

# FERRIES

DM 9,00

sfr 9,-, S 80,-

2/95

4. Jahrgang Juni 1995

## DAS FÄHRSCIFFFAHRTSMAGAZIN

Die Zeitschrift des Deutschen Fährschiffahrtsvereins e.V.



### KING OF SCANDINAVIA DIE NEUE FÄHRE NACH ENGLAND

Außerdem in diesem Heft:

Fähren in die Türkei  
Die neue TT-Line Fähre ROBIN HOOD  
Ro/Ro-Verkehr in Cuxhaven



Die ISLE OF INISHMORE im neuen Irish Ferries Anstrich. Foto: Gordon Hislip  
Die BANADEROS fährt zwischen den Kanarischen Inseln. Foto: Ulrich Streich



## **INHALT**

SUPERFAST .....	4
COMBI-CARRIER ROBIN HOOD .....	6
RO/RO-HAFEN CUXHAVEN .....	7
EIN TRAUIGES JUBILÄUM UNTER PALMEN .....	8
FÄHRVERBINDUNGEN ITALIEN - TÜRKEI .....	10
DFDS 1994/95 AUF ERFOLGSKURS .....	16
NEUE STENA-TONNAGE .....	19
GOZO-CHANNEL .....	20
TECHNISCHE PROBLEME BEI COLOR LINE .....	21
NACH OLAU GEHT ES WEITER .....	22
VIKING 4 - BAUNUMMER 570 .....	23
1 : 1250 .....	26
FÄHR- UND RO/RO SCHIFFFAHRT HEUTE .....	28
GEDANKEN ZUM FÄHRHAFEN MUKRAN .....	33
FLOTTENVERÄNDERUNGEN .....	34

Das Titelbild zeigt die KING OF SCANDINAVIA einlaufend  
Hamburg, Foto: Marko Stampehl

## **FERRIES - Das Fährschiffmagazin**

wird dreimonatlich von der Verlagsgesellschaft  
Deutsche Fährschiffahrtspublikationen GBR herausgegeben

Heft- Nr.: 2-95-13

Mitgliederzeitschrift des Deutschen Fährschiffahrtsvereins . V.

Layout: Frank Lose  
Satz: Frank Lose, Carsten Watsack, Frank Heine, Kai Ortel

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

Druck + Herstellung: Druckerei Jürgen Tresnak Druck- u. Verlags GmbH  
Reepschlägerstr. 2, 23556 Lübeck

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

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

Redaktionsleiter: Frank Lose (V. i. S. d. P.)

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

## **Liebe Leserinnen und Leser,**

die neue Ausgabe von FERRIES liegt nun vor Ihnen. In einer Zeit, in der sich die Meldungen überstürzen, hoffen wir, für Sie wieder ein interessantes Heft zusammengestellt zu haben. Wie immer ist es eine hoffentlich interessante Mischung aus Aktuellem, Historie und Fotos. Oftmals werden wir jedoch in der Zeit von Fertigstellung des Heftes bis zur Auslieferung aus der Druckerei, von der Aktualität überholt.

Ich hoffe jedoch, daß unsere Zeitung Ihnen mit dieser Ausgabe viele interessante Neuigkeiten bringt.

Wir, die dieses Heft machen, würden uns sehr über eine Rückmeldung von Ihnen freuen. Was gefällt, was nicht, über was würden Sie gerne mehr oder auch weniger lesen? Wir planen eine Seite mit Leserbriefen einzurichten, vielleicht kann dieses aber auch als Diskussionsforum dienen.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen das Redaktionsteam, Ihr

**Frank Lose**

### **Deutscher Fährschiffahrtsverein e.V.**

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

1. Vorsitzender: Carsten Watsack
2. Vorsitzender: Marko Stampehl  
Schriftführer: Kai Ortel  
Schatzmeister: Frank Lose  
Fotoarchivleiter: Dirk Jankowsky

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

### **Als neue Mitglieder begrüßen wir im DFV:**

Carsten Schulz, Michael Mittendorf, Knut Behnke, Pieter Inpijn, Alf Schöttler, Jörg Thielemann, Bernd Gell

*Mitgliederzahl vom 15.05.1995: 59*

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

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

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

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 1/95.

FRISCHER WIND IM MITTELMEER

# SUPERFAST

VON CHRISTIAN ECKARDT

*Am 25.3. wehte auf dem Gelände der Schichau Seebeckwerft AG in Bremerhaven den geladenen Taufgästen der "SUPERFAST I" und der halbfertigen "SUPERFAST II" ein frischer Nordwestwind entgegen, ab Mitte April wird die "SuperFast I" für frischen Wind im Italien-Griechenland-Verkehr sorgen.*

Die zur griechischen Reederei Panagopoulos gehörende Attica Enterprise S.A. in Voula, südlich von Piräus bestellte bei der Schichau Seebeckwerft AG (SSW) zwei GT 23.000 große, aber vor allem schnelle RoRo-Passagierfähren im Wert von rd. 145 Millionen Dollar. Der Senior der Reederei, Pericles S. Panagopoulos, besaß früher die Kreuzfahrtreederei Royal Cruise Line (Crown Odyssey, Royal Odyssey, Golden Odyssey) und hat sich durch den Verkauf der 3 Schiffe an die Klostergruppe die finanzielle Basis für sein neues Fähren-Engagement verschafft. Die beiden Neubauten sollen auf der neuen Linie "SuperFast Ferries" zwischen Ancona in Mittel-Italien und Patras an der Nordküste des Peloponnes eingesetzt werden.



Die SUPERFAST I fährt jetzt zwischen Italien und Griechenland. Foto: Ulrich Streich

Die Reederei erwartet vor allem außerhalb der Sommersaison einen starken Frachtverkehr auf der Verbindung zwischen der beiden EU-Staaten, nachdem der Landweg durch den Bürgerkrieg im ehem. Jugoslawien unterbrochen wurde.

Forderung der Reederei an die Werft war es, daß die Schiffe die 500 Seemeilen lange Strecke in 20 Stunden - bisher 30 Stunden - bewältigen, so daß mit 2 Schiffen ein Pendeldienst mit täglichen Abfahrten gewährleistet ist. Dieses heißt, daß eine Dienstgeschwindigkeit von 25 Knoten und eine Spitzengeschwindigkeit von 27 Knoten, um Verspätungen wieder auszugleichen, gefordert wurde. Um die Betriebskosten möglichst gering zu halten wurden in der Schiffbauversuchsanstalt in Wien Versuche gefahren, um die letzten Reserven aus der Rumpfform herauszuholen. Das Ergebnis: Ein schlankes Vorschiff, ein besserer Strömungsablauf am Rumpf und eine störungsfreiere Arbeitszone für die Propeller. Ein "Duck-Tail", eine Rumpfverlängerung am Heck nur knapp in Höhe der Wasserlinie, soll den Brennstoffverbrauch um knapp vier Prozent weiter verringern. Desweiteren wurde auf ein geringes Schiffsgewicht Wert gelegt. 6000 Tonnen Stahl wurden für die insgesamt 10.000 Tonnen schwere endausgerüstete Fähre verbaut. Der Brennstoffverbrauch soll bei 144 Tonnen pro Tag liegen. Für eine hohe Betriebssicherheit wurden zahlreiche Kontrolleinrichtungen vorgesehen, dazu gehört auch eine Abgaskontrolle mit Videokamera um sofort Störungen an den Hauptantrieben feststellen zu können. Zudem wurde von dem Auftraggeber ein besonderer Wert auf Umweltfreundlichkeit der Fähre gelegt, was ja im Mittelmeer nicht selbstverständlich ist. So wur-

de eine biologische Abwasseraufbereitungsanlage und ein eigenes Müllentsorgungssystem installiert.

Um kurze Hafenziegezeiten für den Pendelverkehr zu gewährleisten, wurden Heck- und Bugrampen eingebaut, die das Durchfahren der Fähre ermöglichen. Fußpassagiere betreten das Schiff über eine separate Heckrampe und gelangen über eine Rolltreppe auf die Passagierdecks. Beim Schließen des Bugvisieres faltet sich die Bugrampe als wasserdichter Verschluss hinter die Visierkonstruktion. Dabei soll ein hoher Sicherheitsstandard gewährleistet werden. Zusätzlich verschließt eine innere Bugpforte das Vorschiff. Im Inneren des Schiffes stehen 1800 Lademeter auf den beiden Frachtdecks

zur Verfügung. Zusätzlich befindet sich noch in einer Garage im vorderen Bereich unterhalb des Hauptdecks, die über eine Rampe befahrbar ist, Platz für 98 PKW. Insgesamt steht eine Kapazität für 830 PKW zur Verfügung, die aber wohl nur in der Sommersaison für den Touristenverkehr benötigt wird. Außerhalb der Saison erwartet die Reederei ein hohes Frachtvolumen, obwohl die Reederei sich während der Taufe mit konkreten Zahlen zurückhielt. Auf dem oberen Freideck stehen 64 Stellplätze für Wohnwagen und Wohnmobile zur Verfügung, da die Reederei das sogenannte "Campen an Bord" erlaubt. Dabei nutzen die Urlauber das Wohnmobil quasi als Kabine, die Benutzung von Gaskochern und -kühlschränken ist auf der Überfahrt jedoch verboten. Nach Meinung des Verfassers besteht dadurch ein



Die SUPERFAST II kommt im Juni in Fahrt. Foto: Ulrich Streich

großes Sicherheitsrisiko durch Brandgefahr an Bord, da in der Hauptsaison eine Kontrolle zur Einhaltung des Verbotes nur schwer möglich sein wird. Die sonst übliche Praxis auf Fährschiffen, den Aufenthalt auf den Fahrzeugdecks zu untersagen wird von der Reederei nicht praktiziert, als ob es keine Unglücke, wie das der "Herald of free Enterprise" gegeben hätte, wo die in den LKW-Kabinen schlafenden Fahrer von den Wassermassen überrascht wurden.

Die sonst bei Fähren übliche Längsunterteilung der Autodecks mit den Niedergängen bzw. Versorgungsleitungen findet bei der "SuperFast" nur zu rd. 1/3 statt, die restliche Fläche ist von Backbord nach Steuerbord offen, um möglichst viel Stellfläche vorzuhalten. Sollte Ladung verrutschen, erfolgt dies auf der gesamten Schiffsbreite. Laderaumschotten wären hier sicherlich angebracht, da die "SUPERFAST I" auch bei schlechten Witterungsbedingungen mit hoher Geschwindigkeit fahren muß, um den engen Fahrplan einzuhalten." Zur Verbesserung der Manöviereigenschaften für ein schnelles An- und Ablegen in den Häfen sind zwei Bugstrahlruder neben den KaMeWa-Verstellpropellern eingebaut. Zur Schlingerdämpfung sind zwei ausfahrbare Blohm + Voss Stabilisatoren von je 7 m<sup>2</sup> und zum Trimmen eine Anti-Krönungsanlage installiert.

Die Gestaltung der Inneneinrichtung führte das bekannte norwegische Architektenbüro Peter Yran und Björn Storbraaten aus, das bereits für den Royal-Viking-Neubau der Seebeckwerft zuständig waren.

Die geräumigen Kabinen mit Naßzelle wurden von Kvaerner-Masa Yards in Turku gefertigt und befinden sich im vorderen, ruhigeren, Teil des Schiffes. Die Farbgebung ist hell und freundlich. Die Passagiereinrichtungen sind zum Teil mit Marmor ausgelegt, so daß ein südländisches Flair entsteht. Für die über 1400 Passagiere stehen Cafeteria, Casino, Disco, Restaurants, Bars und Shops sowie ein großer Swimmingpool am Heck zur Verfügung.

Wenn die "SUPERFAST I" mit ihrem futuristischen Schornstein Mitte April den regulären Fährdienst zwischen Ancona und Patras aufnimmt, werden es die bis dahin auf dieser Strecke verkehrenden Reedereien schwer haben, paroli gegenüber diesem rot-weißen Flitzer zu bieten, der sich dann unter den 10 schnellsten Fährschiffen der Welt wiederfinden wird.

Auch wenn umfangreiche Sicherheitseinrichtungen eingesetzt werden und das Schiff Klassifikationen des American Bureau of Shipping und des griechischen Schiffsregisters besitzt, wären doch gerade nach den letzten Fährunglücken (z.B. "Estonia") weitergehende Sicherungsmaßnahmen bei einem Neubau wünschenswert gewesen.

Das Schwesterschiff, die SUPERFAST II", befindet sich zur Zeit bei der SSW in der Endausrüstung und soll Ende Mai abgeliefert

## TECHNISCHE DATEN

### MS "SuperFast I"

Eigentümer:	Attica Enterprises S.A. Voula
Baunr.:	1087
Schwesterschiff:	"SuperFast II" Baunr.: 1088.
Baujahr:	1994/95
Bauwerft:	Schichau Seebeckwerft AG, Bremerhaven
Baupreis:	ca. 75 Mio. Dollar
Größe:	23.000 BRZ
Tragfähigkeit:	5.240 tdw
Länge ü.a.:	173,7 m
Breite:	24,0 m
Tiefgang:	6,25 m
Antrieb:	Vier Sulzer-Diesel, Typ 12VZA40S
Leistung:	Vier x 7920 kW = 31.680 kW
Geschwindigkeit:	26,9 kn.
Hilfsdiesel:	Drei Dieselgeneratoren mit je 1500 kVA Zwei 1000 kW Bugstrahlruder Zwei Blohm + Voss Finn-Stabilisatoren
Propeller:	Zwei Vierblatt-Verstellpropeller, Ø 4,9 m
Fahrgasteinrichtungen:	max. 1417 Passagiere 78 Doppelaußenkabinen 6 Doppelinnenkabinen 54 Vierbettaußenkabinen 62 Vierbettinnenkabinen 140 Flugzeugsessel 645 Deckspassagiere
Besatzung:	83 Personen in 53 Kabinen
Ladung:	1800 m Spur auf vier Ebenen 110 Lkw à 15 m und 98 PKW im Unterraum 64 Wohnwagen oder Wohnmobile auf dem Freideck oder 830 PKW total

werden, um pünktlich zur Hauptsaison je 1 Abfahrt pro Tag ( außer dienstags) je Abfahrthafen durchzuführen.



Die SUPERFAST I während der Ausrüstung, Foto: Kai Ortel

# FINNYARDS IN RAUMA LIEFERT ERSTEN NEUBAU COMBI-CARRIER ROBIN HOOD

VON CARSTEN WATSACK

*Am 19. April 1994 war es soweit: Baubeginn der modernsten Frachtfähren der Welt auf der finnischen Werft Finnyards. Die Hamburger Reederei TT-Line hatte zwei Schwesterschiffe in Auftrag gegeben, die gerade im Umweltschutz neue Maßstäbe setzen sollten und als Schiffe einer neuen Generation gelten.*

Traditionell erhalten die beiden Schiffe die TT-Namen ROBIN HOOD und NILS DACKE, wobei erstere unter deutscher Flagge in Fahrt kommen wird. Die beiden Combi-Carrier, deren Auftragswert sich auf rund 240 Millionen DM beläuft, sind 179,3 Meter lang und 27,2 Meter breit, haben einen Tiefgang von ca. 6 Metern und sind mit 26500 BRZ vermessen. Auf etwa 2400 Lademetern können 157 Trailereinheiten bei einer Tragfähigkeit von 6600 tdw befördert werden. 300 Passagiere finden in 150 Doppelkabinen Platz. Neben einer Cafeteria mit 300 Sitzplätzen, einem TV-Raum mit 15 Plätzen, einer Lounge mit 25 Plätzen und einer 30 qm großen Sauna befindet sich ein 100 qm großer Supermarkt an Bord.

Die ROBIN HOOD wird als erstes Schiff den Dienst aufnehmen. Ursprünglich war Februar geplant, nun kann man davon ausgehen, daß die Fähre wird zur Sommersaison 1995 in Fahrt kommen. Ein genaues Datum lag zu Redaktionsschluß nicht vor, gerechnet werden kann aber mit der letzten Mai-Woche oder den ersten Juni-Tagen.

Das auch gern als "Green Ship" bezeichnete Schiff verfügt über einen dieselelektrischen Antrieb, der zwar nicht neu ist und schon in den fünfziger Jahren auf den Bundesbahnfährschiffen Einbau fand, nun allerdings eine Art Renaissance erlebt. Der wichtigste Aspekt dieses Antriebs sind seine Vorteile in der Reduzierung der Schadstoffemissionen vor allem im Hafengebiet und bei Revierfahrten, bei denen der Ausstoß von Stickoxiden um bis zu 50 % verringert wird. Durch die Verwendung von Marine Diesel Oil (MDO) als Brennstoff werden weitere umweltbelastende Ausstöße, wie z. B. Schwefeldioxid, reduziert. Die neue Rumpfform des Schiffes verringert die erforderliche Antriebsleistung um ca. 18 %, was wiederum Einsparungen beim Brennstoff mit sich bringt.

Der Antrieb setzt sich aus vier 6-Zylinder-Dieselmotoren der Firma Krupp MaK, Baureihe 552 C mit jeweils 4500 kW bei 500 upm sowie aus acht Generatorsätzen und Propulsionsmotoren zusammen. Hiermit soll bei 85 % Lei-



Die ROBIN HOOD am Ausrüstungskai in Rauma. Foto: Finnyards

stung eine Dienstgeschwindigkeit von 19 kn erreicht werden.

Die MaK-Motoren sind Maschinen, die sich durch Robustheit sowie niedrigen Schmieröl- und Kraftstoffverbrauch auszeichnen. Dadurch wird auch die Ozonschicht geschont, denn der Ausstoß von Stickoxiden ist gering. Möglich wurde dies durch Verbesserungen in der Steuerung der Verbrennung.

Der Motorentyp M 552 C von MaK wurde in der Vergangenheit bereits auf Schiffen der Hurtigruten oder der Reederei Gorthon eingebaut. Auch sechs Schiffe für die chinesische Reederei Bomta sowie ein Ro/Ro-Schiff der Reederei Commodore Shipping erhalten den 552 C.

Teurer wird für TT der Schiffsbetrieb, da MDO nicht so billig wie Schweröl ist. Letzteres wird heutzutage hauptsächlich als Kraftstoff in der Schifffahrt genutzt. Die Mehrkosten sollen durch Personalreduzierung kompensiert werden. Nach einer Einarbeitungsphase von etwa 6 Monaten wird die Maschine wachfrei gefahren. Auch die Organisation des seemannstechnischen Betriebs wird neu gestaltet. Zwar gibt es noch einen Maschinenfahrstand (MKR), doch wird der Leitende Ingenieur bei Revierfahrten auf der Brücke Platz nehmen,

während unten ein Ingenieur sowie ein Assistent sitzen und den Betrieb der Maschinen direkt überwachen.

Zusätzliche Umweltschutzmaßnahmen, wie z. B. Rückgewinnung der Abwärme der Dieselmotoren, eine Sortentrennung von Abfällen, eine vollbiologische Klärung der Abwässer sowie neue Innovationen im Schallschutz machen das Schiff zusammen mit seiner im September folgenden Schwester zu den modernsten Fähren der Welt.

Doch nicht nur beim Thema Umweltschutz geht TT mit der ROBIN HOOD neue Wege. Auch die Schiffssicherheit wurde verbessert. So sorgt z. B. die sogenannte B-Fünftel-Bauweise für besonders hohe Sinksicherheit, womit bestehende SOLAS-Normen übertroffen werden bzw. SOLAS-1994-Vorschriften beachtet werden. Längsschotten im Laderaum sorgen für weitere Sicherheit gegen verrutschende Ladung.

Im Feuerschutzbereich findet das von der Firma Marioff entwickelte HiFog-System Einbau, welches sich bereits auf den Passagierfähren der TT-Line, NILS HOLGERSSON und PETER PAN, befindet und diese unter anderem dadurch zu den modernsten Fähren der Ostsee gelten ließ.

# Ein in Zukunft noch wichtiger werdendes Verkehrskreuz im Norden

VON TOBIAS ANNECKE

**Die niedersächsische Hafenverwaltung überlegte schon Anfang der siebziger Jahre, wie die damals noch neuen Seeverkehre Container-, Ro/ Ro-, Con/ Ro- etc. nach Cuxhaven gezogen werden könnten. Da der Amerikahafen damals noch zu Hamburg gehörte, beschloß man die 1976/ 77 gebaute neue Seebäderbrücke mit einer Ro/ Ro- Anlage zu versehen und ein Terminal einzurichten (Baubeginn 5. April 1977). Am 5. Mai 1978 konnte Ro/ Ro- Terminal Grimeshörn durch den niedersächsischen Wirtschaftsminister Kupfer dem Verkehr übergeben werden.**

Schon bald zeigte sich, daß dieser Hafen von der internationalen Seeschifffahrt sehr gut angenommen wurde. Der Stückgutumschlag hatte sich von 60000 t in 1982 auf über 400000 t in 1986 erhöht. Die Reedereien begannen, schnell den Vorteil zu nutzen; ohne Umwege über die Großhäfen Ladung von und zur Ostsee in Cuxhaven laden oder löschen zu können.

Neben dem Ro/ Ro- Terminal wurde Mitte der achtziger Jahre die Firma Cux Cargo gegründet, die je zu 50 % aus der Automobilspedition E. H. Harms GmbH & Co., Bremen und der Hamburger Hafen und Lagerhaus AG (HHLA) besteht. Cux Cargo ist fast ausschließlich auf den PKW- Umschlag auf dem eigenen Ro/ Ro- Terminal im südlichen Teil des Amerikahafens spezialisiert.

Das PKW- Umschlagsvolumen der Reederei E. H. Harms Car Feeder Service GmbH und Co. KG beträgt mit ca. 64100 PKW- Einheiten mehr als 80 % des Cuxhavener PKW- Umschlagsvolumens 1994. Die Reederei ist damit ein wichtiger Bestandteil des Ro/ Ro- Umschlags in Cuxhaven geworden.

