

FERRIES

Das Fährschiffmagazin

DM 9,80
SFR 9,- / ÖS 80,- / HFL 13,-

2/97

6. Jahrgang
Juni 1997

Die Zeitschrift des Deutschen Fährschiffsvereins e.V.

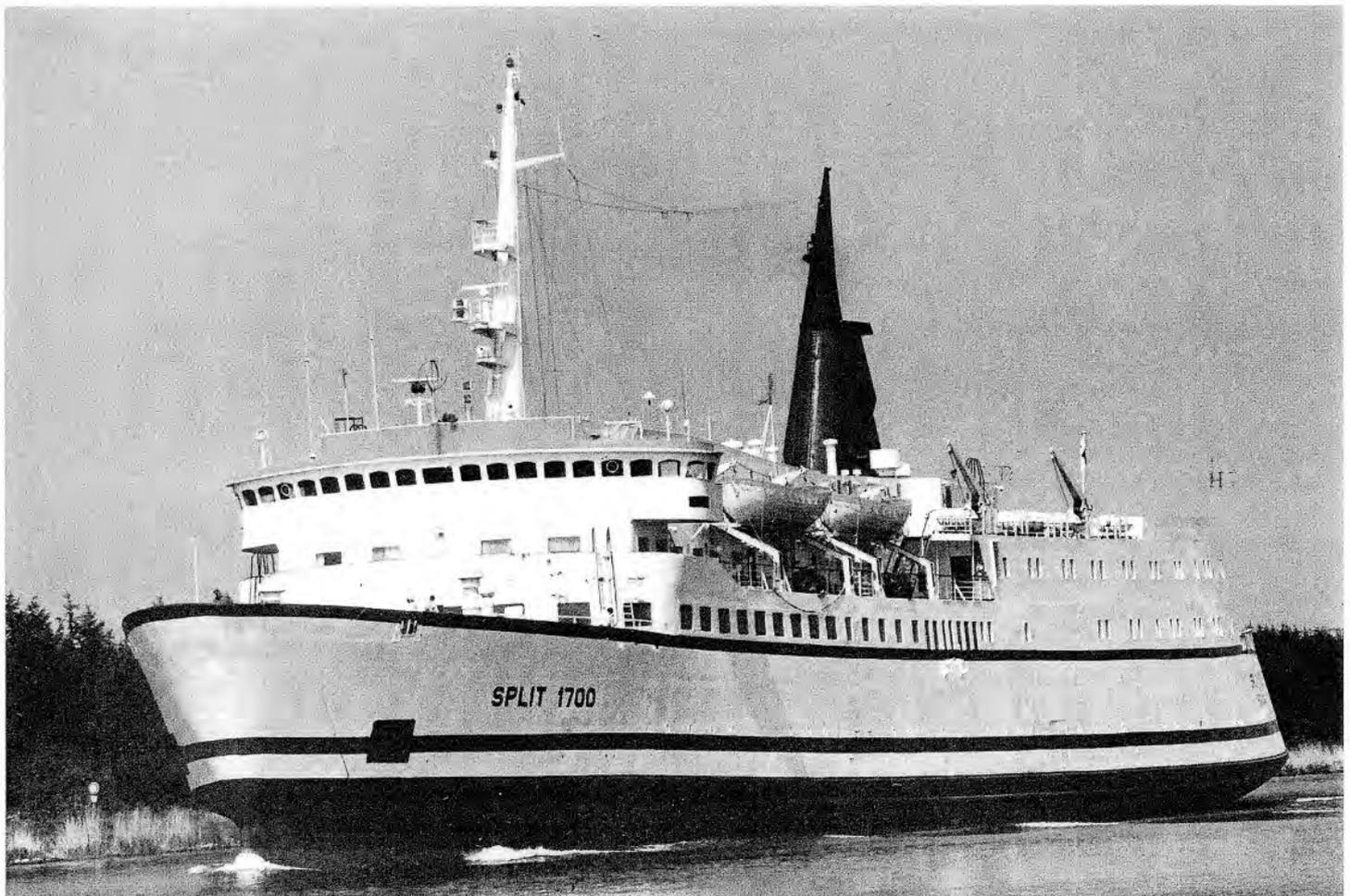


Abschied von der **THEODOR HEUSS**

Mols Linien - Die Schiffslebensläufe Teil I
VIKING III - Seit 32 Jahren in Norwegen registriert
20 Jahre FINNJET
Neues bei Polferries



Auf ihren Überführungsfahrten passieren zwei ehemalige skandinavische Fährschiffe den Nord-Ostsee-Kanal. Oben die ehemalige SFL-Fähre URSULA als COZUMEL II am 10. Mai 1997 auf der Fahrt von Helsingborg nach Mexico (Foto: Dirk Jankowsky) und unten das ehemalige Polferries Schiff WILANOW als SPLIT 1700 auf der Fahrt von Gdansk ins Mittelmeer am 18. Mai 1997. (Foto Dieter Streich)



Mitgliederzeitschrift des
Deutschen
Fährschiffsvereins e.V.

Erscheinungsweise :
viermal jährlich, quartalsweise

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

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

Redaktionsleiter :
Frank Lose

Layout :
Frank Lose

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

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

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

Vertrieb :
Carsten Watsack
Albertstr. 20
31241 Ilsede
Tel. 0421-2439780 (Mo-Fr)
Tel. 05172-13555 (Sa + So)

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

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

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

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

Liebe Leserinnen und Leser,

Von Pannen und Fehlschlägen...

„So so - maritimes Blau soll das also sein ?!“ ... so oder so ähnlich dürften wohl einige Leser anlässlich unserer neuen Umschlagfarbe gedacht haben. Auch wir waren wieder einmal überrascht, merkten wir doch, daß wir auch nach zwei Jahren der eigenen Erstellung von FERRIES und dem inzwischen angeeigneten Wissen über computererstellte Schriftsätze doch noch einiges dazu lernen müssen. So sind auf DOS- bzw. Macintosh-Rechnern erstellte Programme untereinander doch nicht so kompatibel wie angenommen. Das Ergebnis war der Wechsel unserer Umschlagfarbe von pink nach violett, was natürlich nicht angestrebt war. Und um nicht wieder zwei Jahre mit der falschen Farbe zu verbringen, erscheint nun erneut ein andersfarbiges Heft. Jetzt hoffentlich in einem wirklich maritimen Blau.

Wie Sie der Titelstory dieses Heftes entnehmen können, ist der Versuch des Deutschen Fährschiffsvereins e.V. und anderer interessierter Parteien, das ehemalige Bundesbahnfährrschiff THEODOR HEUSS als Museumsschiff zu erhalten, leider gescheitert.

Auch wenn es eingesehen werden muß, daß diese Entwicklung aufgrund der mit dem Erhalt des Schiffes verbunden gewesen Kosten nicht ganz überraschend war, so sei doch der Hinweis auf unser nördliches Nachbarland gestattet, wo für immerhin drei Fährn ähnlicher Größenordnung eine zumindest teilweise museale Nutzung angestrebt ist oder sich bereits gefunden hat. Nun hat Dänemark aufgrund der geographischen Bedingungen ein wesentlich ausgeprägteres Verhältnis insbesondere zur Fährschiffahrt als Deutschland, doch wenn man bedenkt, welche bedeutende Rolle Deutschland als Schifffahrtsnation einmal gespielt hat, so mag das Scheitern des Projektes THEODOR HEUSS symptomatisch für das heutige Verhältnis Deutschlands zur Schifffahrt sein. Da die Möglichkeiten eines Museums begrenzt sind und sich zahlungskräftige Sponsoren bestenfalls für "nostalgische" Segelschiffe finden, sind alle Bemühungen wahrscheinlich von vornherein zum Scheitern verurteilt gewesen. Dennoch ist es beschämend, daß der Nachwelt nicht wenigstens einige wesentliche „Artefakte“ - wie z.B. die Schiffsglocke oder ein Fahrstand von einer der beiden Brücken - erhalten und präsentiert werden können.

Frank Heine

Inhalt

Abschied von der THEODOR HEUSS	4
THEODOR HEUSS - Ein letzter Besuch	8
Veränderungen bei Polferries	9
VIKING III	10
RMT - Ein Abschied für immer	13
Die Fährverbindung zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft (Teil II)	14
Aus Tankern werden Ro-Ro Schiffe	21
Zwei neue Schiffe für Cobelfret	26
20 Jahre FINNJET	27
Auf Wiedersehen ASA- THOR und LODBROG !	29
Modellfähren 1:1250	31
Ferries Aktuell	32
Kurswechsel	38

Deutscher Fährschiffsverein e. V.

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

Titelfoto :

Die THEODOR HEUSS im
ursprünglichen Anstrich aus-
laufend Rødbyhavn.
Foto: Sammlung Jan Vinther
Christensen

Abschied von der THEODOR HEUSS



von Carsten Watsack

Vor fast genau 40 Jahren wurde in Kiel an einer neuen Fähre gebaut. Daß ausgerechnet in unseren heutigen Tagen dieses Schiff noch immer Schlagzeilen macht, liegt an der Einzigartigkeit seines langen Lebens. Man kann es als Novum innerhalb der deutschen Handelsschifffahrt bezeichnen, denn selten erreichte seinesgleichen ein derart "biblisches Alter" in absolut diensttauglichem Zustand. Und so reiht es sich in die Ahnengalerie der Seefahrt ein und erhält hier in FERRIES seine ihm zustehende Erinnerung. THEODOR HEUSS war sein Name und wir laden mit diesem Spezial ein zu einer Reise in die Vergangenheit des Eisenbahnfährrschiffes.

Der Abschied kam nicht unerwartet, für manchen dennoch überraschend schnell. Obwohl sich der DFV für den Erhalt des Schiffes als Museum ausgesprochen hatte und beim Auffinden von Sponsoren sogar gleich dreimal eine glückliche Hand bewies, erfolgte der Verkauf des alten Schiffes nach Indien zum Verschrotten. Damit endete Anfang April 1997 eine deutsch-dänische Verkehrsepoche.

1951: Schaffung eines neuen Weges nach Norden

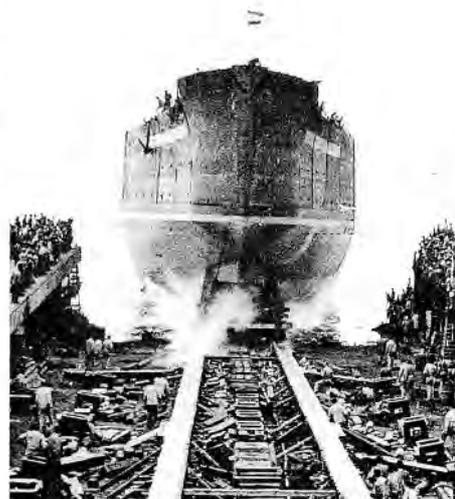
Nach dem 2. Weltkrieg waren die klassischen Fährrouuten nach Dänemark und Schweden, Warnemünde- Gedser und Saßnitz- Trelleborg, vom Westen abgeschnitten. So kam es, daß die beiden Eisenbahngesellschaften Deutsche Bundesbahn (DB) und Danske Statsbaner (DSB) prüften, ob und wie man eine wesentliche Entlastung dieses Verkehrsweges erreichen kann. Großenbrode Kai- Gedser war die vorläufige Lösung zur Optimierung der seit langem geplanten sogenannten Vogelfluglinie. Zum Einsatz kam ab 1951 erst die DANMARK (1922), später die DEUTSCHLAND (1953) und 1954 die KONG FREDERIK IX.

1955: Planung eines Doppelstockfährrschiffes

Im Herbst des Jahres 1955 gab die Bundesbahn nach Absprache mit den DSB eine weitere Fähre in Auftrag. In den Hauptparametern orientierte man sich an den Fähren DEUTSCHLAND und KONG FREDERIK IX, achtete jedoch darauf, sowohl verbesserte Kapazitäten für PKW als auch Eisenbahnwaggons zu schaffen. Doch die Abmessungen des Schiffes wurden durch die vorhandenen Fährbetten ohnehin vorgeschrieben. So ließen sich in gewissen Grenzen nur Tiefgang, Länge und Höhe verändern, wobei allerdings auch hier aufgrund der Stabilitätswerte und Völligkeitsgrade Normen eingehalten wer-

den mußten. Heraus kam am Ende eine Länge von 135,90 Metern. Man trug den in der damaligen Zeit immer länger werdenden D- Zug- und Schlafwagen Rechnung, in dem man das Schiff gegenüber DEUTSCHLAND und KONG FREDERIK IX etwa 20 Meter länger plante.

Als Bauwerft verpflichtete die DB die Kieeler Howaldtswerke, die bereits die DEUTSCHLAND gebaut hatten.



Ein seltenes Bilddokument vom Stapellauf der THEODOR HEUSS am 9. Juli 1957 in Kiel.

Foto: Sammlung Carsten Watsack

1955- 57: Baunummer 1067 entsteht

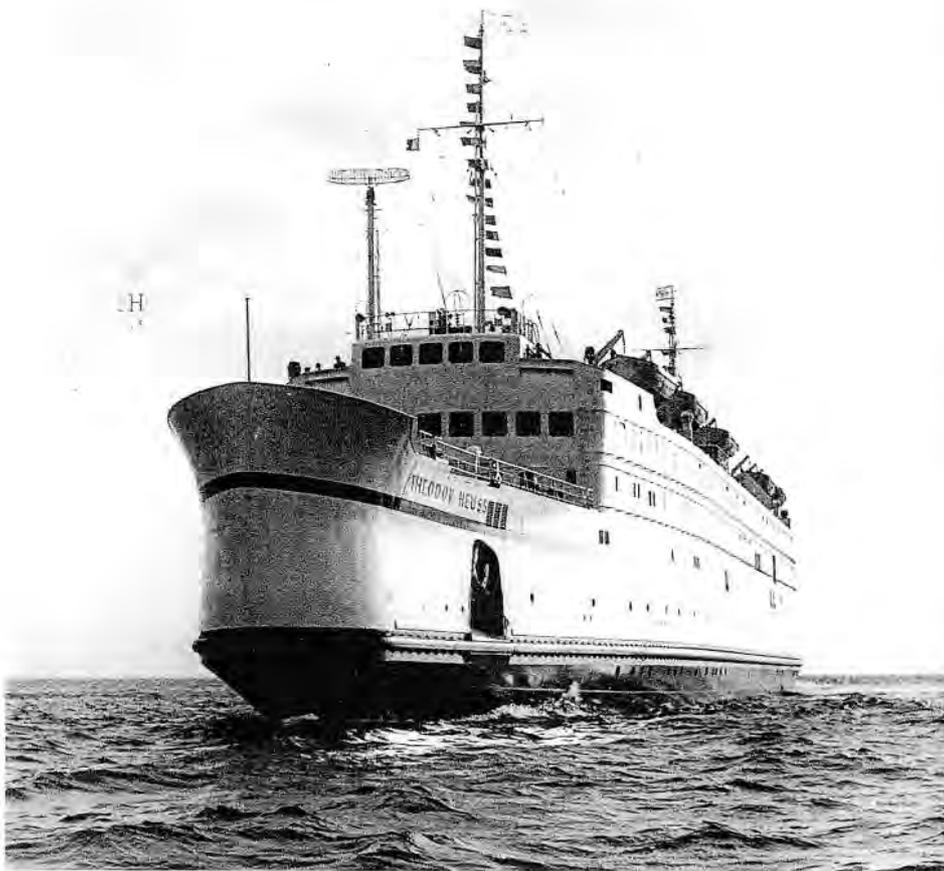
Auf Helling 5 in Kiel- Dietrichsdorf entstand also die neue Fähre. Als Baustoff für den Rumpf einschließlich des Autodecks kam Siemens- Martin- Flußstahl zur Verwendung, der darüberliegende Aufbau wurde aus einer Aluminiumlegierung gebaut. Bei der Wahl des Antriebs entschieden sich die Planer der Bundesbahn für einen Dieselelektroantrieb. Man hatte vor den Häfen nicht unbedingt kurze Rückwärtsfahrten zu bewältigen, weshalb eine Umpolung der Fahrmotoren sinnvoller war, als ein Umsteuern der Dieselmotoren. Bemerkenswert ist, daß die DB schnelllau-

fende Dieselmotoren als Generatorenantrieb wählte. Diese Maybach- Diesel der Baureihe MD 650 kamen bereits in den Triebwagen und Lokomotiven der Bundesbahn zum Einsatz. 12 Stück der mit Ladeluftkühlern ausgerüsteten Baureihe MD 655 erhielt der Neubau mit einer Gesamtleistung von 14400 PS. Acht der Motoren trieben acht Generatoren an, die wiederum den Strom für die vier Fahrmotoren lieferten, von denen je zwei auf eine Welle geschaltet waren. Als Manövriereinrichtung fand ein Voith- Schneider- Propeller (VSP) Einbau, dessen Sinn und Zweck anfangs laut Planung hauptsächlich die Ruhhaltung des Schiffes sein sollte.

Das Schiff wurde für 1500 Fahrgäste ausgelegt. Dementsprechende Einrichtungen mußten vorhanden sein. Auf zwei Fahrgastdecks (das Autodeck war ein kombiniertes PKW/ Passagierdeck) richtete man mehrere Restaurants, Salons (davon einen in der 1. Klasse sowie im vorderen Bereich ein später als Restaurant genutzter Rauchsalon), Tagesräume und - man staune - zwei Friseursalons (Damen/ Herren) ein. Außerdem erhielt die Fähre fünf Passagierkabinen mit insgesamt acht Schlafplätzen. Zwei Kaufläden sowie eine komplette Paß- und Zollabfertigung rundeten die Einrichtungen ab. 240 Mann Gesamtbesatzung in Mehrschichtsystem sollten Dienst tun, davon größtenteils Wirtschaftspersonal. 70 Mann waren für das Seemannische verantwortlich, 30 für die Technik und 15 für Bank, Paß- und Zollkontrolle.^H

1957: Taufe, Stapellauf, Indienststellung

Am 9. Juli 1957 taufte die Nichte des damaligen Bundespräsidenten Theodor Heuss, Frau Gabriele Würz, das bis dahin namenlose Schiff auf den Namen ihres Onkels- THEODOR HEUSS. Nach einem Streik der Metaller in Schleswig- Holstein wurde die HEUSS am 6. November 1957 abgeliefert und ging am 14. November 1957 auf Jungfernfahrt. Zu Gast war unter dem Kommando von Kapitän Hans- Joachim



Die neue THEODOR HEUSS auf Jungfernfahrt am 14. November 1957.

Foto: Sammlung Tom Hansen

Heinemann auch der Namensgeber. Presse sowie Rundfunk und Fernsehen berichteten ausgiebig über den neuen Stolz der Nation. Großbrode Kai- Gedser hatte also ein viertes Schiff und die Anzahl der Jahrespassagiere stieg erstmals auf über eine Million.

1963: Wechsel auf die Linie Puttgarden-Rødby F

Bis 1963 blieb die HEUSS zusammen mit den übrigen Schiffen auf der als Interimslösung geplanten Linie nach Gedser. Bereits 1955 kam man nach Gesprächen der nordischen Eisenbahnen zu dem Ergebnis, daß es unzweckmäßig wäre, weitere Neubauten für die Linie zu ordern. Der 69 Kilometer lange Weg war nach wie vor nur eine Näherung an die Optimallösung. So wurde die Vogelfluglinie mit der Fährlinie Puttgarden- Rødby Realität.

Am 12. Februar 1963 erschütterten 20 Sprengladungen die durch den starken Eiswinter zugefrorene Einfahrt in den Puttgardener Hafen. Um 10.30 Uhr lief THEODOR HEUSS unter Jubel und Applaus erstmals zum Probeanlegen in den

neugeschaffenen Hafen ein. Bauarbeiter rannten auf der Eisdecke nebenher und begrüßten die Fähre, die im Fährbett 1 festmachte.

Am 14. Mai 1963 wurde die Vogelfluglinie feierlich eröffnet. An Bord der THEODOR HEUSS kam es zum ersten Teil der Einweihung. Um 10.10 Uhr legte die HEUSS mit hohen Gästen wie Bundespräsident Heinrich Lübke, Verkehrsminister



Die THEODOR HEUSS in Großbrode Kai 1959. Gut zu erkennen sind die achteren Panoramafenster die in den siebziger Jahren verschwanden.

Foto: Sammlung Tom Hansen

Seeböhm und Ministerpräsident von Hassel zur Fahrt nach Rødby Færge ab. Mehr als 500 Gäste waren zugegen, als auf der KONG FREDERIK IX kurze Zeit später im Rahmen eines Staatsaktes mit dänischer Prominenz (u. a. König Frederik IX) die Vogelfluglinie eröffnet wurde.

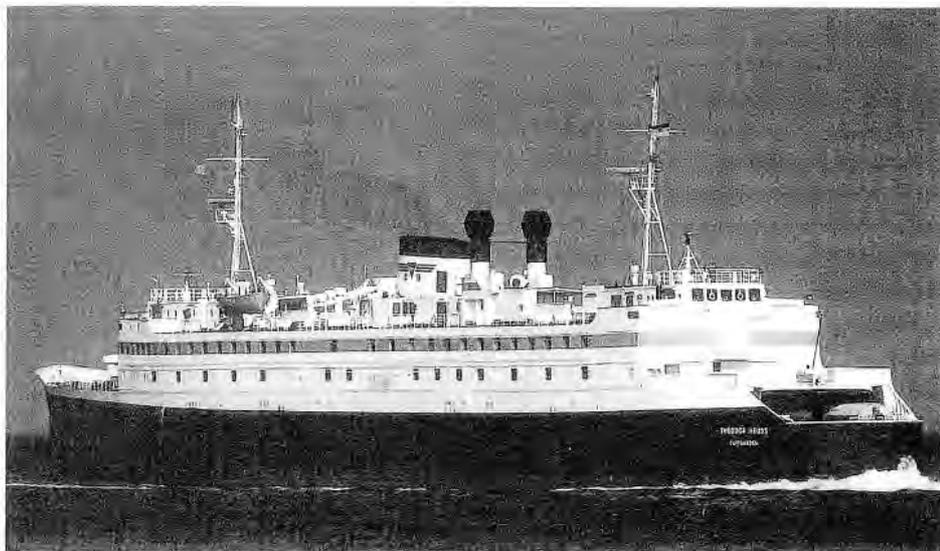
Die drei eingesetzten Fähren KONG FREDERIK IX, DEUTSCHLAND und THEODOR HEUSS führten täglich insgesamt 18 Abfahrten aus den Häfen aus. Die Überfahrtszeit betrug jetzt nur noch eine Stunde. Im Gegensatz zur alten Linie sparte man mehr als 1 ½ Stunden.

Der 24.04.1963 schließlich brachte das endgültige Aus für den Namen Großbrode: Die HEUSS erhielt an diesem Tage ihren neuen Registrierhafen Puttgarden und war nun eine "Fehmaranerin".

Sprunghaft stieg die Zahl der Reisenden auf über 2 Millionen pro Jahr. Die Kapazitäten der neuen Linie reichten wie schon bei der Vorgängerroute nicht aus, so daß ab 1964 auf dänischer Seite die Doppelstockfähre KNUDSHOVED neben der KONG FREDERIK IX eingesetzt werden mußte.

Erst 1968 löste die neue DANMARK der DSB die THEODOR HEUSS als größte und kapazitätsstärkste Fähre der Linie ab. Und 1972 schließlich gab die HEUSS ihren Status als Flaggschiff der Bundesbahn an die neue DEUTSCHLAND von Nobiskrug ab. Im Februar 1972 kam es vor Rødby zu einer Grundberührung. Ein Ausfall von mehreren Wochen wegen eines Lochs im Rumpf war die Folge. Kurze Zeit später erhielt die bis dahin weiße THEODOR HEUSS ihren zuletzt bekannten blauen Anstrich.

Im April 1976 erfolgte ein großer und bedeutender Innenausbau. Im achteren Bereich wurde ein SB- Markt eingebaut. Die sogenannte "Laube" (achtere Panoramafenster) sowie das hintere Restaurant verschwanden gänzlich.



