiten wurden wenige Tage nach dem Unfall aufgenommen. Für die Zeit des Ausfalls der PRINSESSE BENEDIKTE verlängert sich der Takt der Fehmarnbeltquerung von 30 auf 40 Minuten. (MS)

Langeland-Kiel Linien wieder da

Am 1. März hat die Reederei Langeland-Kiel Linien A/S, Bagenkop den Fährbetrieb zwischen der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt und Bagenkop mit der Charterfähre APOLLO wieder aufgenommen. Die Nachricht von der Wiederaufnahme war am Tag nach dem Abschied von der LANGELAND III in Kiel und auf Langeland wie eine Bombe eingeschlagen. Die LANGELAND III ging am 20. Januar als PETAR HEKTOROVIC durch den Nord-Ostsee-Kanal gen Adria, wo sie, wie bereits berichtet, für Jadrolinija in Dienst geht.

Hinter dem Vorhaben steckt der dänische Reeder Esben Jensen, seines Zeichens Direktor der Reederei Nordisk Færgefart A/S, die seit Oktober 1998 100 % der Anteile von Kiel-Langeland Linien A/S hält. Mit der von Eckerö-Linjen eingekauften Fähre APOLLO will er auch nach dem 30.6. versuchen, den Verkehr aufrechtzuerhalten, selbst wenn die Duty-Free-Entscheidung der EU nicht rückgängig gemacht werden sollte. Allerdings werden dann die Fahrpreise beim drei- bis vierfachen des bisherigen Niveaus liegen.

Für Nordisk Færgefart ist die APOLLO keine Unbekannte, denn als GELTING NORD war sie bereits zwischen 1980 und 1982 bei dieser Reederei zwischen Gelting und Faaborg im Einsatz. Im Gegensatz zur LANGELAND III soll die APOLLO in Kiel beheimatet werden und von dort aus montags und dienstags eine, sowie mittwochs bis sonntags zweimal täglich Abfahrten nach Bagenkop durchführen. Den bisherigen Mitarbeitern werden für die Saison neue Arbeitsverträge angeboten. Zumindest zwischen Frühjahr und Herbst gibt es auf der Strecke realen Transportbedarf durch den Reiseverkehr. (MS)

JUPITER

ist der neue Name der ehemaligen COLOR VIKING (20.581 GT/Bj. 1975) ex KING OF SCANDINAVIA-94 ex DANA GLORIA-89 ex SVEA CORONA- 85 ex DANA GLORIA-84 ex WELLAMO-81 nach ihrer Übernahme durch Fjord Line am 1. Dezember 1998. Sie wird weiterhin zwischen Bergen, Haugesund, Stavanger und Newcastle eingesetzt. (FL)

Neubauten für P&O North Sea Ferries

Im Januar 1999 hat P&O North Sea Ferries bei der Marghera Werft des italienischen Werftenkonsortiums Fincantieri zwei neue Fährschiffe bestellt. Die Schiffe mit einer geplanten Vermessung von 60.600 GT werden damit der SILJA EUROPA (59.912 GT) nach deren Ablieferung wahrscheinlich den Titel des größten Fährschiffs nehmen. Abgeliefert werden sollen die Schiffe im April und Dezember 2001. Mit einer Länge von 215 Metern und einer Breite von 31,5 m werden sie über eine Tragfähigkeit von 8.850 tdw verfügen. Auf den Frachtdecks sollen 285 LKW-Auflieger und 125 doppelt gestellte Container befördert werden können und auf einem separaten Autodeck, welches über eine getrennte Zufahrt zu erreichen ist, soll Platz für weitere 250 PKW sein. Die 546 Kabinen sollen Platz für 1.360 Passagiere bieten. Die Dienstgeschwindigkeit der Neubauten wird bei 22 Knoten liegen und dadurch die Überfahrt von Rotterdam nach Hull etwa um zwei Stunden verkürzen. In beiden Häfen muß die Infrastruktur jetzt den neuen Schiffe angepaßt werden, denn zumindestens kann in Hull der jetzige Anleger aufgrund der zu engen Schleuse nicht mehr angelaufen werden.

Die zur Zeit zwischen Rotterdam und Hull verkehrenden Fährschiffe NORSEA (31.785 GT/Bj. 1987) und NORSUN (31.598 GT / Bj. 1987) werden nach Indienststellung der Neubauten auf die Zeebrügge-Hull Strecke wechseln und dort die mittlerweile in die Jahre gekommenen Fähren NORLAND (26.290 GT/Bj. 1974) und NORSTAR (26.919 GT/Bj. 1974) ersetzen. Die beiden 17.464 GT großen Frachtfähren NORBANK und NORBAY aus den Jahren 1993/94 sollen dann auf die Rotterdam-Felixstowe Strecke wechseln.

Außerdem plant P&O North Sea Ferries im Juli und Oktober diesen Jahres die von Bore gecharterten Ro/Ro Neubauten NORSKY und NORSTREAM auf der Zeebrügge-Middlesbrough Route in Dienst zu stellen. Diese Schiffe befinden sich zur Zeit bei Åker Finnyards in Rauma in Bau.

Seit dem 26.11.98 setzte die Reederei mit der von Landi Shipping Co. Ltd., Limassol eingekauften LANDI (9.079 GT/Bj. 1976) ex EUROWAY-98 ex SALLY EUROWAY-97 ex SAGA ARIS-95 ex ARIES-94 ex NORCOVE-94 ex ARGO-91 ex ARGO HELLAS-80 ex BRABANT-78 ex ARGO-77 jetzt ein zweites Schiff auf der Zeebrügge-Hull Strecke ein. (FL)



Die ehemalige ARGO, hier als LANDI im Einsatz für P&O North Sea Ferries einlaufend Zeebrügge im Januar 1999.

Foto: Mike Louagie

Ijmuiden-North Shields

Die von Scandinavian Seaways betriebene Strecke zwischen Ijmuiden und North Shields wird bereits seit Dezember 1998 durch das RoRo CLARE (5.617 GT/Bj. 1972) ex DANA BALTICA-96 ex VINZIA E-94 ex NORCREST-93 ex WESERTAL-92 ex MEYER EXPRESS-73 ex WESERTAL-72 verstärkt. Auf Grund der positiven Entwicklung wird hier nun für die Sommersaison vom 22.04.99 bis 18.09.99 die KING OF SCANDINAVIA (13.336 GT/Bj. 1974) die ADMIRAL OF SCANDINAVIA (18.888 GT/Bj. 1976) verstärken. In den letzten beiden Jahren war die "King" im Sommer an die tunesische Reederei Cotunav chartert worden, die aber in diesem Sommer mit dem Neubau CHARTAGE genug eigene Kapazität zur Verfügung haben werden. Desweiteren gab Scandinavian Seaways bekannt, die Passagierdienste ab dem 1.1.2000 wieder

die Passagierdienste ab dem 1.1.2000 wieder als DFDS Seaways vermarkten zu wollen.