Die Schiffe der E. H. Harms Car Feeder Service GmbH und Co. KG fahren jeweils zweimal pro Woche von Cuxhaven nach Halmstad, Södertälje (Schweden) und nach Turku in Finnland sowie unregelmäßig nach Lettland, Polen, Dänemark und England.

Weitere wichtige Ro/ Ro- Liniendienste des Hafens Cuxhaven macht die Reederei Elbe-Humber Roline GmbH und Co. KG (Eigner DFDS Transport GmbH). Sie fährt viermal wöchentlich mit zwei Schiffen auf der Linie Cuxhaven - Immingham (England). Das Umschlagsvolumen 1994 beträgt 654100 t. Ein anderes wichtiges Standbein ist die Reederei Argoman Ferry Service GmbH, die ebenfalls zweimal in der Woche die Route Turku-Cuxhaven- Harwich bedient. Schon mehrfach mußte der Ro/ Ro- Terminal Cuxhaven Grimeshörn

seit 1978 dem stark gestiegenen Umschlagsvolumen angepaßt werden. Heute sind alle gängigen Umschlagssysteme wie z. B. Con/ Ro-, Lift- on / Lift- off-, Container-, Stückgut- und Schwergutverkehr mit deren Umschlagsgeräten sowie zweispurige Ro/ Ro- Brücken und hochwassergeschützte Stellflächen vorhanden. Da heute mehr als 60 % des Stückgutumschlags per Ro/ Ro- Technik bewältigt wird und ein schnelles sowie sicheres Be- und Entladen der Schiffe möglich ist, war es nur eine Frage der Zeit, bis die rund 70000 m<sup>2</sup> des Terminals bis an die Kapazitätsgrenze ausgeschöpft werden.

Da auch weiterhin eine wachsende Umschlagssteigerung zu erwarten ist, hat sich die Niedersächsische Landesregierung für eine Hafenerweiterung entschieden. Am 25. Februar 1992 ging der damals noch zu Hamburg gehörende Amerikahafen an das Land Niedersachsen über. Man entschied, diesen Hafen zu einem völlig neuen Mehrzweckterminal auszubauen, der drei Liegeplätze für Großschiffe bis zu 350 Metern Länge und 14,5 Metern Tiefgang bietet sowie zwei kleinere Liegeplätze. Ein Liegeplatz wird schon heute von Cux Cargo für den Ro/ Ro- Umschlag von PKW's im Feederdienst genutzt. Ebenfalls werden zwei neue Ro/ Ro- Brücken (ähnlich Grimeshörn) gebaut (zweispurig, Tragfähigkeit bis 200 t). Im Amerikahafen wer-

den Stellflächen und Freilagerplätze von rund 380000 m<sup>2</sup> sowie zwei Hallenkomplexe von je 10000 m<sup>2</sup> entstehen. Die Fertigstellung dieser neuen Mehrzweckanlage wird bis Ende 1996 erfolgt sein.

Es darf also mit Spannung erwartet werden, wie sich Cuxhaven in den nächsten Jahren gegenüber den Großhäfen im harten Konkurrenzkampf verhält. Bei zu erwartenden Veränderungen der Seeverkehre, wachsender Schiffsgrößen und Zunahme der Tiefgänge könnten wahrscheinlich alle einen Vorteil daraus ziehen, wenn die Schiffe, die nicht jederzeit Hamburg anlaufen können, in Cuxhaven abgefertigt werden und so eine Zusammenarbeit Hamburg mit Cuxhaven analog Bremen/ Bremerhaven entsteht. Die ständige Forderung nach Vertiefung der Elbe stößt ökonomisch und ökologisch irgendwann einmal an ihre Grenzen.

Der Autor möchte sich an dieser Stelle für die freundliche Unterstützung sowie für das Informationsmaterial vom Niedersächsischen Hafenamts Cuxhaven bei Herrn Kojerschmidt bedanken.

**Die GARDEN fährt im Argo Mann Dienst nach Cuxhaven.** Foto: Herbert Arp



DIE YAIZA

# EIN TRAUERIGES JUBILÄUM UNTER PALMEN

VON JÜRGEN STEIN

Am 25. März 1965, also vor etwas mehr als 30 Jahren, lief bei der Schiffswerft Martin Jansen in Leer das Fährschiff AERÖBOEN vom Stapel. Auftraggeber war die dänische Reederei A/S Dampskibsselskabet Aerö, Aerösköbing.



In diesem Anstrich fuhr die AERÖBOEN zwischen Gelting und Faborg.

Foto: Sammlung Jürgen Stein.

Nach Plänen des bekannten Konstrukteurs Knud E. Hansen aus Kopenhagen entstand ein kleines Fährschiff der Superlative. Schon äußerlich unterschied sich die AERÖBOEN von den, im Liniendienst stehenden Fähren der A/S D/S Aerö. Am 25. Juli 1965 übernahm diese Reederei erstmals ein Schiff mit schneeweißem Rumpfanstrich, sicherlich auch mit dem Hintergedanken, dieses Schiff auch als Butterdampfer einzusetzen.

Die 47,55 Meter lange AERÖBOEN verfügte über zwei Sonnendecks und war mit zwei Salons, sowie Pantry und einem Kiosk ausgestattet. Vermessen mit einer Größe von 499 BRT war der Neubau für 400 Passagiere und 35 PKW zugelassen. Die Baukosten betragen 3.343.211 Dänische Kronen.

Gleich nach Ablieferung ging die AERÖBOEN in Charter der neugegründeten Nordisk Faergeselskab, Faaborg. Diese Reederei benötigte zur planmäßigen Eröffnung der Fährlinie Gelting - Faaborg dringend ein Schiff, weil sich die Ablieferung des eigenen Neubaus SYDFYEN um mehr als einen Monat verzögerte.

Die A/S Dampskibsselskabet Aerö konnte auf ihren Neubau vorerst verzichten, da der Verkauf der alten AERÖ nicht sofort zustande kam. Somit versah die AERÖBOEN vom 27.7.1965 bis 1.9.1965 als erstes Schiff den Liniendienst zwischen Gelting und Faaborg.

Nach Indienstellung der SYDFYEN im September 1965 kehrte die AERÖBOEN nach Aerösköbing zurück und wurde erstmals zwischen den Inseln Fünen und Aerö eingesetzt. Hinzu kamen Wochenendfahrten von Aerösköbing nach Kappeln, die allerdings schon im gleichen Jahr, wegen mangelnder Nachfrage im zollfreien Einkauf, wieder eingestellt werden mußten. Nach mißglücktem Einstand als Butterfahrer verbrachte der Jansen-Neubau den Winter 1965/66 größtenteils als Auflieger in Svendborg und wurde nur zeitweise als Reserveschiff der A/S D/S Aerö im Liniendienst zwischen Svendborg und Aerösköbing eingesetzt.

Auch das Jahr 1966 begann für die AERÖBOEN recht unsicher, denn die A/S Dampskibsselskabet Aerö konnte sich nicht entschließen das Schiff dauerhaft auf ihren eigenen Routen einzusetzen. Wieder einmal wurde die AERÖBOEN verchartert, diesmal an Nakskov-Kiel Linjen, die das Schiff vom 13.7. bis 4.9.1966 zwischen Kiel und Nakskov einsetzte. Da auch dieser Liniendienst nur im Sommer mit Erfolg betrieben werden konnte, blieb eine weitere Vercharterung nicht aus.

Nun zeigte die Andelsfaergeselskabet Laesö, Vesteröhavn großes Interesse an dem Schiff. Einsatzort für die AERÖBOEN sollte die Verbindung zwischen Frederikshavn und Vesteröhavn auf der Insel Laesö werden. Die alte LAESÖ (BJ.1961) wurde als ANHOLTFAERGEN an die Grenaa-Anholt Faergeselskab A/S, Grenaa verkauft. Die AERÖBOEN wurde mit Vorkaufsrecht vom 1.11.1966 bis März 1967 in Charter genommen. Durch die robuste Bauweise erwies sich dieser Schiffstyp als optimal, zwischen Frederikshavn und Laesö eingesetzt zu werden.

Im März 1967 wurde die AERÖBOEN für 3.967.378 Kronen ( ca. 600.000 Kronen mehr als der Baupreis ) an die Andelsfaergeselskabet Laesö verkauft. Im gleichen Monat erfolgte die Umbenennung in LAESÖ. Bis 1980 versah die

**Die LAESÖ in Frederikshavn.**

Foto: Jürgen Stein



LAESÖ ( übrigs die siebte des Namens ), mehr oder weniger stürmisch, ohne besondere Vorkommnisse den Liniendienst zwischen dem dänischen Festland und der Insel Laesö im Kattegat. Nach 13 Jahren mußte das Schiff auf dem 28 Kilometer langen Seeweg einem Neubau gleichen Namens weichen. Die alte LAESÖ blieb noch einige Zeit im Besitz der Andelsfaergeselskabet Laesö und wurde zeitweise für Ausflugs- bzw. Angelfahrten von Frederikshavn aus eingesetzt. Für die neuen Aufgaben wurde die LAESÖ fortan als KATTEGAT eingesetzt.

1981 trennte sich die Reederei von ihrem jetzt überflüssigen Fährschiff. Die KATTEGAT wurde für 2,8 Millionen SEK an die innerschwedische Reederei AB Ölandssund, Oskarshamn als ÖLAND verkauft. Neues Fahrtgebiet sollte nun die Verbindung zwischen Gotland und Öland werden. Dieser Liniendienst zwischen Grankullavik und Klintehamn wurde nur in den Sommermonaten stärker frequentiert. Meist befanden sich Sommertouristen an Bord, die für einen Tagesausflug die Inseln wechseln wollten. Eine Nachfrage für den Transport von Kraftfahrzeugen gab es nicht. Die Möglichkeit zum zollfreien Einkauf bestand nicht, da die ÖLAND einen innerschwedischen Verkehr versah. Aber schon bald mußte die Rederi AB Ölandssund feststellen, daß sich der Verkehr nicht rentierte und zog somit ihr Schiff im März 1982 vom Liniendienst zurück.

Erneut stand die ehemalige AERÖBOEN zum Verkauf. Neuer Eigner wurde nun die neugegründete NA-BO Linjen, die ihren Sitz im schwedischen Landskrona hatte. Die kleine Autofähre, jetzt umbenannt in LANDSKRONA wurde einmal mehr als „Schnapsfahrer“ eingesetzt. Vom 9. April 1982 bis zum 27. September versah sie den Liniendienst zwischen Landskrona und Köpenhamn ( Havnegade ). Auch auf dieser Route sollte die LANDSKRONA nicht lange verweilen. Der Liniendienst wurde eingestellt und die LANDSKRONA bis zum 29.3.1983 aufgelegt. Neuer Besitzer wurde nun die Rederei AB Polar (LT-Line), Landskrona. Der alte Name blieb, nur das Fahrtgebiet änderte sich geringfügig. So entstand eine neue Verbindung zwischen Landskrona und Tuborg Havn. Der Status eines Butterfahrers wurde ihr nicht genommen. Ein Jahr später, im Juni 1984 wurde auch dieser Liniendienst eingestellt. Für die LANDSKRONA folgten weitere Auftriebszeiten.

1985 bekundete der dänische Kulturverein „Baadteatret“ in Kopenhagen sein Interesse an diesem Schiff und wollte es als Theaterschiff in Kopenhagen nutzen. Diese Pläne wurden allerdings schnell verworfen, da dem Verein finanzielle Mittel nicht ausreichend zur Verfügung standen.



Die LANDSKRONA auf der Übergabefahrt im NOK nach Gomera. Foto: Gerhard Fiebiger

Nächster Besitzer wurde die Amaris Marketing Inc., Panama, die die LANDSKRONA für 235.000 \$ erwarb und in der Sommersaison 1987 auf der Route zwischen Simrishamn (Südschweden) und Allinge (Bornholm) einsetzte. Einmal mehr sollte es ein kurzes Gastspiel werden. Schon fast typisch für den Lebenslauf der LANDSKRONA, wurde auch dieser Liniendienst bald aufgegeben. Wo das Schiff sich im Anschluß an diesen Dienst befand, ist nicht bekannt. Auf jeden Fall verließ die LANDSKRONA 1989 die Ostsee für immer. Nach der Überführungsfahrt zu den Kanarischen Inseln, wurde das Schiff, nach einem kleinen Dorf auf Lanzarote, in YAIZA umbenannt. Eigner war nun die spanische Reederei Alisur S.A., Arrecife, die die YAIZA im Liniendienst zwischen Corralejo auf Fuerte-ventura und Playa Blanca auf Lanzarote einsetzte. Das Schiff machte drei Rundreisen pro Tag, wobei eine Überfahrt 45 Minuten dauerte. Im Sommer 1992 mußte die Alisur S.A. den Liniendienst einstellen. Grund war die Indienststellung der wesentlich größeren BUGANVILLA (ex. BETULA), die von Ferry Gomera (Lines Fred. Olsen) auf der gleichen Route eingesetzt

wurde. Erneut mußte die YAIZA beschäftigungslos vertäut werden, diesmal in Las Palmas de Tenerife. Die Ferry Gomera übernahm zwar das Schiff, richtete es aber nicht wieder für einen Liniendienst her.

1994 stand die YAIZA abermals zum Verkauf, sie wurde nach Arrecife verholt und dort für neue Aufgaben hergerichtet. Versehen mit einer stimmungsvollen Seitenbemalung wird die ehemals dänische Fähre als „floating Disco“ auf den Kanarischen Inseln genutzt.

In der Hochsaison wird die Stimmung an Bord auf jeden Fall gut sein. Sicherlich auch am 25. Juli 1995, wenn die YAIZA einmal mehr von Discobesuchern belagert wird. Für die Gäste, in erster Linie wohl Touristen, die immer einen Grund zum Feiern finden, ein normaler Tag. Leider wird kaum einer bemerken, wer an diesem Tag der Jubilar sein wird: vor 30 Jahren wurde die YAIZA als Fährschiff AERÖBOEN in Dienst gestellt.

Als LANDSKRONA wurde das Schiff zwischen Schweden und Dänemark eingesetzt. Foto: Frank Heine



# ENTWICKLUNG DER LETZTEN JAHRE, SOWIE AUSBLICK AUF DIE SOMMERSAISON 1995

VON FRANK HEINE

*Die Türkei wird erst seit wenigen Jahren zunehmend als Urlaubsgebiet entdeckt, hauptsächlich allerdings für Pauschalreisende, die mit dem Flugzeug in ihr Urlaubsgebiet gelangen. Nur relativ wenige Touristen bereisen die Türkei bisher mit dem eigenem Auto. Auf den Italien-Türkei Fährn sind, je nach Abfahrtschiff, schätzungsweise 80 bis 90 % der Reisenden türkische Gastarbeiter aus Nordeuropa, die einmal im Jahr die Heimat besuchen. Doch die Zahl der individual reisenden Autotouristen nimmt ständig weiter zu. So erfreut sich der Fährverkehr von Italien in die Türkei besonders seit dem Beginn des Bürgerkrieges in Jugoslawien einer ständig wachsenden Beliebtheit. Da das Angebot an Überfahrten vor einigen Jahren noch ziemlich eingeschränkt war, sehen zahlreiche neugegründete Reedereien dieses Fahrtgebiet als ideales Betätigungsfeld an.*

Neben den bereits seit Jahren fest etablierten Reedereien ist es für neue Reedereien allerdings recht schwer, sich in dem Verkehr zu behaupten. Nur wenige sind in der Lage, ihren Dienst länger als eine Saison zu betreiben. Wenn sie es überhaupt schaffen, die Saison zu beenden, oder auch den angekündigten Verkehr nur aufzunehmen. Folglich unterliegen die Fährverbindungen zwischen Italien, Griechenland und der Türkei ständigen Veränderungen. Als Passagier kann man letzten Endes nur sicher sein, daß die gebuchte Überfahrt auch stattfindet, wenn man sich auf dem bereits auslaufenden Schiff befindet.

Die folgende Aufstellung soll einen Überblick über die, in den 80er und 90er Jahren im Italien - Türkei Dienst tätigen Reedereien geben, sowie über die dort eingesetzten Schiffe. Da, wie bereits gesagt, Änderungen in dem Fahrtgebiet beinahe normal sind, können einige bereits zum Zeitpunkt der Veröffentlichung eingetreten sein.

### Fährverbindungen von Venedig und Triest:

#### Typaldos Lines :

Diese, einstmals größte Passagierschiffsreederei im Mittelmeer existiert zwar seit über 25 Jahren nicht mehr, kann aber doch als einer der Pioniere des „Fährverkehrs“ von Italien in die Türkei angesehen werden.

Es bestand ab 1964 die Möglichkeit mit dem Linienpassagierschiff ATLANTICA (13803 BRT) im Zuge einer zweiwöchigen Rundreise durch das östliche Mittelmeer, wenn auch ziemlich umständlich, mit dem Auto von Italien in die Türkei und auch zurück zu gelangen. Die

ATLANTICA ( 1931 für die französische Reederei Compagnie Generale Transatlantique als COLOMBIE gebaut ) wurde 1964 von Typaldos erworben und, neben anderen Umbauten, mit einem Autodeck für 140 PKW sowie Seitenpforten versehen. Die Route ging von Venedig über Kefallonia, Piräus, Heraklion, Limassol, Haifa, Rhodos, Kusadasi, Patmos, Piräus und Katakolon zurück nach Venedig.

Als 1968 , nach dem Untergang der Typaldos Fähre HERAKLION, die Sicherheitsbestimmungen der griechischen Fährn drastisch verschärft wurden, kam das Ende der größtenteils

aus „Oldtimern“ bestehenden Flotte von Typaldos. Sämtliche Aktivitäten wurden eingestellt ein, die Schiffe aufgelegt, verkauft oder verschrottet. Auch die ATLANTICA ereilte dieses Schicksal 1970 in Perama.

#### Turkish Maritime Lines :

Die staatliche türkische Reederei bietet die meisten Routen zwischen Italien und der Türkei an und betreibt dort auch die meisten Schiffe. Dazu gehört auch die längste direkte Fähr-



**Die Ankara passiert auf der Fahrt von Venedig nach Izmir den Kanal von Korinth.**

Foto: Frank Heine

schiffsrouten im Mittelmeer zwischen Venedig und Antalya. Mit einer Entfernung zwischen den beiden Endhäfen von ca. 1150 sm dürfte diese Strecke auch eine der längsten direkten Passagierfährrouten der Welt sein. Die Fahrzeit beträgt ca. 70 Std.

Die drei Schwesterschiffe ANKARA ex. MAZOWIA (-83), ( 10552 BRT, Bj.83 ), SAMSUN, ( 10583 BRT, Bj.85 ) und ISKENDERUN, ( 10550 BRT, Bj.91 ) verkehren von Venedig aus, jeweils einmal pro Woche, nach Izmir ( ANKARA ), Cesme ( ISKENDERUN ) sowie Antalya und Marmaris ( SAM-SUN im wöchentlichen Wechsel ). Zusätzlich wird in der Hochsaison zeitweise die TRUVA ( 3422 BRT, Bj.66 ) zwischen Venedig und Izmir eingesetzt.

Eine weitere Besonderheit am Fährverkehr der Turkish Maritime Lines ist, daß die Schiffe nicht abwechselnd fahren, sondern sämtliche Abfahrten von Venedig an Samstagen stattfinden. Das mag ziemlich merkwürdig klingen, hat aber durchaus auch Vorteile: zum Einen spart man das teure landseitige Servicepersonal, das so nur einmal pro Woche benötigt wird und zum Anderen bedeutet es eine optimale Ausnutzung des Jahresurlaubes für türkische Gastarbeiterfamilien, die an Bord der TML-Fähren bis zu 95% der Reisenden stellen ( zum überwiegenden Teil aus Deutschland ).

Die drei großen Fähren treffen im Sommer jeden Sonnabendmorgen, sogar ziemlich pünktlich, zwischen 10.00 Uhr und 11.00 Uhr hintereinander in Venedig ein und machen auch alle an derselben Pier fest. Die SAMSUN verläßt fahrplanmäßig den Hafen um 16.00 Uhr in Richtung Türkei, um den Liegeplatz für die TRUVA freizumachen, die kurz danach einläuft. Zwischen 20.00 Uhr und 21.00 Uhr verlassen die verbliebenen drei Schiffe Venedig und kehren erst am nächsten Samstag zusammen mit der SAMSUN wieder zurück.

Der Fährverkehr von Venedig wurde seit Ende der sechziger Jahre von Turkish Maritime Lines saisonweise mit der TRUVA und später mit der ISTANBUL ( 3445 BRT, Bj.73 ) betrieben. Es wurden zeitweise auch Zwischenhäfen angelaufen, so zum Beispiel Split in den Anfangsjahren und auch Piräus bis vor drei Jahren, allerdings nur in der Nebensaison.

Ende der siebziger Jahre wurde der Ausgangshafen von Venedig nach Ancona verlegt und auch nur im Sommer befahren. Erst seit 1987 wird die Strecke ab Venedig wieder bedient. Wechselweise wurden die Neubauten ANKARA und SAMSUN, in einer jetzt ausgedehnten Saison nach Izmir eingesetzt. Seit die Transitstrecken durch das ehemalige Jugoslawien unterbrochen sind, lohnt es sich für TML

zumindest ein Schiff ganzjährig und in der Hochsaison drei bis vier Passagierfähren zu betreiben.

Übrigens ist es die ANKARA, die als einziges TML-Fährschiff ganzjährig auf ihrer Route verkehrt. Dabei passiert sie, allerdings nur auf der Fahrt in Richtung Türkei, den berühmten Kanal von Korinth.

Von Triest aus betreibt TML seit Ende der siebziger Jahre eine Fährverbindung nach Mersin. Zum Einsatz kam hier die Frachtfähre YUSUF ZIYA ÖNIS ( 2399 BRT, Bj.79 ), sowie bis zu ihrem Brand im Dezember 1988, die in Deutschland gebaute KAPTAN SAIT ÖZEĞE ( 2213 BRT, Bj.77 ).

