

# FERRIES

DM 9,00

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

3/96

5. Jahrgang September 1996

## DAS FÄHRSCHIFFFAHRTSMAGAZIN

Die Zeitschrift des Deutschen Fährschiffahrtsvereins e.V.



## Sommerhighlights '96

Außerdem in diesem Heft:

- 30 Jahre FENNIA
- Veränderungen bei der DSB
- New Zealand Railways - Teil 2
- Papenburger in Mexico



In Cotunav-Farben ist die PRINCE OF SCANDINAVIA in diesem Sommer im Einsatz zwischen Genua und Tunis.

Foto: Frank Heine

Nach erheblichen Umbauten im Bugbereich fährt die ehemaligen STENA JUTLANDICA (II) seit 14. August 1996 als STENA EMPEREUR im Dover-Calais Dienst. Foto: Andreas Wörteler



## **INHALT**

Sommerhighlights '96 .....	4
Aufbruch zu neuen Ufern .....	12
Drei „Schwestern“ für Mexiko .....	14
New Zealand Railways (2.Teil) .....	16
Herzlichen Glückwunsch FENNIA ! .....	22
Scandlines contra Mercandia .....	27
I:1250 .....	28
Horten - Moss unter neuer Regie .....	30
FERRIES Aktuell .....	31
Kreuzfahrtschiffe - Kurz belichtet .....	36
DFV Intern .....	37
FERRIES Aktuell - Kurswechsel .....	38

## **FERRIES - Das Fährschiffahrtsmagazin**

wird dreimonatlich vom Verlag Deutsche Fährschiffahrtspublikationen Frank Heine herausgegeben

Mitgliederzeitschrift des Deutschen Fährschiffahrtsvereins e. V.

Layout:	Frank Lose
Satz:	Frank Lose, Frank Heine, Carsten Watsack
Fotobearbeitung:	Satz-Studio Frank Göhlert Langenfelde 14, 23611 Bad Schwartau
Druck + Herstellung:	Druckerei Jürgen Tresnak Druck- u. Verlags GmbH Reepschlägerstr. 2, 23556 Lübeck
Vertrieb:	Dirk Jankowsky Dorfstr. 2, 23617 Stockelsdorf Tel. : (0451) 4946314
Anzeigenverwaltung:	Marko Stampfhl Bertramsweg 37 40880 Ratingen Tel. : (02102) 470190
Redaktionsleiter:	Frank Lose
Redaktionsanschrift:	Frank Lose Erich-Martens-Str. 49 32257 Bünde Tel./Fax 05223/188641
Redaktion:	Bernd Crause, Frank Heine, Dirk Jankowsky, Frank Lose, Mike Louagie, Marko Stampfhl, Jürgen Stein, Carsten Watsack, Andreas Wörteler

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigungen - auch auszugsweise - ist strengstens untersagt. Alle Beiträge, Fotos und Zeichnungen sind urheberrechtlich geschützt. Die Verantwortung eines jeden Beitrags liegt beim jeweiligen Verfasser. Dies bezieht auch Fotos und Zeichnungen mit ein. Sämtliche Angaben ohne Gewähr. Für die Rücksendung von unverlangt eingesandten Artikeln und Fotos muß Rückporto beigelegt werden, sofern diese zurückgeschickt werden sollen.

Liebe Leserinnen und Leser,

### *Sommernachlese...*

Langsam aber sicher geht der Sommer, der Herbst klopft an die Tür und die Tage werden kürzer. Die Redaktionsmitglieder waren kreuz und quer an den Küsten Europas unterwegs, um "fast" flächendeckend alle Änderungen in der Fährschiffahrt im Bild festzuhalten. Bei der letzten Redaktionssitzung lagen Berge von Fotos auf dem Tisch und wir mußten eine Auswahl treffen. Nach den üblichen Kontroversen über die Motive auf den Umschlagseiten hoffen wir in FERRIES die richtige Auswahl für Sie getroffen zu haben.

Immer wieder kommt auch Kritik über die Themenwahl in FERRIES auf. In einem Leserbrief stand sogar, daß die Redaktion im "Zeitalter der TWICKENHAM FERRY" leben würde und zuwenig über neue Trends und Entwicklungen berichten würde. Hierzu möchte ich einmal Stellung beziehen: FERRIES deckt ein sehr breites Interessengebiet ab, und da ist es gar nicht so einfach, einen Mittelweg zwischen Historie und aktuellen Ereignissen zu finden. Es wäre auch nicht sehr ergiebig, nur über aktuelle Themen oder Schnellfähren zu berichten oder aber nur irgendwelche Reedereimitteilungen abzuschreiben!

Bis Anfang der 90iger haben konventionelle Fährschiffe das Bild auf den Weltmeeren geprägt und über die Entwicklung von Fährschiffen und deren Reedereien gibt es noch viel zu schreiben. Außerdem haben moderne Fährschiffe ihren Ursprung auch, z. B. in der TWICKENHAM FERRY!

Die Redaktion hofft, auch in diesem Heft wieder die "goldene Mitte" getroffen zu haben und wünscht Ihnen viel Spaß beim Lesen.

*Ihr Andreas Wörteler*

**Das Titelbild zeigt die neue LION KING, die seit dem 6. Mai 1996 für Lion Ferry zwischen Halmstad und Grenaa fährt. Foto: Frank Lose**

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

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 2/95.

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

*Gegründet 1992 als IG Fährschiffahrt*  
Mitgliedsbeitrag 1996: 50,- DM incl. Porto  
für ausländische Mitglieder DM 62,- incl. Porto

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

# SOMMERHIGHLIGHTS '96

von Frank Heine und Frank Lose

*Wie bereits in der letzten FERRIES - Ausgabe angekündigt, haben wir hier die schönsten und interessantesten Fotos aus der Fährschiffsszene im Sommer 1996 zusammengetragen, mit einigen Informationen angereichert und präsentieren Ihnen hiermit eine wohl einzigartige Auswahl der aktuellsten Bilddokumente, die zur Zeit existieren dürften. Das Hauptaugenmerk haben wir bei den Fotos aus dem Mittelmeerraum auf ehemals nordeuropäische Fährschiffe gerichtet. Wir planen, die Sommerhighlights in Zukunft in jeder September-Ausgabe fortzuführen.*

### MOLS LINIEN

Nachdem, wie bereits in FERRIES 2/96 berichtet, die neue MAREN MOLS ihre Jungfernfahrt am 1. Mai 1996 zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft durchführte, folgte am 28. Juni 1996 mit der METTE MOLS das zweite Schiff. Sie wurde am 28. Juni 1996 von Ørskovs Staalskibsværft A/S in Frederikshavn abgeliefert. Die durch sie ersetzte METTE MO wurde in Grenaa aufgelegt und steht zum Verkauf. Die MAREN MO ex MAREN MOLS wurde nach einer Dockung in Fredericia von Naviera Armas verkauft und in VOLCAN DE TAMASITE umbenannt. Neues Einsatzgebiet sind die Kanarischen Inseln.