Die THEODOR HEUSS mit Schornsteinmarke der DB einlaufend in ihren Heimat-hafen Puttgarden. Foto: Frank Heine

Im Laufe der vielen Betriebsjahre demonstrierte man nach und nach die anfangs fünf Rettungsboote auf jeder Seite. Durch neue, effektivere Rettungsmittel blieben am Ende jeweils zwei bzw. ganz zum Schluß sogar nur noch eins auf jeder Seite übrig.

Juni 1981 erfolgte der letzte von außen erkennbare Großumbau. In die Fahrstuhlschächte des Schiffes wurden zwei große Lüfter gebaut. Zweck war die Erreichung des für Gefahrgüter erforderlichen Luftaustausches. Die beiden altertümlichen Windhutzen auf der Back verschwanden ebenfalls. An ihre Stelle traten leistungsfähigere "Puster".

1982 brachte man der THEODOR HEUSS einen seltenes Geburtstagsgeschenk: Zum 25. Jubiläum der Fähre am 14. November veranstaltete der Norddeutsche Rundfunk sein Hafenkonzert an Bord der Bundesbahnfähre. Ein Vierteljahrhundert HEUSS war damals bereits eine beachtenswerte Leistung.

Ohnehin ist die Geschichte der HEUSS mit Pionierleistungen auf dem Gebiet der Verkehrsschaffung und Seefahrt verknüpft. So erhielt Kapitän Hans-Joachim Heinemann stellvertretend für die Besatzung des Schiffes das Bundesverdienstkreuz am Bande. Ein Grund war unter anderem die hohe Zuverlässigkeit und Sicherheit des Eisenbahnfährschiffes.

Mitte der achtziger Jahre kam die DB auf die Idee, die HEUSS durch einen modernen Neubau zu ersetzen. Die KARL CARSTENS löste sie 1986 ab. Normalerweise sollte der Verkauf des Schiffes erfolgen. Steigender Verkehr, vor allem bei den Gütern, ließ jedoch eine Weiterbeschäftigung der HEUSS zu. Im August 1986 erfolgte deshalb bei den Flender-Werken in Lübeck der Umbau zur ADR-Fähre (Gefahrgut). Die Cafeteria wurde durch künstliche Blu-

men auf 75 Plätze verkleinert und ein Duty-Free-Bereich angegliedert. Ab dem 09.09.1986 pendelte die HEUSS wieder in gewohnter Manier zwischen Puttgarden und Rødby neben den beiden DB-Kollegen DEUTSCHLAND und KARL CARSTENS sowie den DSB-Schiffen DANMARK, DRONNING MARGRETHE II und PRINS HENRIK.

1987 im März hob die Bundesbahn ihre Entscheidung, die HEUSS nur bis März 1987 einzusetzen, auf. Einen Monat später kam es zur Überholung bei Flender sowie zur neuen Einsatzplanung bis 1992. Doch selbst als die THEODOR HEUSS am 1. Juli 1993 an die neue DFO übertragen wurde, dachte man nicht mehr daran, auf sie zu verzichten. Schließlich nahte aber doch das Ende, als im Februar 1994 der Germanische Lloyd ein letztes Mal für zwei Jahre die Klasse vergab.

Wenig bekannt ist die Tatsache, daß die THEODOR HEUSS auch auf einer dritten Fährlinie neben den bereits genannten fuhr. Unbemerkt von der Öffentlichkeit bediente das Schiff vom 14. Februar bis zum 17. Februar 1992 die Strecke Puttgarden-



Die THEODOR HEUSS, hier im Jahre 1993 auf dem Fehmarnbelt, mit Kurs Puttgarden. Zusammen mit der DSB-Fähre LODBROG beförderte sie Gefahrgut zwischen Puttgarden und Rødby. Foto: Carsten Watsack

Gedser (!). Diese eigentlich niemals offiziell existierende Relation lebte ganze vier Tage und wurde ausschließlich von der THEODOR HEUSS mit Güterwaggons befahren. Grund war die Reparatur eines Fahrbetts in Rødby. Seltene Fotos zeugen noch von dem historischen Augenblick, als die HEUSS in Gedser Eisenbahnwaggons entlud.

1996: Zukunft als Museum?

Bereits etwa anderthalb Jahre vor dem erwarteten Ende des Schiffes kam während einer Mitgliederhauptversammlung des DFV die Frage nach einer Weiternutzung des Schiffes als Museum auf. Im Juli 1996 erarbeitete der Vorstand ein kleines Nutzungskonzept, das an eventuell in Frage kommende Sponsoren und die Reederei DFO übergeben wurde (s. FERRIES 4/96). Mehrere Sponsoren fanden sich, doch stand fest, daß keine Unsummen gezahlt werden konnten. Der offizielle Schrottpreis lag bei etwa 500000 DM. Obwohl es drei recht gute Möglichkeiten gab, die HEUSS zu retten, erhielten Abbrecher den Zuschlag. 780000 Dollar legten sie in Gestalt der Hamburger Firma Eckhardt Marine GmbH auf den Tisch. Diese alteingesessene Firma hat 50



Jahre Erfahrung im Abbrechen von Schiffen und mehr als 800 Fahrzeuge zur Verschrottung aufgekauft. Somit waren alle Gedanken an ein Museum weggewischt. Eckardt hatte in Indien bereits Interessenten, die das Schiff nach Ankunft zum Verschrotten kaufen werden.



Die THEODOR HEUSS rückwärts auslaufend aus Rødby. Foto: Dirk Jankowsky

1997: Ende in Alang/ Indien

Am 6. April führte die THEODOR HEUSS als letzte Überfahrt die Nummer 95051 durch, ehe die Außerdienststellung im Puttgardener Fährbahnhof erfolgte. Die DFO hatte zu einer internen Abschiedsfeier an Bord geladen, die zwischen 9.30 Uhr und 12.00 Uhr stattfand. Viele alte Kapitäne und Besatzungsmitglieder kamen und erwiesen dem Veteranen die letzte Ehre. Um 14.00 Uhr verließ die HEUSS mit Gruß der KARL CARSTENS und der von See kommenden DRONNING MARGRETHE II Puttgarden. Unmittelbar nach passieren der Molenköpfe nahm das Schiff östlichen Kurs auf Warnemünde, wo am 9. April um 11 Uhr die Übergabe an Eckhardt Marine erfolgte. Zuvor waren drei Bonner FDP-Politiker angereist und wohnten dem Flaggenwechsel bei. "Ehrenhaft" entließ man die THEODOR HEUSS aus deutschen Diensten und hißte das Banner von San Vincent (Heimathafen Kingstown). Niemals sonst kam einem gewöhnlichen Handelsschiff eine derartige Aufmerksamkeit zuteil... Die niederländische Wijsmuller Bros. fungierte als Überführer.

Am 13. April 1997 schließlich verließ die nun THEODOR in umbenannte Fähre gegen 17.00 Uhr aus eigener Kraft den Ha-

fen von Warnemünde zu ihrer letzten Fahrt nach Alang in Indien. Am 18. Mai kam erreichte die THEODOR den Hafen von Bhaunagar und blieb bis zum 25. Mai dort auf Reede liegen, bevor sie bei Springtide dann in Alang auf den Strand gesetzt wurde und die Abbrucharbeiten begonnen, die etwa 5 Monate dauern werden. Ihre Überführungsreise machte sie rund Jütland, bunkerte am 17. April 1997 auf Vlissingen

Reede, später dann in Suez und Aden. Die Maybach-Diesel werden weiterverwendet (s. THEODOR HEUSS - Ein letzter Besuch), das Geschirr mit den Aufschriften wie Fährschiff DEUTSCHLAND, DFO oder DSG landet in indischen Haushalten. Der Rest, 40 Jahre original erhaltene Technik- und Verkehrsgeschichte, wird auf dem Schrott landen.



Am 13. April 1997 verläßt die THEODOR Warnemünde mit Kurs Indien. Foto: Carsten Watsack

THEODOR HEUSS - Ein letzter Besuch

von Steffen Weirauch

Die THEODOR lag im alten Fährbett gleich neben dem Bahnhof von Warnemünde. Aus der Ferne schien es eine normale Szene in einer Hafenstadt zu sein - bei meinem letzten Besuch vor ein paar Jahren hatten hier noch die WARNE-MÜNDE oder die KONG FREDERIK IX gelegen -, doch beim Näherkommen merkte man, daß die Anlagen schon einige Zeit nicht mehr benutzt worden sind. Das Gelände wirkte verlassen und menschenleer. Kein Zug würde mehr über diese Gleise rollen und die alte Fähre lag hier nur, um auf ihre letzte Fahrt zur Abwrackwerft vorbereitet zu werden. Am Tag zuvor war Flaggenwechsel gewesen und am Heck prangte nun in übergroßen Lettern der neue Registrierhafen Kingstown. Die DFO-Schornsteinmarke war ebenfalls bereits überstrichen und der Namensteil 'Heuss' mit einer zum Rumpfanstrich unpassenden, fast hellblauen Farbe übermalt. Durch die geöffnete Bugklappe betrat ich das Schiff und erst jetzt bemerkte ich, daß am Heck zwei Schweißer damit beschäftigt waren, das hier nach oben offene Eisenbahndeck mit einem Dach zu überdecken; eine für die Fahrt nach Indien ebenso erforderliche Maßnahme wie das noch folgende Zuschweißen der Bugklappe. Über das hintere Treppenhaus gelangte ich auf das zwei Decks höher gelegene Restaurantdeck, das früher in gesamter Länge den maximal 1500 Passagieren zur Verfügung stand.

Nachdem die THEODOR HEUSS ihre letzten Dienstjahre als Frachtfähre verbracht hatte, herrschte hier jedoch gähnende Leere. Der vordere Salon mit seinen über den Bug blickenden Panoramafenstern war bis auf ein fest eingebautes Sofa vollständig leer und das große Restaurant war nur in einem kleinen, durch eine Galerie mit künstlichen Blumen abgetrennten Teil noch möbliert. Dennoch war vieles im Originalzustand von 1957 erhalten: Die aufwendige Holzvertäfelung ... die gläsernen Salontüren mit eingeschliffenen Motiven ... das noch verbliebene Mobiliar ... die in Messing eingefasste Speisesaalbeleuchtung ... und selbst die in zeittypischem Stil gehaltenen Kunststoffverkleidungen.

Im Restaurant fand ich einen Teil der überwiegend holländischen Besatzung gerade beim Essen, kurioserweise aus Tellern mit dem Aufdruck 'Fährschiff Deutschland', die noch von dem 1953 gebauten ehemaligen DB-Flaggschiff stammten (Geschirr mit dem Namen 'Theodor Heuss' hat es nie gegeben). Für die Überführungsfahrt sind Wijsmuller Bros. verpflichtet worden, ein Teil des holländischen Wijsmuller Konzerns, der sich seit langem auf Schiffsüberführungen spezialisiert hat. Etliche bekannte Schiffsnamen wurden erwähnt: Die griechischen Fähren DELOS und BARONESS M nach Indonesien, die Vlissingen-Breskens Fähre PRINSES BEATRIX nach China oder die HAI XING (ex VNS-Liner RANDFONTEIN) als HERBERT zum Abwracken nach Indien. Zwei englische Besatzungsmitglieder hatten gerade vier Wochen vorher P&O's ehemalige FAIRSTAR unter dem Namen RIPA ('Rest in Peace Australia') von Sydney ebenfalls zum Abwracken nach Alang überführt. Und

Das war THEODOR HEUSS:

zwischen 1957 und 1997

27 Millionen Passagiere
4 Millionen PKW
1,5 Millionen Waggons
700000 LKW
17,3 Millionen Seemeilen (zum Vergleich mittlerer Erdumfang: ca. 21600 Seemeilen)

Daten der THEODOR HEUSS im Kurzüberblick

Klasse	GL + 100 A4 ME1 + MC E1
Länge über alles	135,90 m
Breite auf Scheuerleisten (CWL)	17,70 m
Höhe bis Bootsdeck	17,15 m
Tiefgang	4,90 m
Vermessung brutto	5583,04 RT

Antrieb: dieselelektrisch, je Propeller 1
Doppelmotor von 2 * 1515 kW,
AEG

Dieselgeneratoren Fahrtrieb

8 * 1200 PS

Dieselgeneratoren Bord- und Ersatzfährbetz

4 * 1200 PS

Propeller- Drehzahl 167 rpm

Propeller 2* AlCuNic Fest, 4 Flügel,
Ø 3,6 m, mtl. Stei. 3,94 m

Geschwindigkeit: 18,1 kn

Voith-Schneider-Propeller: 1000 PS, 6 Flügel

Kapazität (als Frachtfähre)

Gleislänge maximal 318,5 m
27 Güterwaggons á 11m
oder entspr. Anzahl an LKW

im Hinblick auf die neuen Solas-Bestimmungen wird die THEODOR sicherlich nicht das letzte Passagierschiff sein, das dieses Jahr noch nach Alang oder einem anderen Abwrackplatz überführt werden muß.

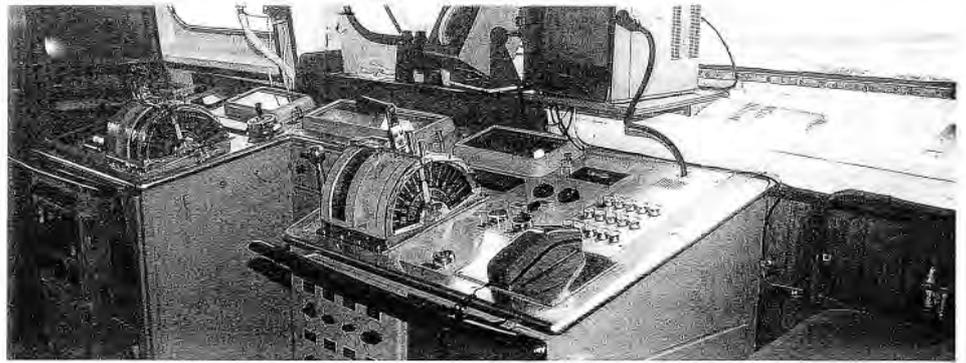
Die Ankunft der THEODOR in Alang erfolgte Mitte Mai, woraus sich eine wirtschaftliche Reisegeschwindigkeit von ca. 9 kn ergibt, die mit einem Motor allein gefahren werden kann. Für den Ankunftszeitpunkt ist dabei der örtliche Gezeitenkalender maßgebend, damit das 'Beaching' bei maximaler Fluthöhe durchgeführt werden kann, ohne daß das Schiff vorher unnötig lange auf Reede warten muß. Aufgrund der guten Rückwärtsfahreigenschaften sollte die THEODOR entgegen der üblichen Praxis mit dem Heck zuerst auf den Strand gesetzt werden, damit die Schrauben zuerst geborgen werden können. Einen besonderen Wert stellt für die Inder die voll funktionsfähige dieselelektri-



Der möblierte Teil des Restaurants. Foto: Steffen Weirauch

sche Maschinenanlage dar, die weiterverwendet werden kann und möglicherweise noch viele Jahre lang der Stromversorgung abgelegener indischer Ortschaften dienen wird. So, wie in den indischen Abwrackwerften überhaupt alles von einem Schiff verwertet wird: Nichts ist Müll, alles hat einen Wert und wird entweder weiterverwendet oder recycelt. Nicht zuletzt auch hieraus erklärt sich die Wirtschaftlichkeit, selbst ein relativ kleines Schiff wie die THEODOR um die halbe Welt fahren zu lassen, um es abzuwracken. So sind die indischen Abwracker auch schon an Bord gewesen und haben über den 'Inhalt' des von ihnen gekauften Schiffes genau Buch geführt. Schlechte Aussichten für Souvenirjäger!

Für die meisten alten Schiffe mag dies eine äußerst effektive Art der Müllverwertung -



Der Fahrstand der achteren Brücke. Foto Steffen Weirauch

oder besser Müllvermeidung - sein, doch mit der THEODOR HEUSS geht Deutschland und der schiffahrtsinteressierten Welt ein potentes Museumsschiff verloren, das nicht nur durch sein hohes Alter von fast 40 Jahren, sondern auch durch seine technisch anspruchsvolle Konzeption und

seine Vorbildfunktion im Fährschiffsbau erhaltenswert gewesen wäre. Ein in seiner Bedeutung gleichwertiger Bau an Land hätte schon lange unter Denkmalschutz gestanden, aber THEODOR HEUSS war ja 'nur' ein Schiff...

VERÄNDERUNGEN BEI POLFERRIES

von Frank Lose

Die polnische Reederei Polska Zegluga Balticka, die ihre Fährdienste unter dem Namen "Polferries" vermarktet, hat in den ersten Monaten des Jahres 1997 ihre Flotte erheblich umorganisiert und gestrafft. Alte Tonnage wurde verkauft, neue bzw. modernisierte in Dienst gestellt und auch das Streckennetz wurde teilweise umorganisiert.



Nach ihrem Umbau nicht mehr wiederzuerkennen ist die POMERANIA, hier im Mai 1997 in Malmö. Foto: Frank Lose

Den Anfang machte der Verkauf des für Polferries zuletzt zwischen Swinoujscie und dem dänischen Hafen Aabenraa eingesetztem RoRo-Frachter PARSETA (3.575 GT/Bj. 1970) ex CODAN MARINE-92 ex ST MAGNUS-90 ex DORSET-78 ex ULSTER SPORTSMAN-76 ex DONAUTAL-74. Das bei der Bremerhavener Rickmers Werft gebaute Schiff begann Anfang April ihre Überführungsreise nach Curacao / in ihr neues Einsatzgebiet, die Karibik.

Bereits seit Oktober 1996 befand sich die 1978 in Polen gebaute POMERANIA zum Umbau bei Gdansk Shiprepair Yard "Remontowa" in Gdansk. Die gesamten

Aufbauten des Schiffes wurden grundlegend umgebaut und modernisiert. Durch seitliche Stabilisierungstanks, um den neuen SOLAS-Bestimmungen zu entsprechen, wurde das Schiff von 19,4 m auf 21,7 m verbreitert. Die Anzahl der Betten wurde um 50 erhöht, die PKW-Kapazität sank durch den Umbau von 277 auf 150. Ende April wurde die POMERANIA abgeliefert und im Mai 1997 wieder zwischen Swinoujscie und Malmö eingesetzt.

Ebenfalls zwischen Swinoujscie und Malmö wird ab 23. Juni 1997 ein Katamaran mit dem Namen BOOMERANG eingesetzt. Das auf diesen etwas befremdlichen

Namen getaufte Schiff wurde von der australischen Austal Ships Werft in Henderson gebaut und ist eine Schwester der DELPHIN von TT-Line und der FELIX von Scandlines. Befördern kann die BOOMERANG 700 Passagiere und 175 PKW. Sie führt in der Hochsaison tägliche zwei Rundreisen zwischen Polen und Schweden durch.

Das Schwesterschiff der POMERANIA, die SILESIA (10.553 GT/Bj. 1979) wechselte ab April 1997 auf die Swinoujscie - Kopenhagen Verbindung, wo sie die WILANOW ersetzte. Sie selbst wurde auf der Strecke nach Malmö bis zur Indienststellung des Katamarans durch die NIEBOROW (8.697 GT/Bj. 1873) ex STENA BALTICA-88 ex PRINS HAMLET-88 ex PRINZ HAMLET-87. Dieses Schiff soll über den nächsten Winter wie ihre Schwester umgebaut werden. Die WILANOW (6.474 GT/Bj. 1966) ex KRONPRINS CARL GUSTAF-75 im April an SEM Maritime Company verkauft und für die Überführungsfahrt in SPLIT 1700 umbenannt. Eingesetzt werden soll die Fähre dann zwischen Ancona, Split und Triest. Sie begann am 17. Mai 1997 ihre Überführungsfahrt von Gdansk ins Mittelmeer.

Die beiden verbleibenden Polferries-Schiffe, die von der schwedischen Stena Line gecharterte NIEBOROW und die ROGALIN (10.241 GT/Bj. 1972) ex CELTIC PRIDE-92 ex ROGALIN-91 ex CELTIC PRIDE-89 ex ROGALIN-87 ex EDDA-83 ex ROGALIN-83 ex AALLOTAR-78 wechseln ab Juni ihren schwedischen Anlaufhafen und fahren dann aus Gdansk kommend nicht mehr nach Oxelösund, sondern in das wesentlich näher an Stockholm gelegene Nynäshamn.

VIKING III

Von Frank Lose

Nachdem der norwegische Reeder Otto Thoresen im Mai 1964 bzw. Juli 1964 mit den Fährschiffen VIKING I und VIKING II Fährdienste zwischen dem südenglischen Southampton und Cherbourg bzw. Le Havre eröffnet hatte, entwickelten sich diese neuen Fährverbindungen schnell so erfolgreich, daß man bereits zwei Monate nach deren Aufnahme ein drittes Schiff bestellte.

Das Schiff mit der Baunummer 618 lief am 10. März 1965 mit dem Namen VIKING III bei der Lübecker Orenstein & Koppel und Lübecker Maschinen AG vom Stapel. Von der Tonnage her war sie mit 3.824 BRT die größte der drei Schwestern. In ihren anderen technischen Daten (Länge 90,02 m, Breite 18,32 m und Tiefgang 4,42 m) war sie allerdings baugleich mit dem ersten Schiff der Serie, der VIKING I. Befördern konnte sie 940 Passagiere und 180 PKW.

Während der Bau-phase beschäftigte sich die Reederei mit weiteren neuen Fährdiensten, so plante man einen Fährdienst vom französischen Calais in die irische Hauptstadt Dublin und

einen Fährdienst quer über die Biscaya von Plymouth nach Santander in Nordspanien. Doch dies alles wurde nicht realisiert und die VIKING III ging in den Southampton – Cherbourg Dienst. Vorher allerdings gab es noch Probleme, während der Probefahrten am 12. Juni 1965 stellte sich heraus, daß die Steuerbordmaschine Schwierigkeiten machte. Durch diesen Vorfall verzögerte sich die Ablieferung. Endlich am 23. Juni 1965 übernahm die Reederei das Schiff. Noch am selben Abend verließ es die Trave und machte sich auf den Weg nach Southampton, wo sie am 25. Juni 1965 eintraf, die geplante Gästefahrt fiel aus. Innerhalb von 90 Minuten (!!!) wurde das Schiff dann verproviantiert, mit Passagieren und Fracht beladen und startete dann zu ihrer Jungfernfahrt nach Cherbourg.

Zum Ende der ersten Sommersaison kehrte das Schiff im September 1965 zur Bauwerft nach Lübeck zurück. Nach der

Garantieüberholung verbrachte die VIKING III ihren ersten Winter in einem reduzierten Southampton-Le Havre / Cherbourg Dienst. Die erste von zahlreichen Charterern begann nach Beendigung des Sommerfahrplanes am 19. September 1966. Die schwedische Reederei Lion Ferry hatte



Die VIKING III in der ersten Farbversion für Thoresen Car Ferries.

am 23. Mai 1966 mit der in Finnland gebauten, 8.688 BRT großen PRINS HAMLET einen Fährdienst zwischen Bremerhaven und Harwich eröffnet. Anfangs wurde geplant, diesen Dienst nur während der verkehrsintensiven Sommermonate Mai bis September zu betreiben. Daher wurde die PRINS HAMLET an die schwedische Reederei Wallenius Schiffahrtsgesellschaft verchartert, das Marketing wurde von der Bremer Firma Karl Geuther betrieben. Die PRINS HAMLET führte Fahrten nach den Kanarischen Inseln durch. Das Verkehrsaufkommen auf der Bremerhaven-Harwich Strecke entwickelte sich aber sehr vielversprechend und da das eigene Schiff nicht zur Verfügung stand, wohl aber für den Winter auch zu groß gewesen wäre, entschloß sich Lion Ferry, die VIKING III einzuchartern. Die Charter lief bis Juni 1967 und das Schiff kehrte dann wieder in den Southampton-Cherbourg Dienst zurück.