Seit Anfang 1991 wird der Fährverkehr in größerem Umfang, jetzt nach Derince ( bei Istanbul ) betrieben. Dort fahren nun die beiden Frachtfähren KAPTAN ABIDIN DORAN ( 18685 GT, Bj.92 ) und KAPTAN BURHANETTIN ISIN ( 18539 GT, Bj.91 ). Beide, übrigens entfernte Schwesterschiffe von TT-TRAVELLER und STENA CHALLENGER, können jeweils 120 LKW sowie deren Fahrer befördern.

Wegen der großen Nachfrage und anfangs fehlender Konkurrenz wurden Ende 1993 zusätzlich die beiden Schwesterschiffe ANGLEBURY ex. JOLLY ORO (-93) ex. ANGLEBURY (-92) ex. ATLANTIC STREAM (-92) ex. GULF EXPRESS (-82) ex. FINNCLIPPER (-81) ex. GULF EXPRESS (-79), 7955 BRT, Bj.79 und EXONBURY ex. JOLLY ARGENTO (-93) ex. EXONBURY (-92) ex. EXONBURY ex. NORDIC STREAM (-92) ex. QUATAR EXPRESS (-82) ex. FINNEAGLE (-81), 8026 BRT, Bj.79 der Hamburg-Süd Tochtergesellschaft Wessex Ro Ro eingechartert. Diese beiden Schiffe wur-

den aber Ende letzten Jahres an UND Transport verkauft und machen nun Turkish Maritime Lines auf derselben Strecke Konkurrenz.

Im Italien - Türkei Verkehr der Turkish Maritime Lines ist für 1995 bisher keine Änderung in Sicht.

### UND Transport :

Der maritime Arm der International Truckers Association in Istanbul ( UND ) erwarb Anfang 1994 die beiden Stena Frachtfähren STENA TRANSPORTER ex. JASMINE ( 15225 GT, Bj.77 ) und STENA TRANSFER ex. LOTUS ( 15225 GT, Bj.78 ). Seit Februar 1994 fahren sie als UND TRANSPORTER bzw. UND TRANSFER zwischen Triest und Istanbul. Allerdings verfügen beide Schiffe über nahezu keine Transportkapazität für LKW Fahrer, sodaß diese per Flugzeug an ihr Ziel gelangen müssen.

1995 sind bereits vier Schiffe für diese private türkische Reederei im Dienst. Als UND DENIZCILIK und UND HARIKINCI verkehren die zuvor von Turkish Maritime Lines gecharterten Frachtfähren ANGLEBURY und EXONBURY zusätzlich zwischen Istanbul und Triest. Beide Schiffe wurden Anfang 1995 gekauft. Die Dauer einer Rundreise beträgt ca. eine Woche.

### Saray Ferries :

Die neugegründete türkische Reederei Saray Ferries charterte für die Sommersaison 1994 das unter Malta Flagge fahrende Fährschiff

### Die EUROPEAN STAR brannte als SARAY STAR aus.

Foto: Frank Heine



EUROPEAN STAR ex. CIUDAD DE COMPOSTELA (-92), 7154 BRT, Bj.67 der griechischen Reederei European Seaways. Geplant war, das Schiff zwischen Venedig und Izmir unter dem Namen SARAY STAR einzusetzen. Anfang Juni wurde das Schiff von Saray Ferries in Piräus übernommen und lief wenig später von dort in Richtung Venedig aus. Am 10. Juni brach, während der Verlegungsfahrt, auf Höhe der Insel Kefallonia ein Feuer an Bord aus, das sich schnell ausbreitete. An Bord befanden sich etwas über 70 Besatzungsmitglieder und drei Passagiere. Es gelang der Besatzung nicht, der Flammen Herr zu werden und so verließ man das Schiff. Besatzung und Passagiere wurden von dem Fährschiff QUEEN VERGINA an Bord genommen.

Zwei Tage lang versuchten mehrere Schlepper das Feuer zu löschen, mit dem Ergebnis, daß die SARAY STAR große Schlagseite bekam und schließlich am 13. Juni in der Nähe der Insel Kefallonia sank.

#### **Ikont :**

Auf den Untergang der SARAY STAR reagierte ein deutscher Reiseveranstalter mit Namen Ikont sofort. Als Ersatz charterte das Unternehmen Ende Juni 1994 die griechische Fähre VERGINA ex. GOLDEN SKY (-80) ex. SAUDI MOON (-79) ex. EL GRECO (-76) ex. DAN (-76) ex. BILU (-67), 8039 BRT, Bj.64, der Stability Line für die Sommersaison.

Der Fährverkehr zwischen Venedig und Izmir wurde auch tatsächlich aufgenommen, allerdings setzte sich angeblich Ende Juli ein Manager mit einem Großteil der Einnahmen ab und „ward fortan nicht mehr gesehen“.

Die Folge davon war, daß der Charterer mit mehr als 700.000 DM in Zahlungsverzug geriet und somit Anfang August Stability Line ihr Fährschiff aus der Charter zurückzog und der Fährverkehr eingestellt wurde. Am 16. August beantragte der türkische Geschäftsführer Konkurs und wieder einmal saßen Urlaub-



**Die VERGINA in Charter für den deutschen Reiseveranstalter Ikont passiert auf der Fahrt nach Izmir den Kanal von Korinth. Foto: Frank Heine**

ber in ihrem Urlaubsland fest. Ob die bereits gebuchten Passagiere ihr Geld zurück bekamen, ist nicht bekannt.

#### **Sealink UK Ltd./Europe Cruise Line**

1986 eröffnete die britische Reederei Sealink UK Ltd. einen Kreuzfahrtfährdienst von Venedig durch den Kanal von Korinth, über Piräus und Kusadasi nach Istanbul und zurück über Patmos, und Katakolon nach Venedig. Dafür wurde im Frühjahr 1986 die SILJA STAR ex. BORE STAR (-80), 12343 BRT, Bj.75, der EFFOA erworben und in ORIENT EXPRESS umbenannt. Die einwöchigen Rundreisen waren eigentlich als Kreuzfahrten vorgesehen, doch stand das Autodeck nach wie vor in vollem Umfang seinem ursprünglichen Zweck zur Verfügung. Da der Fährverkehr nur von Ende April bis Anfang Oktober betrieben wurde, ging das Schiff im Winterhalbjahr als CLUB SEA für

#### **Die ORIENT EXPRESS im ursprünglichen Anstrich vor Piräus.**

Foto: Steffen Weirauch

Charterkreuzfahrten in die Karibik. In den nächsten Jahren lief alles, außer der Wintercharter, wie im Jahr zuvor. Das Winterhalbjahr 88/89 wurde zur Modernisierung der ORIENT EXPRESS genutzt. 1989 lief der Verkehr wie gehabt, das Schiff wurde aber nach Ende der Saison an die Effjohn Tochtergesellschaft Europe Cruise Line verkauft und als EURO-SUN für Kreuzfahrten zu den Kanarischen Inseln eingesetzt. In der Sommersaison 1990 kehrte sie noch einmal, diesmal für Europe Cruise Line, als ORIENT EXPRESS in den Italien - Türkei Verkehr zurück. Im folgenden Herbst erfolgte eine erneute Umbenennung in EUROSUN, wieder für Kreuzfahrten zu den Kanaren. Obwohl eine Wiederaufnahme des Venedig - Kusadasi Dienstes für 1991 geplant war, kehrte das Schiff nicht mehr in die Adria zurück. Stattdessen wurde es an eine andere Effjohn Tochter als ORIENT SUN nach Indonesien verkauft, um dort für Kreuzfahrten eingesetzt zu werden. Erst seit Ende 1992 wird sie, jetzt als WASA QUEEN, für Silja Line wieder als reines Fährschiff genutzt.

#### **Fährverbindungen von Ancona :**

##### **Med.Sun Lines Ferry Ltd.**

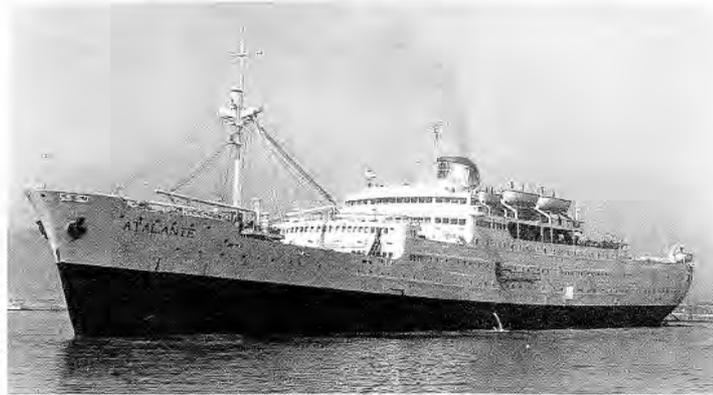
Diese Reederei betrieb mit den beiden Schiffen APHRODITE ex. LEINSTER I (-69), ex. LEINSTER (-68), 4763 BRT, Bj.48 und ATALANTE ex. TAHITIEN (-72), 13113 BRT, Bj.53 jahrelang einen Dienst zwischen Italien und der Türkei. Die Schiffe liefen, zumindest in der Sommersaison einmal pro Woche von Ancona zu einer einwöchigen Kreuzfahrt in die Ägäis aus. Hierbei wurden Katakolon, Heraklion, Rhodos, Bodrum ( APHRODITE bis 1980, danach ATALANTE ) bzw. Kusadasi ( ATALANTE bis 1980 ) und Piräus angelaufen, mit der Möglichkeit des Autotransportes. Die





Nach fast 40 Jahren Dienst wurde die APHRODITE in Aliaga verschrottet.

Foto: Sammlung Steffen Weirauch



Das ehemalige französische Linienpassagierschiff TAHITIEN als Autofähre /Kreuzfahrtschiffe ATALANTE.

Foto: Steffen Weirauch

Verladung erfolgte über Seitenpforten.

Beide Schiffe waren ursprünglich nicht für den Transport von Autos ausgelegt, wurden jedoch 1970 bzw. 1972 in Griechenland zu Autofähren für 60 bzw. 160 PKW umgebaut. Das Be- und Entladen der Autos war in Bodrum nach 1980 besonders interessant. Dort wurden auf der Reede des Hafens, da die ATALANTE wegen ihrer Größe nicht einlaufen konnte, die Autos auf kleine Tender verladen und so in den Hafen von Bodrum gebracht.

1980 wurde die APHRODITE aus der Fahrt genommen, kam vier Jahre später noch einmal kurzfristig von Piräus aus zum Einsatz und wurde schließlich 1987 in der Türkei verschrottet. 1990 war das letzte Jahr der ATALANTE im „Fährdienst Ancona - Bodrum“. Anfang 91 wurde sie für ein Jahr als HOMERICUS an Epirotiki Cruises verchartert und wird seitdem, inzwischen kräftig modernisiert, wieder unter dem Namen ATALANTE nur noch als reines Kreuzfahrtschiff im östlichen Mittelmeer eingesetzt.

#### Marlines :

Die cypriotische Reederei Marlines stieg mit Ankauf ihres dritten Fährschiffes im Jahre 1986 in den Italien-Türkei Verkehr ein. Die BARONESS M ex. PORTELET (-89) ex. BARONESS M (-87) ex. LION (-85), 3987 BRT, Bj.67, fuhr zum ersten Mal am 9. Juli 1986 von Piräus nach Ancona und nahm anschlie-

ßend den Fährverkehr von dem norditalienischen Hafen über Igoumenitsa, Patras und Piräus nach Izmir auf. Wie in dem Fahrtgebiet üblich, wurde der Verkehr nur in der Sommersaison, bis Mitte September, betrieben. Im nächsten Jahr wurde von Mitte Juni bis Mitte September die PRINCESS M ex. SVENO MARINA (-85) ex. PENN AR BED (-84), 2891 BRT, Bj. 74, eingesetzt, es wurde aber statt Piräus jetzt Heraklion angelaufen. Auch 1988 gab es Änderungen: im selben Zeitraum, wie ein Jahr zuvor, wurde nun die QUEEN M ex. RANGATIRA (-86), 9387 BRT, Bj. 72, eingesetzt. Der Zielhafen in der Türkei wurde von Izmir nach Kusadasi verlegt. Im Frühjahr 1990 wurde die QUEEN M

nach Italien verkauft und so waren in den nächsten Jahren hauptsächlich die BARONESS M und die CROWN M ex. JUPITER (-91) ex. BLACK WATCH/JUPITER (-86), 9499 BRT, Bj. 66, im Einsatz. Erst im Jahre 1994 gab es weitere Änderungen: Jetzt wurde der Türkei-Dienst mit der BARONESS M von Bari aus betrieben. Die weiteren Anlaufhäfen waren hierbei Igoumenitsa, Patras und Cesme.

Für dieses Jahr sind sogar zwei Routen vorgesehen: die erste ( zwei Mal pro Woche ) mit der BARONESS M auf derselben Route wie 1994, und die zweite, einmal wöchentlich, mit der COUNTESS M ex. LEOPARD (-86), 6014 BRT, Bj.68 , von Ancona über Heraklion nach Kusadasi.



Äußerlich unverändert fährt die ehemalige Jupiter jetzt als CROWN M für Marlines.

Foto: Frank Heine

#### Minoan Lines :

Diese bekannte, griechische Reederei stieg im Mai 1990 in den Italien-Türkei Verkehr ein. Zum Einsatz kam hier das Fährschiff ARIADNE ex. TOR HOLLANDIA (-76), 7748 BRT, Bj. 67. Sie verkehrte in der Sommersaison einmal wöchentlich von Ancona über Kefallinia, durch den Kanal von Korinth und weiter über Piräus, Paros und Samos nach Kusadasi.

Im Jahre 1992 wurde mit der FESTOS ex. FOLKLINER (-84) ex. OLAU FINN (-82) ex. FINNPARTNER (-76) ex. STENAATLANTICA (-73) ex. SAGA (-71), 7979 BRT, Bj. 66, eine



Die PRINCESS M vor Patras.

Foto: Steffen Weirauch

zweit Italien - Türkei Verbindung auf der Strecke Ancona - Kefallinia - Patras - Heraklion - Kusadasi, mit einer Rundreise pro Woche eingerichtet. Aber bereits ein Jahr später, nachdem die ARIADNE nur noch nach Griechenland fuhr, betrieb die FESTOS die Türkei-Verbindung von Minoan Lines allein

Nach der Saison 1994 hat Minoan Lines, bedingt durch den Gemeinschaftsdienst mit Strintzis Lines seit Anfang 1995, den Italien - Türkei Verkehr komplett eingestellt.

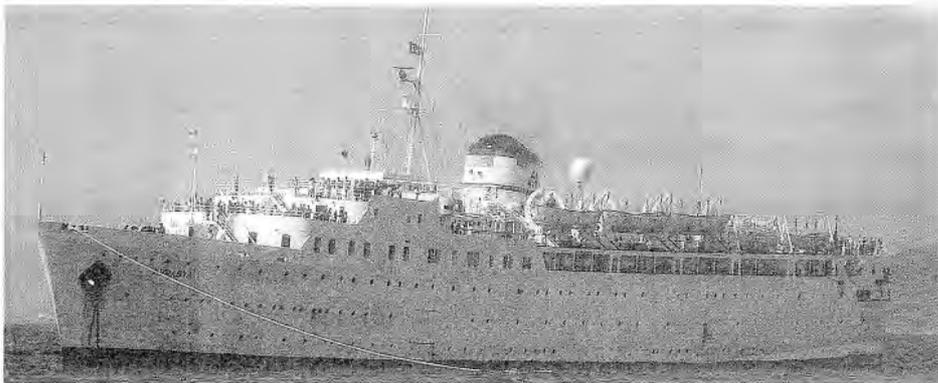
#### Megacycle Shipping :

Megacycle Shipping ist eine cypriotische Reederei, die im Sommer 1992 mit ihrem Fährschiff AVRASYA ( 3838 BRT, Bj. 53 ) einen Fährdienst von Ancona nach Kusadasi eröffnete. Bei diesem Schiff handelt es sich um das alte Tirrenia-Fährschiff LAZIO, das 1953 als reine Passagierfähre in Dienst gestellt und schließlich 1967 zur Autofähre umgebaut wurde. 1979 erfolgte der Verkauf der LAZIO nach Griechenland. Das Schiff fuhr seitdem unter vielen Namen ( SANT ANDREA -84, MAKEDONIA -85, SUMMER STAR -87, CORFU DIAMOND -89, LARNACA ROSE -92 ) für mehrere Eigner hauptsächlich im Italien - Griechenland Verkehr.

Die Fährverbindung Ancona - Kusadasi wurde nur eine Saison betrieben und dann wieder eingestellt. Seitdem fährt das Schiff für türkische Charterer im Schwarzen Meer, auch noch 1995.

#### Topas Maritime Lines :

Im Frühsommer 1993 stieg die türkische Reederei Topas Maritime Lines mit dem Charter-schiff QUEEN VERGINA ex. AMBROSE (-91) ex. AMBROSE SHEA (-90), 9934 BRT, Bj.67 , in den Fährverkehr Italien-Türkei, auf der Route Ancona - Piräus - Cesme, ein. Da die anfänglichen Passagierzahlen recht vielversprechend waren, wurde zusätzlich das grie-



Die ehemalige Tirrenia Fähre LAZIO als AVRASYA vor Kusadasi.

Foto: Steffen Weirauch

chische Fährschiff EUROPEAN SPIRIT ex. MELODY (-90) ex. HALSSKOV (-88), 3193 BRT, Bj.1956 , von European Seaways gechartert. Nach der Sommersaison ging die EUROPEAN SPIRIT zurück an ihre Eigner und nur die QUEEN VERGINA nahm 1994 den Fährverkehr, diesmal auf der Direktroute Ancona - Izmir, wieder auf. Auch 1995 soll die QUEEN VERGINA, die der griechischen Reederei Stability Line ( Vergina Cruises ) gehört, wieder von Italien in die Türkei fahren.

#### Horizon Sea Lines :

Ein Newcomer war 1994 die griechische Ree-

derei Horizon Sea Lines, die mit der, aus Italien angekauften CARLO R ex. QUEEN M (-89) ex. RANGATIRA (-86), 9387 BRT, Bj.72., von Mitte Mai bis Mitte Oktober die Route Ancona - Patras - Cesme bediente. Diese Route wurde wöchentlich einmal befahren. Im Anschluß daran gab es jede Woche eine Rundreise Ancona - Igoumenitsa. Der Fährverkehr lief planmäßig bis Mitte Oktober und wurde dann saisonbedingt eingestellt. Auch hier scheint es sich um eine Reederei zu handeln, die nur eine Saison verkehrt und dann spurlos verschwindet. Die CARLO R soll auch 1995 zwischen Italien und der Türkei verkehren. Diesmal für Egnatia Ferries.



Nur 1994 für Horizon Sea Lines in Fahrt: die CARLO R einlaufend in Ancona.

Foto: Frank Heine



1993 in Charter für Topas Maritime Lines, die EUROPEAN SPIRIT.

Foto: Sammlung Dirk Jankowsky



Das dritte Schiff mit Namen QUEEN VERGINA in Ancona. Foto:

Frank Heine



Aufgelegt in Piräus, die PANAGIA. Foto: Frank Heine



Die ehemalige Frachtfähre EUROPIC FERRY nach Umbau als AFRODITE II 1994 in Patras. Foto: Frank Heine

#### **Bodrum Lines :**

Niemals realisiert wurden die Planungen der Bodrum Lines, einen Fährdienst in die Türkei zu eröffnen. Das Fährschiff PANAGIA ex. THONG NHAT (-91) ex. HA LONG (-78) ex. KRONPRINS HARALD (-75), 7063 BRT, Bj. 61, liegt nach wie vor in Piräus auf. Bei dieser Reederei soll es sich um ein Gemeinschaftsunternehmen von Afroessa Lines, denen die PANAGIA gehört, sowie Marlines gehandelt haben. Ob der Verkehr nur von Griechenland oder auch von Italien laufen sollte, ist nicht bekannt. Gerüchte sprachen später auch von einer reinen Charter für Marlines als Ersatz für die verspätete DAME M.

Keine Informationen für 1995.

#### **Fährverbindungen von Bari und Brindisi :**

##### **Stern Maritime Lines :**

Der EU-Binnenmarkt macht's möglich : eine deutsche Fährschiffsreederei im Mittelmeer. „Stern Ferrylines GmbH, Travel & Touristik Agency“, ist der offizielle Name der in Karlsruhe ansässigen Reederei, die im letztem Jahr in den Italien - Türkei Verkehr eingestiegen ist. Wie bereits in den letzten beiden Heften von „Ferries, das Fährschiffmagazin“ kurz berichtet, nahm Stern Maritime Lines letztes Jahr im Mai mit dem Charterschiff BEAUPORT ex. REINE MATHILDE (-91) ex. PRINCE OF BRITTANY (-89) ex. PRINCE OF FUNDY (-78), 5465 BRT, Bj. 70 , eine Fährverbindung von Bari über Igoumenitsa nach Cesme auf, die ein bis zwei Mal in der Woche befahren wurde. Mitte Juli 1994 wurde zusätzlich die CARIBIA VIVA ex. SARDINIA VIVA (-93) ex. CORSICA VIVA I (-92) ex. DOMINICAN VIVA (-88) ex. CORSICA VIVA (-85) ex. INNISFALLEN (-80), 4623 BRT, Bj. 69 , von Tourship S.A. (Corsica Ferries) gechartert. Diese fuhr aber nur wenige Wochen für Stern Maritime Lines und wurde anschließend als Ersatz für die AMBASSADOR II an Cotunav verchartert. Auch 1995 wird Stern Maritime Lines wieder

von Bari nach Cesme fahren. Zusätzlich werden noch Abfahrten von Brindisi angeboten. Vermutlich wird neben der BEAUPORT die LILLY R ex PRINCESS M (-90) ex. SVENO MARINA (-85) ex. PENNAR BED (-84), 2891 BRT, Bj. 74, die schon Anfang 1994 für einen Italien - Türkei Verkehr im Gespräch war.