Der erste Katamaran wurde am 7. Juli 1996 unter dem Namen MAI MOLS in Dienst gestellt. Dieses Schiff lief am 25. März 1996 bei der Romdrup Werft (Danyard) in Aalborg vom Stapel und wurde am 26. Juni 1996 abgeliefert. Das 76,12 m lange und 23,4 m breite Schiffe kann 120 PKW und 450 Passagiere befördern. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 45 Knoten. Die Überfahrtszeit zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft beträgt 45 Minuten. (konventionelle Fährn 100 Minuten). Das Schwesterschiff MIE MOLS soll Ende Oktober in Dienst kommen.



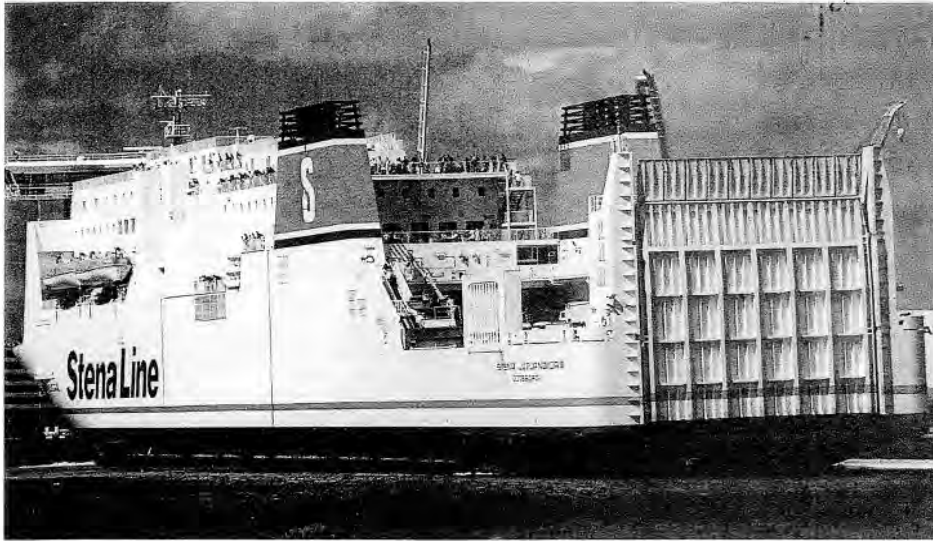
Die MAI MOLS ist mit einer Geschwindigkeit von 45 Knoten wohl der schnellste Katamaran in Nordeuropa. Foto: Dirk Jankowsky



Die STENA PEGASUS im August 1996 in Dieppe. Foto: Andreas Wörteler

### STENA PEGASUS

Am 2. Juli 1996 nahm mit der STENA PEGASUS eine weitere High-Speedfähre ihren Dienst bei Stena auf. Das von Fincantieri in Riva Trigoso gebaute Monohull ersetzte auf der Newhaven-Dieppe Strecke die STENA LYNX; Ursprünglich geplant war das 95 m lange und 36 Knoten schnelle Schiff für einen Italien - Griechenland Dienst als PEGASUS ONE. Der Besitzer des Schiffes, Ocean Bridge Investments, entschloß sich aber dann, das Schiff zu verchartern. Für zunächst ein Jahr wurde das ursprünglich für den neuen Stena Dienst zwischen Hirtshals und Kristiansand geplante Schiff gechartert. Man erhielt jedoch für Hirtshals keine Anlaufgenehmigung. Die STENA LYNX ersetzte zunächst die STENA EXPLORER für einige Nachtabfahrten im Holyhead - Dun Laoghaire Dienst, da an dem HSS kleinere Reparaturen vorgenommen werden mußten. Anschließend wechselte sie auf den Dover-Calais Dienst.



Am 11. Juni 1996 wurde die STENA JUTLANDICA mit dem Zusatz III abgeliefert. Ihre Jungfernfahrt zwischen Göteborg und Frederikshavn machte sie am 25. Juni 1996. Ende August verschwand der Zusatz "III" und das Schiff heißt jetzt STENA JUTLANDICA.  
Foto: Frank Lose

### LION FERRY

Die LION KING ( 19.763 GT / Bj.1986) ex ISLE OF INNISFREE-95 ex STENA NAUTICA-92 ex NIELS KLIM-91 wurde am 30. April 1996 in LION KING II umbenannt, um den Namen für das neue Lion Ferry Schiff LION KING (16.630 GT / Bj. 1979) ex STENA NORDICA-96 ex TURELLA-88 frei zu machen. Dieses Schiff machte ihre erste Abfahrt zwischen Halmstad und Grenaa am 6. Mai 1996. Die LION KING II wurde daraufhin in Landskrona in STENA NAUTICA umbenannt und in komplett weißem Anstrich in Hamilton/Bermuda registriert. Mitte Juni 1996 wurde sie für den Sommer an Cia. Trasmediterranea verchartert und zwischen Algeciras (Spanien) und Tanger (Marokko) eingesetzt.

Die STENA NAUTICA liegt im Juni 1996 in Landskrona in der Werft.  
Foto: Frank Lose



Die LION KING II im Mai 1996 in Halmstad. Foto: Rickard Sahlsten



In der Zeit vom 15. April bis 22. September 1996 setzt Larvik das Charterschiff ALBAYZIN zwischen Skagen und Larvik ein. Hier im Juni 1996 in Skagen.  
Foto: Dirk Jankowsky





Ebenfalls in Sommer -charter in der Ostsee ist die PATRICIA OLIVIA, die vom 15. April bis 15. September für N&T Gotlandslinjen zwischen Nynäshamn und Visby fuhr.

Foto: Dirk Jankowsky

### STENA LYNX III

Nachdem der Dover-Calais Katamaran Dienst am 9. Mai 1996 plötzlich eingestellt wurde (die STENA LYNX II wechselte auf den Göteborg - Frederikshavn Dienst) wurde dieser am 4. Juli 1996 mit dem Neubau STENA LYNX III wieder aufgenommen. Das 40 Knoten schnelle, bei Incat in Australien gebaute Schiff bietet Platz für 600 Passagiere und 153 PKW. Die Überfahrtszeit Calais - Dover beträgt 45 Minuten.



Die STENA LYNX III ist eine vergrößerte Version der STENA LYNX II.

