

FERRIES

DM 9,00

sfr 9,-, S 80,-, hfl 11,-, dkr 40,-

2/96

5. Jahrgang Juni 1996

DAS FÄHRSCIFFFAHRTSMAGAZIN

Die Zeitschrift des Deutschen Fährschiffahrtsvereins e.V.



HELSINKI - TALLINN

Außerdem in diesem Heft:

- STENA EXPLORER und STENA JUTLANDICA
- Eisenbahnfähren in Neuseeland
- Eckerö - Grisslehamn Teil 2
- North Sea Ferries zwischen Zeebrügge und Middlesbrough
- Die neue GOTLAND



Die SEAFRANCE RENOIR ex COTE D'AZUR fährt nach Umbauten im Heckbereich jetzt für SeaFrance zwischen Calais und Dover. Foto: Andreas Wörteler

Das ehemalige Europa-Linien Fährschiff BALTAVIA passierte nach dem Verkauf am 13. April 1996 den Nord- Ostseekanal in Richtung Rotes Meer. Foto: Ulrich Streich



INHALT

Helsinki - Tallinn	4
Highspeed und Ro-Pax Fähren bei Stena	11
Grissleham - Eckerö (Teil 2)	14
Zeebrügge - Middlesbrough	18
New Zealand Railways (Teil 1)	20
Modellfähren 1:1250	24
Horten - Moss unter neuer Regie	26
Die neue GOTLAND	28
FERRIES Aktuell	29
Kreuzfahrtschiffe - Kurz belichtet	36
DFV Intern	37
Errata und Ergänzungen	37
Ferries Aktuell - Kurswechsel	38

Liebe Leserinnen und Leser,

Der Sommer naht ...

Zwar läßt der Sommer, vom Wetter her, bis jetzt noch auf sich warten, in der internationalen Fährschiffszene jedoch ist bereits alles in Aufbruchstimmung für die beginnende Saison. Fast überall in Nord- und Ostsee wird neu gebaut, umgebaut, Fährschiffe von hier nach da verlegt, neue Route eröffnet, andere geschlossen, Fährschiffe verchartert, eingechartert, verkauft oder angekauft, daß es für Fährschiffsliebhaber eine wahre Freude ist, dies alles zu beobachten. Aber nicht nur in nördlichen Gefilden gibt es dieses Jahr wieder viel Neues zu sehen, auch im Mittelmeer tut sich wieder einiges.

Alle diese "neuen" Fährschiffe auf Zelluloid zu bannen, ist bei der Fülle der seit letztem Sommer eingetretenen Änderungen, schon fast utopisch. Doch wir sind wie immer bemüht, so viel qualitativ hochwertiges Bildmaterial wie nur irgend möglich für Sie zusammenzutragen, damit **FERRIES** auch in Zukunft das fototechnisch fundierteste Magazin auf dem Markt bleibt.

Übrigens sind auch ihre Fotos immer herzlich willkommen. Nur Mut, setzen Sie sich ruhig mit uns in Verbindung. Wer weiß, vielleicht können Sie schon in der nächsten Ausgabe Ihre Fotos zusammen mit den "Highlights" des Sommers bewundern?

Doch soweit sind wir noch nicht, jetzt wünscht Ihnen das **FERRIES** - Redaktionsteam erst einmal wieder viel Spaß beim Lesen und Schmökern der jetzt vorliegenden Ausgabe.

Ihr Frank Heine

**Das Titelbild zeigt die VANA TALLINN in Helsinki.
Foto: Marko Stampehl**

FERRIES - Das Fährschiffahrtsmagazin

wird dreimonatlich vom Verlag Deutsche Fährschiffahrtspublikationen Frank Heine herausgegeben

Mitgliederzeitschrift des Deutschen Fährschiffahrtsvereins e. V.

Layout: Frank Lose

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

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

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

Anzeigenverwaltung: Marko Stampehl
Bertramsweg 37
40880 Ratingen
Tel.: (02102) 470190

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

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

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

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

Verlagsanschrift: Frank Heine
Weizenfeldstr. 4d
30419 Hannover
Tel./Fax 0511/2712130

Bankverbindung des Verlags: Frank Heine
Stadtparkasse Hannover
BLZ.: 250 501 80
Konto- Nr.: 739 162

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 2/95.

Von GEORG OTS bis VIKING EXPRESS III

von Marko Stampehl

Der erste Teil in **FERRIES** 1/96 blickte weit in die Geschichte zurück und umriß die wichtigsten Stationen der Historie der Fährverbindung zwischen Helsinki und Tallinn. In dieser Ausgabe soll unser Augenmerk den beachtenswerten Jahren seit der ersten Reise der TALLINK im Januar 1990 gelten. Die Entwicklung ist seitdem mit atemberaubendem Tempo vorangegangen, sodaß es schwerfällt, den Überblick zu behalten. Diesen Überblick soll dieser zweite Teil von „Tallinast Helsingisse“ (estn. = von Tallinn nach Helsinki) versuchen zu schaffen.

Aufbruchstimmung

Bereits geraume Zeit vor der estnischen Unabhängigkeit, im Herbst 1991, stiegen die Passagierzahlen an. Angesichts der sich entspannenden politischen Verhältnisse wurde klar, daß immer mehr Menschen die kurze Distanz in die jeweils andere Hauptstadt zurücklegen würden. Die sich intensivierenden und nach der absehbaren estnischen Unabhängigkeit normalisierenden Beziehungen der beiden Nachbarländer am Finnischen Meerbusen würde bald die Nachfrage nach Autodecksplätzen steigern. Nicht nur immer mehr Finnen reisten jetzt nach Estland, umgekehrt kamen auch mehr Esten im Zuge der gelockerten Reisebestimmungen nach Finnland. Es wurde schnell deutlich, daß das kleine, durch Seitenpforten erreichbare Autodeck der GEORG OTS bald nicht mehr ausreichen würde.

Kreuzfahrten von Helsinki aus nach Tallinn hatte es bereits seit 1982 gegeben. Damals hatten Fagerlines, heutige Kristina Cruises, mit der KRISTINA BRAHE und später auch der KRISTINA REGINA (ex SS BORE) Fahrten in die sowjetischen Nachbarländer angeboten. 1986 kam die SALLY ALBATROSS (ex VIKING SAGA) von Sally hinzu, die im Zuge der Übernahme der Rederi Sally durch EFFOA und Johnson Line 1986 und dem Einsatz der OLYMPIA im Helsinki-Stockholm-Dienst der Viking Line überflüssig war. Diese Kreuzfahrer waren jedoch nicht auf den wachsenden Beförderungsbedarf zugeschnitten, seitens ihrer Reedereien hatte man zu jenem Zeitpunkt auch gar kein Interesse am Liniendienst nach Tallinn.

Der wachsende Beförderungsbedarf zwischen den Hauptstädten am Meerbusen Seite 4 **FERRIES** 2/96



Die LIISA befördert mit 40 Knoten ausschließlich Passagiere zwischen Helsinki und Tallinn. Foto: Dirk Jankowsky

stieß naturgemäß auf das Interesse verschiedener Unternehmer. So war es nur eine Frage der Zeit, wann eine Autofähre diese Strecke bedienen würde. 1989 mehrten sich Meldungen über verschiedene Versuche, einen regelmäßigen Fährverkehr in die Hauptstadt Estlands (damals noch Teil der Sowjetunion) aufzunehmen.

Zwei fehlgeschlagene Versuche

Im April 1989 wurde bekannt, daß ein Unternehmen namens „Festa Line“ im Mai desselben Jahres mit einem Charter-

schiff 22 Fahrten zwischen Helsinki und Tallinn durchführen wollte. Zum Einsatz sollte die SCANDINAVIA (heute SANDEFJORD) kommen. Die Charter kam jedoch aus terminlichen Gründen nicht zustande und das Vorhaben wurde nicht verwirklicht. Ein anderer Versuch wurde in der finnischen Wirtschaftszeitung „Kauppalehti“ angekündigt: Ein Gemeinschaftsunternehmen von Six Oy, Eckerö Linjen und dem Geschäftsmann Leif Liebkind, das sich „Festonia Line“ nannte, wollte mit der ECKERÖ (heute ST OLA) den Verkehr zwischen Helsinki und Tallinn aufnehmen. Der Dienst kam je-



Unter ihrem Brittany Ferries Namen CORBIERE, einem Dorf auf der britischen Insel Jersey, fuhr das Schiff für vier Jahre in der Ostsee. Foto: Dirk Jankowsky



Die SUURLAID eröffnete im Mai 1989 die erste RoRo-Verbindung nach Tallinn.

Foto: Andreas Wörteler

doch, wie auch der der Festa Line, nie zustande.

Erste RoRo-Verbindung

Die erste RoRo-Verbindung nach Tallinn wurde am 1. Mai 1989 durch den Frachter SUURLAID (GT 965, geb. 1973, ex DONAR -75) aufgenommen, der eine Rundreise pro Tag durchführte. Die SUURLAID gehört der Estonian Shipping Co. Für den Betrieb gründeten die ESCO und die finnische Palkkiyhtymä Oy die Gemeinschaftsunternehmung Tallink. Das Anteilsverhältnis betrug 51:49 %.

TALLINK erste Auto-Passagierfähre

Schließlich häuften sich Anfang Dezember 1989 Meldungen in den finnischen Tageszeitungen über die Eröffnung des Autofährverkehrs zwischen Helsinki und Tallinn durch die ehemalige SVEA REGINA. Palkkiyhtymä, der finnische Partner bei Tallink, hatte die SCANDINAVIAN SKY am 18.12.1989 für rund 16 Mio. \$ von SeaEscape gekauft. Die 1972 bei Dubigeon Normandie in Nantes gebaute, ehemalige SVEA REGINA wurde in TALLINK umbenannt und zunächst zu HDW nach Kiel geschickt. Weihnachten 1989 traf sie in Helsinki ein. Sie kam unter finnische Flagge und wurde von FG-Shipping bereedert, erhielt daher auch das „Finnlines-F“ als Schornsteinmarke.

Am 8. Januar 1990 um 10.30 Uhr war der große Moment gekommen. Die TALLINK brach zu ihrer Jungfernfahrt nach Tallinn auf. Sie war die erste Autofähre überhaupt, die in den Hafen der estnischen Hauptstadt einlief, mit dem kleinen Schönheitsfehler, daß sie in der ersten Zeit gar keine Autos

beförderte, weil es Probleme mit dem Liegeplatz im Hafen von Tallinn gab. In Helsinki lief sie den Olympiakai an, den sie knapp achtzehn Jahre zuvor als SVEA REGINA im Verkehr nach Stockholm genutzt hatte. Aus der ehemaligen Schwedenfähre war nun eine Estlandfähre



Die TALLINK als finnisches Fährschiff, mit Finnlines Schornsteinmarke und Heimathafen Helsinki. Foto: Dirk Jankowsky

geworden. Vom 8.1. bis 28.1.90 vertrat sie die in der Überholung befindliche GEORG OTS, wonach sie ihren eigenen Fahrplan aufnahm. Zunächst wurden jeweils drei Abfahrten pro Woche von Helsinki und Tallinn angeboten. Als Agent war anfangs Saimaa Lines tätig, bis später Tallink Finland diese Aufgabe übernahm.

Glücklose BOTNIA EXPRESS

Im Januar 1990 war die für Kreuzfahrten eingesetzte SALLY ALBATROSS bei einem Feuer bei Finnboda fast vollständig zerstört worden. Neben dem Einnahmeausfall stand man dem nun beschäftigungslosen Personal des Kreuzfahrers (rund 400 Personen) gegenüber und suchte nach einer Lösung. Diese schien Anfang März '90 gefunden. Die Baltic Express

Line, (ein Gemeinschaftsunternehmen von Vaasanlaivat, Sally Line, Silja Line und Baltic Tours) wollte unter dem Namen „Eestaas Eestii“ („Hin- und zurück nach Estland“) den Verkehr nach Tallinn aufnehmen.

Dazu wollte man das Fährschiff BOTNIA EXPRESS („POLAR PRINCESS“) einsetzen, das zu dieser Zeit im Bottnischen Meerbusen bei Vaasanlaivat abkömmlich war. Als Starttermin wurde der 6. März 1990 genannt und tatsächlich stach an jenem Tag die BOTNIA EXPRESS mit dem Ziel Tallinn und 450 Passagieren an Bord in See. Doch die Sterne schienen ungünstig für diese Linie zu stehen. Schon auf der Jungfernfahrt weigerte sich die Hafenbehörde von Tallinn, das Schiff abzufertigen. Den Gäste an Bord blieb nur, das Panorama von Tallinn vom Meer aus anzusehen. Urpötzlich hatte der Hafen von Tallinn keinen Liegeplatz für die BOTNIA EXPRESS. Eigentlich sollte sie jeden

Wochentag, außer Montag, morgens um zehn Uhr von Helsinki ablegen und gegen Mitternacht zurückkehren. So hätten die Passagiere in Tallinn rund fünf Stunden Zeit für den Landgang gehabt.

Als (fadenscheinigen) Grund für die Ablehnung, das Schiff abzufertigen nannte der Hafenchef Volohonskin in der estnischen Zeitung „Sovetskaja Estonia“ am 14. März '90, daß der Antrag auf Stellung eines Liegeplatzes verspätet eingegangen wäre. Weitere Verhandlungen zwischen der federführenden Sally Line und den Behörden verliefen jedoch ergebnislos, sodaß die Kreuzfahrten am 20. März '90 bis auf weiteres eingestellt wurden. Die BOTNIA EXPRESS kehrte nach Vaasa ins Winterquartier zurück. Wenige Jahre später, im August 1994, kehrte sie unter dem Namen

ALANDIA für Eestin Linjat auf die Strecke Helsinki-Tallinn zurück, diesmal jedoch ohne Probleme.

GEORG OTS hißt die estnische Flagge

Nur wenige Tage nach der estnischen Unabhängigkeit machte sich die Besatzung der GEORG OTS am 8.9.1991 daran, die Schreibweise des Schiffsnamens von der kyrillischen in die lateinische zu ändern. Dies geschah, obwohl zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht klar war, ob das zwar von der ESCO bereederte, aber der Sowjetunion gehörende Schiff in den Besitz des estnischen Staates übergehen würde. Die Verhandlungen hierzu wurden in der darauffolgenden Woche abgeschlossen. Am Donnerstag dem 12. September 1991 wurde in Tallinn an Bord der GEORG OTS schließlich stolz die blau-schwarz-weiße Flagge Estlands gehisst. Zunächst wurde wie bei der TALLINK Saimaa Lines Agent für die GEORG OTS. Nachdem Anfang 1992 Tallink-Finland gegründet wurde, wurde auch die GEORG OTS von Tallink betreut.

TALLINK an Tallink verkauft

Knapp zweieinhalb Jahre nach Aufnahme des Verkehrs verkaufte Palkkiyhtymä die TALLINK am 1.7.1992 an die Tallink-Reederei, an der sie zu 49 % beteiligt war. Folglich wechselte sie nun unter estnische Flagge und wurde fortan von ESCO bereedert. Der Großteil der finnischen Besatzung wurde entlassen - nur einige wenige blieben noch, zur Einweisung der neuen estnischen Besatzung. Als Hintergrund für den Verkauf vermutete die Finnische Seemannsunion das niedrige Lohnniveau in Estland, das einen kostengünstigeren Betrieb der Fähre ermöglichte. Tal-



Die SAINT PATRICK II während ihrer zweiten Charter für Tallink in Helsinki im Mai 1994. Foto: Frank Heine

link hingegen gab an, daß man damit dem Grundsatz, daß Tallink die Schiffe, mit denen man operiert, auch besitzt näherkommen wollte.

Umbau der GEORG OTS

Ende 1992 stand man vor der Entscheidung, ein neues Schiff zu kaufen oder die GEORG OTS zur Autofähre umzubauen. Der Bedarf an Autodeckskapazität stieg stetig an und die kleine Garage der GEORG OTS war schon längst nicht mehr zeitgemäß. Das ehemals sowjetische Fährschiff verholte kurz nach dem Jahreswechsel 92/93 nach Kotka und wurde dort in mehr als fünf Monaten für 30 Mio. Fmk umgebaut. Während des Werftaufenthaltes brach bei Schweißarbeiten auf Deck 2 durch Funkenflug in einer nahegelegenen Kabine Feuer aus, das drei Kabinen vollständig zerstörte. Der durch den Brand entstandene Schaden betrug 2 Mio. Fmk, der Verlust für Tallink Line betrug etwa 3-4 Mio. Fmk durch die verzögerte Indienststellung. Die GEORG OTS konnte so erst am 23.05.93 wieder in Dienst gestellt werden, geplant war ursprünglich der 12.05.. Seit dem Umbau faßt die GEORG OTS

auf ihrem jetzt durchgehenden Autodeck 120 Pkw und kann 1.250 Passagiere befördern. Außerdem zielt seitdem der Tallink-Schriftzug ihren Rumpf.

Für die Zeit des Umbaus hatte Tallink von Irish Ferries die SAINT PATRICK II gechartert. Die ehemalige Viking-Fähre AURELLA wurde für die Dauer der Charter in Estland registriert und führte ihre erste Reise von Helsinki nach Tallinn am 31.12.92 durch. Zur Sommersaison wechselte sie wieder in die Irische See, wurde aber erneut für die Zeit vom 6.9.93 bis 31.5.94 von Tallink gechartert, da man aufgrund der 1993 weiter stark steigenden Beförderungszahlen dringenden Bedarf für eine weitere Fähre hatte.

Tragflügelboote und Katamarane

Heute gehören sie schon zum alltäglichen Bild in den Häfen von Helsinki und Tallinn, die Tragflügelboote. Mittlerweile bietet nur noch Tallink-Line unter dem Markennamen „Tallink Express“ diese schnelle Beförderungsmöglichkeit. LIISA, LAURA und JAANIKA sind die drei schnellen Boote, mit denen hauptsächlich Geschäftsreisende reisen, für die der Zeitvorteil wirklich Geld wert ist. So kann man bequem morgens von einer Stadt aus in die andere fahren, dort Geschäftspartner treffen und Verhandlungen führen und ist abends wieder zuhause. Seit dem ersten Einsatz der Katamarane bei Viking Line wurden im direkten Vergleich mit z.B. CONDOR 10 oder VIKING EXPRESS II die Schwächen der Tragflügelboote offensichtlich. Allzu oft sind sie gezwungen, im Hafen zu bleiben, weil schlechtes Wetter das Überqueren des Finnischen Meerbusens zu gefährlich macht. Hier sind die Katamarane klar im Vorteil, sie können auch bei weitaus schlechterem Wetter noch



Die GEORG OTS und die TALLINK im aktuellen Anstrich in Helsinki.

Foto: Marko Stampel

verkehren. Mit der Inbetriebnahme des bei Austal gebauten Tallink-Katamarans AUTO EXPRESS im Mai, sind die Tage mindestens zweier Tragflügelboote von Tallink Express gezählt. Sie werden verkauft um den Neubau zu finanzieren.

Erstes Tragflügelboot zwischen Helsinki und Tallinn war die SINILIND (ex KOMETA-1). Das von einem estnisch-finnischen Gemeinschaftsunternehmen betriebene Boot nahm am 4. Juni 1990 den Betrieb auf und konnte 98 Passagiere befördern. An Helta Oy waren zu 37% die estnische Kulturstiftung, zu 30% die Fischereikolchosa Majak und von finnischer Seite zu 15% die Firma Center Clean beteiligt. Im Juli desselben Jahres setzte Helta Oy als zweites Tragflügelboot die LUIK (ex KOMETA-2) ein. Beide Tragflügelboote waren 1979 bzw. 1980 bei Shipyard „More“ in Feodosia für Riga Rivers Shipping Co. gebaut worden. Das Unternehmen scheint jedoch nicht die gewünschten Ergebnisse erwirtschaftet zu haben, denn es verschwand Ende 1992 von der Bildfläche.

Exot aus Südafrika

Im Juni 1994 traf ein in Kapstadt gebauter Katamaran namens SEA SHUTTLE 1 in Helsinki ein und begann, Anfang Juli Linienfahrten nach Tallinn anzubieten. Dahinter stand ein belgisch-südafrikanischer Geschäftsmann namens Raymond Kalley, der zum Zwecke des Verkehrs nach Tallinn die Firma Trans Baltic Line Ltd. gründete. Buchungen konnten über die finnische Agentur Finlandia Production Oy getätigt werden. Der Katamaran konnte 100 Personen bei einer Geschwindigkeit von bis zu 34 kn befördern. Für den Einsatz zwischen Helsinki und Tallinn wurde das Boot in SUKKULA umbenannt. Am 15. September 1994 verschwand es dann so plötzlich wie es nach Helsinki gekommen war. Laut Eigner Kalley sollte das Boot nach einer Dockung in Schweden zwischen Südschweden und Dänemark eingesetzt werden.

Inreko's Estonian New Line

Ab April 1991 setzte Estonian New Line (mit Inreko Kaubandus als Hauptanteils-eigner) die im gleichen Jahr gebaute JAANIKA zwischen Helsinki und Tallinn ein, in direkter Konkurrenz zu Helta Oy. Bei Inreko suchte man aber auch nach Alternativrouten. So kam es, daß eine weitere Tragflügelboot-Verbindung nicht ab



(oben) Ein Schwesterschiff der AUTO EXPRESS, hier im Nord-Ostsee-Kanal fährt für Tallink zwischen Helsinki und Tallinn. Foto: Ulrich Streich
Die CORBIERE in der zweiten Farbversion im Juli 1993.

Foto: Marko Stamphehl



Helsinki sondern ab Kotka nach Tallinn am 13. Juni 1991 eröffnet wurde. Eingesetzt wurde hier die TSIKLON (ex CYCLONE), die 1986 bei der gleichen Werft wie SINILIND und LUIK gebaut worden war. Das Unternehmen hieß „Festa Line“ (s.o.), an dem jetzt Inreko maßgeblich beteiligt war.

Inreko witterte außer im Verkehr mit den schnellen Tragflügelbooten auch Chancen im Autofährverkehr. Im Oktober 1991 bot sich schließlich die Möglichkeit, die den Eckerölinjen gehörende CORBIERE (1970 gebaut als APOLLO) zu chartern. Am 3. November desselben Jahres nahm die CORBIERE den Liniendienst in den Farben von Estonian New Line auf. Der in großer Schrift aufgemalte Marketingname „LINDA I“ verschwand aber schon im folgenden Sommer wieder von der Bordwand.

