

# FERRIES

DM 9,00

sfr 9,-, S 80,-

3/95

4. Jahrgang September 1995

## DAS FÄHRSCIFFFAHRTSMAGAZIN

Die Zeitschrift des Deutschen Fährschiffahrtsvereins e.V.



## HIGHSPEED IM KATTEGAT

Außerdem in diesem Heft:

- Vom Passenger-Liner zum Fährschiff
- Fahren vom Fließband
- KONG FREDERIK IX - ein Reisebericht
- Aus dem Mittelmeer zurück nach Finnland



Die Nachfolgerin der ESTONIA bei Estline, die MARE BALTICUM. Foto: Dirk Jankowsky  
Die ehemalige ULSTER PRINCE fährt jetzt für Hellenic Mediterean Lines als NEPTUNIA. Foto: Fotoflite



## INHALT:

TT - LINE AUF ERFOLGSKURS .....	4
VOM PASSENGER-LINER ZUM FÄHRSCHEIFF .....	5
ÜBER 40 JAHRE IM DIENST .....	7
MIT „KONG FREDERIK IX“ VON KIEL NACH HALSSKOV .....	8
FÄHREN VOM FLIESSBAND .....	10
ORION .....	14
AUS EFFJOHN WURDE SILJA .....	18
WIE AUS EINER "SCHWEDISCHEN PRINZESSIN" DER "KÖNIG VON SKANDINAVIEN" WURDE .....	19
VERÄNDERUNGEN IM KATTEGAT .....	21
1 : 1250 .....	23
FÄHR- UND RO/RO SCHIFFFAHRT HEUTE .....	25
KREUZFAHRTSCHIFFE - KURZ BELICHTET .....	33
FLOTTENVERÄNDERUNGEN .....	34

Das Titelfoto zeigt die KATTEGAT in Grenaa.  
Foto: Dirk Jankowsky

## FERRIES - Das Fährschiffmagazin

wird dreimonatlich von der Verlagsgesellschaft  
Deutsche Fährschiffahrtspublikationen GbR herausgegeben

Heft- Nr.: 3-95-14

Mitgliederzeitschrift des Deutschen Fährschiffahrtsvereins e. V.

Layout:	Frank Lose
Satz:	Frank Lose, Carsten Watsack, Frank Heine, Kai Ortel, Jan Möller, Marko Stampehl
Fotobearbeitung:	Satz-Studio Frank Göhlert Langenfelde 14, 23611 Bad Schwartau
Druck + Herstellung:	Druckerei Jürgen Tresnak Druck- u. Verlags GmbH Reepschlägerstr. 2, 23556 Lübeck
Vertrieb:	Dirk Jankowsky, Jan Möller Dorfstr. 2, 23617 Stockelsdorf Tel.: (0451) 4946314
Anzeigenverwaltung:	Marko Stampehl, Tel. : (02102) 470190, Adresse s. u.
Redaktionsleiter:	Frank Lose (V. i. S. d. P. )
Redaktion:	Bernd Crause, Frank Heine (Mittelmeer) Frank Lose, Andreas Wörteler (Großbritannien) Kai Ortel (Nordsee) Marko Stampehl (nördliche Ostsee) Carsten Watsack (südliche Ostsee) Dirk Jankowsky (Ro/ Ro- Schifffahrt)

## Liebe Leserinnen und Leser,

mit der heutigen Ausgabe von FERRIES präsentieren wir Ihnen wieder informative Beiträge mit einzigartigen Fotos. Leider ist es so, daß wir nicht alles veröffentlichen können, was eingeht. Einerseits, weil der Platz knapp bemessen ist, andererseits, weil einfach zuviel zu einem bestimmten Thema (z. B. Reiseberichte) kommt. Dieses ist keine Bewertung des Artikels, sondern eine nicht immer leichte Entscheidung, den Mittelweg zu finden. FERRIES hat nach den letzten Ausgaben viel Lob bekommen. Vor allem Kenner der Schifffahrt bescheinigten dem DFV-Heft, das auf diesem Sektor beste und vor allem fototechnisch fundierteste deutschsprachige Magazin zu sein. „Ich halte die Zeitschrift für gut gelungen und außerordentlich informativ“ schrieb erst kürzlich ein Leser. So viel Lob und Anerkennung macht natürlich stolz und motiviert. Trotzdem sind wir auch auf kritische Meinungen angewiesen. Neu an diesem Heft ist die Kreuzfahrten-Ecke, in der wir einen kleinen Einblick in die vielseitige, und für unser Heft viel zu große Welt der Kreuzfahrtschiffe geben wollen.

Sollten Sie ein neuer Leser von FERRIES sein, denken Sie doch mal über eine Mitgliedschaft im DFV nach. Damit sind keinerlei Verpflichtungen verbunden und Sie erhalten neben den Vereinsinterna regelmäßig FERRIES per Post.

Das Redaktionsteam hofft, Ihnen auch diesmal wieder ein FERRIES vorlegen zu können, das Ihren Geschmack trifft,  
Ihr

Carsten Watsack

### Deutscher Fährschiffahrtsverein e.V.

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

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

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

### Als neue Mitglieder begrüßen wir im DFV:

Martin Wlecke, Günter Schlieper, Stefan Kaminski, Sally Line  
Vlissingen, Norbert Bröcher, Martin Rogge, Gerhard Uhle,  
Gerhard Brinda, Ludger Wörteler; Gerald Sorger

Mitgliederzahl vom 07.08.1995: 65

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

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

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

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 2/95.

TROTZ PANNEN BEIM NEUBAUPROGRAMM:

# TT - LINE AUF ERFOLGSKURS

VON CARSTEN WATSACK

**Eigentlich sollte der TT- Neubau ROBIN HOOD bereits im März kommen, doch ein Schaden am Elektromotor des Diesel- elektrisch angetriebenen Schiffes verzögerte dessen Ablieferung um einige Monate.**

Wann genau die ROBIN HOOD kommt, stand zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses nicht genau fest, doch kann man vom September oder Oktober diesen Jahres ausgehen. Es ist wahrscheinlich, daß die Schwesterfähre NILS DACKE noch eher in Dienst gestellt wird oder eventuell sogar eine Doppeltaufe stattfindet. TT-Line wurde im Mai in eine Kommanditgesellschaft mit Sitz in Travemünde umgewandelt. Organisatorisch bedeutet das, daß die Personalabteilung bereits am Skandinavienkai sitzt und die Werbeabteilung vielleicht auch nachkommen wird. Doch setzen die Räumlichkeiten des Terminals bis jetzt Grenzen. TT-Line kann 1995 einen Frachtrekord erwarten. Nie zuvor wurden soviel Güter zwischen Travemünde und Trelleborg befördert. Wenn zukünftig die neuen Combi- Carrier fahren, besitzt TT-Line die jüngste und modernste Flotte der südlichen Ostsee und hat somit die Qualität des Produkts Fähre entscheidend erhöht. Vor allem der direkte Konkurrent Nordö bekam bereits in der Vergangenheit zu spüren, wohin der Trend im Frachtbereich ging: Er verlor seine Marktführerschaft wieder an TT, die er ihr in den achtziger Jahren abgenommen hatte.

Überhaupt scheint TT sich zukünftig mehr im Frachtsektor betätigen zu wollen. Die Passagierzahlen gehen zurück und die jetzigen Schiffe NILS HOLGERSSON und PETER PAN sind längst nicht mehr ausgelastet und reichen mit ihren Kapazitäten vollkommen aus. Ein Grund für den rückläufigen Fahrgasttrend ist unter anderem die Abwertung der Schwedischen Krone. Nach TT Angaben sollen in Zukunft keine Veränderungen im Passagierfährenbereich stattfinden. Die jetzigen Schiffe wären von den Kunden gut angenommen worden, obwohl sie gegenüber den alten Fähren einige Qualitätsmängel besitzen. Für die Strecke Rostock-Trelleborg allerdings ist mehr in Aussicht gestellt worden. So plant TR-Line, die Tochter von TT, 1996 einen Neubau einzusetzen. Die Planungen sehen vor, eine Schnellfähre (wahrscheinlich einen sogenannten SeaCat, einen Katamaran) zwischen Mecklenburg und Südschweden in Fahrt zu bringen. Momentan laufen auf der Relation die Schiffe SAGA STAR und KAHLEBERG. Ersteres kann immerhin 300 Passagiere befördern, während KAHLEBERG kaum über Passagiereinrichtungen verfügt. Natürlich kommt der Einsatz der Schnellfähre nicht aus heiterem Himmel. Wie bekannt sein dürfte, hat die DFO, die ebenfalls mit der ROSTOCK und der SweFerry- Fähre GÖTALAND die Linie



Das Schweizer TT-Charterschiff VILLARS in Travemünde. Foto: Jan Möller

Rostock-Trelleborg bedient, ihr lange angekündigtes Neubauprogramm gestartet und ein 200 Meter langes Schiff geordert, dessen Größe mit ca. 35000 BRZ angegeben wird. Hier hält TR nun mit einem zwar kleinen, doch sehr viel schnelleren Schiff gegen. Somit dürfte interessant sein, wer zukünftig auf dieser Route die Marktführerschaft übernimmt. Hinzu kommt, daß auch TR für die Zukunft steigende Fracht prognostiziert wird. TT-Line kam durch die Verzögerung der ROBIN HOOD in arge Bedrängnis, denn es fehlten Frachtfähren. Zuerst ging SAGA ARIS aus der Charter (nun bei Sally, siehe FERRIES 2/95, Seite 22), dann wechselte SAGA STAR zu TR-Line. Somit war nur noch TT-TRAVELLER verfügbar, deren Charter von

März auf September und nun noch einen Monat zusätzlich verlängert wurde. Es mußte also mindestens ein Schiff gefunden werden. TT charterte zu diesem Zweck den ehemaligen Bore-Ro/Ro-Frachter VILLARS (3.773 GT/1978) ex BORE SEA-85 ex BURAI DAH-79 von Keller Shipping, Basel in der Schweiz. Allerdings ist dieser Griff etwas unglücklich gewesen, denn das Schiff verfügt über keinerlei Fahrgasteinrichtungen und kann somit nur Trailer befördern. Deshalb lag die Fähre bereits in Travemünde wegen zu wenig Ladung auf! Ein Widerspruch zur allgemeinen Frachtentwicklung bei TT.

**Die neue ROBIN HOOD auf Werftprobefahrt am 28. Mai 1995.**

Foto: Finnyards



# Vom Passenger-Liner zum Fährschiff

VON FRANK HEINE

**Mehr als 20 Jahre waren die gelben Fährschiffe der Karageorgis Lines in der Adria zwischen Italien und Griechenland im Dienst, bis der Fährverkehr Ende 1993 endgültig eingestellt wurde.**



**Das ursprüngliche Aussehen der BLOEMFONTEIN CASTLE.**

Foto aus Kludas: "Die großen Passagierschiffe der Welt"

Über die Geschichte dieser interessanten Reederei soll zu einem späteren Zeitpunkt in FERRIES noch einmal gesondert berichtet werden. In dieser Ausgabe wird der Lebenslauf eines ganz besonderen Fährschiffes vorgestellt, das in der Sommersaison vor 10 Jahren zum letzten Mal für Karageorgis Lines zwischen Ancona und Patras fuhr: die MEDITERRANEAN STAR (II).

Die Geschichte dieses Schiffes begann im Jahre 1948. In diesem Jahr bestellte die englische Union-Castle Line bei Harland & Wolff in Belfast ein neues Passagierschiff für ihren Auswandererdienst nach Afrika. Beim Stapellauf am 25. August 1949 wurde der Neubau auf den Namen BLOEMFONTEIN CASTLE getauft und schließlich am 25. März 1950 an den Auftraggeber abgeliefert.

Die BLOEMFONTEIN CASTLE war 181 m lang, 23 m breit und mit 18400 BRT vermessen. In den Kabinen bot sie Platz für 727 Passagiere. Zwei Dieselmotoren mit zusammen 20000 PS brachten den Liner auf eine Geschwindigkeit von 18,5 Kn.

Der Neubau war in mancherlei Hinsicht etwas ungewöhnlich. War es doch das erste Passagierschiff der Union-Castle Line mit nur einem Mast (der sich auf dem Peildeck befand). Auch verfügte sie über keine Kabinen der ersten Klasse, sondern bot den Passagieren nur die Unterbringung in der einfachen Touristenklasse und war somit genau auf den „low-fare“ Auswandererdienst zugeschnitten. Große Laderäume vor und hinter den Aufbauten boten Platz für allerlei Stückgut, auch Kühlräume für Lebensmittel waren vorhanden.

Bereits Ende 1948, änderte Südafrika seine Einwanderungspolitik des sogenannten

„Ground Nuts Scheme“, mit der Folge, daß das Schiff im Grunde bereits vor seiner Indienstellung überflüssig wurde, da nun mit einer Vielzahl an weniger gut situierten Auswanderern nicht mehr gerechnet werden konnte.

Denoch wurde die BLOEMFONTEIN CASTLE von Union-Castle Line zusätzlich zu ihren Linienschiffen im Rund-um-Afrika-Dienst eingesetzt und so lief sie am 6. April 1950 zu ihrer ersten Reise aus London aus. Die Fahrt ging über Rotterdam, Las Palmas, Ascension und St. Helena nach Kapstadt, Port Elizabeth, Durban und weiter nach Beira in Mocambique. Anschließend ging es über Sansibar, Dar-Es-Salaam, Mombasa, Aden, Port Sudan und durch den Suez-Kanal wieder zurück nach London, wobei auch noch Genua und Marseille angelaufen wurden. Die Route

erfuhr in den nächsten neun Jahren, in denen das Schiff hier beschäftigt war, eine Reihe von Änderungen, doch die Dauer der Fahrten war stets so bemessen, daß jedes Jahr sechs Rundreisen durchgeführt werden konnten.

Besonderes zu berichten gibt es aus dieser Zeit nur vom 8. Januar 1953, als die BLOEMFONTEIN CASTLE Besatzung und Passagiere der ca. 300 sm südlich von Beira, bei Inhambane (Tansania) gesunkenen V.N.S.M. - Kombischiffes KLIPFONTEIN rettete.

Bereits im Jahre 1959, durch die bevorstehende Indienstellung weiterer Neubauten war abzusehen, daß die Union-Castle Line bald keine Verwendung mehr für die BLOEMFONTEIN CASTLE haben würde. Das Schiff wurde zum Verkauf ausgeschrieben. Die griechische Reederei Chandris Lines erwarb das Schiff am 9. November des Jahres und schickte es als PATRIS zum Umbau in die Werft nach North Shields (England). Hier wurden hauptsächlich die vorhandenen Kabinen umgebaut und die Anzahl der Passagierplätze auf 1036 erhöht. Mit diesem Umbau einher ging die Umgestaltung in ein Zweiklassenschiff, wobei allerdings in der 1. Klasse nur 36 Passagiere beherbergt werden konnten und der Rest in der Touristenklasse reisen mußte.

Bereits am 14. Dezember 1959 lief die PATRIS, nunmehr mit 16259 BRT vermessen und für die Chandris Tochtergesellschaft Greek Australian Line S.A. in Piräus registriert, zur

**Der erste große Passagierschiff von Chandris, die PATRIS.**

Foto: Sammlung Arnold Kludas



ersten Reise aus ihrem neuen Heimathafen in Richtung Australien aus. Die Route ging über Limassol, Port Said, Suez, Aden, Fremantle und Melbourne nach Sydney. Auf der Rückreise wurde zusätzlich Colombo angelaufen. Die Dauer einer Rundreise betrug etwas mehr als vier Monate. Da die Route wieder hauptsächlich für Auswanderer gedacht war, war das Schiff auf der Hinreise fast immer voll belegt, während auf der Rückreise selten mehr als 300 oder 400 Passagiere an Bord waren. Die großen Laderäume des Schiffes wurden weiterhin zum Transport von Stückgütern genutzt. Die PARTIS war das erste große Schiff von Chandris Lines, welche damit Auswandererdienst nach Australien gründete, zu dessen größtem Transporteur die Reederei innerhalb weniger Jahre aufsteigen sollte.

1963 wurde die PATRIS ein zweites Mal umgebaut. Die Aufbauten wurden nach achtern verlängert, die beiden hinteren Laderäume zu Kabinen umgebaut, die dazugehörigen Ladeluken geschlossen und zu einem großen Sonnendeck mit Swimming Pool umgestaltet. Auf die verlängerten Aufbauten wurden auf jeder Seite jeweils zwei neue Rettungsboote gesetzt, um der jetzt auf 1400 Plätze erhöhten Passagierkapazität Rechnung zu tragen.

Mit der Schließung des Suez-Kanals im Jahre 1967 wurde die PATRIS vorerst weiter von Piräus aus eingesetzt, jetzt über Gibraltar, Las Palmas, Kapstadt, Mauritius, Fremantle, Adelaide und Sydney nach Melbourne. Doch die stetig steigenden Treibstoffkosten zwangen auch Chandris zu Sparmaßnahmen und so wurde der Abfahrtsafen 1970 nach Djibouti verlegt. Im selben Jahr wurden zwischenzeitlich auch Kreuzfahrten von Sydney aus angeboten. Zwei Jahre später erfolgten dann weitere Modernisierungsmaßnahmen, hauptsächlich der Passagiereinrichtungen.

1972, als das Zeitalter der reinen Passagierlinienfahrt langsam aber sicher zuende ging, wurde auch der Australien-Dienst von Chandris Lines immer weiter verkürzt. Die PATRIS wurde nunmehr von Singapore nach Fremantle, Adelaide, Sydney und Melbourne



**Die MEDITERRANEAN STAR am letzten Tag ihres aktiven Dienstes in Charter für Star Navigation Co. in Piräus. Foto: Sammlung Steffen Weirauch**

eingesetzt.

Als die Stadt Darwin im Februar 1975 von einem schweren Wirbelsturm verwüstet wurde, zog Chandris die PATRIS aus dem stetig sinkenden Auswandererverkehr ab und vercharterte das Schiff als schwimmende Unterkunft für einen Teil der obdachlos gewordenen Bevölkerung der nordaustralischen Stadt. Nach Beendigung des Einsatzes als Wohnschiff im November 1975 kehrte das Schiff nicht mehr in das alte Fahrtgebiet zurück, sondern verließ Australien in Richtung Piräus, wo es am 9. Dezember 1975 eintraf.

Eigentlich wäre jetzt das Ende dieses gar nicht mehr zeitgemäßen Passagierschiffes gekommen. Doch ein glücklicher Umstand rettete das Schiff vorerst vor dem Hochhafen. Die beiden Chandris-Brüder ersannen ein neues Projekt: die PATRIS sollte zur Autofähre umgebaut werden, um die Reederei an dem ständig zunehmenden Fährverkehr in der Adria zu beteiligen.

Dazu wurden in Perama in zwei Decks die Kabinen entfernt und stattdessen ein Autodeck für

#### **Die Formen der MEDITERRANEAN STAR lassen sich nicht mit heutigen Schiffen vergleichen.**

Foto: Sammlung Steffen Weirauch

die Aufnahme von 300 PKW eingerichtet. Zugänglich gemacht wurde das neue Autodeck durch insgesamt vier 4 x 2,5 m große Seitentore. Für den Transport von LKW und Bussen war das Schiff niemals ausgelegt, dafür war die Höhe des Autodecks mit etwas über zwei Metern einfach zu gering. Weitere Transportkapazitäten wurden auf dem Vorschiff, hauptsächlich für Campingmobile geschaffen, die allerdings mit dem Kran auf ihren luftigen Stellplatz gehievt werden mußten. Die noch vorhandenen Passagiereinrichtungen wurden umgebaut, sodaß nunmehr 925 Passagiere in einer Klasse Platz fanden. Zusätzlich wurden die beiden hinteren Rettungsboote entfernt.

Mit dem beendeten Umbau der PATRIS erhielt Chandris Lines ihr größtes Auto- und Passagierschiff ( die Reederei besaß zeitweise noch zwei Schiffe mit Ro-Ro Verlademöglichkeiten, die jedoch niemals als Autofähren eingesetzt wurden ). Zur damaligen Zeit zählte die PATRIS, nach den vier, von Wärtsilä in Helsinki bereits abgelieferten Schiffen der BELORUSSIYA - Klasse, mit zu den größten Fährschiffen der Welt.

Am 17. Juni 1976 unternahm die PATRIS ihre erste Fahrt im Fährdienst von Ancona nach Patras. Wechselweise mit Ancona wurde auch Venedig im Gemeinschaftsdienst mit Karageorgis Lines angelaufen. In den nächsten Jahren fuhr das Schiff hauptsächlich in den Sommermonaten von Juni bis Oktober und war während des Winters in der Bucht von Salamis aufgelegt.

Drei Jahre später zog sich Chandris Lines jedoch aus dem Fährverkehr in der Adria zurück und ist seitdem nur noch im Kreuzfahrtgeschäft tätig. Die PATRIS wurde an die Consolidated Ocean Transports Ltd., Piräus, eine Tochtergesellschaft von Karageorgis Lines verkauft. In deren Dienst wurde das Schiff, jetzt als MEDITERRANEAN ISLAND zusammen mit den Fähren MEDITERRANEAN SEA und MEDITERRANEAN SKY auf der alten Route eingesetzt. In den typischen Karageorgis Farben, dem weißen Schornstein und dem leuchtend gelben Rumpf mit dem roten Streifen war das Schiff auch hier, bedingt durch die nicht vorhandene LKW-Transportkapazität, nur in der Hochsaison im Einsatz. Vorgesehen war anfangs ein Umbau der MEDITERRANEAN ISLAND, um das Aussehen des Schiffes,



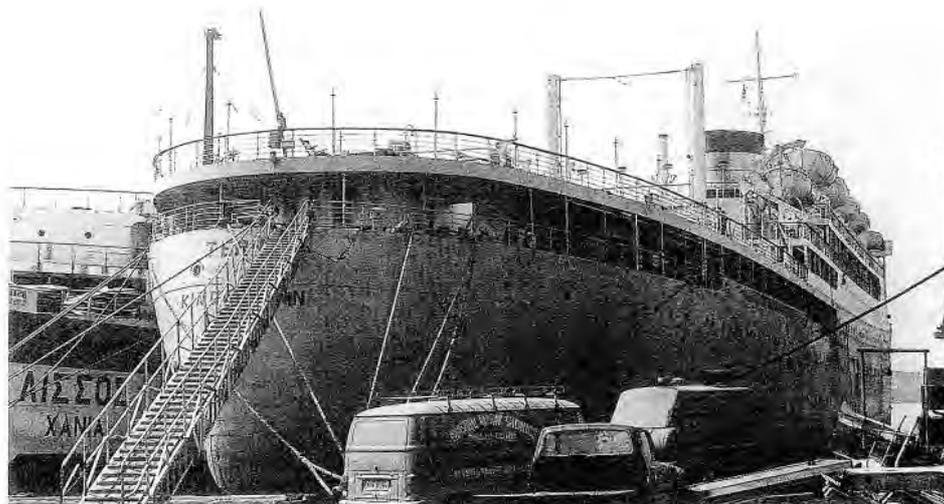
dem der beiden anderen Karageorgis-Fähren anzupassen. Doch diese Pläne wurden nie verwirklicht.