Dasselbe Spiel wiederholte sich in den nächsten drei Wintern. Die VIKING III fuhr vom 25.09.67 – 13.06.68, vom 25.09.68 - 31.5.69 und vom 25.9.69 – 31.5.70 für Lion Ferry zwischen Bremerhaven und Harwich, in der Zeit von Juni bis September bediente sie für Thoresen die Southampton-Cherbourg Strecke. Im Juni 1970 wurde sie dann durch den Neubau PRINS OBERON abgelöst, die PRINS HAMLET hatte bereits am 31. Mai 1969 auf die Hamburg – Harwich Strecke gewechselt. Am 12. September 1968 wurde die VIKING III im Zuge des Zusammenschlusses mit Townsend Car Ferries zu Townsend Thoresen, wie auch ihre Schwestern für Thoresen Car Ferries A/S, Oslo registriert.

Nach ihrer letzten Lion Ferry-Charter wurde die VIKING III zunächst im norwegischen Bergen grundlegend überholt und modernisiert, ehe sie am 22. Juni 1970 wieder in den Southampton – Cherbourg Dienst einstieg. Hier verblieb sie bis September und wurde am 26.9.70 bis 31.5.71 an die norwegische Reederei Larvik-Frederikshavnferjen A/S, Oslo verchartert und zwischen Larvik und Frederikshavn eingesetzt. Nun folgte das gleiche Spiel

wie schon in den Jahren zuvor, von Juni bis September wurde die VIKING III zwischen Southampton und Cherbourg eingesetzt, vom 29.9.71 bis 29.5.72 und vom 29.9.72 bis 27.5.73 wurde das Schiff wiederum an Larvik – Frederikshavnferjen A/S verchartert und im Fährdienst zusammen mit der PETER WESSEL (Bj. 1968) über das Skagerrak eingesetzt.

Am 12. September 1974 diente die VIKING III dem französischen Atlantikliner FRANCE, der bestreikt vor Le Havre ankerte, als Tender und brachte die Passagiere an Land. Die nächste Wintercharter führte das Schiff im Oktober 1975 abermals in den Norwegen – Dänemark Dienst, diesmal fuhr sie allerdings für Fred. Olsen zwischen Kristiansand und Hirtshals. Dann folgte vom 29. März bis 9. April 1976 ein kurzer Einsatz zwischen Grenaa und Hundested, ehe das Schiff nach Charterende für die nächste Zeit im westlichen



Die VIKING III verbrachte ihre ersten Winter in Charter von Lion Ferry zwischen Bremerhaven und Harwich. Foto: Fotoflite

Ärmelkanal fuhr. Nachdem ihre Schwestern mittlerweile durch die Neubauten VIKING VALIANT und VIKING VENTURER auf der Southampton – Le Havre Strecke ersetzt worden waren, fuhr die VIKING III immer noch zwischen Southampton und Cherbourg. Dann im Sommer 1977 wurde auch die VIKING III verchartert, das Schiff ging erneut an Larvik-Frederikshavnferjen und wurde vom 20. Mai bis 19. Dezember 1977 zwischen Larvik und Frederikshavn eingesetzt. Nach Charterende und einer Werftüberholung eröffnete sie am 9. März 1978 für Townsend Thoresen eine neue Fährverbindung zwischen Felixstowe und Rotterdam Europoort, hier wurde sie im Oktober 1978 durch ihre Schwester VIKING VICTORY ex VIKING I ersetzt und führte vom 25.10.78 bis 1.1.79 Fahrten zwischen dem schottischen Leith und Kristiansand in Südnorwegen durch. Diese neue Verbindung fand von norwegischer Seite starkes Interesse, das Interesse der Briten blieb aber gering und die Verbindung wurde wieder eingestellt.

Im Januar 1979 ersetzte die VIKING III zunächst die VIKING VOYAGER und VIKING VISCOUNT auf der Felixstowe – Zeebrügge Strecke für deren Werftüberholungen, ehe sie dann den Sommer wieder im westlichen Kanal verbrachte. Die nächste Charter trat das Schiff vom 21.01.80 bis 3.02.80, es ging diesmal an Jydsk Færgesart A/S in den Fährdienst zwischen Juelsminde und Kalundborg. Ab 4.02.80 fuhr die VIKING III dann kurz zwischen Grenaa und Hundested. Direkt im Anschluß an diese Charter ging es vom 28.2.80 bis 31.3.80 für Sealink Manx Line in Charter zwischen Heysham und Douglas auf der Isle of Man, eine weitere Sealink Charter folgte vom 13.5.80 bis 20.5.80. Eingesetzt wurde die VIKING III nun als Ersatz für ihr Schwesterschiff EARL WILLIAM ex VIKING II, die mit einem

Wellenschaden ausgefallen war, im Fährdienst zwischen Portsmouth, Jersey und Guernsey. Am 23. Mai 1980 wurde die VIKING III dann an die neugegründete Kalmar Linien AB, Kalmar verchartert. Diese Reederei plante das Schiff zu Einkaufsfahrten zwischen Kalmar und Rønne auf Bornholm einzusetzen. Kalmar Linien charterte dann aber von Polferries die

POMERANIA ein, da man dieses Schiff für besser geeignet hielt. Die VIKING III wurde stattdessen an die irische B+I Line verchartert und zwischen Rosslare und Pembroke Dock in Wales eingesetzt. Die Charter endete am 27. September 1980 und es folgte nochmals ein kurzer Einsatz bis Mitte Oktober für Sealink Manx Line zwischen Heysham und Douglas. Anschließend fand in Le Havre eine wohlverdiente Werftüberholung statt.

Auch das Jahr 1981 war von verschiedensten Charterern geprägt, es begann am 25. Januar mit einem erneuten Einsatz für Jydsk Færgesart zwischen Grenaa und Hundested bis zum 27.2.81, dann folgte vom 13.-29. Mai eine weitere Charter für Larvik-Frederikshavnferjen, ehe sie am 1. Juni 1981 zu Fred. Olsen wechselte, um bis zum 14.9.81 zwischen Kristiansand und Hirtshals zu fahren. Der letzte Einsatz folgte dann wieder einmal für Sealink Manx Line zwischen Heysham und Douglas und zwar vom 28. September bis 15. Oktober 1981. Nach Charterende wurde das Schiff in Göteborg zum Verkauf aufgelegt.



Die VIKING III im Townsend Thoresen Anstrich einlaufend Rotterdam. Foto: Sammlung Jürgen Stein



Insgesamt fünfmal wurde die VIKING III an Larvik Line verchartert. Foto: Reinhard Nerlich



Unter norwegischer Flagge fuhr die SCANDINAVIA zwischen Schweden und Finnland. Foto: Frank Heine

Im Jahr 1982 wurde die VIKING III von DA-NO Linjen A/S, Oslo gekauft und als TERJE VIGEN zwischen Frederikstad am südlichen Oslofjord und Frederikshavn in Dänemark eingesetzt. Auf dieser Strecke verblieb die TERJE VIGEN bis zum 5. Juni 1986. Dann wurde sie an die norwegische Reederei Narko Norge A/S, Askim verkauft und in SCANDINAVIA umbenannt, der Heimathafen blieb mit Oslo unverändert. Das Schiff, das für einen Fährdienst im Bottnischen Meerbusen geplant war, sollte

ursprünglich unter finnischer Flagge registriert werden. Dieses war aber nicht möglich, da die Besatzungskabinen unter dem Autodeck lagen, dieses entsprach nicht der finnischen Gesetzgebung. Also trat die SCANDINAVIA ihren Dienst zwischen dem schwedischen Gävle und dem finnischen Kaskinen unter norwegischer Flagge für KG Line an. Ihre Jungfernfahrt absolvierte sie hier am 20. Mai 1986. Der

Fährdienst wurde ausschließlich in den Sommermonaten betrieben, im Winter wurde das Schiff dann aufgelegt. 1990 stellten KG Line ihren Fährdienst ein und die SCANDINAVIA wurde an Hanko Line verkauft. Diese neue Reederei wollte das Schiff zwischen dem südwestlichsten Festlandshafen Finnlands Hanko, Mariehamn auf den Ålandinseln und Visby auf der schwedischen Insel Gotland einsetzen. Noch bevor dieser Newcomer das Schiff übernehmen konnte, war er auch schon wieder von

der Bildfläche verschwunden. Die SCANDINAVIA wurde dann am 14. Februar 1990 von Vaasanlaivat gekauft und auf Grund der bereits erwähnten Probleme weiter in Norwegen registriert, diesmal allerdings für Europe Cruise Line A/S in Bergen. Der neue Name des Schiffes war FENNO STAR.

Im April 1990 fuhr sie für Vaasanlaivat zwischen Vaasa und Örnköldsvik, bevor sie von Juni bis August 1990 für Jakob Lines, eine Tochter der Vaasa Muttergesellschaft



Die FENNO STAR wurde von 1990 bis 1992 für die finnische Vasaanlaivat im finnischen Meerbusen eingesetzt. Foto: Frank Heine

Sally, zwischen Jakobstad, Skellefteå und Kokkola eingesetzt wurde. Ab August wechselte sie dann wieder auf die Vaasanlaivat Strecke zwischen Vaasa und Örnköldsvik. Einen Ausflug nach Deutschland machte die FENNO STAR dann am 31. Oktober / 1. November 1990. Sie führte für die Hamburger TT-Line Anlegeversuche in Rostock durch. TT-Line beschäftigte sich zu diesem Zeitpunkt mit der Aufnahme eines Fährdienstes zwischen Rostock und Trelleborg und wollte die

FENNO STAR einchartern. Dieses wurde allerdings nicht realisiert, stattdessen charterte TT von Jadrolinija die MARKO POLO, und die FENNO STAR kehrte in den Botten zurück. Sie wurde von April bis Juni, sowie zwischen August und 29. September 1991 für Vaasanlaivat zwischen Vaasa und Örnköldsvik, zwischen Juni und August für Jakob Lines zwischen Jakobstad, Skellefteå und Kokkola eingesetzt.

Am 1. September 1991 wurde die FENNO STAR dann an die neugegründete Polen Ferries verchartert und zwischen dem in Südost-Schweden gelegenen Karlskrona und Gdynia in Polen eingesetzt. Diese schwedische Reederei überlebte nicht lange, am 9. Januar 1992 ging sie in Konkurs, der Fährdienst und die Charter wurde von der polnischen Corona Lines übernommen. Noch im selben Jahr wurde das Schiff mit Lieferung Mai 1992 an den norwegischen Konzern Vard A/S verkauft. Vard gehörte neben der bekannten Larvik Line auch die kleine Reederei Scandi Line. Für eben diese Reederei kam die FENNO STAR dann ab Mai 1992 als SANDEFJORD in Dienst. Eingesetzt wurde sie auf einer Fährverbindung mit "Butterfahrt"-Charakter zwischen dem norwegischen Sandefjord

und Strömstad in Schweden. Der Heimathafen wurde von Oslo in Sandefjord geändert und damit ist die ehemalige VIKING III nunmehr seit 32 Jahren ununterbrochen im norwegischen Schiffsregister eingetragen. Der Eigentümer änderte sich dann im Juni 1994 in Larvik Scandi Lines A/S, Sandefjord. Von größeren Unfällen war das Schiff 31

Jahre lang verschont geblieben, bis es am 14. November 1996 in dichtem Nebel vor Strömstad auf einen Felsen in den Schären vor der schwedischen Küste lief. Die SANDEFJORD mußte einem kleinen Fährschiff ausweichen und erlitt erhebliche Schäden am Rumpf. Erst drei Tage später konnte sie abgehoben werden und ins norwegischen Drammen zur Reparatur geschleppt werden. Seit dem 14. Januar 1997 ist sie wieder im Einsatz zwischen Sandefjord und Strömstad.

RMT – Ein Abschied für immer

Von Andreas Wörteler

Am Freitag, dem 28. Februar 1997 ging in Oostende ein Kapitel belgischer Seefahrtsgeschichte zu Ende, das vor über 150 Jahren begann. 1846 setzte zum ersten Mal ein belgisches Schiff von Oostende nach Dover über. Die Reederei Regie voor Maritiem Transport ist damit fast genauso alt wie der belgische Staat.



Drei RTM Schiffe im Hafen von Oostende. Foto: Andreas Wörteler

Im vorigen Jahrhundert wurde hauptsächlich Post von den Raddampfern befördert, später kamen dann auch Passagiere dazu. Erst nach dem zweiten Weltkrieg wurden auch in größerem Ausmaß PKW transportiert. Die erste Autofähre wurde 1949 mit der CAR-FERRY in Dienst gestellt. Bis zu den siebziger Jahren kamen immer wieder modernere und größere Schiffe zum Einsatz. Zu dieser Zeit trugen die Schiffe die Aufschrift "Sealink" und das staatliche Unternehmen beschäftigte ca. 2.000 Mitarbeiter und erreichte einen Umsatz von bis zu 300 Mio. DM. Das Konsortium Sealink bestand aus den staatlichen Eisenbahngesellschaften und war nicht gerade für guten Komfort bekannt, vielmehr hatten die Schiffe den Charakter von schwimmenden Bahnhöfen.

Im Juli 1984 wurde dann die britische Sealink-Abteilung privatisiert. Die neuen Eigentümer warfen alle Plastikbecher von

Bord und die kahlen Fußböden wurden mit Teppichen ausgelegt; man hatte große Pläne. Sealink U.K. wollte 50% der Strecke Oostende-Dover übernehmen. Da dieses dem Vorstand von RTM nicht paßte schloß man sich mit dem Erzrivalen Townsend Thoresen zusammen. Ab 1986 führten die Schiffe dann den roten Rumpfanstrich dieser Reederei. Zwei Jahre später, nach dem Verkauf von Townsend Thoresen an P&O, wechselte die Rumpffarbe erneut, diesmal in blau. Aber auch in dieser Partnerschaft konnte RTM keine großen Erfolge verzeichnen, die Schiffe wurden immer älter, die Konkurrenz stärker und aus diesem Grunde gingen die Transportzahlen erheblich zurück. Anfang der neunziger wurde dann alles noch viel schlimmer. Die viel zu spät bestellte Jumbofähre PRINS FILIP wurde durch Vibrationsprobleme mit einem Jahr Verspätung geliefert. Von Seiten des Partners P&O bekam RMT immer

mehr Druck die Flotte und den Service zu verbessern. Aber es gab keine finanzielle Unterstützung von der belgischen Regierung für einen Nachbau der PRINS FILIP. Am 12. Oktober 1993 gab RMT bekannt, daß die seit 147 Jahren betriebene Verbindung zwischen Oostende und Dover eingestellt und die Schiffe ab 1. Januar 1994 zwischen Oostende und Ramsgate verkehren werden. Mit Hilfe der belgischen Regierung wurde dann Sally UK als neuer Partner gewonnen.

Der Hafen von Ramsgate ist sehr eng und von Untiefen umgeben, mehrmals liefen die Fährschiffe auf Grund. Immer wieder gerieten die Fährschiffe von RMT durch Unfälle in die Schlagzeilen. Einmal soll sogar ein betrunkenes Besatzungsmitglied während voller Fahrt die Bugklappe geöffnet haben! Die Passagierzahlen gingen weiter zurück und nach Eröffnung des Kanaltunnels schien das Schicksal von RMT besiegelt zu sein. In den Preiskriegen mit dem Wettbewerb geriet man völlig ins Hintertreffen. Der Verlust erreichte im letzten Jahr etwa 130 Mio. DM. Das war das Ende!

Über die Nachfolgegesellschaft Holyman Sally Ferries haben wir bereits in FERRIES berichtet. Von den 1.350 RTM-Beschäftigten übernimmt Holyman Sally lediglich 324, 400 müssen in den vorzeitigen Ruhestand gehen, der Rest findet bei staatlichen Organisationen Beschäftigung. Die Reederei RMT wird noch zwei Jahre weiterbestehen um die Liquidation abzuwickeln. Das ist der Abschied von RMT, die im Kreise der Staatsunternehmen immer das Aschenputtel blieb. Während die belgische Regierung in den letzten Jahren alles tat um die ebenfalls stark angeschlagene Fluggesellschaft Sabena und die Fernmeldegesellschaft Belgacom zu retten, wurde RMT einfach fallengelassen!



Die SANDEFJORD fährt nach 32 Jahren immer noch unter norwegischer Flagge, hier einlaufend Strömstad. Foto: Jan Möller

Die Fährverbindung zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft (Teil II)

von Jürgen Stein und Matthias Böckenhauer

Nachdem im ersten Teil in FERRIES 1/97 die Reedereigeschichte der Mols Linien beschrieben wurde, soll nun hier auf die Lebensläufe der einzelnen Schiffe eingegangen werden.



Aus der METTE MOLS wurde 1977 die DANA GLORIA. Diese erhielt im Sommer 1978 als Charterschiff die markante Schornsteinmarke der Viking Line sowie die Seitenaufschrift „KAPELLA“. Foto: Sammlung Jürgen Stein

METTE MOLS (1966- 1974)

Am 18. Mai 1966 eröffnete die METTE MOLS den Liniendienst zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft für die dänische Mols- Linien A/S, Odden Færgehavn der bis zum 31. August 1970 ohne besondere Vorkommnisse, sehr gut angenommen wurde. Nachdem die ersten 4 Jahre glücklich verlaufen waren, geriet die METTE MOLS erstmals in negative Schlagzeilen. An jenem Tag verließ die METTE MOLS um 21.00 Uhr den Hafen von Ebeltoft in Richtung Sjællands Odde. An Bord befanden sich ca. 300 Passagiere, 76 PKW, 2 Busse, 7 LKW sowie 30 Besatzungsmitglieder. 10 Seemeilen vor Sjællands Odde gab es plötzlich eine Explosion im Maschinenraum. An einer der Hauptmaschinen entstand ein Feuer, daß sich schnell auf den ganzen Maschinenraum ausweitete. Durch die starke Rauchentwicklung sah sich Kapitän Mecklenburg gezwungen, das Schiff zu evakuieren. Um 00.30 Uhr wurden die ersten Rettungsboote zu Wasser gelassen, sodaß 200 Passagiere das Schiff unversehrt verlassen konnten. Zur gleichen Zeit befand sich die MORTEN MOLS nur weni-

ge Seemeilen entfernt auf Gegenkurs. Die MORTEN MOLS drehte bei, nahm die „Schiffbrüchigen“ an Bord und kehrte kurzerhand nach Sjællands Odde zurück. An Bord der METTE MOLS leitete nun der 1. Ingenieur Rasmussen die Brandbekämpfung, die größere Schäden an Bord verhindern konnte. Auch für die restlichen Passagiere und Besatzungsmitglieder, die sich noch an Bord befanden, bestand nun keine Gefahr mehr. Die METTE MOLS wurde

durch den Schlepper GARM des Bergungsunternehmers Svitzer auf den Haken genommen und nach Sjællands Odde geschleppt. Dort wartete schon die örtliche Feuerwehr um die restlichen Brandnester an Bord zu löschen. Da die METTE MOLS über eine komplette Sprinkleranlage verfügte, konnten auch alle Kraftfahrzeuge schadlos von Bord geholt werden.

Wenige Tage später wurde die METTE MOLS zur Reparatur nach Århus geschleppt und fiel für die folgenden drei Wochen aus. Nach diesem Brand, der Dank der umsichtigen Schiffsführung nicht zu einer Katastrophe führte, entschloß sich die Reederei auch die anderen Schiffe dem Sicherheitsstandard der METTE MOLS anzupassen. So erhielten auch die Schwesterschiffe nachträglich die bewährte Sprinkleranlage. Nach Verlassen der Reparaturwerft kehrte die METTE MOLS wieder auf ihre alte Verbindung zurück und verblieb dort ohne Probleme bis zum 25. Juli 1974. Einen Tag später wurde die METTE MOLS in METTE MO umbenannt. Grund dafür war, daß am gleichen Tag bei der Helsingør Værft A/S, Helsingør die neue METTE MOLS vom Stapel lief.

Die METTE MO verblieb bis zum 25. 8. 1977 auf der Route zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft, wurde am nächsten Tag der D.F.D.S; Ebeltoft übertragen und am 19. September 1977 in DANA GLORIA umbenannt.

Am 23. November 1977 verließ die DANA GLORIA den Hafen von Århus Richtung Emden. Das Schiff sollte bei der Emdener Butterfahrtsgesellschaft Charter- Touristik G.m.b.H., Emden einen Liniendienst zwischen Emden und dem niederländischen Delfzijl bedienen, auf dem sich schon seit dem 1. September 1977 das Schwesterschiff MIKKEL MOLS befand. So machte sich die DANA GLORIA auf den Weg von Dänemark nach Emden, durchquerte den



Für einen weiteren Auftritt im Schweden- Finnland- Verkehr zeigte sich die DANA GLORIA nun mit der Aufschrift der Telje Line. Foto: Jürgen Saupe



Jetzt ausgemustert, wartet die DANA GLORIA in København auf einen neuen Käufer. Foto: Jan Vinther Christensen

Nord- Ostseekanal und erhielt in Brunsbüttel die Nachricht, daß die MIKKEL MOLS den Liniendienst nach Holland (die Charter- Touristik G.m.b.H. konnte die Hafengebühren nicht mehr bezahlen) einstellen mußte. Die D.F.D.S orderte die DANA GLORIA nach Århus zurück, wo das Schiff für kurze Zeit aufgelegt wurde. Am 12. und 13. Dezember 1977 kehrte die alte Mols- Fähre noch einmal auf ihren alten Liniendienst zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft zurück, nachdem eine der beiden dort verkehrenden Fähren nach einem Maschinenschaden ausfiel. Anschließend lag das Fährschiff wieder beschäftigungslos in Århus auf und wurde erst im Mai 1978 für einen weiteren Charterdienst hergerichtet. Vom 17. 5. 1978 bis zum 13. 8. 1978 wurde die DANA GLORIA an die finnische SF- Line AB, Mariehamn verchartert und im Rahmen der Viking Line zwischen Kapellskär und Mariehamn eingesetzt. Für diesen Sommerliniendienst wurde die DFDS- Fähre mit der Schornsteinmarke der Viking Line versehen und erhielt zudem die Seitenaufschrift „ÅLANDSFÄRJAN“. Mit dem Ende der Sommersaison endete auch der Charterdienst. Die DANA GLORIA kehrte nach København zurück und verbrachte dort die folgenden Wintermonate ohne Beschäftigung.

Auch das Jahr 1979 sollte ähnlich dem vorhergehendem Jahr verlaufen. Nun mit der Seitenaufschrift „KAPELLA“ versehen, lief das Schiff vom 15. Juni bis zum 21. August wieder in Charter der SF- Line AB, Mariehamn auf der Route zwischen Kapellskär und Mariehamn. Anschließend kehrte die DANA GLORIA in die dänische Hauptstadt zurück und bezog dort ein zweites Mal ihr Winterquartier.

Das folgende Jahr sollte der dänischen Fähre auch keine wichtigen Impulse mehr geben. Noch einmal kehrte die DANA GLO-

RIA als Charterschiff in den schwedisch-finnischen Fährverkehr zurück und wurde dort für die schwedische Rederi AB Norrtälje in Fahrt gebracht. Im Rahmen der neugegründeten Telje Line übernahm das Schiff am 27. April 1980, versehen mit der entsprechenden Seitenaufschrift der Reederei, den Liniendienst zwischen Norrtälje und Mariehamn. Doch schon bald kam die Telje Line in finanzielle Schwierigkeiten

und konnte den geplanten Sommerfahrplan nicht mehr aufrechterhalten. Die Fährverbindung wurde im Juli 1980 vorzeitig wieder eingestellt.