##### **Med Link Lines :**

Diese Reederei wurde 1993 für den Italien - Griechenland - Verkehr gegründet. Dafür wurde die ehemalige Frachtfähre AFRODITE II ex. EUROPEAN FREIGHTER (-93) ex. EUROPIC FERRY (-92), 4190 BRT, Bj. 68 , von P&O European Ferries angekauft. Aber bereits ein Jahr später, nach dem Ankauf des zweiten Schiffes aus Japan, nahm die Reederei einen Fährdienst von Brindisi über Igoumenitsa und Patras nach Cesme auf. Bei dem zweiten Schiff handelt es sich um die ehemalige japanische Fähre SUZURAN MARU (9587 BRT, Bj. 70 ), später noch umbenannt in FERRY RAIKAKU, die 1980 zum Kreuzfahrtschiff UTOPIA umgebaut wurde und von Japan aus zum Einsatz kam. Dieses Schiff wurde Anfang 1994 angekauft und als Fährschiff POSEIDON auf der Italien-Türkei Route eingesetzt. Lange existierte der Verkehr allerdings nicht. Im Juni 1994 gab es auf der griechischen Fähre RAFFAELLO ex. IERAPETRA (-90) ex. ARIANE I (-88) ex. SUNBOAT (-87) ex. FERRY HANKYU (-85), 5169 BRT , Bj. 68 einen Brand, der dazu führte, daß dieses Schiff

vom Charterer Mediterranean Lines an den Eigentümer zurückgegeben wurde. Da Mediterranean Lines und Med Link Lines anscheinend demselben Unternehmen gehören, wurden einfach beide Med Link Lines Schiffe aus dem Türkei Verkehr abgezogen und fortan nur noch zwischen Brindisi, Igoumenitsa und Patras eingesetzt.

##### **European Seaways :**

Die 1989 gegründete griechische Reederei European Seaways eröffnete 1994 eine eigene Fährverbindung von Italien in die Türkei, die als Dreiecksrouten betrieben wird. Zum Einsatz kamen das eigene Fährschiff EUROPEAN PRIDE ex. LANCUT (-94) ex. EUROPÄFÄRJAN SYD (-85) ex. EUROPÄFÄRJAN IV (-84) ex. OLIVER TWIST (-78) ex. NILS HOLGERSSON (-75), 4390 BRT, Bj. 67 , sowie das Charterschiff PEARL WILLIAM ex. WILLIAM (-92) ex. EARL WILLIAM (-92) ex. CARFERRY VIKING II (-77) ex. VIKING II (-64), 3984 BRT, Bj. 64 , von Bari über Piräus nach Cesme und zurück auch teilweise über Piräus nach Brindisi. Bereits in der Saison 1993 war das European Seaways- Fährschiff EUROPEAN SPIRIT für Topas Maritime Lines zwischen Italien und der Türkei im Einsatz.

1995 wird der Verkehr von Bari bzw. Brindisi über Mykonos nach Cesme betrieben werden.

**Auch die EUROPEAN PRIDE fährt regelmäßig durch den Kanal von Korinth.**  
Foto: Frank Heine



### **Egnatia Ferries :**

Bisher der einzige Newcomer für 1995, der sogar einen detaillierten Fahrplan herausgegeben hat. Es scheint sich hierbei um eine griechische Reederei zu handeln, die Cesme zweimal wöchentlich, direkt von Brindisi aus bedienen will. Auf der Rückfahrt wird auch teilweise Patras mit angelaufen. Zum Einsatz soll, das im letzten Jahr für Horizon Sea Lines gefahrene Fährschiff CARLO R kommen. Der Verkehr soll von Anfang Juni bis Mitte September betrieben werden.

### **Fährverbindungen von Genua und Neapel:**

#### **Black Sea Shipping Company :**

Seit 1975 betreibt die Black Sea Shipping Company mehrere Rundreisedienste im östlichen Mittelmeer, bei denen auch PKWs befördert werden können. Während in den ersten Jahren Fährschiffe der BELORUSSIYA-

Klasse eingesetzt wurden ( hauptsächlich BELORUSSIYA, 13251 BRT, Bj.75 , AZERBAYDZHAN, 13251 BRT, Bj.75 und KAZAKSTHAN, 13251 BRT, Bj.76 ), sind die letzten beiden in den achtziger Jahren durch DMITRIY SHOSTAKOVICH ( 11496 BRT, Bj.80 ) und LEV TOLSTOY ( 9878 BRT, Bj. 81 ) ersetzt worden.

Die Rundreisen gingen von Odessa über Istanbul, Syracus, Barcelona, Marseille, Genua, Neapel, Piräus und Yalta zurück nach Odessa. Statt Syracus wurde auch La Goulette, statt Genua, Marseille und Barcelona, auch Algier, Valetta und Tripolis angelaufen. Auch die Adria wurde regelmäßig befahren : von Odessa über Varna, Kusadasi, Heraklion, Corfu, Venedig, Dubrovnik, Piräus, Istanbul und Yalta nach Odessa.

Diese Verbindungen sind aber von Anfang an größtenteils als Kreuzfahrten genutzt worden, wobei es allerdings möglich war, auch Einzelstrecken mit PKW zu buchen. Die Dauer einer

Rundreise betrug zwei Wochen.

Nachdem die Schiffe der BELORUSSIYA-Klasse nach und nach zu reinen Kreuzfahrern umgebaut wurden, wird auch die LEV TOLSTOY seit Ende der achtziger Jahre nur noch als Kreuzfahrtschiff genutzt.

Seit einigen Jahren bietet die Black Sea Shipping Company nur noch mit der DMITRIY SHOSTAKOVICH diese Rundreisen im Sommer an.

Diese Zusammenstellung soll nur einen Überblick über die im Italien-Türkei Fährverkehr tätigen Reedereien geben. Über jede der angesprochenen Reedereien läßt sich mit Sicherheit noch mehr schreiben, doch das alles in einem Heft zusammen zu fassen ist nicht möglich. Die Auflistung spiegelt meinen gegenwärtigen Kenntnisstand wider. Über weitere Informationen zu diesem Thema wäre ich sehr dankbar. Diese würden in einem eventuellen Nachtrag veröffentlicht werden.

## **STARKES WACHSTUM AUF ALLEN MÄRKTEN**

# **DFDS 1994/95 AUF ERFOLGSKURS VERÄNDERUNGEN FÜR 1996 GEPLANT**

**VON KAI ORTEL**

***Nachdem 1993 die Situation für den dänischen Schiffahrtskonzern DFDS noch sehr schwierig gewesen ist (Rezession in Schweden, geringes Wachstums auf den Hauptmärkten, Abwertung der schwedischen Krone), konnte man 1994 dafür ein starkes Wachstum mit befriedigenden Gewinnen auf fast allen Sektoren verzeichnen.***

Der Netto-Gewinn von 271 Millionen DKK ist hauptsächlich zurückzuführen auf die allgemeine Verbesserung des Marktes (hier vor allem auf den Anstieg der schwedischen Exporte), konsequente Rationalisierungen und eine engagierte Investitionspolitik der Reederei. Neben dem neuen Flaggschiff „Crown of Scandinavia“ wurde z.B. von der norwegischen Color Line deren „Venus“ angekauft sowie ferner die Frachtfähren „Nordborg“ angekauft bzw. die „Tor Britannia“ in Norwegen verlängert. Desweiteren wurden andere Gesellschaften aufgekauft und in die bestehende Konzern-Struktur (hauptsächlich DFDS-Transport) eingegliedert. Im Gegensatz zu 1993 machten DFDS 1994 keine Währungsprobleme zu schaffen; im Vergleich zu den übrigen europäischen Währungen gilt die dänische Krone weiterhin als sehr stark. Für 1995 sind keine Schiffsverkäufe geplant, so daß es also auch zu keinem erhöhten Netto-Ergebnis des DFDS-Konzern wie 1994 kommen wird.

Die Aktienmehrheit an DFDS besitzt weiterhin die Reederei J. Lauritzen mit einem Anteil von unverändert 52,82 Prozent.

### **Scandinavian Seaways**

Die Fährreederei des DFDS-Konzerns erwirtschaftete 1994 den größten Gewinn aller drei Divisionen, was vor allem auf den finanziell vorteilhaften Verkauf der „King of Scandinavia“ (ex „Dana Gloria“) zurückzuführen ist. 1994 wurden auf den zehn Fährrouuten insgesamt 1,5 Millionen Passagiere befördert, das sind knapp 100.000 Passagiere mehr als im Jahr zuvor.

Die Indienstellung der nagelneuen „Crown of Scandinavia“ im Juni 1994 (nach DFDS-Angaben das „greatest event of the year“, siehe auch Bericht in FSM 1/95) auf der Stammroute Kopenhagen-Helsingborg-Oslo stellte sich als ein noch weit größerer Erfolg heraus als ur-

sprünglich erwartet. Die neue Cruise Ferry hat sofort sämtliche in sie gesteckte Erwartungen in bezug auf die Entwicklung der Transportzahlen mehr als erfüllt. Angesichts dieses durchschlagenden Erfolgs beginnt man sich bereits jetzt zu fragen, ob dieser spontane Erfolg in Zukunft durch ein oder zwei noch größere Schiffe weiter gesteigert werden könnte. Dem Wachstum der Kopenhagen-Oslo-Linie scheinen im Moment keine Grenzen gesetzt. Offiziell sind jedoch Investitionen in Neubauten vorerst nicht geplant.

Auch die Erwartungen in die neue Sommerroute Amsterdam-Kristiansand, die von der „Prince of Scandinavia“ bedient wurde, haben sich erfüllt. Der Dienst wird dieses Jahr in derselben Weise wie 1994 weitergeführt. Seit März 1994 benutzen die DFDS-Fähren in Amsterdam das neue Terminal in IJmuiden direkt an der Küste anstatt des Anlegers in Amsterdam. Dieses spart die fünfständige Fahrt durch den Nordseekanal bis nach Amsterdam.

Doch auch zwei Negativ-Ereignisse hat die Scandinavian-Seaways-Bilanzen 1994 beeinflusst: Der Maschinenschaden der „Princess of Scandinavia“ und der damit notwendig gewordene Werft-Aufenthalt mitten im Hochsommer führte zum Ausfall sämtlicher sommerlichen Göteborg-Harwich-Abfahrten und drastischen Buchungssituation und die Belegung der Scandinavian-Seaways-Schiffe. Diese sind in Skandinavien ohnehin für ihren außerordentlich hohen Sicherheitsstandard bekannt.

1995 sieht eine deutliche Verstärkung der Newcastle-Aktivitäten der DFDS. Wenn im Mai der Veteran „Winston Churchill“ den neuen Dienst zwischen Amsterdam und Newcastle aufnehmen wird, wird es mit den Abfahrten nach Göteborg, Esbjerg, Hamburg und neu Amsterdam schon vier DFDS-Routen ab Newcastle/North Shields, dem Ausgangshafen für Reisen nach Schottland, geben.

Für die neue Amsterdam-Newcastle-Linie ergibt sich schon jetzt ein positives Buchungsverhalten der Kunden. Warum man allerdings nach dem Wegfall der Olau Line und der reduzierten Passagier-Tonnage auf der Stena-Route Hoek-van-Holland-Harwich nicht gleich einen Dienst von Amsterdam nach Harwich eingerichtet hat, anstatt wagemutig in Konkurrenz zu den riesigen North-Sea-Ferries-Fähren zu gehen, bleibt vorerst DFDS' Geheimnis.

Auch die neue „King of Scandinavia“, die seit April ab Hamburg bzw. Esbjerg nach Newcastle eingesetzt wird, vergrößert die Kapazität für Reisen nach Nordengland und Schottland massiv (siehe auch Bericht in FSM 3/94). Seit dem 8. April bedient das Schiff diese Dreiecksrouten und ersetzt damit die zu klein gewordene „Winston Churchill“, die die beiden Jahre zuvor auf der Route eingesetzt gewesen ist. Nachdem 1993 auf der Route 45.000 Passagiere befördert worden sind, rechnet DFDS Deutschland für dieses Jahr mit 70.000 Buchungen. Auf dem neuen „King“ (der alte wurde an die Color Line verkauft) stehen den 1100 Passagieren während der 23,5-stündigen Überfahrt Restaurant, Cafeteria, Pub, Duty-Free-Shops, Bars, Kino und die „Club Lounge“ (Nachtclub) zur Verfügung.

Das Schiff (Baujahr 1974) besitzt einen bewegten Lebenslauf. Da es nahezu unmöglich ist, alle Stationen ihrer Karriere festzuhalten (dies bleibt einer der folgenden FSM-Ausgaben vorbehalten), seien hier nur die wichtigsten erwähnt: Die „King of Scandinavia“ wurde 1974 als „Prinsessan Birgitta“ bei Wärtsilä in Turku für die schwedische Ragne-Reederei (Sessan Linjen) gebaut und auf der Route Travemünde-Göteborg eingesetzt. Im Zuge der Sessan-Stena-Fusion im Jahr 1981 wurde die Fähre 1982 in „Stena Scandinavica“ umbenannt und ihr deutscher Ausgangshafen nach Kiel/Schwedenkai verlegt. Nach mehreren Umbau-



Die PRINCESS OF SCANDINAVIA zusammen mit ihrem Schwesterschiff PRINCE OF SCANDINAVIA in Esbjerg. Foto: Kai Ortel

ten und einem Charter-Einsatz im Mittelmeer (Genua-Tunis) als „Tarek L.“ kehrte das Schiff 1987 als „Scandinavica“ in die Ostsee (und in Charter auf diverse Kanalrouten) zurück, bis sie 1989 an die Norway Line verkauft und als „Venus“ in den Bergen-Stavanger-Newcastle-Dienst eingestellt wurde. Nach der Gründung der „Color Line“ aus den Reedereien Norway und Jahre Line 1990 wurde das Schiff auch auf anderen Color-Routen nach Norwegen eingesetzt, bis es im Sommer 1994 im Tausch gegen DFDS' erste „King of Scandinavia“ (ex „Dana Gloria“) an DFDS ging, die es im vergangenen Winter in Esbjerg für den neuen Nordseedienst ab Esbjerg und Hamburg umrüsteten. Für 1996 ist jedoch eine gründliche Änderung der Flottenstruktur von Scandinavian Seaways vorgesehen. Es ist anzunehmen, daß spätestens im Sommer kommenden Jahres außer den beiden Oslo-Fähren kaum ein Scandinavian-Seaways-Schiff seine angestammte Route mit dem herkömmlichen Fahrplan weiterbefahren wird:

Die „Hamburg“ - seit 1987 im unermüdlichen Dienst zwischen Hamburg und England - ist mittlerweile zu klein geworden, während das Passagier-Aufkommen auf der Nordsee, vor allem auf den Schweden-England-Linien, stark rückläufig ist. Die Abfahrten hier wurden schon 1994/95 zugunsten derer von Amsterdam reduziert. Wahrscheinlich für 1996 ist der Betrieb der beiden Dreieckslinien Amsterdam-Newcastle-Hamburg und Amsterdam-Newcastle-Esbjerg mit zwei ähnlich großen Schiffen wie z.B. den beiden Tor-Linern „Prince of Scandinavia“ und „Princess of Scandinavia“. Im Rahmen dieser Flotten-Umstrukturierung wird auch die endgültige Angleichung des Namensschemas der Flotte wahrscheinlich, was erklärt, warum die derzeitige Hamburg-Newcastle-Fähre den auf den ersten Blick etwas unpassend erscheinenden Namen „King of Scandinavia“ bekommen hat.

Obwohl derzeit die Bedingungen so günstig sind wie selten zuvor in den letzten Jahren, er-

wägt DFDS nach offiziellen Angaben jedoch zur Zeit nicht, Verbindungen vom ostdeutschen Raum nach Skandinavien aufzunehmen.

### DFDS Transport

1994 haben sich nach 1993 auch die Ergebnisse der Logistik- und Frachtdivision DFDS Transport erneut verbessert; das Ergebnis ist hier „sehr befriedigend“ ausgefallen. Es gab 1994 ein Volumen-Wachstum sowohl im See- als auch im Land-Transport-Bereich sowie eine Expansion der Logistik-Aktivitäten.

Das größte Wachstum wurde hier vor allem in zwei Bereichen erzielt: zum einen mit den Transportgeschäften in Osteuropa und im Baltikum, zum zweiten mit der Dan Liet Line, die sich bei den Kunden seit ihrer Einrichtung einer befriedigenden Auslastung erfreut.

Mit Dan Liet Line (Fredericia-Klaipeda) befindet sich DFDS „back on the Baltic“; die Aktien der im Herbst 1994 eröffneten Linie sind inzwischen zu 71% in DFDS-Besitz. Die Dänemark-Litauen-Linie soll wegen des erwarteten Wachstums des Marktes und des gestiegenen Verkehrsaufkommens über die Ostsee in die GUS weiter expandieren. Dem hohen Bedarf nach größerer Fracht-Kapazität soll in Kürze durch ein zweites Schiff nachgekommen werden. Bisher wurde die Linie zweimal wöchentlich mit der „Dana Baltica“ (ex „Wesertal“) bedient. Sie besitzt schon jetzt große Bedeutung für den wachsenden Markt Osteuropa, denn gegenwärtig werden z.B. viele der Transporte zwischen England und der GUS via Esbjerg-Harwich und Fredericia-Klaipeda geleitet.

Nicht ganz so vielversprechend sind die Aussichten für die Elbe Humber Ro Line. Zwar wurden 1994 die Abfahrten der Charterschiffe „Dana Corona“ und „Dana Minerva“ (ex „Fichtelberg“) zwischen Cuxhaven und Immingham verstärkt (jetzt 4-5 statt vorher 3 wöchentlich), doch sind die Frachtvolumen erst nach der Sommersaison gestiegen, wäh-

rend die „rate levels“ weiterhin nicht befriedigend sind.

Unterdessen wird die Rationalisierung der Flotte weitergehen. Da seit April 1995 alle DFDS-Fähren im Humber das neue Terminal in Immingham benutzen können, läßt sich hier Tonnage einsparen bzw. sinnvoller einsetzen. Im Oktober 1994 wurde die „Dana Hafnia“ (ex „Nordborg“) in DFDS-Dienst gestellt.

Ein weiterer Neuerwerb war erst kürzlich die italienische „Lazio“. Sie wurde 1993 von der Wisentini-Werft für Tirrenia fertiggestellt. Wegen finanzieller Schwierigkeiten trennte sich Tirrenia nun von der RoRo-Frachtfähre. Obwohl sich eine passendere RoPax-Fähre für DFDS auf dem Second-Hand-Markt nicht finden ließ, entschied sich DFDS für die nicht in allen Belangen ideale „Lazio“, da der Ankauf praktischer (da schneller im Einsatz) und preiswerter ist als ein eigener Neubau. Besser geeignet gewesen wäre ein Schiff für drei Nordsee-Rundreisen pro Woche bei einer Dienstgeschwindigkeit von 19 Knoten. Die „Lazio“ kann jedoch ihre 19 Knoten bei stärkerem Seegang nicht halten, so daß mit ihr nur zwei wöchentliche Rundreisen möglich sind. Ferner besitzt sie zu viele LKW-Fahrer-Plätze (94), denn die meisten Trailer auf den DFDS-RoRos werden unbegleitet transportiert und werden erst im nächsten Hafen im Rahmen des Door-to-Door-Service von DFDS-Transport zum Kunden gebracht. Die „Lazio“ wird wahrscheinlich hauptsächlich auf der Esbjerg-Harwich-Route eingesetzt werden, sie besitzt wie alle DFDS-Nordsee-RoRo-Fähren Stabilisatoren.

Die „Dana Maxima“ befindet sich seit Mitte Mai für einen Monat zum Umbau in Spanien. Neben der Verlängerung um 31,50m gibt es eine Erneuerung der Rampen, die bisher speziell für Esbjerg und Grimsby hergerichtet waren. Da jedoch nun auch die „Dana Maxima“ ausschließlich Immingham (Bisher



Die DANA MAXIMA wird in Spanien verlängert. Foto: Ulrich Streich

Grimsby) anlaufen wird, benötigt sie eine längere Heck- und evt. eine zusätzliche Innenrampe. Nach der Verlängerung wird die „Dana Maxima“ ihrem Namen einmal mehr gerecht werden und mit ihren dann 3000 „lanemeters“ eine der größten RoRo-Fähren der Nordsee sein.

Währenddessen befinden sich auch die „Tor Dania“ wegen einer Verlängerung zwecks Kapazitätsvergrößerung in der Werft. Im norwegischen Horten werden dieselben Umbauten wie beim Schwesterschiff „Tor Britannia“ vollzogen (Siehe FSM 2/94).

Aufgrund dieser vielen Umbauten ergeben sich für DFDS Transport 1995 Zusatzkosten für teure Charter-Tonnage, die durch starke Kostenkontrolle und den kontrollierten Erwerb anderer Unternehmen kompensiert werden sollen.

#### Tor Line

Die Tor Line litt 1993 unter der schwer angeschlagenen Ökonomie Schwedens, 1994 ergab sich jedoch ein totaler Umschwung dank weit größerer schwedischer Exporte mit einem um

20% gestiegenen Transport-Volumen. Das Gesamt-Ergebnis der Tor Line für 1994 wird als „akzeptabel“ bezeichnet.

Mitte Mai 1994 wurde der Nordsee-Verkehr namens „EuroBridge“ etabliert. In Kooperation mit dem schwedischen Auto-Konzern Volvo gibt es nun 12 statt 7 Abfahrten wöchentlich zwischen Göteborg und dem Kontinent (Ghent), dafür transportiert die Tor Line die gesamte Volvo-Ladung vom/zum Kontinent. Die Hafensliegezeiten sind jetzt auf beiden Seiten bei Nacht (21:00-3:00 Uhr), die Fahrtdauer liegt jedoch weiterhin bei 42 Stunden. In den ersten Monaten ist der neue Service gut gestartet.

Besonders betroffen von dem neuem DFDS-Terminal in Immingham sind die Nordsee-Fähren der Tor Line, die weiterhin fast täglich zwischen Immingham und Göteborg bzw. Helsingborg pendeln.

Für 1995 wird bei der Tor Line zwar ein größerer Umsatz erwartet, hingegen nicht ein ganz so starkes Wachstum wie 1994.