Zur Sommersaison 1981 wurde die **MEDITERRANEAN ISLAND** in **MEDITERRANEAN STAR** umbenannt. Für Karageorgis Linés war zwischen 1979 und 1984 die Zeit der größten Expansion. Die Reederei hatte jede Sommersaison vier Fährschiffe im Dienst, sowie zeitweise auch einige Frachtfähren.

Am 28. August 1982 brach auf der **MEDITERRANEAN STAR** bei einer Überfahrt von Patras nach Ancona 36 m südlich von Brindisi ein Feuer im Maschinenraum aus. Die Passagiere und ein Teil der Besatzung brachten sich mit den Rettungsbooten in Sicherheit. Dem an Bord gebliebenen Rest der Besatzung gelang es, das Feuer zu löschen und das Schiff nach Brindisi einschleppen zu lassen, wo es dann entladen wurde. Anschließend verholte die **MEDITERRANEAN STAR** mit eigener Kraft in die Werft nach Perama.

Dort lag sie zu Instandsetzungsarbeiten bis Juni 1984. Als Ersatz wurde von Karageorgis Linés für die Sommersaison 1983 die schwedische Fähre **WASA STAR** der Rederi A/B Gotland für den Ancona - Patras Verkehr gechartert.

Nach der Wiederindienststellung versah die **MEDITERRANEAN STAR** den Fährverkehr im Sommer 1984 und 1985 ohne besondere Vorkommnisse. Im Oktober 1985 machte sie ihre letzte Überfahrt von Ancona nach Patras, wurde anschließend in Eleusis aufgelegt und kehrte nie wieder in den Adria-Fährdienst zurück. Es waren inzwischen so viele neue Reedereien im Adria-Dienst, daß Karageorgis den Fährverkehr künftig nur noch mit zwei Schiff-



**Die TERRA bei Vorbereitungen in Perama für die Überführungsfahrt nach Pakistan. Foto:**

Antonio Scrimali

fen bediente. So gab es für die **MEDITERRANEAN STAR** in der Adria nichts mehr zu tun. Eine Rückkehr in den aktiven Fährdienst erfolgte noch einmal zur Sommersaison 1986, als sie im Mai an die ägyptische Reederei Star Navigation Co., mit Sitz in Alexandria, verchartert wurde.

Diese Reederei eröffnete mit der **MEDITERRANEAN STAR** am 18. Mai einen Fährdienst von Piräus über Limassol nach Alexandria und zurück über Limassol und Rhodos nach Piräus. Insgesamt wurden 20 Rundreisen durchgeführt, die jeweils eine Woche dauerten. Allerdings war der Fährdienst nicht besonders erfolgreich, niemals war das Schiff auch nur halbwegs ausgebucht.

Als die **MEDITERRANEAN STAR** am 29. September wieder in Piräus einlief, endete da-

mit auch die Charter. Einen Tag später verließ das Schiff zum letzten Mal den Hafen von Piräus und wurde erneut in Eleusis aufgelegt.

Nach 37 Jahren nahte nun das Ende dieses einmaligen Fährschiffes, als im August 1987 der Verkauf an eine Abwrackwerft in Pakistan gemeldet, und die **MEDITERRANEAN STAR** an eine Überführungsgesellschaft in Kingstown übergeben wurde. In **TERRA** umbenannt, wurde sie in Perama noch auf ihre letzte große Reise vorbereitet, bevor sie das Mittelmeer für immer in Richtung Pakistan verließ. Am 11. Oktober 1987 erreichte die **TERRA** aus eigener Kraft Gadani Beach, wo sie auf den Strand gesetzt und in den darauffolgenden Wochen verschrottet wurde.

## KONG FREDERIK IX

# Über 40 Jahre im Dienst der Staatsbahnen

VON CARSTEN WATSACK

**Ein seltenen Geburtstag beging im Dezember letzten Jahres die dänische Eisenbahn- und Autofähre KONG FREDERIK IX. 40 Jahre alt wurde das Schiff und ist somit die älteste noch intakte Hochseefähre in der Ostsee. Dabei ist das Ende auch noch nicht unbedingt absehbar, denn die Dänischen Staatsbahnen wollen die Fähre noch einige Jahre einsetzen.**

Am 17. Oktober 1952 begann alles: Die DSB gaben bei der A/S Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri unter der Baumnummer 320 ein mit 4084,27 BRT vermessenes Dreigleiseisenbahnfährschiff in Auftrag. Die Fähre sollte im wesentlichen auf die Größe der Bundesbahnfähre **DEUTSCHLAND** zugeschnitten sein, die sich seit 1953 im Dienst zwischen Großenbrode Kai und Gedser befand. Die Anforderungen der DSB an den Neubau waren neben der Beförderung von Eisenbahnwaggons auch 258 Autos und 1200 Passagiere. Als Hauptmaschinen erhielt die 20 Millionen Kronen teure Fähre zwei B & W Dieselmotoren vom Typ 1050-VF-90, die der **KONG 18** Knoten Geschwindigkeit verleihen sollten.

Am 19. August 1954 lief die von Prinzessin Anne-Marie von Dänemark auf den Namen **KONG FREDERIK IX** getaufte Fähre vom Stapel. Etwas später, am 16. Dezember 1954 lieferte die Werft das Schiff an die DSB ab, die daraufhin die Indienstellung zwischen Gedser und Großenbrode Kai vornahm. In den folgenden Jahren verblieb das Schiff auf dieser Linie. Zusammen mit der alten Dampffähre **DANMARK** und der **DEUTSCHLAND** bediente sie diese Strecke bis zu deren Einstellung im Jahre 1963. Im ersten Jahr der neuen Fährlinie Puttgarden- Rödby 1963 kam die **KONG FREDERIK IX** ganzjährig zum Einsatz, von 1964 bis 1968 nur im Winter auf der Vogelfluglinie, während im Sommer beide Parallellinien

der DSB auf dem Großen Belt befahren wurden. Ab 1968 schließlich kam die Fähre im Sommer auf der Vogelfluglinie zum Einsatz, während sie im Winter zwischen Gedser und Warnemünde in der damaligen DDR unterwegs war. Am 16.05.1970 kollidierte **KONG FREDERIK IX** mit dem Frachter **PLAYA DE LA ALDEA** in Warnemünde, was allerdings keine ernsthaften Folgen für die Fähre hatte, die noch bis 1972 in der kalten Jahreszeit in die DDR fuhr. 1973 erfolgte ein Abzug von der Vogelfluglinie. Dort war inzwischen die neue, kapazitätsstärkere **DEUTSCHLAND** im Dienst. **KONG FREDERIK IX** fuhr sowohl auf dem Großen Belt wie auch zwischen Kalundborg und Aarhus. Ab 1976 wiederum

war die Fähre auf der Vogelfluglinie zu sehen sowie mit Unterbrechungen zwischen Warnemünde und Gedser. Von 1981 bis ins folgende Jahr pendelte sie schließlich wieder zwischen Nyborg und Korsør auf dem Großen Belt, während ab 1982 erneut die Vogelfluglinie Einsatzgebiet war. Hier verkehrte das Schiff nun als Güterfähre.

Erst zwischen dem 15. Juni und dem 2. September 1984 tat sich für die sympathische alte Fähre etwas Neues: Die Dänischen Staatsbahnen versuchten, die Saisonverbindung Kiel-Korsør wiederzubeleben. Aber die Ergebnisse waren nicht unbedingt zufriedenstellend und so folgte eine dreimonatige Fahrtzeit zwischen Gedser und Warnemünde. Haupteinsatzgebiet war aber nach wie vor der Fehmarnbelt. Am 6. Dezember 1988 erfolgte der Abzug von der Vogelfluglinie. Die Dänen hatten die umgebaute Ex-Mercandia-Fähre LODBROG in Fahrt gebracht.

Zwischen September 1989 und März 1990 war die KONG wiederum zwischen Gedser und Warnemünde im Einsatz. Folgend wurde die Heckklappe umgebaut, da durch die Öffnung der Grenzen zum Westen die bis dahin fast bedeutungslose Linie von Gedser nach Warnemünde eine regelrechte Renaissance erlebte. Um den Verkehr hier zu erleichtern, mußten neue Möglichkeiten geschaffen werden, was man mit der neuen Heckklappe schaffte.

1991 pendelte die Fähre kurzzeitig zwischen



Anläßlich des 100. Geburtstages des NOK fuhr die KONG FREDERIK IX am 19. Juni 1995 von Kiel nach Rendsburg, Foto: Ulrich Streich

Kalundborg und Aarhus für die DSB-Fähren ASK und URD, die immer wieder ausfielen und Probleme machten. 1992 war KONG FREDERIK IX wieder von Gedser nach Warnemünde unterwegs, 1993 für die ausgefallene LODBROG auf dem Fehmarnbelt. Am 29. Januar 1994 versuchte die DSB erneut, die Linie

Kiel-Korsør neu zu etablieren. Wieder gibt es beförderungsmäßig eher zurückhaltende Ergebnisse. Trotzdem fährt die Fähre auch heute noch auf dieser Verbindung. Laut DSB-Angaben hat man nicht vor, sich in nächster Zeit von diesem Oldtimer zu trennen.

## VIEL NOSTALGIE UND FLAIR

# MIT "KONG FREDERIK IX" VON KIEL NACH HALSSKOV

VON KAI ORTEL

**Der Fahrplan der „Kong Frederik IX“ mag mit seiner Morgenabfahrt ab Halsskov zugegeben nicht gerade auf die deutschen Passagiere an Bord zugeschnitten sein, sondern ist wie geschaffen für die Dänen, die einen Tagesausflug mit Bord-Einkauf nach Kiel machen wollen und mit 95% den Hauptanteil unter den Passagieren stellen. Doch die Fahrt mit dem Veteran nach Halsskov gehört zum unbedingten Muß des Fährlovers in Deutschland - kaum eine andere Fährreise ab einem deutschen Hafen bietet derart viel Gemütlichkeit, Nostalgie und entspannte Atmosphäre.**

Viele Dinge unterscheiden die Reise mit der KONG FREDERIK IX von anderen Fährreisen. Es beginnt schon bei der Einschiffung in Kiel am frühen Nachmittag. So unpassend wie das gigantische und luxuriös ausgestattete Color-Line-Terminal am Oslokai, an dem die Fähre täglich anlegt, ist für den mehr als 40 Jahre alten Veteran der Heimathafen Gedser, den das Schiff schon seit mehreren Jahren nicht mehr angelaufen hat. Auch das Eisenbahndeck, das man bei der Einschiffung als Fußpassagier zuerst betritt, wird auf der Fahrt zurück nach Halsskov nicht benutzt. Für die wenigen Autos, die das Schiff transportiert, reicht dieses Deck jedoch völlig aus.

Seite 8 **FERRIES** 3/95

Eine Fahrkartenkontrolle findet weder im deutschen, noch im dänischen Hafen statt (auch nicht auf der Rückfahrt). Stattdessen unterhält sich der DSB-Beamte angeregt und laut lachend mit dänischen Reisenden, die nach ihrem Landausflug in Kiel wieder das Schiff betreten. Doch die meisten dänischen Passagiere verlassen das Schiff während der kurzen Liegezeit in Kiel nicht, sondern bleiben in der Cafeteria oder anderswo an Bord sitzen. Der Preis von 10 DM für die einfache 5-Stunden-Fahrt eines Fußpassagiers ist übrigens unvergleichlich günstig. Immerhin verdienen die „Halsskov-Kiel-Routen“ einen Großteil ihres Geldes sowieso durch den Bord-Verkauf von

Spirituosen, Tabak und Süßwaren anstatt durch die Passage-Preise.

Über enge Treppen an den Seiten des Schiffes erreicht man das Hauptdeck der Fähre, auf dem sich neben dem Restaurant, dem Tax-Free-Shop und einer Cafeteria auch einige Ledersessel befinden, die mit kleinen Fenstern mit Seeblick eine kleine „Arkade“ säumen. Freilich keine Arkade, wie man sie beispielsweise von den Viking- oder Stena-Schiffen kennt, aber einen netten kleinen lichtdurchfluteten Gang, der das Restaurant im vorderen Teil des Schiffes mit der Info und dem Wechselbüro in der Mitte verbindet.

An einer Wand zwischen dem Wechselbüro

und den Sitzgruppen der Steuerbordseite ist (neben den üblichen Plakaten mit Sonderangeboten des Tax-Free-Shops) eine kleine Zeichnung ausgehängt, die neben der Fahrtroute des Schiffes die aktuellen Wetterverhältnisse anzeigt, die jeden Morgen neu eingetragen werden. Mit viel Liebe zum Detail wird dieses Schiff der dänischen Staatsbahnen auch an anderen Stellen an Bord gehegt und gepflegt wie kaum eine andere DSB-Fähre. Man merkt deutlich, daß dieses Schiff in Dänemark eine Art „Institution“ darstellt - unabhängig von der verkehrsgeographisch eher untergeordneten Rolle, die die Verbindung Kiel-Halsskov spielt, auf der die KONG FREDERIK IX heute eingesetzt ist. Denn kaum jemand im Binnenland kennt diese interessante Verbindung überhaupt - die Fahrpläne sind in herkömmlichen Reisebüros nur äußerst schwer zu bekommen.

Die Abfahrt ab Kiel ist meist pünktlich - es gibt keinen Grund, warum man sie verzögern sollte. Viel wichtiger ist eher die pünktliche Ankunft in Halsskov am Abend, denn das Arbeitspferd KONG FREDERIK IX muß in der Nacht einwandfrei für den Transport von Gefahrgütern über den Großen Belt zur Verfügung stehen. Fast pausenlos ist das Schiff noch heute im Einsatz - und außen wie an Bord unter Deck findet man kaum Spuren dieser intensiven Nutzung.

Vorbei geht es nach dem Ablegen vom Oslo kai zunächst (manchmal) an der riesigen Color-Line-Fähre und den HDW-Docks am Ostufer der Kieler Förde, wenige Minuten später am stets vollen Ostuferhafen, der meist mehrere der Kombifähren von LISCO, Balt-RoRo-Line und Schiffe anderer Reedereien beherbergt, die einen Fährverkehr ins Baltikum anbieten. Hier befindet sich Kiels berühmtes „Tor zum Osten“. Schon wenig später passiert LANGELAND III“, deren Ankunft in Kiel täglich um 16:30 Uhr ist.

Wenn voraus der Schiffsverkehr stark zunimmt, ist dies ein sicheres Zeichen dafür, daß sich KONG FREDERIK IX Kiel-Holtenau nähert, dem Ost-Ausgang des Nord-Ostseekanals. Hier mündet eine der meistbefahrenen Schiffsstraßen der Welt in die Ostsee. Doch erst, wenn das Marine-Ehrenmal in Laboe steuerbord langsam vorbeizieht, endet die Kieler Förde und es beginnt die südliche Ostsee.

Bei gutem Wetter heißt es spätestens hier, es sich auf dem für seine Verhältnisse recht geräumigen Sonnendeck gemütlich zu machen und die nächsten Stunden bis zur Dämmerung mit Sonnenbaden o.ä. zu verbringen. Im Gegensatz zu den eher stressigen Reisen nach Dänemark via Rödby oder Gedser bietet die 5-Stunden-Fahrt nach Halsskov genügend Zeit für Erholung und Entspannung. Der Spruch „Erleben Sie eine erholsame Seereise ohne Streß“ aus dem Fahrplan der Reederei ist also nicht wie so oft in Reederei-Prospekten Schön-



**Klar zu erkennen sind die Holzdecks der KONG FREDERIK IX, im Hintergrund die LANGELAND III und der Friedrichsorter Leuchtturm. Foto: Kai Ortel**

malerei, sondern trifft auf KONG FREDERIK IX ausnahmsweise einmal vollkommen zu. Fast während der gesamten Passage hat man übrigens Seeblick, da die Küsten von Langeland, Lolland oder Sjaelland nie mehr als einige Seemeilen entfernt ist.

Die Besatzung an Bord ist überaus umgänglich, das Verhältnis zwischen den wenigen Passagieren und der Crew fast familiär und der Service sehr persönlich. Obwohl die Passagierkapazität des Schiffes 1000 Personen beträgt, wurde sie von den DSB für die Fahrten nach Kiel auf 500 Passagiere reduziert, damit sich nicht die Atmosphäre anderer Fähren einstellt, auf denen der einzelne Passagier nur einer unter vielen und in der anonymen Masse allein gelassen ist. Die Besatzung läßt sich bereitwillig beim probeweisen Zu-Wasser-Lassen der Boote im Kieler Hafen aus nächster Nähe beobachten, und selbst auf der Kommandobrücke ist man mit seinen Fragen zur Technik der Fähre stets herzlich willkommen.

An Bord einer 40 Jahre alten DSB-Fähre kann man selbstverständlich kein ausgefeiltes Unterhaltungsprogramm erwarten. Doch das ist gar nicht einmal nötig. Bei dem aktuellen Fußballspiel einer dänischen Mannschaft entsteht dank des zeitweiligen Ausbrechens des dänischen Temperaments vor dem Fernseher eine allemal bessere Stimmung, als sie jede Live-Musik oder Musical an Bord der riesigen Cruise Ferries der nördlichen Ostsee bieten kann! Ferner hat die DSB einen Extra-Raum für Spielautomaten zur Verfügung gestellt, was verhindert, daß die übrigen Passagiere durch das penetrante Rattern und Klingeln der „Slots“ gestört werden.

Die Ausstattung in den öffentlichen Aufenthaltsräumen an Bord der KONG FREDERIK IX ist in den letzten Jahrzehnten regelmäßig

erneuert worden. Sie erscheint daher unerwartet modern und komfortabel und ist überaus sauber. Die moderne Ausstattung wurde ideal gepaart mit der zwangsläufigen Nostalgie auf dem in Helsingör gebauten Veteran. Die häufige Verwendung von Holz läßt zumindest eine anheimelnde, warme Atmosphäre aufkommen, wenn auch die Temperatur in den Räumlichkeiten an Bord i.a. durchaus für zu kalt befunden werden kann. Auch die vielen Blumentöpfe und -kübel sind für ein derart kleines und altes Schiff mehr als selten. Wer erwartet, ein 40 Jahre alter „Eimer“, der in einigen Jahren seiner Außerdienststellung entgegenseht, würde von seinen Eignern nicht mehr gepflegt werden, der irrt gewaltig. Es ist erstaunlich, mit wieviel Engagement und Liebe sich die Besatzung um ihre KONG FREDERIK IX kümmert.

Nur über eines kann jede noch so gut gemeinte Verschönerung an Bord nicht hinwegtäuschen: Das Schiff und dessen Maschine arbeitet zwar gut, doch ist letztere wie der Stahl, aus dem der Rumpf gebaut ist, 40 Jahre alt und bringt den „Kong“ daher vom Ablegen bis zum Festmachen in starke Vibrationen, die überall im Schiff deutlich zu spüren sind. Alles rattert und klappert, man merkt jeden Moment der Seereise, daß man sich hier noch auf einem „richtigen“ Schiff befindet. KONG FREDERIK IX besitzt keine Stabilisatoren, so daß die Fähre die ganze Fahrt über selbst bei wenig Seegang kräftig vor sich hin schaukelt. Während der Fahrt durch den Langeland-Belt werden die Passagiere von ihrer wie auch immer gearteten Beschäftigung nur selten durch Bord-Durchsagen abgelenkt. Es ist jedoch zu bemängeln, daß diese Durchsagen fast ausnahmslos in dänischer Sprache abgehalten werden. Auch wenn 95% der Passagiere Dänen

sind, sollte man die wenigen deutschen nicht unter den Tisch fallen lassen und die Bord-Ansagen häufiger in deutsch verlesen.

Um 21:00 Uhr ist die planmäßige Ankunft im Fährhafen von Halsskov (nördlich von Korsør), vorher werden die Stadt Korsør und mit der

neuen Großen-Belt-Brücke eine der größten Baustellen Europas passiert. Mit dem für DSB-Fähren typischen „Rums“ beim Andocken im engen Fährbett läßt die Fähre unmißverständlich erkennen, daß wir angekommen sind und es nun wieder von Bord geht. Die vielleicht er-

holsamste Art, von Deutschland nach Dänemark zu kommen, hat eine Ende; es bleibt zu hoffen, daß uns der DSB-Veteran KONG FREDERIK IX und die Route Kiel-Halsskov noch lange in der Zukunft erhalten bleiben.

## SUPERFLEX

# FÄHREN VOM FLIESSBAND

VON FRANK LOSE

**Im August 1987 wurde die erste von 24 bestellten Fähren von der britischen Werft North East Shipbuilders in Sunderland abgeliefert. Bestellt wurden diese Schiffe vom Dänen Peter Zacchi. Kurze Zeit später wurde ein weiteres Schiff bestellt, 12 weitere waren in der Planung. Abgeliefert werden sollten diese Schiffe in monatlichem Rhythmus an die PZ Shipbuilding and Trading Co. Ltd.**

Die Namengebung machte man sich sehr einfach, die Schiffe hießen SUPERFLEX ALPHA, BRAVO, CHARLIE usw. Die ersten vier Schiffe ALPHA bis DELTA wurden von der dänischen Vognmandsrute (VR Shipping, Kopenhagen) zwischen Nyborg und Korsør eingesetzt. Die anderen Schiffe sollten auf Strecken mit ähnlicher Entfernung (Überfahrtsdauer 1-2 Stunden) eingesetzt werden. Die Schiffe wurden in zwei verschiedenen Typ-Klassen gebaut. Die ungeraden Baunummern wurden mit 'Mark 3' bezeichnet und in der Werft in Pallion, Sunderland von Sunderland Shipbuilders Ltd. gebaut. Die mit geraden 'Mark 4' wurde in der Werft von Austin & Pickersgill Ltd., Southwick gebaut. Beides sind Tochtergesellschaften von North East Shipbuilders.