Für die Wintersaison 92/93 gelang es, das Schwesterschiff ROSLAGEN für den Einsatz zwischen Helsinki und Tallinn zu chartern. Die erste Abfahrt der ROSLAGEN im Charterdienst fand am 25.10.92 statt. Bis zum 30.10. vertrat sie

die CORBIERE, die sich in der Werftüberholung befand. Ab 1. November ermöglichte sie Estonian New Line, von beiden Häfen je eine Morgen- und eine Abendabfahrt anzubieten. Die Charter endete mit Beginn der Sommersaison 1993 auf dem Ålandsmeer, wo das Fährschiff zwischen Eckerö und Grisslehamn benötigt wurde. Daneben setzte Estonian New Line auch 1992 und 1993 je nach Saison zwischen ein und drei Tragflügelbooten ein.

Tallink und Inreko schließen sich zusammen

Mit Tallink und Inreko waren im reinen Linienverkehr lediglich zwei estnische Reedereien tätig, die finnischen beschränkten sich (noch) auf das Kreuzfahrtgeschäft. Im August 1993 bündelten schließlich die beiden estnischen Reedereien ihre Kräfte und legten ihr Marketing zusammen. Fortan verkehrten auch die Fähren und Tragflügelboote von Estonian New Line (Inreko) unter dem Tallink-Logo. Der Kampf um Liegeplätze und die wachsenden Passagierzahlen hatten zu ent-

sprechenden Gesprächen zwischen den beiden Unternehmen geführt. Die Zusammenarbeit wurde zusehends intensiviert und schon zur Jahreswende 1993/94 fusionierten Tallink und Inreko AS zu Eminre, die im Linienverkehr längere Zeit Monopolist blieb. Der Markenname Tallink wurde aber beibehalten.

Inreko AS geriet in der Folge in Auseinandersetzungen mit der finnischen Tochter Inreko Oy, die für den Ticketverkauf und das Marketing in Finnland gegründet wurde. Inreko Oy wurde aber ungeachtet dessen auch für andere Reedereien im Marketing und Verkauf tätig. Nach Protesten von Inreko AS kündigte Inreko Oy den Agenturvertrag und behielt bereits eingekommene aber ungebuchte Ticketeinnahmen zugunsten von Inreko AS in der eigenen Kasse. Nachdem die CORBIERE sowie die Tragflügelboote unter Tallink-Flagge fuhren, stand die Marketinggesellschaft Estonian New Line ohne Schiff da.

Am 16. September 1993 nahm der Katamaran SAN PIETRO unter dem Estonian New Line-Banner den Verkehr nach Tallinn-Pirita auf. Das Boot wurde von Sinise Vee AS (Blue Water Ltd.) gechartert und führte das Logo und den Schriftzug von Estonian New Line. Als zweites Boot kam im Sommer 1994 der Katamaran ULSTEIN SURFER zum Einsatz. Zwischen Inreko AS und Inreko Oy kam es im Sommer 1994 schließlich zum Rechtsstreit, der bis vor das Gericht in Tallinn ging. Im Urteil wurde der finnischen Inreko Oy schließlich verboten, den Markennamen Estonian New Line an ihren Katamaranen, bzw. denen von Sinise Vee zu führen. Inreko AS hatte als erste den Antrag auf Registrierung der Marke beim estnischen Patentamt gestellt. Kuriosum an dieser Sache : die Katamarane führten danach den Namen „City Jet Line“. In Finnland, wo das estnische Urteil naturgemäß keine Wirkung hat, setzte man das Marketing unter dem Namen Estonian New Line fort. Nach Beendigung der Charter und des Einsatzes von SAN PIETRO und ULSTEIN SURFER verschwand auch der Name Estonian New Line von der Bildfläche.

Viking Line : Zwei Standbeine
VIKING EXPRESS II einlaufend
Helsinki. Im Sommer 1996 kommt
mit der VIKING EXPRESS III (ex
SØBJØRNEN) ein Schwesterschiff
zum Einsatz.

Foto: Marko Stampehl



Wieder im Einsatz unter ihrem ursprünglichen Namen, die APOLLO (ex CORBIERE). Foto: Marko Stampehl

Linienverkehr + Kreuzfahrten

Lange Zeit hatten Viking Line und Silja Line (bzw. Sally) sich auf den Kreuzfahrtverkehr nach Tallinn konzentriert. Zwar hatte Viking Line nach dem Brand der SALLY ALBATROSS, des ehemaligen Partners Sally Line die Gunst der Stunde genutzt und Kurzkreuzfahrten mit der Fähre ISABELLA (an Wochenenden CINDERELLA) aufgenommen. Doch Linientickets waren nicht buchbar und das Autodeck wurde als Parkhaus für die Passagiere bzw. als Showroom genutzt. Diese Strategie gilt um so mehr, seit im Sommerhalbjahr schnelle Katamaranfahren eingesetzt werden. Zudem ist man vom 20-h-Fahrplan auch dann nicht abgewichen, als im Frühjahr 1995 die 20-h-Regel gekippt wurde. Diese Regel ist seit 1. Mai jedoch in veränderter Form wieder in Kraft, die "Picknick"-Kreuzfahrten mit den Stockholm-Fähren ISABELLA und MARIELLA, die erst Ende Oktober 1995 begonnen wurden, sind inzwischen wieder eingestellt worden.

Der erste Katamaran, der am 17.6.94 unter der Bezeichnung Viking Express den Dienst aufnahm, war die CONDOR 9. Es kam jedoch schon knapp einen Monat nach Beginn des Verkehrs zu Streitigkeiten zwischen Viking und der Finnischen Seemannsunion, die das niedrige Lohnniveau an Bord bemängelte.

Nach zähen Verhandlungen wurden die Bezüge der größtenteils estnischen und russischen Besatzungsmitglieder zwar erhöht, Condor kündigte ihnen jedoch schon kurz darauf zum 12. August '94. Die den Katamaran einsetzende Viking-Tochter Eurest AS und Condor Ferries vereinbarten in der Folge, die Charter bis Mitte Oktober aufrechtzuerhalten. Dennoch wurde der Verkehr schließlich am 10. September eingestellt. Condor Ferries kündigten den Charter-Vertrag, da der Betrieb mit den mehr als doppelt so hoch als kalkulierten Löhnen nicht mehr wirtschaftlich erschien. Ursprünglich plante man den Betrieb bis Dezember bzw. dem Eintreffen des ersten Eises.

1995 setzte man ab 8.4. den kleineren Katamaran VIKING EXPRESS II, aus Nor-



wegen gechartert, sowie vom 29. Mai bis 30. September den "Jumbo" CONDOR 10 ein, den ersten Autokatamaran im Finnischen Meerbusen.

Im Jahr 1996 wird neben der VIKING EXPRESS II auch deren Schwesterschiff SØBJØRNEN unter dem Namen VIKING EXPRESS III eingesetzt. CONDOR 10 kehrt nicht, wie erwartet, in die nördliche Ostsee zurück, da der Verkehr im letzten Jahr nicht die gewünschten Ergebnisse erzielte.

Silja Line

Durch die Übernahme der SALLY ALBATROSS in die Silja-Flotte im Sommer 1992, trat auch die Silja Line in den Kreis der nach Tallinn verkehrenden Reedereien. Mit diesem klar als Kreuzfahrer konzipierten Schiff war die Beschränkung auf den Kreuzfahrtverkehr zunächst festgeschrieben. Doch schon bevor der Liner im März 1994 vor Porkkala auf Grund lief, hatte man dessen Verkauf beschlossen. Nach dem Unglück blieb Silja bis Anfang September 1994 ohne Schiff im Tallinn-Verkehr, bis die in der Sommersaison im Vaasa-Verkehr eingesetzte SILJA FESTIVAL die Linie übernahm. Noch immer war der Verkehr allerdings als reiner Kreuzfahrtverkehr konzipiert. Die Umwandlung in einen Linienverkehr wurde jedoch bereits angedeutet, denn es war bereits im September 1994 möglich, Linientickets zu buchen. Mit der Übernahme des Euroway-Pontons aus Lübeck und dessen Verholung nach Tallinn konnte ab 23.4.95 auch das Autodeck benutzt werden und der Verkehr wurde auf Linie umgestellt. Für die Sommersaison wurde die SILJA FESTIVAL noch einmal im Vaasa-Verkehr eingesetzt, es wurde aber deutlich, daß eine Unterbrechung des Tallinn-Verkehrs gerade in den verkehrsreichen Sommermonaten ungünstig ist. Da die Sundsvall-Linie im Bottnischen Meerbusen sich als verlustbringend herausstellte, kann die größte Fähre zwischen Helsinki und Tallinn nun auch im Sommer auf dieser Route im Einsatz bleiben. Während des Frühjahrs (15. Januar bis 5. Mai) setzte Silja hier sogar zusätzlich noch die WASA QUEEN ein.

Den Passagierzahlen zufolge ist Silja Line der drittgrößte Anbieter auf der Strecke, nach Tallink und Viking Line und vor Eestin Linjat. Es bleibt abzuwarten, ob die finnischen Reedereien mit den Fähren unter finnischer Flagge und dementsprechend höheren Kosten sich gegen die estnischen Anbieter durchsetzen können.



Die TRANSESTONIA fuhr anfangs noch mit kyrillisch geschriebenen Namen.

Foto: Matti Pietikäinen

RoRo's : Rückgrat des Frachtverkehrs

Bald nachdem die ersten Fähren zwischen Helsinki und Tallinn verkehrten, machte sich eine explosionsartig ansteigende Nachfrage nach Frachtkapazität bemerkbar. Im Sog der Entwicklung des Fährverkehrs stieg auch das Ladungsaufkommen. In der „Pionierzeit“, den ersten Jahren der estnischen Unabhängigkeit wechselten vor allem kleinere Lastwagen und Lieferwagen über den Finnischen Meerbusen. Dieses Aufkommen war natürlich nicht durch TALLINK und GEORG OTS zu bewältigen. RoRo-Schiffe wurden gesucht, um die Autodecks der Fähren für die Reisenden mit Pkw freizuhalten.

Schon bald, nachdem die TALLINK im Januar 1990 ihren Dienst aufgenommen hatte, erwarb die ESCO die FARONA (ex ARONA -86, ex LARONA -87, ex LARGO -89) und stellte sie unter dem Namen TRANSESTONIA (anfangs noch in kyrillischer Schrift) in den Liniendienst Helsinki-Tallinn. Seither ist sie auf dieser Linie zuhause, wengleich sie gelegentlich auf anderen Linien der ESCO aushilft. So ist sie zeitweilig z.B. auch im Verkehr nach Dänemark im Einsatz.

Neben der TRANSESTONIA ist seit Anfang des Jahres 1994 auch die DONATA (gebaut 1972 als SILVIA) für Tallink zwischen Helsinki und Tallinn im Einsatz, und bediente zwischenzeitlich von Januar bis April 1995 auch die Tallink Hansaway-Linie von Tallinn nach Travemünde, nach dem Ausfall der AMBASSADOR II.

Als drittes im Bunde der regelmäßig zwischen Helsinki und Tallinn pendelnden RoRos ist die ELBLAG (2.311 GT/Bj.

1972) ex MISEVA-87 ex LEON-87 ex LEO-76 zu nennen. Das Polish Ocean Lines gehörende Schiff war für die Sommersaison 1995 an Eestin Linjat verchartert, die damit ihre Frachtkapazität erhöhen konnten.

Eestin Linjat

Längere Zeit sprach man in Finnland davon, daß Eckerö in den Helsinki-Tallinn-Verkehr einsteigen wolle. Zwei der Reederei gehörende Fähren waren ja bereits auf der Strecke zu sehen, die CORBIERE (heute APOLLO) und die ROSLAGEN, beide in Charter für Inreko. Neben dem eingangs genannten Versuch, mit Festonia Line in den Wettbewerb einzusteigen, gab es noch einen weiteren im August 1993. Nachdem Tallink und Inreko ihre Kräfte unter der Tallink-Flagge vereint hatten, versuchte Eckerö, mit der ROSLAGEN selbst den Liniendienst nach Tallinn aufzunehmen. Die ROSLAGEN war bereits in Helsinki, doch der Plan scheiterte. Einen Tag vor der Verkehrsaufnahme kam aus Tallinn vom dortigen Hafenamt die lapidare Mitteilung, daß man der Bitte um einen Liegeplatz im Hafen nicht entsprechen könne. Kurios mutet es an, daß die ROSLAGEN danach doch an Tallink verchartert wurde und wie gehabt zur Sommersaison wieder ins Ålandsmeer wechselte. Vermutungen sind berechtigt, daß hier von estnischer Seite versucht wurde, die Monopolstellung Tallinks zu sichern.

Spekulationen und Vermutungen hatten ein Ende, als im Frühjahr 1994 Eckerö Linjen und Birka Line die Reederei Eestin Linjat, mit Hauptsitz in Mariehamn gründeten. Jede der beiden Reedereien, die gegenseitig Anteile voneinander besitzen, war mit 50% beteiligt. Den Verkehr wollte man zunächst mit einem Schiff aufnehmen, später sollte ein zweites

Fähren zwischen Helsinki und Tallinn seit 1990

Typ	Name	Eigner/Reederei	Erste Reise	Bemerkung
F	GEORG OTS	ESCO/Tallink	1980	
F	TALLINK	Palkkiyhtymä/Tallink	09.01.1990	ab 1.7.92 unter estn. Flagge
F	BOTNIA EXPRESS	PR/Baltic Express Line	06.03.1990	spätere ALANDIA
T	SINILIND	Helta As	04.06.1990	bis 1992
T	LUIK	Helta As	07.1990	bis 1992
T	JAANIKA	Inreko/Estonian New Line	04.1991	später an Tallink
T	TSIKLON	Inreko/Festa Line	06.1991	spätere LIISA
F	CORBIERE	Eckerö/Estonian New Line	03.11.1991	später Tallink / APOLLO
T	MONIKA	Inreko/Estonian New Line	2. Q.1992	später Tallink
T	LIISA	Inreko/Estonian New Line	2. Q.1992	ex TSIKLON/ später Tallink
F	ROSLAGEN	Eckerö/Estonian New Line	25.10.1992	bis Sommer '93
			3.Q.1993	bis Sommer '94
F	SAINT PATRICK II	Irish Ferries/Tallink	31.12.1992	bis I/93
			07.09.1993	bis 31.05.1994
T	MAARIKA	Inreko/Estonian New Line	01.04.1993	kurzzeitig
T	LAURA	Inreko/Estonian New Line	07.1993	später an Tallink verkauft
K	SAN PIETRO	Estonian New L./City Jet L.	16.09.1993	bis IV/94
F	VANA TALLINN	Inreko/Tallink	13.05.1994	
K	ULSTEIN SURFER	Estonian New L./City Jet Line	6.1994	bis IV/94
K	SUKKULA	Kalley/Trans Baltic Line	7.1994	bis 15.09.94 / SEA SHUTTLE 1
K	CONDOR 9	Condor Ferries/Viking Line	15.06.1994	VIKING EXPRESS b. 09.94
F	ALANDIA	Eckerö/Eestin Linjat	26.08.1994	bis Sommersaison '95
			01.09.1995	bis Sommersaison '96
F	SILJA FESTIVAL	Silja Line	02.09.1994	24h/ab 23.4.95 Linie bis 16.6.95
			15.08.1995	
F	APOLLO	Eckerö/Eestin Linjat	01.1995	ex CORBIERE
K	VIKING EXPRESS II	norw. Eigner/Viking Line	08.04.1995	ex ORCA SPIRIT
K	CONDOR 10	Condor Ferries/Viking Line	29.05.1995	bis 30.09.1995
F	WASA QUEEN	Silja Line	15.01.1996	bis 05.05.1996
K	VIKING EXPRESS III	dän. Eigner/Viking Line	25.04.1996	ex SØBJØRNEN

F = Fähre / K = Katamaran / T = Tragflügelboot *Basierend auf einer Zusammenstellung von Raimo A. Wirrankoski, Helsinki*

folgen. Als Starttermin visierte man das Ende der Sommersaison auf dem Ålandsmeer an. Dann würde wegen der geringeren Fahrplandichte sowieso ein Schiff beschäftigungslos sein - und die Charter der CORBIERE hatte man verlängert. Die ALANDIA nahm den Verkehr schließlich am 26. August 1994 auf, als zweite Reederei nach der Silja Line, die ein Schiff unter finnischer Flagge einsetzte. Zum Jahreswechsel wurde die CORBIERE aus der Charter bei Inreko frei und an Eckerö Linjen übergeben. Nach einem Werftaufenthalt bei Kotkan telakka und der Umbenennung in APOLLO (den ursprünglichen Namen) nahm das Schiff im Januar den Verkehr unter dem Eestin Linjat-Banner auf. Zunächst noch in Nassau registriert (die APOLLO gehört Eckerö Lines Bahamas Ltd.), wurde sie jedoch bald umgeflaggt - die finnische Flagge am Heck erwies sich gerade in jenen Zeiten kurz nach dem Untergang der ESTONIA als besonders vertrauenerweckend und somit werbewirksam. Zwar mußte die ALANDIA für die Sommersaison im Ålandsmeer abgezogen werden, doch konnte man die ELBLAG für den Frachtverkehr einchartern. Im Frühjahr 1996 erwarb Eckerö Linjen von Birka weitere Anteile an Eestin Linjat und ist nunmehr im Besitz von 81% der Aktien. Für die Sommersaison 1996 soll wieder

ein zweites Schiff eingechartert werden, vorzugsweise eine Fähre. Die zur Zeit im Einsatz befindliche zweite Fähre ALANDIA wird in der Sommersaison dringend zwischen Eckerö und Grisslehamn benötigt.

Blick nach vorn

3,9 Millionen Passagiere wurden letztes Jahr zwischen Helsinki und Tallinn befördert - und der Trend weist nach wie vor nach oben. Erstmals reisten mehr Menschen von Helsinki aus nach Tallinn als nach Stockholm, das traditionell das Reiseziel Nr. 1 ab Helsinki war. Es ist ein Boom mit der Rekord-Wachstumszahl von 72 % mehr Passagieren im letzten Jahr. Doch der Schein trügt. Geld ist in diesem Geschäft momentan kaum zu verdienen und beinhaltet der Wettbewerb. Was soll auch schon übrigbleiben, wenn es bei Tallink „Einkaufskreuzfahrten“ für 25,- FIM (ca. 8,- DM!) gibt. Da ist der teuerste Anbieter, die Silja Line, immer noch supergünstig: 90,- FIM (ca. 29,- DM) für eine Tageskreuzfahrt mit vier Stunden Aufenthalt, oder eine Nacht hin (inkl. Kabine!), am Nachmittag zurück, fünf Stunden in Tallinn. Fest steht jedenfalls, daß die Tatsache, daß Estland (noch) kein EU-Mitglied ist, für die Reedereien Gold wert sein wird, wenn 1999 die Tax-Free-Verkäufe

anderswo entfallen. Derzeit verhandeln Estland und Finnland über die Visumfreiheit im Reiseverkehr zwischen den beiden Ländern. Von einem positiven Ergebnis, d.h. Wegfall des Visumzwangs, erwartet man eine weitere belebende Auswirkung auf den Fährverkehr. Es wird interessant werden, zu beobachten, wie die Reedereien sich auf die veränderten Rahmenbedingungen einstellen. Eine Änderung trat schon anfang Mai in Kraft. Eine neue Regelung, die im Prinzip der alten 20-Stunden-Regel entspricht, beschränkt den zollfreien Einkauf von alkoholischen Getränken auf den kurzen Spritztouren über den Finnischen Meerbusen erheblich. Daraufhin stellte Viking Line die „Picknick“-Fahrten nach Tallinn ein, Eestin Linjat wird entgegen früheren Plänen kein zweites Schiff im Sommer einsetzen. Silja Line prüft derzeit noch, ob und wie man ab Herbst die Fahrpläne umstellen wird, damit die Passagiere vom Tax-Free-Einkauf Gebrauch machen können. Man hat nun die EU-Kommission um Prüfung der Rechtmäßigkeit dieser Regelung gebeten, die für die Reedereien erhebliche Einnahmeausfälle bedeutet.

Der Artikel entstand unter Verwendung von Material, das freundlicherweise von Matti Pietikäinen und Raimo A. Wirrankoski, Helsinki, zur Verfügung gestellt wurde. Hinweise und Ergänzungen von Lesern zum Thema sind willkommen!

HIGHSPEED UND RO-PAX FÄHREN WERDEN ZUSAMMEN EINGESETZT

von Frank Lose

Die im Juni von der niederländischen van der Giessen de Noord Werft in Krimpen a/d IJssel abzuliefernde STENA JUTLANDICA wird von Stena Line auf der Strecke Göteborg - Frederikshavn eingesetzt. Außerdem sollte auf dieser Strecke der erste Katamaran vom HSS 900 Typ fahren. Die Ablieferung dieses in Norwegen, bei Westamarin, gebauten Schiffes verzögert sich aber auf September 1996. Das HSS 900 ist eine verkleinerte Version der in der irischen See eingesetzten STENA EXPLORER. Außerdem fährt zwischen Göteborg und Frederikshavn weiterhin die STENA DANICA (28.727 GT/ Bj. 1983).

Ersetzt werden durch die beiden Neubauten die alte STENA JUTLANDICA (28.727 GT/ Bj. 1983), die als STENA EMPEREUR auf die Dover - Calais Strecke wechselt und die STENA NORDICA (16.630 GT/ Bj. 1979) ex TURELLA-88. Die STENA NORDICA machte ihre letzte Fahrt für Stena am 14.04.96 und fährt seit dem 1.5.96 als LION KING für die Stena Tochter Lion Ferry zwischen Halmstad und Grenaa. Im nächsten Jahr soll auch die Eisenbahnfähre STENA SCANRAIL (7.054 GT/ Bj. 1973) ex STENA SEARIDER-87 ex TRUCKER-85 ex STENA SEARIDER-86 ex SEARIDER-84 ex STENA SEARIDER-83 ex BAJAH-81 ex SEATRADER-76 ersetzt werden. Durch diese Umstrukturierung will die schwedische Reederei 300 Arbeitsplätze einsparen. Mit dem Konzept Ro-Pax Schiffe und Schnellfähren zusammen auf einer Strecke einzusetzen zeichnet sich eine neue Entwicklung ab, die sich mit Sicherheit in den nächsten Jahren auch bei anderen Reedereien fortsetzen wird. Beide Schiffstypen sollen nachstehend kurz vorgestellt werden.

STENA EXPLORER

Am 10. April 1996 ging mit der STENA EXPLORER die erste von drei Schnellfähren vom HSS 1500 Typ in Dienst. Für ein weiteres, viertes Schiff hält man eine Option. Das von Stena Rederi AB in London registrierte Schiff fährt in der irischen See zwischen dem walisischen Holyhead und Dun Laoghaire, einem Vorort von Dublin. Der große Unterschied zu den bisherigen Schnellfähren ist, daß die STENA EXPLORER auch Fracht transportieren kann. Sie wird zusammen mit



Im Mai 1996 in Holyhead: die STENA EXPLORER läutet eine neue Epoche im Fährverkehr zwischen Großbritannien und Irland ein. Foto: Frank Lose

dem RoRo STENA TRAVELLER eingesetzt und löst auf dieser Strecke die STENA CAMBRIA ab. Zunächst fährt für dieses Jahr noch die STENA ADVENTURER (7.835 GT/1977) ex STENA HIBERNIA-96 ex ST COLUMBA-91, um bei eventuellen Problemen mit dem HSS eine Ausweichmöglichkeit zu haben.