Wieder einmal sollte ein Winterschlaf in København vorprogrammiert sein. Aber schon bald meldete sich die Nordisk Færgefart A/S, Faaborg, die ein Charterschiff für die Verbindung zwischen Gelting und Faaborg suchte. Die GELTING (Baujahr 1963, 2494,06 BRT), die bis dahin auf diesem Liniendienst eingesetzt war, fiel nach einem Motorschaden für längere Zeit aus. Mit dem Einsatz der DANA GLORIA vom 7. September bis zum 28. November 1980 konnte die Verbindung zwischen Deutschland und Dänemark nahtlos weitergeführt werden. Nachdem die GELTING wieder ihren Liniendienst aufnehmen konnte, kehrte die DANA GLORIA zunächst nach København zurück und wurde anschließend nach Århus überführt. Bei der dort ansässigen Århus Flydedok A/S wurde die DANA GLORIA in der Zeit vom 30. 12. 1980 bis zum 29. 1. 1981 von Grund auf renoviert und modernisiert. Nach Beendigung der Schönheitskur wechselte die DANA GLORIA noch am gleichen Tag



Die BALKANIJA mit der alten Jadrolinija Schornsteinmarke im italienischen Hafen Ancona. Foto: Donald MacFie



Versehen mit der Seitenaufschrift der Jadrolinija verkehrt die ISTRA noch heute zwischen Italien und Kroatien. Foto: Frank Heine

ihren Besitzer. Das Schiff war an die jugoslawische Reederei Jadranska Linijska Plovidba (Jadrolinija) in Rijeka verkauft worden und erhielt am 9. 2. 1981 den neuen Namen BALKANIJA. Neues Fahrgebiet wurden nun die beiden Verbindungen zwischen den jugoslawischen Häfen Zadar und Split zum italienischen Ancona. 1992 wechselte die BALKANIJA noch einmal den Eigentümer. Neuer Besitzer wurde nun die Javno Poduce „Jadro-linija“ P.O., Rijeka (Croatia). Als ISTRRA pendelt die ehemalige Mols- Fähre noch heute zwischen Ancona, Split, und Zadar, sowie zwischen Dubrovnik und Bari.

MAREN MOLS (1966- 1974)

Am 3. Februar 1965 erhielt die Aalborg Værft A/S in Aalborg von der Mols- Linien A/S, Odden Færgehavn den Bauauftrag für ein baugleiches Schwesterschiff der METTE MOLS. Nach der Kiellegung am 21. 10. 1965 wurde das neue Schiff am 15. 3. 1966 als MAREN MOLS zu Wasser gelassen. Am 24. Juni 1966 wurde sie dann übergeben. Die Jungfernfahrt der MAREN MOLS auf der Route Sjællands Odde-Ebeltoft fand am 26. 6.1966 statt. Bis zum Dezember 1974 versah das Schiff ständig seinen Dienst. Spektakuläre Ausfälle, Charterfahrten für andere Reedereien und außergewöhnliche Zwischenfälle kamen im Lebenslauf nicht vor.

Am 13. 12. 1974 wurde die MAREN MOLS in MAREN MO umbenannt. Wie bei der METTE MOLS, mußte auch die MAREN MOLS ihren Namen für einen

Neubau freimachen, der einige Tage später in Helsingør von Stapel lief.

Nach einer Werftüberholung im April 1975 bei der Helsingør Værft A/S wurde die MAREN MO an die italienische Sicula Regionale di Navigazione S. p. A. (SI.RE.NA) verkauft, die ihren Reedereisitz im sizilianischen Messina hatte. Neuer Name war nun, seit dem 21. 4. 1975



Am 13.12.1974 wurde die MAREN MOLS in MAREN MO umbenannt und für kurze Zeit in Århus aufgelegt. Foto: Jørn Bent Jensen

CARAVAGGIO. Einsatzgebiet der alten Mols- Fähre wurde nun die Verbindung von Milazzo, ca. 50 Kilometer westlich von Messina, zu den liparischen Inseln, einer



Während einer Werftfliegezeit 1975 bei der Helsingør Værft A/S erhielt die MAREN MO den neuen Namen CARAVAGGIO und passierte einige Tage später in den Reederiefarben der italienischen SI. RE. NA. den Nord- Ostseekanal.

Foto: Sammlung Jürgen Stein

vorgelagerten Inselgruppe vulkanischen Ursprungs nördlich von Sizilien. Neben Alicudi, Filicudi, Salina und Panarea wurden auch die, heute noch aktiven Vulkaninseln Stromboli, Vulcano und Lipari an-

gelaufen. Ein weiterer Liniendienst war die Verbindung von Porto Empedocle, einem kleinen Hafen an der Südküste Siziliens nach Linosa und weiter nach Lampedusa, der südlichsten Insel Italiens.

Während die CARAVAGGIO weiterhin auf ihren Liniendiensten verblieb, änderte sich einige Monate später der Reedereiname in Sicilia Regionale Marittima

S.p.A.(Siremar).

Neuer Heimathafen der CARAVAGGIO wurde 1976 zunächst Napoli und ab 1980 Palermo. Im Herbst 1990 wurde die CARAVAGGIO aus dem Verkehr genommen und zum Verkauf angeboten. Neuer Eigentümer wurde am 31. 3. 1991 die maltesische Reederei Al Zaher II Maritime Co. Ltd., La Valetta. Das Management übernahm die Baabud Trading & Shipping Agencies

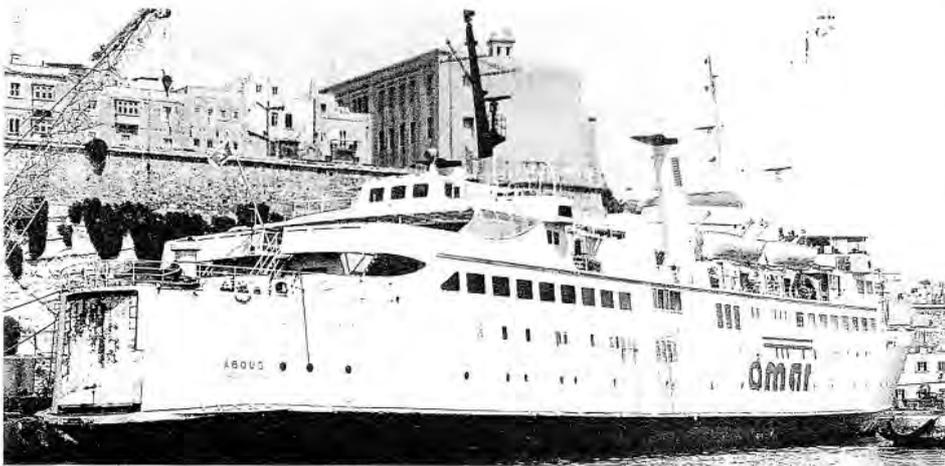
in Jeddah, die die CARAVAGGIO nach Umbenennung in ABOUD auf der Route im roten Meer, hier zwischen Jeddah und Suez, einsetzte. 1995 erfolgte ein weiterer Verkauf und eine weitere Umbenennung. Aus der ABOUD wurde die AL ABOUD. Neuer Eigentümer wurde die Red Sea Navigation Constructing Co. LTD., Jeddah die das Schiff nach wie vor im Roten Meer einsetzen.

H

MIKKEL MOLS (1969- 1977)

Mit der MIKKEL MOLS wurde die erste der in Aalborg nachbestellten Fähren, am 1.

April 1969 von Mols-Linien in Dienst gestellt. Von nun an war der Verkehr zwischen Ebeltoft und Sjællands Odde mit ausreichenden Kapazitäten und ohne längere Wartezeiten für die Reisenden möglich.



Für ihre neuen Aufgaben im Roten Meer wurde die ABOUD in La Valetta umgerüstet. Foto: Antonio Scrimali

Auch die MIKKEL MOLS verkehrte all' die Jahre ohne besondere Vorkommnisse bis sie am 25. August 1977 zusammen mit der METTE MO (ex METTE MOLS) von der Muttergesellschaft DFDS übernommen wurde. Zum 1. September 1977 startete die MIKKEL MOLS für die Charter Touristik GmbH, Emden den "Butterverkehr" zwischen Emden und Delfzijl. Bis Ende 1977 verlief diese Charter recht vielversprechend. Am 23. November 1977 wurde zusätzlich noch die DANA GLORIA (ex METTE MOLS) nach Emden beordert. Am 24. November kam das Aus für die Charter Touristik GmbH, Emden. Die MIKKEL MOLS wurde in Delfzijl an die Kette gelegt, und die DANA GLORIA von DFDS nach Århus zurückbeordert.

Die MIKKEL MOLS blieb bis zum 26. November 1977 in "Arrest" und kehrte am folgenden Tag, aus Haft und Charter entlassen, nach Århus zurück.

Vom 13. Dezember bis zum 22. Dezember 1977 fuhr die MIKKEL MOLS als Ablösefähre wieder auf ihrer alten Route zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft.

Danach wurde das Schiff in Århus als Reservefähre für die Mols-Linien aufgelegt. Zwischen dem 12. Februar und dem 17. März 1978 mußte die MIKKEL MOLS nochmals zwischen Jylland und Sjælland bei den Mols-Linien aushelfen, da die 1975 gebaute METTE MOLS die Mole in Ebeltoft gerammt hatte und für einige Wochen in die Werft mußte.

Zwischen dem 24. Januar und 27. März 1979 fuhr die MIKKEL MOLS abermals zwischen Ebeltoft und Sjællands Odde, da die beiden Regelfähren zur jährlichen Werftinspektion mußten.

Zur Sommersaison 1979 wechselte das Schiff in den Schweden- Finnland- Verkehr. Daher verließ die MIKKEL MOLS am 15. Mai 1979 den Liegeplatz in Århus und nahm Kurs auf den aländischen Hafen Mariehamn. Dort wurde das Schiff mit der

Mal auf der Strecke Ebeltoft- Odden für die Mols-Linien eingesetzt. Am 2. Februar 1980 wurde das Schiff endgültig aus dem Verkehr gezogen und erneut in Århus aufgelegt, wo es nach kurzer Liegezeit am 25. März 1980 in die dortige Werft eingedockt wurde.

Am 27. März 1980 verkaufte die DFDS die MIKKEL MOLS an die, auf den Färöer-Inseln ansässige Reederei Strandfaraskip Landsin (Foroya Landsstyri) in Thorshavn. Diese Gesellschaft übernahm das Schiff am 2. April 1980 und benannte es in TEISTIN um. Mit einem schwarzen Rumpf versehen, verließ das Schiff am 4. April 1980 den Hafen von Århus und nahm Kurs auf den



Für kurze Zeit als Butterfahrer im Einsatz. Die MIKKEL MOLS im Herbst 1977 in der Emsmündung, verkehrend zwischen Emden und Delfzijl.

Foto: Sammlung Andreas Wörteler

Seitenaufschrift "VIKING 2" versehen und im Rahmen der Viking Line vom 19. Mai bis 19. August 1979 von der Rederi A/B Sally, Mariehamn auf der Linienfahrt zwischen Kapellskär und Mariehamn eingesetzt.

Am 21. August 1979 traf die Fähre wieder in Århus ein und ging diesmal bis zum 13. Januar 1980 auf Warteposition. Danach wurde die MIKKEL MOLS zum letzten

neuen Heimathafen Thorshavn. Auf den Färöer-Inseln wurde die TEISTIN bis 1982 auf den Linien Thorshavn- Suderö und Thorshavn- Klaksvig eingesetzt.

1982 ging das Schiff in die Karibik um dort in Charter der Republik Trinidad and Tobago bis 1983 im Fährverkehr zwischen Port of Spain und Scarborough eingesetzt zu werden. Anschließend kehrte die TEISTIN wieder zu den Färöer- Inseln zu-



Schon fast ein vertrautes Bild in Mariehamn. Auch die MIKKEL MOLS kam zwischen Kapellskär und Mariehamn zum Einsatz. Foto: Sammlung Jürgen Stein



1980 umbenannt in TEISTIN wurde die alte MIKKEL MOLS als Charterfähre für die finnische SF- Linie AB, Mariehamn eingesetzt. Hierfür erhielt sie im Sommer 1984 die Seitenaufschrift „Alandsfärjan“. Foto: Donald Mac Fie



In den klassischen Farben der Føroya Landsstyri (Strandfaraskip Landsin), Thorshavn übernahm die TEISTIN als Charterschiff der Aabenraa Linjen A/S 1984 kurzfristig die Verbindung zwischen Eckernförde und dem dänischen Aabenraa. Foto: Gerhard Fiebiger

rück.

1984 verkehrte das Schiff abermal zwischen dem 15. Juni und dem 12. August auf der Linie Kapellskär - Mariehamn. Diesmal mit der Seitenaufschrift "ALANDSFÄRJAN" und in Charter der SF- Linie AB, Mariehamn.

Im Oktober 1984 versuchte eine dänische Gesellschaft mit der TEISTIN einen neuen Markt zu erschliessen. Auf der Linienfahrt zwischen dem dänischen Aabenraa und der Fördestadt Eckernförde gab die Fähre allerdings nur ein kurzes Gastspiel für die neugegründete Firma Aabenraa Linjen A/S. Mangels Auslastung wurde diese Linie noch im selben Jahr wieder eingestellt.

In der Sommersaison 1985 fuhr die TEISTIN nochmals als "ALANDSFÄRJAN" in Charter der SF- Linie AB, vom 24. Mai bis zum 11. August im Kapellskär-Mariehamn Dienst. Bevor das Schiff wieder zu den Färöer- Inseln verholt wurde, leistete die TEISTIN 1985 kurzfristig noch

einen Chartereinsatz auf der Linie Grenaa-Hundested. Dort wurde die Fähre DJURSLAND abgelöst, die zur Jahresinspektion eingedockt wurde.

Anschließend kehrte die TEISTIN auf die Färöer- Inseln zurück um wieder als Lokalfähre zwischen der Hauptstadt Thorshavn und den umliegenden Inseln eingesetzt zu werden. Nach mehr als zehn Jahren verließ die TEISTIN das Archipel der Färöer- Inseln und trat im November 1996 als MOBY ALE in den Dienst der italienischen Reederei Moby Lines S.R.L., Cagliari. Einsetzt wird das Schiff nun zwischen Piombino und Portoferraio auf der Insel Elba.

MORTEN MOLS (1969- 1975)

Am 29. Oktober 1968 begann die Aalborg Værft A/S, Aalborg mit der Kiellegung der vierten Fähre (Bnr. 181) für die Mols- Linien A/S. Dieser Neubau lief am 10.1.1969

als MORTEN MOLS von Stapel. Das Fährschiff MORTEN MOLS komplettierte mit der Ablieferung am 1. Juni 1969 das Mols- Quartett. Der Neubau wurde allerdings zunächst in Aalborg aufgelegt und erst am 4. Juli nach Ebeltoft zur Jungfernfahrt überführt. Die Indienststellung verzögerte sich um vier Wochen, da die dänische Seemannsgewerkschaft zu einem längeren Streik aufgerufen hatte.

Bis zum März 1975 pendelte die MORTEN MOLS störungsfrei zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft für die Mols Linien A/S und wurde dann, als erstes Schiff dieser Viererreihe, verkauft.

Am 24. März 1975 übernahm die Strandfaraskip Landsin, Thorshavn für 25 Mill. DKR das Schiff und gaben ihr den neuen Namen SMYRIL. Es war die erste konventionelle Autofähre die Island mit dem europäischen Festland verband. In den folgenden Sommern verkehrte das neue Flaggschiff der Reederei auf einer interessanten Verbindung: Ausgangshafen war Thorshavn, die Hauptstadt der Färöer- Inseln und wichtiger Verkehrsknotenpunkt zur Weiterreise nach Island. Während der wöchentlichen Rundreise wurde zunächst Bergen in Norwegen angelaufen. Anschließend kehrte die SMYRIL nach Thorshavn zurück. Fahrgäste, die weiter nach Seydisfjörður auf Island wollten, mußten das Schiff verlassen, da sich die SMYRIL nun auf den Weg nach Scrabster in Schottland machte, um weitere Islandreisende zunächst nach Thorshavn zu bringen. Zwischenzeitlich erreichte auch die ENGLAND der D.F.D.S einmal wöchentlich, aus Esbjerg kommend, Thorshavn. An Bord natürlich auch Fahrgäste, die eine Weiterreise nach Island gebucht hatten. Nachdem die SMYRIL aus Schottland zurückgekehrt war, wurde das Schiff komplett entladen, auch PKW- und LKW- Fahrer, die weiter nach Island wollten, mußten die Autofähre verlassen und sich neu in die Wartespuren am Fähranleger einreihen. Erst jetzt, nachdem das Autodeck neu sortiert war, ging es weiter nach Seydisfjörður. Da die Kapazitäten in den Sommermonaten kaum ausreichten, wurden auf dem überdachten Sonnendeck Holzcontainer errichtet, in denen Doppelbetten untergebracht waren. Matratzen waren hier nicht vorhanden. So kam es auch schon einmal vor, daß in diesen außergewöhnlichen Einrichtungen das Gepäck der Reisenden gestapelt wurde, unter dem sich ein Abenteuerurlauber mit wenig Geld einen warmen Platz für die lange Überfahrt sicherte. Für europäische Verhältnisse war es sicherlich etwas außergewöhnlich mit diesem Schiff zu reisen. Es war, kurzer-



Die MORTEN MOLS auslaufend aus Odden Færgehavn. Foto: Jørn Bent Jensen

hand, eine Reise in eine andere Welt. Auch eine rechtzeitige Buchung war erforderlich, da isländische Staatsbürger aus vertraglichen Gründen vorrangig befördert werden mußten.

In den Wintermonaten verblieb die SMYRIL auf den Farøer- Inseln, um dort den lokalen Inselverkehr zu übernehmen. Ausnahme waren die ersten Monate 1984. Vom 19.2.1984 bis 7.4.1984 wurde die SMYRIL an die P & O, Scottish Ferries Ltd., Aberdeen verchartert und auf der Route zwischen Aberdeen und Lerwick eingesetzt, um die ST. CLAIR zu ersetzen, die bei der Humber Graving Dock Ltd., Immingham zur jährlichen Inspektion lag. Ab dem 4.7.1984 weitete sich die abenteuerliche Sommerverbindung der SMYRIL, die bis zum Herbst 1990 bedient wurde von Thorshavn über Bergen bis zum dänischen Hanstholm aus. Nach Beendigung der Wintersaison 1990/ 91 als Lokalfähre auf den Farøer- Inseln wurde die SMYRIL für ein Jahr an die Århus- Tønsberg Line A/S ver-



Die SMYRIL im Juni 1995 einlaufend in Aberdeen. Foto: Frank Lose

chert. Vom 18. Mai 1991 an übernahm das Schiff diese Dänemark- Norwegen-Verbindung, die am 1. August 1991 wegen geringer Auslastung wieder eingestellt werden mußte.

Wenige Tage später verließ die SMYRIL den Hafen von Århus in Richtung Thorshavn, wo sie noch heute den Inselverkehr zwischen Thorshavn- Suderø- Klaksvik- Tvøroyri und Vagur bedient. Außerdem wurde sie auch zwischen Thorshavn und dem schottischen Aberdeen eingesetzt. Mit dem Verkauf der TEISTIN im Herbst 1996 wechselt sie dann aber ausschließlich auf den innerfarørischen Verkehr.

In FERRIES 3/97 werden die Lebensläufe der restlichen Mols-Linien Schiffe beschrieben.

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

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

Gehen Einsendung eines mit 3 DM frankierten DIN A 4 oder A5 Rückumschlages und zusätzlich zwei DM in Briefmarken, erhalten Sie das, mit einigen Zeichnungen aufgelockerte Jahresinhaltsverzeichnis 1996 direkt nach Hause.

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

Bestellungen bitte an Carsten Watsack, Albertstr. 20, 31241 Ilsede



EMPFOHLEN VON DER GEWERKSCHAFT IG SPASS & VERGNÜGEN: 3-TAGE- KURZ-SEEREISE ÜBER ELBE UND NORDSEE EXKLUSIV FÜR SIE AB 94 MARK!

Speziell für die Leser von "FERRIES" haben wir ein besonders günstiges Angebot für einen besonders schönen Kurzurlaub: unsere 3-Tage-Kurz-Seereise von Hamburg nach England und zurück. Inkl. Kabine, Live-Tanzmusik, Landgang in Colchester und jeder Menge Spaß und Vergnügen. Und nicht zu vergessen: das leckere Essen und Trinken an Bord. Am besten, Sie machen Ihrem Chef gleich mal einen Urlaubsantrag.

MACHT LAUNE: DIE LEISTUNGEN.

- Hin- und Rückreise Hamburg-Harwich
- 2 Übernachtungen an Bord in der gebuchten Kabinenkategorie
- Bustransfer nach Colchester in England
- Cream Tea im George Hotel in Colchester

Achtung: Eine Reiseunterbrechung in England ist leider nicht möglich.

MACHT SPASS: DER REISEABLAUF.

1. Tag: 17.30 Uhr Ablegen in Hamburg
2. Tag: 12.00 Uhr Ankunft in Harwich, Bustransfer nach Colchester, freie Zeit in der Altstadt, Bustransfer nach Harwich
16.30 Uhr Ablegen in Harwich
3. Tag: 13.00 Uhr Ankunft in Hamburg

MACHT APPETIT: DAS SCHLEMMERPAKET.

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

MACHT FREI: DIE TERMINE.

August: 12., 18., 28.
September: 3., 9., 11., 17., 29.
Oktober: 1., 7., 9.

MACHT FROH: DIE PREISE.

Kabinen	Ausstattung	Lage	Preis	
			So.-Do.	Fr.-Sa.
3-/4-Bett	Dusche/WC	Innen	94,-	104,-
3-/4-Bett	Dusche/WC	Außen	107,-	117,-
2-Bett (2 untere Betten)	Dusche/WC	Innen	117,-	127,-
Doppel (Unter-/Oberbett)	Dusche/WC	Außen	122,-	132,-
2-Bett (2 untere Betten)	Dusche/WC	Außen	129,-	139,-

Alle Preise in DM pro Person.

Stand: Mai 1997. Irrtümer vorbehalten. Es gelten die Reisebedingungen aus unserem Katalog „Die schönsten Seiten Großbritanniens“, Sommer 1997, den wir Ihnen auf Anfrage gern kostenlos zusenden. SCANDINAVIAN SEAWAYS, Van-der-Smissen-Straße 4, 22767 Hamburg.

Dieses Angebot gilt exklusiv für die Leser von "FERRIES". Es gilt nicht in Verbindung mit anderen Ermäßigungen. Ganz wichtig: Die Buchung ist nur direkt bei SCANDINAVIAN SEAWAYS möglich.

Ganz wichtig: Die Buchung ist nur unter Angabe des Buchungscodes I7FER1 möglich. Für weitere Informationen und Buchungen steht Ihnen unser Team gern zur Verfügung: 0 40/3 89 03-71.

Aus Tankern werden Ro-Ro Schiffe

von Frank Heine

In der letzten Ausgabe von Ferries wurde über sieben Tanker berichtet, die zu Kurzstreckenpassagier- bzw. Frachtfähren umgebaut wurden oder werden sollten. Doch nachdem zwischen 1965 und 1970 fast jedes Jahr ein oder zwei dieser recht ungewöhnlichen Schiffe fertiggestellt wurden, war nach der Brandkatastrophe auf der HELEANNA und den anschließend verschärften Sicherheitsbestimmungen, keine Reederei mehr an solchen Umbauten interessiert.

Der letzte der angesprochenen Tankerumbauten, die EFTHYCOSTA II unterschied sich schon erheblich von ihren Vorgängern, war sie doch als reine Frachtfähre für den Fährdienst zwischen dem griechischen Festland und der Insel Kreta konstruiert worden.

Im Jahre 1973 griff dann eine italienische Reederei die Idee wieder auf und ließ ein weiteres Tankerschiff zur Ro-Ro Frachtfähre umbauen.

Die 1965 gegründete italienische Reederei Traghetti del Mediterraneo S.p.A. eröffnete 1967 mit der Frachtfähre ESPRESSO SARDEGNA (1995 BRT, Bj. 1967) mehrere Routen von Genua nach Sardinien und Sizilien. Die Reederei war so erfolgreich, daß bis 1971 insgesamt acht weitere Neubauten in Dienst gestellt wurden, die seit 1969 auch von Livorno aus zum Einsatz kamen. Nachdem der letzte Neubau ESPRESSO VENETO (4567 BRT, Bj. 1971)

einen maximalen Tiefgang von 9,23 m. Mit 12631 BRT vermessen, wurde sie von einem Fiat Dieselmotor mit 5222 kW angetrieben und erreichte damit eine Geschwindigkeit von 14 Knoten.