Am 3. Januar 1999 lief die DANA ANGLIA auf dem Weg von Harwich nach Esbjerg zum ersten Mal auch den Hafen von Ijmuiden an. Der Grund dieser Reiseunterbrechung ist eine Bestimmung im dänischen Steuerrecht, nach der die Reederei eine erhebliche Steuerentlastung erhält, wenn mehr als 50% der Anlaufhäfen im Ausland liegen. Aus dem gleichen Grund laufen die Kopenhagen-Oslo Schiffe auch den Hafen von Helsingborg an. Anders als auf dieser Route ist aber auf der Linie Esbjerg-Harwich in Ijmuiden keine Aus- oder Einschiffung von Passagieren oder Fahrzeugen vorgesehen. (FL)

P&O Stena Line

Wie schon in FERRIES 4/98 berichtet, hatte die PRIDE OF BURGUNDY im November 1998 einen schweren Getriebebeschaden. Da sich abzeichnete, daß es bis Frühjahr 1999 dauern würde bis ein neues Getriebe gefertigt sein würde, beschloß die Reederei bei einem der „Schwesterschiffe“ ein baugleiches Getriebe „auszuleihen“. Die mit gleichen Maschinen und Getrieben ausgestattete EUROPEAN PATHWAY (22.986 GT / Bj. 1991) wurde am 25.11.98 außer Dienst genommen und verholte nach Dunkerque, wo ihr das besagte Getriebe ausgebaut und in die mittlerweile in P&OSL BURGUNDY umbenannte Passagierfähre eingebaut wurde. Die P&OSL BURGUNDY kam allerdings erst kurz vor Weihnachten wieder zum Einsatz und die EUROPEAN PATHWAY fuhr mit einer Maschine nach Zeebrügge zurück, um dort neben der STENA INVICTA aufgelegt zu werden. Für den Dover-Zeebrügge Frachtdienst wurde als Ersatz die STENA ROYAL (28.833 GT/Bj. 1992) ex PRINS FILIP-98 eingechartert. Zunächst wollte man das Schiff zwischen Dover und Calais einsetzen, bei Anlegeversuche im französischen Hafen stellt sich jedoch heraus, daß Schiff und Anleger nicht zueinander paßten. Die Bugtore waren nur auf den Anleger in Oostende zugeschnitten - das gleiche gilt übrigens auch für Zeebrügge - und so konnte die STENA ROYAL in beiden Häfen nur über das Heck beladen werden. Man entschloß sich dann für den Einsatz zwischen Dover und Zeebrügge, da auf dieser Strecke mit 90 Minuten doppelt so lange Hafentiegezeiten zur Verfügung stehen wie in Calais.

Am 31. Januar 1999 stellte P&O Stena Line den Fährdienst zwischen Newhaven und Dieppe ein, der zuletzt nur noch Verluste einfuhr. Die STENA CAMBRIA (12.705 GT/Bj. 1980) wurde am 2. Februar 1999 im belgischen Zeebrügge aufgelegt und ist inzwischen an Limadet Ferries verkauft worden. Der Katamaran ELITE (4.113 GT/Bj. 1996) ex STENA LYNX III-98 wurde bereits im Dezember 1998 an Stena Line zurückgeben und verkehrt seit dem 7.12.98 zwischen Fishguard und Rosslare in der Irischen See. (FL)



Die P&OSL BURGUNDY erhielt in Dunkerque ein Getriebe der EUROPEAN PATHWAY. Foto: Ton Grootenboer

SeaCo expandiert

Die Muttergesellschaft von Hoverspeed und der Isle of Man Steam Packet Co. expandiert erheblich. Mit dem Kauf der Express Navigation Inc., New Jersey /USA, die Hafenfähren in New York betreibt erweitert die Reederei ihre Fähraktivitäten nun auch auf den amerikanischen Kontinent. Desweiteren eröffnet Seacontainers am 10. April 1999 zwischen Newhaven und Dieppe einen neuen Fährdienst. Nach der Einstellung der Linie durch P&O Stena Line Ende Januar glaubt die Reederei mit der SUPERSEACAT TWO hier schwarze Zahlen einfahren zu können. Die SUPERSEACAT TWO soll am 7. April 1999 auf dem Liverpool-Dublin Dienst durch den Neubau SUPERSEACAT THREE ersetzt werden. Ein weiterer Neubau, die SUPERSEACAT FOUR soll ab Frühjahr im Mittelmeer eingesetzt werden, wo das Schiff zwischen Brindisi und Cesme zum Einsatz kommen wobei die Überfahrzeit soll nur 15 Stunden betragen soll. SeaCo hatte sich zunächst um den Kauf der staatlichen Reederei Turkish Maritime Lines

bemüht, dann aber beschlossen selbst einen Fährdienst zwischen Italien und der Türkei zu eröffnen. Ein weiteres Schiff für die England-Strecken steht mit der ATLANTIC II (3.012 GT/Bj. 1990) ex SEACAT CALAIS-93 ex SEACAT TASMANIA-93 zur Verfügung. Das seit Dezember 1993 an Navegacion Atlandia S. A., Colonia vercharterte Schiff wurde die letzten Jahre auf dem Rio de la Plata eingesetzt. Die Charter endete kürzlich und das Schiff soll zunächst in Newhaven aufgelegt werden.

Die SEACAT DANMARK (3.003 GT/Bj. 1992) ex SEACATAMARAN DANMARK-95 ex HOVERSPPEED BOULOGNE-93 ex HOVERSPPEED BELGIUM-92 eröffnet am 31. März 1999 einen neuen, alten Fährdienst zwischen Belfast und Heysham. Diese Linie wurde zuletzt im April 1975 von Sealink befahren.