Die Rumpfsktion des erste HSS-Katamarans wurde aus der Bauhalle bei Finnyards in Rauma geschleppt, der Einsatz ist für den 1. Oktober 1995 zwischen Holyhead und Dun Laoghaire geplant. Foto: Finnyards

# NEUE STENA-TONNAGE UND PREISKAMPF IM KATTEGAT

VON KAI ORTEL

**Die Stena-Line-Konkurrenz durch den neuen SeaCat-Dienst auf der Stammroute Frederikshavn-Göteborg hat sich etabliert, und nach zwei Jahren tatenlosen Zusehens geht nun der bisherige Hausherr Stena Line in die Offensive. Neue Tonnage soll schon im Sommer 1996 die betagten Fähren auf der Route ersetzen; gleichzeitig wurde von Stena ein Preiskrieg von Zaum gebrochen, der SeaCat dieses Jahr in ernste Bedrängnis bringen könnte.**

Zwei neue Schiffe sollen pünktlich zur Sommersaison 1996 die beiden Fähren „Stena Jutlandica“ (Autofähre) und „Stena Scanrail“ (Frachtfähre) ersetzen. Zum Einsatz kommen dann ein Hochgeschwindigkeitskatamaran sowie eine kombinierte Fracht/Passagier-Fähre (RoPax-Ferry). Der Katamaran wird eine Kapazität von 900 Passagieren und 210 PKW besitzen. Bestellt wurde das Schiff vom Type HSS 900 bei Westamarin in Norwegen. Ein Schwesterschiff soll ebenfalls 1996 geliefert werden, man hat außerdem zwei Optionen für Lieferung im Jahr 1997.

Bei dem Neubau einer Kombifähre handelt es sich um die Baunummer 964 der Werft Van-der-Giessen-de-Noord in Rotterdam. Der Rumpf war ursprünglich die Option für ein Schwesterschiff von Irish Ferries' neuer „Isle of Innisfree“, die sich bei Redaktionsschluß auf Probefahrt befand. Die Option wurde nicht wahrgenommen, so daß es zuletzt hieß, die deutsche DFO würde als Auftraggeber auftreten. Anfang April gab jedoch die Stena Line in Schweden bekannt, daß man bereits im Mai 1996 einen Neubau von Van-der-Giessen-de-Noord auf der Strecke Frederikshavn-Göteborg einsetzen würde. Der Baupreis liegt bei 700 Mio. SEK. Zusammen mit neuen Hafen-Terminals in Frederikshavn und Göteborg belaufen sich die Investitionen in diese Route für 1996 auf knapp 1 Mrd. SEK. Auf den 600m Frachtladefläche des Schiffes können neben 600 PKW alternativ 130 LKW befördert werden. Der Einsatz einer Kombifähre und eines Katamarans soll es der Reederei ermöglichen, in Zukunft flexibler auf marktbedingte Saisonschwankungen reagieren zu können.

Wenn im Frühsommer 1996 beide neuen Schiffe in Dienst sind, sollen die Fähren „Stena Jutlandica“ und „Stena Scanrail“ beide die Göteborg-Route verlassen. Die „Stena Jutlandica“ soll in den England-Verkehr wechseln, wo sowohl durch den voraussichtlichen Austritt der französischen SNAT aus dem Pool mit

Stena Sealink auf der Strecke Calais-Dover als auch durch die erhöhte Nachfrage auf der Southampton-Cherbourg-Route ein großer Bedarf nach passender Tonnage besteht. Auch die „Stena Scanrail“ soll ab 1996 anderweitig beschäftigt werden, während die „Stena Danica“ weiterhin auf der Route bleibt.

Mit der Auftragsvergabe für eine weitere sog. RoPax-Fähre sowie mit der Entscheidung für einen Katamaran macht sich immer mehr ein Trend deutlich, dem zufolge in Zukunft diese beiden flexibleren Schiffstypen konventionelle kombinierte Passagier-/Autofähren ablösen. Neben mediterranen Reedereien (Strintzis, Superfast, Minoan, Trasmediterranea) erkennen nun auch immer mehr nordeuropäische Reederei (z.B. P&O European Ferries, TT-Line, DFO) die Vorteile vor allem der RoPax-Fähren. Die untenstehende Gegenüberstellung macht deutlich, wie vielseitig sich die Kapazitäten für Passagiere, Betten, Autos, Fracht und ggf. sogar Eisenbahnzüge kombinieren lassen.

Nur schwer läßt sich bis jetzt erahnen, daß vielleicht schon kurz nach der Jahrtausendwende die klassischen „Jumbofähren“ und „Cruise Ferries“ von den stärker frequentierten Fähren

linien des europäischen Marktes weitgehend verschwunden und durch RoPax- und Katamaranfähren ersetzt sein werden. Lange nicht alle Reisenden werden über diese Entwicklung glücklich sein.

Doch gerade die Betrachtung der Route Frederikshavn-Göteborg zeigt deutlich, aus welchen Gründen sich Stena für diesen vielleicht unpopulären Schritt entschieden hat:

Seit der Einrichtung eines Katamaran-Dienstes durch die Fähren Sea-Containers-Tochter Sea-Cat im Jahr 1993 hat diese Reederei dem „Platzhirschen“ Stena Line erhebliche Marktanteile durch den neuen Schnelldienst in Schwedens zweitgrößte Stadt abgerungen. Die Entwicklung der Verkehrszahlen zeigt, daß dieser Trend anhält und Stena weitere Marktanteile verlieren dürfte, wenn man nicht selbst bald auch auf Katamarane setzt.

Innerhalb nur zweier Jahre hat es SeaCat geschafft, einen Marktanteil von immerhin fast 15% zu erreichen. Und hierbei ist noch nicht einmal berücksichtigt, daß „SeaCat Danmark“ 1993 und 1994 nur zwischen März und Okto-

Daten-Vergleich neuer RoPax-Fähren

	Stena-Neubau Stena Line	„Robin Hood“ TT-Line	„Superfast I“ Superfast Ferries	„Polonia“ Unity Line
in Fahrt	5/1996	5/1995	4/1995	6/1995
Flagge	Schweden	Deutschland	Griechenland	Polen
Werft	Van-der-Giessen	Finnyards	Schichau-Seebeck	Langsten
GT	23.000	26.500	23.000	15.000
Länge	181m	179,3m	173,3m	169,9m
Breite	23,4m	27,2m	24,0m	28,0m
Passagiere	1650	300	1400	1000
Betten	200	300	626	590
Autos	600	nicht bekannt	830	nicht bekannt

ber auf der Route verkehrte, während sich die Zahlen für Stena auf das gesamte Jahr beziehen. Mitunter erreichte der Katamaran im Sommer nämlich einen weit höheren Marktanteil und bescherte Stena so alles andere als einen bzw. zwei rosige Sommer. Auch der Ausfall des Schiffes wegen eines Bugklappenschadens im Frühjahr 1994 verfälscht die Statistik.

1995 war nach einer Überholung bei Feijenoord in Rotterdam der 20.3. Saisonbeginn für den im neuen Kleid fahrenden „SeaCat Danmark“. Die SeaContainers-Tochter ist nun unter vollständiger Kontrolle durch Hoverspeed (Dover) und firmiert unter dem Namen SeaCat AB. Die neue SeaCat-Werbung in Skandinavien verspricht den Kunden, mit dem Katamaran würde man nur einige Stunden an Bord und dafür den ganzen Tag an Land verbringen anstatt umgekehrt...

Doch vielversprechende Transportzahlen und amüsante Werbe-Anzeigen dürfen nicht über die Probleme dieses Dienstes hinwegtäuschen. Nicht nur im Zuge der Abwertung der Schwedenkrone kamen neue finanzielle Risiken zu Tage, jetzt droht auch noch der Konkurrent mit seiner wohl wirksamsten Waffe: Mit Beginn der Ostersaison hat nämlich die Stena Line einen Preiskrieg vom Zaun gebrochen, der SeaCat trotz seiner jüngsten Erfolge in arge



Die SEACAT DANMARK im neuen Anstrich in Göteborg. Foto: Kai Ortel

finanzielle Bedrängnis bringen könnte. Die Preissenkungen auf der Frederikshavn-Göteborg-Route gelten hauptsächlich für Autopassagiere und sind den gesamten Sommer über bis zum 30.9. gültig. Parallel dazu hat auch Lion Ferry (100%ige Stena-Tochter) seine Preise zum Sommer gesenkt, offiziell wegen des 35jährigen Jubiläums der Grenavarberg/Halmstad-Route.

Um preisbewußte Passagiere nicht zu verschrecken, mußte SeaCat wohl oder übel ebenfalls die Preise zu Saisonbeginn senken, obwohl man damit erhebliche finanzielle Risi-

ken auf sich nimmt. Bei Hoverspeed richten sich die Preissenkungen jedoch an den Hauptkunden des kleinen „Flitzers“: den Fußpassagier und Tagesurlauber. Für ganze 22 DM gibt es eine Hin- und Rückfahrt, für 16 DM sogar einen Tagestrip. Aktuelle Sonderangebote werden diesen Sommer sogar noch weiter darunter liegen. Man darf gespannt sein, wer in diesem eiskalten Verdrängungswettbewerb am Ende die besseren Karten hat bzw. ob dem Kunden Preis oder Geschwindigkeit der Reise wichtiger sind.

## NIEDERLÄNDISCHE SCHIFFE VERKAUFT NACH MALTA

# EHEMALIGE TESCO-FÄHREN FAHREN NUN FÜR GOZO-CHANNEL

von Pieter Inpijn

**Die Watteninsel Texel hat eine eigene Fährschiffsreederei, die TESCO (Texels Eigen Stoomboot Onderneming). 1963 wurde mit der 1.604 GT großen MARSDIEP (70 PKW, 750 Fahrgäste) das erste Ro/Ro-Fäherschiff gebaut.**



1966 kam eine „Halbschwester“ dazu, die 2.712 GT große TEXELSTROOM (70 PKW, 750 Passagiere). 1991 wurde beide TESCO Fähren in Texel aufgelegt, nachdem die neue SCHULPENGAT in Dienst gestellt wurde. Im Frühjahr 1992 verkaufte man die beiden alten Schiffe an Reederei Zammit auf Malta. Ein neuer Dienst zwischen Gozo und Malta war geplant, doch fehlte die Genehmigung, da die Staatsreederei Gozo Channel schon auf dieser Route tätig war. Beide Schiffe wurde daher erneut in Malta aufgelegt. Die TEXELSTROOM und die MARSDIEP kamen Ende Februar 1995 durch Zammit zum Verkauf an die Gozo

Die CITTADELLA ex TEXELSTROOM in Cirkewwa. Foto: Pieter Inpijn

Channel. TEXELSTROOM erhielt den Namen CITTADELLA, MARSDIEP wurde MGARR. Letztere lag zum Redaktionsschluß in Grand Harbour wegen Maschinenproblemen auf. Mitte April sollte die Fähre aber betriebsbereit für den Dienst zwischen Cirkewwa (Malta) und Mgarr (Gozo) sein. Die CITTADELLA ist seit Mitte März auf der gleichen Linie in Fahrt, aber auch nicht ohne Schwierigkeiten, da nur ein Propeller benutzt werden kann.

Im Gozo-Service fahren aber auch noch einige andere bekannte Fähren, wie die ehemalige DSB-Fähre KÄRNAN, als CALYPSO. Das vormalige Eisenbahnfährschiff ist in sehr gutem Zustand. Die GLEISE wurden mit Holz ausgefüllt. Die HELSINGÖR der DSB fährt ebenfalls für Gozo-Channel, sie heißt XLENDI. Allerdings wird sie nur noch in Spitzenzeiten eingesetzt.

Die größte Fähre, die GHADEX, fährt zwei bis viermal die Woche fahrplanmäßig nach Italien. Weitere Schiffe des Gozo-Dienstes liegen in Valletta auf:

MGARR (Bj. 1967) liegt einsatzbereit unter ihrem alten Namen SALTHOLM in Valletta.



So fuhr die MARS DIEP zwischen Texel und Den Helder.

Foto: Reinhard Nerlich, Hamburg

MINOR EAGLE (COMINOLAND, ex JYLLAND II) Bj. 1942 wird für Hafenumfahrten in Valletta genutzt.

MELITA LAND (ex DORDRECHT, Dienst Vlissingen-Breskens) Bj. 1933 liegt in schlechtem Zustand als BEZZ 20 auf.

CITTADELLA (ex PRINS BERNHARD, ebenfalls Vlissingen-Breskens) Bj. 1950 liegt seit Dienstbeginn der "neuen" CITTADELLA als CITTA auf, und wartet auf die Verschrottung. IMPERIAL EAGLE (CRESTED EAGLE, ex ROYAL LADY, ex NEW ROYAL LADY) Bj. 1939 wartet ebenfalls auf die Verschrottung.

## CHRISTIAN IV IN KIEL

# TECHNISCHE PROBLEME BEI COLOR LINE

von Ulrich Streich und Dirk Jankowsky

**Anfang April kam es zum Ausfall des 1981 bei HDW in Kiel gebauten und 1991/92 bei der spanischen Werft Astilleros Espanoles in Cadiz um 33,6 m verlängertem Kiel-Oslo Fährschiffes PRINSESSE RAGNHILD.**

Schuld daran waren schwerwiegende Maschinenprobleme, die es erforderlich machten, das Schiff aus dem Fahrplan zu nehmen. Die Abfahrten am 20. + 22.03.1995 wurden ersatzlos gestrichen. Das Schiff wurde währenddessen zum Kieler Bollhörnkai verholt und dort repariert. Am 25.03.95 wurde jedoch dieser Anleger für die STENA SEARIDER benötigt, so daß es unter Schlepperhilfe in die Möltenorter Bucht ging, um dort bis zum Nachmittag das frei werden des Liegeplatzes abzuwarten. Es war schon ein imposanter Anblick, ein so großes Schiff auf Reede liegen zu sehen. Fast schien es so, als läge das Fährschiff auf dem Strand.

Schnell und "kundenfreundlich" reagierte die Reedereileitung in Norwegen auf den Ausfall der PRINSESSE RAGNHILD. Ab dem 25.03.1995 setzte man die ansonsten zwischen Kristiansand und Hirtshals laufende CHRISTIAN IV ex Bayard-91 ex OLAU BRITANNIA-90 als "Ersatzschiff" zwischen Kiel und Oslo ein. Die Passagiere waren, soweit möglich, von

der Reederei über den Einsatz eines anderen Schiffes informiert worden.

Am 1.04.95 nahm dann die PRINSESSE RAGNHILD wieder ihren Dienst auf, jedoch ging es mit der Leistung von nur einer Maschine und unter Schlepperassistenz hinaus in die Kieler Förde.

Zwischenzeitlich läuft aber alles wieder "nach Fahrplan" bei Color Line.

Die CHRISTIAN IV am 24. März 1995 in Kiel. Foto: Dirk Jankowsky



NACH OLAU GEHT ES WEITER

# NEUE FÄHRDIENSTE ZWISCHEN VLISSINGEN UND SHERNESS

VON ANDREAS WÖRTELER UND FRANK LOSE

*Nachdem Olau Line am 15. Mai 1994 den Fährdienst zwischen Vlissingen und Sherness einstellte, war Vlissingen nur für kurze Zeit ohne einen Fährdienst. Die beiden Reedereien Sally und Ferrylink eröffneten binnen kürzester Zeit neue Fährdienste in Themse-Häfen.*

Am 8. Juli 1994 eröffnete Ferrylink Freight Service mit dem ägyptischen Ro/Ro AL HUSSEIN einen Fährdienst zwischen Vlissingen und Sherness. Das zweite Schiff, ebenfalls aus Ägypten, kam am 14. September 1994 mit der NUWEIBA in Dienst. Die Schiffe sollten in FERRYLINK MEDWAY und FERRYLINK SCHELDE umbenannt werden, man erhielt aber nicht die Genehmigung der ägyptischen Reederei. Im Januar 1995 wurde die AL HUSSEIN für kurze Zeit von einem weiteren ägyptischen Schwesterschiff, der AL QUSAR, für einen Werftaufenthalt ersetzt. Nachdem man im Frachtbereich gute Beförderungszahlen erreicht hatte, plante man auch eine Passagierfährdienst zu eröffnen. Zwei Schiffe wurde von der griechischen Reederei A.K. Ventouris, Piräus gechartert. Hierbei handelt es sich um die 1976 in Framnaes gebaute AGIA METHODIA, die im letzten Jahr zwischen Patras und Brindisi eingesetzt wurde. Im Winter 1993/94 wurde sie vom Ro/Ro Frachter zur Fähre umgebaut. Zuvor war sie als UNION HOBART von 1976 bis 1984 für Union Shipping Australia, und dann bis 1993 als SEAWAY HOBART für Costal Express Lines zwischen Melbourne und Hobart/Tasmanien gefahren. Ihre letzte Abfahrt auf dieser Route machte sie am 17.01.1993, nachdem sie an A.K. Ventouris verkauft wurde. Anschließend wurde sie für die Überführungsfahrt in SEAWAY I umbenannt, der neue Heimathafen wurde Limassol. Im Frühjahr 1994 wurde sie in Perama umgebaut und als AGIA METHODIA abgeliefert. Ihre erste Fahrt machte sie am 12.



Die AGIA METHODIA vor der Umbenennung in EUROMANTIQUE.

Foto: Andreas Wörteler

April 1995 für Eurolink noch unter diesem Namen, ab Juni 1995 soll sie aber als EUROMANTIQUE unter Bahama-Flagge eingesetzt werden, bis dahin befindet sie sich aber noch in der Werft, da bei den Umbauten in Griechenland die SOLAS-Bestimmungen nicht erfüllt wurden. Am 16. April 1995 wurde sie durch das zweite Schiff, die EURO-MAGIQUE ersetzt. Hierbei handelt es sich um die 1977 in Schweden gebaute ATTIKA-95 ex NAESBORG-93 ex DANA CORONA-91 ex NAESBORG-90 ex KAPRIFOL-88, die 1993 an A.K. Ventouris verkauft wurde. Sie ist 5.372

Die SALLY EUROWAY an ihrem ersten Tag in Vlissingen. Foto: Frank Lose



GT groß und 162,11 Meter lang. Im letzten Sommer fuhr sie als Frachtfähre zwischen Patras und Brindisi. Im letzten Winter wurde sie in Griechenland umgebaut und hat nun Platz für 560 Passagiere und 250 PKW.

Beide Eurolink Schiffe fahren mit britischer und polnischer Besatzung unter Bahama-Flagge. Laut Fahrplan sollte dieser Fährdienst im April mit zwei Abfahrten pro Tag von jedem Hafen beginnen. Bei einem Besuch in Vlissingen Ende April war zur geplanten Abfahrtszeit kein Schiff zu sehen. Das freundliche Eurolink Personal meinte, man habe "etwas Verspätung". In Wirklichkeit begann die 22.30 Uhr geplante Abfahrt erst um 04.00 Uhr am nächsten Morgen, die Route wurde außerdem nur mit einem Schiff bedient, diese ist sicherlich für Passagiere, die sich nach langer Fahrt auf ihr Bett freuen keine nette Überraschung. Jedoch war zur Abfahrtszeit kein einziger Passagier zu sehen, viele Trailer wurden auf den Sally Line Dienst nach Dartford umgebucht.

Noch schneller war die britische Reederei Sally Ferries. Als am 15. März 1994 des Ende des Olau-Dienstes bekannt gegeben wurde, reagierte man unverzüglich und zog die 6.643 GT große, 1979 für Rederi AB Gotland gebaute SALLY SUN von der Ramsgate-Dunkerque Strecke ab, und eröffnete am 21. März 1994 einen Fährdienst von Ramsgate nach Vlissingen. Im Juli 1994 wurde dieser Dienst durch die SALLY EUROBRIDGE

(1.599 GT/1977) erweitert. Nun konnte man den Kunden zwei tägliche Abfahrten von jedem Hafen bieten. Ab Oktober 1994 liefen beide Schiffe nicht mehr Ramsgate, sondern das verkehrstechnische weitaus günstiger gelegene Dartford am Londoner Autobahnring an. Auch Olau Line hatte geplant anstelle von Sherness, Dartford anzulaufen. Diese Strecke entwickelte sich sehr gut, so daß man sich schon bald nach größeren Schiffen umsah. Nachdem die SALLY SUN vom Mutterkonzern Effjohn

für Sea Wind Line in der Ostsee benötigt wurde, sie hat eine Eisklassifizierung, charterte man als Ersatz die SAGA ARIS (3.932 GT/1976) ex ARIES-95 ex NORCOVE-94 ex ARGO-91 ex ARGO HELLAS-80 ex BRABANT-78 ex ARGO-77. Dieses Schiff fuhr zuletzt in Charter für die Hamburger TT-Line zwischen Travemünde und Trelleborg. Sie wurde am 26.03.95 durch Sally Ferries in Travemünde übernommen, zwei Tage später in Dartford in SALLY EUROWAY umbenannt und fährt seit

29.04.95 zwischen Dartford und Vlissingen. Eine weitere Kapazitätserweiterung gibt es ab Mai 1995. Von Commodore konnte die PURBECK (2.736 GT/1978) eingechartert werden. Sie fuhr zuletzt für Commodore zwischen Portsmouth und den Kanalinseln. Ab 15.05.1995 soll sie zwischen Dartford und Vlissingen eingesetzt werden, und die SALLY EUROBRIDGE ersetzen, die dann in die irische See verchartert wird.

## DIE PAPENBURG-SCHWESTERN

# VIKING 4 - BAUNUMMER 570

VON ANDREAS WÖRTELER

**Die VIKING 4 war das fünfte Schiff für Viking Line, und als drittes an die Rederi AB Sally geliefert worden. In der Reihenfolge der Papenburger ist es das sechste Fährschiff. Im selben Jahr wurde die CORUMEL an die mexikanische Regierung geliefert. Die drei "Mexikaner" werden nach den "Vikingern" beschrieben.**



Passagier-Fähr- und RORO-Schiffe

### Die neue Sammelserie!

Wir versenden an interessierte Sammler Auswahlendungen von 100 Stück im Abz. Nach ca. 14 Tagen senden Sie uns einen Scheck und die Restbilder zurück.