Die beiden Schiffsklassen unterscheiden sich die Länge der Aufbauten und in der Durchfahrtshöhe auf dem oberen Deck. Bei den 'Mark 3' Schiffen legte man mehr Wert auf die Beförderung von LKW's. Beide Schiffe haben vier Spuren auf dem Hauptdeck, die 'Mark 3' Schiffe haben zusätzliche zwei Spuren auf dem oberen Deck. Die Schiffe des 'Mark 4' Typs haben weniger Durchfahrtshöhe auf dem oberen Deck, dafür können in dem größeren Aufbau mehr Passagiere befördert werden. Angetrieben werden diese Schiffe durch zehn Diesel Motoren, die in Containern auf dem Außendeck angebracht sind. Die Schiffe haben also keinen Maschinenraum, dieses absolut neue System ermöglicht es, einzelne Motoren vom Schiff zu nehmen, und diese an Land zu warten. Auf dieser Art werden Werftaufenthalte minimiert.

Die Fachwelt wunderte sich bereits bei der Bestellung der ersten 24 Schiffe, wo diese eingesetzt werden sollten. Tatsächlich gab es Probleme, die Bauwerft ging am 7. Dezember 1988 in Konkurs, der Kontrakt mit dem Auftraggeber wurde aufgekündigt, die 12 noch in Bau befindlichen Schiffe wurden weitergebaut, das 15. wurde als Unterkontrakt an Ferguson

Shipbuilders Ltd. vergeben. Nachdem die ersten zwei Schiffe in Fahrt gebracht wurden, gab es Probleme mit den Abgasableitungen und der Motorkühlung. Der Eigentümer weigerte sich die weiteren Schiffe abzunehmen. Nach einigen Modifikationen gingen jedoch sechs weitere Schiffe an Molarco Shipping A/S bzw. an VR Shipping Aps. Beides waren Tochtergesellschaften von PZ Shipbuilding und

Trading Co. Vier weitere Schiffe wurden im Mai 1989 an die dänische Mercandia Reederei verkauft und für Mercandia Liniere A/S registriert, die selbe Gesellschaft übernahm im Mai 1990 vier weitere Schiffe. Diese acht Fähren sollten ebenfalls zwischen den dänischen Inseln eingesetzt werden. Die weiteren Einzelheiten werden in nachstehenden Einzellebensläufen genauer dargestellt.

### TECHNISCHE DATEN:

Type	Mark 3	Mark 4
Länge	95,80 m	95,80 m
Breite	15,03 m	15,03 m
Tiefgang	3,61 m	3,61 m
Tonnage	4.101 GT	4.296 GT
	1.230 NT	1.288 NT
Tragfähigkeit	1.280 tdw	1.257 tdw
Passagiere	400	400
Betten	0	0
Lademeter für LKW-Fracht	512 m	256 m
PKW	200	200
Höhe im Hauptdeck	4,20 m	4,20 m
Höhe im oberen Deck	4,20 m	2,70 m
Besatzung	8	8

In vielen dänischen Häfen konnte man die SUPERFLEX-Fähren sehen, hier in Horsens liegen gleich vier Schiffe auf. Foto: Jürgen Stein





In Fredericia wurde die DVD No. IV für die Überfahrt nach China vorbereitet. Foto: Frank Lose



Die SUPERFLEX HOTEL fuhr anfangs für Scarlett Line, bevor sie in FREJA SCARLETT umbenannt wurde.

Foto: Andreas Wörtler

Korsør eingesetzt.

#### Baunummer 1

26.05.87 Stapellauf als SUPERFLEX ALPHA für Molarco Shipping A/S  
 06.08.87 Ablieferung und Fahrt nach Korsør  
 08.08.87 Ankunft in Korsør.  
 00.09.87 Einsatz für Vognmandsruten A.p.S. zwischen Nyborg und Korsør.  
 00.02.90 Registriert für Vognmandsruten A.p.S K/S DIFKO LXXI und als DIFKO NYBORG weiter zwischen Nyborg und Korsør eingesetzt.

#### Baunummer 2

10.08.87 Stapellauf als SUPERFLEX BRAVO für Molarco Shipping A/S  
 06.09.87 Probefahrt.  
 12.09.87 Ablieferung und Fahrt nach Dänemark.  
 00.12.87 Einsatz zwischen Nyborg und Korsør für Vognmandsruten  
 00.00.89 Umbau bei Fredericia Værft A/S, Fredericia  
 00.00.92 Verchartert an Scarlett Line af 1993 (niels Erik Lund), Landskrona und Einsatz zwischen Landskrona und Tuborg Havn.  
 00.07.93 Umbenannt in SVEA SCARLETT.  
 00.10.93 Nach Konkurs von Scarlett Line in Tuborg Havn aufgelegt.

#### Baunummer 3

10.10.87 Stapellauf als SUPERFLEX CHARLIE für Molarco Shipping A/S  
 29.10.87 Probefahrt, danach im River Tyne aufgelegt.  
 17.10.88 Wieder Ankunft in Sunderland.  
 05.01.89 Erneute Probefahrt.  
 17.01.89 Ablieferung und Fahrt nach Nyborg.  
 00.00.88 Einsatz für Vognmandsruten A.p.S. zwischen Nyborg und Korsør.  
 09.02.89 Kollision mit der DSB-Fähre DRONNING INGRID. Zwei Passagiere kommen ums Leben  
 28.03.89 Nach Reparatur wieder im Einsatz.  
 00.02.90 Registriert für Vognmandsruten APS K/S DIFKO LXXI und in DIFKO KORSØR umbenannt, weiter zwischen Nyborg und

#### Bei Anlegeversuchen in Cuxhaven, die MERCANDIA I.

Foto: Jens Grabbe



#### Baunummer 4

10.11.87 Stapellauf als SUPERFLEX DELTA für Molarco Shipping A/S  
 17.10.88 Rückkehr nach Sunderland, nachdem das Schiff im River Tyne aufgelegt worden war.  
 26.01.88 Probefahrt.  
 10.03.88 Erneute Probefahrt.  
 26.04.88 Dritte Probefahrt.  
 22.11.88 Vierte Probefahrt.  
 07.01.89 Ablieferung und Fahrt nach Nyborg  
 00.00.89 Einsatz für Vognmandsruten APS, Nyborg zwischen Nyborg und Korsør.  
 00.00.90 Registriert für Vognmandsruten APS K/S DIFKO LXXI und als DIFKO STOREBÆLT weiter zwischen Nyborg und Korsør eingesetzt.

#### Baunummer 5

27.11.87 Stapellauf als SUPERFLEX ECHO für Molarco Shipping A/S  
 10.05.88 Probefahrt. Danach im Tyne aufgelegt.  
 26.10.88 Rückkehr nach Sunderland.  
 14.12.88 Erneute Probefahrt.  
 28.02.89 Fahrt von Sunderland nach Kopenhagen.  
 02.03.89 Ankunft in Kopenhagen.  
 01.04.89 Fahrt von Kopenhagen nach Korsør.  
 00.04.89 Einsatz zwischen Korsør und Nyborg für Vognmandsruten A.P.S., Nyborg.  
 00.04.92 Einsatz für Skagen Linien von Montags bis Donnerstags zwischen Frederikshavn und Marsstrand, von Freitags bis Sonntags zwischen Skagen und Marstrand.  
 00.10.92 Der Fährdienst wird eingestellt, das Schiff wird in Frederikshavn aufgelegt.  
 00.11.94 Verkauf für eine Krone an DIFKO und registriert für Vognmandsruten APS K/S DIFKO LXXI und in Korsør als Ersatzteillager aufgelegt. Umbenannt in DIFKO FYN.

Auf dem Großen Belt fährt die DIFKO KORSØR zwischen Nyborg und Korsør. Foto: Frank Lose





Im Ursprungszustand, die SUPERFLEX ALFA. Foto: Jürgen Stein

#### Baunummer 6

- 22.01.88 Stapellauf als SUPERFLEX FOXTROT für Molarco Shipping A/S
- 03.06.88 Fahrt von Sunderland nach Göteborg.
- 09.06.88 Fahrt von Göteborg zurück nach Sunderland.
- 11.06.88 Ankunft in Sunderland. Danach im Tyne aufgelegt.
- 05.12.88 Rückkehr nach Sunderland.
- 23.02.89 Probefahrt.
- 15.03.89 Wieder im Tyne aufgelegt.
- 00.04.89 Fahrt nach Dänemark und aufgelegt.
- 09.08.94 Verkauf an Megalohari Hellenic Tugboats, Griechenland und Fahrt nach Piräus.
- 26.08.94 Ankunft in Piräus und als Ersatzteilliager aufgelegt. Umbenannt in PANTOKRATOR.

#### Baunummer 7

- 05.02.88 Stapellauf als SUPERFLEX GOLF für Molarco Shipping A/S  
Molarco Shipping nehmen das Schiff nicht ab, die Werft baut es auf eigene Kosten weiter.
- 17.06.88 Probefahrt, danach im Tyne aufgelegt.
- 12.12.88 Rückkehr nach Sunderland.
- 11.05.89 Fahrt von Sunderland nach Nyborg.
- 00.05.89 Einsatz zwischen Nyborg und Korsør und Nyborg.
- 00.00.00 In Kopenhagen aufgelegt.
- 00.04.92 Einsatz für Skagen Linien von Montags bis Donnerstags zwischen Frederikshavn und Marsstrand, von Freitags bis Sonntags zwischen Skagen und Marsstrand.
- 00.10.92 Der Fährdienst wird eingestellt, das Schiff wird in Skagen aufgelegt.
- 00.00.93 Verchartert an Scarlett Line af 1993 (Niels Erik Lund), Landskrona und in Tuborg Havn aufgelegt.
- 00.00.94 Verkauf an Islena de Navegacion S.A., Algeciras und in ANTONIO MACHADO umbenannt
- 00.00.95 Einsatz zwischen Algeciras und Tanger in der Straße von Gibraltar.
- 00.00.95 Verchartert an Flebasa und Einsatz zwischen Puerto del Alcudia und Mallorca bzw. Menorca

Die SUPERFLEX GOLF mit den nachträglich angebrachten Abgasrohren. Foto: Jürgen Stein



In Malaga liegt die MIGUEL HERNANDEZ. Foto: Frank Heine

#### Baunummer 8

- 14.04.88 Stapellauf als SUPERFLEX HOTEL für Molarco Shipping A/S  
Molarco Shipping nehmen das Schiff nicht ab, die Werft baut es auf eigene Kosten weiter.
- 23.06.88 Probefahrt
- 21.11.88 Im Tyne aufgelegt.
- 28.11.88 Rückkehr nach Sunderland.
- 20.04.89 Erneute Probefahrt.
- 31.05.89 Fahrt von Sunderland nach Frederikshavn.
- 02.06.89 Ankunft in Frederikshavn, anschließend in Kopenhagen aufgelegt.
- 00.00.92 Verchartert an Scarlett Line af 1993 (Niels Erik Lund), Landskrona und Einsatz zwischen Landskrona und Tuborg Havn.
- 00.07.93 Umbenannt in FREJA SCARLETT. Heimathafen von Korsør nach Tuborg Havn geändert.
- 00.10.93 Nach Konkurs der Reederei in Tuborg Havn aufgelegt.
- 00.02.95 Verkauf für 1,7 Mio. Us-Dollar an Islena de Navegacion S.A., Algeciras und umbenannt in MIGUEL HERNANDEZ.
- 00.00.95 In Malaga aufgelegt.

#### Baunummer 9

- 20.04.88 Stapellauf als SUPERFLEX INDIA für Molarco Shipping AS, Nyborg; Molarco Shipping nehmen das Schiff nicht ab, die Werft baut es auf eigene Kosten weiter.
- 29.06.88 Probefahrt, danach im Tyne aufgelegt.
- 24.01.89 Rückkehr nach Sunderland.
- 21.03.89 Erneute Probefahrt.
- 23.01.90 Dritte Probefahrt.
- 03.04.90 Verkauf an A/S Mercandia, Kopenhagen umbenannt in MERCANDIA V.
- 09.05.90 Fahrt von Sunderland nach Fredericia
- 11.05.90 Ankunft in Fredericia, dort aufgelegt.
- 01.02.93 Ankunft in Horsens, dort aufgelegt.
- 00.03.95 Verkauf an Dalian Shipping Co., Dalian/China und in DVD NO. IV umbenannt.
- 00.03.95 Umbauten in Fredericia.

Auf diesem Foto kann man deutlich die faltbare Rampe zum oberen Fahrzeugdeck erkennen. Foto: Dirk Jankowsky



### Baunummer 10

- 01.07.88 Stapellauf als SUPERFLEX JULIET auf Kosten der Bauwerft.
- 20.07.88 Probefahrt, danach im Tyne aufgelegt.
- 31.01.89 Rückkehr nach Sunderland.
- 30.03.89 Probefahrt.
- 29.01.90 Dritte Probefahrt.
- 03.04.90 Verkauf an A/S Mercandia, Kopenhagen und in MERCANDIA VI umbenannt.
- 15.05.90 Fahrt von Sunderland nach Fredericia.
- 17.05.90 Ankunft in Fredericia und dort aufgelegt.
- 01.02.93 In Horsens aufgelegt.
- 11.02.95 Nach Verkauf an Dalian Shipping Co., Dalian/China und Umbenennung in DVD NO. I auslaufen aus Fredericia nach China.

### Baunummer 11

- 09.12.88 Stapellauf als SUPERFLEX KILO auf Kosten der Bauwerft.
- 10.01.89 Probefahrt.
- 11.04.89 Erneute Probefahrt.
- 00.04.89 Verkauf an A/S Mercandia, Kopenhagen und umbenannt in MERCANDIA I.



Die FREJA SCARLETT fuhr zwischen Landskrona und Tuborg Havn. Foto: Dirk Jankowsky

- 14.06.89 Auslaufen aus Sunderland nach Fredericia.
- 16.06.89 Ankunft in Fredericia und dort aufgelegt.
- 18.05.90 In Kalundborg aufgelegt.
- 00.11.90 Übertragen auf die Mercandia Tochter Kattogatbroen, Kopenhagen und Einsatz zwischen Kalundborg und Juelsminde.
- 08.10.94 Anlegeversuche in Cuxhaven für einen geplanten Fährdienst zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel.
- 19.11.94 Anlegeversuche in Grenaa und Hundested.

### Baunummer 12

- 11.10.88 Stapellauf als SUPERFLEX LIMA auf Kosten der Bauwerft.
- 21.02.89 Probefahrt.
- 11.04.89 Erneute Probefahrt.

- 00.05.89 Verkauf an A/S Mercandia, Kopenhagen und in MERCANDIA II umbenannt.
- 05.07.89 Fahrt von Sunderland nach Fredericia.
- 07.08.89 Ankunft in Fredericia und aufgelegt.
- 28.05.89 In Kalundborg aufgelegt.
- 00.11.90 Übertragen auf die Mercandia Tochter Kattogatbroen, Kopenhagen und Einsatz zwischen Kalundborg und Juelsminde.

### Baunummer 13

- 09.12.88 Stapellauf als SUPERFLEX MIKE.
- 24.01.89 Probefahrt
- 08.02.89 Probefahrt
- 16.03.89 Dritte Probefahrt.
- 00.05.89 Verkauf an A/S Mercandia, Kopenhagen und in MERCANDIA III umbenannt.
- 28.06.89 Fahrt von Sunderland nach Fredericia.
- 30.06.89 Ankunft in Fredericia und dort aufgelegt.
- 12.05.90 In Kalundborg aufgelegt.
- 01.02.93 In Horsens aufgelegt.
- 00.03.95 Verkauf an Dalian Shipping Co., Dalian/China und in DVD NO. III umbenannt. Registriert in Kingstown/St. Vincent
- 00.03.95 Umbauten in Fredericia.

### Baunummer 14

- 12.12.88 Stapellauf als SUPERFLEX NOVEMBER auf Kosten der Bauwerft.
- 14.02.89 Probefahrt
- 00.05.89 Verkauf an A/S Mercandia, Kopenhagen und in MERCANDIA IV umbenannt.
- 12.07.89 Fahrt von Sunderland nach Fredericia.
- 14.07.89 Ankunft in Fredericia und dort aufgelegt.
- 00.11.90 Übertragen an die Mercandia Tochter Kattogatbroen A/S, Kopenhagen und Einsatz zwischen Kalundborg und Juelsminde.

### Baunummer 145 von Ferguson Shipbuilders, Port Glasgow

- 01.12.88 Stapellauf als SUPERFLEX WHISKY
- 00.03.89 Fahrt zum Tyne
- 14.03.89 Im Tyne aufgelegt.
- 11.05.89 Ankunft in Sunderland
- 01.02.90 Probefahrt.
- 03.04.90 Verkauf an A/S Mercandia, Kopenhagen und in MERCANDIA VII umbenannt.
- 22.05.90 Fahrt von Sunderland nach Fredericia.
- 25.05.90 Ankunft in Fredericia und dort aufgelegt.
- 01.02.93 In Horsens aufgelegt.
- 00.02.95 Umbauten in Fredericia.
- 11.02.95 Nach Verkauf an Dalian Shipping Co., Dalian/China und Umbenennung in DVD NO. II auslaufen aus Fredericia nach China.

## Neugegründeter Verband beschließt Aktionsprogramm

# Verband für Fährschiffahrt und Fährtouristik

von Carsten Watsack

Anfang Juni wurde in Hamburg der Verband für Fährschiffahrt und Fährtouristik e. V. (VFF) in Gründung ins Leben gerufen. Vorsitzender ist Dieter Kindermann, Marketing- und Verkaufsleiter bei Color Line.

Im Verlauf der ersten Vorstandssitzung wurden die nächsten Schritte im Rahmen der Verbandstätigkeit diskutiert und beschlossen. Eine zentrale Bedeutung soll die Information und Schulung von Reisebüromitarbeitern

über das Produkt Fähre bekommen, wie Hans-Jürgen Goller von P & O European Ferries, zuständig für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des VFF, mitteilt. Bereits für den Spätherbst plant der VFF Veranstaltungen für Reisebüros („Tage der Fährschiffahrt“) in diversen deutschen Städten, wobei im Workshop- Stil Themen wie Buchungen, Sicherheit, „Fähre und Bus“ sowie Produktinformation angeboten werden sollen. Der VFF will zukünftig unter einem Logo auftreten, das auch als Gütesiegel vergeben werden soll. Im Herbst will der VFF zunächst eine Teilzeitstelle für die Geschäftstelle einrichten. Zu den Mitgliedern des VFF gehören Vertreter von Fährreedereien, Reederei- Generalagenturen und Reiseveranstalter. Zu den Vorstandsmitgliedern wurden gewählt:

Dieter Kindermann, Color Line (Vorsitzender),  
Lennart Paahlsson, TT- Line (stellvertretender Vorsitzender),  
Ingo Dobbert, CTS (Schatzmeister, Reiseveranstalter),  
Hans- Jürgen Goller, P & O European Ferries (Presse- und Öffentl.),  
Herbert Karrenberg, Seetours (Vertriebsfragen),  
Klaus Siebert, Stena Line (Recht, Neue Medien) und  
Burckhard Specht, Norden Tours (Schulungsfragen).

## AUS DEM MITTELMEER ZURÜCK NACH FINNLAND

# ORION

EINER DER LETZTEN VERTRETER EINER SERIE VON KLEINEN FÄHR-SCHIFFEN, DIE VOR 45 JAHREN AUS KRIEGSSCHIFFEN ENTSTANDEN.

VON JÜRGEN STEIN

*Im April 1995 passierte das kleine Fährschiff ORION, aus Cypern kommend, den Nord-Ostsee-Kanal und machte anschließend für zwei Tage in Kiel-Holtenau fest. Dieses soll einmal der Anlaß sein, eine Serie von Fährschiffen zu bearbeiten, die ursprünglich als Kriegsschiffe für die US-Navy gebaut wurden.*

Auch wenn die ORION ( ex. Sognefjord ) äußerlich einen eher unauffälligen Eindruck macht, für viele Fährschiffsliebhaber auch zu klein und zu bedeutungslos ist, so hat auch dieses Schiff und ihre Schwesterschiffe eine bewegte Geschichte, die hier, mehr oder weniger vollständig beschrieben werden soll.

1942 gab die US-Navy der Werft Pullman Standart Car M.F.G. Co. in Chicago den Auftrag, eine Serie von U-Bootjägern zu bauen, die 1943 mit den Namen USS „PCE 827“ bis USS „PCE 833“, vom Stapel liefen ( PCE = Patrol Coastal Escort ). Nach der Ablieferung wurden diese Schiffe an die britische Royal Navy abgegeben. Ausgerüstet mit leichten Kanonen, kamen diese Jäger dann von Gibraltar und Freetown/Sierra Leone aus zum Einsatz. Die PCE Nummern verschwanden von der Bordwand und wurden durch richtige Namen ersetzt. Durch die Namensgebung (alle Schiffe trugen die Anfangsbuchstaben KIL-) entstand die KIL-Klasse, die die letzten Kriegsjahre nahezu unversehrt überstand. Nach Kriegsende folgte eine längere Aufliegezeit in Sheerness bzw. auf der Themse. Alle sechs Schiffe wurden an die US-Navy zurückgegeben, die allerdings keine Verwendung mehr dafür hatte und so blieben sie alle in England aufgelegt.

In den folgenden Nachkriegsmonaten wurden nach und nach alle sechs Schiffe der KIL-Klasse nach Norwegen verkauft und dort zu Autofähren umgebaut.

### MS „HAUGESUND“

Ex. HMS „KILBERNIE“ ex. USS „PCE 827“ ab 25.07.1947 „HAUGESUND“ ( Det Stavangerske D/S, Stavanger )

Als erstes Schiff wurde im Oktober 1946 die HMS „KILBERNIE“ aus dem „Wehrdienst“ entlassen, für 80.000 US-\$ an Det Stavangerske Dampskibsselskab, Stavanger verkauft und anschließend zum Umbau bei Det Stavangerske Skibsværft eingedockt. Nach neun Monaten Umbauzeit entstand die 757 BRT große Autofähre HAUGESUND, die am 25.07.1947 ihre Jungfernfahrt auf der Route zwischen Stavanger, Kopervik und Haugesund



Während der Überfahrt von Stavanger nach Haugesund wurde auch der kleine Hafen Karmøy angelaufen. Lastkraftwagen mußten rückwärts auf das vorhandene Autodeck rangiert werden. Personewagen fanden meist per Kranverladung auf dem Oberdeck der HAUGESUND Platz. Foto: Sammlung Jürgen Stein

unternahm. Bei einer Länge von 57,82 m und einer Breite von 10,09 m, konnte die HAUGESUND im Liniendienst 740 Passagiere und 22 PKW befördern.

Im März 1965 wurde die HAUGESUND erneut umgebaut. Bei der Werft Mjelle & Carlsen in Bergen wurde das obere Salondeck verlängert, sodaß nun auf dem obersten Achterdeck zusätzlich 12 weitere PKW, allerdings nur per Kranverladung, befördert werden konnten.

Schon bald wurde aber klar, daß die HAUGESUND einfach zu alt wurde. Die Zeit des PKW-Transportes per Kranverladung war nun endgültig abgelaufen. So wurde die HAUGESUND im Januar 1973 aus dem Verkehr gezogen, im gleichnamigen Hafen aufgelegt

und zum Verkauf ausgeschrieben.