ESPRESSO MARILEN :

Die MARILEN wurde nach Trieste verlegt, wo sie am 25. Oktober 1972 bei der Werft Arsenalen Triestino San Marco zum Umbau

Oberdeck wurde ebenfalls für die Aufnahme von Containern und Trailern ausgerüstet und durch eine interne Auffahrtrampe vom Hauptdeck aus zugänglich gemacht.

1973 wurde die ehemalige MARILEN als ESPRESSO MARILEN, jetzt mit 8398 BRT vermessen und mit neuem Heimathafen Porto Torres, an ihre Eigentümer Traghetti del Mediterraneo S.p.A. zurückgeliefert und anschließend zwischen Itali-



Mit der ESPRESSO MARILEN stieg die italienische Reederei Traghetti del Mediterraneo S.p.A. in den weltweiten Ro-Ro Verkehr ein. Deutlich zu erkennen ist der ehemals mittschiffs gelegene Brückenaufbau, der beim Umbau zur Frachtfähre vor den Maschinenaufbauten plazierte. Foto : Sammlung Frank Heine

bereits ein Jahr nach der Ablieferung als EL TEMSAH nach Libyen verkauft wurde, entschloß man sich, nun auch in den weltweiten Ro-Ro Verkehr einzusteigen. Dazu brauchte man ein größeres Ro-Ro Schiff, das eigentlich auf dem Second-hand Markt erworben werden sollte. Stattdessen griff man aber eine in Italien weit verbreitete Idee auf und ließ einfach ein älteres Frachtschiff umbauen.

Fündig wurde man schließlich in dem aufgelegten Tanker MARILEN der sich seit ca. einem Jahr in Besitz der italienischen Reederei Cia. Sarda Trasporti Marittimi S.p.A. befand. Die MARILEN war 1954 für Sical Azionaria Trasporti Marittimi, Palermo bei Cantieri Navali Breda in Venedig gebaut worden. Sie hatte eine Länge von 169,78 m, war 22,09 m breit und hatte

eintraf. In weniger als einem Jahr wurde hier aus dem alten Tankerschiff MARILEN ein doch recht ansehnlicher Ro-Ro Frachter. Die Öltanks, die Be- und Entlüftungen, sowie sämtliche Pumpeneinrichtungen und Pipelines im Rumpf und an Oberdeck wurden entfernt. Im Rumpf wurde ein 4,5 m hohes Trailerdeck eingerichtet, das damit auch für die Unterbringung von Containern eine ausreichende Höhe aufwies. Zugänglich gemacht wurde das Trailerdeck durch den Einbau eines Bugvisiers mit einer großen, klappbaren Auffahrtrampe dahinter. Der schwierigste Teil des Umbaus war allerdings das Versetzen des gesamten mittschiffs liegenden, fünfstöckigen Brückenaufbaus, der komplett nach hinten, direkt vor die achterlichen Maschinenaufbauten gesetzt wurde. Das somit freigewordene

en, dem Roten Meer und dem Persischen Golf, und auch zwischen Italien und Westafrika eingesetzt.

Am 22.11.1974 wurde mit der ESPRESSO MARILEN ein neuer Fährdienst nach Libyen eröffnet, die anderen Verbindungen aber weiterhin aufrechterhalten. Auch wenn das Schiff mal verchartert wurde, blieb es in seinen angestammten Fahrtgebieten im Einsatz.

Auf einer der Reisen von Cagliari nach Lagos kam es am 4. Oktober 1978 vor der spanischen Küste, bei Cartagena zu einer folgenschweren Kollision mit dem algerischen Ro-Ro Schiff COLLO (1598 BRT, Bj. 1973), das kurz darauf mit 26 Mann der Besatzung unterging. Die am Bug schwer beschädigte ESPRESSO MARILEN wird nach dieser Katastrophe nach Genua über-



Die **ESPRESSO MARILEN** war der einzige der umgebauten Tanker mit Bugvisier. Hier während einer Charter im Sommer 1977. Foto : Antonio Scrimali



Die Überreste der ehemaligen **ESPRESSO MARILEN** im Juli 1989 in La Spezia. Foto: Frank Heine

führt, wo die Schäden schließlich repariert wurden. Sie wurde nach der Instandsetzung noch im Laufe des Jahres wieder in ihrem alten Fahrtgebiet in Dienst gestellt.

Doch nicht einmal ein Jahr später, am 7. November 1979 wurde das Schiff wegen beginnender finanziellen Schwierigkeiten der Reederei in Genua aufgelegt.

Nachdem Traghetti del Mediterraneo S.p.A. zusammen mit der Tochtergesellschaft Trans Tirreno Express im Laufe des Jahres 1981 in Konkurs geht, wurden 11 der 13 eigenen Schiffe verkauft und die zwei verbliebenen in eine neue Gesellschaft übernommen.

Die **ESPRESSO MARILEN** wurde von der Reederei Ignazio Messina S.p.A. mit Sitz in La Spezia erworben und verließ kurz darauf Genua im Schlepp. Am 25.3.1981 erreichte das Schiff den Hafen von La Spezia, wo im Laufe der nächsten Wochen sämtliche Aufbauten und die Maschine verschrottet wurden. Stattdessen wurde auf dem Oberdeck eine dreistöckige Stahlkonstruktion für die Unterbringung von PKWs errichtet. Für Ignazio Messina dienten die Überreste der **ESPRESSO MARILEN** in La Spezia von nun an als schwimmende Garage für Exportautos.

Im Jahre 1986 wurden die zusätzlichen Abstellflächen für Autos auf der ehemaligen **ESPRESSO MARILEN** nicht mehr benötigt und der dreistöckige Garagenauf-

bau somit wieder entfernt. Die **ESPRESSO MARILEN** blieb aber in La Spezia und sollte, da nun zusätzliche Abstellflächen für Container benötigt wurden, als schwimmende Erweiterung dienen. Dafür wurde ein weiterer Teil des oberen Rumpfbereiches entfernt.

Ende 1996 verlegte Ignazio Messina seinen Anlaufhafen von La Spezia nach Genua. Was jetzt mit den Überresten der **ESPRESSO MARILEN** geschehen wird, ist bisher noch unklar, aber aller Wahrscheinlichkeit nach werden sie nicht nach Genua geschleppt, sondern entgeltlich verschrottet.

DOLPHIN ELENA

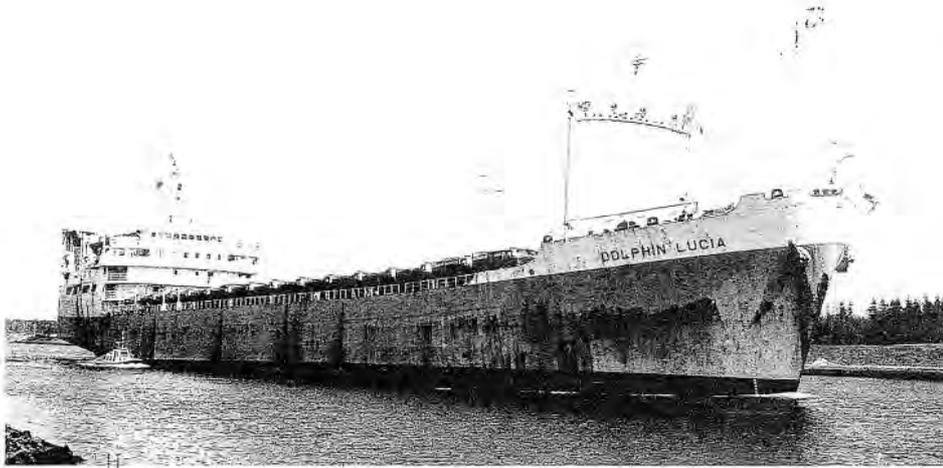


Die **DOLPHIN ELENA** verläßt am 15.10.1978 den Hafen von Rostock. Foto : Günter Däme

1975 erwarb die griechische Reederei Dolphin Shipping Co. den 11747 BRT großen Tanker **DAMIANOS** ex. **TABRIZ** -67, der 1954 für Wilh. Wilhelmsen in Göteborg gebaut wurde. Das Schiff war 170,52 m lang, 21,34 m breit und hatte einen Tiefgang von 9,55 m. Nach der Übernahme erhielt die **DAMIANOS** ihren alten Namen **TABRIZ** zurück und blieb vorerst weiterhin als Tanker in Fahrt, jedoch nur für ca. ein Jahr. 1976 wurde die **TABRIZ** in **DOLPHIN ELENA** umbenannt und nach Genua verlegt, wo sie bei der Mariotti Werft zur Ro-Ro Frachtfähre umgebaut werden sollte. Auch hier wurden im Rumpf sämtliche Öltanks und die dazugehörigen Einrichtungen entfernt um Platz für ein 4,2 m hohes Trailerdeck zu schaffen. Zwei große, faltbare Auffahrtrampen am Heck sorgten an Backbord- und an Steuerbordseite für den Zugang zum Trailerdeck. Zwei interne Auffahrtrampen sorgten für den Zugang zum Oberdeck, das ebenfalls zur Aufnahme von LKWs und Containern ausgerüstet wurde. Der mittschiffs liegende Brückenaufbau wurde mit ausreichend hohen Durchfahrtsmöglichkeiten versehen, damit das gesamte Oberdeck für rollende Ladung zur Verfügung steht. Damit waren nun insgesamt 1700 m Aufstellspur für Trailer und Container vorhanden. Der maximale Tiefgang lag nach dem Umbau bei 6,03 m.

Zwei weitere Tanker für Dolphin Shipping Co.

1976 erwarb Dolphin Shipping Co. noch zwei Tanker. Zum einen die 13223 BRT große **ILADE** ex. **MERIGNAN** -68 ex. **SAINT REMI** -66 (Bj. 1959) der Stardust Shipping Co., Monrovia und zum anderen das 13631 BRT große Schwesterschiff **OLYMPIE** ex. **SAINT THIERRY** -69 (Bj. 1958) der Northatlantic Corp., Monrovia. Aus der **ILADE** wurde die **DOLPHIN LU-**



Auf einer der vielen Reisen von Rostock nach Westafrika passiert die DOLPHIN LUCIA im April 1978 den NOK. Foto : Joachim Pein

CIA und die OLYMPIE bekam den neuen Namen DOLPHIN PATRICIA. Beide Schiffe wurden in der Nähe von Piräus vorerst aufgelegt.

Die DOLPHIN LUCIA verließ am 16.12.1976 ihren Anfliegeplatz und erreichte vier Tage später Palermo, wo der Umbau zum Ro-Ro Schiff begann. Die DOLPHIN PATRICIA blieb noch bis 25.02.1977 aufgelegt, wonach auch sie nach Palermo verlegt wurde. Am 1. März traf sie in ihrem Zielhafen ein und wurde demselben Umbau wie ihr Schwesterschiff unterzogen.

Nach dem Umbau der DOLPHIN ELENA im Frühsommer 1977 (sie war inzwischen für Dolphin Shipping Co. in Limassol registriert worden) wurde sie auf verschiedenen Linien zwischen dem Mittelmeer, dem Roten Meer und Westafrika eingesetzt. Ebenso wurden des öfteren einige Fahrten nach Hamburg bzw. Rostock durchgeführt, wobei jedesmal auch der Nord-Ostseekanal passiert wurde.

Ende 1977 war dann auch der Umbau der DOLPHIN LUCIA abgeschlossen. Auch dieses Schiff verfügte nun über zwei Trailerdecks mit insgesamt ca. 1700 m Aufstellspuren für rollende Ladung. Der Umbau war hierbei allerdings nicht ganz so umfangreich wie bei der DOLPHIN ELENA, da die DOLPHIN LUCIA über keine Mittschiffsaufbauten verfügte. Die Brücke war bei diesem wie auch bei dem Schwesterschiff DOLPHIN PATRICIA achtern angeordnet. Zwei klappbare, seitlich an den Aufbau befindliche, schräg angeordnete Heckrampen sorgten, in Verbindung mit zwei internen Rampen für den Zugang zu den beiden Trailerdecks.

Die DOLPHIN LUCIA wurde zusammen mit der DOLPHIN ELENA auf den Routen zwischen Westafrika, dem Roten Meer, der Ostsee und dem Mittelmeer eingesetzt. Im Frühjahr 1978 kam, nach dem beendeten Umbau der DOLPHIN PATRICIA, auch

dieses Schiff in den eben genannten Seegebieten zum Einsatz.

1979 wurden zwei der drei Tankerumbauten der Dolphin Shipping Co. verkauft. Die DOLPHIN ELENA ging an Ciel Shipping Co., Limassol und erhielt den neuen Namen ELENA. Die DOLPHIN LUCIA wurde für Arsera Marine Co. Ltd. in Limassol als LUCIA registriert. Hinter beiden Gesellschaften standen aller Wahrscheinlichkeit nach auch die Eigentümer von Dolphin Shipping Co., denn auch die DOLPHIN PATRICIA erhielt den neuen Namen PATRICIA. Sie blieb allerdings für ihren alten Eigentümer registriert und auch an dem Fahrtgebiet der Schiffe änderte sich nichts.



An den Dalben in Brunsbüttel, die DOLPHIN PATRICIA am 9. Mai 1979.

Foto : Joachim Pein



Mehr als fünf Jahre war die ehemalige DOLPHIN ELENA unter drei verschiedenen Namen, hier als ADVENTURE 1 vor der Insel Salamis aufgelegt.

Foto : Steffen Weirauch

Am Abend des 29. September 1980 brach an Bord der ELENA auf einer Reise nach Aquaba, etwa 100 Seemeilen südöstlich von Port Safaga im Roten Meer ein Feuer aus. Die Besatzung verließ das Schiff am nächsten Morgen, nachdem die Löscharbeiten wenig erfolgreich verlaufen waren. Trotzdem blieb das Schiff einigermaßen intakt und wurde wenig später von einem Schlepper auf den Haken genommen und nach Aquaba geschleppt.

Dort wurde das Schiff aufgelegt und im November an Adventure Cia. Nav. SA, Panama verkauft. Als ADVENTURE 1 verließ das Schiff Anfang Dezember 1980 am Haken eines griechischen Schleppers den Hafen von Aquaba in Richtung Mittelmeer, wo sie am 1. Weihnachtstag in Piräus eintraf. In Perama wurden schließlich innerhalb des nächsten Jahres die Brandschäden beseitigt und im November 1981 kam das Schiff für seine neuen Eigentümer wieder zwischen dem Mittelmeer, dem Roten Meer und der Nordsee zum Einsatz. Im Jahr darauf wurde sie noch in Piräus registriert und am 12. November 1983 entgültig vor der Insel Salamis, in der Nähe des Ortes Kynossoura aufgelegt.

1985 wurde sie für den griechischen Reederei John S. Latsis in Piräus registriert und ein Jahr später für die ebenfalls zur Latsis Gruppe gehörenden Reederei Bilinder Marine Corp..

Übersicht der in den letzten beiden Ausgaben behandelten Tankerumbauten.

	PHAISTOS ex. MARIA GORTON (-63)	MINOS ex. SOYA- MARGARETA (-64)	SOPHIA ex. SOYA- BIRGHITA (-65)	HELEANNA ex. MUNKEDAL (-66)	KYDON ex. WIRAKEL (-68)	EFTHYCOSTA I ex. THORSHOLM (-69)	EFTHYCOSTA II ex. FERMA (-69) ex. MORGEDAL (-64) ex. EMERALD (-62)	ESPRESSO MARILEN ex. MARILEN (-73)	DOLPHIN ELENA ex. TABRIZ (-76) ex. DAMIANOS (-75) ex. TABRIZ (-67)	DOLPHIN LUCIA ex. ILLADE (-76) ex. MARIANAN (-76)	DOLPHIN PATRICIA ex. OLYMPIE (-76) ex. SAINT THERRY (-69)
Reederei ¹	C.S. Efthymiadis	C.S. Efthymiadis	C.S. Efthymiadis	C.S. Efthymiadis	ANEK	C.S. Efthymiadis	C.S. Efthymiadis	Tragh. del Med.	Dolphin Ship.Co	Dolphin Ship.Co	Dolphin Ship.Co
Baujahr	1951	1952	1953	1953	1953	1954	1953	1954	1954	1959	1958
Bauwerft, Nr.	Kockums MV A/B, Malmö, Nr. 318	Kockums MV A/B, Malmö Nr. 343	Kockums MV A/B, Malmö Nr. 361	Götaverken, Göteborg Nr. 679	P. Smit, Rotterdam Nr. 605	Uddevallvarf AB, Uddevall, Nr. 132	A/S Frammes MV, Sognefjord Nr. 147	Camileri Navali Breda, Venedig Nr. 156	Eriksberg M/V A/B, Göteborg Nr. 480	F. & Ch. de la Cir., Bordeaux Nr. 239	F. & Ch. de la Cir., Bordeaux Nr. 238
BRT (vor-U.) (nach Umbau)	8864 BRT 8134 BRT	10731 BRT 9517 BRT	9005 BRT 8945 BRT	11232 BRT 11674 BRT	9583 BRT 10717 BRT	12423 BRT -	9957 BRT 9957 BRT	12631 BRT 8398 BRT	11747 BRT 5383 BRT	12223 BRT 6354 BRT	13631 BRT 5175 BRT
Umbau	1964/65	1964/65	1965/66	1966/67	1968/70	Schiff wurde nicht umgebaut	1970/71	1972/73	1976/77	1976/77	1977/78
Länge x Breite x Tiefgang ²	151,29 m x 18,95 m x 4,90 m	162,57 m x 19,23 m x 4,90 m	151,29 m x 18,95 m x 4,57 m	167,30 m x 20,27 m x ?	153,93 m x 19,97 m x 8,64 m	173,01 m x 21,32 m x 9,25 m	156,98 m x 19,56 m x 9,03 m ³	169,78 m x 22,05 m x 9,23 m ³	170,52 m x 21,34 m x 6,03 m	175,34 m x 22,51 m x 6,50 m	175,27 m x 22,51 m x 6,50 m
Passagiere	670 970 (ab 1971)	670 1000 (ab 1971)	670 1000 (ab 1971)	620 945 (ab 1971)	860	-	0	0	0	0	0
Anzahl d. Bettpl.	200	200	200	200	?	-	0	0	0	0	0
PKW	200	220	200	220	180	-	-	-	-	-	-
LKW/Trailer	?	?	?	70	?	-	-	-	-	140	-
Lanometer	?	?	?	?	?	-	-	?	?	1700 m	140 ⁴
Maschine	1 x MAN	1 x MAN	1 x MAN	1 x Götav.	1 x P. Smit	1 x Götaverken	1 x Götaverken	1 x Fiat	1 x Erksberg	1 x B & W	1 x B & W
Leistung	3357 kw	4476 kw	4028 kw	5070 kw	4125 kw	5595 kw	4476 kw	5222 kw	7460 kw	6528 kw	7908 kw
Geschwindigkeit	13,5 Kn.	14,75 Kn.	14 Kn.	14,75 Kn.	14,25 Kn.	14 Kn.	13,5 Kn.	14 Kn.	16,25 Kn.	16,25 Kn.	16 Kn.
Verbleib	1976 aufgelegt 1980 verk. an Greek Ferry Lines, umbenannt GRECIA 1983 in Eleusis verschrottet	1974 an Minoan Lines verkauft. 1984 in Spanien verschrottet	Ende 1975 aufgelegt, am 17.5.1976 gekentert, 1986 verschrottet	Am 28.8.1971 bei einem Brand schwer beschädigt, 1974 zum verschrotten verkauft, anschl. in Toulon zur Barge umgebaut.	1989 an Do-Jin Investment Trust verkauft; CITY OF TARANTO. 1990 aufgelegt als Wohnschiff in Chalkis. Juni 1996 arettiert	blieb als Tanker in Fahrt. 1974 aufgelegt 1978 in Perama verschrottet	1977 verk. an ANEK und Minoan Lines. ZAKROS 1983 in Split verschrottet	1979 aufgelegt 1981 an Linea Messina verk. Umbau zur schwimmenden Garage und in La Spezia aufgelegt	1979 verk.: ELENA 1980 nach Brand aufgelegt, verk. Rep.: ADVENTURE I 1988 verk.: SPEEDO 1988: CHAMPION 1989 verschrottet.	1979 verk.: LUCIA 1981 verk.: WELCOME WELFARE III 29.1.1986: vor der libanesischen Küste gesunken	1979: PATRICIA 1981 verk.: WELFARE III 1982 umgebaut 1986 verschrottet

¹ Eigentümer zum Zeitpunkt des Umbaus
² nach Umbau zum Fahr- bzw. Ro-Ro Schiff
³ Diese Daten aus Lloyd's Register sind aller Wahrscheinlichkeit nach noch der Tiefgang vor Umbau. Denn danach wäre aufgrund der Seitenpforten bzw. Bugklappe ein derartiger Tiefgang gar nicht mehr möglich.
⁴ Nach Umbau 1982: 2400 m Aufstellspur bzw. 200 12m-Trailer

Die ADVENTURE 1 wurde im August 1988 weiterveräußert. Neuer Eigentümer wurde die Corpus S.A. St. Vincent, die das Schiff mit dem neuen Namen SPEEDO registrieren ließ. Am 16.9.1988 kam die SPEEDO kurzfristig noch einmal zum Einsatz, wurde aber wenig später wieder aufgelegt. Noch im selben Jahr fand ein weiterer Namenswechsel statt, doch das Schiff kam unter dem neuen Namen CHAMPION nicht mehr zum Einsatz.

Erst Anfang 1989 verließ die CHAMPION ihren Anfliegeplatz in der Bucht von Salamis und wurde nach Indien zum Verschrotten geschleppt, wo sie am 1. April 1989 in Mangalore eintraf.

Das weitere Schicksal der LUCIA und PATRICIA

Die beiden, für Dolphin Shipping Co. bzw. ihre Tochtergesellschaft im Dienst verbliebenen Tankerumbauten LUCIA und PATRICIA wurden im Januar 1981 verkauft. Die LUCIA ging an die panamesische Reederei Transafric Co. Ltd. und erhielt den neuen Namen WELCOME. Die PATRICIA an eine nahestehende Reederei, die Transport Service Co. Ltd., Panama als WELFARE III.

Beide Schiffe verkehrten weiterhin zwischen dem Mittelmeer, dem Roten Meer, Westafrika und der Ostsee, teilweise in Charter für andere Reedereien, unter anderem 1981 für Polish Ocean Lines und danach meistens für die Deutsche Seereederei Rostock. Von Rostock aus wurden hauptsächlich IFA-LKW's nach Westafrika und in den Nahen Osten verschifft, wobei beide Schiffe häufig auch im Nord-Ostseekanal zu sehen waren.

Die WELFARE III wurde 1982 noch einmal umgebaut. Auf dem Oberdeck wurde



Auch als WELCOME war die ehemalige DOLPHIN LUCIA des öfteren im Nord-Ostseekanal zu sehen. Foto : Dr. Achim Borchert



Die WELFARE im Januar 1983 nach der Erweiterung der Ladekapazität durch ein weiteres Trailerdeck. Foto : Dr. Achim Borchert

ein weiteres Trailerdeck errichtet, was die gesamte Länge der Aufstellspuren für Trailer und Container insgesamt auf 2400 m erweiterte. Es folgten weitere Chartereinsätze für DSR, wobei neue IFA Fahrzeuge unter anderem auch nach China gebracht wurden.

Die WELCOME fuhr 1985/86 in Charter für die brasilianische Reederei Transroll zwischen Italien und Brasilien und ihr Ende kam dann schnell und überraschend, als sie am 29.1.1986 nach einer Explosion

im Maschinenraum vor der Liberianischen Küste sank.

Das Schwesterschiff, die WELFARE III dagegen blieb noch bis zum Herbst desselben Jahres im Dienst und wurde schließlich an Sun Hua Enterprises nach Taiwan zum Verschrotten verkauft. Sie erreichte mit eigener Kraft am 24. November 1986 den Hafen von Kaohsiung, wo dann am 4.12. die Verschrotungsarbeiten begannen.