Foto: Andreas Wörteler

### SEAFRANCE MONET

heißt das neue Schiff von SeaFrance (6.737 GT/ Bj. 1974) ex STENA LONDONER-96 ex VERSAILLES-92 ex STENA NAUTICA-87 ex STENA NORDICA-84 ex STENA DANICA-81. Eingesetzt wurde sie erstmals am 3. Juli 1996 zwischen Calais und Dover. Die frühere STENA LONDONER beendete, wie in FERRIES 2/96 berichtet, am 10.04.96 ihre Stena Charter und wurde an ihre Eigentümer zurückgegeben. Ersetzt hat sie bei SeaFrance die SEAFRANCE NORDPAS-DE-CALAIS, die am 3. Juli 1996 in Dunkerque aufgelegt wurde. Bisher noch nicht bestätigten Gerüchten zufolge soll sie an die DSB verkauft worden sein.



Die SEAFRANCE MONET fährt als dritte Passagierfähre für den Newcomer SEAFRANCE. Foto: Frank Heine

Seit dem 8. Juni 1996 fährt der neue Katamaran SOLIDOR 3 zwischen St. Malo und den Kanalinseln Jersey und Guernsey. Das 60 Meter lange Schiff bietet Platz für 450 Passagiere und 52 PKW. Die Geschwindigkeit des in Norwegen bei Kvaerner Fjellstrand gebauten Schiffes beträgt 32 Knoten.

Foto: Frank Heine





Für die in Deutschland ansässige Reederei Stern Lines fährt in diesem Jahr die AULONA zwischen Bari und Cesme. Foto: Frank Heine

### Stern Lines

Die in Deutschland ansässige Reederei Stern ist auch in diesem Jahr wieder im Fährverkehr zwischen Italien und der Türkei aktiv.

Nachdem letztes Jahr mit der SAFARI auch nur ein Schiff gechartert werden konnte (die BRINDISI ging an Vergina Ferries, nicht an Stern) ist in diesem Jahr seit 15. Juni das Fährschiff AULONA für Stern Lines in Fahrt.

Die AULONA ex. CALYPSO II -96 ex. LUCINDA -96 ex. CEFALONIAN SKY -94 ex. CALYPSO -89 ex. WAWEL -88 ex. GUSTAV VASA -73, 3801 BRT, Bj. 1965, fährt voraussichtlich bis Ende September jeweils Mittwoch und Samstag von Bari nach Cesme, sowie Montag und Freitag von dort zurück. Auf beiden Strecken wird auch der Kanal von Korinth passiert.

### Rainbow Lines

Im Dezember 1995 erwarb die aus der Premlines hervorgegangene griechische Reederei Rainbow Lines das Fährschiff NOUR I ex. TRANSCONTAINER I -91, (2289 GT, Bj. 1969), der jordanischen Reederei Petra Navigation & International Trading Co. Ltd..

Die NOUR I verkehrte seit mehreren Jahren für die ebenfalls jordanische Reederei Arab Bridge zwischen den Häfen Aquaba in Jordanien und Nuweiba in Ägypten.

Das für 1000 Tagespassagiere zugelassene Schiff ging zur Überholung nach Perama in die Werft und wurde anschließend als NIOBE I zwischen Otranto (Süditalien) und Durres (Albanien), teilweise auch nach Igoumenitsa (Griechenland) eingesetzt.

Im März diesen Jahres wurde mit der JIMY ex. HANH PHUC -91 ex. FENNO EXPRESS -89 ex. PRINSESSAN DESIREE -70, 1722 GT, Bj. 1965, von Rainbow Lines ein weiteres Fährschiff der Petra Navigation erworben.

Als ARTEMIS I ging auch dieses Schiff nach der Werftinstandsetzung für Rainbow Lines in den Dienst zwischen Otranto und Durres, wo sie die NIOBE I ersetzen mußte, die durch ein Feuer an Bord beschädigt wurde und erneut nach Perama in die Werft ging. Ursprünglich sollte die ARTEMIS I einen neuen wöchentlichen Fährdienst von Otranto über Igoumenitsa nach Cesme einrichten, jedoch mußten die beiden geplanten Abfahrten im Juni wegen des Ausfalls der NIOBE I gestrichen werden.



Auf der kürzesten Route zwischen Italien und der Türkei fährt das ehemalige Sessan-linjen Schiff PRINSESSAN DESIREE. Als ARTEMIS I liegt sie hier im Juni 1996 in der Werft in Keratsini. Foto: Jan Vinther Christensen



Die NIOBE I ex TRANSCONTAINER I einlaufend Otranto im Juli 1996. Foto: Frank Heine

Nachdem die NIOBE I wieder den Fährdienst Otranto - Durres übernommen hatte, wechselte die ARTEMIS I auf die Route Otranto-Corfu-Igoumenitsa und konnte am 6. Juli die erste Fahrt nach Cesme antreten, von wo aus sie am 10. Juli über Igoumenitsa zurückkehrte. Das Schiff war bereits bei der ersten

Reise für die Reederei ausreichend belegt. So fand dann auch am darauffolgenden Samstag die nächste Abfahrt nach Cesme statt, allerdings kam die ARTEMIS I diesmal nicht weit, denn am Morgen des 14. Juli lief sie in der Nähe von Corfu auf Grund. Glücklicherweise blieb das Schiff schwimmfähig und die

140 an Bord befindlichen Passagiere konnten unverletzt an Land. Die ARTEMIS I wurde, nachdem sie von vier Schleppern befreit wurde, nach Perama in die Werft geschleppt und dort repariert. Bis Mitte August wurden alle Fahrten von Otranto nach Cesme abgesagt.



Nicht immer entspricht der Standard eines "neuen" Fährschiffes im Mittelmeer dem der Neubauten aus Nordeuropa. Die SEA SYMPHONY dürfte eines dieser Schiffe sein.

Foto: Frank Heine

### Poseidon Lines

Mit der umgebauten Frachtfähre SEA SYMPHONY ex. SEA SONATA -96 ex. RO-RO ELEFSIS -95 ex. BUONA SPERANZA -94 (2651 GT, Bj. 1976) führt Poseidon Lines ihren bereits seit 1990 betriebenen Fährdienst von Bari nach Igoumenitsa in diesem Jahr fort. Das nunmehr unter Panama Flagge fahrende Schiff ist nach dem Umbau im letzten Jahr für 250 Passagiere zugelassen und mit einigen Kabinen, sowie mit einer Bar und einem Selbstbedienungsrestaurant ausgerüstet worden. Auf dem Oberdeck ist Platz für 60 Wohnmobile, in denen "Camping an Bord" möglich ist. Die vier wöchentlichen Rundreisen der SEA SYMPHONY sollen das ganze Jahr über fortgesetzt werden.