Im Herbst 1989 entschloß sich Stena zum Einstieg in das Highspeed Geschäft, bei der finnischen Finnyards in Rauma bestellte man zunächst drei Schiffe mit einer Option für ein weiteres. Die Lieferung des ersten war zunächst für Anfang 1995 geplant. Das ganz aus Aluminium gebaute Schiff stellte die Finnen aber vor Probleme, es fehlte ganz einfach die Erfahrung mit Schweißen von Aluminium. Man mußte nun erst das Personal entsprechend schulen. Der nächste geplante Termin Oktober 1995 konnte ebensowenig eingehal-

ten werden. Nun wollte Stena das Schiff ab 1. März 1996 einsetzen, erneut kam es zu Verzögerungen. Wegen starkem Eisgang im botnischen Meerbusen wurde das HSS zunächst in das südfinnische Hangö verlegt, um es dort fertigzustellen. Vom 6. bis 8.1.96 fanden die Probefahrten erfolgreich statt. Am 13.2.96 ging es dann nach Lysekil in Schweden. Der Weg durch das Eis der Ostsee wurde durch zwei finnische Eisbrecher gebrochen. Die offizielle Ablieferung und Taufe erfolgte dann am 16. Februar 1996 in Lysekil, ca. 80 km nördlich vom Reedereisitz in Göteborg. Das ursprünglich gewählte Göteborg konnte wegen Eisgang nicht angelaufen werden. Lysekil wurde gewählt, weil dort das erste eigene Stena Schiff, die SKAGEN II, am 17.3.63 den ersten regulären Fährdienst, damals noch für Skagenlinien, mit der Sten A. Olsson seine Karriere begann, eröffnete. Von Lysekil erfolgte die Überfahrt nach Holyhead. Da



Die vier Hecktore der STENA EXPLORER, darüber rechts und links die Zugänge für die Fußpassagiere und in der Mitte der Kran für die Catering-Container. Foto: Frank Lose

es wegen des Eises nicht möglich war, in der Ostsee die notwendigen Sicherheitstest durchzuführen, hatte dieses nun in Holyhead zu erfolgen. Der für den 1. März 1996 geplante Einsatz verzögerte sich nun nochmals um fünf Wochen. Im Juni 1996 soll das zweite Schiff folgen und zwischen Stranraer und Belfast eingesetzt werden, das dritte Schiff wird ab Frühjahr 1997 zwischen Hoek van Holland und Harwich eingesetzt werden.

Doch nun zu den technischen Daten des High-Speed Giganten. Mit einer Länge von 126,60 m und Breite von 40 m hat das 27,5 m hohe Schiff einen Tiefgang von 4,5 m. Die Dienstgeschwindigkeit von 40 Knoten wird mit zwei Gasturbinen vom Typ LM2500 und zwei zusätzlichen, kleinere Gasturbinen vom LM 160 Typ der amerikanischen General Electrics mit einer Gesamtleistung von 68.000 kW erreicht. Angetrieben wird das Schiff durch Wasserdüsen von der schwedischen KaMeWa. Das Schiff verfügt außerdem über vier Hilfsmaschinen von der englischen Firma Cummins, die über eine Leistung von insgesamt 3.640 kW verfügen. Um die Manövrierfähigkeit zu verbessern, ist in jedem Rumpf ein Bugstrahlruder von KaMeWa eingebaut.

Die Elektronik auf der Brücke, von der norwegischen Firma Kværner Ships Equipment, ist der eines Flugzeuges nachempfunden. Das von drei Offizieren, dem Kapitän, dem 1. Offizier und dem 1. Ingenieur, auf der Brücke gefahrene Schiff, hat alle Instrumente dreifach, um dem Ausfall eines Instrumentes vorzubeugen. Die STENA EXPLORER verfügt über alle notwendigen Navigationshilfen, wie z. B. die elektronische Seekarte. Die Position des

Schiffes kann unter Hilfe von Satellitennavigation auf 10 Meter genau bestimmt werden.

Auf dem Hauptdeck, dem einzigen Passagierdeck mit einer Fläche von 4000 qm können 1.500 Passagiere untergebracht werden. Über große Fenster, 2,50 Meter hoch und bis zu 30 Meter lang hat man einen Blick auf das Meer. Das Deck steigt zur Mitte des Schiffes an, um allen Passagieren Meerblick zu gewährleisten. Im Heckbereich ist der Duty-Free Shop untergebracht. Auf dem Autodeck können 375 PKW oder 50 LKW und 120 PKW untergebracht werden. Die Gastronomie bietet mehrere Alternativen, es besteht die Auswahl zwischen einem amerikanischen Fast Food Restaurant, kleineren Snack-Bars und einem a-la-carte Restaurant, in dem Speisen aus aller Welt angeboten werden.

Die Be- und Entladung erfolgt ausschließlich über das Heck. Das Schiff verfügt über

vier Hecktore, die beiden äußeren dienen den LKW, die dann eine 180° Drehung fahren müssen, dieses ist aber wegen der Breite des Schiffes von 40 Metern kein Problem. Durch eines der mittleren Tore werden die PKW verladen.

Über einen, ebenfalls von Finnyards, gebauten Anleger wird das Schiff auch mit Treibstoff und Frischwasser versorgt, ebenso wird über den Anleger das Abwasser von Bord gegeben. Beim Anlegemannöver klinkt sich das Schiff in spezielle Aufhängungen am Anleger ein, und wird dann automatisch in die richtige Position gezogen. Es erfolgt keine Sicherung mehr über Bugleinen.

Die Versorgung mit Lebensmitteln und Artikeln für den Duty-Free Shop erfolgt mittels Containern über das Dach des Schiffes. Die Container sind an Öffnungen im Dach angepaßt und bleiben an Bord, bis sie durch neue, gefüllte ersetzt werden.

In Holyhead und Dun Laoghaire wurden komplett neue Terminals gebaut, die mehr Flughäfen ähneln als einem Fährterminal. Die Pkws werden auf großzügig angelegten Spuren gesammelt, um dann innerhalb von kürzester Zeit auf das Schiff verladen zu werden. Der Check-In für Fußpassagiere ist ebenfalls sehr einem Flughafen angepaßt. Nach der Ticketkontrolle gelangen die Passagiere über Rolltreppen bzw. Lifts in einen sehr großzügig angelegten Warteraum mit großen Fenstern in dem ebenfalls ein kleines Restaurant untergebracht ist. Auf das Schiff darf man nur ein Handgepäckstück mitnehmen, anderes Gepäck wird beim Check-In abgegeben, und über Gepäckwagen auf das Schiff transportiert.



Die STENA JUTLANDICA (Bau-Nr. 967) lief am 2. März 1996 vom Stapel. Foto: Martijn Nobel

Im Ankunftshafen wird das Gepäck über Laufbänder (ebenfalls wie im Flughafen) wieder an die Passagiere verteilt.

STENA JUTLANDICA

Im Gegensatz zur STENA EXPLORER ist die STENA JUTLANDICA voll im Plan. Das erst im März 1995 bei van der Giessen de Noord bestellte Schiff soll ab Anfang Juni die schwedischen Großstadt Göteborg mit dem dänischen Frederikshavn verbinden. Die kombinierte Eisenbahn- Fracht-Passagierfähre verfügt bei 183,75 m Länge ü.a. und einer Breite von 27,8 Metern über eine Tragfähigkeit von 6.750 tdw. Zugelassen ist sie für 1.500 Passagiere, davon 202 in Kabinen und 550 PKW. Für Fracht verfügt sie über 2.100 Lademeter, werden Eisenbahnwaggons transportiert, stehen hierfür 570 m Spurlänge zu Verfügung.

Der große Vorteil des Ro-Pax Systems ist, daß das Schiff im Sommer in den Passagierfahrplan eingebunden werden kann, während es für den Rest des Jahres ausschließlich Fracht befördert, da der Passagierverkehr in der ruhigeren Zeit durch die Schnellfähre allein abgewickelt werden kann. Bei der Planung des Schiffes wurde dieses in vielen Punkten berücksichtigt. Die sehr luxuriös eingerichteten Passagierunterkünfte können im Winterfahrplan abgeteilt werden, was natürlich dann auch Besatzung spart. Außerdem hat man die Möglichkeit das Schiff nur mit zwei der vier vorhandenen MAN-B&W



Fast fertiggestellt, die STENA JUTLANDICA im Mai 1996 in der holländischen Bauwerft. Foto: Andreas Wörteler

Diesel-Motoren zu fahren, da im Winterfahrplan eine geringere Geschwindigkeit völlig ausreicht.

Die Passagierunterkünfte verteilen sich auf zwei Decks, im unteren stehen u.a. einen Bar bzw. Lounge mit 400 Plätzen, ein LKW-Fahrer Restaurant mit 60 Plätzen, eine Spielcasino und ein 300 qm großer Supermarkt zur Verfügung. Auf dem oberen Passagierdeck, dem Restaurantdeck ist das A-la-Carte Restaurant mit 270 Plätze, die Cafeteria mit 515 Plätzen und ein Fast-Food Restaurant mit Platz für 60 Passagiere.

Die Fracht wird auf zwei Decks untergebracht, das Hauptdeck verfügt außerdem über Eisenbahngleise. Züge können aus-

schließlich über das Heck verladen werden, für den LKW-Transport steht auch eine Bugklappe zur Verfügung. Das obere Deck wird über Seitentore erreicht. Während nachts hauptsächlich LKW Fracht befördert wird, hat man tagsüber Luft, um Eisenbahn-Fracht zu befördern.

Außerdem hat man gleich bei der Planung dafür gesorgt, das Schiff ohne große Umbauten ebenfalls auf anderen Strecken einsetzen zu können. Das obere Deck, mit einer Seitenklappe versehen, wie sie Stena Line schon seit einigen Jahren auf ihren Ostsee-Strecke einsetzt, kann ohne große Probleme eine Ladeklappe zum Bug hin bekommen, um sich den anderen Gegebenheiten des Großbritannien Verkehrs anzupassen.

Interesse an alten FERRIES-Ausgaben ?

Noch sind komplette Jahrgänge 1995 vorhanden !!!

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

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

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

GRISSELEHAMN - ECKERÖ

Teil 2
von Jürgen Stein

Ein Norweger wird neuer Lückenfüller

Bis zum Frühjahr 1978 mußte einmal mehr die ROSLAGEN die ganze Last der Reederei tragen. Um so erstaunlicher waren wieder einmal die Transportzahlen. Konnte Eckerölinjen 1975 mit der ROSLAGEN und ROSPIGGEN 212.410 Passagiere und 34.300 Pkw befördern, erreichte die ROSLAGEN 1977 (213105 Passagiere, 30857 Pkw) als einziges Schiff ein ähnlich positives Ergebnis. Lediglich die Transportzahlen für Kraftfahrzeuge lagen etwas niedriger.

Am 15. Februar 1978 konnte die Rederi AB Eckerö den Ankauf eines weiteren Fährschiffes vermelden. Wie auch schon die ALANDIA im Jahr 1961, wurde auch jetzt eine Doppelendfähre von der Rederi Aktieselskabet Alpha in Moss angekauft. Der Kaufpreis betrug 4.665.000 norwegische Kronen.

Die norwegische Reederei, sie befand sich derzeit in einer finanziell sehr guten Lage, gab zwei Fährschiffneubauten in Auftrag, die 1978 bzw. 1979 als BASTØ I und BASTØ II in Fahrt gebracht wurden. So wurde die erste Fährschiffsgeneration der A/S Alpha nach und nach ausgemustert. Nutznießer war erneut die Rederi AB Eckerö, die für die bevorstehende Sommersaison dringend ein zweites Schiff suchte. So entschloß sich die Reederei für den Ankauf der BASTØ IV (Baujahr 1964 bei A/S Moss Værft & Dokk, Moss), die bis zum 15. Februar 1978 den Liniendienst zwischen Horten und Moss bediente. Einen Tag später verließ die 1339 BRT große BASTØ IV (neuer Eigner war nun die åländische Reederei) den Oslofjord und erreichte am nächsten Tag die schwedische Falkenberg Værft zum Umbau. Nach den Umbauarbeiten, die bis Mai 1978 dauerten, wurde die BASTØ IV in ROSPIGGEN umbenannt.

Am 29.5.1978 übernahm die ROSPIGGEN zum ersten Mal den Liniendienst zwischen Eckerö und Grisslehamn, auf der sie bis Ende der Sommersaison 1981 ihren Dienst versah.



Die ROSPIGGEN im Jahr 1982 als Auflieger in Mariehamn. Foto: Jürgen Stein

Transportzahlen der ROSLAGEN und ROSPIGGEN von 1978 bis 1981

1978: 246 770 Passagiere, 38 460 Pkw
1979: 270 053 Passagiere, 40 947 Pkw
1980: 217 192 Passagiere, 40 350 Pkw
1981: 241 531 Passagiere, 52 375 Pkw

Auch wenn die Reederei in diesen Jahren ihre besten Ergebnisse verbuchen konnte, mußte auch erkannt werden, daß die ROSPIGGEN nur eine Notlösung war. Es war eben ein schwerfälliges Schiff mit wenig Komfort. Der Norwegenbau hatte das Niveau einer Pendelfähre für Kurzstrecken. Für 400 Passagiere reichte eine kleine Cafeteria und ein noch kleineres Restaurant nicht aus.

Auch bei der Autoverladung gab es ernste Schwierigkeiten. Auf dem knarrenden Hängedekel versuchte man einige Pkw unterzubringen, doch schon ein zu verladender Lkw sorgte schon für Platzmangel. Hinzu kamen die üblichen Probleme zweier verschiedener Schiffstypen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Einmal mehr wurde der ganze Fahrplan über den Haufen geworfen.

Im Herbst 1981 wurde die ROSPIGGEN aus dem Verkehr genommen und zunächst in Grisslehamn und wenig später in Mariehamn aufgelegt.

Erst 1983 konnte die ROSPIGGEN für 2,7 Millionen Schwedenkronen an die schwedische Rederi A/B Ölandsund in Kalmar verkauft werden, wo sie als SOLØN den Liniendienst zwischen Oskarshamn und

Byxelkrog übernahm. Obwohl es in den folgenden Jahren verschiedene Eigentümer gab, so die Ö-Linjen Rederi A/B, Kalmar bis 1984, die Rederi A/B Ölandsborg, Borgholm bis 1986 und die Ö Linjen Rederi A/B, Byxelkrog, verblieb das Schiff bis 1990 weiterhin auf dieser Route, bevor der alte Norweger zunächst an die World Contracting Consult Anstalt in Liechtenstein und einige Tage später als ILE DE CARABANE II an die Lias Holding Corporation (Scandinavian Trade Exchange, Falsterbo), San Lorenzo, Honduras verkauft wurde. Im Frühjahr 1993 versank die ILE DE CARABANE II als Auflieger im Hafen von Dakar nach einer Explosion im Maschinenraum, und kam nach erfolgter Bergung wieder in Fahrt für die Lias Holding Corp, San Lorenzo.

Ein Schwede setzt neue Maßstäbe

Mit dem Ankauf der ECKERÖ am 26. Januar 1982 konnte die Rederi AB Eckerö, Mariehamn erstmals ein Fährschiff in der Linienfahrt einsetzen, die die alte ROSLAGEN als Flaggschiff ablösen konnte. Die so geliebte ROSLAGEN, die seit 1970 stetig und zuverlässig ihren Dienst versah, war nun zweite Wahl geworden.

Natürlich hat auch die ECKERÖ ihre Geschichte, die hier kurz behandelt werden soll.

Am 18. Mai 1971 lief die spätere ECKERÖ bei der Jos. L. Meyer Schiffswerft in Papenburg die SVEA

SCARLETT von Stapel, die am 6.7.1971 ihrem Eigner, der Skandinavisk Linjetrafik, Landskrona übergeben. Am 10. Juli 1971 übernahm die SVEA SCARLETT (2958 BRT, 86,31 m Länge, 800 Passagiere, 92 PKW) den Liniendienst zwischen Tuborg Havn und Landskrona.

Auf dieser Route verblieb die SVEA SCARLETT bis zum 1.10.1980. Im Rahmen einer großen Umstruktuirung im Dänemark-Schwedenverkehr zog sich die Skandinavisk Linjetrafik aus dem Fährverkehr zwischen Landskrona und Tuborg Havn zurück. Die Fährverbindung und die dort eingesetzten Schiffe wurden für 16.320.000 Schwedenkronen an die Dampsselskabet Øresund, København verkauft.

Die D/S Øresund A/S setzte nun die SVEA SCARLETT auf der Route zwischen Tuborg Havn und Malmö; ein ein Liniendienst, der schon am 13.12.1981 wieder eingestellt werden mußte.

Die SVEA SCARLETT wechselte für kurze Zeit auf die Helsingør-Helsingborg-Route als Charterschiff.

Nach einer kurzen Auftriegezeit in Malmö konnte die SVEA SCARLETT am 26.1.1982 an die finnische Rederi AB Eckerö verkauft werden. Der Papenburg-Bau wurde zunächst zum Umbau nach Bremerhaven überführt und dort bei der Schichau Unterweser AG wurde das Schiff für ihren neuen Liniendienst hergerichtet. Die Installation eines zusätzlichen Hänge-decks sowie der Einbau weiterer Kabinen sollten der, jetzt in ECKERÖ umbenannten Fähre größere Kapazitäten geben.

Am 23. Mai 1982 übernahm die ECKERÖ als neues Flaggschiff den Liniendienst der Eckerölinjen. Schon bald stellte sich heraus, daß sich die Investitionen der Reederei positiv auswirken sollten.

Die Transportzahlen der ECKERÖ und ROSLAGEN von 1982 bis 1984

1982: 267 883 Passagiere, 59 859 PKW
 1983: 282 383 Passagiere, 63 294 PKW
 1984: 273 780 Passagiere, 64 771 PKW

Bis 1988 hielt diese erfreuliche Entwicklung weiter an. Die Fährverbindung zwischen Eckerö und Grisslehamn wurde von den Fahrgästen mehr und mehr angenommen. Die Rederiaktiebolaget Eckerö war nun die erfolgreichste Reederei im Fährverkehr zwischen Schweden und den Ålandinseln. In den Sommermonaten erreichte die Eckerölinjen ihren finanziellen Höhepunkt. Ca. 30 % aller Reisenden zu den Ålandinseln nutzten die Linie zwischen Grisslehamn und Eckerö.



Mit dem Einsatz der ECKERÖ (oben) änderte sich auch die Schornsteinmarke der alten ROSLAGEN (unten). Fotos: Jürgen Stein



Die alte ROSLAGEN geht, die neue ROSLAGEN kommt

Am 23.10.1988 verließ das ehemalige Flaggschiff der Reederei, die 1964 gebaute ROSLAGEN ihren Liniendienst zwischen Eckerö und Grisslehamn. Das Schiff, welches inzwischen 18 Jahre die-

sen Liniendienst versah, wurde nun ausgemustert und mit einem weinenden Auge an die portugiesische Reederei Companhia de Transportes Maritimos Ltd (Comtramar) in Lissabon verkauft, wo sie heute unter portugiesischer Flagge als LUSITANIA EXPRESSO verkehrt.



Die alte ROSLAGEN, jetzt umbenannt in LUSITANIA EXPRESSO.

Foto: Mike Louagie

Ein Nachfolger stand bereits fest. Am 8. August 1988 wurde von der Rederi AB Sally, Mariehamn die WASA EXPRESS (Bj.1972 Jos. L. Meyer Schiffswerft, Papenburg als VIKING 3, 4299 GT, 1200 Passagiere, 225 PKW) angekauft, die bis zu diesem Zeitpunkt im Liniendienst zwischen Vaasa und Umeå bzw. zwischen Vaasa und Sundsvall stand. Zunächst verblieb die WASA EXPRESS, jetzt in Charter der Rederi AB Sally, auf ihrer alten Route zwischen Vaasa und Umeå, auf der sie am 31.10.1988 ihre letzte Fahrt antrat. Einige Tage später wurde die WASA EXPRESS zum Umbau und Renovierung eingedockt. Neuer Name für die neue Reederei wurde nun ROSLAGEN.

Auch das Aussehen änderte sich. Die ROSLAGEN erhielt als erstes Schiff der Reederei einen weißen Rumpfanstrich, versehen mit einer blau gelben Seitenaufschrift und einem blau gelben Streifen, der sich über die ganze Bordwand hinzog.

Mit diesem neuen "Outfit" übernahm die ROSLAGEN im Frühjahr 1989 den Liniendienst zwischen Grisslehamn und Eckerö.

Die ECKERÖ, seit dem Verkauf der alten ROSLAGEN erstmals auch als Winterfähre eingesetzt, lief nun ebenfalls die Werft zur jährlichen Inspektion an. Auch ihr Äußeres wurde dem Aussehen der neuen ROSLAGEN angepaßt, sodaß sich die Reederei zur Sommersaison 1989 mit zwei Schiffen, jetzt in neuem Gewand, präsentieren konnte.

Mit diesen beiden Schiffen, gebaut bei Jos. L. Meyer Schiffswerft in Papenburg, konnte Eckerölinjen einmal mehr die Sommersaison mit einem positiven Geschäftsergebnis abschließen.

Rederi AB Eckerö Linjen, immer für Experimente und Überraschungen gut, landete nun einen weiteren Coup.

Da der Liniendienst zwischen Eckerö und Grisslehamn nur in den Sommermonaten mit zwei Schiffen erfolgreich bedient werden konnte, suchte man in der Wintersaison (mangels Auslastung) ein Betätigungsfeld für das zweite Schiff der Reederei, welches in den letzten Jahren überwiegend beschäftigungslos auflag.

So scheute sich die Reederei auch nicht einen zweiten Liniendienst in Augenschein zu nehmen. Die ECKERÖ wollte im Oktober 1989 die Verbindung zwischen Helsinki und Tallinn aufnehmen, allerdings nur als Charterschiff für die neu gegründeten Reederei Festonia O/Y, Helsinki (Mgr. Peter Fryckmann).

Mit der geplanten Vercharterung der ECKERÖ sollte die Wintersaison finan-



Die ECKERÖ verläßt Travemünde mit Ziel Gedser. Foto: Reinhard Nerlich

ziell überbrückt. Dieser Fährdienst wurde allerdings nie aufgenommen.