Bereits im März 1973 fand sich in der italienischen Reederei Libra Navigazione Lauro S.P.A., Napoli ein Käufer für die HAUGESUND. Umbenannt in LAURO EXPRESS, wurde das Schiff zunächst zum Umbau eingedockt. Das obere Autodeck wurde wieder entfernt. Neuer Liniendienst wurde nun die Verbindung zwischen Neapel und Capri bzw. Ischia.

1982 erfolgte der Weiterverkauf zunächst an die Fila S.P.A., Trapani als SICILIA PONTE und 1988 als TUCALIF an die Turistica Costiera Amalfitane, Amalfi. Nach letzten Informationen soll die TUCALIF keinen Liniendienst mehr bedienen, sondern wird nur noch für Tagesausflugsfahrten eingesetzt.



Heute fährt die HAUGESUND als TUCALIF für die italienische Turistica Costiera Amalfitane. Das Foto zeigt die TUCALIF, nachdem das obere Autodeck entfernt wurde. Foto: Schiffsfotos Wolfgang Fuchs

## MS „STAVANGER“

Ex. HMS „KILCHATTAN“ ex. USS „PCE 829“  
ab 1947 „STAVANGER“ ( Det Stavangerske D/S, Stavanger )

Im Frühjahr 1947 entschloß sich die norwegische Reederei Det Stavangerske D/S, Stavanger, ein weiteres Schiff der Kil-Klasse zu ordern. So wurde von der US-Navy die HMS „KILCHATTAN“ angekauft, die nach Kriegsende leicht angeschlagen in der Themse auflag. Da auch dieser U-Bootjäger den Zweiten Weltkrieg nahezu unversehrt überstand, lohnte sich dieser weitere Ankauf. Die HMS „KILCHATTAN“ wurde nach Stavanger überführt und kurzfristig aufgelegt. Anschließend folgte eine längere Werftliegezeit bei der Rosenberg Mek. Verksted in Stavanger. Grund dieser langen Werftliegezeit war, daß die KILCHATTAN das einzige Schiff der Kil-Klasse war, welches in Norwegen auch verlängert wurde ( Länge nach Umbau: 65,54 m, Breite : 10,09 m ). Hinzu kamen Umgestaltungen der Inneneinrichtung, die die reedereieigene Det Stavangerske Motorwerksted in Stavanger durchführte.

Erst im März 1950 wurde die alte KILCHATTAN als STAVANGER abgeliefert und unternahm 18.03.1950 ihre erste Probefahrt als Hurtigrutenschiff, allerdings nicht zum Nordkap, sondern in südlicher Richtung von Bergen über Leirvik, Haugesund, Kopervik und Stavanger nach Sandnaes. Bei einer Vermessung von 1316 BRT war die STAVANGER in der Küstenfahrt für 670 Passagiere zugelassen. 171 Fahrgäste konnten in Kabinen untergebracht werden. Die Ladekapazität war mit sechs Autos, die dazu auch noch per Kran verladen werden mußten, eher gering. Mit ihrer Indienststellung verlängerte die STAVANGER den norwegischen Reichsweg Nr. 1 ( Bergen - Kirkenes ) bis ins südliche Sandnaes.

1972 wurde die STAVANGER aus dem Liniendienst entlassen und in Stavanger aufgelegt. 1973 folgte die Umbenennung in KONG SVERRE, da der alte Name für einen Neubau gleichen Namens freigehalten werden musste. Der Neubau ( Bj. 1973, Smedvik Verksted A/S Tjorvag ), übernahm den klassischen Reedereinamen STAVANGER ( anzumerken ist, daß dieses Schiff heute als LUNDEBORG aufliegt und bis September 1994 den Liniendienst zwischen Lohals und Korsør versah ). Die KONG SVERRE dümpelte weiter in Stavanger vor sich hin, bis sich im September 1973 ein neuer Käufer fand. Die Cie. de Nav. Capricorn ( D.Allaraksingh ), Port Louis/Mauritius übernahm die KONG SVERRE für 1,3 Millionen Norwegische Kronen. Die Kaufsumme wurde bezahlt, die Reederei in Mauritius ging in Konkurs. Folglich wurde die KONG SVERRE noch einige Jahre im Kohlehafen Solyst/Stavanger aufgelegt.

Nach einer Zwangsversteigerung im März 1980 erwarb die finnische Abbruchgesellschaft Haminan Laivaromu OY, Helsinki die KONG

**Nicht nur am Schiff, auch am Negativ nagte der Zahn der Zeit. Die KONG SVERRE als Auflieger in Stavanger im August 1978.**

Foto: Jürgen Stein



SVERRE für 200000 Nok. Am 03.04.1980 verließ die KONG SVERRE Stavanger im Schlepp und wurde anschliessend im finnischen Hamina verschrottet.

## MS „JYLLAND“

Ex. HMS „KILBRIDE“ ex. USS „PCE 828“  
ab Februar 1948 „JYLLAND“ ( A/S Kristiansands D/S, Kristiansand )

Im Februar 1948 übernahm die Reederei A/S Kristiansands D/S, Kristiansand von der US-Navy den U-Bootjäger HMS „KILBRIDE“, der am 17.11.1942 als USS „PCE 828“ vom Stapel lief und am 15.5.1943 an die Royal Navy abgeliefert wurde.

Anfang 1948 verließ die HMS „KILBRIDE“ ihren Aufliegeplatz in der Themse und wurde nach Norwegen überführt. Bei der Stord Verft A/S, Moss wurde das Schiff für ihre neuen Aufgaben hergerichtet. So entstand die neue JYLLAND ( 824 BRT, 283 NRT, 32 PKW ), die ab Mai 1949 als Autofähre zwischen Kristiansand und Hirtshals eingesetzt wurde. Für den Liniendienst über den Skagerak konnten 320 Passagiere befördert werden, für den innernorwegischen Verkehr war die JYLLAND für 650 Fahrgäste zugelassen.

Im Juni 1958 wurde die JYLLAND vom Liniendienst zwischen Hirtshals und Kristiansand abgezogen und durch den Neubau SKAGEN ersetzt. Die JYLLAND wechselte zunächst auf die Sommerroute Hirtshals - Arendal und kam in den Wintermonaten nur noch als Reserveschiff zum Einsatz.

Im Dezember 1967 wurde die JYLLAND an E. Zammit & Sons nach Malta verkauft und

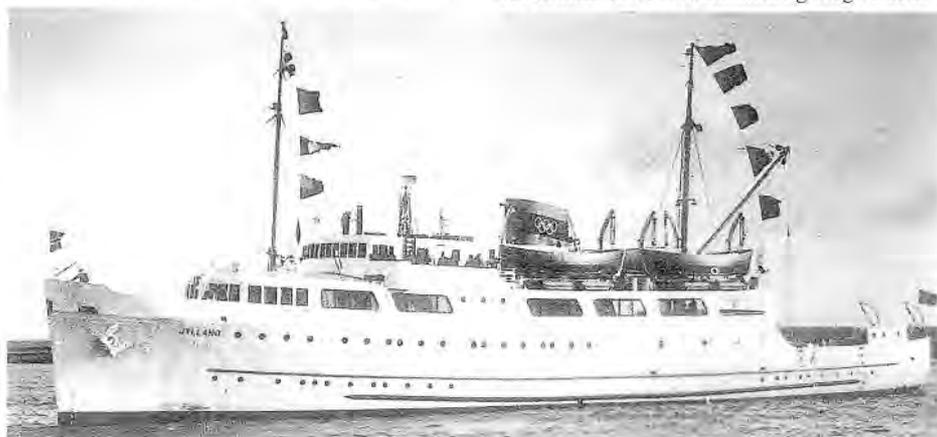
verließ am 19.01.1968 ihren alten Heimathafen Kristiansand. Während der Überführungsfahrt machte die JYLLAND am 21.01.1968 zunächst im River Tyne und zwei Tage später in Plymouth Zwischenstation, bevor sie am 1. Februar Grand Harbour auf Malta erreichte und dort zum Umbau eingedockt wurde. Nach Beendigung der Umbauarbeiten übernahm die JYLLAND am 20.05.1968 den Liniendienst zwischen Marfa/Malta und Mgarr/Gozo. In den Sommermonaten 1973 und 1974 wurden einige Fahrten von Malta nach Syracuse auf Sizilien durchgeführt. Es sollte eine Sommerroute für Touristen werden, die allerdings mangels Nachfrage schon bald wieder eingestellt werden mußte, sodaß die JYLLAND nur noch auf ihrer alten Route Verwendung fand.

1979 wurde die JYLLAND vom Liniendienst abgezogen. Die Route zwischen Mgarr und Marfa übernahm ein weiterer Ankauf aus Skandinavien. Zum Einsatz kam dort nun die SALTHOLM ( März 1980 umbenannt in MGARR, Bj. 1967 bei Aalborg Vaerft A/S, Aalborg ), die mehrere Jahre für die Reederi A/B Öresund, Malmö den Liniendienst zwischen Dragör und Limhamn versah.

Nach Indienststellung der MGARR wurde die JYLLAND nur noch als Inselkreuzfahrer eingesetzt. Mit Rücksicht auf ihr Alter kam das Schiff nur noch dreimal wöchentlich zum Einsatz.

Im Juli 1984 wechselte die JYLLAND an einen nicht bekannten Eigner auf Cypern und wurde dort in KYBRIS umbenannt, Heimathafen war nun Famagusta. Zum Einsatz kam

**Im Mai 1949 unternahm die JYLLAND, natürlich über die Toppen geflaggt, ihre erste Reise zwischen Hirtshals und Kristiansand.** Foto: Sammlung Jürgen Stein





Im Mai 1968 übernahm die JYLLAND den Liniendienst zwischen Marfa und Mgarr. Eigner war nun die Reederei E. Zammit & Sons, Malta. Foto: Sammlung Jürgen Stein

die KYBRIS nicht mehr, denn bereits 1985 wurde sie weiterverkauft. Jetzt an Akdeniz Gemicilik Ltd auf Zypern, wo sie in AKDENIZ umbenannt wurde. Am 17.01.1985, wenige Tage nach dem Verkauf, verursachte ein Brand an Bord der AKDENIZ große Schäden. Das Schiff wurde zunächst auf Strand gesetzt und später zur Reparatur nach Famagusta geschleppt. Die geplanten Reparaturarbeiten wurden nicht ausgeführt.

Einige Monate später wurde die AKDENIZ nach Griechenland geschleppt und erreichte am 13.10.1986 den Hafen von Piräus. Neuer Eigner wurde die Charterwell Maritime S.A. in Piräus. Der Name änderte sich in PRINCESS LYDIA, das Schiff blieb aber weiterhin ein reparaturbedürftiger Auflieger.

Am 03.06.1988 trat die PRINCESS LYDIA ihre letzte Fahrt an. Aus einem renovierbedürftigen Auflieger war ein unheilbarer Schrotthaufen geworden, der am 06.06.1988 die türkische Abbruchfirma Comert Denizcilik A/S in Aliaga erreichte.

#### MS „SUNNHORDLAND“

Ex. HMS „KILCHRENAN“ ex. USS „PCE 830“  
ab 20.06.1949 „SUNNHORDLAND“ (Hardanger Sunnhordlandske D/S, Bergen)

Als nächstes Schiff wechselte die HMS „KILCHRENAN“ nach Norwegen. Die Hardanger Sunnhordlandske D/S, Bergen übernahm am 04.09.1947 von der US-Navy das Marineschiff für 340.000 Norwegische Kronen und ließ es in der Zeit vom 19.12 bis 22.12.1947 nach Bergen überführen. Nach längerer Aufliegezeit im Puddefjord begannen im August 1948 die Umbauarbeiten zur Autofähre bei der Bergens Mek. Verksteder in Laksevåg.

Am 20. Juni 1949 unternahm das neue Flaggschiff der Hardanger Sunnhordlandske D/S, als SUNNHORDLAND ( 996 BRT, Länge: 56,49 m ) ihre Probefahrt und zwei Tage später die zweitägige Jungfernfahrt mit geladenen Gästen.

Nach der Indienststellung erstreckte sich das Fahrtgebiet der SUNNHORDLAND von Bergen Richtung Norden bis in den

Hardangerfjord, Sörfjord und Sunnfjord. Auch Leirvik, südlich von Bergen wurde regelmäßig angelaufen. Im Liniendienst konnten 618 Passagiere, davon 200 in Kabinen, sowie sechs PKW in Heckverladung befördert werden. Es war einfach ein gemütliches Schiff, welches fast immer fahrplanmäßig alle kleinen Ortschaften in der Region um Bergen anlieft.

Fast 26 Jahre später, am 22.06.1973 wurde die SUNNHORDLAND aus dem Verkehr genommen und in Florvåg aufgelegt. Ein Käufer fand

**Nach Indienststellung im Juni 1949 wurde die SUNNHORDLAND das neue Flaggschiff der Hardanger Sunnhordlandske D/S, Bergen.**

Foto: Sammlung Jürgen Stein

**Von Mai 1974 bis 1984 verkehrte die KRISTINA BRAHE für die O/Y Fager Lines in Ristiina im Saimaa-Seengebiet.**

Foto: Schiffsfotos Wolfgang Fuchs

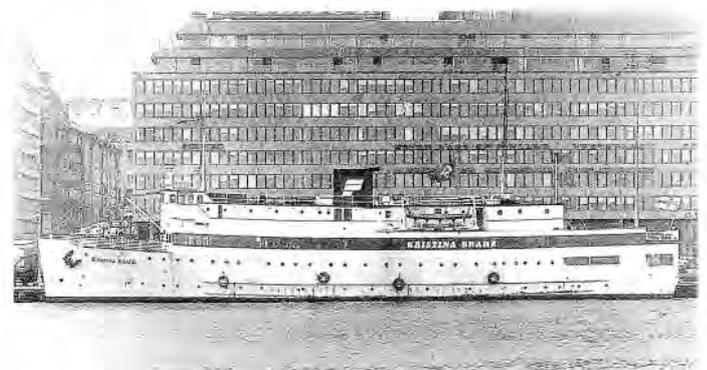
sich auch bald, zumal die „alte Dame“ einen sehr gepflegten Eindruck machte. Im März 1974 wurde die finnische Reederei OY Fager Lines ( Bengt Fagerlund ) in Ristiina als neuer Eigner im Register eingetragen. Die SUNNHORDLAND verließ am 7. Mai 1974 ihren Liegeplatz in Norwegen und wurde anschließend in Finnland zum Kreuzfahrer KRISTINA BRAHE umgebaut. Fahrtgebiet



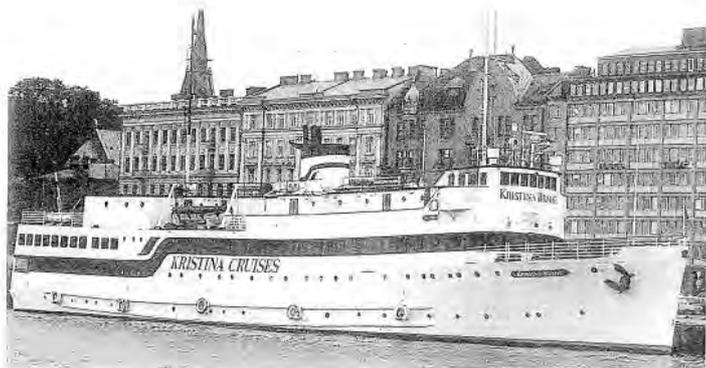
Die PRINCESS LYDIA als Auflieger bei der türkischen abbruchfirma Comert Denizcilik A/S in Aliaga. Foto: Selim San

wurde zunächst der Saimaa-See. Auf mehrtägigen Rundreisen wurde u.a. Lappeenranta, Mikkeli, Puumala, Savonlinna, Varkaus, Kuopio und Heinävesi angelaufen. Es blieb auch Zeit für einen Abstecher zum Heimathafen Ristiina.

Schon bald wurde das Kreuzfahrtprogramm ausgeweitet, indem man Fahrten von Helsinki über Kotka nach Viipuri ( Viborg ), in der UdSSR anbot. Nachdem die OY Fager Lines Konkurs anmelden mußte, übernahm die Ree-



derei Rannikkolinjat ( Keijo Partenen ) in Kotka die KRISTINA BRAHE. Die geplante Umbenennung in ALLA PUGATJOVA wurde nicht durchgeführt, sodaß die KRISTINA BRAHE noch heute als Kreuzfahrer regelmäßig zwischen Helsinki, Kotka und Viborg pendelt.



Seit 1984 fährt die KRISTINA BRAHE in den Farben der Rannikkolinjat OY, Kotka zwischen Helsinki, Kotka und Viborg. Foto: Dirk Jankowsky

#### MS „SUNNFJORD“

Ex. HMS „KILWICK“ ex. USS „PCE 832“  
ab 20.06.1949 „SUNNFJORD“  
(Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane, Bergen )

Am 13.12.1948 fand auch die HMS „KILWICK“ ( Bj. 1943 als USS „PCE 832“ ) einen neuen Besitzer in der Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane, Bergen. Der ausgediente U-Bootjäger lag seit 1946 beschäftigungslos in der Themse auf und wartete auf neue Aufgaben. Die Haugesunds Mek. Verksteder in Haugesund erhielt den Auftrag, den Kriegsveteranen zur Autofähre umzubauen. Nach Beendigung der Umbauarbeiten am 7. Mai 1949 wurde die alte HMS „KILWICK“ als SUNNFJORD der Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane in Bergen übergeben. Die SUNNFJORD war mit ihren stattlichen 934 BRT nun eine kleine Autofähre für 12 PKW und 575 Passagiere. Am 10.05.1949 trat die SUNNFJORD ihre Jungfernfahrt an, die bis zum 13. Mai dauerte, bevor sie am 30. Mai den regelmäßigen Liniendienst von Bergen in die nördlich gelegenen Fjorde antrat. Auf dieser Route zum Sognefjord, Sunnfjord und Nordfjord wurden nahezu alle kleinen Häfen angelaufen. So kam es schon mal vor, daß eine Rundreise zwei bis drei Tage dauerte.

1974 wurde die SUNNFJORD aus dem Verkehr genommen und in Florvag aufgelegt. Sie kam nur noch als Reserveschiff für die baugleiche SOGNEFJORD zum Einsatz. 1977 erfolgte die Umbenennung in SUNNFJORD II, das Schiff verblieb aber weiterhin als Auflieger bzw. Ersatzfähre in Florvag. 1984 wurde die SUNNFJORD II aus dem norwegischen Schiffsregister gestrichen. Der Verbleib ist unklar. In einigen Quellen ist zu lesen, daß die SUNNFJORD II ihren alten Namen KILWICK erhalten hat und der norwegischen Scansitis A/S gehören soll, während andere Quellen melden, daß das Schiff verschrottet wurde. Vielleicht kann ein interessierter Leser der Redaktion mit richtigen Informationen weiterhelfen.

#### MS „SOGNEFJORD“

Ex. HMS „KILHAM“ ex. USS „PCE 833“  
ab 1950 „SOGNEFJORD“ ( Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane, Bergen )



Die SOGNEFJORD, auslaufend Bergen, auf dem langen Seeweg nach Ardalstangen. Foto: Schiffsfotos Wolfgang Fuchs

Als letztes Schiff der ehemaligen U-Bootjägerklasse wurde 1949 die HMS „KILHAM“ nach Norwegen verkauft. Zum zweiten Mal wurde die Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane in Bergen der neue Eigentümer eines Schiffes dieser Klasse. Die KILHAM wurde zum Umbau zur Haugesund Mek. Verksted A/S nach Haugesund verholt und im Sommer 1950 als Autofähre SOGNEFJORD neu in Dienst gestellt. Jetzt mit 934 BRT vermessen, konnte die SOGNEFJORD, wie auch ihr Schwesterschiff SUNNFJORD, 575 Passagiere und 12 Personenwagen befördern. Wegen ihrer robusten Bauweise wurde auch dieses Schiff auf der klassischen Sognefjord-Route zwischen Bergen, Lavik, Vadheim, Hoyager, Balestrand, Hermansvik, Laerdal und Ardalstangen eingesetzt. Wie auch die SUNNFJORD wurde die SOGNEFJORD zu einem kleinen Hurtigliner, der die kleinen Häfen im Sognefjord anlief und diese mit Post, Lebensmitteln und sonstigen Gütern versorgte.

Bis 1982 versah die SOGNEFJORD den Liniendienst vom Sognefjord zur heimlichen norwegischen Hauptstadt Bergen. Am 21. November gleichen Jahres trat der Veteran die letzte Fahrt als Fähre der Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane an. In vielen kleinen Häfen wurde die SOGNEFJORD mit Blaskapelle und Volksfest erabschiedet. Sie hatte nun, nach 32 Jahren, ausgedient. Im November 1982 begann ein weiterer Lebensabschnitt im Leben der SOGNEFJORD, jetzt allerdings als "Filmstar". Das Schiff wurde an die norwegische Filmgesellschaft drehte zur gleichen Zeit den norwegischen Spielfilm "orions Belte" nach einem

Roman von Jon Michelets. Für diesen Film wurde die SOGNEFJORD in ROION umbenannt und sollte in diesem Film eine tragende Rolle spielen. So kam es schon einmal vor, daß die ORION den langen Weg nach Svalbard auf Spitzbergen antreten mußte, um dort vor der Kamera zu stehen. Nach der Beendigung der Filmkarriere wurde die ORION 1984 an die, in Molde ansässige Reederei A/S Orion verkauft, kam aber in den folgenden Jahren nicht mehr als Fährschiff zum Einsatz. Am 30.10.1987 erfolgte der Verkauf nach Finnland. Neuer Besitzer wurde nun die Reederei Miska Matkat OY in Helsinki, die die ORION für Tagesausflugsfahrten einsetzte.

Im Mai 1991 wechselte die ORION erneut den Besitzer. Neuer Eigentümer wurde nun die finnische Reederei Orion Risteilyt O/Y in Hamina. Die ORION wurde ausgeflaggt und für die Cruiser Corp. (Panama), Kingstown unter St. Vincent-Flagge, zunächst ( für zwei Jahre ) als Kurzkreuzfahrer zwischen Helsinki und Viipuri ( Viborg ) eingesetzt. Anschließend ging das Schiff ins Mittelmeer und wurde dort zwischen Larnaca, auf Cypern und Jounie ( Libanon ) als Autofähre für die gleiche Gesellschaft eingesetzt. Im April 1995 kehrte die ORION von diesem Einsatz in die Ostsee zurück. Dort soll sie wieder als Kurzkreuzfahrer für Tagesfahrten in finnischen Gewässern kreuzen.