Außerdem führt die SEACAT SCOTLAND (3.003 GT/Bj. 1992) nun nur noch eine Rundreise pro Tag zwischen Belfast und Stranraer durch, zwei weitere führen nun in das weiter nördlich gelegene Troon. Die SEACAT ISLE OF MAN (3.003 GT/Bj. 1991) ex SEACAT NORGE-97 ex SEACAT ISLE OF MAN-96 ex SEACAT BOULOGNE-94 ex HOVERSPPEED FRANCE-92 ex SARDEGNA EXPRESS-92 ex HOVERSPPEED FRANCE-92 wird von der Dover-Calais Strecke abgezogen und wieder im Isle of Man Verkehr eingesetzt. (FL)



Seit dem 17.12.93 verkehrte die ATLANTIC II auf dem Rio de la Plata. Der Katamaran kehrt nach Charterende zu Sea Containers zurück. Foto: G. C. Berger

East Coast Ferries

Der erst am 14. September 1998 begonnen Fährdienst von East Coast Ferries zwischen Dunkerque und Hull wurde bereits am 20. Januar 1999 wieder eingestellt. Der Anteilseigner Commodore weigerte sich weiteres Kapital einzubringen. ECF fuhr mit der Charterschiffen OCTOGON 3 (9.983 GT/Bj. 1984) ex TUTOVA-96 und der in Japan gebauten LOON-PLAGE (4.962 GT/Bj. 1991) ex IOALAO-98 ex KOSEI MARU-98. (FL)



Das von Strintzis eingecharterte Ro/Ro LOON-PLAGE wurde von East Coast Ferries zwischen Dunkerque und Hull eingesetzt. Foto: Ton Grootenboer

P&O bestellt weiteren Neubau

Am 22. Februar 1999 gab P&O European Ferries bekannt, bei der japanischen Mitsubishi Heavy Industries in Shimonoseki eine 20.800 GT große Fähre zur Lieferung im Juni 2000 bestellt zu haben. Das 156 m lange Schiff verfügt über eine Tragfähigkeit von 4.335 tdw und kann 410 Passagiere, 375 PKW oder Fracht auf 1.750 Lademetern befördern. Eingesetzt werden soll der 23 Knoten schnelle Neubau in der Irischen See zwischen Cairnryan und Larne. (GA)

STENA VOYAGER außer Dienst

Nachdem die HSS-Fähre STENA VOYAGER am 16.02.99 bei Sturm mit dem Anleger in Stranraer kollidierte und damit auch den Anleger der konventionellen Fähren blockierte, mußte Stena Line den Stranraer-Belfast Dienst bis zum 19.02.99 komplett einstellen. Die "Voyager" wurde nach Belfast verholt, um die erheblichen Schäden am Rumpf im Dock von Harland & Wolff beseitigen zu lassen. Dieses war allerdings belegt und bei Redaktionsschluß noch nicht bekannt, wann die STENA VOYAGER wieder in Dienst gehen konnte. Die Reparatur sollte mindestens bis Mitte März dauern. Als Ersatz wurde zunächst am 20. Februar 1999 die STENA LYNX III eingesetzt. Wenig später kam auch der Fahrplan der zwischen Holyhead und Dun Laoghaire eingesetzten STENA CHALLENGER durcheinander, sie kollidierte mit dem Anleger in Holyhead und setzte diesen damit zunächst außer Betrieb.(GA)

Trasmediterranea

Die beiden Fred. Olsen Ro-Ro's BAYARD und BRABANT sind im Dezember 1998 nicht wie in der letzten Ausgabe gemeldet an Suardiaz verkauft worden, sondern gingen an die staatliche spanische Reederei Trasmediterranea. Sie bekamen die Namen SUPERFAST CANARIAS (BRABANT) bzw. SUPERFAST ANDALUCIA (BAYARD) und sind nun zwischen dem spanischen Festland und den Kanarischen Inseln im Dienst. Sie ersetzen die zuvor dort eingesetzten Frachtfähren CIUDAD DE BURGOS, CIUDAD DE ALICANTE und CIUDAD DE CADIZ sowie ein bis zwei Charterschiffe auf den Routen Bilbao - Gijon - Villagarcia - Las Palmas/ Santa Cruz de Tenerife. Die einzige Verbindung für Passagiere wird nach wie vor einmal pro Woche zwischen Cadiz und Las Palmas bzw. Santa Cruz de Tenerife von dem Fährschiff JUAN J. SISTER (22409 GT, Bj. 1993) bedient.

Auf den anderen beiden Routen nach Marokko gab es auch einige Veränderungen. Dort wurde das zwischen Malaga bzw Almeria und Melilla eingesetzte Fährschiff CIUDAD DE SANTA CRUZ DE LA PALMA (7536 GT, Bj. 1972) an Limadet Ferries verkauft und fährt seitdem als BENI ANSAR im Gemeinschaftsdienst mit Trasmediterranea zwischen Almeria und Nador. Zur Unterstützung der weiterhin zwischen Malaga/Almeria und Melilla verkehrenden CIUDAD DE BADAJOZ wird wahrscheinlich eines der Schiffe von Algeciras abgezogen werden. (FH)



Die SUPERFAST ANDALUCIA ex BAYARD im Februar 1999 in den neuen Trasmed Farben. Der Rumpf ist allerdings weiterhin rot und nicht schwarz, wie es für die RoRo-Schiffe der Reederei üblich ist. Foto: Erich Müller

Limadet Ferries

Gründlicher hätte der Austausch einer Fährschiffsflotte nicht sein können, wie im letzten Jahr bei der marokkanischen Reederei Limadet Ferries, Casablanca. Nachdem sich die Reederei im letzten Sommer von ihrem mit häufigen Maschinenschäden geplagten Fährschiff IBN BATOUTA getrennt hatte und anschließend ganz unerwartet auch das Fährschiff IBN BATTOUTA 2 an den Mitbewerber Trasmediterranea verkaufte und durch die IBN BATOUTA ex. STENA ANTRIM ersetzte (siehe FERRIES 3/98, Seite 33), wurde unlängst im Gegenzug von Trasmediterranea das 1972 gebaute Fährschiff CIUDAD DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ex. CIUDAD DE PALMA -82 ex CANGURO CABO SAN SEBASTIAN -81 (7536 GT) übernommen. Als BENI ANSAR wird das Schiff auf der Route Almeria - Nador in Zusammenarbeit mit Trasmediterranea zum Einsatz kommen. Außerdem wurde nun auch die STENA CAMBRIA (12.705 GT/Bj. 1980) ex ST ANSELM-90 angekauft, die wohl zusammen mit ihrer Schwester IBN BATOUTA zwischen Algeciras und Tanger fahren wird. Die „Cambria“ verließ Zeebrugge am 19. Februar 1999 als ISLA DE BOTAFUCH mit Kurs Marokko. (FH)



Die IBN BATOUTA im August 1998 im spanischen Algeciras. Sie erhält ab Frühjahr Verstärkung durch ihre Schwester STENA CAMBRIA. Foto: Tony Davis