Nach mehreren Jahren Aufliegezeit kehrte die MEDITERRANEAN SKY am 31. Juli 1996 in den aktiven Dienst zurück.

Foto: Frank Heine

### MEDITERRANEAN SKY und MEDITERRANEAN SEA

Nach langer Aufliegezeit sowie teilweise Einsatz als Wohnschiff ist das Fährschiff MEDITERRANEAN SKY ex. CITY OF YORK -71 (16533 GT, Bj. 1953) wieder in der Adria im Dienst.

Für Golden Cruisers S.A. sollte der Adria-Veteran ab 20. Juli einen neuen Fährdienst von Bari nach Patras eröffnen, doch ließ

sich der Termin aufgrund von Maschinenstörungen nicht halten. Am 30. Juli lief sie zum ersten Mal Bari an und verlegte einen Tag später nach Brindisi. Von dort startete sie am selben Abend nach Patras um ihren Dienst aufzunehmen. Es ist auch geplant, den Fährdienst eventuell bis Cesme zu betreiben, wobei die MEDITERRANEAN SKY wegen ihrer Größe den Kanal von Korinth natürlich

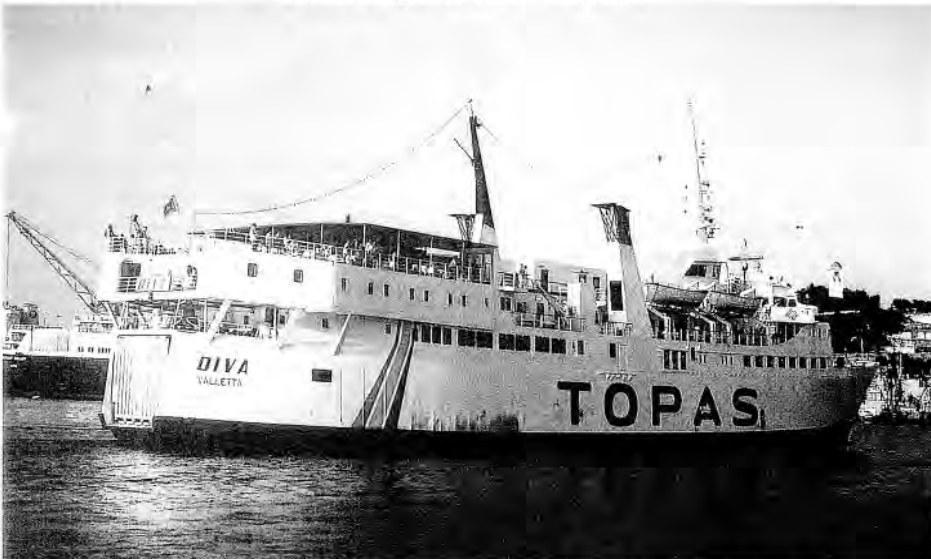
nicht benutzen kann.

Das Schwesterschiff MEDITERRANEAN SEA ex. CITY OF EXETER -71 (13692 GT, Bj. 1953) liegt indessen als TUTKU in der Werft in Chalkis (Griechenland) fest. Der für letztes Jahr angekündigte Fährdienst für Istanbul Sea Lines konnte aufgrund von Zahlungsschwierigkeiten der Reederei nicht aufgenommen werden.





Die MAR-JULIA wurde ursprünglich als VIKING II für Thoresen Car Ferries im Ärmelkanal eingesetzt. Foto: Frank Heine



Die Umbauten im Heckbereich bekam die DIVA bereits 1976 in Oskarshamn, als sie noch unter dem Namen THJELVAR für Gotlandsbolaget fuhr. Foto: Frank Heine



Im Gegensatz zur DIVA wurden bei der EPHEBUS die Umbauten erst im Frühjahr 1996 vorgenommen. Foto: Frank Heine

## P & L Ferries

Am 10. April 1996 eröffnete die griechische Reederei P & L Ferries Shipping Co. S.A. mit Sitz in Piräus einen neuen Fährdienst von Griechenland nach Italien. Zum Einsatz auf der Linie Igoumenitsa - Brindisi kam das Fährschiff MAR-JULIA ex. JULIA -96 ex. PEARL WILLIAM -96 ex. WILLIAM -92 ex. EARL WILLIAM -92 ex. CARFERRY VIKING II -77 ex. VIKING II -64, das von der ebenfalls griechischen Reederei Adonis Shipping gechartert wurde.

Auf wöchentlich sechs Rundreisen, die in den Monaten Juni bis September auf sieben erhöht werden, sollen zu günstigen Tarifen Passagiere mit oder ohne PKW, sowie auch LKW und Busse befördert werden.

## Topas Maritime Lines

Nachdem die türkische Reederei Topas Maritime Lines die letzten zwei Jahre nur mit einem Charterschiff zwischen Italien und der Türkei fuhr (siehe FERRIES 2/95, Seite 14) und das Fährschiff QUEEN VERGINA an die Eigentümer Vergina Lines zurückgegeben werden mußte, wurden für diesen Sommer wieder zwei Schiffe gechartert.

Das eine ist das unlängst von Hellenic Mediterranean Lines an Illyria Line verkaufte Fährschiff EPHEBUS ex. LYDIA -96 ex. OLYMPIA -86 ex. KONINGIN FABIOLA -85 (3057 GT, Bj. 1962). Die EPHEBUS kam Anfang Juni auf der Route Bari - Cesme in Dienst. Geplant war, bis Ende September zwei wöchentliche Rundreisen durchzuführen.

Allerdings wurde die EPHEBUS am 31. Juli wegen unbezahlter Rechnungen in Bari an die Kette gelegt. Topas kündigte daraufhin an, aus der Charter auszusteigen.

Als zweites Schiff für Topas Maritime Lines kam in diesem Sommer die DIVA ex. ARRAFIQ -93 ex. THJELVAR -87 ex. GOTLAND -73 in Fahrt. Die DIVA (4405 GT, Bj. 1964) verbindet einmal wöchentlich Ancona mit Cesme.