**Aus dem Mittelmeer zurück. Im Frühjahr erreichte die ORION (ex SOGNEFJORD), den Nord-Ostseekanal und machte für zwei Tage in Kiel-Holtenau fest. Der Glanz der alten Tage ist ihr geblieben.** Foto: Ulrich Streich



## KONZENTRATION AUF DEN OSTSEEFÄHRVERKEHR

# AUS EFFJOHN WURDE SILJA BACK TO THE ROOTS

VON MARKO STAMPEHL

***Nach mehreren aufeinanderfolgenden verlustreichen Jahren hat der EffJohn-Konzern nun zum 1. September einen Schlußstrich unter seine bisherige Firmengeschichte gezogen. Nun wurde auch namentlich vollzogen, was seit Anfang April bereits organisatorische Praxis war.***

Die bisher schon wichtigste Tochter des Konzerns rückt nunmehr auch namentlich in den Mittelpunkt.

Der bisherige EffJohn-Konzern, 1990 durch die Fusion von EFFOA und Johnson Line entstanden, firmiert seit dem 1. September unter der Bezeichnung Silja Oy Ab. Personell wurde die Umbenennung durch den Wechsel des bisherigen Silja Line Geschäftsführers Jukka Suominen auf den Posten des Silja-Konzernchefs begleitet. Er ist nun der direkte Nachfolger Robert G. Ehrnrooths, der über 20 Jahre an der Spitze von SHO, EFFOA und zuletzt EffJohn gestanden hatte. Weitere organisatorische Änderungen gab es zum 1.9.95 nicht, die eigentliche Reorganisation hatte bereits im April stattgefunden. Diese Reorganisation ist ein deutlicher Schritt „back to the roots“. Sie wurde in einer Phase vollzogen, in der sich EffJohn/Silja in heftigem Gegenwind sieht. Auch 1994 war, trotz aller Hoffnungen, ein verlustreiches Jahr, in dem bei einem Umsatz von 4,4 Mrd. Fmk ein Minus von 124 Mio. Fmk eingefahren wurde. Schuld daran war nicht zuletzt das Estonia-Unglück und die immer schwächer werdende Schwedenkrone, die besonders 1995 auf die Reiselust der Schweden und damit auf das Ergebnis von Silja und Silja Line drückt.

Der anfänglich bei der Fusion so verheißungsvoll glitzernde Kreuzfahrtbereich hat EffJohn eigentlich nichts anderes als Verluste eingebracht. Folgeschwer war die Entscheidung, sogar Neubauten zu bestellen. Die hohen Baukosten verschlangen einen großen Teil des Eigenkapitals. Gleiches gilt auch für die Luxusbauten SILJA SERENADE und SILJA SYMPHONY, wobei man sich zeitweilig sogar an der Wärtsilä-Nachfolgersgesellschaft Masa-Yards beteiligen mußte, um die Fertigstellung zu sichern.

Zwar verringerten sich 1994 die Verluste aus dem noch verbliebenen Kreuzfahrtgeschäft, doch blieb man vernünftigerweise beim Entschluß, diesen Geschäftsbereich aufzugeben. So finden sich heute nur noch die drei Kreuzfahrtschiffe LEEWARD, DYNASTY und NAUTICAN in der Konzernflotte, die jedoch



Silja Treff in Stockholm. Foto: Marko Stampehl

allesamt nicht selbst betrieben werden, sondern gewinnbringend verchartert wurden. Die finanzielle Lage ist indessen weiterhin nicht sehr rosig. Auch für 1995 erwartet man einen Verlust, der sich schätzungsweise auf 200-300 Mio. Fmk belaufen wird. Dies äußert sich deutlich im Kurs der EffJohn/Silja-Aktie. Der Kurs der an der Helsinki Börse notierten Aktie sank 1995 von über 50 auf unter 30 Fmk. Wie die finnische Wirtschaftszeitung „Kauppalehti“ am 17.7.95 meldete, ist das Eigenkapital bis auf 10% aufgebraucht. Am Finanzmarkt, so „Kauppalehti“ glaube man, daß der Konzern sich noch mindestens einmal an seine Eigner wenden müssen, um Geld „einzusammeln“. Mit der neuorganisierten und schlankeren Konzernführung will Jukka Suominen das Unternehmen endlich wieder in ruhigere Gewässer steuern. Den Rumpf der neuen Konzern-Struktur bilden zwei eigenständige Reedereien: Silja Line Oy in Finnland und Silja Line Ab in Schweden. Die Bereiche Technik/Umwelt, Sicherheit, Tax-Free-Verkauf und Hotel-/Restaurantbetrieb wurden aus den beiden Reedereien ausgegliedert und in der Einheit „Silja Service“ unter der Leitung von Christian Grönvall zusammengefasst. Der Frachtbereich wurde unter der Bezeichnung „Silja Cargo“ zusammengefasst. Hier finden sich Silja Ro-Ro, SeaWind Line und SeaRail. Die finnische und die schwedische Silja Line

betreiben gemeinsam den Linienverkehr zwischen Schweden und Finnland. Jede der beiden Reedereien hat aber daneben noch weitere Tätigkeitsbereiche, die sie eigenständig betreibt und entwickelt. Dies sind für die finnische Silja Line z.B. der Vaasa- und der Tallinn-Verkehr, für die schwedische Silja Line das Ariadne Hotel und JBT Johnson Baltic Trafficmanagement. Die neue Führung der Silja Line besteht aus dem Quartett Lars Wendelin (Silja Line Oy), Gunnar Östin (Silja Line Ab), Christian Grönvall (Silja Service) und Heikki Pesola (Silja Cargo). Firmensprecher beider Reedereien ist Konzernchef Jukka Suominen. Der Rückzug „back to the roots“ wird vollständig abgeschlossen sein, wenn auch Sally UK einen neuen Eigner gefunden hat. Wie jedoch von Pressesprecherin Eeva Korhonen noch Ende Juli zu erfahren war, hat man es bei Silja nicht eilig mit dem Verkauf. Schließlich habe Sally UK in der Vergangenheit immer gute Ergebnisse erzielt und sich zu vollster Zufriedenheit entwickelt. Alle Augen richten sich nun auf das Jahr 1996, das hoffentlich erste Früchte der Reorganisation und Rückbesinnung auf die Wurzeln bringt. Der recht hohe Marktanteil, den Silja sowohl im Passagier- als auch im Frachtbereich hält, bietet eigentlich die besten Voraussetzungen für eine bessere Zukunft.

# SCHIFFSLEBENS LAUF

## WIE AUS EINER "SCHWEDISCHEN PRINZESSIN" DER "KÖNIG VON SKANDINAVIEN" WURDE

von Andreas Wörteler

**Am 17. Mai 1974 legte in Göteborg ein nagelneues Fährschiff der GFL/Sessan Linjen in Richtung Travemünde ab, die PRINSESSAN BIRGITTA. Heute kann man dieses schöne Fährschiff als KING OF SCANDINAVIA auf der Elbe betrachten. Dazwischen liegen 21 Jahre, die wir nachstehend etwas näher betrachten wollen.**

Anfang der 70er Jahre, als das Verkehrsaufkommen zwischen Skandinavien und Mitteleuropa rasch anstieg, machte man sich bei GFL (Sessan Linjen) Gedanken über eine neue Fährlinie zwischen Göteborg und Deutschland. Als Zielhafen auf deutscher Seite wählte man Travemünde, da die schwedische Stena Line bereits zwischen Göteborg und Kiel fuhr. Da dieses nicht ohne finanzielles Risiko ging, suchte GFL sich einen Partner, den man in Lennart Nilsson, Besitzer der Rederi AB Ragne, Västervik, fand. Nachdem die Finanzierung gesichert war, bestellte man ein ca. 8.700 BRT großes Fährschiff bei OY Wärtsilä in Turku. Dieses Schiff war für 1.200 Passagiere und 350 PKW ausgelegt und kostete etwa 60 Mio. DM. Am 28. September lief es in Turku vom Stapel und wurde am 10. Mai 1974 von der schwedischen Prinzessin Birgitta auf deren Namen getauft. Darauf folgte eine Demonstrationskreuzfahrt, auf der unter anderem auch Hamburg angelaufen wurde. Eine Woche später fand dann die Jungfernfahrt statt. Mit der Auslastung war man in den ersten Jahren durchaus zufrieden, in den Sommermonaten fuhr man von Travemünde auch nach Bornholm, außerdem wurden Wochend-Kreuzfahrten nach Kopenhagen durchgeführt.

Im März 1977 übernahm R/A Göteborg-Frederikshavn Linjen (Sessan) das Schiff komplett. Es kam zum Kauf, da der Miteigner Lennart Nilsson plante, das Schiff an das lybische Transportministerium zu verkaufen. Es war bereits ein Vorvertrag unterzeichnet worden. GFL/Sessan hatten zu diesem Zeitpunkt einen Anteil von 43,5% an dem Schiff. Der Fährdienst wurde ohne Einschränkungen weitergeführt und zwei Jahre später erhielt die PRINSESSAN BIRGITTA Göteborg als Heimathafen.

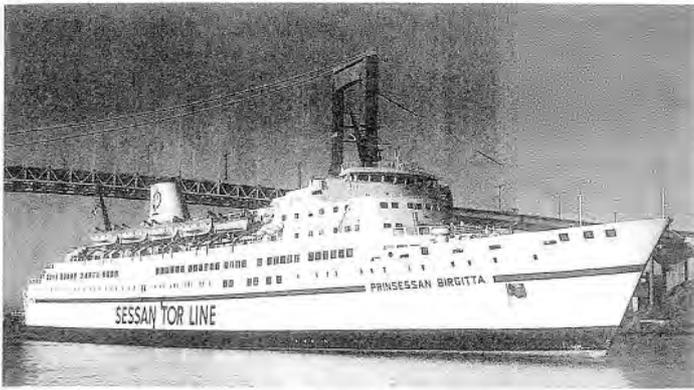
Im Sommer 1979 fanden Gespräche zwischen GFL und Tor Line über eine Zusammenarbeit statt. Das Ergebnis war eine mündliche Absprache über eine Pool-Bildung bis zum Jahre 2000. Wirksam wurde die Zusammenarbeit am 1.1.80. Die neue Gesellschaft firmierte als Sessan Tor Line und dieser Name stand nun auch auf den Schiffsrümpfen.



Die PRINSESSAN BIRGITTA während ihrer Vorstellungsreise in Hamburg.  
Foto: Reinhard Nerlich

Die PRINSESSAN BIRGITTA auslaufend Travemünde nach kompletter Übernahme durch Sessan. Foto: Jürgen Stein





Im Oktober 1980 in Göteborg. Foto: Frank Heine



Die erste Ankunft in Kiel nach der Umbenennung in STENA SCANDINAVICA. Foto: Dr. Achim Borchert

Doch das erste Jahr wurde für Sessan zur Katastrophe. Es wurden 32,7 Mio. Skr Verlust eingefahren. Dem großen Kontrahenten Stena Line gelang es am 14.12.80 ein Aktienpaket von 48% an Sessan zu erwerben. Um die volle Kontrolle über Sessan zu bekommen, erwarb Stena weitere Aktienanteile von Tor Line.

Nun waren die Tage für PRINSESSAN BIRGITTA auf der Strecke Göteborg-Travemünde gezählt. Stena wollte diese Verbindung nur noch mit Frachtfähren bedienen. Man stellte den Passagierverkehr am 31.08.81 ein. Anschließend ging die PRINSESSAN BIRGITTA erst einmal in die Werft. Dort wurde der Swimmingpool ausgebaut, um Platz für 78 neue Kabinen zu schaffen. Diese wurde für die neue Station auch dringend benötigt. Denn auf der Kiel-Route brauchte Stena ein neues Schiff, da die SCANDINAVICA (ex Bolero) Charter auslief und die Polen-Neubauten noch lange auf sich warten ließen. Am 14.09.81 erfolgte dann die "Jungfernfahrt" zwischen Göteborg und Kiel, natürlich in Stena Farben. Im darauf folgenden Mai wurde die Birgitta in STENA SCANDINAVICA umbenannt.

Im Dezember 1984 erfolgte noch ein kleiner Umbau bei der Cityvarvet in Göteborg. Der Supermarkt wurde umgestaltet und 20 neue Kabinen wurden eingebaut. Die STENA SCANDINAVICA verbrachte sechseinhalb Jahre auf der Kiel-Route. Am 5. April 1987 erfolgte die letzte Reise, anschließend wurde sie durch die neue STENA GERMANICA abgelöst. Anschließend setzte Stena kurzzeitig das Schiff auf den anderen Reederei-Strecken ein. Es fand sich aber schnell eine neue Aufgabe.

Im Juni 1987 wurde sie an die tunesische Staatsreederei Cotunav verchartert und befuhr in den Sommermonaten die Strecke Genua-Tunis. Im Herbst kehrte sie nach Göteborg zurück und wurde im Dezember in SCANDINAVICA umbenannt, da eine neue STENA SCANDINAVICA in Dienst gestellt wurde. Im darauffolgenden Jahr 1988 sollte das Fährschiff in LION QUEEN umbenannt und für Lion Ferry eingesetzt werden. Dieses kam jedoch nicht zustande und so charterte Sealink British Ferries die SCANDINAVICA. Von Mai bis September 1988 befuhr sie die "Kanalautobahn" Dover-Calais und führte außerdem eine Nachtüberfahrt von Dover nach Zeebrügge als Frachtfähre durch. Die LKW-



Im Einsatz für Sealink British Ferries in Calais. Foto: Mike Louagie

Fahrer freuten sich sehr über den Standard dieser "Frachtfähre". Nach Ende der Charter lag die SCANDINAVICA in Dunkerque auf und wurde für Scandinavica Ltd. in Nassau/Bahamas registriert. Im Winter 88/89 erfolgten wieder Einsätze für Stena Line als Ersatzschiff während der Werftaufenthalte der regulären Schiffe.

Im März 1989 wurde die SCANDINAVICA in TARAK L. umbenannt und wieder an Cotunav verchartert. In der Zwischenzeit verkaufte Stena das Schiff an A/S Norway Line, Bergen. Diese Reederei war ein Tochterunternehmen der Komos-Gruppe, zu der auch die Jahre Line gehörte. Nach Ende der Mittelmeer-Charter im Oktober 1989 wurde das Schiff wieder in SCANDINAVICA umbenannt und am 19. November an Norway Line

übergeben. Nun ging es nach Kristiansand zu Kristiansands Mek. Verksteder zum gründlichen Umbau. Während des Umbaus erhielt sie das heutige äußere Erscheinungsbild mit einem völlig umgebauten Heckbereich.

Im März 1990 lieferte die Werft das Schiff, das nun VENUS hieß, an Norway Line ab. Am 31. März 1990 setzte man sie im Fährdienst zwischen Bergen, Stavanger und Newcastle bzw. Amsterdam ein. In ihrem neuen Anstrich der Norway Line fuhr sie nicht lange auf der Nordsee. Am 14. September präsentierte sich die VENUS mit dunkelblauem Rumpf, mit Aufschrift Color Line, in Oslo. Grund war die Reedereigründung von Color Line, einem Zu-

In Charter von Cotunav, als TARAK L. auslaufend Genua. Foto: Mike Louagie





Nach den Umbauten, in den Farben von Norway Line.  
Foto: Schiffsfotos Wolfgang Fuchs



Im Juni 1994 einlaufend Newcastle. Foto: Andreas Wörteler

sammenschluß von Norway Line, Jahre Line und Fred. Olsen. Die neue Reederei wurde am 1. Oktober aus dem Kosmos-Konzern ausgegliedert und die VENUS wurde am 14. Oktober für Color Line A/S, Oslo mit Heimathafen Bergen registriert. Ein Jahr später wurde der Fährdienst von Amsterdam nach Norwegen eingestellt und so befuhr die VENUS nur noch die Newcastle-Norwegen Route. Im August 1994 verkaufte man die VENUS an DFDS A/S, Kopenhagen. Eigentlich tauschte man zwei Fährschiffe aus, denn DFDS verkaufte die KING OF SCANDINAVIA (ex DANA GLORIA) an Color Line!

Am 1. September fand die letzte Abfahrt von Newcastle nach Bergen für Color Line statt, drei Tage später wurde die VENUS in Esbjerg an DFDS übergeben. Dort wurde sie in KING OF SCANDINAVIA umbenannt, den folgenden kompletten Winter ließ man sich Zeit, das Schiff für den neuen Fährdienst zwischen Esbjerg, Newcastle und Hamburg herzurichten. Nun im weißen Gewand von Scandinavian Seaways fuhr die King im März



Noch mit blauem Rumpf nach Verkauf an DFDS im Winter 94/95 in Esbjerg.  
Foto: Frank Heine

in Charter der NATO, außerdem führte sie einige Abfahrten zwischen Esbjerg und Harwich durch, bevor sie am 8. April 1995 in ihrem neuen Fährdienst eingesetzt wurde. Leider gab es in der Saison 1995 einige Schwierigkeiten mit

den Hauptmaschinen, so daß einige Abfahrten ausfallen mußten.

Wir alle hoffen, daß wir diesen schönen "weißen Schwan der Nordsee" noch einige Zeit auf der Elbe betrachten können.

## HIGH SPEED

# VERÄNDERUNGEN IM KATTEGAT

VON DIRK JANKOWSKY

**Am 12. Juni eröffnete die dänische Reederei Driftsselskabet Grenaa-Hundested A/S, eine hundertprozentige Tochter der Starmarine Denmark A/S, die zuletzt bis zum 30.04.94 von Difko betriebene Fährroute zwischen Grenaa auf Jütland und Hundested auf der Insel Seeland.**

Difko setzte hier zuletzt das 1974 gebaute Fährschiff DJURLAND ein, das nach Einstellung der Linie Ende Mai bis September 94 in Köge aufgelegt wurde, ehe es anschließend an die Reederei Lineas Fred. Olsen in Las Palmas de Tenerife verkauft wurde. Zum Einsatz gelangt die jetzige BENIJGUA II nun im Fährdienst Los Cristianos (Tenerifa) - San Sebastian (Gomera). Vom 29.05.95 wurde bis Ende des Jahres die von der Danske Statsbaner (DSB) eingecharterte PRINSESSE ANNE-MARIE (3.486 GT/Bj. 1960) eingesetzt. Bei dem, nun seit kurzem im stark frequentiertem innerdänischen Ver-

kehr eingesetzten Fahrzeug, der bei Mjellem & Karlsen im norwegischen Bergen erbauten KATTEGATT, handelt es sich jedoch nicht um ein Fährschiff im herkömmlichen Sinn, „jettet“ die KATTEGATT doch mit bis zu 34,5 Knoten (90 % Maschinenleistung) über die Wellen und verkürzt die Fahrzeit damit auf nur noch 1 Stunde 20 Minuten. Dies ermöglichen vier MTU-Hauptmaschinen mit zusammen 23200 kW die paarweise, hintereinander im Maschinenraum angeordnet sind. Während der Probefahrten erreichte man sogar eine Höchstgeschwindigkeit von 38 Knoten. Neben der hohen Maschinenleistung wird dies auch durch den, völlig aus

Aluminium hergestellten Schiffskörper erreicht. Transportieren kann das, als erstes von zweien fertiggestellte Schiff (das Schwester-schiff DJURLAND wird im April 1996 abgeliefert) bis 160 Pkw 12 Busse/ 12 Meter Trailer und 54 Pkw, die über jeweils eine Bug- und Heckrampe an bzw. von Bord gelangen. Das Kraftfahrzeugdeck ist von Bug bis Heck durchgehend beladbar, und verfügt über ebenfalls durchgehende Pkw-Hängedecks. Für die bis zu 600 Passagiere stehen ein großer Sitzsalon, ein Restaurant sowie ein Kiosk und ein Spielzimmer für die kleinen Passagiere zur Verfügung. Alle Einrichtungen für die Fahr-

gäste befinden sich dabei auf nur einem Deck. Auch ein kleines Sonnendeck wurde am Heck des Schiffes eingerichtet. Der Baupreis beläuft sich auf DKK 249,8 MIO. Die Besatzung besteht ausschließlich aus Dänen. Eingetragen ist die neue KATTEGATT im dänischen Schiffsregister mit Heimathafen Grenaa. Bei der Auftragsvergabe Ende 1993 hatte man sich natürlich nicht ohne Grund für den Bau einer Monohull-Schnellfähre entschieden. Hatten die Verantwortlichen doch schon damals das Jahr 1997 im Auge. In zwei Jahren soll nämlich das größte dänische Bauprojekt aller Zeiten, die Tunnel-Brückenkonstruktion über den großen Belt, zunächst für den Eisenbahnverkehr freigegeben werden. Um diesem „Angriff“ auf die traditionellen innerdänischen Fährstrecken gewappnet zu sein, werden die Fährreedereien natürlich gezwungen, auf die zu erwartenden Veränderungen am Markt zu reagieren. Als erster Schritt in diese Richtung ist somit auch die Indienstellung der neuen KATTEGATT zu sehen und die Reedereien haben mit dem Einsatz von neuer, zukunftsweisender Tonnage, nicht eben schlechte Chancen, der neuen festen Beltquerung "paroli" bieten zu können. Für viele Dänen wird auch in Zukunft der nahe Fährhafen und die anschließende Überfahrt mit einer Fähre einen größeren Zeitvorteil erbringen, als die teilweise sehr lange Anfahrt zur Brücke. Außerdem ist die Passage der Brücke natürlich auch nicht gratis, so daß für viele Dänen und natürlich auch viele Touristen die in Dänemark ihren Urlaub verbringen oder diese Route durch Dänemark als Transitstrecke nutzen, um beispielsweise nach Schweden zu gelangen, sich auch weiterhin für die Fähre entscheiden werden. Ob man allerdings die für die Zukunft zu erwartende neue Tonnage als im herkömmlichen Sinn als "schön" bezeichnen kann, mag ein jeder für sich entscheiden. Fakt ist jedoch, daß dies die einzige Möglichkeit der etablierten Fährschiffreedereien ist, in einem immer härter werdenden Wettbewerb zu überleben. Als erstes "Opfer" dieser Entwicklung zeichnet sich ab, das die Mercandia-Reederei ihren Fährdienst von Juelsminde nach Kalundborg spätestens mit Eröffnung der Beltbrücke ein-

stellen wird. Zur Zeit verkehren hier die Fährschiffe MERCANDIA I, MERCANDIA II und MERCANDIA IV, die Gerüchten zufolge dann auf die Route Helsingör-Helsingborg wechseln sollen. Der Driftsselskabet Grenaa-Hundested A/S gleich, tut es seit 18. August auch die seit September 1994 existierende „Cat-Link A/S“ die mit dem Catamaran CAT LINK I bis zu zehnmal täglich zwischen Aarhus und Kalundborg pendelt. Die Überfahrtszeit beträgt auch hier nur noch 1 Stunde und 20 Minuten. Dies stellt natürlich eine schnelle Alternative zur DSB und ihren beiden Fährschiffen ASK und URD dar, die für die selbe Strecke ganze 3 Stunden und 15 Minuten benötigen. Zwar besteht bereits eine Catamaranverbindung auf dieser Linie, doch können die hier eingesetzten Einheiten nur Passagiere ohne Fahrzeuge transportieren. Auch die Fährverbindung Ebeltoft - Sjællands Odde die von Mols-Linien bedient wird, erhält im nächsten Jahr neue Tonnage, die zukünftig die Verkehrsströme von der Brücke fernhalten soll. Zwei jeweils 40 Knoten (70 km/h) schnelle Catamarane, die bei Danyard in Aalborg entstehen, sollen ab der Saison 1996 die Überfahrtszeit von gegenwärtig 1 Stunde und 40 Minuten auf nur 45 Minuten verkürzen. Die Kapazität der ebenfalls völlig aus Aluminium gebauten Catamarane beträgt 400 Passagiere und 120 Pkw. Außerdem lassen Mols-Linien zwei Kombifähren herkömmlichen Stils bei der Örskovs Staatskibsvaerft in Frederikshavn bauen, die bis zu 600 Passagiere und eine variable Anzahl Lastwagen, Busse, Pkw und Campingfahrzeuge befördern können sollen. Der Einsatz dieser beiden 130 m langen und 24 m breiten Schiffe ist ebenfalls für 1996 geplant. Die Überfahrt soll wegen des ebenfalls konventionellen Antriebes (18 Kn Dienstgeschwindigkeit) aber wie gewohnt 1 Stunde und 40 Minuten betragen. Die zur Zeit hier eingesetzten Fährschiffe MAREN MOLS, METTE MOLS und MIE MOLS sollen verkauft werden.