Rederi AB Eckerö "übernimmt" die Route Travemünde- Gedser

Im Januar 1990 wurde die ROSLAGEN vom heimatlichen Liniendienst abgezogen und an die GT-Link A/S, Gedser verchartert.

Die FALSTER LINK (Baujahr 1969 als FREE ENTERPRISE IV) der Windpoint Shipping Co Ltd, Nassau (Mgr. GT-Link A/S, Gedser), bis dahin auf der Route zwischen Gedser und Travemünde eingesetzt, konnte nach einem Maschinenschaden den Hafen von Gedser nicht mehr verlassen und mußte zur Reparatur in die Nakskov Skibsværft geschleppt werden.

So übernahm die ROSLAGEN am 21. Januar als Charterschiff die traditionelle Route nach Dänemark.

Die fahrplanmäßige Linienfahrt zwischen Grisslehamn und Eckerö übernahm nun wieder die ECKERÖ, die ihrerseits von der Tallinn Verbindung abgezogen wurde.

Im März 1990 (die FALSTER LINK war wieder im Liniendienst zwischen Travemünde und Gedser) konnte die ROSLAGEN die Heimreise nach Eckerö antreten. Die neue Sommersaison stand vor der Tür, die erforderlichen Inspektionen und Schönheitskuren mußten nun durchgeführt werden. Ende April 1990 konnte die ROSLAGEN wieder die Verbindung zwischen Grisslehamn und Eckerö aufnehmen. Für die Vorsaison genügte natürlich ein Schiff, sodaß die ECKERÖ nun auch für kurze Zeit in Charter der GT Link A/S, Gedser auf der Route zwischen Gedser und Travemünde eingesetzt werden konnte. Grund für die Vercharterung an die GT Link A/S war, daß die FALSTER LINK, nach ihrem er-

sten Maschinenschaden im Januar, am 24. 4.1990 ihren zweiten "breakdown" hatte. So übernahm die ECKERÖ vom 29. 4. 1990 bis zum 4. 6. 1990 den Liniendienst der FALSTER LINK zwischen Travemünde und Gedser. Nachdem die FALSTER LINK wieder einsatzbereit war, kehrte die ECKERÖ nach Finnland zurück und lief nun wieder, seit dem 14. 6. 1990, auf der schwedisch- ä9ländische nRoute.

Die ALANDIA löst die ECKERÖ ab

Unterbrochen durch einen kurzen Einsatz im Oktober 1990, jetzt wieder als Charterschiff der Festonia O/Y, Helsinki zwischen Helsinki und Tallinn eingesetzt, verblieb die ECKERÖ bis zum Herbst 1991 auf der Route zwischen den Alandinseln und dem schwedischen Grisslehamn.

Für die ehemalige SVEA SCARLETT kam nun das Ende als Fährschiff in skandinavischen Gewässern. Die britische P&O Scottish Ferries Ltd, Aberdeen erwarb Ende des Jahres die ECKERÖ, nannte sie kurzerhand in ECK um und ließ sie bei der finnischen Kotka- Werft umbauen. Nach Beendigung der Umbauarbeiten verließ der, 1971 entstandene Papenburgbau die Umbauwerft als ST OLA und erreichte am 20. März 1992 ihren neuen Heimathafen Aberdeen.

Am 25. März 1992 übernahm die ST. OLA die innerschottische Route zwischen Stromness und Scrabster auf den Orkney-Inseln.

Die Transportzahlen der ECKERÖ und ROSLAGEN von 1990 bis 1991

1990: 491.349 Passagiere, 114 623 PKW
1991: 568.171 Passagiere, 121 877 PKW



Die ECKERÖ, jetzt in Fahrt als ST OLA für P&O Scottish Ferries Ltd. hier im Juni 1995 in Scrabster. Foto: Frank Lose

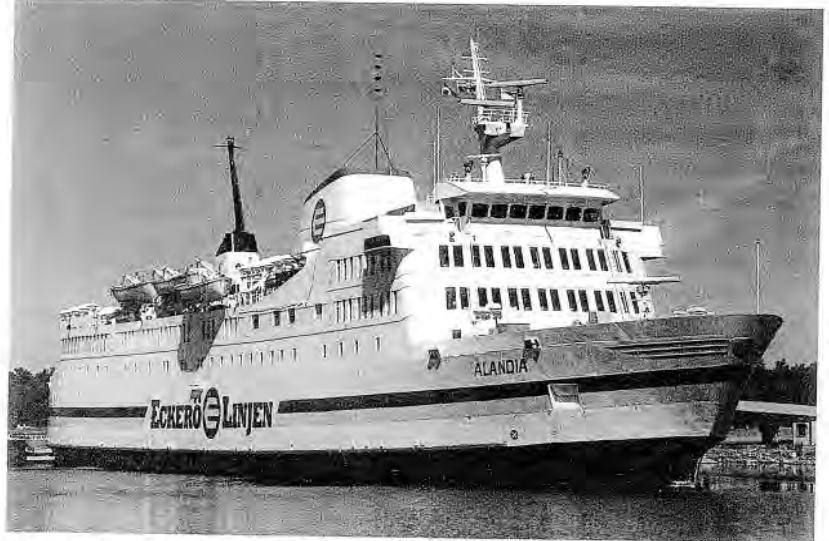
Am 28. Februar 1992 entschloß sich die Eckerölinjen für den Ankauf der BOTNIA EXPRESS, die unter dem Pseudonamen POLAR PRINCESS den Liniendienst zwischen Pietarsaari und Skelleftea versah und der OY Jakoon Linjat O/Y, Pietarsaari, einer Tochtergesellschaft der Effjohn International gehörte.

Ein baldiger Einsatz auf der Route Grisslehamn- Eckerö war nicht erforderlich, es war einmal wieder Winter, so daß die BOTNIA EXPRESS zunächst ihren planmäßigen Werftaufenthalt absolvieren konnte, wo sie mit dem bekannten Reedereikleid der Eckerölinjen versehen wurde und den neuen Namen ALANDIA erhielt.

Auch nach Beendigung der Renovierungsarbeiten im April 1992 wurde die ALANDIA nicht zwischen Grisslehamn und Eckerö eingesetzt.

Erstes Fahrtgebiet wurde zunächst die Verbindung zwischen Karlskrona und Gdynia in Charter der Corona Line, die sie bis zum Juni gleichen Jahres bediente.

Am 12. Juni 1992 wechselte die ALANDIA erstmals auf die Grisslehamn-Eckerö-Route (den Liniendienst der Corona Line zwischen Karlskrona und Gdynia übernahm nun die BALANGA QUEEN).



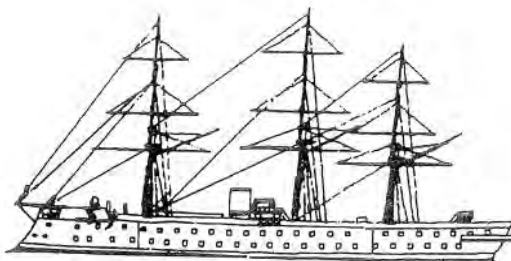
Mit dem Ankauf der ALANDIA bedienen heute zwei Papanburgschwestern den Liniendienst zwischen Berghamn und Grisslehamn. Foto: Jan Möller

Erstmals in der Geschichte der Rederibolaget Eckerö, Mariehamn konnten nun zwei baugleiche Fähren eingesetzt werden, zwei Papanburg-Schwester, die 1972 als DIANA und VIKING 3 in Dienst gestellt wurden, und schon damals im Rahmen der Viking Line für Furore sorgten, sie beide sollten der Eckerö Linjen nun weiteren Aufschwung geben.

Die Transportzahlen der ROSLAGEN und ALANDIA von 1992 bis 1994

1992: 573 092 Passagiere, 127 995 PKW
 1993: 598 012 Passagiere, 129 713 PKW
 1994: 591 440 Passagiere, 124 914 PKW

Olivers Welt der Schiffsminiaturen und maritime Geschenkideen



U-und S-Bahnhof Bundesplatz

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

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

Zeebrügge - Middlesbrough (Teesport)

DIE ERFOLGSSTORY EINER FRACHT-FÄHRVERBINDUNG

von Frank Lose

Seit 1965 betreibt die Reederei North Sea Ferries mit Sitz in Rozenburg, nahe Rotterdam, Fährverbindungen über die Nordsee. Passagierdienste gibt es zwischen dem englischen Hull und Rotterdam bzw. Zeebrügge. North Sea Ferries gehören zu je 50% dem britischen P&O Konzern und der niederländischen Reederei Nedlloyd. Eine weniger bekannte Verbindung, mit der sich hier ausführlich befaßt werden soll ist die Line zwischen Zeebrügge und Middlesbrough, ca. 100 km nördlich von Hull, die ausschließlich als Frachtverbindung betrieben wurde.

Als erstes Schiff für die neue Strecke, wurde man am 8.5.88 von Union Industrielle et Maritime S.A. (U.I.M.) das ursprünglich für die Bremer Reederei Argo gebaute Ro/Ro AQUILA (8.557 GT/1973) gechartert und zwischen Middlesbrough und Zeebrügge eingesetzt. Schon nach kurzer Zeit zeigte sich, daß das Schiff für diese Strecke mit drei wöchentlichen Rundtouren nicht geeignet ist und die Charter endete nach nur drei Monaten am 26.8.1988. Ersetzt wurde die AQUILA durch das von der Hamburger Reederei J.A. Reinecke gecharterte Ro/Ro WESERTAL (1.597 GT/1972) ex MEYER EXPRESS-73 ex WESERTAL-72. Nach und nach stieg der Verkehr auf der Middlesbrough Strecke und ab dem 7. Mai 1989 setzte man mit der BEAVERDALE (1.599 GT/1977) ex WUPPERTAL-87 ex CANAIMA-79 ex WUPPERTAL-78 ein Schwesterschiff der WESERTAL auf der Zeebrügge-Middlesbrough-Route ein. Man konnte nun 6 Abfahrten pro Wochen von jedem Hafen anbieten. Die Charter der BEAVERDALE endete am 7.5.91, ersetzt wurde sie durch die THOMAS WEHR (7.628 GT/1978) der deutschen Reederei Oskar Wehr KG, Hamburg. Bereits von Januar 1986 bis Juli 87 war sie für North Sea Ferries zwischen Zeebrügge und Hull gefahren, ein weiterer Chartereinsatz erfolgte vom 26.09.90 bis 26.4.91 zwischen Hull und Rotterdam. Von 13.5.91 bis 8.06.91 wurde mit der BLUE SKY (4.745 GT/1977) ein weiteres Schiff auf der Middlesbrough Strecke eingesetzt.

Der entscheidende Durchbruch aber war die Vereinbarung mit der finnischen Bore Line, die beiden 1980 von Rauma Repola OY in Rauma (der heutigen Finnyards) gebauten RoRo-Fährschiffe BORE KING



Von 1989 bis 1991 fuhr die BEAVERDALE zwischen Zeebrügge und Middlesbrough. Foto: Frank Heine

(Bau-Nr. 260) und BORE QUEEN (Bau-Nr. 261) einzuchartern. Am 12.9.91 kam die BORE KING als NORKING in Fahrt und ersetzte die THOMAS WEHR; das zweite Schiff, die BORE QUEEN ersetzte am 23.10.91 als NORQUEEN die WESERTAL. Beide Schiffe waren für Bore Line gebaut worden, die BORE KING fuhr für Bore zwischen Finnland und nordeuropäischen Häfen, hauptsäch-

lich aber nach England. Die BORE QUEEN ging nach Ablieferung zunächst in Charter an OT Africa Line und wurde zwischen Europa und Westafrika eingesetzt. Nach Charterende fuhr auch sie für Bore Line. Vom 30.08.82 bis 19.4.83 war sie schon einmal an North Sea Ferries verchartert und wurde zwischen Rotterdam und Hull eingesetzt. Beide Schiffe hatten eine Länge von 142,09 Metern und wur-



Mit North Sea Ferries Schornsteinmarke; das deutsche Ro/Ro THOMAS WEHR, hier im Mai 1991 in Zeebrügge. Foto: Frank Heine



Die NORWORKING und die NORQUEEN begegnen sich in der Hafeneinfahrt von Zeebrügge. Beide Schiffe haben noch den gelben Bore Line Anstrich.

Foto: Andreas Wörteler

den durch zwei 7-Zylinder Dieselmotoren MaK angetrieben, mit denen sie eine Geschwindigkeit von 17,5 Knoten erreichten. Sie boten Platz für 12 Passagiere und konnten LKW-Auflieger auf 1.615 Lademetern befördern. Ein großer Vorteil ist die Höhe im LKW Deck von 7 Metern, welches es ermöglicht zwei Containerlagen übereinander zu stapeln. Beide Schiffe blieben während der Charter für OY Rettig AB in Helsinki registriert. Für Werftaufenthalte wurden sie vom 9.8. bis 25.8.93 durch die von der schwedischen Gorthon Lines AB, Helsingborg gecharterten VIOLA GORTON (18.773 GT/1987) und vom 16.6. bis 18.6.94 durch die für FeederTEAM Shipping Co. Ltd. (E.H. Harms), in Limassol registrierte FEEDERTEAM (3.166 GT/1973) ex BORE XI AV STOCKHOLM-92 ex BORE XI-80 ersetzt.

Beide Schiffe, BORE KING und BORE QUEEN vom sogenannten "Royal Class" Typ versahen ihren Dienst sehr erfolgreich und konnten erhebliche Verkehrssteigerungen erzielen. Ende 1994 waren sie bereits zu klein und North Sea Ferries wandte sich an den finnischen Eigentümer Rettig. Man stand nun vor der Entscheidung, entweder die beiden mittlerweile 15 Jahre alten Schiffe durch Neubauten zu ersetzen oder aber diese zu verlängern. Aus Kostengründen entschloß man sich zu letzterem und machte ein Kontrakt mit der schwedischen Öresundsvävarvet in Landskrona zum Umbau beider Schiffe.

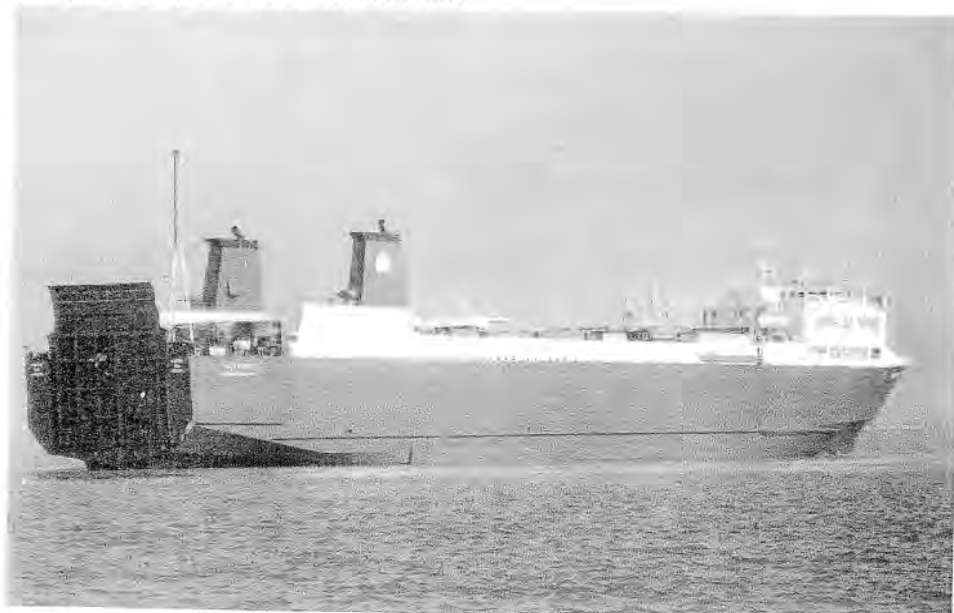
Das erste Schiff, die NORQUEEN traf am 31. Oktober 1995 in Landskrona ein. Sie wurde durch eine 28,8 m lange Mittschiffssektion verlängert. Dadurch erhöhte sich die Frachtkapazität um 452 auf 2.067 Lademetern. Beide Schiffe haben drei Frachtdecks, das "Tanktop-Deck", das Hauptdeck und das Wetterdeck. Die beiden unteren haben eine Belastbarkeit von 4 Tonnen pro Quadratmeter, das obere Deck kann bis zu 3 Tonnen pro Quadratmeter belastet werden. Nachdem das obere und untere Deck zunächst nur über Fahrstühle erreichbar waren, wurden nun in Landskrona Rampen eingebaut, um das Be- und Entladen zu beschleunigen. Die Rampen sind 3,80 m breit und haben eine

Steigung von nur 7,3°. Außerdem verfügt das Schiff über Hängendecks im Hauptdeck auf denen insgesamt 710 Export-PKW befördert werden können. Die Containerkapazität liegt nach dem Umbau bei 572 TEU. Außerdem wurde in Landskrona der Eisbrecherstevan durch einen Wulstbug ersetzt, hierdurch wurde die Eisklasse 1A Super in 1A geändert.

Zur besseren Manövrierfähigkeit wurde ein zweites Bugstrahlruder eingebaut. Auch die zwei Hauptmaschinen mit einer Leistung von 4.400 kW wurden durch zwei neue Maschinen vom Typ MAK 8M552C mit einer Leistung von 6.000 kW ersetzt, ebenfalls ersetzt wurden die Schrauben, man fährt jetzt mit Schrauben vom "High Skew" Typ von KaMeWa.

Nach dem Umbau wurde die NORQUEEN am 21. Dezember 1995 mit einer Tonnage von 17.884 GT und 5.366 NT vermessen. Die Tragfähigkeit beträgt 11.400 tdw. Die Länge beträgt jetzt 170,90 Meter und der Tiefgang 7,60 Meter.

Nachdem die NORQUEEN auf die Zeebrügge - Middlesbrough Strecke zurückgekehrt war, ging die NORWORKING sofort auf ihre Fahrt nach Landskrona, wo die gleichen Umbauten wie bei dem Schwesterschiff erfolgten. Seit Februar 1996 ist auch sie wieder im Einsatz zwischen Middlesbrough und Zeebrügge. Während der Werftaufenthalte wurde beide Schiffe durch die, normalerweise zwischen Rotterdam und Middlesbrough fahrende NORCOVE (10.279 GT/1977) ex CUPRIA-95 ex CANOPUS-92 ex FINNFOREST-82 ex ROLITA-79 ersetzt.



Die verlängerte NORQUEEN im März 1996 im belgischen Zeebrügge.

Foto: Frank Lose



New Zealand Railways (1. Teil)

von Frank Heine

Zwischen der Nord- und der Südinsel Neuseelands und damit auch über die, wegen der schweren Stürme berühmt berüchtigten Meerenge der Cook-Strait, verkehren Dampfschiffe bereits seit mehr als 120 Jahren. Die Verbindungen waren ursprünglich in ein Netz von Passagierschiffslinien entlang der Küsten beider Inseln eingebunden. Im Laufe der Jahre wurden nach und nach fast alle diese Passagierschiffslinien eingestellt. Nur eine einzige Fährverbindung für Passagiere hat in Neuseeland bis heute überlebt: die Linie von Wellington nach Picton.



Fahrtroute der Fähren zwischen Wellington und Picton. Die heute dreistündige Überfahrt teilt sich in drei Abschnitte: die Fahrt durch die Wellington Bay, über die Cook Strait und den wohl eindrucksvollsten Teil durch den Tory Channel und den Queen Charlotte Sound bis Picton.

Die frühen Fährverbindungen waren bis 1880 überhaupt die einzige Möglichkeit zwischen den einzelnen Städten Neuseelands zu reisen. Das Binnenland der Südinsel wurde nämlich erst in jenem Jahr durch den Bau einer Eisenbahnlinie erschlossen, die Nordinsel sogar erst im Jahr 1907.

Ab 1920 wurden dann immer mehr Fährverbindungen eingestellt, bis schließlich Ende des zweiten Weltkrieges nur noch drei Linien über die Cook-Strait existierten. Doch es dauerte nicht lange und die Reedereien bekamen die Konkurrenz des aufkommenden Luftverkehrs zu spüren und so wurde eine dieser Routen, die von der Anchor Line betriebene Verbindung zwischen Nelson und Wellington 1953 eingestellt. Damit blieb nur noch die älteste und einstmals größte neuseeländische Passagierschiffsreederei, die Union Steamship Company auf zwei Routen in

Fahrt. Auf der Hauptroute zwischen Wellington und Lyttelton waren stets zwei moderne Passagierschiffe im Dienst, wogegen auf der zweiten, kürzeren Route zwischen Wellington und Picton nur ein einziges Schiff fuhr.

Daß diese recht unscheinbare Fährverbindung aber eines Tages die einzig verbliebene in Neuseeland werden sollte, ahnte damals wohl niemand.

Die Fährverbindung Wellington - Picton

1925 wurde die Fährverbindung zwischen Wellington, der größten Stadt der Nordinsel sowie dem etwas größeren „Dorf“ Picton mit dem Neubau TAMAHINE (1968 BRT) eröffnet. Das 17,3 kn schnelle Schiff, für 637 Passa-

giere zugelassen (davon 117 in Kabinen), wurde bei Swan Hunter & Wigham Richardson Ltd. in Newcastle für die Union Steamship Co. gebaut und blieb bis 1962 das einzige Schiff auf dieser Route.

1957 beschloß die Union Steamship Co. die TAMAHINE aus dem Verkehr zu ziehen und entweder die Linie einzustellen oder als Eisenbahnfährverbindung weiter zu betreiben, verbunden mit der Zusage auch regelmäßig Fracht per Eisenbahn zum Transport zu erhalten. Es gab umfangreiche Verhandlungen mit der neuseeländischen Eisenbahn, New Zealand Railways Department und dem Verkehrsministerium. Da die NZR eine solche Zusage nicht geben konnte, einigte man sich darauf die Verbindung Wellington - Picton mit finanzieller Unterstützung des Verkehrsministeriums zunächst wie gehabt weiterzuführen.

Das Verkehrsministerium gab daraufhin eine Studie in Auftrag, die feststellen soll-

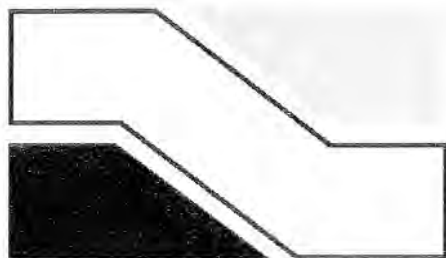


Die erste Eisenbahnfähre in Neuseeland, die ARAMOANA in ihrem ursprünglichen Aussehen. Foto: Sammlung Steffen Weirauch

te, ob sich überhaupt die Einrichtung einer Eisenbahnfähre lohnen, oder sich gar der Bau einer Brücke als wirtschaftlich sinnvoll erweisen würde. Als Ergebnis dieser Studie wurde schließlich im Mai 1959 die Einrichtung einer Eisenbahnfähre zwischen Wellington und Picton bekanntgegeben, die von der New Zealand Railways mit personeller und logistischer Unterstützung von Union Steamship Co. betrieben werden sollte.