Die aufgelegte Ventouris-Flotte in Piräus. v.l. AGIOS NEKTARIOS, METHODIA II, APOLLO EXPRESS 2, PANAGIA TINOU 2, APOLLO EXPRESS 1 und GEORGIOS EXPRESS. Foto: Jürgen Saupe

### Ventouris Sea Lines

Alle fünf Schiffe der Reederei sind seit dem Beginn des Konkursverfahrens im letzten Jahr aufgelegt. In Piräus liegen GEORGIOS EXPRESS ex. GEORGIOS B -83 ex. ROI BAUDOUIN -83 (3023 GT, Bj. 1965), APOLLO EXPRESS 1 ex. APOLLO EXPRESS -93 ex. SENLAC -87 (5690 GT, Bj. 1973), APOLLO EXPRESS 2 ex. ROMILDA -93 ex. STENA HENGIST -92 ex. HENGIST -91 (5596 GT, Bj. 1972) und die PANAGIA TINOU 2 ex. MOBY LOVE -92 ex. PRINS PHILIPPE -86 (5240 GT, Bj. 1973). In Heraklion liegt die ARTEMIS ex. PANAGIA TINOU -94 ex. CAPTAIN CONSTANTINOS -81 ex. KONINGIN WILHELMINA -79 (1851 GT, Bj. 1961). Entgegen der Berichtigung in Errata und Ergänzungen in der letzten Ausgabe von FERRIES, ist die Reederei Ventouris Lines mit ihren drei Schiffen AGIOS NEKTARIOS ex. YDRA -93 ex. NERAIDA II -90 ex. AINOS -89 ex. MANIC -78 ex. APOLLO -68 (1354 GT, Bj. 1964), METHODIA ex. EXPRESS EVOIKOS -94 ex. EVOIKOS -94 ex. KYKLADES -93 (1903 GT, Bj. 1972) und METHODIA II ex. ERGINA -95 ex. KIMOLOS -93 ex. FREE ENTERPRISE I -80 ex. FREE ENTERPRISE -64 (2899 GT, Bj. 1962) ebenfalls zahlungsunfähig. Auch die drei Schiffe dieser Reederei liegen in Piräus auf.

### A.K. Ventouris

Die zwischen Brindisi und Patras für A.K. Ventouris verkehrende Fähre ANNA V. ex. PATRAS -92 ex. SURREY -92 (4603 GT, Bj. 1969) ist in der Nacht des 20. Juli 1996 nach einer Explosion im Maschinenraum auf den Grund des Hafenbeckens in Patras gesunken. Zum Zeitpunkt der Explosion hielten sich glücklicherweise keine Passagiere an Bord auf. Die Besatzung konnte sich vor dem Untergang unverletzt in Sicherheit bringen. Wodurch die Explosion verursacht wurde, ist bisher noch nicht bekannt.

Derweil unterhält das erst 1994 mit Passagiereinrichtungen für 50 Fahrgäste versehene ehemalige Con/Ro-Schiff ARION ex. LEVANT FORTUNE -93 ex. VALIANT -91 ex. ATLANTIC PRELUDE -86 ex. INCOTRANS PRELUDE -85 ex. ATLANTIC PRELUDE -83 ex. MONTMORENCY -78 (11306 GT, Bj. 1972) den Fährdienst zwischen Brindisi und Patras allein.

Weiterhin verkehren für A.K. Ventouris zur Zeit fahrplanmäßig die beiden Fährschiffe IGOUMENITSA EXPRESS ex. SIFNOS EXPRESS -94 ex. SIFNOS -90



Außer den erhöhten Schornsteinen hat sich am Aussehen der ehemaligen HANSA EXPRESS seit der Verlängerung vor 33 Jahren nicht sehr viel verändert.

Foto: Frank Heine

ex. ATLAS I -87 ex. CERDIC FERRY -81 (3333 GT, Bj. 1961) und AGIOS VASSILIOS ex. EOLOS -95 ex. GRYF -81 ex. FJNDANA -67 ex. HANSA

EXPRESS -66 (4275 GT, Bj. 1962) abwechselnd zwischen Brindisi und Igoumenitsa.



In der fünfzigjährigen Geschichte von HML ist der Name PANTHER einmalig. Bisher endeten, mit einer Ausnahme, alle Namen auf "-ia".

Noch ist im, neuesten Schiff der Reederei mit dem ebenfalls untypischen Anstrich die ehemalige ULSTER QUEEN von Belfast Steamship Co. deutlich zu erkennen.

Foto: Frank Heine

### Hellenic Mediterranean Lines

Die älteste, immer noch in der Adria verkehrende Reederei, die Hellenic Mediterranean Lines war auch dieses Jahr mit vier Schiffen zwischen Brindisi, Igoumenitsa und Patras im Dienst.

Nach dem Verkauf der LYDIA an Illyria Lines (siehe oben) wurde die PANTHER ex. NEPTUNIA -96 ex. MACMOSA -95 ex. LONG HU -88 ex. TANGPAKORN -88 ex. LADY M -84 ex. ULSTER PRINCE -82 (4369 GT, Bj. 1967) in diesem Jahr in den Dienst mit eingereiht.

Daneben fahren weiter, wie auch bisher, das Schwesterschiff der PANTHER, die POSEIDONIA ex. ALA-EDDIN -88 ex. AL KAHERA -87 ex. MED SEA -86 ex. ULSTER QUEEN -82 (4270 GT, Bj. 1967), die APOLLONIA II ex. APOLLONIA -90 ex. GIRNE SULTANI -89 ex. CORSICA NOVA -87 ex. EUROPAFÄRJAN II -76 ex. TRAVEMÜNDE -70 (3950 GT, Bj. 1964) und die MEDIA II ex. NEPTUNIA -92 ex. EUROPEAN GLORY -91 ex. SUNNY BOAT -90 ex. VASMED -86 ex. CARAVAN -86 ex. SUN BOAT -85 ex. VIKING VICTORY -83 ex. VIKING I -76 ex. CARFERRY VIKING I (5440 GT, Bj. 1964). Auf den Überfahrten zwischen Italien und Griechenland werden teilweise in der Hochsaison auch die griechischen Inseln Ithaka, Kefallonia, Zakynthos und Paxi mit angelaufen.

Das HML Fährschiff EGNATIA (5725 GT, Bj. 1960), übrigens der erste Neubau (von insgesamt drei !) in der Geschichte der inzwischen fast 50 Jahre alten Reederei, liegt seit letztem Jahr in der Bucht von Eleusis beschäftigungslos vor Anker.



Nach 18 Jahren im Dienst für ANEK wechselte die KRITI im Frühjahr 1996 den Eigentümer. Für Agapitos Lines ist sie nun als SUPER NAIAS im Einsatz von Piräus zu den griechischen Inseln.