**Auch die Tage der MIE MOLS im Kattegat sind gezählt, 1996 wird sie ersetzt.** Foto: Dirk Jankowsky



# FÄHR- SCHIFFS- FOTOS

Passagier- Fähr- und  
RORO-Schiffe

*Die neue Sammelserie!*

**Wir versenden an interessierte Sammler Auswahl-  
sendungen von 100 Stück  
im Abo. Nach ca. 14 Tagen  
senden Sie uns einen  
Scheck und die Restbilder  
zurück.**

**Wir bieten Ihnen an:**

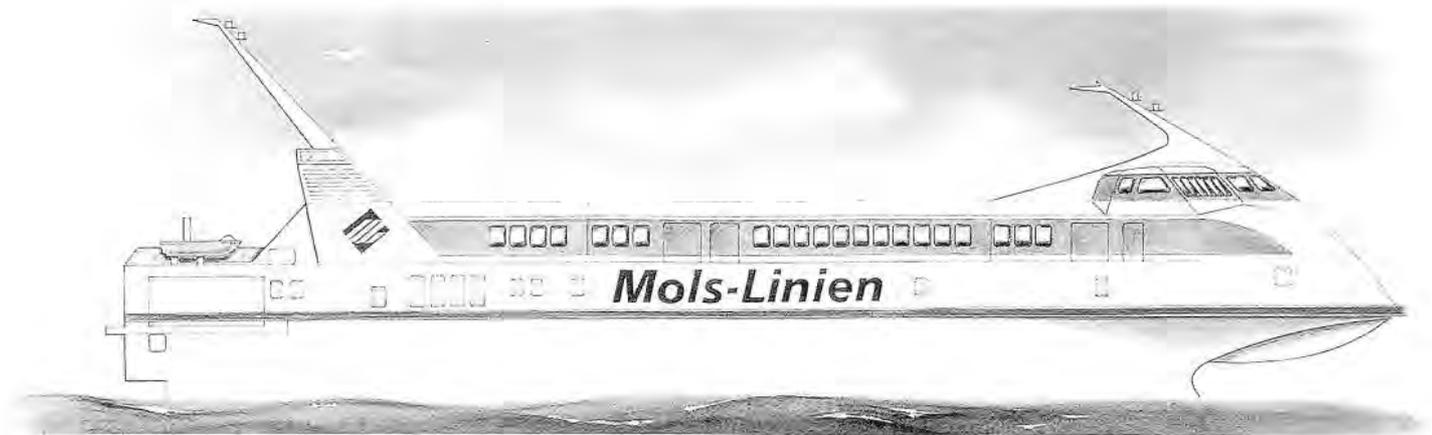
**Serie 1.**  
Farbfotos in Postkartengröße  
10x15 cm, (Aufnahmezeitraum ab  
1980) je DM 2.-

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

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

*Bestellen Sie noch heute!*

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



Sehr futuristisch sehen die Mols-Katamarane aus, die ab Frühjahr 1996 in Fahrt kommen. Zeichnung: Mols-Linien

## MODELLFÄHREN

# 1:1250

VON NORBERT BRÖCHER

**Zu den unbestreitbaren Höhepunkten im Jahreslauf der 1 : 1250 Sammler gehört das zweijährig, am 1. Samstag im September, in Kassel (Scheidemannhaus, Holländische Straße) stattfindende internationale Sammlertreffen.**

Wie schon in der Vergangenheit, so bot auch die diesjährige Veranstaltung eine überaus große Zahl an Neuheiten, seltenen Exponaten und auch günstige Gelegenheiten. Manch einer fand dort das schon Langersehnte in Form eines Modells, tauschte seine Dubletten oder schätzte den Kontakt zu den anbietenden Fachhändlern und auch etlichen Herstellern und Modellbauern. Trotz der großen Zahl der angereisten Sammler ergab sich hier und dort die Gelegenheit zu einem Fachgespräch unter den Sammlern und Herstellern. So wurden einerseits Planungen der Produzenten vorgestellt als auch andererseits Sammlerwünsche vorgetragen.

Auch im Bereich der Modellfähren -RoRos gab es etliche bemerkenswerte Neuigkeiten. Vor allem scheinen sich vier im Fachhandel zu beziehende Serien dieses Spezialbereichs der Schifffahrt (mit) angenommen zu haben. So erschien bei CARAT unter der No. 036 ein

sehr schönes Modell der FINNJET. Mit dieser Neuerscheinung ist endlich der von vielen Sammlern langersehnte Wunsch in Erfüllung gegangen, dieses so überaus bekannte Fährschiff in seinem heutigen Aussehen in die Vitrine einreihen zu können. Doch auch als einzelnes Modell wird es seinen gebührenden Platz finden, da der Hersteller es zu diesem Zweck staubgeschützt in einer dekorativen Vitrine anbietet. Nach WINSTON CHURCHILL, PRINSESSE RAGNHILD und nun FINNJET darf der Sammler sich einmal in stiller Vorfreude auf das von CARAT angekündigte Fahren-Programm üben. Wie aus der tabellarischen Übersicht am Ende des Artikels ersichtlich, sind dort nicht weniger als sechs neue Modelle erwähnt.

Anlässlich des diesjährigen Sammlertreffens in Kassel bracht die Fa. Modellpool aus Wien in ihrer SEXTANT Modellreihe ein Sondermodell heraus: PRIDE OF BURGUNDY. Wie

kaum ein anderer Name dürfte dieser zu dem Modell passen. Jeder Fährschiffssammler kann nur stolz sein, diese Miniatur in ihrer attraktiven Farbgebung - blauer Rumpf, grüne Decks, P&O Schornsteinmarke - in den Hände zu halten. Vielleicht folgt dieser Fähr- ja auch die Fracht/RoRo-Version als EUROPEAN SEAWAY? Bei diesem Qualitätsstandard wäre es durchaus wünschenswert.

Bei KLABAUTERMANN konnten die Sammler die wechselvolle Gesichte eines Fährschiffes anhand sehr sauber gemalter Miniaturen nachvollziehen. Nachdem im letzten FERRIES schon die SAGA (1966) als erschienen vermeldet wurde, setzte der Modellbauer mit STENA ATLANTICA, FINNPARTNER, OLAU FINN und FOLKLINER diese Reihe fort. Wie im Original ist es sehr spannend zu sehen, wie unterschiedlich die gleichen Modelle in der je verschiedenen Farbgebung wirken können. Der blaue Rumpf (Olau/Folkline)



**GALERIE**  
**M A R I T I M**

Inh. Birgit Schwarz  
Martin-Luther-Strasse 21  
20459 Hamburg  
Tel.: 040 - 36 43 12  
Fax: 040 - 36 33 67

Täglich 10 - 18.30  
Sa 10 - 14.00  
Sie finden uns  
1 Minute vom Michel  
entfernt !

### Schiffsminiaturen im Maßstab 1 : 1250

**Secondhand-Modelle im Maßstab 1 : 1250**  
**Wir kaufen Sammlungen! Auch Bücher!**

**Maritime Fachliteratur und Kunstbände**

**NEU: Schiffsfotos von Jürgen Saupe und Skyfoto/Fotoflite**

**Nur bei uns: "Lines & Liners" - Drucke von Dietmar Borchert !**

**Maritime Gemälde, exkl. Schiffsmodelle, Nautiquitäten**

**Bitte fordern Sie unsere Versandliste an !**

betont das Modell ganz anders als der weiße (Svenska Lloyd/Stena) und selbst bei gleicher Rumpffarbe setzt der Stena Schornstein deutlich andere Akzente im Vergleich zur weißen Svenska Lloyd Silhouette.

Mit der ST CLAIR, ebenfalls von KLABAUTERMANN, waren P&O Ferries mit einem weiteren Modell vertreten. Dabei handelt es sich um eine mit SEXTANT abgesprochene Kooperation: als Grundmodell diente die bei SX erschienene PETER PAN. Dem Original entsprechend wurden auch beim Modell die Veränderungen vorgenommen, so deutlich in der Rumpf-Heckpartie bzw. achteren Aufbaubereich zu erkennen. Das Modell wurde in mehreren Version angeboten: SF PANTHER (weiß), und in 3 verschiedenen P&O Farben, mit schwarzem, hellblauem und dunkelblauem Rumpfanstrich.

Das Ergebnis einer weiteren erwähnenswerten Kooperation präsentierte HYDRA. Dort erschien auf Basis des RISAWOLESKA Modells der DRONNING INGRID (DSB) im Original-

zustand, jener nach Umbau etwa Mitte der 80iger Jahre: verlängerte Abgasrohre sowie eine bis in die Nocken geschlossene Brückenfront markieren die auffälligsten baulichen Unterschiede. Wer Interesse hat, kann sich sogar alle

drei Schwesterschiffe zulegen, da sie mit unterschiedlichen Namenszügen angeboten werden. Damit setzt HYDRA die schon vom Beginn seiner Serie zu beobachtende Betonung der DSB Flotte in lobenswerter Weise fort.

**Die SVEA, hier in Johnson Line Farben, ist seit kurzem als Modell erhältlich.**  
Foto: Dirk Jankowsky



#### Tabellarische Zusammenfassung der Neuheiten bzw. angekündigter Modelle:

Geordnet sind sie nach Herstellern, angegeben jeweils:

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

CARAT	036	FINNJET	Z. 1995	(auch in Vitrine erhältlich)	S
	017	WARNEMÜNDE	Z. 1994	in Vorbereitung/Planung	S
	018	STENA GERMANICA	Bj 1987	in Vorbereitung/Planung	S
	025	COLOR FESTIVAL	Z. 1993	in Vorbereitung/Planung	S
	028	SASSNITZ	Z. 1995	in Vorbereitung/Planung	S
	030	KING OF SCANDINAVIA	Z. 1995	in Vorbereitung/Planung	S
HYDRA	035	CROWN OF SCANDINAVIA	Z. 1995	in Vorbereitung/Planung	S
	6A	KRONPRINS FREDERIK	Z. 1995	DSB	S
	6B	PRINS JOACHIM	Z. 1988	DSB	S
	6C	DRONNING INGRID	Z. 1988	DSB	S
KLABAUTERMANN	6D	DRONNING INGRID	Z. 1986	Danlink	S
	7A	STENA ATLANTICA	Z. 1971		S
	7B	FINNPARTNER	Z. 1973		S
	7C	OLAU FINN	Z. 1976/82		S
	7D	FOLKLINER	Z. 1982		S
NAVALIS	7E	FESTOS	Z. 1993		S
	8	ST. CLAIR	in 4 verschiedenen P&O Farbgebungen		S
MOGUNTIA	?	MARIELLA	Bj. 1985	in Vorbereitung	KS
NORDICA	2	SVEA	Bj. 1985		MB
	2A	SILJA KARNEVAL	Bj. 1985		MB
	2B	COLOR FESTIVAL			MB
	3	WELLAMO	Bj. 1986		MB
	3A	SILJA FESTIVAL			MB
	3B	SILJA FESTIVAL		Euroway	MB
erhältlich bei: Gerhard Uhle, Hauptstr. 49, 50226 Frechen					
RFR	4	TRANSEUROPA	Bj. 1995		S
SX	164	KALLISTE	Bj. 1993		S
SX Sondermodell		PRIDE OF BURGUNDY	Bj. 1993		S
VINDOBONA	41	MINI STAR	Bj. 1988	Transfennica	vergriffen
	43	VIA LIGURE	Bj. 1992	Viamare	vergriffen

Neben diesen Serienmodellen in größerer Stückzahl boten auch gerade einzelne Modellbauer mit ihren Exponaten einen deutlichen Blickfang. So erschienen bei der absoluten Klein- und Tauschserie VINDOBONA zwei Modelle MINI STAR (1988) und VIA LIGURE: letzteres stach durch seinen grünen Rumpfanstrich besonders ins Auge. Auf Grund der kleinen Auflage war das Interesse an diesen Modellen verständlicherweise entsprechend groß und glücklich konnte sich der Sammler schätzen, der mit einem vollen Karton den VINDABONA Tisch wieder verließ. Nach seinem hervorragendem Erstling KRONPRINS AHRLAD ist dem NORDICA Modellbauer mit seinem neuem Modell der SVEA/WELLAMO wiederum ein großer Wurf gelungen. An seinem Stand konnten die ersten Musterstücke dieser beiden Schiffe in ihrer ganzen Pracht als SVEA/SILJA KARNEVAL bzw. WELLAMO / SILJA FESTIVAL Euroway bestaunt werden. Schnell füllten sich die Vorbestelllisten und es wird wohl einige Zeit dauern, bis diese Kleinwerft mit ihrem hervorragendem Finish die Auslieferungen vorgenommen haben wird.



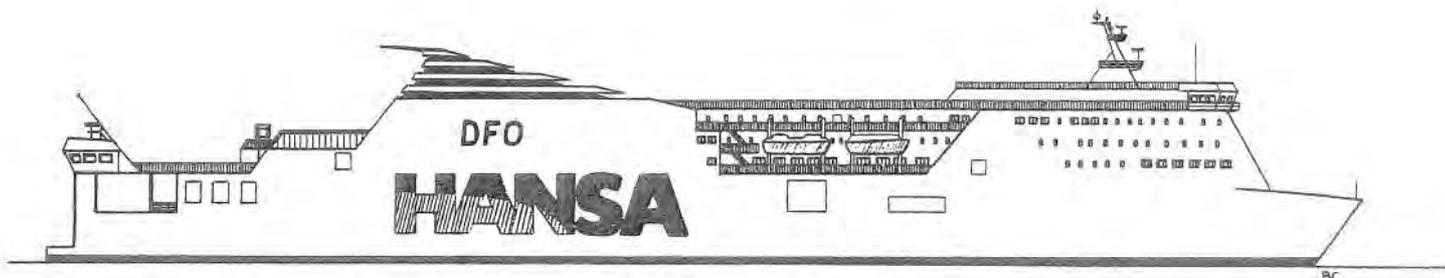
Die OLAU FINN im Ärmelkanal. Foto: Fotoflite

Wo schon zwei Silja-Schiffe vertreten waren, so durfte ein Viking-Liner auf gar keinen Fall fehlen. Diesen gab es dann auch in Form des Urmodelles der MARIELLA am Tisch von NAVALIS MOGUNTIA. Schade, daß das Grundmodell in weißem Kunststoff gefertigt, einem Silja Modell so ähnlich sieht. Die volle Wirkungskraft des roten Viking-Line Rumpfes wird dann wohl erst dem fertigen Modell sein markantes Äußeres verleihen, so daß von angesprochener Ähnlichkeit keine Rede mehr

sein kann. Beim hohe Standard der Kleinproduzenten allgemein, wäre eine PRIDE OF BILBAO auf Basis dieses Modells sehr wünschenswert.

Abschließend bleibt zu bemerken, daß sich auch für Fährrschiffsfans der Besuch dieses internationalen Kasseler Sammlertreffens in vielfältiger Weise gelohnt hat und neben einer stattlichen "Modellausbeute" auch etliche lohnenswerte Projekte für die Zukunft möglich erscheinen lassen.

## FÄHR- UND RO/RO SCHIFFFAHRT HEUTE



Der DFO-Neubau soll ab Ende 1996 zwischen Rostock und Trelleborg eingesetzt werden. Zeichnung: Bernd Crause

### DFO BESTELLT NEUBAU

Schichau Seebeckwerft und die DFO unterzeichneten einen Vertrag über eine ca. 35.000 GT große Eisenbahn-, Passagierfähre zur Lieferung Ende 1996. Das 199 m lange und 28,2 m breite Schiff hat eine Geschwindigkeit von 21 Knoten und soll zwischen Rostock und Trelleborg eingesetzt werden. Befördern kann der Neubau 50 Eisenbahnwaggons und ca. 170 LKW. Außerdem bietet das Schiff 1.000 Passagieren in 150 Kabinen etwa 400 Betten an. Die Beladung erfolgt ausschließlich über das Heck und Seitenpforten. Die Werft kommt erst in die Gewinnzone, wenn DFO die Option für ein zweites Schiff wahrnimmt.

Frank Lose

### AUSBAU DES FÄHRHAFENS MUKRAN

Bis Mitte 1998 soll der Hafen Mukran auf der Insel Rügen zu einem der modernsten und leistungsfähigsten Fährhäfen an der Ostseeküste ausgebaut werden. Dieses beschloß die Landesregierung von Mecklenburg-Vorpommern. Das beschlossene Investitionsprogramm umfaßt ein attraktives Empfangsgebäude sowie zwei Anleger mit Fingerpier. 175 Millionen DM sind dafür veranschlagt. Nach Beendigung dieser Ausbaumaßnahme wird die DFO ihre Aktivitäten aus dem Stadthafen

von Saßnitz nach Mukran verlegen. Saßnitz biete keine Entwicklungsmöglichkeiten. Die Linie nach Trelleborg würde somit im Ausgang bzw. Ziel etwas nach Süden verlagert, wobei zu erwähnen ist, daß Mukran zu Saßnitz gehört. Zusammen mit der DFO würde das Frachtaufkommen pro Jahr 5,5 Millionen Tonnen betragen

Parallel zum Hafenausbau laufen die Planungen zur Verbesserung der Infrastruktur Rügens. So soll eine Umgehungsstraße zukünftig Saßnitz entlasten und eine neue Rügenverbindung gebaut werden. Der jetzige Rügendam ist häufig ein Nadelöhr. Vor allem der rollende Güterverkehr soll durch diese Maßnahmen zügiger nach Mukran kommen bzw. den Hafen verlassen.

Carsten Watsack

### TT-LINE ÜBERNIMMT KATAMARAN

Nachdem die neue griechische Reederei Speed Lines die Bestellung von zwei Katamaranen für 750 Passagiere und 90 PKW bei Austral Shipyards in Australien storniert hatte, übernimmt die Hamburger TT-Line eines der Schiffe um es zwischen Rostock und Trelleborg für TR-Line einzusetzen. Die Griechen wollten beide Katamarane in der Adria einsetzen, nachdem aber die Werft den geplanten Ablieferungstermin für beide Schiffe, Juni 1996, nicht einhalten konnte, entschlossen sich Speed Lines

den Auftrag zu stornieren. Das 36 Knoten schnelle und 82,3 m lange Schiff hat eine Motorenleistung von 24.000 kW und bietet Platz für 600 Passagiere und 175 PKW. Für die zweite "Cat" hält TT eine Option.

Frank Lose



Die POLONIA setzt neue Maßstäbe im Polen-Schweden Verkehr.

Foto: Jan Möller

## 2. POLONIA FÜR UNITY LINE ?

Am 31.05.95 stellte die polnische Reederei Unity Line Ihren Neubau POLONIA in Dienst und eröffnete hiermit Ihren Passagierverkehr zwischen Swinoujscie und Ystad. Das größte Schiff im Polen-Schweden Verkehr hat eine Kapazität von 1.000 Passagieren, davon 600 in Kabinen. Die Frachtkapazität von 2.200 Metern verteilt sich auf 1.060 m Eisenbahnstellfläche auf dem Hauptdeck und 1.140 m LKW-Stellfläche auf dem oberen Frachtdeck. Die Reederei bietet mit ihrer unter Nassau-Flagge fahrenden POLONIA jeden Tag eine Rundreise an, wobei das Schiff morgens Swinoujscie zur Tagesfahrt, abends Ystad um 22.00 Uhr zur Nachtfahrt verläßt.

Unity Line ist eine Gemeinschaftsgesellschaft von Euroafrica und Polska Zegluga Baltyska. Die Reederei plant zur Zeit eine zweite POLONIA bauen zu lassen, um somit jeweils ab beiden Häfen eine Tages- und eine Nachtfahrt anbieten zu können.

Derweil wechselte die zweite polnische Fährreederei Polferries Ende April des Jahres von Ystad nach Malmö. Mit ihren beiden Schiffen SILESIA und NIEBOROW ist die die Reederei in der Lage sowohl Tages-, als auch Nachtfahrten ab Malmö und ab Swinoujscie anzubieten. Ferner profitiert die Reederei davon, in Malmö den sehr modernen Fährterminal der ehemaligen Fährschiffsreederei Euroway AB nutzen zu können.

Bernd Crause



Der kleine "Dänen-Jumbo" VESBORG. Foto: Ulrich Streich

## NEUES SCHIFF UND NEUER NAME

Anfang Juli stellten die Hou-Samsø Ruten ApS ihre neue Fähre VESBORG in Dienst und benannten sich Samsø-Linien um. Dadurch soll die Zugehörigkeit mit der Insel Samsø hervorgehoben werden. Mit der VESBORG, die mit etwa einem Monat Verspätung von der Werft in Frederikshavn abgeliefert wurde, erhöht sich die Kapazität und der Komfort der Linie erheblich. Durch den Neubau von 54 m Länge, 15 m Breite und einer Kapazität von 450 Passagiere und 67 PKW oder 6 LKW wird die SAM-SON (299GT/1967) ex ÆRØ-85 ex ÆRØPILEN-80 ex LOHALS-74 mit 47 m Länge, 10 m Breite und einer Kapazität

von 300 Passagieren und 30 PKW ersetzt. Dieses Schiff liegt zur Zeit in Sælvig auf Samsø und soll verkauft werden.