Ferrovie Stato

Die italienische Staatsbahn Ferrovie dello Stato trennte sich im vergangenen Jahr von zwei alten Fährschiffen. Zum einen wurde die HERMAEA (4447 GT, Bj. 1962), an bisher unbekannte Eigner verkauft und im Sommer von ihrem Auftriegeplatz in Golfo Aranci nach Messina verlegt. Die HERMAEA war bereits seit mehreren Jahren aufgelegt und kam nur noch äußerst selten während Wertliegezeiten der Regelfähren auf der Linie Civitavecchia - Golfo Aranci zum Einsatz. Ebenfalls seit mehreren Jahren aufgelegt (in Messina) war das Fährschiff S. FRANCESCO DI PAOLA (4030 GT, Bj. 1964), das im September an eine Reederei Hudrey Ventouris Ltd. verkauft wurde. Umbenannt in P. CHRISTINE verließ das Schiff Messina Ende November und kam, nach einem etwa zweiwöchigen Zwischenaufenthalt in Augusta auf Sizilien, Ende Dezember 1998 im belgischen Wyndham an (zwischen Antwerpen und Brüssel gelegen). Am 2. Februar verholte die P. CHRISTINE nach Oostende und wird zur Zeit dort zum Kreuzfahrtschiff umgebaut. Nach dem Umbau, für den etwa sieben Monate veranschlagt sind - es werden unter anderem 40 Kabinen eingebaut - soll die P. CHRISTINE dann in der Karibik eingesetzt werden. Ein drittes Schiff der Ferrovie Stato soll angeblich auch schon verkauft sein. Doch lassen sich dafür bisher leider noch keine eindeutigen Beweise finden. Bei dem Schiff handelt es sich um die 1965 gebaute GENNARGENTU (4887 GT), die die letzten Jahre nur noch als Reserve-schiff oder in Spitzenzeiten zwischen Civitavecchia und Golfo Aranci zum Einsatz kam. (FH)



Am 2. Februar 1999 läuft die P. CHRISTINE in Oostende ein, um zum Kreuzfahrtschiff umgebaut zu werden. Foto: Mike Louagie

Tirrenia

Bei der staatlichen italienischen Reederei Tirrenia hat der seit langem angekündigte Ausverkauf von alten Fährschiffen begonnen. Die ältesten Schiffe der Reederei, die fünf noch verbliebenen Fähren der sog. "Poeti"-Klasse, MANZONI, PASCOLI, PETRARCA, CARDUCCI und BOCCACCIO sind bereits an die ägyptische Reederei El Salam Shipping & Trading Establishment verkauft worden. Alle wurden zwischen 1970 und 1971 gebaut und 1991/92 umfangreichen Umbauten unterzogen. Ende 1997 wurden die fünf Schiffe aufgelegt und nicht wieder reaktiviert - sie waren durch die Einstellung der Linie Genua - Palermo überflüssig geworden. Auch für die 1987 von Lloyd Triestino angekauften und später zu Passagierfähren umgebauten Ro-Ro Frachtern CAPO SANDALO, CAPO SPARTIVENTO

und CAPO CARBONARA sollen angeblich schon Käufer gefunden worden sein. Auch diese Schiffe werden durch die Reduzierung der Abfahrten zunehmend weniger genutzt, nachdem die Konkurrenz durch Grandi Navi Veloci auf den Routen von Genua nach Sizilien und Sardinien immer größer wurde. Tirrenia verlor einen Großteil der Passagiere an Grandi Navi Veloci, denn der Ausstattung, der Geschwindigkeit und der Wirtschaftlichkeit der Neubauten hat Tirrenia nichts entgegen zu setzen. Mit der Indienststellung der Highspeed Fähren ARIES und TAURUS im letzten Jahr und den Nachfolgebauten CAPRICORN und SCORPIO in diesem Jahr hofft Tirrenia jetzt auf die Festigung ihrer Transportzahlen auf den Routen, auf denen die private Konkurrenz noch nicht vertreten ist und wird gleichzeitig mit zwei neuen RoPax Schiffen für die Linie Neapel - Palermo versuchen, alte Anteile am Fährverkehr zurück zu erobern. Die beiden Neubauten, die die Namen RAFFAELE RUBATTINO und VINCENZO FLORIO erhalten sollen, werden dann aller Wahrscheinlichkeit nach auch die Umbauten ARBOREA, TORRES und CARALIS überflüssig machen. (FH)



Die wohl häßlichsten Umbauten, die es je in der Fährschiffahrt gab. Auf das bestehende Schiff wurden vier Decks aufgebaut. Hier die PASCOLI auslaufend Genua. Foto: Frank Heine

HAMLET verkauft

Die 1968 gebaute, ehemalige Dragør-Limhamn Fähre HAMLET wurde im Winter an Agostino Lauro, Neapel verkauft und fährt zukünftig in der Bucht von Neapel. Anstelle der HAMLET charterte Diano Shipping von Traghetti Isole Sarde die regulär zwischen Palau und Maddalena eingesetzte SKIPPER (1.000 GT/Bj. 1960) ex HÄLSINGBORG-88 für sechs Monate ein. Die SKIPPER wird jetzt zwischen Villa San Giovanni und Messina eingesetzt. Die Reederei ist jedoch auf der Suche nach einer eigenen Doppelendfähre. (FL)

Fährdienste Italien - Türkei

Die Anzahl der Reedereien, die Fährdienste zwischen Italien und der Türkei anbieten, hat sich im letzten Sommer weiter reduziert. Topas Maritime Lines und Rainbow Lines waren schon 1997 nicht mehr aufgetaucht, Stern Lines hatte Anfang der Saison 1997 nur wenige Überfahrten angeboten und dann das Charterschiff CESME STERN aufgelegt. Stern Lines Shipping hielt sich bis zum Ende der Saison, trat aber 1998 nicht mehr an und auch European Seaways / Arcumanis war 1997 zum letzten Mal in die Türkei gefahren.

Nach wie vor fährt Turkish Maritime Lines mit drei bis vier Schiffen (ANKARA, SAMSUN, ISKENDERUM, TRUVA) auf unterschiedlichen Routen von Venedig und Brindisi in die Türkei (eines davon sogar ganzjährig) und Med Link Lines fährt mit drei Schiffen (AFRODITE II, AGIOS ANDREAS und ganz neu mit der MARIA G ex. OKUDOGO 3 -98, 7020 GT, Bj. 1976) von Brindisi nach Igoumenitsa und Patras und läßt dabei zwei Schiffe regelmäßig weiter bis Cesme fahren (nur im Sommer). Die bisher ebenfalls für Med Link Lines gefahrene POSEIDON soll jetzt für einen ehemaligen Teilhaber der Gesellschaft, der eine eigene Reederei mit Namen Fivè Star Lines gründete, zwischen Brindisi und Patras im Dienst sein.