Foto: Jan Vinther Christensen

# AUFBRUCH ZU NEUEN UFERN

von Carsten Watsack

**Es tut sich was, bei DSB. Es geschieht sogar recht viel. Die aus der staatlichen Reederei DSB Rederidivision hervorgegangene und privatwirtschaftlich orientierte DSB Rederi überrascht mit immer neuen Schiffs- und Linienankäufen. Es scheint, als wäre ein neues Zeitalter bei DSB angebrochen.**

Wie kaum eine andere Reederei sieht sich DSB großen Veränderungen hinsichtlich ihrer Fährstrecken ausgesetzt. Feste Verbindungen - geplant oder schon im Bau - sollen viele Linien ersetzen. Hinzu kommt, daß die Tonnage der DSB fast durchweg aus sehr alten Fährschiffen besteht, die zwar in ein Staatsunternehmen paßten, einem marktwirtschaftlich orientierten Unternehmen aber nicht ins Konzept passen.

Noch bevor die DSB Rederi gegründet wurde, trat DSB mit der Devise "Entwicklung statt Abwicklung" an die Öffentlichkeit. Ziel war es, mindestens vier neue Fährlinien zu eröffnen, um somit positiv ins Jahr 2000 blicken zu können. Kurze Zeit später hieß es, man wolle bis 2004 gänzlich aus dem Fährverkehr ausscheiden. Doch davon kann hinsichtlich der Veränderungen bei der DSB keine Rede mehr sein.

## Helsingør- Helsingborg

Ein drittes Schiff wurde von ScandLines, dem Gemeinschaftsunternehmen von DSB und SweFerry, für den Öresund- Dienst geordert. Es ist eine von Finnyards im finnischen Rauma zu bauende Doppelendfähre auf Basis der TYCHO BRAHE und AURORA AF HELSINGBORG, allerdings ohne Schienen für die Beförderung von Eisenbahnwaggons. Geplanter Dienstbeginn ist Juni 1997.

Die feste Verbindung über den Öresund ist beschlossene Sache. Somit ist auch diese DSB- Strecke gefährdet. Allerdings ist die Realisierung des Bauvorhabens wieder in die Ferne gerückt, denn es gibt Unstimmigkeiten bei der Festlegung der Maut. Sie sollen - ähnlich wie am Großen Belt - der Höhe der Fährtarife entsprechen. Durch die Aufnahme eines Fährdienstes von Mercandia über den Öresund ist nun jedoch ein Preiskrieg zwischen den Reedereien ausgebrochen, der die Preise kräftig nach unten drückt. Somit kann allerdings die Maut nicht mehr für die Finanzierung



CAT LINK III ex AUTOEXPRESS ist die neueste Schnellfähre der DSB auf dem Kattegatt.

Foto: Carsten Watsack

des Bauprojekts vollständig genutzt werden. Eine Bedingung, an die das Projekt aber gebunden ist.

## Großer Belt

Wie bekannt sein dürfte, entsteht über den Großen Belt zur Zeit die feste Querung. Mittlerweile ist der Tunnel fertig; die Brücke wird demnächst komplett sein. Zwei DSB- Linien sind davon direkt betroffen. Einmal die reine Autoverbindung Halsskov- Knudshoved und die Eisenbahnlinie Korsør- Nyborg. Beide werden nach Fertigstellung des Bauwerks eingestellt.

Bereits im Mai 1997 werden die beiden Schwestern KRAKA und HEIMDAL die Halsskov- Knudshoved- Überfahrt verlassen. Ebenso wie bei der LODBROG läuft die Charter aus. Mercandia bekommt also gleich drei Schiffe auf einmal zurück.

Die LODBROG wird im Februar/ März 1997 noch einige Wochen zwischen Knudshoved und Halsskov fahren. Die alte SPROGØ (1962) soll laut jetzigen Planungen in das geplante Fährmuseum übergehen. Somit ist diese typische DSB- Fähre vor der Abwrackwerft gerettet. Die Zukunft von ARVEPRINS KNUD und ROMSØ indes ist weiter unklar. Hier hält sich DSB bedeckt.



Die TRANEKÆR eröffnet am 2. Mai 1996 den DSB-Fährdienst zwischen Korsør und Lohals. Foto: Carsten Watsack



Die THOR SYDFYEN gehört nun zur expandierenden DSB Rederi A/S.

Foto: Carsten Watsack

Zwischen Korsør und Nyborg werden vier Schiffe frei. Einmal die alte Güterfähre ASA-THOR, die im Nachtfrachtdienst über den Großen Belt pendelt. Schließlich die drei IC- Fähren KRONPRINS FREDERIK, PRINS JOACHIM und DRONNING INGRID. Man kann davon ausgehen, daß sie in Richtung China verkauft werden. Zwar hatte DSB lange Zeit (offiziell zumindest) vor, die Jumbos zu behalten, doch scheint nun der Abgang in Richtung Fernost (fast) sicher.

#### Korsør- Lohals

Am 5. April 1992 eröffnete die Gesellschaft Langelandsfærgen erneut die Linie Korsør- Lohals, deren Einstellung am 6. Oktober 1991 erfolgte. Langelandsfærgen setzte die LUNDEBORG ein, eine Fähre mit einer Kapazität von 45 PKW und 204/238 (Sommer) Passagieren. Das Schiff wurde 1973 als STAVANGER in Dienst gestellt und 1982 in PORSANGERFJORD umbenannt.

Lange jedoch hielt sich die Linie nicht, so daß nun die DSB in den Verkehr einsteigen. Man kaufte die LUNDEBORG und nannte sie in TRANAEKER um, erstmals eingesetzt wurde sie am 2. Mai 1996. Die Überfahrtszeit beträgt 70 Minuten, die Geschwindigkeit des Schiffes 14,3 Knoten.

#### Puttgarden- Rødby

Der Vogelfluglinie stehen gravierende Veränderungen ins Haus. Die DSB- Fähre LODBROG, deren Charter ausläuft, soll bereits im Februar/ März 1997 abgezogen werden. Für kurze Zeit soll sie dann noch den Großen Belt befahren, ehe sie an Mercandia zurückgeht. Im Oktober 1997 schließlich verlassen die drei langjährigen

Vogelflugfähren DRONNING MARGRETHE II, DANMARK und PRINS HENRIK den Fehmarnbelt.

Die DFO verkündete jüngst, daß die deutschen Fähren KARL CARSTENS, DEUTSCHLAND und THEODOR HEUSS ebenfalls 1997 zum Verkauf stehen. Bei der DSB werden zwei Neubauten, ausgelegt als Doppelender in Dienst gestellt. Diese werden bei Ørskovs Staal-skibsværft in Frederikshavn gebaut. Bei der deutschen DFO kommen zwei etwa 5 m kürzere Einheiten in Fahrt, gebaut in den Niederlanden bei V. d. Giessen d. Noord. Die Häfen werden komplett umgebaut. Die jetzigen Anleger und auch Gebäude werden nach dem Umbau, der wahrscheinlich im Herbst diesen Jahres beginnt, kaum wiederzuerkennen sein. Die Investitionen der DFO betragen 230 Millionen DM für die Schiffe und 35 Millionen DM für den Umbau des Puttgardener Terminals. Nach Aussage der Geschäftsführung der DFO wird es kei-

ne Entlassungen geben. Die ostholsteinischen Politiker sehen dieses aber anders. Ihrer Rechnung zufolge werden 200 Arbeitnehmer überflüssig sein. Die neuen Schiffe benötigen nur noch 120 Personen Beatzung.