Für die etwa 80 Minuten dauernde Überfahrt bietet die VESBORG ein Restaurant, einen Salon mit Bar und Tanzfläche, einen Konferenzraum, ein Café, einen Kiosk, sowie 2 Sonnendecks. Angetrieben wird das Schiff von 2 Hauptmaschinen mit 2.400 PS und erreicht damit 13 Knoten. Zwei Bugstrahlruder mit 700 PS erhöhen die Manövrierfähigkeit.

Mit der SAM-SINE (199GT/1979) als zweitem Schiff der Reederei werden bis zu 10 Abfahrten je Richtung am Tag angeboten.

Ulrich Streich



Die FJÄRDVÄGEN fährt zu den Alandinseln.

Foto: Marko Stamphehl

## FJÄRDVÄGEN MIT PROBLEMEN

Die FJÄRDVÄGEN (4.974 GT/1970), siehe Ferries 1/95, der äländischen Reederei AB Lillgard, Mariehamn hat Probleme mit ihrem Passagierzertifikat. Während sie in Norwegen als FJORDVEIEN fuhr, durfte sie 500 Passagiere befördern, von den finnischen Behörden erhielt sie aber nur die Erlaubnis für 198 Passagiere. Man hatte geplant, mit dem Schiff im Sommer zwei tägliche Rundreisen zwischen Långnäs auf Åland und Naantali durchzuführen. Aufgrund der neuen Gegebenheiten hat man den Fahrplan geändert, und setzt das Schiff nun fast ausschließlich als Frachtfähre mit nur einem täglichen Umlauf ein.

Frank Lose

## SILJA LINE BAUT TALLINN-VERKEHR AUS

Die in der Sommersaison seit dem 21.6. zwischen Vaasa und Sundsvall eingesetzte SILJA FESTIVAL eröffnete am 15.8. die neue Saison auf der Strecke Helsinki-Tallinn mit ihrer ersten Abfahrt ab Helsinki um 0900 Uhr. Gleichzeitig wurde der Liegeplatz vom Kanavaterminal zum Olympiaterminal verlegt, wo Silja Line nun sowohl den Tallinn- als auch den Stockholm-Verkehr abfertigt. Möglich wurde dies durch den Weggang von Polferries, die ihre Linie von Gdansk nach Helsinki eingestellt haben. Während der Sommermonate war das Fahrwasser am Liegeplatz ausgebaggert worden, um SILJA FESTIVAL das Manövrieren zu erleichtern, bzw. zu ermöglichen. Mit der Zusammenfassung der Silja-Verkehre (außer des Finnjet-Verkehrs) im Olympiaterminal wurde ein Zustand der Verwirrung, der seit Einsatz der SILJA FESTIVAL auf der Tallinn-Route in Helsinki bestand, beseitigt. Silja Line unterhielt drei verschiedene Terminals im Südhafen von Helsinki. Totale Verwirrung entstand, als zum einen Eestin Linjat und Tallink-Line in den Westhafen wechselten und SILJA FESTIVAL am 23.4. begann, Pkws und Fracht zu transportieren. An diesem Tag wurde der ehemalige Euroway-Ponton in Tallinn in Betrieb genommen. Pkw und Fracht wurden in Helsinki aber nicht wie die Fußpassagiere am Kanavaterminal abgefertigt sondern an den Check-In-Häuschen für die Finnjet, ca. 600 m vom Kanavaterminal entfernt. SILJA FESTIVAL verkehrt nun zweimal täglich zwischen der estnischen und der finnischen Hauptstadt. Der neue Fahrplan wurde so gestaltet, daß morgens aus Stockholm in Helsinki ankommende Passagiere Anschluß nach Tallinn haben. Umgekehrt haben am Abend aus Tallinn ankommende Passagiere die Möglichkeit, auf die Stockholm-Fähre zu wechseln. Sollte die Fähre aus Stockholm verspätet sein, wartet SILJA FESTIVAL auf die „Transitpassagiere“.

Marko Stamphehl



Die SEAWIND II in Turku. Foto: Dirk Jankowsky

#### ISLE OF INNISFREE IM EINSATZ

Am 23. Mai 1995 machte die neue ISLE OF INNISFREE ihre Jungfernfahrt für Irish Ferries von Dublin nach Holyhead. Das 23.365 GT große und 181,6 m lange Schiff bietet Platz für 1.650 Passagiere und 600 PKW. Für Fracht kann der Neubau eine Stellfläche von 1.780 Metern anbieten. Das Schiff erreicht mit seinen 4 Sulzer-Dieseln eine Geschwindigkeit von 21,5 Knoten und schafft die Überfahrt zwischen England und Irland 30 Minuten schneller als ihre Vorgängerinnen. Mittlerweile hat man festgestellt, daß die Passagierkapazität zu gering ist, daher beschäftigt man sich mit dem Gedanken ein größeres und schnelleres Schiff für die Dublin Strecke zu bestellen, und die ISLE OF INNISFREE zwischen Rosslare und Pembroke einzusetzen.

Desweiteren soll Irish Ferries Interesse an der STENA FELICITY (15.001GT/Bj. 1980) haben und versuchen diese entweder von Gotlandsbolaget zu chartern oder sie zu kaufen. Die jetzige Stena Sealink Charter läuft im März 1996 aus. Man möchte die STENA FELICITY auf den Frankreich-Strecken einsetzen und entweder die SAINT KILLIAN II (13.638 GT/Bj. 1973) oder die SAINT PATRICK II (7.984 GT/Bj. 1973) ersetzen.

Frank Lose



Auslaufend Dublin, die neue ISLE OF INNISFREE.

Foto: Frank Lose

#### STENA SEALINK LINE GEGEN SEAFRANCE

SeaFrance heißt die neue Gesellschaft, mit unter deren Namen die bisherigen französischen Sealink Partner SNAT ab dem 1. Januar 1996 zwischen Calais und Dover fahren wollen. Nach wochenlangen Gesprächen zwischen den beiden Poolpartnern SNAT und Stena Sealink Line gab man Anfang Juli in London die Trennung bekannt. Hauptsächlicher Grund war, daß die Briten/Schweden von den Franzosen einen höheren Standard ihrer Schiffe forderten, u.a. ging es um den Einbau von McDonalds Restaurant. Ob dieses allerdings einen höheren Standard verspricht bleibt Geschmackssache. Die Franzosen sind zur Zeit jedoch nicht bereit weiteres Geld in ihre Schiffe zu investieren. Ob diese Trennung klug war wird die Zeit zeigen. Im Kampf gegen den Eurotunnel wäre es für die Reedereien sicherlich besser zusammenzuarbeiten, als gegeneinander anzufahren.

Weitere Änderungen stehen bei Stena Sealink in der irischen See an: Man gab bekannt, daß die STENA HIBERNIA (11.690 GT/1977) mit dem Einsatz des ersten HSS zwischen Holyhead und Dublin verkauft werden soll. Angeblich soll die dänischen Europa-Linien an diesem Schiff interessiert sein, um es zwischen Gedser und Rostock einzusetzen. Des-



Die CONDOR 11 fuhr im Sommer für Viking Line von Helsinki nach Tallinn, bevor sie für das Winterhalbjahr wieder nach Neuseeland geht. Foto: Jan Möller

weiteren führten alle Schiffe der Stranraer-Larne Route ein Probeanlegen in Belfast durch. Eventuell wird Stena Sealink nach Einsatz des zweiten HSS zwischen Stranraer und Belfast auch den konventionellen Verkehr von Larne nach Belfast verlegen. Das dritte HSS soll zwischen Hoek van Holland und Harwich eingesetzt werden.

Frank Lose



Die MARINE EVANGELINE fuhr bereits zwischen 1986 und 1988 zwischen Newhaven und Dieppe. Foto: Frank Heine

#### MARINE EVANGELINE

hat ihren alten Namen wieder, und fährt seit dem Konkurs von Meridian Ferries in Sommer-Charter von Stena Sealink Line zwischen Newhaven und Dieppe. Das 2.793 GT große, 1974 in Norwegen gebaute Schiff fuhr seit 1993 unter dem Namen SPIRIT OF BOULOGNE zwischen Boulogne und Folkestone.

Frank Lose



Klar zu erkennen, die neuen Seitentanks der ST. CLAIR.

Foto: Frank Lose

#### „ST. CLAIR“-RENOVIERUNG

Die Nordsee-Fähre „St.Clair“ der P&O Scottish Ferries war im Mai für mehr als vier Wochen außer Dienst, da das Schiff nach einer stürmischen Wintersaison 1994/1995 und einigen Maschinenproblemen wieder gründlich überholt und renoviert werden mußte. Am 20. April fielen auf einer fahrplanmäßigen Reise von Aberdeen nach Lerwick für 20 Minuten die Maschinen aus, sodaß das Schiff steuerlos in der Nordsee trieb. Während des folgenden Umbaus erhielt die ehemalige „Travemünde“ für 1,2 Mio. GBP neue Auftriebskörper.

Kai Ortel



Der neue Schornstein verbessert das Aussehen der KONIGIN BEATRIX. Foto: Andreas Wörtler

#### „KONIGIN BEATRIX“ MIT NEUEM SCHORNSTEIN

Um einen besseren Rauchabzug der Maschine an Bord der niederländischen Jumbofähre „Konigin Beatrix“ zu gewährleisten und die Belästigung der Passagiere durch herabrieselnde Ruß-Partikel zu minimieren, wurde im Frühjahr dieses Jahres der Schornstein des Schiffes um einige Meter erhöht. Dieses Aufstocken macht die bisher durch ihren unverhältnismäßig klein wirkenden Schornstein sehr imposant wirkende Fähre optisch etwas kleiner.

Kai Ortel



Am Tag des Brandes in Vlissingen, die EUROMAGIQUE. Foto: Andreas Wörtler

#### BRAND AUF EUROMAGIQUE

Kurz nach dem Auslaufen aus Vlissingen brach am 17.06.95 um 20.40 Uhr ein Brand im Maschinenraum der Eurolink Fähre EUROMAGIQUE aus. Besatzungsmitglieder hatten den Brand 50 Minuten später unter Kontrolle. Zur selben Zeit kam auch die Feuerwehr und einige Rettungsboote am Unglücksort an. Alle 87 Passagiere und 45 Besatzungsmitglieder blieben unverletzt und wurden umgehend von Bord gebracht. In den frühen Morgenstunden des nächsten Tages wurde die EUROMAGIQUE zurück nach Vlissingen geschleppt. Bei Untersuchungen stellte man fest, daß eine Treibstoffleitung genau über einer der beiden Hauptmaschinen gebrochen war. Nachdem die Ladung gelöscht war, schleppte man das Schiff zur Werft in Vlissingen-Oost um die Brandschäden zu beheben. Seit dem 11. Juli 1995 ist die EUROMAGIQUE wieder im Einsatz zwischen Vlissingen und Sheerness. Das zweite Eurolink Schiff, die EUROMANTIQUE ex AGIA METHODIA führte am 19. Juni 1995 ihre erste Abfahrt von Sheerness nach Vlissingen durch.

Andreas Wörtler

#### TOPAS MARITIME

Nach dem Ende des Fährdienstes Karlskrona - Gdynia der Corona Line im März 1995 ging das Fährschiff BALANGA SISTER wieder zurück an den Eigentümer Trasmediterranea und wurde bis zum Sommer unter ihrem alten Namen J.J. SISTER in Barcelona aufgelegt, ehe sie dann an Topas Maritime Lines verkauft wurde, um zwischen Italien und der Türkei eingesetzt zu werden.

Frank Heine



Die J.J. SISTER aufgelegt in Barcelona. Foto: Frank Heine

#### HELLENIC INTER FERRIES

Ein äußerst kurzes Gastspiel gab die neugegründete griechische Reederei Hellenic Inter Ferries in der Adria. Diese Reederei charterte die BEAUPORT Ende letzten Jahres für die Route Brindisi - Igoumenitsa - Patras. Somit blieb das Schiff nach der Charter an Stern Maritime Lines weiterhin in der Adria beschäftigt. Im April 1995 kam Hellenic Inter Ferries dann in Zahlungsschwierigkeiten und meldete Konkurs an. Der Fährdienst wurde eingestellt und die BEAUPORT in Patras wegen unbezahlter Rechnungen an die Kette gelegt.

Frank Heine



Die SAFARI fährt zwischen Italien und der Türkei.

Foto: Frank Heine

#### STERN FERRY LINES GMBH

Neue Besitzverhältnisse führten bei der deutschen Fährschiffsreederei Stern Maritime Lines zur Umbenennung in Stern Ferry Lines GmbH. Die BEAUPORT wurde zum Ende des Jahres aus der Charter entlassen und ging dann weiter an Hellenic Inter Ferries. Stern Ferry Lines charterte im Gegenzug die SAFARI ex. PERNAS SAFARI-94 ex. CHRISTIAN IV-85 (2.745 GT, Bj. 1968), sowie die BRINDISI ex. RAFFAELLO, die nach einem Brand im Frühsommer 1994 in Keratsini wieder instandgesetzt wurde. Beide Schiffe werden in diesem Sommer den Fährdienst von Bari über Igoumenitsa nach Cesme bedienen.

Frank Heine

#### COMANAV

Auch in diesem Jahr hat die marokkanische Reederei Comanav, neben ihrem ganzjährigen Liniendienst Sète (Südfrankreich) - Tanger (Marokko), wieder einen Saisonfährdienst von dem südfranzösischen Hafen nach Nador (Marokko) eingerichtet. Nachdem in der Sommersaison 93 und 94 die SCIROCCO bzw. die MARKO POLO zum Einsatz kamen, wurde in diesem Jahr die BEAUPORT gechartert. Die Fähre traf am 10. Juni, von Patras kommend, in Sète ein. Die folgenden Tage wurden zur Vorbereitung der BEAUPORT genutzt und schließlich fand am 14. Juni die erste Abfahrt von Sète nach Nador statt. Bis zum 27. September wird die BEAUPORT alle vier Tage, wechselweise mit der MARRAKECH von Sète aus verkehren.

Nach letzten Meldungen soll die AMBASSADOR II von Comanav kurzfristig für die Sommersaison gechartert worden sein. Was es mit dieser Meldung auf sich hat, ist bisher nicht bekannt.

Frank Heine



Die BEAUPORT zwei Tage vor der Übernahme des Fährdienstes Sete-Nador. Foto: Frank Heine



Die CORSICA REGINA im neuen Outfit. Foto: Frank Heine  
CORSICA FERRIES

Mit leicht veränderter Aufschrift und neuer Schornsteinmarke präsentieren sich seit diesem Sommer einige Fähren von Corsica Ferries. Die Fähren, die noch die alte Art der Rumpfaufschrift tragen, sollen im Laufe des Jahres umgemalt werden.

Frank Heine



Nach Umbauten fährt die 1990 im Skagerrak ausgebrannte SCANDINAVIAN STAR nun als REGAL VOYAGER.

Foto: Eilhart Buttkus

#### COMARIT UND LIMADET FERRIES

Wegen der anhaltenden Fischereiproteste in Spanien gegen Billigeinfuhr von Fisch aus Marokko, eröffneten Comarit und Limadet Ferries einen gemeinsamen Fährdienst von Tanger nach Port Vendres (Südfrankreich). Die erste Abfahrt des neuen Dienstes war am 4. Juni von Tanger mit der BOUGHAZ, die jedoch nur eine Rundreise durchführte, um ab 8. Juni wieder im normalen Fährdienst zwischen Algeciras und Tanger eingesetzt zu werden.

Anfang Juni wurden zwei Schiffe eingechartert, das waren die VOMERO, ( war im Februar von der Rederi AB Österport gechartert worden, siehe FERRIES, das Fährschiffmagazin Ausg. 1/95 .. Die VOMERO mußte wegen Unstimmigkeiten mit der finnischen Seeleutegewerkschaft über die Besatzungsstruktur nach einem Monat bereits

wieder abgegeben werden und ging dann in Charter für Norse Irish Ferries bis Ende Mai ) und die REGAL VOYAGER ex. CANDI -95 ex. SCANDINAVIAN STAR -90 ex. ISLAND FIESTA -84 ex. STENA BALTICA -84 ex. MASSALIA -84 ( 10513 BRT, Bj.1971 ). Die REGAL VOYAGER war zuvor in La Spezia zur Ro-Ro Frachtfähre mit Einrichtungen für 385 Passagiere umgebaut worden. Dazu wurde ein zweites LKW-Deck in den vorhandenen Aufbauten eingerichtet, sodaß nun lediglich noch ein Deck zur Passagierbeförderung dient. Insgesamt sind jetzt 1100 m Aufstellspur für LKW vorhanden.

Geplant war, die REGAL VOYAGER ab 7. Juni und die VOMERO ab 8. Juni von Tanger jeweils alle vier Tage fahren zu lassen. Doch die Ladezeiten wurden von den Behörden in Marokko so in die Länge gezogen, daß die VOMERO erst am 10. Juni ihre erste Abfahrt nach Port Vendres unternehmen konnte. Die erste Ankunft der REGAL VAYAGER in Port Vendres verschob sich bis zum 14. Juni, sodaß jetzt nicht mehr mit einer Rundreisedauer von vier Tagen, sondern sechs Tagen gerechnet wird, wobei fast zwei Tage als Ladezeiten in Tanger verbracht werden ( das Be- und Entladen in Port Vendres geschieht in 5 - 8 Stunden ). Wie lange diese Route betrieben werden soll, ist nicht bekannt.

Frank Heine

#### ANEK :

Mit Lieferung Juni 1996 wurden die beiden japanischen Fähren NEW SUZURAN und NEW YUKARI der Shin-Nippon Car Ferry Co. an ANEK verkauft. Da es zu erwarten ist, daß beide Schiffe erheblich umgebaut werden sollen, ist mit einem Einsatz nicht vor der Sommersaison 1997 zu rechnen. Im Blick auf die äußerst langsamen griechischen Werften, ist eine Indienstellung zu diesem Termin aber äußerst fraglich.

Frank Heine

#### COTUNAV

Nachdem die WISTERIA (ex PRINSES MARIA ESMERALADA-95) am 1. Mai 1995 von Oostende nach Koper in Slowenien auslief, wurde sie zunächst in Triest eingedockt. Seit dem 23.06.95 fährt sie in Charter der tunesischen Staatsreederei Cotunav zwischen Tunis, Neapel und Genua. Das andere Cotunav Charter-Schiff, die RODANTHI (8.273 GT/1974) fährt seit dem 18.06.95 zwischen Tunis, Genua und Marseille, während die Cotunav-eigene HABIB (11.179 GT/1978) nur zwischen Tunis und Marseille eingesetzt wird.

Frank Heine

#### FERIMAROC

Nach langen Anlaufschwierigkeiten hat es die britische Reederei Cenargo endlich geschafft, einen regelmäßigen Fährdienst von Almeria (Spanien) nach Nador (Marokko) aufnehmen zu können. Als Ferrimaroc steht sie hier in direkter Konkurrenz zur staatlichen spanischen Reederei Trasmediterranea, die mit einem Schiff die Verbindung von Almeria nach Melilla bedient.

Bereits 1994 wurde der Fährdienst probeweise eröffnet, doch mit büro-

## Collectio Navalis

Maritime Fachbuchhandlung  
Schiffsminiaturen



Jens W. Gnewuch

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

kratischen Hindernissen wurde immer wieder ein regelmäßiger Dienst verhindert. Schließlich wurde sogar das Fährschiff SCIROCCO ( 1117 BRT, Bj. 1974 als ST. EDMUND für British Rail ) von Kriegsschiffen am Einlaufen in Almeria gehindert, woraufhin Cenargo die SCIROCCO erst einmal anderweitig vercharterte, bis der Europäische Gerichtshof über den Fährdienst entschieden hat. Ende 1994 bekam dann Ferrimarco die endgültige Genehmigung zum Betreiben des Fährdienstes, der dann auch so schnell wie möglich aufgenommen wurde und seitdem 6 x wöchentlich betrieben wird.

Frank Heine



Die SCIROCCO ex KEREN ex ST. EDMUND im Almeria im Juni 1995. Foto: Frank Heine



Die THEOFILUS ex NILS HOLGERSON von TT-Line.  
Foto: Bernd Crause

#### NEL LINES

Nach Strintzis Lines und Dane Sea Lines wird die griechische Reederei Naftiliaki Etaireia Lesvos, kurz NEL Lines, an die Athener Börse gehen und Aktien herausgeben, um so Kapital für moderne und schnelle Neubauten zu erhalten. NEL Lines hat erst Anfang des Jahres die ehemalige deutsche Fähre NILS HOLGERSON (III) erworben und in THEOFILUS umbenannt. Mit 5 Schiffen betreibt die Reederei regelmäßige Liniendienste ab den Häfen Piräus, Rafina, Volos, Thessaloniki und Kavala zu den Inseln Lesbos, Xios, Limnos, Samos und Patmos.

Bernd Crause

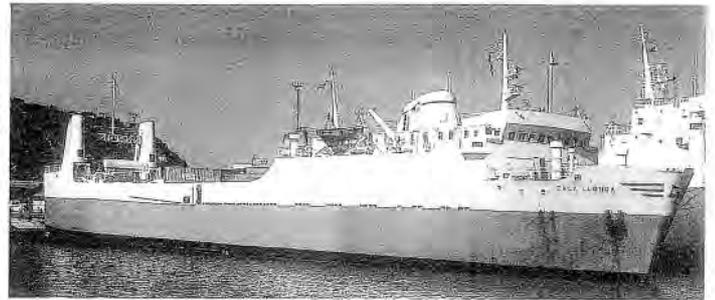


Ein weiterer Japaner in Griechenland, die PREVELI.  
Foto: Bernd Crause

#### RETHYMNIAKI

Die neben ANEK-Lines und Minoan dritte große kretische Fährreederei Rethymniaki hat sich Anfang des Jahres einen mehr internationalen Namen zugelegt: Cretan Ferries. Die Reederei betreibt einen regelmäßigen Liniendienst zwischen Piräus und Rethymon auf Kreta mit täglichen Nachtfahrten ab beiden Häfen. Neben der ARCADI, die bereits mehrere Jahre hier verkehrt, wurde dieses Jahr die in Perama umgebaute und renovierte japanische Fähre FERRY ORANGE 2 als PREVELI neu in Dienst gestellt.