Die erste Eisenbahnfähre

Im August 1960 gab das New Zealand Railways Department bei der berühmten englischen Werft Wm. Denny & Bros. in Dumbarton eine Eisenbahnfähre in Auftrag. Das Schiff lief am 24. November 1961, mit sechswöchiger Verspätung unter dem Namen ARAMOANA vom Stapel. Es war eines der letzten Schiffe, das überhaupt von dieser Werft gebaut wurde,



die nach 125 Jahren den Betrieb endgültig einstellte.

Die 112,15 m lange, 18,6 m breite und 4,54 m tiefgehende ARAMOANA wurde am 12. Juni 1962 an die Auftraggeber abgeliefert und verließ 11 Tage später Dumbarton in Richtung Wellington, wo sie am 26. Juli eintraf.

Die Anleger in den Häfen waren inzwischen umgebaut worden, sodaß die 4160

BRT große ARAMOANA am 11. August ihre erste Gästefahrt mit Probeanlegern nach Picton unternehmen konnte. Am selben Tag machte die alte TAMAHINE ihre letzte Überfahrt von Picton nach Wellington und wurde anschließend außer Dienst gestellt. Im Dezember wurde sie an Hong Kong Shipping Co (Panama) Ltd. verkauft und verließ Wellington das letzte Mal am 5. Januar 1963 unter dem Namen KOWLOON STAR in Richtung Indonesien. Dort verkehrte sie bis 1968 und wurde ein Jahr später in Hong Kong verschrottet.

Die ARAMOANA nahm den regelmäßigen Fährdienst am 13. August 1962 auf. Die Kapazität von 788 Passagieren und die nutzbare Gleislänge von 235 m (3 Gleise) auf dem Eisenbahndeck war ausreichend um die anfallende Ladungsmenge anfangs auf einer Rundreise pro Tag zu befördern. Auf dem Eisenbahndeck konnten je nach Bedarf 30 Güterwaggons und alternativ auch bis zu 60 PKW gestaut werden. Über dem Eisenbahndeck, standen auf einem separaten Autodeck, das sich in den hinteren Aufbauten befand weitere 30 PKW

Plätze zur Verfügung. Dieses Deck war über landseitige Rampen und Seitentore zugänglich.

Die ARAMOANA erreichte mit ihrem Diesel-elektrischen Antrieb (6720 kw) eine Höchstgeschwindigkeit von 19 kn, wogegen die normale Reisegeschwindigkeit bei 17 kn lag. Damit betrug die Überfahrtdauer auf der 53 km langen Route zwischen Wellington und Picton im Normalfall 3 Std. und 20 min.

Auf der Fährlinie wurden von Anfang an nur Güterwaggons befördert, niemals Reisezugwagen. Reisende hatten die Züge in den Endbahnhöfen von Wellington und Picton zu verlassen und das Schiff über die Gangway zu betreten.

Während die TAMAHINE in ihrem letzten Jahr 60.000 Passagiere, 11.000 Fahrzeuge und 14.000 Tonnen Fracht beförderte, ging man für das erste Betriebsjahr der ARAMOANA von 85.000 Passagieren, 20.000 Fahrzeugen und 100.000 Tonnen Fracht aus. Aber die tatsächlichen Transportzahlen lagen weit höher. Ende des ersten Jahres zählte man 207.000 Passagiere, 46.000 Fahrzeuge und 181.000 Tonnen Fracht.

Es hatte anscheinend niemand damit gerechnet, daß das Ladungsaufkommen dermaßen rasant anstieg und so mußte bereits in der ersten Hauptsaison die Anzahl der Abfahrten verdoppelt werden. Doch bereits Ende 1963 half auch das nicht mehr. Es wurde deutlich, daß ein Schiff bei weitem nicht mehr ausreichte, die anfallende Ladungsmenge zu befördern. Und so entschloß man sich, ein zweites Eisenbahnpassagierfährschiff in Auftrag zu geben.



Deutliche Unterschiede zur ARAMOANA weist der Nachbau ARANUI von 1966 auf, hier noch mit der Original Schornsteinmarke der New Zealand Railways.

Foto: A. Duncan

Ein zweites Schiff wird in Auftrag gegeben.

Den Auftrag zum Bau eines typgleichen Schwesterschiffes erhielt die englische Werft Vickers-Armstrongs in Newcastle im April 1964. Mit einmonatiger Verzögerung lief das Schiff am 26. Juni 1965 als ARANUI vom Stapel.

Ursprünglich sollte sich der Neubau zur verkehrsreichsten Zeit, um Weihnachten herum, bereits im regelmäßigen Dienst über die Cook-Strait befinden, aber Streiks und Probleme bei der Endausrüstung verzögerten die Fertigstellung bis Ende Februar 1966. Nach kleinen Nachbesserungen wurde die ARANUI schließlich im April von der New Zealand Railways übernommen und verließ Newcastle am 19. des Monats in Richtung Neuseeland. Nach der Überquerung des Atlantiks und der Passage des Panama Kanals erreichte die ARANUI am 28. Mai 1966 ihren Heimathafen Wellington.

Bei äußerlich gleichen Rumpfabmessungen wie die ARAMOANA, verliehen die um ein Deck höher gesetzte Brücke und die geschlossen Aufbauten dem Schwesterschiff ARANUI allerdings ein vollkommen anderes Aussehen. Mit 4542 BRT und einer Ladekapazität von 118 PKW (davon 50 auf dem separaten Auto-deck) oder alternativ 30 Güterwaggons (235 m Gleislänge auf 3 Gleisen) bot sie außerdem 800 Tagespassagieren in den vollklimatisierten Aufbauten Platz. Kabinen waren keine vorhanden. Sowohl die ARAMOANA als auch die ARANUI waren übrigens mit Stabilisatoren und Bugruder ausgerüstet, wogegen ein Bugstrahlruder nur auf der ARANUI eingebaut wurde.

Am 8. Juni 1966 nahm die ARANUI den regelmäßigen Verkehr zwischen Welling-



1972 erhielt die ARAMOANA die neue NZR-Schornsteinmarke.

Foto: Gerhard Fiebiger

ton und Picton auf. Sie übernahm den Fahrplan der ARAMOANA mit zwei Rundreisen täglich, diese bekam zum ersten Mal nach vier Jahren (!!!) einen Werftaufenthalt verpaßt bekam, den sie wohl auch dringend nötig hatte. Nach der Wiederindienststellung der ARAMOANA boten beide Schiffe insgesamt 17 Rundreise pro Woche an. Ab Februar 1967 wurde die Anzahl der Rundreisen sogar auf 20 pro Woche erhöht.

Die ARAMOANA rettet Überlebende der WAHINE

Einer der in der Cook-Strait häufig auftretenden Stürme führte am Morgen des 10. April 1968 zum Untergang des Union Steamship Co. Fährschiffes WAHINE (8944 BRT, Bj.1966).

Die WAHINE war mit 610 Passagieren und 123 Besatzungsmitgliedern an Bord in der Nacht zuvor bei starkem Sturm aus Lyttelton ausgelaufen. Als sie gegen Morgen in die Bucht von Wellington einlief, wurde sie durch den inzwischen auf Orkanstärke angestiegenen Sturm auf einen Unterwasserfelsen gedrückt, schlug

leck und bekam schnell starke Schlagseite.

Eines der ersten Schiffe, die zur Rettung der Passagiere am Unglücksort eingetrofen, war die ARAMOANA. Trotz der hohen Wellen versuchte die Besatzung der ARAMOANA ein Rettungsboot auszubringen, das jedoch nach kurzer Zeit kenterte. Einem zweiten Rettungsboot gelang es, die Besatzung des ersten und eine Reihe von Überlebenden der WAHINE an Bord zu nehmen. Da es keine Möglichkeit gab, die Insassen des Bootes wieder an Bord zu nehmen, nahm dieses eigenständig Kurs auf die naheliegende Küste. Kurz vor Erreichen der Küste kenterte aber auch dieses Rettungsboot, doch konnten glücklicherweise alle Insassen lebend das Ufer erreichen. Im Laufe des Tages konnten die meisten Passagiere und Besatzungsmitglieder der WAHINE in Sicherheit gebracht werden, doch als sich das Fährschiff am frühen Nachmittag im flachen Wasser vollständig auf die Seite legte, hatten 51 Menschen ihr Leben verloren.



Die ARANUI im April 1984, auslaufend Wellington.

Foto: Sammlung Steffen Weirauch

Pech für die ARANUI

Am 17. Mai 1968 rammte die ARANUI während eines Sturmes den Anleger in Wellington und zog sich dabei umfangreiche Beschädigungen am Bug zu, die einen zehntägigen Werftaufenthalt nötig machten. Nur vier Tage nach der Wiederindienststellung brach im Maschinenraum der ARANUI ein Feuer aus, das erhebliche Schäden an der elektrischen Anlage hervorrief. Glücklicherweise kamen keine Menschen bei dem Feuer zu Schaden. Das Schiff fiel allerdings erneut, diesmal für einen längeren Zeitraum aus.



Die Frachtfähre ARAHANGA in Wellington.

Foto: Gerhard Fiebiger

Da dem New Zealand Railways Department das Know-How zum Betreiben einer Fährverbindung im Jahr 1962 noch fehlte, wurde das Personal von Anfang an von der Union Steamship Co. gestellt. Auch logistische Unterstützung erhielt die Eisenbahngesellschaft von der fast 90 Jahre alten Reederei. Im Jahre 1971 endete dieses Arrangement und New Zealand Railways übernahm die Verwaltung und auch die Besatzung der Schiffe in Eigenregie.

Das Verkehrsaufkommen über die Cook-Strait stieg weiterhin stark an. Sowohl Güterwaggons und Lastwagen, als auch private PKW mußten in verstärktem Maße befördert werden. Die Einwohner Neuseelands nutzten die Fähren immer mehr auch für Kurztrips mit oder ohne Auto. Dabei stießen die beiden Fährschiffe des öfteren an ihre Kapazitätsgrenzen und teilweise hatten PKW-Reisende oder auch LKWs das Nachsehen, wenn das Eisenbahndeck

bereits voll mit Güterwaggons belegt war. Fahrzeuge mußten dann auf das nächste Schiff warten oder auf die Fähre Wellington - Lyttelton der Union Steamship Co. ausweichen, doch es geschah auch, daß Eisenbahnwaggons wieder ausgeladen wurden, um weitere PKW transportieren zu können. Eines stand auf jeden Fall fest: Es mußte dringend für Entlastung gesorgt werden.

Probleme beim Bau von Fährschiff Nr. 3

So wurde im Mai 1970 ein weiteres Fährschiff von New Zealand Railways in Auftrag gegeben. Ausgewählt wurde abermals eine englische Werft, diesmal die Upper Clyde Shipbuilders in Clydebank (Glasgow). Aber zum dritten Mal war die Wahl der Werft nicht gerade glücklich verlaufen, denn auch die Upper Clyde Shipbuilders steckten in großen finanziellen Schwierigkeiten. Werftarbeiter ver-

suchten mit Streiks eine drohende Schließung zu verhindern und auch finanzielle Engpässe brachten immer wieder Verzögerungen. Die Arbeiten gingen nur sehr langsam voran, doch schließlich konnte der Neubau am 1. Februar 1972 auf den Namen ARAHANGA getauft werden. Aufgrund der Wetterbedingungen wurde das Schiff allerdings erst zwei Tage später seinem Element übergeben. Da die Werft bereits Konkurs angemeldet hatte, wurde das halbfertige Schiff nach Southampton geschleppt und dort bis Ende Oktober 1972 fertiggestellt.

Die ARAHANGA war etwas gänzlich anderes als die beiden bereits im Dienst befindlichen Schiffe: sie wurde als reine Frachtfähre konstruiert und gebaut. Mit einer Länge von 127,51 m, einer Breite von 18,6 m und einem Tiefgang von 4,89 m war sie mit 3834 BRT allerdings kleiner als die beiden Passagierfähren. Auf dem Eisenbahndeck stehen auch heute noch vier Gleise mit einer Gesamtlänge von 345 m für 50 Güterwaggons zur Verfügung. Auf dem Deck darüber befinden sich die Aufstellspuren für 20 Trailer und andere rollende Ladung. Um die Schwierigkeiten zu minimieren, die eine Be- und Entladung nur über das Heck mit sich bringen kann, wurde auf dem Trailerdeck eine Drehscheibe für LKW eingebaut, die das Parken ganz erheblich erleichtern soll. Für 36 LKW-Fahrer stehen Sitzplätze, eine Cafeteria und eine Lounge zur Verfügung. Für andere Passagiere ist das Schiff nicht zugelassen. Somit hatte auch die Reederei endlich die Möglichkeit, Gefahrguttransporte von den Passagierschiffen abzuziehen.

Die ARAHANGA verließ Southampton Anfang November 1972, wurde in Panama einige Tage wegen Maschinenproblemen aufgehalten und erreichte schließlich ihren Heimathafen Wellington am 23.11.1972. Weitere Mängel hatten sich auf der Überführungsfahrt herausgestellt, so mußte ein Teil der hölzernen Oberdecksbeplankung ausgetauscht werden, die sie sich großflächig gelöst hatte. Doch am 10. Dezember, mehr als ein Jahr nach dem ursprünglich geplanten Termin konnte die ARAHANGA endlich ihren Fährdienst über die Cook-Strait aufnehmen. Wie ihre Vorgänger erreicht die ARAHANGA eine Dienstgeschwindigkeit von 17 kn (aus zwei Crossley Pielstick Dieselmotoren mit zus. 12000 PS), ist mit Stabilisatoren, Bugstrahl- und Bugruder, sowie allen modernen Navigationsmitteln ausgerüstet.



Die zweite Frachtfähre ARATIKA; hier bei der Werftprobefahrt, weist große Unterschiede zur ARAHANGA auf. Foto: Werftfoto

Aber leider brachte auch der Einsatz der ARAHANGA keine wirkliche Verbesserung. In der Zeit, die zwischen Planung und Ablieferung der Frachtfähre verstrichen war, stiegen die Transportzahlen sowohl von PKW/LKW als auch von Schienenfahrzeugen weiterhin so stark an, daß bereits 1973 eine weitere Frachtfähre in Auftrag gegeben werden mußte.

Eine weitere Frachtfähre bringt Entlastung

Dieses Schiff lief am 8. November 1973 bei der französischen Werft Dubigeon-Normandie in Nantes unter dem Namen ARATIKA vom Stapel. Die Bauphase verlief bei diesem Schiff ohne Komplikationen, sodaß die Ablieferung planmäßig am 10. April 1974 stattfinden konnte. Der Neubau hatte eine Länge von 127,7 m, eine Breite von 16,5 m, einen

Tiefgang von 4,9 m und eine Vermessung von 3879 BRT. Zwei Pielstick Dieselmotoren mit zusammen 12000 PS verliehen der ARATIKA eine Höchstgeschwindigkeit von 20,5 kn. Die Reisegeschwindigkeit lag dagegen wie bei den anderen Schiffen bei nur 17 kn.

Wenige Tage nach der Ablieferung verließ die ARATIKA Nantes in Richtung Panamakanal. Am 23. Mai, das Schiff befand sich kurz nach Passieren des amerikanischen Kontinentes bereits im Pazifik, brach im Schornstein ein Feuer aus. Obgleich die Besatzung den Brand relativ schnell unter Kontrolle bekam, waren die Schäden so groß, daß der Kapitän sich entschloß, zu deren Beseitigung nach Panama zurück zu fahren. Die Reparatur zog sich über mehr als drei Monate hin, sodaß die ARATIKA erst am 2. September 1974 in Wellington eintraf.

Bereits drei Tage später nahm sie dann den

Fährdienst über die Cook-Strait auf. Wie auch die Frachtfähre ARAHANGA, tauchte der Neubau nicht in den regulären Fahrplänen auf. Beide Schiffe fuhren, wenn Bedarf bestand oder das Eisenbahndeck voll war.

Im Gegensatz zur ARAHANGA hatte die ARATIKA jedoch kein separates Trailerdeck, sodaß LKW, sofern sie befördert werden mußten, nur auf dem Eisenbahndeck Platz fanden. Auch standen für LKW Fahrer nur 10 Passagierplätze zur Verfügung. Die ARATIKA war allerdings von Anfang an nur für den Transport von Eisenbahnwaggons vorgesehen. Auf dem Eisenbahndeck befanden sich vier Spuren mit zusammen 345 m Gleislänge, worauf im Normalfall 50 Güterwaggons transportiert werden konnten.

Fortsetzung in FERRIES 3/95

MODELLFÄHREN

1 : 1250

von Norbert Bröcher

Während die Fährsaison 1996 zur Zeit voll anläuft und etliche Flottenveränderungen und Neubauten zu neuen Fotoreisen und Fährtrips herausfordern, geht es im Modellbereich 1: 1250 da doch etwas gemächlicher zu. Im Wesentlichen erschienen die in den letzten zwei Monaten schon avisierten Modelle; richtige "Knüller" versprechen da schon einige Neuankündigungen wie STENA EXPLORER und FRANS SUELL zu werden. Für die Freunde der "Winzlinge" soll der Vollständigkeit halber erwähnt werden, daß 3 Autofähren (sie sind es tatsächlich!), keine länger als 25 m im Original, in einer Kleinauflage erschienen sind.

Tabellarische Zusammenfassung der Neuheiten bzw. angekündigter Modelle:

Geordnet sind sie nach Herstellern, angegeben jeweils:

1. Hersteller / Serienname und -nummer; 2. Modellname; 3. Baujahr und Modellzustand; 4.. Bemerkung; S = Serie mit größerer Stückzahl, gewöhnlich im Fachhandel zu finden; KS = Kleinserie, nur bei einigen Fachhändlern bzw. beim Modellbauer direkt erhältlich; MB Kleine Auflage, ausschließlich beim Modellbauer erhältlich; 5. E= tatsächlich erschienen; P/V = Planung / Vorbereitung

Carat	043	STENA FANTASIA	Z. 1992/1993	S	E
	021	MAERSK ANGLIA	1977	S	E
	048	SUPERFAST I	1995	D	P/V
CO-S	10437	ROBIN HOOD	1995	S	E
Hydra	18	QUIBERON	Z. 1984	S	E
	19	KORSØR	1883	S	E
Kla	7B	FESTOS	Z. 1994	S	E
	12	TRANSBALTICA	Z. 1995	S	P/V
	13	STENA EXPLORER	1996	S	P/V
	14	DIANA II	Z. 1994 TR-Line	S	P/V
	14a	MARE BALTICUM	Z. 1996	S	P/V
Old Salt		GLENACHUIISH	1969 / Z. 1993	KS	E
RHE jun		FÄHRE ARNIS	Z. 1995	KS	E
		F 6005 FISCHERHÜTTE	Bj. 1956 NOK	KS	E
Trave	2	FRANS SUELL	1992	S	P/V

Modellbesprechung SVEA / STENA FANTASIA

Erstmals werden in dieser **FERRIES** Ausgabe zwei Modellfähren ausführlicher vorgestellt. So kann der Leser eine genauere Vorstellung erhalten, seinerseits auf Einzelheiten, Details und Aspekte gezielter achten und gibt dem Rezensenten, der ja auch Modellbauer ist, die Möglichkeit, Erwähnenswertes hervorzuheben und die modellbauliche Arbeit entsprechend zu würdigen. Problematisch ist dies in dem Punkt, daß kein Betrachter ein Modell "objektiv" sehen kann, jede Besprechung beinhaltet deshalb zwangsläufig die persönliche Meinung des Betrachters, mag er auch als noch so fachkundig gelten. Dies sei als hilfreiche Voraussetzung zur Lektüre dieses Artikels durch die **FERRIES** Leser vorausgeschickt. Wieder einmal gilt auch hier "nobody is perfect" und der Artikel sollte beim Leser nicht in Sackgasse führen "das Modell MUSS mir gefallen und dieses DARF mir nicht gefallen!"

SVEA und STENA FANTASIA - größer kann die Verschiedenheit zweier Fähren auf den ersten Blick nicht sein. Die SVEA, konzipiert als 2. Generation der Silja Großfährenflotte, noch in der Verwandtschaft zur Vorgängerin SILVIA REGINA, von elegant schönem Design im traditionellen Silja-Look, erinnert mich an das Bild eines auf dem Wasser dahingleitendem "Weißen Schwan".

Die STENA FANTASIA hingegen läßt Eleganz oder Schönheit (Was immer es sein mag) deutlich vermissen, besticht aber durch eine markante Silhouette, die ein Verwechseln mit einem anderen Schiff

(es sei denn die Schwester FIESTA) ausschließt. Eine bullige, abgestufte Brücke, mittschiffs eine an moderne Forschungsschiffe erinnernde Kuppel und dahinter zwei seitlich angesetzte Schornsteine verleihen dem ehemaligen RoRo-Schiff einen hohen Wiedererkennungswert. So unterschiedlich beide Schiffe im Original, so sind sie es auch im Modell. Das geht über die Wiedergabe des modellbaulich notwendigen hinaus, sie unterscheiden sich auch im Stil. Zunächst jedoch zu Gemeinsamkeiten:

Beide Modelle bestechen durch sehr guten modellbaulich - handwerkliche Arbeit. Neben einer gelungenen Abbildung des Rumpflinien - auslaufender Knickspan bei SVEA, mannigfacher Rumpferweiterung und Blisteranbauten bei STENA FANTASIA zeugen die Arbeiten beider Urmodellbauer von einer hohen Fähigkeit, aus vorliegenden Plänen und Fotos ein dreidimensionales Kunstwerk zu erstellen.