2

hinzu an:

**Seite 1.**  
Farbfotos in Postkartengröße 10x15 cm, (Aufnahmzeitraum ab 1980) je DM 2.-

**Seite 2.**  
s/w-Fotos 9x14 cm (alte Postkarte) (Aufnahmzeitraum 1950-1980) je DM 1.-

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

*Bestellen Sie noch heute!*

**Schiffahrtsverlag  
Reinhard Nerlich  
Elßendorfer Pferdeweg 11a  
D-21075 Hamburg  
Tel. & Fax 040 7907191**

Die VIKING 4 lief am 16.03.73 vom Stapel. Ihre Jungfernfahrt absolvierte die VIKING 4 am 16.6.73 auf der Strecke Stockholm-Mariehamn-Turku. Am zweiten Tag rampte das Schiff den Anleger in Stockholm, es gab aber nur leichten "Blechschaten". Die VIKING 4 unterschied sich von ihren älteren Schwestern. Die Aufbauten wurden bis zum Heck verlängert, um eine größere Kabinenkapazität zu erhalten. Sie versah ihren Liniendienst ohne größere Zwischenfälle bis zum 01.06.79, dann wechselte die VIKING 4 auf Kappelskär-Mariehamn-Naantali Dienst. Ein kurzer Wechsel auf ihre alte Strecke fand zwischen April 1980 und dem 18.08.1980 statt. In der Zwischenzeit konnte die VIKING 4 an British Rail (Sealink) verchartert werden, da auch sie durch einen Neubau abgelöst wurde. Ende August verholte die in EARL GRANVILLE umbenannte VIKING 4 zur Seebeckwerft nach Bremerhaven. Dort wurden im Unterauftrag der Meyer Werft Stabilisatoren

eingebaut und das Schiff erhielt einen neuen Unterwasseranstrich. Ende September kehrte die EARL GRANVILLE an ihre Geburtsstätte in Papenburg zurück. Erst sieben Jahre alt, sollten die Maschinen gegen kostensparende APE-Crossley-Pielstick Motoren ausgewechselt werden. Größere Umbauten fanden auch im Passagierbereich statt. Auf dem vorderen Bereich des Kabinendecks wurden die Kabinen ausgebaut, und durch 360 Schlafsessel ersetzt. Gut zu erkennen ist dieser Umbau an den großen Fenstern. Eine Cafeteria wurde ausgebaut, um Platz für weitere 632 Schlafsessel zu schaffen. Die Anzahl der Kabinenplätze schrumpfte von 280 auf 170. Die Passagierkapazität änderte sich nicht und blieb bei 1.200. Die Sicherheitsausrüstung wurde den britischen Richtlinien angepaßt, z.B. wurde zusätzlich ein inneres Bugtor, als Kollisionsschott, eingebaut. Insgesamt schlug dieser Umbau **Die VIKING 4 in den Schären vor Stockholm.** Foto: Jürgen Stein



bauauftrag mit 10 Mio. britischen Pfund zu buche. Die Meyer Werft hätte innerhalb von neun Monaten einen gleichwertigen Neubau für 19 Mio. Pfund bauen können. Im Februar verholte die EARL GRANVILLE noch einmal zur Seebeckwerft. Nachdem Sealink den Umbau von der Werft abnahm, wurde die "Earl" an William P. Glyns Industrial Leasing Ltd. verkauft und an Sealink zurückverchartert.

Der reguläre Fährdienst Portsmouth-Guernsey-Jersey wurde am 29. 03.1981 nach einer Pressefahrt aufgenommen. Ein größerer Zwischenfall ereignete sich am 22. Juni, in einem Kesselraum unterhalb des Schornsteins brach ein Feuer aus. Die Schiff befand sich in Höhe der Isle of Wight und fuhr nach Portsmouth zurück. Die Passagiere wurden aus Sicherheitsgründen sofort von Bord gebracht. Es wurden Schäden am Abgassystem und der elektrischen Anlage festgestellt. Der Fährdienst wurde nach erfolgter Reparatur am 16. Juli wieder aufgenommen. Zwei Jahre später, ab dem 2.7.1983, wurde ein zusätzlicher Fährdienst von Weymouth über die Kanalinseln



Nach den Umbauten zur EARL GRANVILLE, im Februar 1981 in Bremerhaven.

Foto: Gerhard Fiebiger

nalinseln modifizieren wollte. Statt dessen ging die neue angekaufte SILJA STAR als ORIENT EXPRESS ins Mittelmeer.

Die EARL GRANVILLE schickte man Ende 1984 zur Aalborg Vaerft in Aalborg. Das Schiff

Jahres, Sealink hatte einen Verlust von 6 Mio. Pfund erwirtschaftet. Man hatte ursprünglich einen Gewinn von 3 Mio. Pfund angestrebt. Drastische Sparmaßnahmen sollten den Fährdienst in die Gewinnzone zurückbringen und gleichzeitig wurde die Werbetrommel Anfang 1986 heftig gerührt.



Nach der Privatisierung von Sealink ohne British Rail Logo am Schornstein. Hier einlaufend Portsmouth. Foto: Leo van Ginderen

seln, nach Cherbourg angeboten, den die EARL GRANVILLE an Wochenenden bediente.

Im Jahre 1984 wurde Sealink nach vier Jahren langer Diskussionen privatisiert. Als erstes Zeichen dieser Aktion, verschwand das British Rail Emblem am Schornstein der Fährschiffe. Am 19.07.84 wurde der Presse mitgeteilt, daß Seacontainers Ltd. den gesamten Fährbetrieb für 66 Mio. Pfund übernommen hatte. Eine neue Gesellschaft wurde gegründet, und so wurde aus Sealink U.K. Ltd., Sealink British Ferries U.K.. Die Übergabe fand am 27. Juli, am Fährdienst allerdings änderte sich nichts. Eine neue Verbindung sollte die EARL GRANVILLE im folgendem Jahr im Mittelmeer aufnehmen. In Verbindung mit der Eisenbahnlinie "Venedig-Simplon Orient Express" wollte man das Schiff zwischen Venedig und Istanbul einsetzen. Die Pläne zerbrachen sich, da man den Fährdienst zu Ka-

wurde für den neuen Star Liner Dienst, Portsmouth-Kanalinseln-Cherbourg zur luxuriösen Nachtfähre für 800 Passagiere umgebaut. Im vorderen Bereich des Schiffes baute man 64 neue Kabinen ein. Fünf Jahre vorher wurde diese ausgebaut, um Platz für Schlafessel zu schaffen! Des weiteren wurden alle Kabinen erneuert und alle Aufenthaltsräume und Restaurants renoviert. Auch die komplette Bestuhlung wurde ausgetauscht. Der neue "Starliner"-Dienst sollte eigentlich am 31.03.85 aufgenommen werden, aber ein Streik in Dänemark machte diese Pläne zunichte. Am 28. April konnte die EARL GRANVILLE endlich Aalborg mit Ziel Portsmouth verlassen. Nach einer stürmischen Überfahrt von Dänemark, nahm sie am 30. April den neuen Fährdienst auf.

In diesem Jahr hatte Sealink Konkurrenz bekommen. Channel Island Ferries begann am 28.03.85 einen Fährdienst zwischen Portsmouth und den Kanalinseln. Lange Gesichter gab es Ende

Trotz aller Anstrengungen hatte auch in ersten vier Monaten 1987 die Konkurrenz die Nase vorn. 53% aller Passagiere entschieden sich für Channel Island Ferries. So fanden im September erste Gespräche mit CIF statt, am 30. September gab Sealink bekannt, daß die Verbindung von Weymouth zu den Kanalinseln eingestellt, und ein Gemeinschaftsdienst mit dem Namen British Channel Island Ferries gegründet werde, an dem beide Reederei mit jeweils 50% beteiligt sind.

Sealink setzte zu dieser Zeit vier Fährschiffe ein, aber nur die EARL GRANVILLE sollte in diesen Gemeinschaftsdienst eingebracht werden. Zusammen mit der CORBIERE (ex APOLLO, das erste Schiff der Papenburg Schwestern) wollte man nur noch die Strecke Portsmouth-Kanalinseln befahren. Am Abend des 30. September wurde alle Fährschiffe von Sealink bestreikt, es ging um 500 Arbeitsplätze! Viele Arbeitsplätze gingen schließlich auch verloren, aber die Reederei einigte sich mit den Gewerkschaften und so konnte der Fährdienst auf sämtlichen Sealink-Strecken am 16. Oktober wieder aufgenommen werden, der Kanalinsel-Fährdienst wurde weiterhin bestreikt.

Die EARL GRANVILLE wurde in Cherbourg bestreikt, und kehrte erst am 18.10.1986 nach Portsmouth zurück und wurde dort aufgelegt. Leider hatte Sealink es nicht geschafft, sich mit der Seeleutegewerkschaft über die EARL GRANVILLE und ihren Einsatz bei BCIF zu einigen. So ging Channel Island Ferries vor Gericht und forderte die Einhaltung des Vertrages durch Sealink. Der Streit zog sich bis in das nächste Jahr. Mitte Januar sprach man Channel Island Ferries das Recht zu, die Anteile von Sealink zu erwerben. Eine weitere Konsequenz des Urteils war, daß Sealink nicht gestattet wurde, in den nächsten 12 Monaten ei-

nen Fährdienst zwischen Großbritannien und den Kanalinseln zu betreiben. Kurze Zeit später gab Sealink bekannt, mit der EARL GRANVILLE ab April 1987 einen Dienst zwischen Portsmouth und Cherbourg aufnehmen zu wollen. Am 25. Februar ging das Schiff in Falmouth in die Werft. Sechs Tage später fuhr sie nach Southampton, um dort militärisches Gerät zu laden. In Charter der britischen Regierung verließ sie am 12. März Southampton in Richtung Norwegen. Am 15. April wurde dann der neue Fährdienst aufgenommen. Er entwickelte sich sehr gut, und die EARL GRANVILLE war häufig ausgebucht. Dienstags und Samstags wurde außerdem die Kanalinsel Guernsey von Cherbourg aus angelaufen. Am 28. September war die Saison vorbei, das Schiff wurde in Weymouth aufgelegt. Ab 6. Oktober ging sie im River Fal vor Anker. Vom 30.03. - 30.09.88 befuhr sie wieder die Portsmouth-Cherbourg Route. Im November half sie in der irischen See zwischen Liverpool und Dun Laoghaire aus. In der Nordsee fuhr sie vom 8.-19.01.89 zwischen Harwich und Hoek van Holland, im Februar wurde sie als Frachtfähre für MMD/Commodore für den Portsmouth-Kanalinsel Dienst gechartert. Nach einer Werftüberholung nahm sie Ende März den Fährdienst von Portsmouth nach Cherbourg wieder auf. Ein tragischer Zwischenfall ereignete sich am 19. August 1989 vor der Hafeneinfahrt von Cherbourg. Dort lief die EARL GRANVILLE auf einen Felsen, und riß sich den Rumpf auf einer Länge von 15 Metern unterhalb der Wasserlinie auf. Der Riß wurde notdürftig abgedichtet, aber eine Reparatur war unerlässlich und so fuhr sie am 7. September zur Siren Werft nach Le Havre. Dort wurde das Schiff bis Mitte Februar 1990 repariert. In der Zwischenzeit wurde Sealink British Ferries an Stena Line verkauft, die Übergabe war für den 01.06.90 vorgesehen. Die EARL GRANVILLE war eines der Schiffe, die nicht in den Kauf eingeschlossen waren. Ende 1989 sollte die EARL GRANVILLE an Mercandia A/S, Kopenhagen verkauft werden, diese wollten das Schiff an Bornholmstraffikken verchartern und zwischen Ystad und Rønne einsetzen. Nachdem dieser Verkauf nicht zustande kam, wurde das Schiff erneut auf die Verkaufsliste gesetzt und im River Fal aufgelegt. Während eines Werftaufenthaltes der ST DAVID fuhr sie bis zum 14. April 1990 zwischen Stranraer und Larne. Nachdem das Schiff wieder im Fal aufgelegt war, hatte ihre Eigen-



Die EARL GRANVILLE im British Ferries Anstrich. Foto: Fotoflite



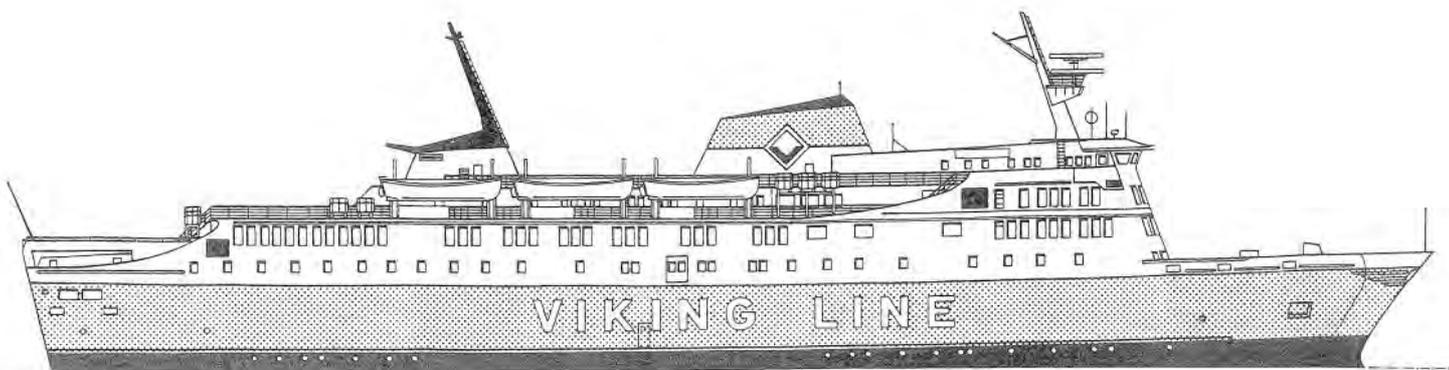
Die EXPRESS OLYMPIA im neuen Anstrich. Foto: Frank Heine

tümer Seacontainers einen Liniendienst zwischen Portsmouth und Cherbourg mit dem Katamaran HOVERSPEED GREAT BRITAIN eröffnet. Dieser hatte in seiner ersten Saison einige Schwierigkeiten. So kam die EARL GRANVILLE wieder auf ihrer alten Route zum Einsatz. Schnell wurde der Sealink Schriftzug übermalt und mit blauem Schornstein kam sie dort zwischen dem 19. Juli und dem 14. August 1990 zum Einsatz. Anschließend wurde die EARL GRANVILLE in Southampton aufgelegt.

Im November fand sich dann ein Käufer. Die

griechische Reederei Agapitos Lines kaufte das Schiff für 9,4 Mio. US-Dollar. Sie wurde am 10.12.90 an den neuen Eigentümer übergeben und am nächsten Tag in EXPRESS OLYMPIA umbenannt. Einen Tag später verließ das Schiff Southampton in Richtung Piräus. Nach Umbauten in Griechenland fährt die EXPRESS OLYMPIA nun in der griechischen Inselwelt zwischen Piräus, Paros, Noxos, Ios und Santorini.

Die VIKING 4 in Viking Line Farben.  
Zeichnung: Jürgen Stein



# MODELLFÄHREN

## 1 : 1250

VON NORBERT BRÖCHER

**Wieviele Heckscheiben und Kofferraumdeckel lassen kaum noch Platz für neue Aufkleber, wieviele Aktenkoffer zeigen nur allzu deutlich die Leidenschaft "Fähren & Ro-Ro's", wieviele Ordner und Schubladen quellen über von den Mitbringsele vergangener Fährschiffspassagen, voll von Fotos, Postkarten, Prospekten, Fähr-tickets ... Zeitungsausschnitten ..., wieviel heimische "Fährschiffshaushalte" führen diverse "Reedereiutensilien" im täglichen Gebrauch, nicht zu vergessen die Wäscheregale mit den ganz speziellen Hand- und Badetüchern... , kurzum, auch in den eigenen Wänden zeigt sich die Begeisterung so mancher "echter Fährschiffsspezies".**

Doch wer bewundert schon mit gleichgesinnten die soeben erstendenden neuen Fähren und Ro-Ro's im Modell zu Hause am Wohnzimmer-tisch in der in der eigenen Vitrine, seinem "Fährterminal"?

Vielfach unbeachtet - und doch in den letzten Jahren stark im Aufwind ist inzwischen eine ansehnliche Miniaturflotte mit einigen tausend (!) Modellen im einheitlichen Maßstab 1 : 1250 entstanden. So wie die verschiedenen Modellbauer und -hersteller die moderne Handelsschifffahrt als ihr Feld entdeckten, so fanden und finden sich immer Fähr- und Ro-Ro Modellschiffe in den Vitrinen diverser Fachgeschäfte und vieler Sammler wieder. Und Zahl und Vielfalt der Modelle wachsen weiter. Als Beispiel sei hier nur erwähnt, daß die TT-Flotte alleine mit 5 verschiedenen, z. Zt. erhältlichen Modellen vertreten ist - von der ersten bis zur jetzigen PETER PAN!

Wie in vielen Hobbybereichen, so auch im 1:1250 Metier gibt es neben den professionellen Herstellern eine Reihe etlicher Kleinserienmodellbauer, die ihre "Schiffchen" nicht über den Handel, sondern nur ab Werft an ihre Interessenten weitergeben. Daher resultiert auch eine je nach Serie und/oder Modell unterschiedliche Auflagenstärke, die sich aber nicht unbedingt im Preis der Modelle auszudrücken braucht.

Apropos Preis, den "Unbedarften" sei an dieser Stelle schon einmal ein Zahn gezogen; billig sind diese Wasserlinienmodelle aus der Zinnlegierung nicht. Für eine Miniatur in der Größe von etwa der PRINSESSE RAGNHILD oder der ESTONIA müssen schon Beträge von DM 130,- bis DM 170,- auf die Ladentheke geblättert werden. Angesichts der aufwendigen Herstellung der Modelle - jedes einzelne ist reine Handarbeit, von der Formgebung des sog. Urmodells über die Fertigung der Gießform aus Silikonkautschuk, jedes einzelnen Gusses, Bearbeitung des Rohlings, von der Lackierung bis zur sauberen Bemalung und dem optimalen Finish verlangt solch ein Modell neben den



nicht unerheblichen Materialkosten ein paar Stunden Arbeit - erscheint solch ein Preis in seiner angemessenen Höhe und in einem anderen Licht.

Ist dieses Finanzloch im oft so knappen Haushaltsetat erst einmal überwunden, so groß ist anschließend die Freude, die eigene Fährschiffsflotte um die eine oder andere Einheit ergänzen zu können.

Im Gegensatz zum Foto bietet ein Miniaturmodell das "volle 3-D Vergnügen"; Designelemente der Originale lassen sich vortrefflich am Modell nachvollziehen und unterschiedliche Werft- und Reedereistile herausstellen; Fährschiffe gleichen Namens aber unterschiedlicher Epoche veranschaulichen die rasante Entwicklung in diesem Bereich, von den Anfängen der Autofähren bis zu den neuesten Jumbos, alles vertreten in 1 : 1250!

Wer jetzt schon einen Funken Interesse verspürt, dem sei empfohlen, seine Blicke zielgerichtet nach Ro-Ro's und Fähren durch die Ausstellungsvitrinen der Fachgeschäfte streifen zu lassen, denn schließlich und endlich entscheidet das Auge über (Nicht)Gefallen. Aber Vorsicht... , stehen erst einmal 2 oder 3 Modelle zu Hause.... Sammeln macht SÜCHTIG!!!!

Im folgenden eine kurze Auswahl interessanter Modelle, die etwa im letzten Jahr erschienen sind (Ohne Anspruch auf Vollständigkeit). Geordnet sind sie nach Herstellern, angegeben jeweils:

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

Die folgende Übersicht soll zu einem festen Bestandteil der FERRIES werden, so daß geneigte Leser hier auch über die aktuellen Neuigkeiten in der Fähr- und Ro-Ro Miniaturflotte jederzeit informiert werden.

Carat 003	PRINSESSE RAGNHILD	Z. n. Umbau 1992	Color Line	S
Conrad Hansa				
CO S 10422	NILS HOLGERSON	Z 1993	TT Line	S
CO S 10423	PETER PAN	Z 1993	TT Line	S
Dedo 4	FICHELBERG	Z 1994		KS
Hydra 12	RAILSHIP III	Z 1991		S
Hydra 14	TREKRONER	Z 1991	DSB	S
Hydra 15	WILHELM KROOSS	Z 1977	Glückstadt-Wischhafen	S
Hydra 16	ERNST STURM	Z 1990	Glückstadt-Wischhafen	S
Klabautermann 7	SAGA	Bj. 1966	Svenska Lloyd	S
Nordica I	KRONPRINS HARALD	Z. 1989	Jahre Line und	
		Z. 1990	Color Line	MB
erhältlich bei: Gerd Uhle, Hauptstr. 49, 50226 Frechen				
RA 3	FORDE	Z. 1931	Townsend Thoresen	KS
RA 3a	GIBEL TARIK ex Forde	Z. 1949	Bland, Gibraltar	KS
RFR 1	TRANSLUBECA	Bj. 1990	Poseidon OHG	S
Risawoleska II	KRONBORG	Bj. 1935	DSB	MB
erhältlich bei Burkardt Schütt, Knappertsbuscherstr. 33, 81927 München				
Sextant (SEX)				
SX 171	LÜBECK LINK	Z. 1990	Nordö-Link	S
SX 173	FORTE	Bj. 1989	Transfennica	S
SX 193	NILS HOLGERSON (2)	Bj. 1967	TT-Line	S
SX 198	PETER PAN (1)	Bj. 1964	TT-Line	S
SX 197	ESTONIA	Z. 1993	Estline	S



Auch die GIBEL TARIK ex FORDE, das erste Schiff von Townsend Car Ferries, ist im Maßstab 1:1250 erhältlich. Foto: Fotoflite

## FÄHR- UND RO/RO SCHIFFFAHRT HEUTE



Die STENA SEARIDER im März 1995 in Kiel.