Newcomer gab es im letzten Jahr nur einen zwischen Italien und der Türkei : die Reederei Anatolia Ferries eröffnete im Frühsommer einen Saisonfährdienst zwischen Bari und Cesme. Zum Einsatz kam hier das Charterschiff BOSPORUS ex. BERGAMA -98 ex. EPHEBUS -96 ex. LYDIA -95 ex. OLYMPIA -85 ex. KONINGIN FABIOLA -85 (4727 GT, Bj. 1962) mit zwei Rundreisen pro Woche. Vermutlich handelte es sich bei Anatolia Ferries wieder um eine der zahlreichen Reedereien, die nach Ende einer Saison den Fährdienst einstellen und anschließend nie wieder in Erscheinung treten. (FH)



Die von der japanischen Ehime-Hanshi Ferry angekaufte MARIA G im türkischen Cesme. Foto: Selim San

Georgian Shipping

Einen recht ungewöhnlichen Fährdienst zwischen Italien und der ehemaligen Sowjetrepublik Georgien richtete in letzten Jahr die Reederei Georgian Shipping ein. Mit dem Fährschiff MEMED ABASHIDZE ex. CHARM M -97 ex. VISCONTESS M -95 ex. IONIC FERRY -92 ex. DRAGON -86 (8888 GT, Bj. 1967) wurde einmal pro Woche die Fährlinie Venedig - Batumi befahren. Ungewöhnlich ist, daß mit Batumi erstmalig ein direkter Fährdienst von Norditalien in das Schwarze Meer eingerichtet wurde. Batumi liegt nahe der türkischen Grenze und bietet somit aus Anatolien stammenden Gastarbeitern in Nordeuropa ideale Reisebedingungen ohne die etwa 1.500 km lange Anfahrt durch das türkische Inland von den normalerweise angelaufenen Häfen Antalya, Izmir, Marmaris oder Cesme. Da aber die Reisezeit und auch der Preis bei der angepeilten Zielgruppe normalerweise eine große Rolle spielt, ist es auch hier recht fragwürdig, ob sich der Fährdienst etablieren kann und auch dieses Jahr wieder eingerichtet wird. (FH)



Die NETTUNO liegt im Lions Ferries Anstrich in Keratsini auf. Foto: Antonio Scrimali

European Seaways / Arcumanis

Die in der Arcumanis Reederei aufgegangene European Seaways hat sich im Frühjahr 1998 auch von dem letzten, noch nach dem alten Namensschema benannten Fährschiff getrennt. Die EUROPEAN PRIDE ex. LANCUT -94 ex. EUROPAPÄRJAN SYD -85 ex. EUROPAPÄRJAN IV -84 ex. OLIVER TWIST -78 ex. NILS HOLGERSSON -75 (4391 GT, Bj.1967) wurde im März an die ebenfalls griechische Reederei Lions Ferries verkauft. Sie ging zur Überholung nach Keratsini und wurde dort in NETTUNO umbenannt. Es war geplant, das Schiff zwischen Brindisi, Corfu und Igoumenitsa einzusetzen, doch das zerschlug sich aus bisher nicht bekannten Gründen und die NETTUNO blieb in Keratsini aufgelegt.

Das andere Fährschiff der Reederei, die DIGNITY ex. VIGNESWARA -95 ex. FERRY NANIVA -90 (8864 GT, Bj. 1971) wurde im Mai 1998 an die libysche Reederei GMTC für den Fährdienst Tripolis - Valetta verchartert. Da das Schiff aber in Valetta registriert war, wurden dem Eigner höhere Gebühren oder Steuern auferlegt, die er anscheinend aber nicht zu zahlen bereit war. Um einer möglichen Arettierung der maltesischen Behörden zuvor zu kommen, flaggte Arcumanis die DIGNITY kurzerhand nach Panama aus. Das Schiff wurde für Roussan Shg Ltd. registriert, bekam den neuen Namen IGNIS und war somit außer Reichweite der Behörden - einen Grund für höhere Hafengebühren oder Steuern bestand nicht mehr. Aber auch unter dem neuen Namen IGNIS blieb das Schiff in Charter für GMTC auf der Route Tripolis - La Valetta.

Der Name European Seaways (die Reederei entstand Ende 1989 aus der ebenfalls in Arcumanis Besitz befindlichen Reederei Nausimar Shipping) verschwand langsam seit dem Ankauf der EUROPEAN PRIDE Anfang 1994. Das Schiff führte von Anfang an die Arcumanis-Schornsteinmarke und hatte auch keine Aufschrift. Mit dem Verkauf der EUROPEAN GLORY 1996 verschwand der Name European Seaways gänzlich und wurde im Jahr darauf nur noch in den Fahrplänen der Reederei erwähnt. (FH)

Minoan Lines expandiert weiter

Nach der Bestellung von zwei Neubauten bei Fincantieri für die Piräus-Heraklion Strecke, bestellte die Reederei nun bei der südkoreanischen Werft Samsung zwei weitere High-Speed-RoPax-Fähren. Die Schiffe sollen eine Größe von 28.000 BRZ haben und 212 m lang sein. Mit einer Dienstgeschwindigkeit von 28,5 Kn und einer Maximalgeschwindigkeit von 31 Kn können die Fähren jeweils 1300 Passagiere, 1000 PKW oder 150 LKW transportieren. Die Ablieferung der beiden Einheiten ist für das 2. Halbjahr 2000 bzw. das 1. Halbjahr 2001 geplant. Mit Namen PROMETHEUS und OCEANUS sollen die Neubauten die Route Patras- Igoumenitsa-Venedig in nur 21 h befahren.