Die STENA FANTASIA wurde von einer Frachtfähre zur Autofähre umgebaut. Foto: Norbert Bröcher



Neben der korrekten Wiedergabe der Proportionen des Gesamtschiffes erscheinen die Details auch entsprechend maßstäblich verkleinert - soweit es in dem Maßstab mit einem aus einer Metallegierung gegossenen Modell überhaupt möglich ist. Beide Modelle weisen einen sauberen, glatten Guß ohne Rückstände, Löcher etc. auf. Während STENA FANTASIA leicht seidenmatt gespritzt und bemalt ist, besticht SVEA durch ein sauberes Finish in Mattönen. Beides hat Vor- und Nachteile. Während der seidenmatten Anstrich das Modell "griffester" und daher weniger empfindlich für Fingerabdrücke beim Anfassen macht, so verleiht der matte Anstrich dem Modell eine größere Darstellungsprägnanz in Kleinteilen und an Kanten - entsprechendes Geschick bei der Bemalung vorausgesetzt. Optisch sehr gut wirken die Schornsteine beider Modelle. Die Johnson-Marke ist sehr gut getroffen, wie auch der Sealink-Schornstein der in der hohen Form das Modell nur hebt. Beide haben eine korrekte Rumpfbeschriftung mit entsprechenden Abreibern; hier hätte der Silja-Line Schriftzug eine Idee höher ausfallen können. Sauber auch die Helikoptermarkierung am Oberdeck der SVEA. Nach soviel Gemeinsamkeiten beider Modelle nun zu dem markanten Unterschied im Stil. Ohne Zweifel gehören sie in die Spitzenklasse der im Modellbau möglichen Darstellung. Nicht genug, daß die Miniaturen durch Detailgenauigkeit bestechen, nein, hier ist auch noch eins "draufgesetzt" worden. Bei

STENA FANTASIA fällt darüber hinaus auf, daß das Modell mit einer Reeling versehen ist. Die wesentlichen Decksanten im Aufbaubereich sind mit einem winzigen Drahtgeflecht bestückt. Abgesehen davon, daß eine genaue maßstäbliche Darstellung einer drei- oder vierzügigen Reeling weltmeisterliche Modellbaufähigkeiten und Zeit "ohne Ende" voraussetzen, kann ein solcher Versuch immer nur als Annäherung an das Original gesehen werden. Zweifellos sauber verarbeitet und bemalt, was schon eine Kunst an sich ist, mag sie für viele Sammler als das Nonplusultra in diesem Maßstab gelten. Für das Auge jedenfalls bietet diese Reeling einen zusätzlichen Leckerbissen. Hier stellt sich aber auch die Frage, was modellbaulich abgebildet werden soll und was nicht. Mir persönlich erscheint es als der zweifelhafte Versuch ein schon hervorragendes Modell zusätzlich aufwerten zu wollen. Im Vergleich zur STENA FANTASIA kommt die SVEA ohne diese Attitüden aus, einmal abgesehen von einer zusätzlichen Darstellung der Sonnenwindschutzvorrichtung im Mittschiffsbereich aus Plastik. Im Gegensatz zur grazilen, leicht verspielt wirkenden STENA FANTASIA wirkt die SVEA als Modell auf mich "zwingender", wie "aus einem Guß". So unterschiedlich beide Modelle auch sind, eines haben sie abschließend wieder gemeinsam; beide stehen in meiner Sammlung und ich erfreue mich an ihrem Anblick, sooft ich sie auch nur betrachte....



Eine klassische Autofähre, die SVEA in ihrer ersten Anstrichsversion.

Foto: Norbert Bröcher

HORTEN- MOSS UNTER NEUER REGIE

von Jürgen Stein

Am 1. Januar 1996 ging der Betrieb der Route Horten- Moss über den Oslofjord auf den neuen Betreiber Bastø- Fosen A/S, Trondheim über. Mit diesem Satz begann eine Kurzmeldung in FERRIES Heft 1/96, die hier noch einmal näher beleuchtet werden soll.

Nachdem sich die Gokstad A/S Ende 1995 mit ihren beiden Autofähren VESTFOLD und ØSTFOLD aus dem Liniendienst zwischen Moss und Horten zurückgezogen hatte und die in Trondheim ansässige Reederei Fosen Trafikkselskap A/S diese Route übernahm, sollte alles sehr planmäßig verlaufen.

Von der Elcana Maritime Inc. (Star Cruise Sendivian Berhad), Panama wurde schon im Oktober 1995 die SUBIC ADVENTURE angekauft. Ebenso erfolgte im gleichen Monat der Ankauf der FJÄRDVÄGEN, die bis zu diesem Tag in Fahrt für die finnische Rederi AB Lillgaard, Mariehamn stand. Beide Schiffe wurden am 23. 12. 1995 bei der norwegischen Werft Drammen Skipsreparasjon in Drammen zum Umbau eingedockt. Die SUBIC ADVENTURE wurde in EINAR TAMBARSKJELVE, die FJÄRDVÄGEN in HOLGER STJERN umbenannt. Die geplanten Umbauarbeiten sollten am 12. Januar 1996 abgeschlossen sein.

In der Zeit vom 1. Januar bis zum 12. Januar verblieben weiterhin die beiden Autofähren VESTFOLD und ØSTFOLD auf der Verbindung zwischen Horten und Moss, jetzt als Charterschiffe der Bastø-Fosen A/S, Trondheim.

Auf Grund der schlechten Wetterlage in Norwegen verzögerte sich die Ablieferung der EINAR TAMBARSKJELVE und HOLGER STJERN um mehrere Wochen. Der strenge Winter in Norwegen brachte die Umbauarbeiten an beiden Schiffen zum Stehen. Auch die, zwangsläufig, notwendigen Umbauarbeiten an den beiden

Mit dem Einsatz der TRONDHEIM wurden im Januar 1996 die ersten Schwierigkeiten überbrückt.

Foto: Finn R. Hansen



Fähranlegern in Moss und Horten konnten nicht planmäßig durchgeführt werden. Erstmals geriet die Bastø- Fosen A/S, Trondheim unter Zeitdruck. Der Chartervertrag der beiden Gokstadfähren lief aus, die beiden Ankäufe lagen noch immer bei der Reparaturwerft in Drammen. So mußte zwangsläufig improvisiert werden.

Erster Schritt war es, ein Schiff der eigenen Flotte abzuziehen, um den Liniendienst über den Oslofjord aufrecht zu erhalten. So wurde zunächst die TRONDHEIM (Baujahr 1992, 3450 BRT, 96,95 m Länge, 155 PKW) von ihrer Stammroute Flakk- Rørvik im Trondheimfjord abgezogen.

Ein weiterer Schritt war die Eincharterung der MELDERSKIN (Baujahr 1985 als HERDLA, 1974 BRT, 89,85 m Länge, 140 PKW) der Hardanger Sunnhordlandske D/S, Bergen, die zu dieser Zeit im norwegischen Steinestø auflag. Mit diesen Maßnahmen sollten die ersten Schwierigkeiten überbrückt werden. Die TRONDHEIM verließ am 10. Januar 1996 ihren Heimathafen Trondheim, die

MELDERSKIN einen Tag später ihren Aufliegeplatz in Steinestø Richtung Oslofjord, den sie beide am 12. 1. 1996 erreichten. Beide Autofähren wurden zunächst für zwei Tage nur als Passagierfähren auf der Route zwischen Moss und Horten eingesetzt. Der Transport von Kraftfahrzeugen war nicht möglich, da erst am 14. Januar die beiden Anleger in Moss und Horten fertiggestellt werden konnten.

Schon wenige Tage später traten weitere Komplikationen auf. Auf Grund der schlechten Wetterlage mußte die MELDERSKIN zwischenzeitlich den Liniendienst einstellen. Durch starken Eisgang wurden die Propeller der Hardangerfähre stark in Mitleidenschaft gezogen. Folge war eine kurze Werftliegezeit. Nach Schadensbehebung kehrte die MELDERSKIN noch einmal auf die Route zwischen Horten und Moss zurück, den sie dann bis zum 6. 2. 1996 bediente. Einen Tag zuvor wurden die Umbauarbeiten an der EINAR TAMBARSKJELVE in Drammen abgeschlossen, die anschließend die MELDERSKIN im Liniendienst ablöste. Am 15. Februar 1996 konnte auch die HOLGER STJERN, nach erfolgten Umbauarbeiten, die Drammen Reparasjon verlassen und den planmäßigen Liniendienst zwischen Moss und Horten aufnehmen. Die beiden Übergangsfähren traten wieder ihre Heimreise an. Die MELDERSKIN wurde wieder aufgelegt, die TRONDHEIM kehrte auf ihren Liniendienst zwischen Flakk und Rørvik zurück.

Bis zur Indienststellung der beiden Neubauten (Ablieferung 1997) bedient die HOLGER STJERN neben der EINAR TAMBARSKJELVE den Liniendienst zwischen Horten und Moss. Foto:

Lars Helge Isdahl



Deutsches Schiffahrtsmuseum



Schiffahrtsgeschichte zum Anfassen in Bremerhaven

Wer gerät nicht ins Träumen und Schwärmen beim Anblick eines schönen Schiffes, und es muß gar nicht einmal ein dicker Pott sein. Die Faszination Schiff ist wohl auch die Erklärung dafür, warum vom Deutschen Schiffahrtsmuseum (DSM) in Bremerhaven eine geradezu magische Anziehungskraft auf Besucher von nah und fern ausgeht. In Verbindung mit dem schwimmenden Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER, das nur einen Steinwurf entfernt im Alten Hafen liegt, nimmt es unter Norddeutschlands Museen unangefochten die Spitzenposition als Besuchermagnet ein.



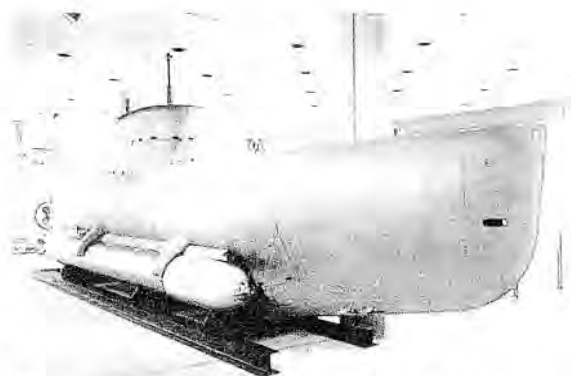
Rekonstruktion des ältesten Bootes der Welt

Die Besucher erleben im Museumsgebäude zwischen Weserdeich und Altem Hafen Schiffahrtsgeschichte pur zum Anfassen. Da keimt bei manchem Fernweh angesichts der vielen prächtigen Schiffsmodelle, der stimmungsvollen Bilder von der Seefahrt und der See, der Vielfalt an sehenswerten maritimen Objekten in der Schausammlung. Das größte Exponat ist vorläufig nur im Halbdunkel zu betrachten: Die zwischen 1962 und 1965 bei Bremen geborgene und in

den Jahren danach rekonstruierte und zusammengesetzte Hanse-Kogge von 1380 muß noch bis zum Jahre 1999 ein Vollbad in einer Konservierungsflüssigkeit nehmen.

Um so stärker ziehen unter freiem Himmel die Museumsschiffe im Alten Hafen die Blicke auf sich. Diese farbenprächtige Flotte mit der Bark SEUTE DEERN als Flaggschiff gehört längst zum Stadtbild wie das Kolosseum zu Rom. Vor allem in den Sommer- und Ferienmonaten schiebt sich ein schier nicht enden wollender Touristenstrom an den Schiffen vorbei, die selbstverständlich wie die beiden Museen zur Besichtigung offenstehen.

Sie können das Museum aber auch als Tagungsort nutzen. Der Vortragssaal (185 Plätze) und das Sitzungszimmer im 3. Stock mit Blick auf die Weser (26 Plätze) eignen sich für kleine und größere Konferenzen. Die Bewirtung erfolgt über unsere Cafeteria. Führungen von

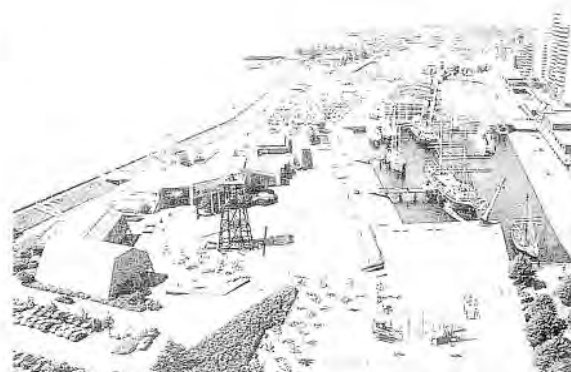


U-Boot: der SEEHUND des Deutschen Schiffahrtsmuseums

Gruppen durch das Museum sind nach Voranmeldung jederzeit möglich.

Noch ein Tip: Im Laderaum der SEUTEN DEERN befindet sich ein uriges, sehr gemütliches Restaurant mit Fisch- und Seemannsgerichten auf der Speisekarte.

Deutsches Schiffahrtsmuseum
Van-Ronzelen-Straße
27568 Bremerhaven
Telefon 04 71 / 4 82 07-0
Fax 04 71 / 4 82 07-55



Freigelände

DAS LANGE WARTEN HAT SICH GELOHNT

DIE NEUE GOTLAND

von Andreas Wörteler

Das Pfingst-Wochenende 1996 war leider sehr verregnet, so daß auch die Fototour, die Christian Eckardt und ich unternahmen, nicht alle Erwartungen erfüllte. Als letzten Hafen auf unserer Tour entlang der französischen Kanalküste steuerten wir Dunkerque an. Dann irgendwo mußte ja die STENA LONDONER (am 10.04.96 aus Stena Charter entlassen und an ihrer französischen Eigner zurückgegeben) aufgelegt sein!

Groß Jubel brach aus, bei der ARNO Werft lag die neue GOTLAND. Nachdem wir die RoPax Fähre fotografiert hatten, wollten wir noch versuchen, an Bord zu gelangen. Dieses gelang auch ohne Probleme und Kapitän Nielsen lud uns herzlich ein. Nach einem netten Gespräch in der Mannschaftsmesse, führte er uns auf "seinem" Schiff umher. Das Restaurant und die Bar sind sehr gemütlich und modern eingerichtet, die Kabinen im Vergleich zu anderen Schiffen sehr gemütlich. Die GOTLAND besitzt drei LKW-Decks mit insgesamt 2.400 Lademetern. Da die Arbeiten in vollem Gang waren, scherzte Kapitän Nielsen: "Es sieht aus, als wolle die Werft das Schiff abwracken!"

Dabei hatte es so lange gedauert bis das Schiff fertiggestellt war. Die Rederi AB Gotland bestellte das Schiff 1990, mit der Option für weitere Schwestern, bei der PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari Persero Werft in Indonesien für Lieferung im Jahr 1992! Dieses Schiff war wohl eine Nummer zu groß, es war der erste Neubau der Werft. Alleine der Stapellauf dauerte 32 Tage. Der Neubau lag dabei auf Schienen geführten Blöcken und einer dieser Blöcke sprang bei dem Stapellauf aus den Schienen und der Rumpf wurde dadurch schwer beschädigt. Durch Kapitän Nielsen



Die GOTLAND liegt zu Abschlußarbeiten in Dunkerque. Foto: Andreas Wörteler

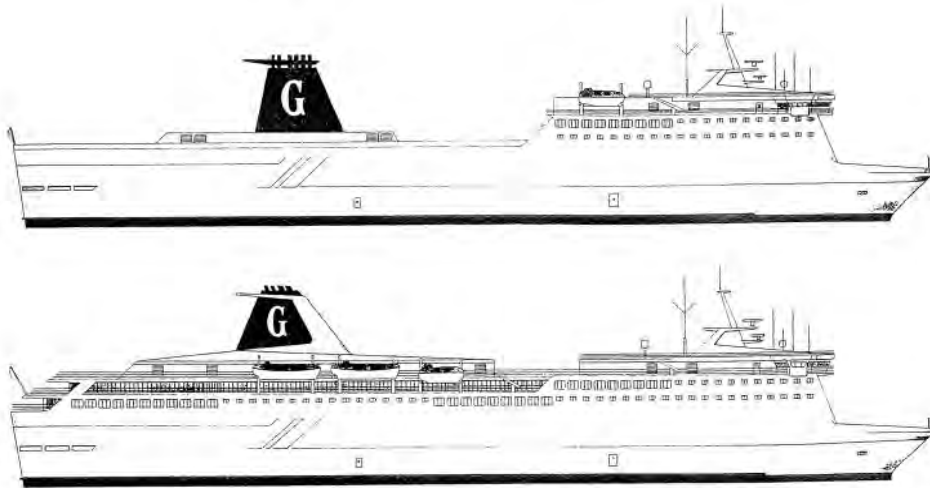
wurde der Werft aber trotzdem gute Qualität bescheinigt. Allerdings mußte die Montage der Feinheiten bei der Endausrüstung durch die Zulieferfirmen erfolgen, da die Werft noch keine Erfahrungen auf diesen Gebieten besitzt. Das äußerlich sehr schöne Schiff wurde von dem bekannten dänischen Designer Knud E. Hansen mit sehr viel Liebe zum Details entworfen. Man beachte allein den Signalmast!

Nach der Ablieferung am 19. April 1996

fuhr die GOTLAND direkt nach Dunkerque, wo sie am 20. Mai 1996 eintraf. Dort werden jetzt noch Abschlußarbeiten erfolgen, die ca. drei Wochen dauern. Das letzte große Problem, sind die Lüfter für die LKW-Decks. Diese vibrieren stark und werden zusätzlich isoliert. Über das zukünftige Einsatzgebiet des Schiff konnte man uns noch nicht viel sagen. Es war geplant, den Neubau an Seawind Line (Silja) zu verchartern, dieses kam aber nicht zustande. Die Besatzung bestand bei unserem Besuch aus drei Offizieren der Rederi AB Gotland, die restliche Besatzung ist bei Silja Line angestellt. Eine eigene Fährlinie betreibt die Rederi AB Gotland zur Zeit nicht, aber man hat sich für die Konzession für den Schweden - Gotlandverkehr beworben. Diese wird ab 1.1.96 neu vergeben. Beworben haben sich außer der Rederi AB Gotland auch Nordström & Thulin, die diese Fährverbindungen seit 10 Jahren betreiben. Auch Stena Line und die dänische DSB wollten an der Ausschreibungen teilnehmen, haben sich mittlerweile jedoch wieder zurückgezogen.



Der formschöne Schornstein der GOTLAND. Foto: Christian Eckardt



Die GOTLAND (oben) könnte ohne große Probleme zur Fähre umgebaut werden.

Zeichnung: Rederi AB Gotland

Technische Daten:

Tonnage	: 25.996 GT
	7.798 NT
Tragfähigkeit	: 6.124 tdw
Länge ü.a.	: 168,15 m
Breite	: 28,30 m
Tiefgang	: 6,60 m
Lademeter	: 2.400
Passagiere	: 225
Kabinen	: 94
Betten	: 188
Maschinen	: Vier 6-Zyl. Sulzer Diesel
Leistung	: 17.280 kW
Geschwindigkeit	: 20,5 Knoten

FERRIES AKTUELL

TT-LINE'S NEUE DELPHIN

Am 4. April startete der TT-Line - Katamaran DELPHIN von Fremantle in Australien nach Deutschland. Die fast 20000 Kilometer lange Strecke wurde in acht Abschnitte aufgeteilt. Von Australien ging es am 4.04. nach Cilacap auf Java (2810 km). Dann fuhr die TT-Fähre nach Colombo (Sri Lanka), was rund 100 Stunden dauerte (3720 km). Hier erwartete die TT-Fähre eine Revolte vor Sri Lanka. Die dritte Teilstrecke führte das Fährschiff nach Djibouti (4080 km). Noch am gleichen Tag der Ankunft legte der TT-Clipper nach Suez ab (2390 km). Darauf folgte der Suezkanal, der mit einer Höchstgeschwindigkeit von acht Knoten durchfahren werden darf, d. h. dieser 180 km lange Abschnitt nahm recht viel Zeit in Anspruch. Von Port Said fuhr die DELPHIN weiter nach Malta (1740 km), schließlich nach Gibraltar (1820 km). Von dort aus bewältigte der Katamaran das vorletzte Stück nach Brunsbüttel am NOK (2930 km). Nach der Durchfahrt des Kanals dockte der TT-Clipper in Rendsburg bei HDW-Nobiskrug zu restlichen Werftarbeiten. Am 10. Mai fand dann die Taufe in Trelleborg statt, während zwei Tage später über 10000 Gäste in Rostock den sogenannten Open-Ship-Tag nutzten, um das Schiff kennenzulernen. Pünktlich zum angestrebten Termin hat die DELPHIN am 13. Mai 1996 um 16.30 Uhr ihren regulären Dienst ab Trelleborg aufgenommen, die erste Abfahrt von Rostock fand um 20.00 Uhr statt.

TT-Line bezeichnet den Katamaran als einen Schritt in ein neues Produktfeld und in die Schnellschifftechnologie. Viele Lösungen der Operation seien Flugzeugen und Flughäfen abgeschaut, jedoch würde ein Schiff wesentlich mehr Entfaltungsmöglichkeiten bieten als Flugzeuge.

Carsten Watsack



TT-Line hofft mit der DELPHIN gegen die Neubauten von DFO/Sweferry die Nase vorn zu haben. Foto: Klaus Hauke



Die DELPHIN fährt mit schwedischer Besatzung und Heimathafen Nassau. Foto: Olaf Richter

Technische Daten:

Bauwerft	: Austal Ships, Australien
Bau-Nr.	: 46
Länge ü. a.	: 82,30 m
Breite	: 23,00 m
Tiefgang	: 2,50 m
Vermessung	: 5541 BRZ
Antrieb	: 4 Waterjets KaMeWa, 4x6000 kW von MTU
Geschwindigkeit	: 36 Knoten
Passagiere	: 600
Besatzung	: 24
Kapazität	: 175 PKW oder 4 Busse + 124 PKW oder 10 Busse + 34 PKW

ENDE DER SCHNAPSRAALLYE ?

Während für viele der 1. Mai ein Feiertag ist, war der 1. Mai 1996 für viele Finnen ein Trauertag. Ab diesem Datum dürfen aus Nicht-EG-Ländern alkoholische Getränke nicht mehr eingeführt werden, wenn der Aufenthalt im Ausland nicht länger als 20 Stunden dauert. Hintergrund dieser Maßnahme ist der zweistellige Umsatzrückgang des staatlichen Alkoholvertriebes aufgrund der extrem billigen Produkte, die in Rußland und Estland erhältlich sind (1/10 des finnischen Preises). Offiziell wird die Maßnahme mit dem Schutz der Bevölkerung begründet.

Für die Finnen bedeutet dieses, daß die Tagestouren nach Tallinn - die sogenannte Schnapsrallye - uninteressanter wird. Obwohl die Fähren vor dem 1. Mai wochenlang restlos ausgebucht waren, rechnen die Fährgesellschaften nicht mehr mit sehr guten Zuwachsraten, wie in den vergangenen Jahren. Dennoch, die Tagestouren werden auch weiterhin gebucht werden, da es ja nicht verboten ist, mit bereits getrunkenem Alkohol einzureisen.

Bernd Crause

ESTONIA - WEITERE UNTERSUCHUNGEN ?

Das von den Angehörigen von ESTONIA-Opfern und auch der Untersuchungskommission der Meyer-Werft einhellig abgelehnte Vorhaben, das Wrack der am 28. September 1994 gesunkenen ESTONIA abzudecken und zuzubetonieren, ist vorerst zurückgestellt worden. Wie verlautete, hat Schwedens Verkehrsministerin Uusmann das Projekt mit der Begründung gestoppt, daß noch nicht sicher sei, daß damit eventuell Beweismittel mit zubetoniert werden könnten. Die Schuldfrage ist mehr als eineinhalb Jahren nach dem Unglück noch immer nicht geklärt. Nicht vom Stopp betroffen sind Arbeiten zur Stabilisierung des Untergrundes, bei der rund 10.000 t Gestein rund um das Schiff verteilt werden. Das Abpumpen von rund 500 t Öl aus dem Rumpf der in ca. 80 m Tiefe liegenden Fähre dürfte inzwischen abgeschlossen sein.