Bernd Crause



Bereits mit übermaltem Schriftzug, die CALA LONGA im Juni 1995 in Barcelona. Foto: Frank Heine

#### NAVIERA MALLORQUINA

Die spanische Reederei Naviera Mallorca, eine 100 %ige Tochtergesellschaft der staatlichen spanischen Reederei Trasmediterranea, hat aufgehört zu existieren. Die Reederei, die mit vier Ro-Ro Frachtern den Verkehr vom spanischen Festland zu und zwischen den Balearen bedient, ist im Frühjahr in die Muttergesellschaft integriert worden. Die Schwesterschiffe CALA LLONGA und CALA MARSAL (1123 BRT/ Bj.71) sowie die größeren Schwestern CALA FUSTAM ex.SOUTH COAST -90 ex.EYRAFOSS -89 ex.MERCANDIAN IMPORTER II (1864/Bj.78) und CALA SALADA ex. CALA TERAM -90 ex.NORTH COAST -89 ex.ALAFOSS -89 ex.DANA ATLAS -80 (1864/Bj.78) fahren bereits, bzw. sollen bis zum Herbst die Trasmediterranea Farben erhalten. Die CALA MARSAL wurde als MONARCH QUEEN an britische Eigner verkauft. Am Einsatzgebiet wird sich nichts ändern.

Frank Heine



Als ISLA DE IBIZA fährt die ehemalige Myrtos jetzt von Denia nach Ibiza. Foto: Frank Heine

#### FERRIES PITURA

Die kürzeste Verbindung vom spanischen Festland zu den Balearen ist die Route von Denia ( zwischen Valencia und Alicante ) nach Ibiza. Zwei Reedereien betrieben den Dienst seit Jahren mit jeweils einem Schiff. Während Flebasa Lines die Aktivitäten erheblich ausgebaut hat und in dieser Saison insgesamt acht Fährschiffe und sieben Tragflächenboote einzusetzen gedenkt ( über Flebasa Lines wird in der nächsten Ausgabe noch berichtet werden ), hat sich Ferries Pitura einfach nur ein größeres Fährschiff zugelegt. Zu Beginn des Jahres wurde das griechische Fährschiff MYRTOS ex. ARGOSTOLI -93 ( 2052 BRT, Bj.1977 ) erworben und fährt seitdem als ISLA DE IBIZA auf der Route nach Ibiza und Mallorca zweimal täglich von Denia aus. Das alte Fährschiff ISLAS PITIUSAS ex. SKUDENES ( 1574 BRT, Bj. 1970 ) wurde nach Gijon verkauft.

Frank Heine



Die PURBECK vor Vlissingen. Foto: Andreas Wörteler

#### NEUES CHARTERSCHIFF FÜR SALLY

Wie bereits in FERRIES 2/95 beschrieben, wurde die PURBECK von Commodore an Sally Ferries verchartert. Leider konnte die PURBECK erst am 19. Juni ihren Frachtdienst von Dartford nach Vlissingen aufnehmen. Ursprünglich war der Einsatz bereits für Mai 1995 geplant, aber der Commodore Neubau ISLAND COMMODORE wurde verspätet abgeliefert. Die PURBECK ersetzt bei Sally die SALLY EUROBRIDGE, die an Norfolk Line verchartert wurde und nun zwischen Scheveningen und Felixstowe eingesetzt wird. Norfolk Line will mit der Charter Verkehr für die beiden in Japan bestellten Neubauten aufbauen. Die neuen Schiffe, 142,40 Meter lang mit einer Kapazität für 120 Trailer, sollen im Sommer 1996 in Fahrt kommen. Norfolk Line setzt zur Zeit die ROSEANNE und die MAERSK FLANDRES zwischen Scheveningen und Felixstowe ein. Die Reederei gehört zur dänischen A.P. Møller Gruppe (MAERSK).

Andreas Wörteler

#### „MUKRAN“ WIRD „PETERSBURG“

Am 28. Juli hat die DSR-Tochter Euroseabridge einen neuen RoRo-Liniendienst von Travemünde nach St.Petersburg eröffnet. Für die ersten Abfahrten kam die Euroseabridge-Frachtfähre GLEICHBERG zum Einsatz. Mit Ende des Umbaus der MUKRAN (die vormals auf der Linie Mukran-Klaipeda eingesetzt gewesen war) in der polnischen Reparatur- und Umbau-Werft Remontowa in Danzig löste dieses Schiff Ende August unter seinem neuen Namen PETERSBURG und im weißen Euroseabridge-Gewand die GLEICHBERG ab.

Während ihres Werftaufenthaltes in Polen wurde die Eisenbahngüterfähre für 14,5 Mio. DM zur kombinierten Fracht-/ Passagierfähre umgebaut. Dabei wurden die ursprünglichen Aufbauten wie bei der „Greifswald“ um 40m verlängert. Die neuen Passagier-Einrichtungen umfassen u.a. Kabinen für insgesamt 140 Passagiere.

Zuerst war der Einsatz der umgebauten Fähre für Juni auf der alten Route Mukran-Klaipeda geplant. Doch das weiterhin rückläufige Verkehrsaufkommen auf der Strecke führte zu der Entscheidung, das Schiff auf einer neuen Linie einzusetzen. Die neue flexible Heckrampe soll bei der PETERSBURG für eine größere Anlegevariabilität führen, so daß das Schiff künftig auch in Fährhäfen außerhalb des derzeitigen Einsatzgebietes eingesetzt werden kann. Die „Petersburg“ führt weiterhin die deutsche Flagge und ist nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd klassifiziert.

Die PETERSBURG wird einmal wöchentlich (Freitagabend) den Skandinavienkai in Travemünde verlassen, um ihre Rundreise quer über die Ostsee zu bewältigen (Ankunft in der ehemaligen Zarenstadt Montagmorgen mit zweitägiger Liegezeit dort). Der neue Dienst von Travemünde nach St.Petersburg steht in direkter Konkurrenz zu der neuerdings durch Auslastungsprobleme belasteten Baltic-Line-Verbindung Kiel-St.Petersburg mit der „Anna Karenina“.

Kai Ortel



Die neue NORSE MERSEY in Liverpool. Foto: Frank Lose

#### NORSE MERSEY - BARI

heißt das neue Schiff von Norse Irish Ferries, daß man für 18 Monate von der italienischen Visentini Gruppe gechartert hat. Mit Heimathafen Bari fährt die NORSE MERSEY mit knallig gelbem Rumpf zwischen Liverpool und Belfast. Das Schiff bietet Platz für 64 Passagiere (LKW-Fahrer) und hat 1.960 m Fracht-Stellfläche.

Frank Lose



Die DANA BALTICA, hier am neuen Anleger in Fredericia, fährt jetzt zwischen Kopenhagen, Malmö und Klaipeda.

Foto: Frank Lose

#### DFDS TRANSPORT CHARTERT ZUSÄTZLICHE TONNAGE

Der dänische Transportkonzern DFDS Transport setzt zusätzliche Tonnage auf seinen Linienverbindungen von Dänemark nach Großbritannien und Lettland ein. Die von DFDS seit vergangem Jahr betriebene, und als DFDS Baltic Line operierende Verbindung zwischen Fredericia und Klaipeda entwickelte sich so gut, daß seit dem 5. August hier die DANA MINERVA statt der bisher verkehrenden DANA BALTICA eingesetzt wird. Diese wiederum eröffnete am 4. August die neue Linie von Kopenhagen über Malmö nach Klaipeda. Die Dänen eröffnen damit bereits ihre zweite regelmäßige Ro/Ro-Frachtverbindung in das Baltikum und binden mit der neuen Linie auch Schweden mit in den für die Zukunft sehr lukrativ erscheinenden Markt, den die baltischen Staaten versprechen ein. Bei den beiden hier eingesetzten Schiffen handelt es sich um zwei ehemals bzw. noch deutsche Schiffe. Die DANA MINERVA wurde erst in diesem Jahr umbenannt und hieß zuvor FICHELBERG -95, NORCLIFF -93, FICHELBERG -92, SPIRIT OF DUBLIN -92, FICHELBERG -91. Die DANA BALTICA wurde 1972 als WESERTAL für die Reederei J.A. Reinecke in Lübeck erbaut, und hieß später MEYER EXPRESS -73, WESERTAL -92, NORCREST -92, VINZIA E -94. Ein weiteres Schwesterschiff der DANA BALTICA setzt DFDS Transport seit dem Mai 95 Auf der Route Cuxhaven - Immingham ein. Die PICASSO ex POKER -95 ex BEAVERDALE -91, ex WUPPERTAL-

87, ex CANAIMA -79 wurde 1977 ebenfalls an J.A. Reinecke & Co in Lübeck unter dem Namen WUPPERTAL geliefert und fuhr unter diesem Namen bis 1978. Außerdem verstärken die Dänen ihre Verbindung zwischen dem westdänischen Esbjerg und Harwich. Seit dem 15. Juni kommt hier die von Finnlines gecharterte, 1982 in Rauma/Finnland gebaute AURORA ex ARCTURUS -91 zum Einsatz, die für zunächst sechs Monate angemietet wurde. Das Schiff, das im norwegischen Zweitregister registriert ist, trägt den Heimathafen Tönsberg. Vor gut einem halben Jahr schloß die dänische Reederei ausserdem einen Kaufvertrag mit der staatlichen italienischen Reederei Tirrenia, die den Kauf der erst 1994 erbauten 14398 GRT großen LAZIO beinhaltet. Doch der Erwerb dieses großen und modernen Ro/Ro-Frachtfährschiffes entpuppte sich als schwerer als erwartet. Zunächst verschoben die Italiener mehrmals den Liefertermin des Schiffes und begründeten dies mit bürokratischen Hindernissen. Schließlich wurde der dänischen Reederei die LAZIO zur Charterung angeboten. Diese lehnte dies jedoch ab. Bei Redaktionsschluß hat DFDS in Italien ein 13.500 tdw großes und 20 Knoten schnelles Frachtfährschiff bestellt.

Dirk Jankowsky



Das zweite ehemalige Reinecke Schiff, die PICASSO fährt für DFDS in der Nordsee. Foto: Jens Grabbe

#### POSEIDON STELLT TRANSEUROPA IN DIENST

Am Morgen des 4. Juni 1995 lief erstmals das neue, in Danzig gebaute Flaggschiff der Poseidon Reederei, die 183 m lange und 28,7 m breite TRANSEUROPA, den Lübecker Hafen an. Somit wurde die dritte von vier zu bauenden Einheiten in den Finn carriers-Poseidon Dienst, auf der Linie Lübeck - Helsinki eingebracht. Die unter finnischer Flagge



laufenden Schwesterschiffe FINNHANSA und FINNPARTNER wurden bereits im August 1994 bzw. im Februar 1995 ebenfalls auf dieser Route in Dienst gestellt. Ende des Jahres soll die im Moment noch im Bau befindliche FINNTRADER das Quartett vervollständigen. Bei der Ausstattung des neuen Schiffes wurde von der Reederei größter Wert auf Behaglichkeit und Komfort für Passagiere und Besatzung gelegt. Geschmackvolle Teppichböden, Messinglampen und edles Teakholz in den Gesellschaftsräumen und den Kabinen lassen den Passagier nicht daran denken, das er sich eigentlich auf einem Frachtschiff befindet. Zur Entspannung stehen Passagieren und der Besatzung u.a. Schwimmbad, Whirl-Pool sowie mehrere Saunen zur Verfügung.

Dirk Jankowsky



Am 13.05.95 lief die BANG CHUI DAO bei van der Giessen de Noord in Krimpen bei Rotterdam vom Stapel. Die Ablieferung erfolgte an die Dalian Marine Transport/China im September. Foto: Frank Heine



Die MANUEL AZANA während der Ausrüstung in Hvela. Das Schiff soll nach Fertigstellung zwischen Algeciras und Ceuta eingesetzt werden.

Foto: Frank Heine

Das dritte Schiff der FINNHANSA-Klasse, die TRANSEUROPA.

Foto: Jan Möller

# KREUZFAHRTSCHIFFE - KURZ BELICHTET



Die SOUTHERN CROSS in Travemünde. Foto: Jürgen Saupe

## Airtours

Der zweitgrößte britische Reiseveranstalter Airtours ist Anfang diesen Jahres in das Kreuzfahrtgeschäft eingestiegen. Dafür wurden im Mai 1994 die SOUTHWARD ( 16710 BRT, Bj.1971 ) von Klosters Rederi A/S, Oslo, sowie im Oktober die NORDIC PRINCE ( 23.149 BRT, Bj.1971) von Royal Caribbean Cruise Line, jeweils mit Lieferung Anfang 1995, erworben.

Royal Caribbean Cruise Line hat zum ersten Mal eines ihrer Schiffe verkauft, wobei zuvor vertraglich vereinbart wurde, daß die "Observation Lounge", die im Schornstein integrierte Aussichtsbar, die als besonderes Merkmal der Reederei gilt, entfernt wird. Diese Arbeiten wurden noch vor der Ablieferung in Boston ( USA ) durchgeführt, nach denen das Schiff zu weiteren Modernisierungsmaßnahmen nach Palermo lief. Die NORDIC PRINCE machte als CAROUSEL am 13. Mai 1995 ihre erste Reise für den neuen Eigentümer Airtours. Eingesetzt wird sie für einwöchige Kreuzfahrten von Palma de Mallorca ins westliche Mittelmeer.

Die SOUTHWARD wurde nach der Ablieferung mit 27 zusätzlichen Kabinen ausgerüstet, sodaß nun Kabinenplätze für 750 Personen vorhanden sind. Als SEAWING unternimmt das Schiff, wie auch die CAROUSEL Kreuzfahrten von Mallorca aus. Kloster Cruise Line wird für zwei Jahre für das Management an Bord der SEAWING und die Besatzung weiter verantwortlich bleiben, bis Airtours das gesamte Management selbstständig übernehmen kann.

Frank Heine



Ohne Panorama-Lounge ein komplett neues Schiff, die CAROUSEL. Foto: Frank Heine

## Star Lauro

Nach dem Untergang der ACHILLE LAURO im Dezember 1994 erwarb die italienische Reederei Star Lauro das bereits seit Mitte 1994 zum Verkauf ausgeschriebene Kreuzfahrtschiff ENRICO COSTA ( 16729 BRT, Bj.1951 ). Umbenannt in SYMPHONY übernahm das Schiff, kurzfristig in Star Lauro Farben umgemalt, so schnell wie möglich die Weiterführung der unterbrochenen Südafrikakreuzfahrten. Anfang April kehrte die SYMPHONY zu Umbauten nach Genua zurück um schließlich von dort aus im Mai das Kreuzfahrtprogramm wieder aufzunehmen. Die siebentägigen Kreuzfahrten starten und enden in Genua.

Als zweites neues Schiff charterte Star Lauro im Januar 1995 von der

Muttergesellschaft Mediterranean Shipping Company das Kreuzfahrtschiff RHAPSODY. Hierbei handelt es sich um die ehemalige CUNARD PRINCESS ( 16852 BRT, Bj.1976 ), die im Januar von Cunard an die Containerschiffsreederei verkauft wurde. Nach einer Überholungspause nahm die RHAPSODY die Kreuzfahrten im Mittelmeer auf.

Das dritte Schiff von Star Lauro ist die bereits seit 1990, ebenfalls von der Muttergesellschaft Mediterranean Shipping Company, gecharterte MONTEREY ( 14799 BRT, Bj.1952 ).

Frank Heine



Die ehemalige ENRICO COSTA fährt nun als SYMPHONY für Star Lauro. Foto: Frank Heine

## OLYMPIC

Innerhalb von zwei Jahren ist nunmehr das zweite Schiff mit Namen OLYMPIC im Dienst für die griechische Reederei Epirotiki Cruises.

Im Frühjahr 1994 wurde die, seit mehr als vier Jahren im Umbau zum Kreuzfahrtschiff befindliche OCEAN MAJESTY ( 10417 BRT ) von Chios Breeze für zunächst ein Jahr als OLYMPIC gechartert. Es handelt sich hierbei um das ehemalige Trasmediterranea-Fährschiff JUAN MARCH ( Bj.1966 ), das nach dem Verkauf zunächst als SOL CHRISTIANA und dann als KYPROS STAR für mehrere Reedereien im östlichen Mittelmeer im Dienst war. Bereits Ende 1994 wurde die OLYMPIC wieder an Chios Breeze zurückgegeben, erhielt daraufhin ihren alten Namen OCEAN MAJESTY zurück und ging in Charter an SOC Reisen für Kreuzfahrten von Indonesien und anschließend wieder im Mittelmeer. Anfang Juni 1995 ging sie erneut in Charter für Epirotiki, diesmal als HOMERIC. Doch auch diesen Namen hat sie nicht lange behalten. Gerüchten zufolge soll sie bereits wieder umbenannt worden sein und ab April 1996 in eine Dreijahrescharter für Sun Lines gehen. Diese griechische Reederei soll das Schiff dann angeblich an Hapag-Lloyd Tours weiterverchartern. Ursprünglich war geplant, die MARDI GRAS, die im September 1993 von Carnival Cruise Line an Epirotiki übertragen wurde, für Kreuzfahrten im Mittelmeer als OLYMPIC einzusetzen. Das Schiff blieb jedoch als STAR OF TEXAS vorerst weiter in der Karibik, soll aber noch in diesem Jahr als HOMERIC für Epirotiki ins Mittelmeer gehen. Nach der Rückgabe der ersten OLYMPIC übernahm Epirotiki, die im Mai 1994 ebenfalls von Carnival Cruise Line übertragene FIESTA MARINA ex. CARNIVALE ( 31482 BRT, Bj. 1956, als EMPRESS OF BRITAIN ), als zweite OLYMPIC. Gerüchten zufolge will Epirotiki mit dem griechischen Reederei Sun Line einen Pool bilden. Infos folgen!

Frank Heine

Ein ehemaliges Carnival Cruise Line Schiff, die OLYMPIC.

Foto: Jürgen Saupe



# FLOTTENVERÄNDERUNGEN

Zusammengestellt von Dirk Jankowsky und Frank Lose

Name	von		an	Neuer Name	Bemerkung
<b>FÄHREN</b>					
ABOUD	Al Zaher Maritime	N	Red Sea Nav.	AL-ABOUD	
AL NASR I	Safir Maritime	V	Safir Maritime	PHOENICIAN SEA	
AMBASSADOR II	EPA Shipping	C	Comanav		
BALANGA QUEEN	Belle Mead Shipping	V	Discover Sun	DISCOVERY SUN	
BALANGA SISTER	Trasmediterranea	N		J.J. SISTER	Charterende
BEAUPORT	Marne Invest	C	Cotunav		
CARI BRIDGE	Rederiet Katrine	N		KATRINE	
CEFALONIAN SKY	Ionian Sky Marit.	V	Lucinda Mar.	LUCINDA	
CITTADELLA	Karistu Ferries	N		CITTA	
DALSFJORD	Flykesbaatane	V	Di Barago	TESEO	
EOLOS	Fragline	N		AGIOS VASILOS	
ERGINA	Ventouris Sea Lines	N		METHODIA II	
EUROPEAN SPIRIT	Nausimar	V	Gulf Cruise	AL MADINA	
EXPRESS EVOIKOS	Kyklades Island	V	Ventouris	METHODIA	
FAITH POWER	Power Sea	V		FAIRY PRINCESS	Versteigert
FARAH I	El Salam	N		EL SALAM 93	
FIBI	State Sri Lanka	V		GULF QUEEN	Versteigert
FREEDOM I	Liano Shipping	V	Raneem Shipping	KATARINA	
FREJA SCARLETT	VR Shipping	V	Iselena de Navegation	MIGUEL HERANDEZ	
GRECIA EXPRESS	Ventouris	V	Abbruch		
ILE DE CARABANE II	Lias Holding		Totalverlust		
ISLE OF INNISFREE	Irish Ferries	V	Lion Ferry	LION KING	
J.J. SISTER	Trasmediterranea	V	Topas Maritime Lines		
KATARINA	Raneem	N		AL AMIRA	
KALMYKIYA	Caspian Shipping	N		MERCURI 3	
KYDON	ANEK	N		TALOS	
MACMOSA	Shun Tak Enterprises	V	Hellenic Medit. Lines	NEPTUNIA	
NORDFRIESLAND	Wyker Dampfschiff	V	Raja Ferries Thailand	RAJA 1	
PHOENICIAN SEA	Phoenician Maritime	N		CARLA	
REGAL VOYAGER	Int. Shipping Partner	C	Comarit		
ROANA	R Linea	V	Abbruch		
SEA WAVE	Pothilos	V	Türkei	KARDEN	
SIER	Wagenborg	N		ROTTUM	
SUNRISE II	Per Fagerlid Olsen	V	K.S. Karnival	MIDTHORLAND	
SUPERFLEX ECHO	Difko	N		DIFKO FYN	
SUPERFL. FOXTROT	VR Shipping	V	Hellenic Tug Boat	PANTOKRATOR	
VLIELAND	Tersch. Stoomboot	V	Azam Marine	SERENGETI	
WISTERIA	Dexterson	C	Cotunav		
VISCOUNTESS M	Marlines	N		CHARM M	
<b>RO/RO</b>					
AHTELA	Hollmig	C	Finn carriers		
ANN-MARI	Rederi AB Lillgaard	C	Finn carriers		
AURORA	Hafslund	C	DFDS		
BEERBERG	DSR/Euroseabridge	C	E.H. Harms		
BELARD	Isle of Man	C	Pandoro		
DANA CORONA	Goliath Shipping	V	Euroseabridge		
CALAPOGGIO	Hamburg Süd	N		ROSA TUCANO	
CALLISTO	Callistoship	V	Scheepvaartma.	OSTARA	
EXONBURY	Nordic Maritime	V	Und RoRo	UND HAYRI EKINCI	
FAST EGYPT	Fast Trader	V	Ragione Socia.	SEA ROAD	
FEEDERMAN	Harms	V		AL AHMED	
FRECCIA BLU	Grandi Traghetto	C	Corsica Ferries		
MAGNITOGORSK	Baltic Shippoing	C	Wilhelmsen		
SPIRIT OF BOULGNE	Marine Atlantic	C	Stena Sealink	MARINE EVANGELINE	
POKER	Sea Container Italia	C	DFDS	PICASSO	
ROSA DAN	Lauritzen	V	Pan Aurora	TJOET NYA DHIEN	
SERGEJ KIROV	Baltic Shipping	C	Cobelfret		
VILLARS	Keller Shipping	C	TT-Line		Juli-August

V = Verkauf; N = Umbenennung; C = Charter



Die P*AGLIA ORBA* in Marseille im Juni 1995.

Foto: Frank Heine

Die *ISLAND COMMODORE* fährt seit dem 19. Juni 1995 zwischen Portsmouth und den Kanal-Inseln.

Foto: Frank Lose





Die MEDITERRANEAN STAR einlaufend Ancona. Foto: Sammlung Steffen Weirauch  
Die LION KING vor Grenaa. Foto: Andreas Wörteler