Foto: Dirk Jankowsky

### **STENA SEARIDER**

wird ab März 1995 von Stena zwischen Göteborg und Kiel eingesetzt. Die ehemalige NORSE MERSEY, sie fuhr seit Mai 1992 in Charter von

Norse Irish Ferries zwischen Belfast und Liverpool, wurde 1969 als FINNCARRIER für Finnlines gebaut. Sie ist 20.914 GT groß und 178,70 m lang. Ihre letzte Abfahrt für Norse Irish machte sie am 15.01.95, anschließend ging sie in die Werft nach Göteborg und wurde dort in STENA SEARIDER umbenannt, der Heimathafen wurde von Nassau in Göteborg geändert. Bei Norse Irish wurde sie kurzzeitig durch die VOMERO (8.557 GT/1973) ex IPSWICH PIONEER II-76 ex EHRENFELS-88 ex NAH-OST PIONIER-79 ex AQUILA-89 ex SEA ROAD-89 ex AQUILA-90 ersetzt. Das Schiff wurde für die Bremer Argo Reederei gebaut und gehört mittlerweile Marittima Siciliana. Dieses Schiff nahm im November 1994 einen Fährdienst zwischen Norrköping und Hanko auf, dieser mußte aber kurze Zeit später, nach Streitigkeiten mit den Gewerkschaften wieder eingestellt werden. Ab Mai setzte Norse Irish Ferries eine neue NORSE MERSEY ein. Dieses Schiff etwas 15.000 GT große Schiff wurde von der italienischen Visenti Werft gebaut und ist 174,50 m lang.

Frank Lose

### **LETZTE MELDUNG:**

Die neue Robin Hood der Hamburger TT-Line wird nicht wie geplant Ende Mai den Verkehr zwischen Travemünde und Trelleborg aufnehmen, sondern kommt mit wahrscheinlich zwei Monaten Verspätung zum Einsatz. Nach Angaben von TT-Line ist ein Elektomotor auf der Probefahrt defekt geworden.

Frank Lose



Die DEUTSCHLAND im neuen Anstrich. Foto: Carsten Watsack

### FÄHRSCIFF DEUTSCHLAND IN NEUEM GEWAND

Fünf Wochen dauerte der Umbau des DFO-Fährschiffs DEUTSCHLAND bei der Lübecker Flender Werft. Die seit 1972 auf der Vogelfluglinie Puttgarden-Rödby beheimatete Fähre änderte dabei hauptsächlich ihr Äußeres. Der altbekannte, 1972 eingeführte, Bundesbahnanstrich wich dem neuen DFO- Outfit.

Etwas seltsam sieht es zwar aus, doch werden wir uns daran gewöhnen müssen: Die sechs Meter großen Buchstaben am Rumpf der Eisenbahnfähre deuten auf ihre alte bzw. neue Linie hin, die Vogelfluglinie. Rund vier Millionen Mark hat die DFO in die Renovierung der DEUTSCHLAND gesteckt. Auf den ersten Blick ist davon allerdings nichts zu sehen: Im Innenbereich hat man einige Veränderungen vorgenommen, doch wurden hauptsächlich die Maschinen überholt.

Neu sind an Bord der DEUTSCHLAND 1600 Thermoanzüge für die Passagiere. Hier will die DFO offenbar Zeichen setzen, was ihr auch gelingt. Außerdem wurden die bestehenden Sicherheitseinrichtungen überholt und modernisiert.

Die KARL CARSTENS soll im Herbst folgen und ebenfalls einen neuen Anstrich erhalten. Die THEODOR HEUSS nicht mehr, da sie spätestens 1996 außer Dienst gestellt wird. Zwei 200 Meter lange Neubauten sind bereits geordert. Die Investitionssumme beläuft sich auf ca. 200 Millionen DM.

Bis zum Jahr 2000 sollen alle DFO-Fähren modernisiert oder durch Neubauten ersetzt werden. Dies teilte kürzlich die Geschäftsführung der DFO mit. Dabei kann man auch Doppelendfähren auf dem Fehmarnbelt nicht ausschließen.

1994, im ersten vollen Geschäftsjahr der DFO, wurden mit einem Umsatz von 190 Millionen DM die Erwartungen um sieben Prozent übertroffen.

Carsten Watsack



Die SAGA STAR wechselt ab 1. Juni 1995 zu TR-Line.

Foto: Dirk Jankowsky

### SAGA STAR AUF DER STRECKE ROSTOCK- TRELLEBORG

Ab 1. Juni 1995 wird die TT- Frachtfähre SAGA STAR für TR- Line ihren Dienst aufnehmen. Sie ersetzt die NORD NEPTUNUS, deren Charter von TR nicht verlängert wurde. Mit dem Einsatz der SAGA STAR, für die auf der TT- Strecke Travemünde- Trelleborg der Neubau ROBIN HOOD in den Fahrplan geht, erhöht sich die Kapazität der TR- Line im Passagier- wie Frachtbereich erheblich.

SAGA STAR verfügt über eine Passagierkapazität von 250 Personen. 1400 Meter Spurlänge stehen für Fracht zur Verfügung. Dieses Angebot entspricht der Deckkapazität der TT- Passagierliner NILS HOLGERSSON und PETER PAN.

Carsten Watsack

### FÄHRVERBINDUNG PEENEMÜNDE - SÖLVESBORG ??

Einer Meldung in der Ostsee-Zeitung (Greifswald) vom 15.2. zufolge, will die Preußische Ostsee-Reederei ab dem 1. Juli zweimal wöchentlich von Peenemünde aus nach Sölvesborg (Schweden) verkehren. Geplant sei auch ein Anlaufen von Ystad und von Bornholm. Autos sollen mit den beiden einzusetzenden Fähren jedoch nicht befördert werden. Die Reederei gehört zur Brandenburgisch-Preußischen Schiffahrtsgesellschaft und rechnet mit einer sprunghaften Entwicklung der Region um Peenemünde, nicht zuletzt wegen der verkehrsmäßig besseren Anbindung im Vergleich zu Saßnitz auf Rügen.

Marko Stampel

### STRINTZIS LINES

Für umgerechnet 6,8 Millionen DM hat die Reederei Strintzis das japanische Fährschiff VENUS von der Reederei Higashi Nippon Ferry Co. rechtzeitig erworben! Nach griechischem Recht darf beim Erwerb einer Fähre für den Inlandsdienst das Schiff nicht älter als 20 Jahre sein. Die VENUS wurde 1975 bei der Naikai Werft in Innoshima gebaut. Das 3.473 GT große Schiff ist bei einer Länge von 120,8 m für 387 Passagiere und 160 PKW ausgelegt. Das Zahlen werden sich jedoch ändern, sobald das Schiff umgebaut ist. Der geplante neue Name ist KEFALONIA. Dem Namen nach wird es wahrscheinlich im Verkehr zu den Ionischen Inseln eingesetzt werden. Die jetzigen dort eingesetzten Schiffe DELOS und EPTANISOS werden 1999/2000 35 alt und müssen dann außer Dienst gestellt werden.

Bernd Crause



Wird die EPTANISOS durch die KEFALONIA ersetzt?

Foto: Bernd Crause

### RODANTHI IN COTUNAV-CHARTER

Während der diesjährigen Saison wird die griechische Fähre RODANTHI der GA-Ferries als zusätzliches Schiff zwischen Tunesien und Italien bzw. Frankreich eingesetzt. Sie entlastet hiermit die HABIB, die Hauptfähre der tunesischen Reederei Cotunav. Die RODANTHI wurde 1974 bei der Naikai Werft in Innoshima für Higashi Nippon Ferry Co. gebaut. 1989 wurde die 6.719 GT große Fähre nach Griechenland verkauft, umgebaut und 1990 als RODANTHI für GA-Ferries in Dienst gestellt. Die Vermessung des Schiffes liegt jetzt bei 8.273 GT.

Bernd Crause



**Die RODANTHI fährt im Sommer von Italien und Frankreich nach Tunesien.** Foto: Bernd Crause

#### DIE „NORRÖNA“

brauchte nicht lange im Kopenhagener Freihafen aufgelegt zu bleiben, bis Stena Sealink das weitgereiste Schiff erneut als Ersatz für die eigenen Fähren (die sich der alljährlichen Werftüberholung unterziehen mußten) eincharterte. Nach dem unspektakulären Ende der Wismar-Newcastle-Linie im November 1994 wurde das Schiff vom Reeder nach Kopenhagen zurückbeordert, jedoch kurze Zeit später schon wieder in der Irischen See auf der Route Stranraer-Larne eingesetzt, wo es von Januar bis März 1995 die „Stena Antrim“ (ex „St. Christopher“) ersetzte.

*Kai Ortel*

#### TROTZ STARKER FINANZIELLER EINSCHRÄNKUNGEN

wird im Emdener Hafen nun doch ein RoRo-Anleger gebaut werden. Das erst mit 600 Millionen DM veranschlagte RoRo-Terminal wird nun aufgrund der leeren Kassen des Landes Niedersachsen erheblich sparsamer ausfallen. Der Hafen hofft, mit derartigen Einrichtungen in naher Zukunft für Fährlinien nach Großbritannien und Skandinavien attraktiv zu werden. Allerdings besteht derzeit starke Konkurrenz durch die nahegelegenen Häfen Eemshaven (Holland), Bremerhaven und Cuxhaven, die die gleichen Ziele verfolgen und ebenfalls ihrerseits ihre RoRo-Terminals ausbauen. Der im Emden schon vorhandene RoRo-Anleger wird z.Zt. von der AG Ems genutzt, die einen Katamaran-Fährdienst zu den Ostfriesischen Inseln betreibt.

*Kai Ortel*

#### BEI DER BALT RORO LINE

ist es zu einem Eigner-Wechsel gekommen. Nachdem die Operation der beiden Kombifähren „Mercuri I“ und „Mercuri II“ (Kiel-Riga/Kaliningrad) zuletzt mit erheblichen finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, übernahmen nun die Hamburger Horn-Linie sowie die Bremer Bischoff-Reederei die beiden unter aserbaidschanischer Flagge fahrenden Schiffe von der Kieler Caumerk Schiffsmanagement.

*Kai Ortel*

#### DIE GEPLANTE FUSION ZWISCHEN COLOR LINE UND LARVIK SCANDI LINE

ist vorerst gestoppt worden. Kurz nach der Veröffentlichung der Fusionspläne am 27. Januar d.J., erschien mit Olav Nils Sund, ein bisher in Schifffahrtkreisen unerfahrener norwegischer Investor, der 44,5% der Larvik-Scandi-Aktien aufkaufte und gleichzeitig seine Zustimmung zur Fusion mit der Color Line verweigerte. Nach Larvik-Line-Aussagen erscheint es ihm sinnvoller, eine kleine, aber erfolgreiche Reederei weiterzuentwickeln, anstatt in einer großen Reederei aufzugehen. Larvik Scandi und Color Line bleiben somit scharfe Konkurrenten im Fährverkehr über den Skagerak. Mit der Fusion hätte die vergrößerte Color Line mit 65% Marktanteil eine Art Monopolstellung im Fährverkehr über den Skagerak erreicht.

*Kai Ortel*

#### LARVIK LINE

mußte die Charter des Katamarans JUAN L. stornieren, da dieser nicht den norwegischen Sicherheitsbestimmungen entspricht. Die Suche nach einem Ersatzschiff blieb bisher erfolglos.

*Frank Lose*

#### DER RORO-FÄHRDIENST ZWISCHEN HAMBURG UND HULL

ist wieder aufgenommen worden. Nachdem sich sowohl die DSR als auch die Horn Linie aus diesem Dienst zurückgezogen hatten, versucht die russische Baltic Shipping Co. ihr Glück und bietet mit den RoRo-Fähren „Mekhanik Konovalov“ und „Kompozitor Musorgskij“ vier wöchentliche Abfahrten nach Hull an. Die beiden Schiffe befördern sowohl Trailer als auch Container und LKW.

*Kai Ortel*

#### DIE POLNISCHE RORO-FÄHRE „INOWROCLAW“

läuft auf ihrem England-Gdingen-Dienst nun zwischendurch auch Kopenhagen an. Die Kooperation der polnischen Reederei Euroafrica mit dem Partner United Baltic Corporation bringt die Veränderung mit sich, daß nun anstatt Tilbury der Hafen von Felixstowe zum Ausgangshafen des Liniendienstes wird. Kopenhagen wird von der 354-TEU-Fähre in beiden Richtungen angelaufen. Aufgrund des starken Container-Umschlags in Felixstowe erhoffen sich die Reedereien, daß Teile der in Felixstowe umgeschlagenen Güter an Bord der „Inowroclaw“ weiter in Richtung Dänemark und Polen verschifft werden.

*Kai Ortel*

#### IN GÖTEBORG

laufen derzeit Untersuchungen und technische Experimente über den Einsatz von revolutionären sog. „Fast Ships“, die mit einer Verladezeit von weniger als sechs Stunden und ihrer hohen Geschwindigkeit den Container-Verkehr über die Nordsee revolutionieren könnten. Der schwedische Autokonzern Volvo hofft, daß die neuen Technologien auch bei RoRo-Frachtfähren angewendet werden können. Der Konzern will in Kooperation mit der Tor Line anhand solcher Fast Ships noch vor der Jahrtausendwende in der Lage sein, seine hochwertigen Autoteile schneller von Schweden zum Kontinent befördern zu können. Das sog. „Air-Lift Containers“-System (ALICON) wurde in Zusammenarbeit zwischen Volvo und den Hafenbehörden von Göteborg und Zeebrugge entwickelt.

*Kai Ortel*



**Die ISLE OF INNISFREE während der Endausrüstung bei van der Giessen in Rotterdam.** Foto: Frank Lose

#### NEUBAU SETZT SCHIFFS-KARUSSEL IN BEWEGUNG

Nachdem die ISLE OF INNISFREE am 14. März 1995 ihre letzte Abfahrt für Irish Ferries zwischen Rosslare und Pembroke Dock durchführte,

wird sie ab Mai 1995 als LION KING für die Stena Tochter Lion Ferry zwischen Grena und Halmstad eingesetzt. Die dort eingesetzte LION QUEEN wechselt auf die ehemalige Corona Line Strecke Karlskrona-Gdynia. Diese Strecke wurde von Lion Ferry übernommen. Das 14.139 GT große, 1967 gebaute Schiffe soll unter polnischer Flagge mit polnischer Besatzung eingesetzt werden. Die auf dieser Strecke seit 1994 eingesetzte BALANGA SISTER (9.129 GT/1975) ex J.J. SISTER ging Ende März zurück an ihre Eigentümer, die spanische Compania Trasmediterranea. Die ISLE OF INNISFREE wird bei Irish Ferries durch den Neubau gleichen Namens ersetzt, der seit 24. Mai 1995 im Einsatz ist. Ihre letzte Fahrt zwischen Holyhead und Dublin machte die neue LION KING am 13.02.1995, bevor sie auf der südlichen Irish Ferries Route eingesetzt wurde. Ersetzt wurde sie zwischen Dublin und Holyhead durch die SAINT PATRICK II, die auf die Dublin Strecke wechselte.

Frank Lose



Die SPIRIT OF INDEPENDENCE liegt nach dem Konkurs in Boulogne auf. Foto: Frank Lose



Die WISTERIA ex PRINSES MARIA-ESMERALDA.

Foto: Andreas Wörteler

#### RTM - FÄHRE ENDLICH VERKAUFT

Nach die belgische Fähre PRINSES MARIA ESMERALDA (6.276 GT/1975) seit April 1992 beschäftigungslos in Oostende auflag, fand sich nun endlich ein Käufer für das zumindestens äußerlich "heruntergekommene" Schiff. Die Reederei Denvil Maritime Services übernahm die Fähre, benannte sie in WISTERIA mit Heimathafen Limassol, Zypern um, um sie auf ihren Strecken zwischen Koper / Slowenien, Italien und Griechenland einzusetzen.

Frank Lose



Die ENDEAVOUR in Rotterdam. Foto: Frank Lose

#### EXXTOR ERÖFFNEN NEUEN FÄHRDIENST

Am 18. April 1995 eröffneten die britischen Exxtor Ferries einen neuen Fährdienst zwischen Rotterdam Britanniehaven und Immingham. Zum Einsatz kommen hier die beiden Schwesterschiffe ENDEAVOUR (3.332 GT/1976) ex BASSRO STAR-95 ex MARCEL C-89 ex INGER EXPRESS-81 ex SEASPEED DORA-78 und die EXCALIBUR (3.563 GT/1976) ex STENA MARINER-95 ex SENATOR-94 ex SALAH L-93 ex STENA MARINER-90 ex SALAHL-83 ex DANA-83 ex SEASPEED DANA-81. Beide Schiffe haben Platz für 12 LKW-Fahrer und eine Ladekapazität von 1.325 m Fracht. Gebaut wurden sie 1976 in Norwegen für die griechische Seaspeed Ferry Co.(Fred. Olsen). Man bietet eine tägliche Nachtabfahrt in jede Richtung.

Frank Lose

#### MERIDIAN FERRIES IN KONKURS

Am 15. März 1995 meldeten Meridian Ferries Konkurs an. Seit dem 4. Juli 1993 fuhr man mit dem Ro/Ro SPIRIT OF BOULOGNE (2.793 GT/1974) ex MARINE EVANGELINE-93 ex DUKE OF YORKSHIRE-78 zwischen Boulogne und Folkestone. Seit 05.02.95 setzte man mit der SPIRIT OF INDEPENDENCE ein zweites Schiff ein (siehe FERRIES 1/95), und die Schwierigkeiten begannen. Da man auf beiden Schiffen Polen als Decksbesatzung einsetzte, wurde die Schiffe ab 21. Februar 1995 von den französischen Gewerkschaften bestreikt. Zwei Tage später weiteten die Gewerkschaften den Streik auf allen französischen Kanalhäfen aus. Die Abfahrten von Brittany Ferries fielen aus, die Dover Schiffe von Stena Sealink und P&O European Ferries fuhren von Dover nach Zeebrügge in Belgien. Am 13. März 1995 wurden beide Meridian Ferries Schiffe in Boulogne wegen Nichtzahlung von Hafengebühren an die Kette gelegt, einen Tag später meldete man Konkurs an. Die SPIRIT OF INDEPENDENCE begann am 4. April 1994 die Überführungsfahrt ins Mittelmeer, nachdem die Eigentümer, Corsica Ferries, die fälligen Gebühren bezahlt hatten.

Frank Lose

#### MANNIN LINES

chartert die 1977 als WUPPERTAL von Rickmers gebaute, 1.599 GT große POKER von Sea Containers Italia S.p.A. für ihren Ijmuiden-Great Yarmouth Dienst.

Frank Lose



Zur Zeit fährt die CONDOR 11 zwischen Kalundborg und Aarhus.

Foto: Ulrich Streich

#### CONDOR FERRIES

charterten vom 16. März bis Mitte Juni die SEACAT ISLE OF MAN für ihren Fährdienst zwischen Weymouth, Jersey und Guernsey. Die eigentlich für diesen Fährdienst vorgesehene CONDOR 11 eröffnete Anfang Mai einen neuen Fährdienst zwischen Kalundborg und Aarhus, bevor sie dort Anfang Juni durch ihr Schwesterschiff CATLINK I ersetzt wird. Dann wird sie die SEACAT ISLE OF MAN ersetzen, die dann auf ihre ange-

stammte Strecke zurückkehrt. Bei Redaktionsschluß fuhr die CONDOR 11 am 12.05.95 wieder in Richtung Nordsee durch den NOK, Bericht in nächster Ausgabe folgt.

Frank Lose



Die NORCLIFF im Nordostsee-Kanal. Foto: Oliver Sesemann

### EUROPOORT-MIDDLESBOROUGH

ist eine neue Fährlinie, die von North Sea Ferries betrieben wird. Zum Einsatz kommt hier seit dem 6. März 1995 die von Bylock & Nordsjöfrakt AB, Skärham gechartert CUPRIA (4.817 GT/1977). Sie wurde 1977 als ROLITA für Bore Lines gebaut, fuhr von 1979 bis 1982 als FINNFOREST, und bis 1992 als CANOPUS für Finncarriers, ab 1992 war sie als CUPRIA für den schwedischen Papierkonzern Stora im Einsatz. Im Mai 1995 wurde sie in NORCOVE umbenannt. Seit dem 21. April 1995 setzt North Sea Ferries auf dieser neuen Strecke auch die NORCLIFF (8.157GT/1994) ein, dieses Schiff wurde am 10. April 1995 an die norwegische Reederei Swan Shipping A/S abgeliefert. Sie wurde als CROWN LINK von der Titovo Brodgarliste Werft in Rijeka gebaut, unfertig vom 11. März 1994 bis 29. August 1994 in Triest als BRAVO aufgelegt, und dann nach Grimstad zur Fertigstellung durch die Nymo Werft geschleppt. Auf dieser Reise riß sie sich am 27.09.1994 von ihrem Schlepper los und lief vor Jütland auf Grund. Anschließend wurde sie nach Grimstad geschleppt und dort fertiggestellt. Am 23. April 1995 wurde die Fährverbindung zwischen Europoort und Ipswich eingestellt. Der Frachtverkehr wurde die auf die P&O European Ferries Strecke zwischen Europoort und Felixstowe umgeleitet. Die NORCAPE (6.310 GT/1979) ex TIPPERARY-88 und die NORSKY (6.309 GT/1979) ex IBEX-80 ex NORSEA-86 wechseln zu Pandoro in den Fährdienst zwischen England und Irland. Der Felixstowe Verkehr von P&O wurde durch die eingecharterte ARCADE EAGLE (9.944 GT/1981) und die von der Dover-Calais Strecke abgezogene EUROPEAN ENDEAVOUR (3.367 GT/1978) ex EUROPEAN ENTER-PRIZE-87 verstärkt. Dieses Schiff wurde Mitte Mai durch die ARCADE FALCON (9.944 GT/1981) ersetzt.