Marko Stampehl

MERCANDIA AUF HELSINGBORG - HELSINGØR

Die dänische Reederei Mercandia hat vom dänischen Staat die Genehmigung erhalten, parallel zu ScandLines den Fährverkehr zwischen Helsingør und Helsingborg aufzunehmen. Als Zeitpunkt WAR der 1.6.96 im Gespräch. Die Reederei hat hierzu bereits die Superflex-Fähren MERCANDIA I und MEFCANDIA IV vorgesehen. Während in Helsingør die Frage des Fährbettes bereits geklärt ist, steht Mercandia noch in Verhandlungen mit dem Hafen von Helsingborg.

Marko Stampehl

ANNA KARENINA

Wie bereits in **FERRIES** 1/96 angekündigt befindet sich Baltic Shipping Co. in starken finanziellen Schwierigkeiten. Am 22. März 1996 endete die Charter der ANNA KARENINA und das Schiff ging zurück an den Eigentümer Fred. Olsen, Oslo. Die Charter scheiterte hauptsächlich an dem fehlenden Geld für die dringend notwendige Dockung. Am 23.03.96 kam das Schiff bei Blohm + Voss in Hamburg an, wo es am 27.03.96 in ANNA K. umbenannt wurde. Das vormals in St. Petersburg beheimatete Schiff ist nun in Limassol registriert. Ab 4.4.96 wurde die ANNA KARENINA durch die KONSTANTIN SIMONOV (9.885 GT/Bj. 1982) auf der St. Petersburg - Kiel Strecke ersetzt. Dieses

Seite 30 **FERRIES** 2/96

Schiff fuhr allerdings nur bis zum 18. Mai 1996 bevor es in den Kreuzfahrtdienst wechselte.

Michael Brinkmann / Frank Lose



Die ANNA K., ganz in weiß im April 1996 in Hamburg bei Blohm+Voss. Foto: Michael Brinkmann

DRITTES SCHIFF FÜR LISCO

Seit dem 21.4.96 fährt die PALANGA (4.788 GT/ Bj. 1979) ex MONTE STELLO-96 für die Lithuanian Shipping Co., Klaipeda zwischen Klaipeda und dem Kieler Ostuferhafen. Das von Soc. Nouvelle des Ateliers et Chantiers du Havre, Le Havre für CMN gebaute Schiff wurde zunächst im Frankreich-Korsika Verkehr eingesetzt, ehe es am 1.1.94 auf einer Fahrt von Marseille nach Porto Vecchio vor der Insel Barrettini auf Grund lief, die Beschädigungen war so stark, daß es zum Totalverlust erklärt wurde. Nach umfangreichen Renovierungsarbeiten fährt sie nun zusammen mit den ehemaligen Eisenbahnfähren VILNIUS (21.800 GT/Bj. 1987) und KLAIPEDA (22.404 GT/Bj. 1987) nach Kiel.

Frank Lose



Die PALANGA fährt von Kiel nach Klaipeda.

Foto: Ulrich Streich

GRENAA - HUNDESTED IN KONKURS

Am 10. März 1996 stellte die Reederei den Fährdienst ein. Die beiden Schiffe KATTEGAT und der noch nicht abgelieferte Neubau DJURSLAND gehören der norwegischen Starmarine Shipping A/S und waren (bzw. sollten) an Driftsselskabet Grenaa-Hundested verchartert. Auf Grund der finanziellen Probleme der Reederei boten die Eigentümer beide Schiffe zum Verkauf an. Die KATTEGAT wurde von DSB Rederi übernommen und soll ab Frühjahr als BERLIN EXPRESS zwischen Gedser und Rostock eingesetzt werden. Die DJURSLAND wurde an P&O European Ferries verchartert und wird als JETLINER in der irischen See eingesetzt. (siehe unten)

Frank Lose



Die KATTEGAT bei Anlegeversuchen in Rostock.

Foto: Roland Bentin

LIMHAMN - DRAGØR IN 15 MINUTEN

Bei Austal Ferries in Henderson, Australien hat SweFerry einen Katamaran mit Kapazität für 600 Passagiere und 175 PKW bestellt. Das Schwesterschiff des TT-Liners DELPHIN soll die Überfahrt von Schweden nach Dänemark in 15 Minuten schaffen, wohl kaum Zeit genug, um den Duty-Free Shop zu besuchen. Das im Herbst in Dienst gehende Schiff soll die Fährschiffe HAMLET und OFELIA ersetzen.

Frank Lose

STENA LINE - NEUE STRECKE

Ab Anfang Juni 1996 fährt die schwedische Reederei Stena Line vom dänischen Hirtshals nach Kristiansand in Norwegen. Eingesetzt wird das von der italienischen Fincantieri Werft gebaute Monohull PEGASUS I, der neue Stena Name stand bei Redaktionsschluss nach nicht fest. Das für Ocean Bridge Investment gebaute Schiff, wurde zunächst für 12 Monate gechartert, Stena hält aber eine Option zur Verlängerung der Charter. Das unter italienischer Flagge fahrende Schiff ist 94,5 Meter lang und 3.780 GT groß. Mit einer Geschwindigkeit von 36 Knoten kann das Schiff 600 Passagiere und 173 PKW befördern.

Frank Lose

LARVIK - MOSS - FREDERIKSHAVN

Sofort nachdem die STENA NORDICA ihre letzte Fahrt zwischen Frederikshavn und Moss am 14. April 1996 durchführte, änderte Larvik Line per 16. April den Fahrplan: Die PETER WESSEL läuft nun in der Nebensaison auf der Fahrt von Larvik nach Frederikshavn zusätzlich Moss an.

Frank Lose

DSB REDERI A/S KAUFT EUROPA LINIEN

Die dänische DSB Rederi A/S hat im Mai die zum schwedischen Reedereikonzern MGA Shipping A/B gehörenden Europa Linien A/S übernommen. DSB Rederi A/S erwarben mit dem Kauf der dänischen Reederei, auch die von ihr zwischen dem dänischen Gedser auf der Insel Falster und dem Rostocker Überseehafen eingesetzten Fährschiffe ROSTOCK LINK und FALSTER LINK. Eingesetzt werden sollen die Schiffe zusammen mit der BERLIN EXPRESS (ex KATTEGAT) für die neu gegründete DSB Rederi Europa Linien A/S.

Bislang wurden die Routen Gedser-Rostock bzw. Warnemünde von der DSB mit der KNUDSHOVED, der DFO mit der WARNE-MÜNDE (wurde wie in **Ferries** 1/96 gemeldet nach Italien ver-

kauft) und den Europa Linien mit der ROSTOCK LINK und der nur in der Sommersaison eingesetzten FALSTER LINK bedient. Die Reederei Driftsselskabet Grenaa-Hundested A/S hatte, nachdem sie erst am 12. Juni vergangenen Jahres den Neubau KATTEGAT in Dienst gestellt hatte, im März 1996 wegen bestehender Zahlungsschwierigkeiten den Fährdienst eingestellt. Die KNUDSHOVED (6.811 GT/Bj. 1962) der DSB wechselt auf den Großen Belt.

Dirk Jankowsky



Die ROSTOCK LINK hat seit letztem Sommer eine Rumpfaufschrift. Foto: Marko Stampehl

EUROSEABRIDGE MIT ZWEITEM SCHIFF VON TRAVEMÜNDE NACH ST. PETERSBURG

Seit Juni wird im Euroseabridge Fährdienst neben der Reederei-eigenen GLEICHBERG ein zweites Schiff zwischen Travemünde und St. Petersburg eingesetzt. Die bisherige Abfahrtsfrequenz konnte somit von einer wöchentlichen Abfahrt in jede Richtung auf zwei Abfahrten verdoppelt werden. Zum Einsatz kommt nunmehr die unter norwegischer Flagge laufende, 125,25 m lange und 19,70 m breite SWAN HUNTER ex KORSNÄS LINK-94, die in PARCHIM umbenannt wird.

Das 1993 von der Werft Titovo Brodgradliste in Split gelieferte Schiff ist mit 8157 GRT/2447 NRT vermessen und verfügt über 1068 m Aufstellspur für LKW auf drei Ladedecks, wobei die Zufahrt vom Haupt- zum Unter- und Wetterdeck nicht über Fährstühle, sondern über interne Rampen erfolgt. Auf weiteren Euroseabridge Strecken verkehren das Schwesterschiff der GLEICHBERG, die 1983 gebaute AUERSBERG zwischen Rostock und Liepaja, sowie die nach Ihrer Rückkehr aus dem Dienst für das Bundesministerium für Verteidigung, zwischen Travemünde und Klaipeda verkehrende PETERBURG.

Dirk Jankowsky

VERÄNDERUNGEN BEI MOLS LINIEN

Bei den im innerdänischen Verkehr tätigen Mols Linien hat die erste Phase des Neubauprogramms, bei dem die komplette bisherige Schiffsflotte ersetzt werden soll, begonnen. Am 1. Mai hat das erste kombinierte Fracht/Passagierfährschiff, die neue MAREN MOLS den Liniendienst zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft aufgenommen und die Passagier- Frachtfähre MIE MOLS abgelöst. Dieses Schiff wurde an noch unbekannte indonesische Eigner verkauft und in BSP 2 umbenannt. Sie soll künftig einen Fährdienst zwischen Sumatra und Java bedienen. Die MIE MOLS machte ihre letzte Fahrt am 30. April 1996. Die beiden 1975 gebauten Schwesterschiffe MAREN MOLS und METTE MOLS wurden bereits im März in MAREN MO und METTE MO umbenannt, um ihre bisherigen Namen für die beiden Neubauten

„freizumachen“. Die MAREN MO wurde inzwischen an die spanische Reederei Armas verkauft und soll im Inselverkehr der Kanaren ihr neues Betätigungsfeld finden. Im Laufe des Monats Juni sollte sie an ihre neuen Eigentümer übergeben werden. Über den Verkauf des Schwesterschiffes METTE MO war leider momentan noch nichts zu erfahren. Die neuen METTE MOLS soll noch in diesem Jahr in Dienst gestellt werden und wird ebenfalls ihre Vorgängerin ablösen. Desweiteren wird Mitte Juni die erste von zwei Auto/Passagierkatamaranen, die neue MIE MOLS in Dienst gestellt, das Schwesterschiff MAI MOLS wird noch im Sommer folgen. In einer der nächsten Ausgaben werden wir noch näher auf die beiden neuen Schiffe MAREN und METTE MOLS sowie die beiden neuen Katamarane MIE und MAI MOLS eingehen.

Dirk Jankowsky



Die MAREN MO wurde umbenannt, um den Namen für einen Neubau frei zu machen. Foto: Dirk Jankowsky



Die BSP 2 ex MIE MOLS bereitet sich in Fredericia auf die weite Fahrt nach Indonesien vor. Foto: Ulrich Streich

DFDS TRANSPORT CHARTERT VOMERO

Ab 13. April setzte der dänische DFDS-Konzern zwischen Esbjerg und Harwich das in Panama registrierte, ehemalige deutsche Ro/Ro-Frachtschiff VOMERO ex AQUILA-90, ex SEA ROAD-89, ex AQUILA-89, ex EHRENFELS-88, ex NAHOST PIONIER-79, ex IPSWICH PIONEER II-76, ex AQUILA-73 ein. Die zuvor hier verkehrende DANA HAFNIA wurde aus dem Dienst genommen. Im Juni wird die VOMERO ihrerseits durch den DFDS-Neubau DANA FUTURA abgelöst, der bei der italienischen Werft Cantieri Navale Visentini in Rovigo entsteht.

Dirk Jankowsky

DFO BESTELLT NEUBAUTEN IN DEN NIEDERLANDEN

Die Deutsche Fährgesellschaft Ostsee (DFO) hat nun endlich, nach

dem dies schon lange kein Geheimnis mehr war, auch offiziell zwei Doppelendfährschiffe, die auf der Vogelfluglinie zwischen Puttgarden und Rödby zum Einsatz kommen sollen, bei der niederländischen Werft Van der Giessen de Nord, in Krimpen bestellt. Das Auftragsvolumen soll sich auf etwa 200 Mio. DM für beide Schiffe belaufen. Ablieferungstermin soll der Juli bzw. September 1997 sein. Bereits einige Monate zuvor hatte der dänische Partner der DFO auf der Vogelfluglinie, die DSB zwei Doppelendfährschiffe bei der Ørskov Stålskibsverft in Frederikshavn in Auftrag gegeben. Die neuen, von der DFO geordneten Einheiten, sollen jeweils 136 Meter lang und 25 Meter breit sein. Maximal 900 Passagiere sowie auf dem Hauptdeck 170 Pkw oder 40 Lkw oder aber alternativ zwei IC3-Züge der dänischen Staatsbahn, sollen befördert werden können. Auf dem darüber liegenden Autodeck finden außerdem weitere 135 Personenwagen Platz.

Großer Vorteil der neuen Fährschiffsgeneration gegenüber der heutigen Tonnage besteht darin, daß in Zukunft das zeitaufwendige Drehmanöver vor den Häfen entfällt.

Die Überfahrtzeit soll sich somit auf nur noch 45 Minuten verkürzen. Neben der Investition in neue Schiffe plant die Reederei außerdem, den Fährhafen Puttgarden zu modernisieren, sowie die Fährbetten der neuen Schiffsgeneration anzupassen. Hierfür sollen weitere 35 Mio. DM investiert werden. Die heutigen, auf der Vogelfluglinie eingesetzten Schiffe werden im kommenden Jahr vollständig ersetzt.

Dirk Jankowsky

WINSTON CHURCHILL - EIN TOTALVERLUST ?

Während das Schiff im dänischen Esbjerg auf seine neue Sommerstrecke Ijmuiden - Kristiansand vorbereitet wurde, brach am 10. April 1996 ein Brand im Hilfsmaschinenraum aus, der großen Schaden anrichtete. Auf Grund seines hohen Alters und geringen Wertes wurde das 1967 gebaute Schiff von der Versicherung zum Totalverlust erklärt.

Frank Lose

TOR LINE BESTELLT NEUBAUTEN

Bei der italienischen Fincantieri Werft hat die dem dänischen DFDS Konzern zugehörige Tor Line zwei Ro/Ro Frachter bestellt. Das erste Schiff soll im April 1998, das zweite im Juni 1998 geliefert werden. Die 23 Knoten schnellen Schiffe haben bei einer Tragfähigkeit von 8.700 Tonnen eine Länge von 198 Metern. Tor Line verkehrt zur Zeit von Göteborg nach Immingham und Gent. Außerdem betreibt die Reederei einen Dienst zwischen Immingham und Rotterdam.

Frank Lose

MS NORDKAPP - NEUES SCHIFF DER HURTIGRUTE

Am 2.4.96 ging die NORDKAPP der Ofotens og Versteraalens Dampskibsselskap in Narvik auf ihre erste Reise im Rahmen der norwegischen Hurtigrute. 11 Schiffe befahren die Strecke entlang der norwegischen Küste von Bergen nach Kirkenes und zurück im täglichen Abstand. Die NORDKAPP wurde auf der Kværner Kleven Werft in Ulsteinvik (Norwegen) gebaut. Sie ist der erste von drei an norwegische Werften vergebene Neubauten, die weitestgehend identisch mit den auf der Volkswerft Stralsund 1993/1994 gebauten Schiffen sind. Das Schwesterschiff POLARLYS wurde am 18. März 1996 von Ulsteinvik Verft A/S, Ulsteinvik an Troms Fylkes Dampskibsselskap, Tromsø abgelie-

fert. Das dritte Schiff folgt im Frühjahr 1997. Nach der Indienststellung der Neubauten werden von den traditionellen Schiffen nur noch die LOFOTEN (Bj. 1964) und die HARALD JARL (Bj. 1960) im Einsatz sein.

Wilhelm Langes



Die NORDKAPP als "südgehende" Hurtigroute in Trondheim am 12.4.1996. Foto: Wilhelm Langes

CONDOR 10 AN STENA LINE

Nicht wie im letzten Heft spekuliert an Viking Line, sondern an Stena Line geht der Katamaran CONDOR 10.

Eingesetzt werden soll das Schiff ab 18. Mai 1996 zwischen Fishguard und Rosslare in der irischen See, bevor es im Herbst wieder an NZ-Rail geht und in Neuseeland zwischen Wellington und Picton eingesetzt wird. Die ursprünglich von Stena zwischen Fishguard und Rosslare eingesetzte STENA LYNX fährt seit dem 13. April 1996 zwischen Newhaven und Dieppe. Auf dieser Strecke fährt sie zusammen mit der STENA PARISIEN und dem gehärteten RoRo-Schiff MARINE EVANGELINE.

Frank Lose

CONDOR 12 IM EINSATZ

Nachdem sie am 24.02.96 bei International Catamarans in Hobart/Australien vom Stapel gelaufen war, sollte die CONDOR 12 vor Ostern zwischen Weymouth und den Kanalinseln Jersey und Guernsey eingesetzt werden. Die Ablieferung verzögerte sich jedoch und der 81,5 Meter lange Katamaran, der 700 Passagiere und 180 PKW befördern kann ging erst Mitte April in Dienst.

Frank Lose



Die CONDOR 12 im Mai 1996 in Weymouth. Foto: Frank Lose

WIGHTLINK IM NEUEN OUTFIT

Nachdem Seacontainer bereits im Mai 1995 Wightlink an die Investmentfirma CINVen Ltd. verkauft hatte, änderte sich nun, ab Anfang 1996 auch das Aussehen der Schiffe. Die bunten Signalflaggen auf dem Rumpf mußten dem neuen Reederei-Logo Platz machen. Wightlink betreiben Fährverbindungen auf den Strecken Portsmouth-Fishbourne, Portsmouth-Ryde und Lymington-Yarmouth.

Frank Lose



Die ST FAITH (2.983 GT/Bj. 1990) fährt für Wightlink zwischen Portsmouth und Fishbourne auf der Isle of Wight.

Foto: Frank Lose

P&O + Irish Ferries

P&O European Ferries und Irish Ferries gaben im Februar 1996 bekannt eine Fahrplangemeinschaft bilden zu wollen. Man kann nun mit den Tickets beider Gesellschaften auf allen Strecken fahren. Irish Ferries fährt mit der ISLE OF INNISFREE zwischen Holyhead und Dun Laoghaire und mit der ISLE OF INISHMORE zwischen Rosslare und Pembroke Dock. P&O fährt zwischen dem schottischen Cairnryan und Larne in Nordirland. Dort werden seit Februar mit der PRIDE OF AILSA, PRIDE OF RATHLIN, EUROPEAN TRADER und EUROPEAN ENDEAVOUR vier Schiff eingesetzt. Ab 10. Juni 1996 fährt für P&O auch das Monohull JETLINER, welches ursprünglich als DJURSLAND für Grenaa-Hundested Linien gebaut wurde. Die JETLINER bietet dann mit einer Überfahrtszeit von 1 Stunde die kürzeste Strecke über die Irische See. Die PRIDE OF AILSA scheidet dann aus diesem Fährdienst aus.

Frank Lose



Die PRIDE OF RATHLIN fährt im Sommer zusammen mit der JETLINER zwischen Cairnryan und Larne.

Foto: Frank Lose

SEATRUCK FERRIES

Die neue Reederei Seatruck Ferries plant ab April/Mai 1996 einen Fährdienst zwischen Heysham in Mittelengland und Warrenpoint in Nordirland zu eröffnen. Zu Einsatz sollen zwei Ro/Ro-Fähren mit einer Kapazität für jeweils 60 LKW-Trailer kommen. Bis Oktober 1995 befuhr Merchant Ferries mit drei Fährschiffen die Heysham - Warrenpoint Strecke, dann wechselte man auf den Heysham - Dublin Dienst.

Frank Lose

CENARGO BESTELLT NEUBAUTEN

Bei Astilleros Espanoles in Sevilla hat Cenargo zwei Ro/Ro Frachter mit einer Kapazität von 2.000 Lademetern und Platz für 260 Passagiere bestellt. Beide Schiffe sollen Anfang 1998 abgeliefert werden. Cenargo betreibt mit seinen Tochtergesellschaften Merchant Ferries eine Fährverbindung zwischen Heysham und Dublin, und mit Ferrimaroc zwischen dem spanischen Almeria und Nador in Marokko. Auf welcher Strecke die Neubauten eingesetzt werden sollen ist noch nicht bekannt.

Frank Lose

SEACONTAINERS ÜBERNEHMEN ISLE OF MAN STEAM PACKET CO.

Mit 58% hat nun die auf den Bahamas ansässige Firma Seacontainers die Mehrheit an der Isle of Man Steam Packet Co. übernommen. Als erstes will der neue Eigentümer eine Umstrukturierung der aus drei Schiffen, der KING ORRY, PEVERIL und LADY OF MANN bestehenden Flotte vornehmen. Man plant ein neues RoPax-Schiff einzusetzen, welches KING ORRY und PEVERIL ersetzen soll. Außerdem plant man zwei, speziell auf die Irische See zugeschnittene High-Speed Fähren einzusetzen.

Frank Lose

NEUBAU FÜR MINOAN LINES

Die griechische Minoan Lines hat für ihre Hauptroute Ancona - Patras einen Neubau bei der norwegischen Werft Fosen bestellt. Dabei handelt es sich um eine modifizierte Version der Aretousa, die bei der gleichen Werft 1995 für Minoan gebaut wurde. Obwohl der Neubau mit 200 m um 23 m länger als die ARETOUSA sein wird, bleiben die Kapazitäten mit 1500 Passagiere und 900 Pkw's gleich. Erhöht wird lediglich die Anzahl an Betten, die bei

der Aretousa mit 500 etwas gering ausgefallen sind. Der Baupreis des Schiffes wird offiziell mit 116 Mill. US-Dollar angegeben. Wie bei allen bisher bei Fosen gebauten Ro-Pax-Fähren wurde der Bau des Rumpfes an die in Landskrona (Schweden) ansässige Werft Bruces weitervergeben. Lediglich die Ausstattung erfolgt bei der Fosen Werft direkt. Das 26 Knoten schnelle Schiff soll Ende 1997 fertiggestellt sein.

Bernd Crause



Die NGV ASCO läutet das Highspeed-Zeitalter für SNCM ein. Foto: SNCM

NEUE SCHIFFE FÜR SNCM FERRYTERRANEE

Mit dem Fährschiff NAPOLEON BONAPARTE und der Schnellfähre NGV ASCO sowie einem weiteren Monohull bringt die französische Reederei ihre Tonnage auf den neusten Stand. SNCM Ferryterranee fährt von Frankreich und Italien hauptsächlich nach Korsika, aber auch nach Sardinien, Algerien und Tunesien.