#### Gedser- Rostock

Hier kaufte DSB die Europa Linien vom schwedischen Reedereikonzern MGA Shipping A/B. Neben der ROSTOCK LINK fahren im Sommer die FALSTER LINK sowie die neu hinzugekommene BERLIN EXPRESS (ex KATTEGAT). Sofern DSB die FALSTER LINK nach der Saison verkaufen möchte und keinen Abnehmer findet, müssen die schwedischen Vorbesitzer laut ausgehandeltem Vertrag das Schiff kaufen. Die bisher eingesetzte KNUDSHOVED wechselte auf den Großen Belt.

#### Kalundborg- Aarhus

DSB bedient auf der vormals in eigener Regie geführten Route über das Kattegat zusammen mit der zum Unternehmen Holyman gehörenden Catlink einen Gemeinschaftsdienst. Zum Einsatz kommen die DSB- Katamarane CATLINK 1 und - neu - CATLINK 3 (geliefert als AUTOEXPRESS) sowie die Catlink- Fähre CATLINK 2 (ex CONDOR 11), die wiederum von Holyman an das Tochterunternehmen verchartert ist.

CATLINK 1 und 2 wurden von International Catamarans, CATLINK 3 von Austral Ships (beide Australien) gebaut. Parallel dazu fahren nach wie vor die Schwestern ASK und URD der DSB zwischen Kalundborg und Aarhus.

Fortsetzung auf Seite 15



Seit dem 13. Juni 1996 fährt die BERLIN EXPRESS für die DSB Tochter D/S Øresund zwischen Gedser und Rostock. Foto: Bernd Gell

# DREI „SCHWESTERN“ FÜR MEXICO

von Andreas Wörteler

*Bis nach Mexiko hatte sich herumgesprochen, daß bei Jos. L. Meyer in Papenburg gute Fährschiffe gebaut werden. Die mexikanische Regierung somit bestellte drei Fährschiffe für Ihre Linien im Golfo de California.*

Bevor man die drei „Mexikaner“ beschreibt, sollte man etwas näher auf die Geographie Mexikos und die Fährlinien eingehen. Der Golf von Kalifornien trennt das mexikanische Festland von der Halbinsel Baja California, und ist etwa 1000 km lang und 150 km breit. Die Baja California besteht zum größten Teil aus Steppe und Wüste, sowie zerklüfteten Bergketten, die bis zu 3000 m gen Himmel ragen. Hauptstadt dieser Region ist La Paz. Diese Stadt wurde im spanischen Kolonialstil erbaut und ist neben wirtschaftlichem Zentrum auch eine Touristenhochburg. Der Hauptwirtschaftszweig ist die Rinderzucht. Die Infrastruktur der Halbinsel ist nicht sehr weit entwickelt und der Landweg auf das Festland lang und beschwerlich, sodaß der Golf von Kalifornien quasi zwei Welten trennt. So kommt es, daß Fährschiffe auf fünf verschiedenen Linien sämtliche Versorgungsgüter vom Festland zur Halbinsel transportieren. Betrieben werden diese Fährlinien von Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos. Diese Reederei gehört dem mexikanischen Staat und wird unter dem Namen „Transbordadores“ vermarktet. Insgesamt werden sieben Fährschiffe eingesetzt, davon zwei Frachtfähren. Die drei Fähren aus Papenburg waren die letzten Neubauten und tragen seit über 20 Jahren die Hauptlast des Passagierverkehrs.

Als Anfang der 70er Jahre auch in Mexiko der Autoverkehr zunahm, schaute sich die Reederei nach geeigneten Neubauten um, und wurde auf die Neubauserie der Viking Line aufmerksam. Mexiko bestellte schließlich drei Nachbauten vom Typ „Apollo“ bei der Meyer-Werft in Papenburg. Es wurden allerdings einige Änderungen im Passagierbereich vorgenommen, um die Schiffe an die Erfordernisse des Betriebs im Golf von Kalifornien anzupassen. Mit Blick auf das Klima im Einsatzgebiet baute die Werft in jedes

Seite 14 **FERRIES** 3/96



Die AZTECA mit neuer Schornsteinmarke. Foto: Transbordadores

Schiff eine Klimaanlage ein und versah die Fähren mit Stabilisatoren. In ihrer technischen Ausstattung und Maschinenanlage entsprechen sie aber ihren Schwestern aus der Ostsee.

Als erstes Schiff des Trios lief am 14. Juli 1973 die COROMUEL mit der Bau-nummer 568 vom Stapel. Nach der Endausrüstung in Emden und der Probefahrt wurde die mit 7.234 BRT vermessene Fähre am 25.10.1973 an die Auftrag-

geber abgeliefert. Nach der Fahrt über den „großen Teich“ wurde sie am 29.11.1973 in Dienst gestellt. Sie bedient seitdem die Linie La Paz-Mazatlan. Die Überfahrt dauert 17 Stunden. Die COROMUEL bietet 1.200 Passagieren Platz (696 bei Nachtüberfahrten) und hat 184 Kabinenplätze sowie 462 Schlaf-sessel. Das Fahrzeugdeck faßt 25 Lkw (18m-Einheiten) oder 260 Pkw (185 US-Größe).



Die COROMUEL liegt an der Ausrüstungspier in Emden. Foto: Kurt Wengel

Das zweite Schiff, die PUERTO VALLARTA, ist eine modifizierte Version der COROMUEL und hat eine größere Kabinenkapazität für die 18-stündige Nachtverbindung Cabo San Lucas-Puerto Vallarta. Unter der Baunummer 571 lief sie am 24.11.1973 vom Stapel. Nach Ablieferung am 27.2.1974 und Ankunft in Mexiko machte die PUERTO VALLARTA einige Aushilfsfahrten, bevor am 11.5.1974 der Fährdienst eröffnet wurde. Es gibt 224 Kabinenplätze und 248 Schlafessel an Bord, die übrigen Angaben decken sich mit denen der COROMUEL.