Ende des 2. und letzten Teils

Interesse an alten **FERRIES**-Ausgaben ?

Noch sind komplette Jahrgänge 1995 + 1996 vorhanden !!!

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

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

Einzelhefte sind gegen Einsendung von 10 DM bei Carsten Watsack, Albertstr. 20, 31241 Ilsede erhältlich. Abonnementwünsche bitte an eine der im Impressum angegebenen Adressen.

ZWEI NEUE SCHIFFE FÜR COBELFRET

von Frank Lose



Die neue CLEMENTINE am 2. Mai 1997 in Zeebrügge. Foto: Frank Lose

Die belgische Reederei Cobelfret (Compagnie Belge d'Affretements S.A., Antwerpen) übernahm im Februar 1997 ihren zweiten Neubau CLEMENTINE. Das von der japanischen Kawasaki Heavy Industries in Kobe als Baunummer 1466 gebaute Schiff ist mit 23.986 GT vermessen, hat eine Länge von 162,49 m, eine Breite von 25,20 m und besitzt eine Tragfähigkeit von 9.415 tdw. Befördern kann das Schiff LKW-Auflieger auf 2.270 Lademetern. Angetrieben von zwei Kawasaki-MAN Dieselmotoren mit einer Leistung von 9.840 kW erreicht die CLEMENTINE eine Geschwindigkeit von 18 Knoten. Auf ihrer Überführungsfahrt von Japan nach Nordeuropa wurde das Schiff von NYK (Nippon Yusen Kaisha) gechartert und beförderte Neuwagen von Singapur nach Piräus, Lissabon, Antwerpen und Bremerhaven. In der Weserstadt kam die CLEMENTINE am 8. April 1997 an und ging anschließend in den Zeebrügge – Purfleet (bei London) Dienst. Für die Überführungsfahrt war die CLEMENTINE in Panama registriert, danach wechselte sie dann nach Luxemburg, dem belgischen Zweitregister.

Auf dieser Strecke setzt Cobelfret außerdem die Schiffe SYMPHORINE (10.030 GT/Bj. 1988), die UNDINE (11.854 GT/Bj. 1991), die EGLANTINE (10.030 GT/Bj. 1989) und MAERSK ANGLIA (6.862

GT/Bj. 1977) ex DUKE OF ANGLIA-90 ex SAINT REMY-86 ex ADMIRAL CARIBE-82 ex ADMIRAL NIGERIA-79 ex ADMIRAL CARIBE-77 ein. Mit der CLEMENTINE kann man nun fünf tägliche Abfahrten in jede Richtung anbieten. Desweiteren fährt die belgische Reederei mit der von Stena gecharterten STENA SHIPPER (12.337 GT/Bj. 1979) ex NESTOR-94 ex CARIBBEAN STREAM-91 ex NESTOR-90 ex AFRICAN GATEWAY-89 ex NESTOR-87 ex NESTOR I-85 ex NESTOR-84 und dem eigenen Schiff LOVERVAL (10.931



Ein unbekannteres Stena Schiff, die STENA SHIPPER, wurde 1979 von der Papienburger Meyer Werft als NESTOR abgeliefert. Foto: Andreas Wörteler

GT/Bj. 1978) ex MATINA-85 ex VALLMO-83 zwischen dem belgischen Zeebrügge und Immingham in Mittelengland. Mit gecharterter Tonnage betreibt Cobelfret außerdem einen Fährdienst zwischen Zeebrügge und dem ebenfalls bei London gelegenen Dagenham zum dortigen Ford-Werk. Die beiden hier eingesetzten Schiff RODONA (6.568 GT/Bj. 1980) ex BALDER DONA-84 und die SAPPHIRE (6.568 GT/Bj. 1980) ex AZUA-87 ex ROVINGA-84 ex BALDER VINGA-84 gehören der schwedischen Dag Engström Rederi AB in Lysekil. 1996 konnte die belgische Reederei auf allen Strecken 284.000 Lkw-Auflieger und 259.500 Export-PKW befördern.

Das erste Schiff, eine Schwester der CLEMENTINE lief als CELESTINE vom Stapel und wurde am 10. Oktober 1996 in Kobe als SEA CRUSADER abgeliefert und an die britische Marine verchartert. Die Charter läuft zunächst für zwei Jahre und die SEA CRUSADER wird für die Joint Rapid Deployment Force (schnelle Eingreiftruppe) in Marchwood bei Southampton eingesetzt. Die britische Navy wollte eigentlich ein Schiff chartern auf das man innerhalb von kürzester Zeit zugreifen könnte und dann für den Transport von Panzer etc. in ein mögliches Krisengebiet einsetzen kann. Hier fand sich aber kein geeignetes Schiff und so wurde die SEA CRUSADER von Cobelfret gechartert. Registriert ist sie für Ocean Arrow Ltd., London.

Anfang 1997 hat Cobelfret zwei weitere Nachbauten der CELESTINE und CLEMENTINE bei Kawasaki in Japan bestellt. Beide Schiffe sollen 1999 geliefert werden. Der Stückpreis beträgt 35 Mio. US-\$.
 26

20 Jahre FINNJET

von Marko Stampel

Sie ist bekannt wie kaum ein anderes Schiff auf der Ostsee. Und nach wie vor genauso einmalig wie damals, als sie im Mai 1977 den Dienst auf der Hansaroute zwischen Helsinki und Travemünde aufnahm. Ein zweites, gleichartiges Schiff wurde nie gebaut. Heute ist die FINNJET für viele Reisende und Schiffsliebhaber aus Helsinki und Travemünde nicht mehr wegzudenken. Und doch wird sie für die Wintermonate von "ihrer" Strecke verschwinden.

Neues Konzept

Die Geschichte der FINNJET beginnt im Jahr 1969, als sich Enso-Gutzeit und Finnlines (damals Tochterunternehmen von Enso, die heute noch zu ca. 7 % an Finnlines beteiligt sind) erste Gedanken machten, wie die erwartete Steigerung der Passagierzahlen Anfang der 80er Jahre aufgefangen werden könnte. Die ersten Entwürfe waren äußerlich noch mehr oder weniger weit vom heutigen tatsächlichen Aussehen des Schiffes entfernt. So sollte das neue Schiff den grauen Rumpfanstrich der anderen Finnlines-Schiffe der Zeit erhalten. Doch das als revolutionär bezeichnete Konzept der Trennung von Kabinen- und Restaurant/Amusement-Bereichen lag bereits früh fest. Es sollte dann knapp vier Jahre dauern, bis aus dem Projekt ein konkreter Auftrag im Wert von umgerechnet ca. 160 Mio. DM wurde, den Wärtsilä und Enso-Gutzeit schließlich am 5. Dezember 1973 in Helsinki unterzeichneten. Arbeitsname für das zu bauende Schiff wurde "Finnjet". Es sollte mit 23.000

BRT nicht nur die größte Fähre ihrer Zeit werden, sondern mit einer Geschwindigkeit von 30 kn auch die Schnellste. Dabei machte es die Geschwindigkeit, die das Schiff fahren sollte notwendig, neue Antriebstechnologien einzusetzen. Um die FINNJET auf 30 kn zu bringen, entschied man sich, Gasturbinen, wie sie auch in der DC-10 eingesetzt werden, einzubauen. Die von Pratt & Whitney gelieferten Turbinen leisten zusammen 55.200 kW (=75.000 PS). Hätte man die gleiche Geschwindigkeit mit einer herkömmlichen Antriebsanlage erzeugen wollen, so hätte das Schiff eine um 3.000 tons größere Verdrängung haben – und die Maschine daher 90.000 PS leisten müssen. Bei der Antriebstechnik für die FINNJET konnte man sich auf

die Erfahrungen der Nordseewerke Emden stützen, die 1971 vier Containerschiffe für Seatrain Lines mit Gasturbinenantrieb gebaut hatten. Die Vorbereitungs- und Planungsarbeiten für das Schiff nahmen nach der Vertragsunterzeichnung noch rund anderthalb Jahre in Anspruch, war doch die FINNJET das erste (und bisher auch einzige) Fährschiff dieser Art, das je gebaut wurde. Sie markierte für Finnland den Beginn des High-Tech-Zeitalters, nicht nur in der Schifffahrt. Man war im ganzen klei-



Die FINNJET in ihrem ersten Sommer in Travemünde.

Foto: Ludger Wörteler

nen Land mächtig stolz über den Jumbo, der in Helsinki bei Wärtsilä entstand und Aufmerksamkeit in aller Welt erregte.

Bau und Ablieferung

Am 20. Mai 1975 fand die feierliche Kiellegung im Baudock in Helsinki statt, bei der von den Ehrengästen "Glückspfennige" auf den Doppelboden geschweißt wurden. Der sichtbare Bau des Schiffes begann. Am 28.3.1976 schwamm das Schiff im Baudock ohne jegliche Feierlichkeiten auf und verholte an die Ausrüstungspier. Ein knappes halbes Jahr später fanden die ersten Maschinentests statt, am 9. Dezember 1976 ging das halbfertige Schiff auf seine erste große, drei Tage dauernde

Probefahrt. Am 1. März 1977 trat es, noch im grauen Rostschutzanstrich, ihre erste Reise nach Deutschland an, nach Kiel für den Bodenanstrich. Außerdem wurden dort Glasfenster neben den Propellern im Heck des Schiffes entfernt, durch die die Ingenieure während der Probefahrten den Schraubenstrom des Schiffes kontrolliert hatten. Nach Abschluß dieser Arbeiten bei HDW führte die FINNJET noch Anlegeversuche in Travemünde durch, bevor sie wieder gen Finnland entschwand, wo die Abschlußarbeiten anstanden.

Die Ablieferung der "Superfähre" erfolgte am 28. März 1977 in Helsinki. Im Rahmen der Zeremonie wurde das Schiff durch Frau Annikki Mattila auf den Namen FINNJET getauft. Der geplante Termin für die Verkehrsaufnahme am 1. Mai 1977 konnte jedoch aufgrund eines Streiks finnischer Maschinisten nicht eingehalten werden. So fand die Jungfernfahrt am 13. Mai ab Helsinki statt. Bei ihrer zweiten regulären Ankunft in Travemünde kollidierte

die neue Fähre aufgrund eines Maschinenproblems mit dem Kai und zog sich Beschädigungen an der Bugklappe zu.

Am 29. September des Jahres konnte man bereits stolz den 100.000sten Passagier zählen, insgesamt beförderte die FINNJET 1977 145.000 Passagiere. Für 1978 sagte man 250.000 Passagiere voraus, zählte jedoch letztendlich "nur" 190.000. In den vergangenen Jahren hat sich die Zahl der jährlichen Passagiere auf ca. 230.000 eingependelt. Auf der

Neujahrsreise zum Jahreswechsel 1978/79 mußte die FINNJET zum ersten Mal umkehren. Gegen die Gischt, die die Aufbauten mit zentimeterdickem und tonnen-schwerem Eis bedeckte, war das Schiff hilflos und fuhr langsam nach Travemünde zurück.

Verkaufsgerüchte

Schon bald nach der Indienststellung stellte sich heraus, daß das Konzept der schnellen Frequenz nur im Sommer aufging wenn die Passagierzahlen hoch waren. Im Winter rentierte sich die schnelle, treibstoff-fressende Fahrt nicht. Dem wurde zunächst mit dem Gebrauch einer preisgünstigeren Treibstoffmischung begegnet. Gerüchte über die Einstellung der Linie und den Ver-

kauf der FINNJET mehrten sich. Die hohen Treibstoffkosten führten zu Verlusten. Enso-Gutzeit entschied sich für den Einbau von sparsamen Dieselmotoren, zusätzlich zu den Turbinen für langsamere Fahrten im Winter und der Nebensaison. Zum Einbau der Diesel machte sich die FINNJET am 24.10.1981 auf den Weg zu Amsterdame Droogdok Mij. in den Niederlanden. Zwei Dieselmotoren mit 23.000 kW wurden auf dem Autodeck installiert. Während der Arbeiten in Amsterdam beschloß Enso-Gutzeit die Fortführung des Finnjet-Verkehrs für mindestens ein Jahr. Neue Gerüchte über den Verkauf des Schiffes nach Saudi-Arabien oder in die USA machten im März 1982 die Runde, der Finnjet-Dienst war immer noch verlustbringend. Im Laufe des Jahres 1982 verstummten diese Gerüchte jedoch endgültig, nachdem Enso-Gutzeit sich ausdrücklich für die Fortsetzung des Verkehrs entschieden hatte. Am 10. Dezember 1978 wurde der Finnjet-Verkehr von Finnlines in eine eigene Betriebsgesellschaft ausgegliedert, der Oy Finnjet Line Ltd., Helsinki. Das Schiff blieb weiterhin Eigentum von Finnlines. In den nun folgenden Jahren konsolidierte sich das Ergebnis und die FINNJET begann, schwarze Zahlen zu schreiben. Veränderte Ansprüche der Passagiere und der Gedanke, das "nutzlose" riesige Sonnendeck besser zu nutzen zu können, führten zum Einbau von 29 Commodore Class Kabinen auf Deck 9. Die Investition umfaßte 9,5 Mio. Fmk. Hierzu kehrte die FINNJET am 12. Januar 1986 zu ihrer Bauwerft in Helsinki Hietalahti zurück, wo die Arbeiten bis zum 8. Februar andauerten. Danach präsentierte sich das Schiff mit zwei hellblauen schräggestellten Streifen neben der Rumpfaufschrift.

Übernahme durch Silja Line

Bereits zu Beginn der 80er Jahre hatte es zwischen Finnlines und Silja Line Gesprä-

che über eine Kooperation gegeben, die jedoch ergebnislos verliefen. Schließlich, im Sommer 1986 – Finnlines wollte sich endgültig von sämtlichen Passagierschiffahrtsaktivitäten trennen – wurde die FINNJET sowie deren Betriebsgesellschaft Finnjet-Line an die EFFOA veräußert. Der Verkauf wurde am 3.6.86 perfekt und die FINNJET setzte ihren Liniendienst in gewohnter Form fort. Die technische Betreuung blieb vorerst noch bei Finnlines.

Zum Jahresbeginn 1987 wurde die FINNJET dann in die Flotte der Silja Line integriert. Kurze Zeit später, am 12. Januar, mußte sie das zweite Mal in ihrer Geschichte wegen Vereisung der Aufbauten die Reise abbrechen. Trotz mehrerer Grade unter Null blieb das Meer offen und die Gischt froh an den Aufbauten fest. Vor Karlskrona entschied sich die Besatzung, nach Travemünde umzukehren, da das Gewicht des Eises ständig zunahm und die Seegangseigenschaften des Schiffes verschlechterten sich zusehends.

Während der Dockung im Frühjahr 1987 in Kiel erhielt das Schiff den weiß-blauen Silja-Anstrich. Außerdem wurden umfangreiche Innenarbeiten durchgeführt, um den Standard dem der Silja-Flotte anzugleichen. Der größte Teil der Inneneinrichtung war beim Bau stark vom Stil der End-70er geprägt gewesen. Unter anderem entstand ein neues a-la-Carte-Restaurant, der Bordboulevard und eine neugestaltete Information. Sämtliche öffentlichen Bereiche erhielten neue Teppichböden und die Kabinen wurden ebenfalls umfassend renoviert. Mit der Neugestaltung der Innenräume wurde die bekannte finnische Innenarchitektin Vuokko Laakso beauftragt, die bereits vielfach Bereiche auf Fährschiffen gestaltet hat.

Mehrfache Umregistrierung

Schon kurz nach der Übernahme durch Silja Line wurde die FINNJET im März

1987 für Oy Efjon Trading Ab, Helsinki registriert, diese Firma änderte ihren Namen im Februar 1988 in Rederi Ab EffJohn / Varustamo Oy EffJohn. Weitere Umregistrierungen erfolgten im Dezember 1989 für Partrederi för GTS Finnjet, Helsinki und zwei Jahre später für Effdo 1 Oy, Helsinki. Effdo 1 Oy fusionierte im Juni 1993 mit der Eignergeseellschaft Oy Silja Line Ab, Turku. Im April diesen Jahres erfolgte der bislang letzte Wechsel. Eigner ist nunmehr die Sally Ab mit Sitz in Mariehamn.

Nachdem Silja Line 1990 sämtliche Reedereiaufgaben für ihre eigenen Verkehre von ihrer Eignergeseellschaft EffJohn übernahm, erhielt die FINNJET, wie alle Schiffe der Flotte, das Robbenlogo als Schornsteinmarke. Die zwei weißen Efffoa-Ringe verschwanden.

1994 wurden während einer längeren Dockung in Kiel neue Getriebe auf der FINNJET installiert. Mit den alten von Lohmann & Stolterfoht konnten entweder nur die Gasturbinen oder nur die Diesel betrieben werden, mit den neuen Getrieben von Renk-Tacke aus Augsburg wurde es möglich, die beiden Antriebstechniken zu koppeln. Dadurch stieg die maximale Geschwindigkeit von 30,5 auf 33 kn. Außerdem wurden auf der Brücke umfangreiche Modernisierungsarbeiten ausgeführt, die die Installation des Navigations- und Steuerungssystems NACOS beinhaltete. Diese Arbeiten begannen am 7. April 1994. Am 1. Mai 94 war die FINNJET wieder im Einsatz. Im April 1996 fand die letzte große Überholung in Vuosaari statt, bei der ein Finnjet-Kuriosum beseitigt wurde: das unlogische System der Kabinenummerierung. Dieses wurde dem System der anderen Silja-Fähren angeglichen.

Bruch mit der Tradition

Trauriger Zufall ist es, daß die Entscheidung in Helsinki, die noch immer schnellste konventionelle Fähre der Welt für das Winterhalbjahr von "ihrer" Strecke abzuziehen gerade im Jubiläumsjahr der FINNJET gefällt wurde. Große Traditionen zählen nicht mehr in der heutigen Zeit des harten Wettbewerbs und des "shareholder value". Die FINNJET ist mehr als irgendein Schiff - sie ist ein Symbol für die Verbindung zwischen Finnland und dem Kontinent. Doch die Zeiten haben sich seit den verlustbringenden Jahren Anfang der 80er grundlegend geändert. Im Sommer werden nach wie vor 50% des gesamten Jahresaufkommens an Passagieren befördert.



Die FINNJET auslaufend Travemünde im Juli 1993. Foto: Marko Stampehl

Fortsetzung auf Seite 30

Auf Wiedersehen ASA- THOR und LODBROG !

von Carsten Watsack

Mit mehreren langen Typhonsignalen verabschiedete sich M/F LODBROG nach nicht ganz neun Jahren von der Vogelfluglinie. Zuvor hatten die Dänischen Staatsbahnen (DSB) ihre langjährige Eisenbahnfrachtfähre ASA- THOR außer Dienst gestellt. Die feste Verbindung über den Belt ist Realität, die Fähren gehen schrittweise nach einer weit über hundertjährigen Tradition.

Rückblick auf fast 32 Jahre ASA- THOR

Obwohl die ASA- THOR zu den ältesten Fähren der DSB zählt, ist ihr Lebenslauf recht kurz und dürftig. Sie galt als Arbeitstier, machte wenig Schlagzeilen und führte ein "stilles Schiffsleben". Ihre Verabschiedung aber wurde zu einer Art Triumphmarsch. Über alle Toppen geflaggt "stolzerte" die alte Fähre in Begleitung der noch älteren, für diesen Abschied extra gecharterten (!) KNUDSHOVED auf ihrer letzten Fahrt über den Großen Belt von Korsør nach Nyborg. Jedes entgegenkommende Schiff - ob nun die großen IC- Fähren oder ebenfalls alternde Veteranen wie SPROGØ - grüßten die ASA mit langem, ausgiebigem Hupen. Die Stille des Großen Belt wurde gebührend übertönt. Dieser Tag gehörte ganz allein der kleinen Güterfähre. Das Spektakel nahm seinen Höhepunkt, als sich in Korsør eine Lokomotive pfeifend daran machte, die letzte Waggonladung von Deck zu ziehen und die ASA- THOR

nach einem "Open- Ship" mit minutenlangem "Tuten" Korsør verließ, um in Nyborg auf ihre Übergabe an die thailändischen Eigner zu warten. Zahlreiche Menschen verfolgten diese Inszenierung mit Foto- und Videokameras. Es schien einem bedeutenden Staatsakt nahezukommen. Kleine ASA- THOR ganz groß, mag mancher gedacht haben.

Stapelauf mit Baunummer 174 war am 18. August 1965 bei der A/S Nakskov Skibsværft. Als Heimathafen diente Korsør. Im Dezember des gleichen Jahres übernahmen die Staatsbahnen das Schiff. Geplant war, dem steigenden Güterverkehr über den Großen Belt Rechnung zu tragen. Eine Entlastung der anderen Fähren sollte erreicht werden. Die Konzipierung sah kei-

ne Fahrgasteinrichtungen vor. Als reiner Baganleger ausgelegt, installierte man vier nebeneinanderliegende Gleise. So blieb die ASA- THOR dem Publikum verschlossen, obwohl sie zum gewohnten täglichen Bild der Schifffahrt auf dem Storebælt wurde.

Doch nicht nur auf dem Großen Belt war die ASA- THOR im Einsatz. Da sie an Wochenenden nicht verkehrte und Sonntags in Halsskov auflag, erfolgte sehr oft der Einsatz zwischen Kopenhagen und Malmö. Laut dänischer Literatur sollen auch Sondertransporte zwischen Malmö und Nyborg durchgeführt worden sein.