Auch Anfang Dezember wurde dann der Zusammenschluß der Mionan High-Speed-Ferries (MHF) und der griechischen Reederei Ceres zur C&M Minoan Flying Dolphin verkündet. Ceres betreibt fast in der gesamten Ägäis ein dichtes Netz von Fährverbindungen mit Tragflächenbooten nur für Passagiere. Die Reederei besitzt etwa 30 gelb-blau gestrichene Tragflächenboote, größtenteils älterer russischer Bauart mit den Namen „Flying Dolphin“ und einer römischen Nummerierung. Ceres ist im innergriechischen Inselverkehr die Nummer 1 beim Transport von Passagieren. An der neuen Gesellschaft ist Minoan Lines mit 70 % und Ceres mit 30 % beteiligt. Die Transportleistung der neuen Gesellschaft liegt bei 2.350.000 Passagieren pro Jahr. Drei Catamarane, 26 Flying Dolphins, drei Mega Flying Dolphins und die konventionelle Fähre ARIADNE (ex TOR HOLLANDIA) bieten zwischen 62 Häfen jährlich 100.000 Abfahrten. Hauptfahrgebiete sind Cykladen, der saronische Golf bei Athen und die nördlichen Sporaden. In der neuen Gesellschaft steckt insgesamt ein Kapital von ca. 100 Mill. US-Dollar. (BC)

Strintzis Lines

Bei der griechischen Reederei Strintzis Lines geht man jetzt entschieden in Richtung weitere Flottenenerneuerung. Um auch in Zukunft im Fährdienst in der Adria und im innergriechischen Verkehr mithalten zu können, wurde neben den bereits in FERRIES 3/98 auf Seite 34 erwähnten Schiffen ein weiterer Neubau bei van-der-Giessen in Krimpen-a.d.-Ijssel in Auftrag gegeben. Damit bekommt die Reederei bis nächstes Jahr nun insgesamt drei Neubauten. Weiterhin bestehen Optionen auf zwei weitere Fährschiffe. Nach der Indienststellung der SUPERFERRY HELLAS ex. VARUNA -98 (16.725 GT, Bj. 1987) Ende Dezember 1998 wurde die zuvor zwischen Ancona/Venedig und Patras eingesetzte IONIAN STAR an die französische Reederei Compagnie Meridionale de Navigation (CMN) verkauft und soll in diesem Jahr auf einer neuen Route zwischen Marseille und einem bisher nicht genannten Hafen in Marokko eingesetzt werden. Die SUPERFERRY HELLAS verkehrt jetzt in der Adria zusammen mit der IONIAN VICTORY und der IONIAN ISLAND von Ancona bzw. Venedig, während die IONIAN BRIDGE weiterhin von Brindisi aus verkehrt. (FH)

SAINT KILLIAN II ins Schwarze Meer

Im November 1998 verkaufte Irish Ferries ihre seit dem 27. September 1997 in Le Havre aufgelegte SAINT KILLIAN II (13.638 GT/Bj. 1973) ex SAINT KILLIAN-82 ex STENA SCANDINAVICA-78 an die griechische Reederei Marintas. Umbenannt in MEDINA STAR soll das Schiff zur Eisenbahnfähre umgebaut werden und zwischen Odessa in der Ukraine und Poti in Georgien eingesetzt werden. Außerdem kaufte die Reederei von A.K. Ventouris die Schiffe AGIOS VASSILIOS (4.375 GT/Bj. 1962) ex EOLOS-95 ex GRYF-81 ex FINNDANA-67 ex HANSA EXPRESS-66 und die IGOUIMENTISA EXPRESS (5.796 GT/Bj. 1961) ex SIFNOS EXPRESS-95 ex SIFNOS-90 ex ATLAS I-87 ex CERDIC FERRY-81. Diese Schiffe wurden in GLYDEDALE und ORESTES umbenannt. (FL)

UND bestellt bei FSG

Die türkische Reederei UND RoRo hat bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft zwei 14.200-t-dw-RoRo-Frachter bestellt. Die 193 m langen und 26 m breiten Neubauten sollen unter den Namen UND AKDENIZ (Baunummer 711) und UND KARADENIZ (Baunummer 712) im August bzw. November 2000 in Dienst gestellt werden. Die Ladedecks sollen eine Kapazität von 2.700 m Aufstellspuren aufweisen. (MS)

Buchbesprechung:

DA JERNBANEN STOD TIL SØS PÅ LIMFJORDEN

Von Jørgen Ole Dancker-Jensen

In regelmäßigen Abständen bringt das Limfjordmuseum im dänischen Løgstær ein kleines Buch auf den Markt, das von Vereinsmitgliedern des Museums, aber auch von anderen Interessenten erworben werden kann. So entstand 1998 unter der Serie "Limfjordsmuseets Småskrifter Nr. 18" ein sehr schönes Buch, das den Eisenbahnfahrverkehr im Limfjord auf liebenswerte Art und Weise darstellt. Mit sehr schönen Zeichnungen und interessanten Fotos werden hier die Fährschiffe LILLEBELT, VALEDMAR, MORSØ, HVALPSUND und SUNDØRE vorgestellt.

Das Buch gliedert sich in drei Hauptteile, die den Eisenbahnfahrverkehr über den Odde Sund, den Salling Sund und den die private Verbindung über den Hvalpsund beschreiben. Der Farbeinband zeigt die beiden Fährschiffe MASNEDSUND und LILLEBELT am Fähranleger in Nykøbing/Mors aus dem Jahre 1910. Auf 38 Seiten im DIN A5 Format wird dem Leser die Region um den Limfjord mit zahlreichen Landkarten, Fahrplänen und Fotos nähergebracht.

Die Kosten pro Heft liegen bei ca. 15,- DM einschl. Versandkosten. Nähere Informationen erhalten Sie bei Matthias Böckenhauer, Mittelstrasse 14b, 22851 Norderstedt (Tel. 040/524 9330)

DFV Intern

Einladung zur Mitgliederversammlung

Der Deutsche Fährschiffsverkehrsverein e. V. (DFV) mit Sitz in Peine, führt am 1. Mai 1999 ab 14.00 Uhr in Ilsede, Albertstraße 20 bei Carsten Watsack seine diesjährige Mitgliederhauptversammlung durch. Tagesordnung: 1. Feststellung der Stimmliste; 2. Bericht des Vorstands einschl. Kassenprüfer; 3. Anträge; 4. geplante Vereinfachungen; 5. Schlußwort sowie Schließung der Versammlung.

Ilsede im März 1999
Carsten Watsack,
1. Vorsitzender

Ein Hinweis in eigener Sache: Wie immer bitte ich um kurze Voranmeldung, um in meinen Privaträumen eine entsprechende Platzorganisation vornehmen zu können. Für Getränke, Kaffee und Kuchen wird eine Spende von 5,- DM pro Person erbeten. Eventuelle Überschüsse gehen aufs DFV-Konto. Anträge sollten schriftlich vor oder während der Versammlung beim Vorstand eingereicht werden. Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, daß die Versammlung ca. zwei bis drei Stunden in Anspruch nimmt. Übernachtungsmöglichkeiten in Hotels in oder um Peine/ Ilsede bestehen und können über den Verein erfragt werden. Um rege Teilnahme wird gebeten.