Frank Lose

### THEOFILOS

heißt die POLLUX, nachdem sie von Ventouris an Maritime Co. of Lesvos verkauft wurde. Das 1975 für die Hamburger TT-Line als NILS HOLGERSON gebaute, 19.212 GT große Schiff, wird für NEL Lines zwischen Piräus, Lesvos, Chios und Thessaloniki eingesetzt.

Frank Lose

### AGIOS ANDREAS

heißt das neue Schiff von Mediterranean Lines. Hierbei handelt es sich um die 1969 für Transport Tasmania gebaute AUSTRALIAN TRADER. Das Schiff wurde zwischen Melbourne und Hobart eingesetzt, bevor sie 1976 an die Royal Australian Navy als Trainingsschiff verkauft wurde und 1977 in HMAS JERVIS BAY umbenannt wurde. 1994 für sie an Voyager Marine Ltd. verkauft und fuhr am 15.01.1995 mit nur einer Maschine nach Piräus. Dort wurde sie in AGIOS ANDREAS umbenannt und erhielt die Maschinen der ausgebrannten PEGASUS, deren Wiederherstellung sich nach dem Maschinenraumbrand nicht rentierte.

Sie wurde zum Abbruch nach Aliaga in die Türkei verkauft.

Frank Lose

### RO/RO-FRACHTER ERHIELT NEUEN NAMEN

Der im vergangenen Jahr vom bundeseigenen Veba Konzern erworbene 21224 GT große Ro/Ro-Frachter AHLERS BALTIC wurde im Februar in die Flotte der Veba Tochter Poseidon Schifffahrt OHG, Lübeck eingegliedert. Hierzu erhielt das Schiff den traditionsreichen Poseidon Namen TRANSBALTICA. Sehr viel Glück hatte das neue „alte“ Schiff bei einer seiner ersten Reisen unter seinem neuen Namen zwischen Felixstowe und Helsinki jedoch nicht. Zwischen Nauvo und Korppoo in den Schären vor Turku lief das Schiff am 19. März 1995 auf den felsigen Meeresgrund und zog sich dabei so schwere Schäden am Unterboden zu, daß es anschließend zu Blohm & Voss nach Hamburg in die Werft ging, um dort repariert zu werden. Für die Reise in die Reparaturwerft erhielt das Schiff eine Ausnahmegenehmigung. Die TRANSBALTICA konnte sich mit eigener Kraft von der Untiefe befreien.

Dirk Jankowsky



Die RIJNHAVEN verbindet Finnland mit Belgien und den Niederlanden. Foto: Oliver Sesemann

### DANE SEA LINE KAUFT WEITERES RO/RO-SCHIFF

Die Dane Sea Line, ansässig in Piräus/Griechenland, erwarb kürzlich das, 1973 bei der finnischen Werft Rauma Repola Oy in Rauma gebaute, 4310 GRT große Ro/Ro-Frachtschiff WESTÖN ex ORION -85, von der schwedischen Reederei Bylock & Nordsjöfrakt (B & N). Das 137,52 m lange, 22,36 m breite und 6,64 tiefgehende Schiff befindet sich noch bis zum Jahresende in Charter bei Finnliness, die das inzwischen unter Malta-Flagge laufende und in RIJNHAVEN umbenannte Schiff weiterhin im Liniendienst von Helsinki, Turku, Hamina nach Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen eingesetzt. Bereits im vergangenen Jahr hatten die Griechen ein Schwesterschiff der RIJNHAVEN von der norwegischen Goliath Shipping A/S, Oslo erworben. Die frühere BALTIC PROGRESS-92, TYNE PROGRESS-94 heißt inzwischen PARKHAVEN und bedient ebenfalls als Charterschiff den Van Uden Ro/Ro-Dienst von Nordeuropa in das östliche Mittelmeer.

Dirk Jankowsky

### FINNPARTNER UND TRANSEUROPA NEHMEN DIENST AUF

Am 18. Februar wurde das zweite von vier neuen kombinierten Passagierfrachtfahrern für den Finncarriers-Poseidon Gemeinschaftsdienst in Dienst gestellt. Zum Einsatz gelangt die neue FINNPARTNER zusammen mit Ihrer Schwester, der bereits im vergangenen August gelieferten FINNHANSA, auf der Route Helsinki-Lübeck. Als dritte Einheit soll das deutsche Poseidon-Schiff TRANSEUROPA ab 8. Juni ebenfalls zwischen der finnischen Metropole und der Hansestadt pendeln.

Dirk Jankowsky

## SCHNELLES ENDE EINER FÄHRLINIE

Für viele sehr überraschend, wurde der Travemünder Skandinavienkai am 30. Januar von einem sehr außergewöhnlichen Fährschiff angelaufen. Die bisher zusammen mit neun Schwesterschiffen im Eisenbahn-Fährverkehr zwischen dem russischen Cholmsk und Vanio auf der ebenfalls russischen Insel Sakhalin eingesetzte 5.025 GRT große, eisbrecher-verstärkte Fähre, absolvierte in Travemünde ein erstes Probeanlegemanöver, ehe sie den geplanten Liniendienst Travemünde-Rostock-Kaliningrad-Vyborg aufnehmen sollte, der in dieser Form jedoch dann nicht mehr zustande kam. Zwar verließ die SAKHALIN 9 am 31. Januar Travemünde mit Ziel Rostock, jedoch wurde sie dann nicht mehr auf der Trave gesehen. Stattdessen betrieb man den Fährdienst nur von Rostock aus. Gerüchteweise war zu hören, daß die SAKHALIN 8 ebenfalls hier verkehren sollte. Doch kam wieder einmal alles ganz anders. Stattdessen wurde der neue Dienst dann sehr bald aus „Sicherheitsgründen“ an der SAKHALIN 9 sowie mangelnder Auslastung wieder eingestellt.

*Dirk Jankowsky*

Reederei Sakhalin Shipping Co., Cholmsk	
GT	9.346
Länge	127,30 m
Breite	20,32 m
Baujahr	1986



Die SAKHALIN 9 verläßt Travemünde nach dem Probeanlegen.

Foto: Klaus Hauke

## COMMODORE ORDERT ZWEITEN NEUBAU

Commodore löste die Option auf ein Schwesterschiff der ISLAND COMMODORE ein, die Kiellegung fand am 14. März 1995 bei der Royal Schelde Werft in Vlissingen statt. Der Neubau, dessen Name noch nicht bekanntgegeben wurde, soll im März 1996 abgeliefert werden.

Die Ablieferung des ersten Schiffes, der ISLAND COMMODORE fand Anfang Mai statt. Commodore bietet täglich drei Abfahrten von Portsmouth zu den Kanalinseln Jersey und Guernsey an. Zusätzlich wird am Freitag St. Malo, von den Kanalinseln aus, angelaufen. Jährlich transportiert Commodore etwa 50.000 Frachteinheiten und 25.000 PKW. Die im letzten Jahr gecharterte PURBECK wird durch den ersten Neubau ersetzt, und an Sally Ferries weiterverchartert.

*Andreas Wörteler*



Die ISLAND COMMODORE liegt am März 1995 am Ausrüstungskai in Vlissingen. Foto: Andreas Wörteler



Die TALLINK während der Bergung am 24.04.95.

Foto: Matti Pietikäinen

## TALLINK BIS ENDE JUNI AUSSER DIENST

Die Reparatur der am 22. April 1995 kurz nach dem Auslaufen aus Helsinki in dichtem Nebel bei Suomenlinna auf Grund gelaufene Tallink-Line Fähre TALLINK wird etwa Ende Juni andauern. Die Wiederherstellung erfolgt durch Turku Repair Yard. Tallink gab bekannt, daß man plane, die mittlerweile 23 Jahre alte Fähre am 26. Juni wieder auf der Strecke zwischen Helsinki und Tallinn einzusetzen. Ein Ersatzschiff wird bis dahin nicht eingesetzt, vielmehr wird die GEORG OTS von ihren Einkaufsfahrten abgezogen und wieder im Liniendienst eingesetzt.

*Marko Stampehl*

## OIHONNA IN DREI WOCHEN REPARIERT

Drei Wochen nach der Kollision mit dem deutsche Containerschiff MAGDA und anschließender Grundberührung am 8. März 1995 ist die OIHONNA in der ersten April Woche wieder in Dienst gegangen. Bei dichtem Nebel waren OIHONNA und MAGDA beim Einlaufen in der Hafen von Kotka kollidiert. Die Kollision blieb ohne schwerwiegende Folgen, nur ein paar Container an Bord der sich auf ihrer Jungfernfahrt befindlichen MAGDA wurde beschädigt.

Als Folge des Ausweichmanövers lief die OIHONNA auf eine Untiefe auf. Das Schiff riß sich den Rumpf auf, 20 bis 30 Tonnen Schweröl liefen aus, die anschließend von der örtlichen Feuerwehr wieder aufgenommen wurden.

*Marko Stampehl*

## VIKING LINE

Die aländische Reederei SF-Line, 83% Anteilseignerin an der Marketinggesellschaft Viking Line ändert ihren Namen in Viking Line A/S.

*Marko Stampehl*

## Collectio Navalis Maritime Fachbuchhandlung Schiffsminiaturen



Jens W. Gnewuch

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

# GEDANKEN ZUM FÄHRHAFEN MUKRAN

VON KAI ORTEL

**Einer der größten und modernsten Fährhäfen Nordeuropas soll hier in den nächsten Jahren entstehen. Investitionen in Höhe von 150 Mio. DM oder gar noch mehr sollen dafür sorgen, daß die deutsche Ostseeküste neben Rostock/Seehafen noch einen zweiten hochmodernen Fährkomplex erhält. Für das ganze Baltikum und Skandinavien soll ausgerechnet dieser Hafen zur Drehscheibe werden - die Rede ist von Mukran.**

Viele bekannte Namen fallen, wenn es darum geht, wer denn den Fährhafen Mukran in Zukunft alles benutzen will. Von Stena ist da zu hören, ebenso von den deutschen Reedereien TT-Line, DFO und Poseidon Schifffahrt, sogar von der Silja Line. Für die Schiffe all dieser und der anderen Reedereien müßte man die ganze Ostküste Rügens mit Fähranlegern zu pflastern, sollten sie tatsächlich in einigen Jahren einmal alle regelmäßig Mukran ansteuern. Real existierende Fährlinien ab Mukran gibt es derzeit in der Tat allerdings nur sehr wenige; ganze zwei, um es genau zu sagen, nach Klaipeda in Litauen und nach Rönne auf Bornholm. Während der LISCO/Euroseabrücke-Anleger meist von einer oder zwei Fähren belegt ist, steht der zweite, bisher eher provisorisch anmutende Anleger am Süden des Hafens die meiste Zeit leer. Zwei Fähren hätten hier gleichzeitig Platz. Doch lediglich die dänische „Peder Olsen“ legt hier zwei- bis dreimal in der Woche für eine Stunde an, um ihre Ladung - hauptsächlich private Autos auf der Durchreise von Bornholm nach Ostdeutschland - zu löschen. Während in den Zeitungen von allen Seiten großartige Versprechungen gemacht werden, kündigt der Möwendreck auf dem Bornholmstrafikken-Anleger von der Diskrepanz der ehrgeizigen Aussagen im Vergleich zur Realität.

Denn keine Reederei versäumt es, in ihren Presse-Mitteilungen, Statements und Interviews auf einen Mißstand hinzuweisen, der sie bisher daran gehindert habe, Mukran anzulassen; die mangelhafte Verkehrsanbindung des Hafens an das Umland in Form von Rügen, Mecklenburg-Vorpommern bis nach Berlin. Peter Lyngdorf, seines Zeichens Direktor der Stena Line, bringt den Sachverhalt auf den Punkt: „Der Standort ist einmalig für die ganze Ostsee, die Hinterlandanbindung aber ist lausig.“

Und in der Tat: bei meinem Besuch des Fährhafens Mukran im April dieses Jahres konnte bzw. mußte ich mir ein Bild davon machen, was den Passagier erwartet, der Mukran nichtsahnend anläuft. An einem sonnigen Apriltag - es war soweit ich weiß das erste zarte Anzeichen für den bevorstehenden Frühling -

kam ich mittags als Fußpassagier mit der „Peder Olsen“ in Mukran an. Schon das Anlegen machte mich stutzig. Mit dem Heck voran machte „Peder“ fest und ließ die wenigen Fußpassagiere über die PKW-Rampe vorbei an der wartenden PKW-Schlange an Land marschieren. So muß es in Griechenland zugehen, dachte ich mir und wunderte mich zum ersten Mal. Nicht zum letzten Mal, wohlbemerkt. Aber irgendwie hatte das Stil. Endlich mal keine verglaste und mit Teppichboden ausgelegte Gangway 20m über dem Erdboden und kein Menschenaufbau im Terminal. Terminal? So etwas gibt es hier anscheinend nicht. Zumindest nicht auf den ersten Blick.

Nach dem Fotografieren der „Greifswald“ am Anleger gegenüber wollte ich mich aber mal ein bißchen genauer umsehen. Links ist weiter nicht viel, dort geht die Baustelle (dieser Begriff ist ziemlich unpassend, denn eigentlich ist hier alles eine einzige Baustelle) direkt in Wald über. Also muß es entweder geradeaus oder rechts entlang gehen. Versuchen wir es mal mit geradeaus. Aha, ein Container. Das erinnert mich an den Rostocker Seehafen im Jahr 1991. Sehr provisorisch. Man könnte denken, hier soll es erst in fünf Jahren richtig losgehen. Eigentlich stimmt das ja auch. Auf dem Container steht sogar „Tickets“ und „Bornholmstrafikken“ drauf. Also etwas, das mal ein Terminal werden soll. Immerhin ein Anzeichen für Ehrgeiz und lobenswerte Bemühungen. Das Betreten dieses Containers erspare ich mir lieber. Aus Angst vor weiterer Enttäuschung.

Da ich irgendwann im Laufe dieses Tages auch noch einmal von hier wegkommen möchte, sehe ich mich nach einem Taxi oder einem Bus oder irgendetwas derartigem um, das mich ohne stundenlangen Fußmarsch von Mukran (wo ist hier eigentlich die Ortschaft?) in ein Gebiet mit etwas mehr Zivilisation bringt. Doch etwas wie ein öffentlicher Nahverkehr scheint hier nicht zu existieren, keine Bushaltestelle, kein Taxi, nichts, von einer Ausschilderung ganz zu schweigen. Zwar kann man sich hier kaum verlaufen, weil sich auf der einen Seite das Hafenbecken und auf der anderen Seite eine Art Deich oder Wall (oder ist es

wieder nur eine Baustelle?) befindet, doch kommt man sich ohne jegliche Hinweisschilder etwas orientierungslos vor.

Nachdem nun also selbst meine einfachsten Erwartungen in puncto Infrastruktur in Mukran unterboten worden sind, betrachte ich das ganze von der heiteren Seite und versuche, wenigstens noch zu Fotos von „Klaipeda“ und „Greifswald“ von der Außenmole aus zu kommen. Dazu geht es rechts lang. Nach ein paar Metern muß man die Gleise überqueren, die in den gigantischen Bauch der „Greifswald“ hineinführen. Straßenschilder, die einen vor Zugverkehr warnen, gibt es immerhin. Gleich dahinter noch die Gleise zur „Klaipeda“, und schon ist ein weiterer Container in Sicht. Er trägt diesmal die Aufschrift „Zoll“, und davor steht ein Mann in Uniform. Ein Zeichen von Zivilisation. Ich dachte außerdem schon, ich würde nach Deutschland kommen, ohne daß jemand meinen Ausweis sehen will. Aber so etwas gibt es natürlich nicht.

„Kommen Sie jetzt von der Fähre?“, fragt er und sieht mich dabei an, als wäre es ein einmaliges Ereignis, daß ein Fußpassagier von der „Peder Olsen“ kommt. Dementsprechend genau kontrolliert er meinen Ausweis. Natürlich: wir sind in Deutschland. Vorsichtshalber frage ich ihn, wo es denn hier weiter geht. „Die Straße immer geradeaus“. Na gut. Aber vorher noch auf die Mole.

Neben dem hundertsten Sandberg plötzlich ein Schrottplatz und ein sichtlich bewohnter Bauwagen, der den Eindruck erweckt, als befände sich hier eine zweite Hafenstraße im Aufbau. Hier befindet sich überhaupt alles im Aufbau. Nur die Mole scheint bereits fertig zu sein. Eine Mole aus DDR-Zeiten sähe anders aus.

Viel Atmosphäre hat das ganze. Hier ist weit und breit kein Mensch, die Sonne scheint, ein paar Möwen kreischen in der Luft, und die Ostseewellen plätschern leise an den Kiesstrand und die Hafensemole. Übrigens kann man am Ende des Strands schon von hier aus die „Trelleborg“ am Anleger in Saßnitz sehen. Links die „Trelleborg“, rechts die „Klaipeda“, und vor mir die Ostsee. Lunchtime. Es wäre eigentlich viel gemütlicher, wenn man hier alles so lassen würde, wie es ist, anstatt in weni-

gen Jahren einen der größten Fährhäfen Europas zu errichten. Nach einer halben Stunde mache ich mich auf den Rückweg. Der Strand ist sehr schmal und sieht nicht gerade vertrauenserweckend aus. Also nehme ich den Fußweg an der Landstraße entlang in Richtung Saßnitz, wenn schon von hier aus kein Bus fährt. Wenn man die „Trelleborg“

schon von hier aus erkennen kann, dann kann es ja nicht allzu weit sein. Kurz hinter einer kleinen Bäckerei und dem Reederei-Büro der Euroseabridge (ist das der Ort?) ein weiteres Paß-Häuschen mit uniformierten Männern. Da sie sehr gelangweilt, aber dafür wissend aussehen, frage ich sie, ob hier irgendwo ein Bus nach Saßnitz fährt. „Sonntags?

Ein Bus? Von Hier? Nach Saßnitz? Nee, da machen Sie sich mal keine Hoffnungen. Vielleicht da vorne an der Hauptstraße. Aber sehr häufig wird der auch nicht fahren.“ Ich schlucke kurz, aber es kommt noch besser. „Wissen Sie, wir brauchen sowas hier nicht, wir fahren hier immer alle mit dem Auto“. Schönen Dank. Und tschüß.

# FLOTTENVERÄNDERUNGEN

Zusammengestellt von Dirk Jankowsky und Frank Lose

Name	von	an	Neuer Name	Bemerkung
<b>FÄHREN</b>				
ABOUD	Baaboud	N	AL ABOUD	
AGIA METHODIA	AK Ventouris	C	EUROMANTIQUE	
CEFALONIAN SKY		N	LUCINDA	
CORBIERE	Eckerö	C	APOLLO	
DELEDDA	Tirrenia	V	ZHONG YUAN	
DIMITRA	GA Ferries	V	NAIAS EXPRESS	
FREJA SCARLETT	VR Shipping	V	MIGUEL FERNANDEZ	
ISLE OF INNISFREE	Stena Line	C	LION PRINCE	
JERVIS BAY	Australian Navy	V	AGIOS ANDREAS	
MARSDIEP	Karistu Ferries	N	NADAR	
MERCANDIA III	Mercandia	V	DVD No. III	
MERCANDIA V	Mercandia	V	DVD No. IV	
MERCANDIA VI	Mercandia	V	DVD No. I	
MERCANDIA VII	Mercandia	V	DVD No. II	
POLLUX	Ventouris	V	THEOFILUS	
PRINSES BEATRIX	Stoomb. Zeeland	V	MU PING	
P. MARIA ESMERAL.	RTM	V	WISTERIA	
RODANTHI	GA Ferries	C		
SIFNOS EXPRESS	Ventouris Sea Lines	V	IGOUMENTISA EXPRESS	
SUPERFL. FOXTROT	Superflex	V	PANTOKRATOR	
SUPERFLEX GOLF	VR Shipping	V	ANTONIO MACHADO	
VENUS	Hashi Nippon	V	KEFALONIA	
<b>RO/RO</b>				
AHLERS BALTIC	Stinnes	N	TRANSBALTICA	
ANN-MARI	Lillgard	C		Finland-Dänemark
ARCADE FALCON	Arcade	C		Rotterdam-Felixstowe
ATTIKA	A.K. Ventouris	C	EUROMAGIQUE	
BASSRO STAR	Arcade	V	ENDEAVOUR	
ENDEAVOUR	Exxtor	C		März bis April
BRAVO	Sealink Bravo	C	NORCLIFF	
CAP FERRAT	Delom	V	CAP BON	
CUPRIA	Bylock & Nordsjö.	C	NORCOVE	
EXONBURY	UND	N	UND HAYRIEKINCI	
HENRY STAHL	Stahl	V	YTONG I	
KUMASI	Stena	N	STENA CLIPPER	
LAZIO	Tirrenia	V		
LINDOS	DANE Sea Lines	V	MARIETTA	
POKER	Sea Containers Italy	C		
PURBECK	Commodore	C		
SAGA ARIS	Sally	N	SALLY EUROWAY	
STENA MARINER	Stena	V	EXCALIBUR	
STENA SHIPPER	Stena	C		
SVANÖ	Engship	V	WHITE SEA	
THEBELAND	Rederi AB Gotland	V		
TT-TRAVELLER	Stena Rederi AB	C		Charter um 6 Monate verlängert
VIKINGLAND	Rederi AB Gotland	V		
VOMERO	Marittima Sicilia	C		Februar bis April

V = Verkauf; N = Umbenennung; C = Charter



Seit April 1995 im Eigentum der Lübecker Poseidon Schifffahrt OHG, die TRANSBALTICA.

Foto: Ulrich Streich

Bis 1993 ein Poseidonschiff, die ROSEBAY nun im Einsatz für Stena Line zwischen Rotterdam und Harwich.

Foto: Frank Lose





**Die YAIZA feiert ihren 30 Geburtstag als Discothek in Arrecife. Foto: Ulrich Streich**  
**Die EARL GRANVILLE fuhr in diesem Anstrich für Sealink British Ferries. Foto: Fotoflite**