Im Juni 1975 gab es für ASA- THOR eine

Ende der LODBROG für DSB

Wesentlich kürzer war die Zeit der LODBROG für die Dänischen Staatsbahnen. Nach einer Charterzeit von insgesamt neun Jahren verließ der ehemalige Ro/ Ro- Frachter MERCANDIAN PRESIDENT die mittlerweile ScandLines heißenden Fährdienste der DSB. Obwohl die LODBROG nicht als Traditionsfähre der DSB anzusehen ist, hatte sie zum Abschied am 21. April einen kleinen Kreis von dänischen und deutschen Freunden, die sie verabschiedeten. Um 18.35 Uhr verließ sie Puttgarden ein letztes Mal, um eine Stunde

später in Rødby zu entladen. In einer Serie von Schwesterschiffen entstand für Mercandia Rederierne Per Henriksen auf der Frederikshavn Skibsværft A/S das Ro/ Ro- Schiff MERCANDIAN PRESIDENT. Die Ablieferung erfolgte am 27. August 1982. 1984 kam es zum Namenswechsel in PRESIDENT, 1986 zur Rückbenennung in MERCANDIAN PRESIDENT. Die Dänischen Staatsbahnen



ASA-THOR nach einer normalen Fahrt über den Großen Belt.
Foto: Dirk Jankowsky

Premiere: Erstmals tauchte das Schiff in DDR- Gewässern auf und verkehrte kurzzeitig zwischen Gedser und Warnemünde. 1981 kam es zu einem äußerlich nicht sichtbaren Umbau. ASA- THOR wurde zur Gefahrgutfähre umgerüstet. Die letzten Jahre bediente ASA dann vorwiegend nachts den Großen Belt. Sehr schwierig war ein Fotografieren des Schiffes bei Sonnenschein und in voller Fahrt. ASA war eben ein stiller Vertreter. Gerüchte, die Fähre als Ersatz für die THEODOR HEUSS auf dem Fehmarnbelt einzusetzen, wurden von DSB stets dementiert (siehe auch FERRIES/ Fährschiffmagazin 3/94).

suchten gegen Ende der achtziger Jahre neue Tonnage für die Linien Rødby- Puttgarden und Halsskov- Knudshoved. Drei Schwesterschiffe von Mercandia wurden für neun Jahre gechartert. Sie erhielten die Namen KRAKA, HEIMDAL und LODBROG. Die HEIMDAL sollte laut Planungen auf dem Fehmarnbelt zum Einsatz kommen. Später warf man diese Gedanken um, die LODBROG tauchte zwischen Rødby und Puttgarden auf. Im April 1988 erfolgte der Umbau des Schiffes vom Ro/ Ro- Frachter zur Autofähre bei Danyard in Frederikshavn. Für 65 Millionen Kronen erhielt das Schiff Passagiereinrichtungen und Umschlagstechnik der Firma Mac Gregor Navire A/S. Im folgenden Juli kam es zum Einsatz zwischen Knudshoved und Halsskov. Die jähr-

liche Charrterrate an Mercandia betrug 18 Millionen Kronen. Nur kurze Zeit später dockte LODBROG erneut bei einer Werft, um einen 200 m² großen Supermarkt zu erhalten. In Aarhus bei Dannebrog wurde das Schiff im Oktober 1988 für die Fahrt auf der Vogelfluglinie hergerichtet. Im Dezember kam es dann schließlich zur Dienstaufnahme. Im Gegensatz zu den Regelfahrten konnte LODBROG über dem Hauptdeck LKW-Ladung mitnehmen. Das für ADR-Güter (Gefahren-gutverordnung Straße) ausgelegte Schiff war somit eine bedeutende Kapazitätserweiterung. Am 31. Januar 1990 kam es im Puttgardener Fährhafen zu einem unglücklichen Aufgrundlaufen. Beim Freisetzen demolierte die LODBROG den für 11 Millionen DM neugeschaffenen Anleger und verursachte einen Schaden von 700000 DM. Am Schiff entstand zur Verwunderung aller kaum eine Schramme. Mit 71 Passagieren mußte die Fähre unentladen zurück nach Rødby fahren. Bis zum 2. April mußte LODBROG "Zwangsururlaub" machen. Der Anleger wurde instandgesetzt. Manche "Fachleute" mutmaßten damals sogar, das Schiff würde nicht zurückkommen,

da es den Anforderungen des Dienstes manövriertechnisch nicht gewachsen sei. Ein Unglück kommt aber selten allein und so rammte LODBROG am 13. Dezember

DSB-Schiffsführung verhindert. Woher das algerische U-Boot kam und warum es zu diesem Zwischenfall kam, wurde offiziell nie bekanntgegeben, da keine Protestnote



Über alle Toppen geflaggt verläßt ASA-THOR für immer ihren Heimathafen Korsør. Die PRINS JOACHIM (links) und die KNUDSHOVED (rechts) erhalten einen letzten, minutenlangen Typhon-Gruß. Foto: Christian Eckardt

seitens der dänischen Regierung an Algerien losgelassen wurde. Ende August des Jahres kam es zu einem Fast-Zusammenstoß mit einem deutschen Freizeitskipper aus Leipzig, der mit seinem Boot in Rückwärtsfahrt durch den Puttgardener Hafen kurvte und von der ahnungslosen LODBROG-Besatzung erst spät gesichtet wurde. Ende September 1995 stieß die LODBROG im

1990 nach Maschinenversagen erneut den Puttgardener Anleger. Der Schaden hielt sich diesmal jedoch in Grenzen. Fortan gab es keine wesentlichen Probleme mehr bis zum 8.10.1994. Ein Propellerschaden zwang die Fähre für 2 Wochen in die Werft. Niemand wußte, warum die Schraube beschädigt war, da es eine Grundberührung nicht gegeben haben soll. Am 22. Mai 1995 wurde es besonders interessant: Gegen 14.35 Uhr hätte LODBROG fast ein algerisches U-Boot versenkt! Diese Beinah-Kollision wurde laut damaliger Angaben durch die umsichtige

für den herkömmlichen Schiffsverkehr gesperrten Wendekreis vor Puttgarden fast mit einem niederländischen Kümo zusammen, das dort unzulässig Richtung Osten fuhr und alle Aufforderungen der Dänen mißachtete.

Bekannt wurde LODBROG auch als "duftendes" Fährschiff. Mitte November 1995 ging gegen 4.30 Uhr in schwerer See bei Windstärke 10 die Parfümerie zu Bruch. Die Geruchsentwicklung war dermaßen stark, daß die Fähre mehrere Fahrten aussetzen mußte, um vom Parfüm befreit zu werden und eine ordentliche Lüftung vornehmen zu lassen. Am 19. April 1997 führte LODBROG die letzte Fahrt mit der Überfahrtsnummer 6153 für Passagiere durch. Die allerletzte Tour erfolgte dann am 21. April 1997. Insgesamt pendelte LODBROG laut DSB 8 Jahre, 4 Monate und 16 Tage zwischen Puttgarden und Rødby. Zum Redaktionsschluß dieses Artikels (20.05.1997) lag die Fähre in Mercandia-Farben (blauer Rumpf, rötlich-orangene Schornsteinfarben) nach einem Aufenthalt in Rostock in der Werft von Fredericia.

Was bleibt am Ende zu sagen? Ein dänischer Abschiedsgruß an beide Fähren: Farvel ASA-THOR! Farvel LODBROG! God Rejse!



"Unsere" LODBROG gab alles: Als duftige Fähre legte sie sich mit Algeriens Kriegsmarine an, überfuhr beinahe Hobbyschiffer, nahm Kümos aufs Korn und demolierte Puttgardens Anleger. Und als sie ging waren bei Wind und Regen ihre hartgesottensten Fans da, um "Good Bye" zu sagen. Foto: Frank Lose

Fortsetzung von Seite 29

Die gestiegenen Betriebskosten, heißt es seitens der Reederei, würden einen Betrieb der Route im Winter unwirtschaftlich machen. In Deutschland werden das Hamburger Verkaufsbüro geschlossen und das Lübecker Büro verkleinert. Betroffen sind bis-

her 27 von 45 Mitarbeitern. Ab Oktober, nach Umbauarbeiten in Vuosaari, wo zusätzliche Kabinen eingebaut werden sollen, wird die FINNJET im Helsinki-Tallinn-Verkehr eingesetzt, wo die WASA QUEEN derzeit nach Abzug der SILJA FESTIVAL alleine Dienst tut. Bleibt die Frage, wer jetzt eventuell an die Stelle der FINNJET wäh-

rend der Wintersaison tritt. Die vier Finn carriers-Schwester im Helsinki-Dienst werden den Kapazitätsverlust nicht alleine kompensieren können. Und mancher wird sich angesichts des langen Weges über Schweden schon zweimal fragen, ob er die Strapazen, gerade im Winter, auf sich nehmen will.

MODELLFÄHREN 1:1250

von Norbert Bröcher

Beispiele für Konkurrenz zwischen verschiedenen Fährschiffsgesellschaften um den Marktanteil am Passagier, PKW bzw. RoRo Aufkommen auf der gleichen bzw. ähnlichen Fahrstrecke lassen sich gerade für den Bereich Kanal und Baltikum genügend aufzählen; offenbar scheinen die Modellwerften untereinander ebenfalls in Konkurrenz treten zu wollen, werfen wir einen Blick auf die aktuellen Neuerscheinungen / Planungen. Gleich drei Modelle erscheinen dort von jeweils zwei verschiedenen Herstellern. Bei den sogenannten "Doppelproduktionen" teilen sich die Meinungen der Sammler! Die eine Seite fragt nach dem (Un)Sinn zweier Modelle eines Originals; besser wäre es, bestehende Lücken zu füllen und verschiedene Modelle herauszubringen. Die andere Seite schätzt gerade die Möglichkeit, sich aus einem Angebot IHR Modell herauszusuchen. Dabei spielen primär Qualität und Preis (Preis-Leistungsverhältnis) eine Rolle, sekundär hingegen sind die allgegenwärtige Verfügbarkeit des Modells auf dem Markt bzw. eine gewisse Herstellerpräferenz.

Ohne an dieser Stelle ein Modell oder eine Modellreihe bevorzugen zu können und zu wollen, doch eine kleine Entscheidungshilfe für die FERRIES Leser: bitte jeweils beide Modelle des gleich Originals beim Fachhandel vergleichen (ggf. warten, bis beide Modelle erhältlich sind und dann entscheiden; nicht immer (aber oft) ist das teure Modell von vornherein aus das bessere!

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	042	MECKLENBURG-VORPOMMERN	1996	S	E
CM-KR	200	MECKLENBURG-VORPOMMERN	1996	S	E
Hansa-Conrad	10450	TRANSEUROPA	1995	S	E
Klabautermann	13	STENA EXPLORER	1996	S	E
Mercator	936	STENA EXPLORER	1996	S	E
RFR	4	TRANSEUROPA	1995	S	E
Sextant	243	STENA JUTLANDICA	1996	S	E

Modellbesprechung BARFLEUR

Viele Fähren fallen neben ihrer Formgebung vor allem durch einen markanten Farbanstrich auf. Es dauert kaum einige Jahre, schon präsentiert sich eine Fähre, oftmals sogar auf der gleichen Route und der gleichen Reederei, in drei, vier oder noch mehr Farbversionen, jedesmal dem werten Passagier vorspiegelnd, schon wieder ein neues Schiff... Dabei zeigt sich lange nicht jedes Farbkleid als "modellbaufreudlich" im Sinne der Herstellung eines Modells. In der Vergangenheit fielen deshalb Fähren und RoRos gewisser Reedereien so gut wie aus der Angebotspalette der 1:1250 Modelle heraus. Dazu gehören auch die Schiffe der Brittany Ferries in ihrem attraktiven Äußeren. Seitdem nun das in der Eisenbahn- und Automodellbranche schon seit einigen Jahren gebräuchliche Tampondruckverfahren

auch im 1:1250 Bereich Einzug gehalten hat, erweitern sich die Möglichkeiten des Darstellbaren erheblich. Von daher ist es nicht verwundlich, daß gerade bei Fährschiffs- und RoRo Modellen auf dieses Bedruckungsverfahren zurückgegriffen wird. Hier hat der CARAT Hersteller eine Pionierfunktion übernommen. Die guten Ergebnisse sind schon bei FERRIES Modellbesprechungen bereits erschiener CARAT Modelle entsprechend gewürdigt worden.

Mit der BARFLEUR liegt nun ein weiteres, optisch sehr ansprechendes CARAT Modell einer auch durch ihre interessante Architektur bemerkenswerten Fähre vor. Auf den ersten Blick schon fängt das Modell den Betrachter durch den gelb-grauen Farbkontrast. Die flächig gut verlaufene Deckbemalung ergänzt den Eindruck des schöneren Äußeren dieses Modells darüber hinaus; kurzum, ein weiteres Mal den be-

kannten, gewohnten hohen CARAT-Fertigungsstandard.

So weit, so gut, hätte das Modell nicht ein Original mit Namen BARFLEUR zum Vorbild. Erste Zweifel an der Richtigkeit der Rumpfform erwachsen bei der Betrachtung des Bugs. Das Modell liegt nicht füllig im "Wasser", über dem Knickspant am Bug verlaufen die überstehenden Rumpfflächen schon annähernd senkrecht zueinander. Die ganze Bugpartie sieht recht plump und irgendwie zu kurz geraten aus. Der Blick in "Designs 92" und der Vergleich mit Originalfotos ließen erste Befürchtungen dann schnell zur Sicherheit werden. Beim Original sieht der Bug wesentlich anders aus. Luftaufnahmen der BARFLEUR zeigen deutlich den scharfen "bootle-neck" Linienverlauf in der Wasserlinie. Selbst die seitlich aufgesetzten Fenderleisten beginnen vorne noch im Bereich der Bugkehlung, die sich auch über den Knickspant hinaus bis zur Oberkante der geschlossenen, seitliche Decksaufbauten neben der Fahrdeckausfahrt fortsetzt. (siehe Foto in FERRIES 1/97). Beim Modell steigt die Oberkante der Bugpartie zu steil an und schließt in Höhe der Fensterreihe (Deck 6) an den Aufbau an. Deutlich flacher hingegen der Verlauf beim Original; hier mündet das Deck unterhalb der Fensterreihe in den Aufbau. Die auf diesem Vordeck aufgestellten kleinen, zum Bug hin abge-schrägten Aufbauten fallen beim Modell zu wuchtig aus und unterstreichen somit den plumpen Eindruck der Bugpartie zusätzlich.

Unstimmigkeiten zwischen Original und Modell treten auch im Heckbereich und beim Schornstein auf. Der Heckspiegel des Originals steht leicht schräg nach hinten gezogen. Die Heckpforte ist eingelassen, darüber ein kurzer Überhang des oberen Fahrdecks. Anders beim Modell. Dort schließt das Heck senkrecht ab, die Heckpforte ist aufgesetzt und bildet mit ihrem oberen Ende den Überbau des Fahrdecks. Deutliche Unterschiede auch in der Ausführung der Schornsteine. Der weiße flächige untere Schornsteinbereich fällt beim Original länger und etwas flacher als beim Modell aus. Das darüberliegende, geriffelte und in grau gehaltene Oberteil – zweifellos modellbaulich sauber ausgeführt – schließt beim Modell mit Achterkante senkrecht (wie das Heck) ab. Das Original hingegen zeigt eine Abschrägung entgegen der Richtung des Heckspiegels. Hinzu kommt auch noch, daß das Truckline Symbol im Schornstein des Modells etwas verdreht angebracht wurde und der Schornstein optisch damit noch weiter verkürzt wird. Abschließend betrachtet hinterläßt das

Modell den Rezensenten in einer diffusen Stimmung. Schade, daß solche Unstimmigkeiten im Vergleich mit dem Original zu Tage getreten sind. Hier zeigt sich deutlich, wie das schöne Äußere auf den ersten

Blick zu blenden vermag und eine saubere, detailreiche Modellausführung nicht gleichzeitig ein Garant für eine dem Original entsprechende Nachbildung sein muß.

Vielleicht wäre ja in diesem Falle ein zweites Modell der BARFLEUR eines anderen Herstellers als sog. "Doppelproduktion" gar nicht so fehl am Platze? Das Original jedenfalls hätte es durchaus "verdient"!

FERRIES AKTUELL

ANASTASIA V in die Karibik

Wie in FERRIES 1/97 berichtet lag die ANASTASIA V (12.281 GT/Bj. 1973) ex ILICH-96 ex STENA BALTICA-83 ex SKANDIA-83 ex BORE I-80 seit Anfang 1997 in Turku an der Kette. Nun wurde das für den St. Petersburg-Kiel Dienst geplante Schiff an Windward Lines verkauft und in WINDWARD PRIDE umbenannt. Mit dem Heimathafen Bridgetown / Barbados verließ die ehemalige BORE I am 15. Mai 1997 Turku mit Kurs auf die Karibik.

Frank Lose

Tallink trumpft auf

Der Helsinki-Tallinn-Verkehr befindet sich weiterhin im ständigen Umbruch. Neben den laufenden Veränderungen im Katamaran- und Tragflügelbootsverkehr ergeben sich in diesem Jahr erneut größere Umbesetzungen bei den Fährreedereien im Finnischen Meerbusen. Besonderes Datum war in diesem Zusammenhang der 1. Mai, an dem die Visumfreiheit für estnische und finnische Bürger im Fähr- und Flugverkehr zwischen beiden Staaten in Kraft trat. Diese seit langem erwartete Maßnahme wird, so erwarten es die beteiligten Reedereien, der Reiselust der Finnen und Esten einen weiteren An Schub geben.

Eine große Überraschung war die Meldung, daß Tallink die NORMANDY (ex STENA NORMANDY) bis Ende 1997 von Gotlandsbolaget gechartert hat und im Verkehr zwischen Helsinki und Tallinn einsetzt. Die erste Abfahrt erfolgte am 23. April. Die NORMANDY (bis auf weiteres nicht umbenannt) übernimmt die Abfahrten, die im vergangenen Herbst und Winter die MELODIA durchgeführt hatte, mit Abfahrt ab Helsinki Westhafen um 1815 h. Nachdem die TALLINK seit Dezember 1996 in Tallinn zum Verkauf aufliegt, bedeutet die neue Fähre eine erhebliche Kapazitätserweiterung (2100 Passagiere, 480 Pkw). Die MELODIA führt seither Morgenabfahrten ab Helsinki durch. Desweiteren hat Tallink seit 7. April erstmals einen Katamaran im Einsatz. Die TALLINK EXPRESS I (430 GT/Bj. 1989) ex SLEIPNER ist ein Passagier-Katamaran der von der norwegischen Reederei Hardanger Sunnhordlandske D/S, Stavanger gechartert ist. Befördern kann das Schiff 243 Passagiere.

Marko Stampehl



Die NORMANDY im neuen Tallink Anstrich. Foto: M. Pietikäinen

Vikings neue GABRIELLA nahm Dienst auf

Die ehemalige SILJA SCANDINAVIA (ex FRANS SUELL-94) hat am 17.4. ihren Liniendienst auf der Strecke Helsinki – Stockholm aufgenommen. Nach Beendigung ihrer Charter am 4.4. morgens, wurde im Trockendock von Vuosaari aus der SILJA SCANDINAVIA die GABRIELLA. Außer Anstricharbeiten wurden auch Renovierungen einiger Bereiche an Bord durchgeführt. Die ISABELLA wurde am gleichen Tag auf die Turku-Route verlegt, wo sie zusammen mit ihrer Schwester AMORELLA verkehrt. Die ROSELLA führt seitdem als "Dancing Queen" Kreuzfahrten ab Stockholm durch und wird für die Sommermonate vom 16.6.-17.8. wie in den vergangenen Jahren die Strecke Turku-Mariehamn-Kapellskär bedienen.

Marko Stampehl



Aus der SILJA SCANDINAVIA wird in Helsinki die GABRIELLA. Foto: Matti Pietikäinen

SEAWIND

In den frühen Morgenstunden des 5. März 1997 hatte die zwischen Turku und Stockholm eingesetzte Eisenbahn-Trailerfähre SEAWIND (15.879 GT/Bj. 1972) ex SAGA WIND-89 ex SVEALAND-84 nahe Vaxholm Grundberührung. Da ein großer Riß im Unterwasserschiff entstanden war und das Schiff zu sinken drohte, entschloß sich die Schiffsführung die Fähre auf Grund zu setzen. Menschen kamen nicht zu Schaden und bereits einen Tag später konnte das Schiff abgehoben werden. Nachdem die Fracht in Stockholm an Land gegeben wurde, ging es dann gleich zur Reparatur bei Turku Ship Repair Yard. Seit April 1997 ist die SEAWIND wieder im Einsatz. Bei der staatlichen Untersuchungen stellte sich heraus, daß der Lotse auf der Brücke eingeschlafen war und der diensthabende Offizier tief in das Studium der Seekarte vertieft war.

Frank Lose

FRS steigt in Helsinki – Tallinn Verkehr ein

Die deutsche Reederei Förde Reederei Seetouristik GmbH, Flensburg hat zusammen mit finnischen und norwegischen Partner bei der Kværner Fjellstrand Werft im norwegischen Omastrand ei-

nen 60 m langen Katamaran bestellt, der ab April 1998 zwischen Helsinki und Tallinn eingesetzt werden soll. Das Schiff kann 450 Passagiere und 15 PKW befördern.

Frank Lose

Schnellfähre bestellt

Die Rederi Ab Gotland, die wie bereits berichtet, am 1. Januar wieder den Fährverkehr vom schwedischen Festland zur Insel Gotland übernehmen wird, hat kürzlich einen Monohull Neubau für diesen Dienst bei der französischen Werft Chantiers de l'Atlantique bestellt.

Das Anfang 1999 zu liefernde, 35 Knoten schnelle Schiff soll bis zu 700 Passagiere und 140 PKW befördern können. Der Rumpf wird aus Stahl gefertigt, um einen Ganzjahresbetrieb zu gewährleisten.

Dirk Jankowsky

STENA EUROPE ersetzt LION QUEEN

Im Zuge der Indienststellung des dritten Stena-HSS STENA DISCOVERY auf der Route Hoek van Holland-Harwich im Juni, wechselt das bisher hier eingesetzte Fährschiff STENA EUROPE auf die von der Stena-Tochtergesellschaft Lion Ferry betriebene Linie vom schwedischen Karlskrona nach Gdynia in Polen. Das bisher hier eingesetzte Schiff, die dreißig Jahre alte LION QUEEN, wird abgezogen. Wo dieses Schiff zukünftig zum Einsatz kommen wird, ist im Moment noch nicht bekannt.

Dirk Jankowsky

REGULA und URSULA verkauft

Die seit 1971 zwischen Helsingør und Helsingborg im Einsatz gewesenen Schwesterschiffe REGULA und URSULA, die nach Start des Mercandia-Verkehrs auf dieser Strecke seit Ende Mai 1996 in Helsingborg aufgelegt waren sind verkauft worden. Die REGULA ist an Saaremaa Laevakompanii Ltd, Kuressaare in Estland verkauft worden. Sie ist dort zwischen Virtsu und Kuivastu im Einsatz. Saaremaa Laevakompanii wurde 1992 gegründet und betreibt insgesamt 4 Linien auf denen bisher 9 Fähren eingesetzt waren. Die ehemalige REGULA ist nunmehr das Flaggschiff der jungen Reederei. Das Schwesterschiff URSULA wurde als COZUMEL II an die mexikanische Reederei Quintana verkauft und soll zwischen Yucatan und der Insel Cozumel eingesetzt werden.

Marko Stampehl/Frank Lose



Die GUNILLA fährt zwischen Schweden und Frankreich.

Foto: Marko Stampehl

ScanFra Line nimmt Verkehr auf

Die neugegründete Reederei Scandinavia France Line AB, Göteborg, hat am 16. Mai den Verkehr zwischen Dunkerque und dem

schwedischen Wallhamn (bei Göteborg) aufgenommen. Abfahrten finden jeweils Dienstags und Freitags in beiden Richtungen statt. Die eingesetzte Tonnage besteht aus den RoRo-Frachtern GUNILLA (6.209 GT /Bj. 1972) und SEA CLIPPER (6.136 GT/Bj. 1971) ex COMMODORE CLIPPER-96 ex EURO NOR-91 ex MISIDIA-90 ex NORMANDIA-86 ex JUNO-79.

Marko Stampehl

Maschinenschaden

erlitt das seit April letzten Jahres von der norwegischen Color Line zwischen Oslo und Kiel eingesetzte Ro/Ro-Frachtschiff OCTOGON 3. Am 31. März verholte die 1984 bei der Mathias Thesen Werft in Wismar als RITZEBERG erbaute und als TUTOVA abgelieferte Frachtfähre in den Kieler Ostuferhafen, wo sie bei Redaktionschluss immer noch auflag um die Schäden an den Hauptmaschinen zu beheben. Color Line handelte schnell und charterte kurzerhand ein anderes Schiff ein. Das ukrainische "Bugklappen"-Ro/Ro-Schiff DONETSK der Reederei Azov Shipping Company wurde kurzfristig eingechartert. Nach etwa dreiwöchigem Einsatz wurde dieses Schiff Anfang Mai durch den 1974 gebauten russische Ro/Ro-Frachter INZHENER ex INZHENER MACHULSKIY-96 ersetzt und versieht seither den Dienst neben den beiden Passagierfähren PRINSESSE RAGNHILD und KRONPRINS HARALD. Ab 28.5.97 wurde dann auch die OCTOGON 3 wieder in Charter genommen und als viertes Schiff zwischen Oslo und Kiel eingesetzt.

Dirk Jankowsky



Die INZHENER fährt zur Zeit zwischen Kiel und Oslo für Color Line. Foto: Dirk Jankowsky

Neuer Fährdienst über die Warnow

Am 15. Mai 1997 wurde von der Weißen Flotte GmbH eine Fährverbindung über die Warnow zwischen den Rostocker Stadtteilen Schmarl und Oldendorf eröffnet. Zum Einsatz kommen hier die 54 m langen Fährschiffe SCHMARL, OLDENDORF und LÜTTEN KLEIN. Diese Schiffe waren zuvor im Verkehr zwischen den schwedischen Schären im Einsatz und hießen zuvor RONJA, VILICIA und NR. 2273. Für ihren Einsatz auf der Warnow wurde alle drei Schiffe zuvor bei Flender in Lübeck umgebaut.