Suche

Ich suche dringend, Kauf oder leihweise zur Auswertung (pflégliche Behandlung und Übernahme der Portokosten werden zugesichert) den Band 1 aus der britischen Buchreihe "Merchant Fleet" betreffend P & O Line, Orient Line und die Blue Anchor Line. Desweiteren suche ich die Flottenlisten der Reedereien Adriatica SA de Nav., Venedig; Lloyd Triestino SA di Nav., Triest; Tirrenia SA di Nav., Neapel; Chargeurs Réunis, Le Havre; Compania Transmediterranea, Barcelona/ Madrid sowie Naviera Aznar SA, Bilbao. Otto Peters, Aachener Straße 1189, 50858 Köln.

Suche auch mal was: KNUDSHOVED- Foto (erster Zustand bis Umbau), Foto oder Video vom Beaching in Indien, DRONNING MARGRETHE II nach Kollision vor Rødby, MERCANDIAN PRESIDENT (heute LODBROG), sowie ASA- THOR als ASA. Suche außerdem Zeitzeugen über eine stattgefundene (aber leider weitgehend unbekannt) Havarie der THEODOR HEUSS in den 50er oder 60er Jahren (Feuer/ Kollision?). Carsten Watsack, Albertstraße 20, 31241 Ilsede.

Wir weisen darauf hin, daß Mitglieder des DFV im Rahmen des Vereins-servises die Möglichkeit haben, kostenlos zu inserieren



Bilder von auseinandergeschnittenen Kreuzfahrtschiffen sind in Bremerhaven zwar ein fast alltäglicher Anblick, aus dieser Perspektive aber nur wenigen vergönnt. Das Foto zeigt die NORWEGIAN MAJESTY am 24. Januar 1999 im Trockendock der Lloydwerft. Foto: Christian Eckardt

Passagierschiffe aktuell

von Arnold Kludas

In dieser Rubrik werden neue Passagierschiffe vorgestellt, deren Daten naturgemäß teilweise noch nicht endgültig sein können. Weiter werden hier die Schiffsbiografien in meinem Buch „Die großen Passagierschiffe der Welt“, Koehler, Hamburg 1997, auf dem laufenden gehalten.

BRITANIS, 1932 als MONTEREY in Dienst

Der Veteran ging nicht, wie in Ferries 2/98 gemeldet, zum Abwracken, sondern liegt nach wie vor in Tampa auf. Gegenwärtig gibt es Pläne, das Schiff unter dem Namen NORMANDIE in seinem alten Heimathafen San Franzisko als Hotel zu nutzen. Warten wir es ab -

CALYPSO, 1967 als CANGURO VERDE in Dienst

13.10.1998 Ende der letzten Transocean-Tours-Reise in Nizza. Das Schiff sollte danach eine Subcharter in der Karibik antreten, die jedoch nicht wahrgenommen wurde.

ms MISTRAL

Festival Cruises

Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire
47 900 BRZ / 1200 Pass. / Bes. 450
1.1999 aufgeschwommen / 5.1999 Ablieferung geplant /

NORWEGIAN MAJESTY, 1992 als ROYAL MAJESTY in Dienst

16.1. bis 4.1999 bei der Lloyd Werft in Bremerhaven um eine 33,6 m lange Sektion von Aker MTW, Wismar, verlängert.



Diese stimmungsvolle Aufnahme der NORWEGIAN MAJESTY vor ihrer Verlängerung entstand beim Einlaufen in Bremerhaven am 16. Januar 1999. Foto: Peter Voß

37 300 BRZ, 207,10 m Länge ü.a., 1462 Pass. in 731 Kabinen. Bes. 570

mse PARADISE

Carnival Cruise Lines, Panama
Kvaerner Masa Yards, Helsinki; Baunr. 494
70 390 BRZ / 7612 tdw / 262,80 m Länge ü.a. / 31,50 (36,10) m Breite / Sechs 12-Zyl.-Diesel mit elektr. Kraftübertragung; Sulzer-Wärtsilä / 47 520 kW / 2

Azipod / 18 (22,5) kn / 2040 (2624) Pass. in 1020 Kabinen / Bes. 920

8.1998 Probefahrt / 29.10.1998 Ablieferung / Nichtraucher-Kreuzfahrtschiff / 6.12.1998 Erste Sieben-Tage-Kreuzfahrt ab Miami /

mse R TWO

Renaissance Cruises, Monrovia
Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire



Die Daten der einem klassischen Liner ähnelnden DISNEY MAGIC wurde in Ferries 3/98 vorgestellt, hier ist das Schiff nun auch im Bild zu sehen. Das Foto der Disney Corporation stellte Jürgen Saupe zur Verfügung.

30 277 BRZ / 2700 tdw / 181,00 m Länge ü.a. / 25,46 m Breite / Zwei Diesel mit elektrischer Kraftübertragung; Wärtsilä / 13 500 kW / 2 Schrauben / 18 (20) kn / 702 Pass. in 351 Kabinen / Bes. 372
11.1998 Ablieferung / Mittelmeer-Kreuzfahrten /

ms SEA PRINCESS

Princess Cruises, Monrovia
Fincantieri, Monfalcone
77 441 BRZ / 261,00 m Länge ü.a. / 32,25 m Breite / Vier 16-Zyl.-Diesel, elektrische Kraftübertragung; Sulzer-Grandi Motori / 46 080 kW / 2 Schrauben / 21,4 kn / 1950 Pass. in 1050 Kabinen / Bes. 925
11.1998 Ablieferung / 17.12.1998 Taufe in Fort Lauderdale / 19.12.1998 Jungfernfahrt



Die Ende letzten Jahres in Fahrt gekommene SEA PRINCESS. Foto: Princess Cruises
kreuzfahrt in die Karibik /

am 27.11 1998 dieses mit BRZ 141 000 größte Passagierschiff der Welt aufgeschwommen.