Das erste Schiff, die NGV ASCO (NGV = NAVIRES A GRAND VITESSE), gebaut von Leroux et Lotz in St. Malo fährt seit dem 20. April 1996 zwischen Nizza, Calvi und Bastia. Mit einer Geschwindigkeit von 40 Knoten kann das 102 Meter lange Monohull 500 Passagiere und 148 PKW befördern. Ein Schwesterschiff soll im Sommer geliefert werden.

Mit der konventionellen Fähre NAPOLEON BONAPARTE halten auch "Cruise Ferries" Einzug bei SNCM. Das rund 43.500 GT große und 172 m lange Schiff kann in 557 Kabinen 2.544 Passagiere und 700 PKW befördern. Mit einer Dienstgeschwindigkeit von 23,8 Knoten wird die NAPOLEON BONAPARTE seit dem 24. April 1996 zwischen Marseille und Ajaccio auf Korsika eingesetzt. Die oberen vier Decks bieten den Passagieren auf einer Fläche von 9.000 qm mit fast 2.000 qm großen Fenstern, vier verschiedene Restaurants, Einkaufsarkaden,



So soll der Minonan Neubau aussehen. Zeichnung: Bernd Crause

Konferenzzentrum, Diskotheken und ein zweigeschossigen Festsaal mit Platz für 660 Passagiere.

Frank Lose



Mit der NAPOLEON BONAPARTE ziehen die Cruise Ferries auch ins Mittelmeer ein. Foto: SNCM

AIGAION :

Das seit Ende 1993 in Griechenland aufgelegte Fährschiff AIGAION (2795 GT) ist am 19. Februar 1996, nach Ausbruch eines Feuers an Bord, vor dem Hafen von Piräus gesunken.

Die AIGAION war 1958 für die belgische Reederei Regie voor Maritiem Transport (RTM) als ARTEVELDE für den Fährdienst zwischen Oostende und Dover gebaut worden. Dort verkehrte sie bis 1976 und wurde im selben Jahr an die griechische Reederei Agapitos Bros. in Piräus verkauft. Sie bediente von dort an als AIGAION über all die Jahre hinweg äußerst zuverlässig mehrere Routen von Piräus zu verschiedenen griechischen Inseln.

1992, nachdem familiäre Unstimmigkeiten zur Teilung des Familienunternehmens Agapitos Bros. in zwei unabhängige Reedereien führten, wurde die AIGAION für Agapitos Express Ferries registriert, blieb aber vorerst weiter in ihrem alten Fahrtgebiet im Einsatz.

Da im innergriechischen Verkehr nur Fährschiffe unter griechischer Flagge, die dazu noch nicht älter als 35 Jahre sein dürfen, zugelassen sind, kam Ende 1993 das „Aus“ für den Oldtimer. Obgleich das Schiff noch in sehr gutem Zustand war, wurde die AIGAION in den Reparaturbetrieben von Keratsini aufgelegt (an die Stelle der AIGAION trat ab Frühjahr 1994 die EXPRESS SANTORINI ex. CHARTRES -93, 4.590 GT/Bj. 1972 in den Fährdienst ab Piräus ein). Anfang 1995 wechselte die AIGAION noch einmal ihren Anliegeplatz und lag fortan in der Bucht von Eleusis vor Anker.

Im Sommer 1996 sollte die AIGAION wieder in den aktiven Dienst zurückkehren, diesmal als Tageskreuzfahrer von Kreta aus. Dazu verlegte die AIGAION zur Überholung in die Werft nach Keratsini, wo dann am 19.2.1996 das Feuer an Bord ausbrach. Das Schiff wurde sofort aus dem Hafen geschleppt und vor dem Hafen von Piräus bei einer kleinen Insel in seichtem Wasser auf Grund gesetzt. Dort brannte die AIGAION aus und kenterte im Laufe des Tages.

Frank Heine



Die AIGAION im Juli 1994 aufgelegt in Keratsini, wo dann am 19.2.96 der verhängnisvolle Brand ausbrach.

Foto Frank Heine

CARALIS:

Mit 371 Passagieren und 69 Mann Besatzung an Bord ist das italienische Fährschiff CARALIS (11315 GT) am 14. März 1996 in der Nähe des sardinischen Hafens Cagliari auf Grund gelaufen.

Bei guter Sicht und nur leichtem Wind strandete das Schiff etwa eine Stunde nach der Abfahrt aus Cagliari auf dem Weg nach Civitavecchia vor der kleinen, unbewohnten Insel Serpentaria. Erst am nächsten Tag konnten die 440 an Bord befindlichen Personen unverletzt von einem italienischen Kriegsschiff an Bord genommen werden. Die CARALIS wurde am 16. März mit Hilfe von sechs Schleppern wieder freigezogen. Eine anschließende Dockung zeigte, daß das Schiff keine ernsthaften Beschädigungen davongetragen hat.

Die 148 m lange CARALIS entstand 1988 aus dem Tirrenia Ro-Ro Frachter STAFFETTA LIGURE (6914 GT, Bj.1979).

Frank Heine



Die CARALIS im Juli 1992 einlaufend Civitavecchia.

Foto Frank Heine

INTERNATIONAL SHIPPING PARTNERS

Die in Miami ansässige Reederei International Shipping Partners vercharterte ihre beiden Fährschiffe REGAL VOYAGER ex CANDI-95 ex SCANDINAVIAN STAR-90 ex ISLAND FIESTA-84 ex STENA BALTICA-84 ex MASSALIA-84 (12547 GT, Bj. 1971) und BEAUPORT ex REINE MATHILDE-91 ex PRINCE OF BRITTANY-89 ex PRINCE OF FUNDY-78 (5465 GT, Bj. 1970) für diesen Sommer wieder an dieselben Reedereien wie letztes Jahr.

Die REGAL VOYAGER geht erneut in Charter für Comarit auf der Route Tanger - Port Vendres und die BEAUPORT an Comanav für den Saisonfährdienst Sete - Nador (siehe auch **FERRIES** 3/95, Seite 28 und 29). Beide Schiffe waren den Winter über in dem italienischen Hafen La Spezia aufgelegt.

Frank Heine

KREUZFAHRTSCHIFFE - KURZ BELICHTET

CLUB ROYALE

Das wohl luxuriöseste ehemalige „Butterschiff“ an Deutschlands Ostseeküste, die ehemalige BALTIC JET ist als CLUB ROYALE in der Karibik einem Hurricane zum Opfer gefallen.

Die BALTIC JET (1528 BRT) wurde am 15.6.1985 von der Hegemann Rolandwerft in Bremen an die Reederei Böttcher MS „Baltic Jet“ KG in Neustadt abgeliefert. Mit einer Länge von 71,5 m, einer Breite von 11,5 m und einem Tiefgang von 2,7 m war das Schiff für 900 Passagiere zugelassen. Eingesetzt wurde die BALTIC JET auf der Route zwischen Neustadt/Holstein und Rödby Havn als Tageskreuzfahrer. Nachdem die Reederei 1988 in Zahlungsschwierigkeiten geriet und schließlich Konkurs anmelden mußte, wurde die BALTIC JET an die Baltic Sea Schifffahrts & Verwaltungs GmbH, Bremen verkauft, die das Schiff in Bremen zum Kreuzfahrtschiff für 870 Tagespassagiere umbauen ließ. Eine geplante Verlängerung fand allerdings nicht statt.

1989 wurde die BALTIC JET an International Shipping Partners, Nassau verkauft, für deren Tochtergesellschaft Sealane Bahamas Ltd. als EUROPA JET registriert und fortan für Kreuzfahrten in der Karibik eingesetzt.

Am 31. Juli 1985 verließ das Schiff, das erst wenige Wochen zuvor, jetzt als Kasinoschiff, in CLUB ROYALE umbenannt wurde, den Hafen von Palm Beach, um sich vor dem herannahenden Hurricane „Erin“ in Sicherheit zu bringen. Doch der Wirbelsturm änderte seine vorausberechnete Richtung und erreichte die CLUB ROYALE am 2. August 90 Seemeilen nordöstlich von Cape Canaveral. Das nur für die Küstenfahrt bis maximal 20 sm zugelassene Schiff konnte den schweren Seen nicht standhalten und versank mit drei Mann, der insgesamt mit 12 Personen an Bord befindlichen Besatzung.

Frank Heine

RADIOSA zum Abbruch verkauft

Das ehemalige Chandris Kreuzfahrtschiff RADIOSA ist, nachdem es die letzten 16 Jahre fast nur noch aufgelegt verbrachte, im Spätsommer 1995 in Perama verschrottet worden. Die RADIOSA wurde am 11. November 1947 von der berühmten Wm. Denny Werft in Dumbarton, Glasgow ursprünglich als Frachtschiff WINCHESTER an Southern Railway Co. (später British Railways Board) abgeliefert. Die WINCHESTER war mit 1149 BRT vermessen und für 12 Passagiere zugelassen. Eingesetzt wurde sie hauptsächlich zwischen Southampton (später Weymouth) und den Channel Islands, bis sie schließlich im April 1971 als GRIDA verkauft wurde. Bereits einen Monat später erfolgte der Verkauf an die Chandris Tochtergesellschaft Hellenic Finance SA sowie die Umbenennung in EXETER. Kurz darauf wurde das Schiff nach Piräus verlegt, wo der Umbau zum Kreuzfahrtschiff für 650 Deckspassagiere (jetzt 1545 BRT) erfolgte.

Als RADIOSA kam sie für Kreuzfahrten von Rhodos aus zum Einsatz, bis sie zur Sommersaison 1978 schließlich an die Französische Riviera verlegt wurde. Bereits ein Jahr später wurde die RADIOSA an die in Piräus ansässige Radiosa Cruises verkauft, die das Schiff kurzzeitig für Tageskreuzfahrten vom Yachthafen Marina Flisvos in Paleon Phaliron (Athen) aus einsetzte. Wenig später wurde das Schiff hier aufgelegt.

1985 kam die RADIOSA noch einmal für kurze Zeit von Kreta aus zum Einsatz, wurde aber im selben Jahr wieder aufgelegt, diesmal in Perama. Da das Schiff in unmittelbarer Nähe zu den damals noch zahlreichen Abwrackwerften lag, munkelte man

schon einige Male von einer bereits stattgefundenen Verschrottung. Doch die Abwrackwerften stellten bis 1988 nach und nach die Arbeiten ein, die RADIOSA blieb jedoch an ihrem alten Platz liegen. Seit 1993 sind einige der privat betriebenen „Schrottplätze“ wieder in Betrieb. Bei einem dieser Familienbetriebe fand die RADIOSA nun nach 48 Jahren ihr Ende.

Frank Heine



Die BALTIC JET 1987 in Neustadt. Foto: Frank Heine

KLOSTER SCHLIESST ROYAL CRUISE LINE

Mitte Januar gab Kloster Cruise bekannt, die Tochtergesellschaft Royal Cruise Lines zu schließen. Die sich schon längerer Zeit in Schwierigkeiten befindliche Reederei Kloster konnte sich die zur Zeit nur Verluste schreibende Tochter nicht mehr leisten. RCL begann 1974 mit der GOLDEN ODYSSEY, kaufte dann 1981 von Home Lines die DORIC und setzte sie als ROYAL ODYSSEY ein. 1988 kam mit der CROWN ODYSSEY ein Neubau von der Papenburger Meyer hinzu, die ROYAL ODYSSEY wurde anschließend an Regency Cruises als REGENT SUN verkauft. 1989 wurde die Reederei von Kloster übernommen, mit zwei ehemaligen Royal Cruise Line Schiffen, die als STAR ODYSSEY und ROYAL ODYSSEY eingesetzt wurden, vergrößert. Die als zu klein angesehene GOLDEN ODYSSEY wurde als ASTRA II verkauft und fährt zur Zeit in Neckermann Charter. Dann begannen die finanziellen Schwierigkeiten beim Mutterkonzern. Zunächst wurden die verbleibenden Royal Cruise Schiffe ROYAL VIKING QUEEN (an RCL) und die ROYAL VIKING SUN (an Cunard) verkauft. Doch die Schwierigkeiten gingen weiter. Am 30.3.96 wurde die CROWN ODYSSEY an Norwegian Cruise Lines als NORWEGIAN CROWN übergeben, die ROYAL ODYSSEY ging im Mai 1996 ebenfalls an NCL, die STAR ODYSSEY wird ab 1. Oktober 1996 von Fred. Olsen als BOLERO eingesetzt und die QUEEN ODYSSEY ex ROYAL VIKING QUEEN wird am 22. Juli 1996 als SEABOURN LEGEND an Seabourn verkauft.

Frank Lose



Die NORWEGIAN CROWN am 31.3.1996 in Fort Lauderdale. Foto: Oliver Sesemann

DFV Intern

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

Zusammenarbeit angestrebt

Der DFV will mit der "Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft OSTSEE e. V." eine näher zusammenarbeiten. Ziel der Zusammenarbeit ist der Austausch beider Vereinsblätter, **FERRIES** und "Nordlicht". Der DFV hat sich bereits für eine Zusammenarbeit entschieden, während der Vorstand der "Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft OSTSEE e. V." dem Vorhaben noch zustimmen muß. Zustande gekommen ist dieser Schritt durch Initiative von Vorstandsmitgliedern beider Vereine.

Die "Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e. V." gibt neben ihrer Zeitschrift "Nordlicht" Sonderausgaben jenes Blattes heraus. Mehr dazu in den kommenden Ausgaben von **FERRIES**. Kontakt über: Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e. V., Rostock, Schwaaner Landstraße 162; 18059 Rostock. Tel./Fax 0381/40 037 86.

Das 100. DFV- Mitglied

Fast überschnell überschritten die Mitgliederzahlen des DFV im Frühjahr die "magische" Marke von 100. Unser 100. Mitglied ist Gerhard Behrens aus Hamburg, eine Tatsache, die er wahrscheinlich erst jetzt beim Lesen dieser Zeilen erfährt, denn eingetreten ist er bereits im März. Der Vorstand des DFV gratuliert und wünscht weiterhin viel Spaß beim Hobby "Fährschiffahrt". Dieses ist allerdings noch nicht alles, der DFV spendiert Herrn Behrens den Mitgliedsbeitrag für 1997.

Bei dieser Gelegenheit fragt man sich, wer wohl das 200. Mitglied sein wird?!

DFV- Mitgliederreise nach Göteborg

Interessante Fotos brachte die diesjährig erste DFV- Reise. Mit Stena ging es von Kiel nach Göteborg. Zwar war der Kreis recht klein, doch dafür um so überschaubarer. Geknippst werden konnte, was das Zeug hält. So konnten wir nicht nur die neuen Stena-Außenanstriche bewundern. David Dreßen und Gunnar Menzer



Die RADIOSA ist das ehemalige Sealink Frachtschiff WINCHESTER. Foto: Frank Heine

verbanden ihren Göteborg- Aufenthalt mit einer Schiffstour nach Frederikshavn und erweiterten damit die Tour nach Dänemark, während der Rest in Göteborg verblieb um das seltene Glück zu haben, das Ausdocken der nagelneuen MAREN MOLS zu bewundern (und fotografisch festzuhalten). Ein Teil der Gruppe besuchte schließlich noch das Schiffahrtsmuseum, ehe es abends wieder hieß: Leinen los Kurs Kiel.

Als neue Mitglieder begrüßen wir im DFV:

Ralf Baumanns, Gerhard Behrens, Ernst- Günter Dahl, Rudolf Damm, Deutsche Seereederei Touristik GmbH, Ton Grootenboer, Finn R. Hansen, Wolfgang Herwick, Carl Johan Jargenius, Sven Kragl, Jörn Laue, Hans Mornout, Martijn Nobel, Uwe Nußbaum, Manfred Ostendorf, Matti Pietikäinen, Wolfgang Strohschänk, Søren Thorsøe

Den Verein verlassen haben:

Helmut Wogner, Andreas Dölling

Der Fehlerteufel schlich sich in den letzten Heften bei folgenden Namen ein:

Bernd Hippler, Dietger Uwe Kähler

ERRATA und Ergänzungen :

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

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

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

Heft 1/96

Seite 28 : Das Foto zeigt die ILICH, aufgelegt im Dezember 1995.

Seite 33 : Ventouris : In finanziellen Schwierigkeiten steckt nur Ventouris Sea Lines. Aufgelegt sind folgende Schiffe : ARTEMIS, GEORGIOS EXPRESS, APOLLO EXPRESS 1, APOLLO EXPRESS 2 und PANAGIA TINOU 2. Von der griechischen Nationalbank wurden die APOLLO EXPRESS 2 und die PANAGIA TINOU 2 zur Zwangsversteigerung ausgeschrieben. Weitere Informationen folgen in der nächsten Ausgabe.

Seite 34 : PRINCESS MARGUERITE : der geplante Umbau zum Hotelschiff und die vorgesehene Umbenennung finden nun doch nicht statt, das Schiff steht zum Verkauf.

Seite 38 : Natürlich hieß die im Dezember 1995 von COMAB angekaufte BAJA DE TODOS OS SANTOS vorher MERCANDIA II und nicht MERCANDIAN II (siehe auch **FERRIES** 1/96 Seite 34).

FERRIES AKTUELL - KURSWECHSEL

Zusammengestellt von Dirk Jankowsky und Frank Lose

Name	von		an	Neuer Name	Bemerkung
<u>FÄHREN</u>					
ANNA KARENINA	Baltic Shipping	C	Rigorous Shipping	ANNA K.	Charterende
BEAUPORT	Inter. Ship. Part.	C	Comanv		Sete-Nador
CONDOR 10	Holyman	C	Stena Line		Newhaven-Dieppe
DAME M	Marlines	C	Cotunav		Genua/Neapel/Marseille/Tunis
DJURSLAND	Mjellem&Karlsen	C	P&O European Ferries	JETLINER	Cairnryan-Larne
JIMY	Petra Navigation	C	Rainbow Lines	ARTEMIS I	Bari-Durres-Igoumentisa
KATTEGAT	Grenaa-Hundested	V	DSB Rederi	BERLIN EXPRESS	Rostock-Gedser
KRITI	ANEK	V	Agapitos Ferries	SUPERNAIAS	Piräus-Griechische Inseln
LUNDEBORG	Dannebrog	V	DSB Rederi	TRANEKAER	Korsør-Lohals
LUCINDA	Endeavour S C	V		CALYPSO II	ex GUSTAV VASA
MAREN MOLS	Mols Linien	N		MAREN MO	
METTE MOLS	Mols Linien	N		METTE MO	
MIE MOLS	Mols Linien	V	Indonesien	BSP 2	
REGAL VOYAGER	Inter. Ship. Part.	C	Comarit		Tanger-Port Vendres
SAM-SON	Samso Linien	V	Marine Services		Madagaskar
SØBJØRNERN	DS Öresund	C	Viking Line	VIKING EXPRESS III	Tallinn-Helsinki
VESTA	Caremar	V	Saremar		

RO/RO

AKADEMIK GORBUNOV	Baltic Shipping	V	Iganzio Messina	JOLLY GIALLO	Italien-Afrika
AL ZAHER IV	Baaboud	V	Dorothea Maritime	AGIOS DIONISSIOS S.	ex KERISNEL
BELARD	Isle of Man	C	Exxtor Ferries		Wintercharter
CGM ST. GEORGES	Fiero	V	-	PELAMBER	
COMMODORE CLIPPER	Goliath Shipping	C	Pandoro		Liverpool-Dublin
DANA BALTICA	DFDS	C	Norfolk Line	CLAIRE	ex WESERTAL
GODEWIND	Baase	V	Pacifica	SPIRIT OF VISION	Neuseeland
HIGHWAY	Khayat	N		FAST NAVIGATOR	
ISLA DE TENERIFE	Arcea	V	Armas	VOLCAN DE TAHICHE	Span. Festland-Balearen
JOLLY ARRANCIONE	Iganzio Messina	N		NICOLAS	Umbau zur Fähre
KAGORO	OTAL	C	Iganzio Messina	JOLLY MARONE	
MARITIME ROSE	Amtrak	N			
MEKANIK KONOVALIV	Baltic Shipping	N		MARITIME LEE	
MERCANDIAN ARROW	Mercandia	V	NYK	RORO SIAM	
MERCANDIAN CONTINENT	Mercandia	V	NYK	RO-RO SENTOSA	
MERCANDIAN GLOBE	Mercandia	V	NYK	SIRENA AZUL	
MERCURI 3	Caspian Shipping	N		AKADEMIK M. TOPCHUBASHOV	
MONTE STELLO		V	Lithuanian Shipping	PALANGA	Klaipeda-Kiel
NAN KOU	COSCO	C	Crowley Caribbean		Karibik
NEDLLOYD ROCHESTER	Nedlloyd	V	OT Africa	KINTAMPO	Nordeuropa-Westafrika
NEDLLOYD ROSARIO	Nedlloyd	V	Government of USA	CAPE KENNEDY	Truppentransporter
NEDLLOYD ROTTERDAM	Nedlloyd	V	OT Africa	KAGORO	Nordeuropa-Westafrika
NEDLLOYD ROUEN	Nedlloyd	V	Government of USA	CAPE KNOX	Truppentransporter
NORCLIFF		C	Rederi AB Sealink		Gävle-Terneuzen
PACIFIC LINK	Translink	N		VIA AMERICA	ex BORODINE
PURBECK	Sally	C	Irish Ferries		Dublin-Holyhead
SERGEY KIROV	Baltic Shipping	C	Crowley Caribbean		Karibik
STENA CLIPPER	Stena	C	Crowley Caribbean		Karibik
TUZLA	Nav Rom	C	Color Line	OCTOGON 3	Oslo-Kiel
VOLCAN DE YAIZA	Armas	V	Bayshore	CAROLIN IV	ex FIRLINGEN (DFDS)

V = Verkauf; N = Umbenennung; C = Charter



Nach der Abschlußdockung bei Cityvarvet in Göteborg verläßt die neue MAREN MOLLS, noch ohne Schornsteinmarke Schweden in Richtung Dänemark. Foto: Bernd Crause

Seit dem 20. April 1996 fährt die OCTOGON 3 ex TUZLA-96 für Color Line zwischen Kiel und Oslo. Das Schiff ist eine Schwester der DSR Ro/Ro Fähren GLEICHBERG, AUERSBERG und KAHLEBERG. Foto: Frank Lose





Die ARANUI wurde von NZ-Railways zwischen Wellington und Picton eingesetzt. Foto: Sammlung Steffen Weirauch
Die STENA FELICITY verläßt nach ihrem Werftaufenthalt am 31. März 1996 Bremerhaven.
Foto: Norbert Rebs