Frank Lose

Letzter Neubau für Hurtigruten-Dienst

Vier Wochen vor dem vereinbarten Ablieferungstermin lieferte die norwegische Werft Kvaerner-Kleven Verft in Ulsteinvik den dritten Neubau NORDNORGE am 19.03.1997 an seinen Auftraggeber die Reederei Ofoten & Vesteraalen DS (OVDS) mit Sitz in Narvik. Im vergangenen Jahr wurden bereits die beiden

SchweBergen und Kirkenes entlang der norwegischen Küste zum Einsatz kommt, ist ca. 11387 GRT groß, und kann jeweils bis zu 691 Passagiere in 230 Kabinen und 50 Autos befördern. Die Schiffe verfügen über folgende Hauptabmessungen; Länge: 123,30 m, Breite: 19,50 m, Tiefgang: 4,90 m. Die beiden Hauptmotoren leisten 6110 kW und verleihen den Schiffen eine Dienstgeschwindigkeit von 18 Knoten. Damit ist das Neubauprogramm der Hurtigruten, das 1993 mit der Lieferung der drei "Fast"-Schwestern KONG HARALD, RICHARD WITH und NORDLYS durch die Volkswerft in Strahlsund begann, vorerst abgeschlossen. Am 29. April nahm die neue NORDNORGE ihren fahrplanmäßigen Dienst zwischen Bergen und Kirkenes auf. Zuvor absolvierte der formschöne Neubau, der mit einer Besatzungsstärke von 59 Personen betrieben wird mehrere Kreuzfahrten, die das Schiff zu den Orkney- und Shetland Inseln sowie in die Ostsee führte. Als deutsche Häfen wurden Warnemünde und Travemünde angelaufen.

Dirk Jankowsky



Am 6. April 1997 lief die NORDNORGE Travemünde an.

Foto: Dirk Jankowsky

Neue LÆSØ FÆRGEN in Dienst

Zur Zeit noch unter dem Namen LÆSØ FÆRGEN fährt der später in MARGRETHE LÆSØ umzubenennende Neubau der Andelsfærgeselskabet Læsø, Vesterøhavn zwischen Frederikshavn und Versterøhavn auf der Insel Læsø. Der 2.950 GT große Neubau wurde bei der Nordsøverftet in Ringkøbing gebaut und bietet bei einer Länge von 68,3 m und einer Breite von 15,3 m Kapazität für 76 PKW und 600 Passagiere. Ihre 1980 gebaute Vorgängerin LÆSØ befindet sich zur Zeit in Skagen zu einem größeren Umbau, bei der sie an die Solas Bestimmungen angepaßt und die Klasse erneuert wird. Nach der Fertigstellung der Umbauarbeiten soll das Schiff dann in ANNE LÆSØ umbenannt werden.

Frank Lose



Die LÆSØ FÆRGEN im Mai 1997 in Frederikshavn.

Foto: Frank Lose

Neue Reederei zwischen Helsingør und Helsingborg

Eine neue Reederei mit dem Namen Helsingør - Helsingborg Linien übernahm am 15. April 1997 die Mercandia Sundbroen Strecke über den Öresund. Die neue Reederei besteht aus schwedischen und dänischen Beteiligungen. Übernommen werden die beiden Superflex-Fähren MERCANDIA IV (4.296 GT/Bj. 1989) und die MERCANDIA VIII (4.296 Gt/Bj. 1987) ex SVEA SCARLETT-96 ex SUPERFLEX BRAVO-93.

Frank Lose

Scandlines veräußert Tonnage

Die beiden bis Juni diesen Jahres zwischen Helsingør und Helsingborg eingesetzten 1960 und 1964 gebauten Fähren PRINSESSE ANNE-MARIE und PRINSESSE ELISABETH wurden ebenso nach Thailand verkauft wie die bis April auf dem großen Belt eingesetzte Frachtfähre ASA-THOR.

Dirk Jankowsky

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Am 3. Mai 1997 lief bei der niederländischen Werft van der Giessen de Noord in Krimpen a.d. IJssel der erste Neubau der DFO für die Vogelfluglinie vom Stapel. Die Doppelendfähre ist das deutsche Gegenstück zur PRINS RICHARD der DSB (siehe FERRIES 1/97). Die Taufe der SCHLESWIG-HOLSTEIN findet später zusammen mit ihrer auf den Namen DEUTSCHLAND zu taufenden Schwester statt.

Andreas Wörteler



Die SCHLESWIG-HOLSTEIN beim ersten Kontakt mit ihrem Element. Foto: Andreas Wörteler

Aus HAMBURG wird ADMIRAL OF SCANDINAVIA

Die seit dem 4. April 1987 zwischen Hamburg und Harwich eingesetzte Fähre HAMBURG ex. KRONPRINS HARALD-87 erhielt am 21. Mai 1997 den neuen Namen ADMIRAL OF SCANDINAVIA. Das 13.141 GT große und 156,42 m lange Fährschiff nahm am 8. Juni 1997 den Fährverkehr zwischen Hamburg, dem nordenglischen Newcastle und Ijmuiden nahe Amsterdam auf. Hamburg wird in diesem Dienst lediglich von Mai bis September angelaufen, die restliche Zeit des Jahres verkehrt die "Admiral" ausschließlich zwischen Ijmuiden und Newcastle. Ihre letzte Abfahrt zwischen Harwich und Hamburg führte sie am 26. Februar 1997 durch, dann ging es zunächst zur Werftüberholung bei Blohm+Voss ehe sie am 16. März zum Hachmann Kai verholte. Dort wurden ihr beim MAN B&W Service Center zwei neue Hauptmaschinen mit einer Leistung von 17.650 kW eingebaut.

Auf der Hamburg-Harwich Strecke wird sie nun dauerhaft durch die PRINCE OF SCANDINAVIA ex TOR BRITANNIA-90 ex

SCANDINAVIAN STAR-82 ex TOR BRITANNIA (21.545 GT/Bj. 1975) ersetzt. Die bisher auf der Newcastle Route fahrende KING OF SCANDINAVIA ex VENUS-94 ex SCANDINAVICA-90 ex TARAK L-89 ex SCANDINAVICA-89 ex STENA SCANDINAVICA-87 ex PRINSESSAN BIRGITTA-82 soll den Sommer über verchartert werden und steht anschließend zum Verkauf. Scandinavian Seaways erhält durch diesen Schiffswechsel auf beiden Strecken erheblich mehr Kapazität.

Frank Lose

PRINCE auf Grund

Am 8. Mai 1997 lief die zwischen Hamburg und Harwich eingesetzte PRINCE OF SCANDINAVIA in der Elbmündung vor Otterdorf auf Grund. Das Schiff hatte Maschinenschaden und war daher nicht mehr manövrierfähig. Nach zwei Stunden wurde das Schiff freigeschleppt und lief mit eigener Kraft Cuxhaven zur Reparatur an. Die Fahrt nach Harwich konnte bereits um 4:23 Uhr am 9. Mai fortgesetzt werden.

Frank Lose

PSD-Neubau verspätet sich

Die Doppelendfähre PRINS JOHAN FIRISO der Provinciale Stoomboot Diensten (PSD) konnte von der Bauwerft Royal Schelde nicht termingerecht abgeliefert werden. Das für den Vlissingen-Breskens Dienst auf der Schelde erbaute Schiff sollte am 1. Mai 1997 in Dienst gestellt werden. Probleme mit den Hauptmaschinen verzögerten dann auch wieder den nächsten Termin, den 17. Mai. Das Schiff lag bei Redaktionsschluß in der Werft in Vlissingen-Oost zu Reparatur- bzw. Einstellungsarbeiten.

Andreas Wörteler



Die PRINS JOHAN FRISIO bei der Werftprobefahrt am 19. April 1997 in Vlissingen. Foto: Andreas Wörteler

Dart Line expandiert

Seit Anfang 1996 betreibt die britische Jacobs Holding unter dem Namen Dart Line einen Frachtdienst zwischen Dartford und Vlissingen. Dieser Fährdienst wurde von Sally übernommen. Der Fährdienst erfreut sich starken Zuwächse, neben Trailern werden in großem Maße auch Container und Neuwagen transportiert. Am 10. April 1997 eröffnete Dart Line eine zweite Linie von Dartford nach Zeebrügge, eingesetzt wurden hier zunächst die DART 2 (9.082 GT/Bj. 84) ex BAZIAS 2-96 ex BALDER HAV-85 und das Charterschiff MERCHANT VICTOR (5.881 GT/Bj. 78). Auf der Vlissingen Route wird seit Anfang Mai das von der isländischen Eimskip gecharterte RoRo-Schiff LYRA (12.817 GT/Bj. 78) ex SILKEBORG-97 ex LAXFOSS-96 ex DUINO-88 ex JOLLY OCRA-87 ex MERZARIO ARABIA-86 eingesetzt. Die Charter

wurde nötig, da die DART 5 (9.082 GT/Bj. 86) ex PERSEUS-96 ex BAZIAS 5-95 und die im April 1997 von Sally Line übernommene DART 4 (9.082 GT/Bj. 1985) ex SALLY EUROLINK-97 ex BAZIAS 4-93 ex BALDER BRE-85 immer öfter völlig ausgelastet waren. Die DART 5 wechselte dann auf den Dartford-Zeebrügge Dienst um dort die MERCHANT VICTOR abzulösen. Jacobs Holding plant zur Zeit den Bau von vier Neubauten mit einer Kapazität von jeweils 2.500 Lademetern. Das erste Schiff soll schon im Frühjahr 1998 geliefert werden, man befindet sich zur Zeit in Verhandlungen mit den verschiedenen Werften.

Hans Neels / Andreas Wörteler



Die LYRA einlaufend Vlissingen. Foto: Hans Neels

Wieder einmal Schiffswechsel bei Stena

Am 26. März ersetzte die STENA LYNX III die konventionelle Fähre STENA CAMBRIA (12.705 GT/Bj. 1980) ex ST ANSELMO-90 auf der Newhaven-Dieppe Strecke, die ab 13. Mai 1997 wieder auf die Dover – Calais Strecke wechselte. Da hier der Zusammenschluß von P&O und Stena noch nicht von der britischen Regierung abgesegnet ist (man verschob dieses bis nach den Parlamentswahlen) war Stena gezwungen die im Winter auf drei Schiffe reduzierte Flotte wieder aufzustocken. In der Zeit von März bis April wurde die STENA CAMBRIA als Ersatzschiff in der irischen See eingesetzt.

Frank Lose

Isle of Man Neubau

Bei der Rotterdamer Werft Van der Giessen de Nord bestellte die Isle of Man Steam Packet Co. zur Lieferung im Juli 1998 ein 125 m langes Ro-Pax Schiff für den Fährdienst zwischen Douglas und Heysham. Der Neubau soll dann die zur Zeit eingesetzte KING ORRY (7.555 GT/Bj. 1973) ex CHANNEL ENTENTE-90 ex SAINT ELOI-89 ersetzen. Befördern kann das Schiff 500 Passagiere und für Fracht stehen 1.235 Lademeter zur Verfügung.

Andreas Wörteler

ISLE OF INISHMORE in Dienst

Am 3. März 1997 wurde die von der Rotterdamer van der Giessen de Nord Werft gebaute ISLE OF INISHMORE zwischen Dublin und Holyhead in Dienst gestellt. Die erst 1995 gebaute ISLE OF INNISFREE wurde durch einen Neubau ersetzt und wechselte nach einem Werftaufenthalt am 22. März 1997 auf die Rosslare – Pembroke Dock Strecke, wo sie die ISLE OF INISHTURK (9.700 GT/Bj. 1981) ex ISLE OF INISHMORE-96 ex LEINSTER-93 ersetzte. Zunächst mußte die "Innisfree" bis 7. April 1997 anstelle von Pembroke nach Fishguard anlaufen, da in Pembroke die



Die neue ISLE OF INISHMORE auf ihrer Überführungsfahrt von Rotterdam nach Dublin im englischen Kanal. Foto: Fotoflite

Landanlagen und die Fahrwinne an das neue Schiff angepasst werden mußten. Die ISLE OF INISHMORE liegt zur Zeit in Le Havre zum Verkauf neben der im letzten Herbst außer Dienst gestellten SAINT PATRICK II (11.481 GT/Bj. 1973) ex AURELLA-82 auf.

Frank Lose



Die ISLE OF INISHMORE und die SAINT PATRICK II im Mai 1997 aufgelegt in Le Havre. Foto: Andreas Wörteler

Grimaldi

Bei den, zum italienischen Grimaldi-Konzern gehörenden Fährschiffsreedereien Grandi Navi Veloci und Grandi Traghetti sind bereits nach der Indienstellung der FANTASTIC im letzten Jahr (siehe FERRIES 4/96, Seite 22) umfangreiche Umstrukturierungsmaßnahmen in Kraft getreten:

Als erstes wurde die MAJESTIC von der FANTASTIC auf der Route Genua - Palermo abgelöst, die fortan zusammen mit der SPLENDID einmal täglich wechselweise bedient wurde. Die MAJESTIC wurde daraufhin auf die Route Genua - Porto Torres verlegt, wobei in der Hauptsaison von Juni bis September eine Rundreise pro Tag durchgeführt wird. Außerhalb dieser Saison wird die MAJESTIC seit Januar 1997 zwischen Livorno und Palermo, wo zusätzlich ganzjährig das Grandi Traghetti Fährschiff FRECCIA ROSSA verkehrt, zum Einsatz kommen.

Die SPLENDID wurde inzwischen, wie angekündigt, im Dezember in Palermo um 26 m verlängert (jetzt 214 m) und fährt nun

wieder zwischen Genua und Palermo, wogegen die MAJESTIC möglicherweise nun doch nicht in derselben Weise umgebaut wird. Die Kreuzfahrten von SPLENDID und MAJESTIC von Genua über Palermo nach Malta und Tunis wurden bereits im Sommer letzten Jahres eingestellt, stattdessen wurde die FRECCIA BLU auf diese Route verlegt und macht seitdem einmal wöchentlich eine Rundreise zwischen Genua, Valetta und Tunis. Voraussichtlich im April 1998 wird ein weiterer Neubau mit dem Namen EXCELLENT abgeliefert. Dieses Schiff wird mit 201 m Länge eine vergrößerte Version der drei bisher fertiggestellten Fähren sein. Ein fünftes Schiff, ebenfalls von der verlängerten Version zur Lieferung Mai 1999, ist bereits in Auftrag gegeben worden.

Frank Heine

ESTEREL verkauft

Das Fährschiff ESTEREL (12677 BRT, Bj. 1981) der französischen Reederei SNCM Ferryterranee ist an die der britischen Reederei Cenargo gehörende marokkanische Reederei Ferrimaroc verkauft worden. Die ESTEREL soll als MISTRAL noch in diesem Sommer die Route Almeria - Nador verstärken, wo bisher die Fähre SCIROCCO (11177 GT, Bj. 1974) allein verkehrte.

Frank Heine



Die ESTEREL wird zukünftig zwischen Almeria und Nador eingesetzt. Foto: Frank Heine

Drei Charterschiffe für Comanav

Die marokkanische Reederei Comanav hat für diesen Sommer bereits drei Fährschiffe gechartert. Zusätzlich zu dem eigenen

Fährschiff MARAKECH auf der Route Tanger - Sète (Südfrankreich) wird dieses Jahr, wie auch in den letzten beiden Jahren, das Fährschiff BEAUPORT auf der Route Sète - Nador eingesetzt (siehe auch FERRIES 3/95, Seite 28/29). Neu hingegen ist das Engagement auf wesentlich kürzeren Routen : für die neu zu eröffnende Linie Algeciras - Tanger wurden in Italien die beiden Schwesterschiffe MOBY KISS ex. REINE ASTRID -97 ex. STENA NAUTICA -83 ex. STENA NORDICA -81 ex. HELLAS -80 ex. STENA NORDICA -80 ex. HELLAS -79 ex. STENA NORDICA -78 (11717 BRZ, Bj. 1975) und MOBY VINCENT ex. WASA SUN -93 ex. MOBY VINCENT -93 ex. ST. BRENDAN -90 ex. STENA NORMANDICA -85 (12108 BRZ, Bj. 1974) eingechartert. Dort fahren sie in direkter Konkurrenz zu je zwei spanischen und zwei marokkanischen Reedereien.

Frank Heine

Neue Charter für PEGASUS ONE

Die wegen schlechter Seeigenschaften am 27. Oktober 1996 vorzeitig aus der Stena Charter entlassene PEGASUS ONE ex STENA PEGASUS, hat nach längerer Aufliegezeit in Le Havre einen Charterer gefunden. Die italienische Schnellfähre machte Ende Mai auf den langen Weg nach Venezuela. Dort wird die PEGASUS für Consolidada de Ferrys CA (Conferrys) zwischen dem venezolanischen Festland und der Insel Margarita eingesetzt.

Andreas Wörteler

SEMINOLE EMPRESS

Wie in FERRIES 4/96 berichtet sollte die SEMINOLE EMPRESS ex CRUCERO EXPRESS-96 ex JUPITER-94 ex BOLERO-90 ex SCANDINAVICA-82 ex BOLERO-78 bereits im Februar einen Fährdienst zwischen Tampa und Yucatan in Mexico eröffnen. Die Reederei soll sich aber zur Zeit in finanziellen Schwierigkeiten befinden und die Flotte vom Empress Cruise Lines ist zur Zeit aufgelegt. Die MAYAN EMPRESS ex WINSTON CHURCHILL liegt immer noch bei ihrer Umbauwerft in Norwegen, die beiden kleineren Einheiten ROYAL EMPRESS (1.232 GT/Bj. 1985) ex PUNTA PEDRERA-95 und die IMPERIAL EMPRESS (2.150 GT/Bj. 1963) ex SANTA RITA-94 ex GELTING-88 ex MILLE-76 ex FALSTER-68 ex GEDSER-68 sind in St. Petersburg/Florida aufgelegt.

Frank Lose



Die SEMINOLE EMPRESS aufgelegt in St. Petersburg.

Foto: Ulrich Streich

UKRAINA für SeaEscape

Seit Anfang 1997 befindet sich das Kreuzfahrtschiff UKRAINA im Einsatz für die Reederei SeaEscape. Das Schiff wird zu 1-Tages-Kreuzfahrten von Fort Lauderdale eingesetzt und ersetzt bei SeaEscape die SCANDINAVIAN DAWN ex ST GEORGE, die als DISCOVERY DAWN zu Discovery Cruises wechselte. Die UKRAINA (16.631 GT/Bj. 1976) ex ROYAL SEAS-97 ex UKRAINA-96 ex KAZAKHSTAN-94 wurde von der finnischen Wärtsilä Werft in Turku als Fährschiff gebaut.

Frank Lose



Die UKRAINA im Mai 1997 in Fort Lauderdale.

Foto: Ulrich Streich



Der neue Polferries Katamaran, die BOOMERANG passierte am 25. Mai 1997 auf ihrer Fahrt von Australien nach Polen den Nord-Ostseekanal; siehe hierzu auch Seite 9.

Foto: Dieter Streich

FERRIES AKTUELL - KURSWECHSEL

Name	von	an	Neuer Name	Bemerkung
FÄHREN				
ANNA V.	A.K. Ventouris	V Adria Ferries	JUPITER	Brindisi-Korfu-Igoumenitsa
BARONESS M	Marlines	V Indonesien		ex LION
BEAUPORT	Marne Invest	C Comanv		Nador-Sete
DELOS	Srintzis	V Indonesien		ex VILLANDRY
DIMITRA	GA Ferries	V DANE Sea Lines	LEROS	ex CANGURO BRUNO
DIVA	Topas	N Intercruise	DELFINI	
EPHESUS	Illyria Lines	C Stern Lines	BERGAMA	Italien-Türkei
ESTEREL	SNCM	V Ferrimarroc	MISTRAL	Nador-Almeria
HAMBURG	DFDS	N	ADMIRAL OF SCAN.	HH-Newcastle-Ijmuiden
KONG FREDERIK IX	Scandlines	V Fährmuseum Nyborg		
MARMARI I	Goutos Lines	V Illyria Lines	TIRANA	Italien-Albanien
NORMANDY	Rederi AB Gotland	C Tallink		Helsinki-Tallinn
LÆSØ	Andelsfærgeselsk.	N	ANNE LÆSØ	Frederikshavn-Læsø
PANAGIA	Oriental Glory	V Saudi Arabien	MEDOUSA	ex KRONPRINS HARALD
PRINSES MARGRIET	Prov. Zeeland	V Hongkong		
PRINSESSE ANNE-MARIE	Scandlines	V Thailand		Helsingør-Helsingborg
PRINSESSE ELIZABETH	Scandlines	V Thailand		Helsingør-Helsingborg
REGAL VOYAGER	Int. Shipping Partners	C I. Cortez Ferry Service		USA-Honduras
REGULA	Swe ferry	V Saarna Laeva		Estland
SALTHOLM	Gozo Channel	V Türkei	GIRNE	Türkei
STENA EUROPE	Stena	C Lion Ferry		Karlskrona-Gdynia
STENA NORMANDY	Stena	C Rederi AB Gotland	NORMANDY	Charterende
THEODOR HEUSS	DFO	V Eckard Marine	THEODOR	zum Abbruch nach Alang
URSULA	Swe ferry	V Martima Chan Kenab	COZUMEL II	Yucatan-Cozumel
WILANOW	Polferries	V Jadrolinija	SPLIT 1700	ex KRONPRINS CARL GUSTAV
WISTERIA	Denval	C Limadet	BENI ANSAR	Nador-Almeria

RO/RO

ASA THOR	Scandlines	V Thailand		
BORE BRITANNICA	Finn carriers	N	FINNFOREST	Korrektur zu 1/97
CANGURO GRIGIO	Sardegna Nav	V Vergina Ferries	MARINO K	Italien-Griechenland
CGM RENOIR	CGM	V Grimaldi	AFRICAN ARROW	ex ANGO
CGM RONSARD	CGM	V Israel	ATLANTIC ARROW	ex RONSARD
CORTIA	Finn carriers	N	FINNROSE	Korrektur zu 1/97
DONETSK	Azov Shipping	C Color Line		Kiel-Oslo im April
ELBLAG	Euroafrica	V Putera Master	NUSA DAMAI	Indonesien
EUROMAGIQUE	AK Ventouris	C ISNASA		Spanien-Marokko
FOREST LINK	Able Shipping	N	ABLE FOREST	ex STELLARIA H
INZHENER	Baltic Shipping	C Color Line		Kiel-Oslo
KOMPOZITOR MUSORGSKIY	Baltic Shipping	V Lisco	PANEVEZYS	
LEHOLA	Estonian Shipping	C Estline		Stockholm-Tallinn
LYRA		C Dart Line		Vlissingen-Dartford
NORCLIFF	Sea-Link	C Exxtor Ferries		im März für Rotterdam-Immingham
PANEVEZYS	Lisco	V DFDS		Kopenhagen-Klaipeda
PROSO	Arran Shipping	V Jordanien		ex VILLE DE DUNKERQUE
PUCK	Euroafrica	V Putera Master	NUSA SETIA	Indonesien
ROSEBAY	Denval	C Holyman Sally	EUROSTAR	Oostende-Ramsgate
SALLY EUROLINK	Sally	V Dart Line	DART 4	Vlissingen-Dartford
SEAROAD	Medimare	V Baaboud	NAJMAT JEDDAH	ex SERVUS
SILKEBORG	Nordana	N	LYRA	

V = Verkauf; N, ± = Umbenennung; C = Charter



Die ehemalige GEDSER von Gedser-Travemünde Ruten fährt jetzt als EUROTRAVELLER für Holyman Sally Ferries als einziges konventionelles Passagierfährschiff zwischen Oostende und Ramsgate. Foto: Frank Lose
Die TERJE VIGEN ex VIKING III vor dem dänischen Frederikshavn mit Kurs nach Frederikstad. Foto: Frank Heine





Aus einer grauen Maus wurde ein farbenfrohes Fährschiff, die JENS KOFOED im neuen Bornholmstrafikken-Anstrich einlaufend im Mai 1997 in Ystad. Foto: Frank Lose

Die PETER WESSEL, hier am 15. März 1997 in Frederikshavn, wechselt ihren Anstrich nach dem Larvik Line von Color Line übernommen wurden. Foto: Per Jensen