VOYAGER OF THE SEAS

Bei der Kvaerner-Masa-Werft in Turku ist



Auch die ebenfalls schon in Ferries 3/98 vorgestellte GRAND PRINCESS erscheint hier im Bild. Das mit BRZ 108 806 größte bisher in Dienst gestellte Passagierschiff wurde im Januar 1999 in Port Everglades aufgenommen. Foto: Andy Hernandez

FERRIES Aktuell - Kurswechsel

Name	von	an	Neuer Name	Bemerkungen
FÄHREN				
AEOLIS	Aeolis Maritime	V	Rac. Nav	ESPERANZ III ex ULLA GRAU
AL MADINA	Gulf Cruise & Transport	N	AL QAMAR	ex HALSSKOV
AGIOS VASSILOS	A.K. Ventouris	V	Marintas	Schwarzes Meer
APOLLO	Eckerö	C	Langeland-Kiel-Linjen	Kiel-Bagenkop
BARI EXPRESS	Ventouris Sea Lines	V	Agapitos Express Ferries	ex PRINCESS ASTRID
BOCCACCIO	Tirrenia	V	El Salam Shipping	Rotes Meer
CARDUCCI	Tirrenia	V	El Salam Shipping	Rotes Meer
CAT-LINK III	Cat-Link	V	Tallink	Tallinn-Helsinki
CAT-LINK IV	Scandlines	V	Mols Linien	Aarhus-Odden
CAT-LINK V	Incat	C	Mols Linien	Aarhus-Odden
CIUDAD DE SANTA				
CRUZ DE LA PALMA	Trasmediterranea	V	Limadet	Almeria-Nador
COLOR VIKING	Color Line	V	Fjord Line	Bergen-Newcastle
DIFKO STOREBÆLT	Difko	C	Easy Line	Gedser-Rostock
ELITE	P&O Stena Line	C	Stena Line	Rücklieferung
ESPERANZ III	Rac. Nav	V	Glenowen Nav	ex ULLA GRAU
EUROMANTIQUE	A.K. Ventouris	V	NEL Lines	ex AGIA METHODIA
FERRY PUKWAN	Pukwan Ferry	V	Express Sea Trailers	Korinth-Venedig
HAMLET	Diano Shipping	V	Agostino Lauro	Bucht von Neapel
HERMES	Higashi Nippon	V	ANEK	SOPHOKLIS VENIZELOS
IGOUMENTSA EXPRESS	A.K. Ventouris	V	Marintas	Adria ab Juni
IONIAN STAR	Strintzis Lines	V	Com. Meridionale Navigation	SCHWARTZES MEER
JUAN L	Buequebus	V	Naviera Atlantida	Frankreich-Korsika
LANGELAND III	Langeland-Kiel Linien	V	Jadrolinija	Rio de la Plata
MANZONI	Tirrenia	V	El Salam Shipping	Split-Stari Grad-Vis
MECCA I	Brave Commander	V	Sabha Shipping	Rotes Meer
MIN NAN	Cosco Xiamen	V	Weihai Ferry, China	ex VIKING 1
MOBY LOVE	Moby Lines	N		ex ARMORIQUE
PASCOLI	Tirrenia	V	El Salam Shipping	ex KING ORRY
PETRARCA	Tirrenia	V	El Salam Shipping	Rotes Meer
POSEIDON	Med Link Lines	V	Five Star Lines	Patras-Brindisi
ROSTOCK	Scandlines AG	V	SeaWind Line	Stockholm-Turku
S. FRANCESCO DI PAOLA	Ferrovie Stato	V	Hudrey Ventouris	Umbau in Oostende
SAINT KILLIAN II	Irish Ferries	V	Marintas	ex STENA SCANDINAVICA
SKIPPER	TR.I.S.	C	Diano Shipping	Messina-Villa S. Giovanni
STENA CAMBRIA	P&O Stena Line	V	Limadet	Tanger-Algeciras
TABA I	El Salam Shipping	N		ex CANGURO BIANCO
Ro/Ro				
BALDUIN	Fred. Olsen	V	DFDS Tor Line	TOR NORVEGIA
BALTIC EAGLE	United Baltic	C	Crowley Maritime	Norwegen-West Europa
BAYARD	Fred. Olsen	V	Trasmediterranea	Karibik
BORAC	Fred. Olsen	V	DFDS Tor Line	SUPERFAST ANDALUCIA
BRABANT	Fred. Olsen	V	Trasmediterranea	Spanien-Kanaren
EUROWAY	Landi Shipping	C	P&O North Sea Ferries	TOR HUMBRIA
GREIFSWALD	Euroseabridge	C	Stena Line	SUPERFAST CANARIAS
MARIO	Fantastic Shipping	C	Stavangerske D/S	LANDI
MOONDANCE	Cenargo	V	Seatruck Ferries	Spanien-Kanaren
NORCLIFF	Swan Shipping	V	Finn carriers	Zeebrügge-Hull
PICASSO	Sea Containers	C	Falcon Seafreight	Kiel-Göteborg (Jan-Mär)
SWAN HUNTER	Finn carriers	N		Halmstad-Greanaa
TOR BRITANNIA	Tor Line	N		Warrenpoint-Heysam
TOR SCANDIA	Stena Rederi	V	DFDS Tor Line	Lübeck-Kotka
				ex WUPPERTAL
				Helsinki-Aarhus-Travemünde
				ex MAERSK KENT
				Göteborg-Gent

V = Verkauf; N = Umbenennung; C = Charter



Als Nachtrag zum Bay Ferries Artikel in FERRIES 4/98 Seite 19 ff., hier ein Foto der mittlerweile in HULL 309 umbenannten BLUENOSE ex STENA JUTLANDICA. Das Schiff liegt noch immer in Shelbourne, Nova Scotia auf. Foto: Capt. Hubert Hall



Die neue Eisenbahnfähre ARATERE über die Toppen geflaggt am 27. Januar 1999 bei der ersten Ankunft im neuseeländischen Wellington. Foto: Michael Pryce

Die POLARIS ex DANA FUTURA fährt seit dem 22. September 1998 in Charter für Nordö Link zwischen Malmö und Travemünde. Das Foto zeigt sie bei einem ihrer seltenen Besuche bei Tageslicht in Deutschland. Normalerweise liegt das Schiff frühmorgens von 1:00 bis 2:30 Uhr in Travemünde. Foto: Klaus Hauke





Die OCEANIA ex NIEDERSACHSEN im neuen „Borussia-Dortmund“-Anstrich von Traghetti Pozzuoli. Das Foto zeigt das Schiff im März 1998 in Pozzuoli. Foto: Admeto Verde

Die ehemalige TALLINK als ELTOR mit Heimathafen Belize, auf der Überführungsfahrt von Tallinn ins Rote Meer im Oktober 1998. Verkauft wurde das 1972 als SVEA REGINA gebaute Schiff an Salam International Transport & Trading Co., Amman, um zukünftig im Roten Meer zu verkehren. Foto: Fotoflite