H

Die AZTECA komplettierte das Trio und ist ein Nachbau der COROMUEL. Sie lief am 29.11.1974 mit der Baunummer 575 vom Stapel. Die mit 6.823 BRT vermessene AZTECA wurde nach der Werftprobefahrt am 15.3.1975 abgeliefert. Die Indienststellung auf der Route La Paz-Mazatlan erfolgte am 21.4.1975. In den 80er Jahren wechselte sie auf die Verbindung Santa Rosalia-Guaymas. Die Überfahrt dauert sechs Stunden.

### Das Ende einer Serie :

Im Dezember 1993 wurde mein erster „Papenburger-Artikel“ veröffentlicht. Ich hoffe, die Lektüre der Papenburger Story

*Fortsetzung von Seite 13*

Außerdem fährt die 1954 in Dienst gestellte KONG FREDERIK IX einmal pro Nacht als reiner Autotransporter über das Kattegat. Vorher lag sie kurze Zeit im dänischen Nykøbing/ F. auf, nachdem sie von der Vogelfluglinie wieder abgezogen wurde. Hier verkehrte sie als Ersatz für die DRONNING MARGRETHE II.

### **Aarhus- Helsingborg**

Eine neue DSB- Linie ist von Aarhus nach Helsingborg im Gespräch. Man versucht, die Lenkung der Ladungsströme von West nach Ost effektiver zu gestalten. Dänemark ist für die Relation Großbritannien- Baltikum ein Brückenland. Als mögliche Schiffe sind ASK/ URD vorgesehen.

### **Karlshamn - Gdynia - Liepaja**

Gänzlich neues Revier befährt die ehemalige Staatsreederei mit der zum 1.07.1996 gekauften Amber Line (Jumero Line AB). Somit taucht erstmals außerhalb dänischer Gewässer die Flagge der DSB auf. Hier kommt die MERCURI 2 zum Einsatz. Ge-



**Deutlich zu erkennen sind die zusätzlichen Kabinen durch eine andere Anordnung der Fenster bei der PUERTO VALLARTA. Foto: Sammlung Günter Arp**

hat den Lesern genausoviel Spaß gemacht, wie mir die Recherche.

Als erstes verfaßte ich den Artikel über die APOLLO und möchte diesem zum Abschluß der Serie noch etwas hinzufügen.

Nach dem Ende der Charter bei Inreko (Tallink) unter dem Namen CORBIERE wurde sie an ihren Eigner, Rederi Ab Eckerö übergeben. In APOLLO umbenannt ist sie seither im Einsatz für Eestin

Linjat (Gemeinschaftsunternehmen von Birka und Eckerö) zwischen Helsinki und Tallinn. Somit erhielt sie rechtzeitig zum 25. Geburtstag ihren Taufnamen zurück. Klasse Eckerö ! Wann kommt das vierte Schwesterschiff ??

Zuguterletzt möchte ich mich noch bei Herrn Jürgen Stein für seine tatkräftige Unterstützung und bei allen Schiffsfotografen für ihr o.k. zur Veröffentlichung ihrer Fotos herzlich bedanken.



**Eine neue Zunkunft als Museumsschiff? Die THEODOR HEUSS hat auch beim NDR-Fernsehen großes Interesse gefunden: "Die alte Dame ist in Gefahr, also helfen wir." Siehe auch DFV-Intern auf Seite 37. Foto: Carsten Watsack**

rüchten zufolge könnte schon bald ASK oder URD als Unterstützung eingesetzt werden.

### **Esbjerg- Fano**

Die westlichste Linie der DSB wird von den kleinen Doppelendautofähren ESBJERG und NORDBY bedient. Gerüchten zufolge ist eine Verlängerung um 12 m geplant.

### **Spodsbjerg- Taars**

Die DSB übernahm im August 1996, die Sydfyenske Dampskibsselskab A/S (SFDS), die auf dieser innerdänischen Linie verkehrt. Eingesetzt werden die vier kleinen Fährschiffe ODIN SYDFYEN, FRIGG SYDFYEN, THOR SYDFYEN und SPODSBJERG.



## Eisenbahnfährten in Neuseeland

# New Zealand Railways (2. Teil)

von Frank Heine

**1962 richtete die neuseeländische Eisenbahngesellschaft, New Zealand Railways Department, eine Eisenbahnfährverbindung auf der bereits seit 1925 als reine Passagierlinie betriebenen Route zwischen Wellington, auf der Nordinsel, und Picton, auf der Südinsel, ein. Nach und nach wurden die Eisenbahnpassagierfährschiffe ARAMOANA und ARANUI, sowie die Frachtfähren ARAHANGA und ganz zum Schluß die ARATIKA in Dienst gestellt.**

Mit der Indienststellung der ARATIKA am 5. September 1974 war der Engpaß in der Frachtbeförderung erst einmal beseitigt. Doch jetzt tat sich an anderer Stelle eine Lücke auf.

Da die Union Shipping Co. auf der Route Wellington - Lyttelton nur mit einem Schiff verkehrte und die Frequenz der Abfahrten somit relativ gering war, wanderten viele Reisende auf die höher frequentierte Route nach Picton ab. Das hatte zur Folge, daß die beiden Passagierfähren ARAMOANA und ARANUI im Jahr 1975 fast immer an der Kapazitätsgrenze fuhren. Also mußte eine weitere Passagierfähre her. Da aber besonders die ARAMOANA dringend einer größeren Überholung bedurfte und die Zeit bis zur Ablieferung eines Neubaus zu lang war, wurde ein neues Projekt erdacht. Nicht zuletzt aus Kostengründen entschloß man sich, statt eines Neubaus, eines der vorhandenen Schiffe umzubauen. Und welches Schiff bot sich besser an als die ARATIKA, die ja bisher nur Eisenbahnwaggons transportieren konnte. Den Auftrag zum Umbau der ARATIKA zur Eisenbahn- und Passagierfähre erhielt nach



**Das Aussehen der ARATIKA änderte sich mit dem Umbau zur Passagierfähre 1977 erheblich. Foto: Sammlung Steffen Weirauch**

umfangreichen Verhandlungen die Hong Kong United Dockyard.

### **Umbau der ARATIKA zur Passagierfähre**

Die ARATIKA verließ Wellington am 15. Mai 1976 und traf zwei Wochen später in Hong Kong ein, wo auch bald die Umbauarbeiten begannen. Der Schornstein wur-

de abgenommen und die vorhandenen Aufbauten auf vier Decks in verschiedenen Längen bis weiter nach achtern verlängert. Die zwei unteren Passagierdecks wurden außerdem nach vorn erweitert und anschließend der verkürzte Schornstein, wie auch der verkürzte achtere Mast wieder an ihren Platz gesetzt. Mit zwei zusätzlichen Rettungsbooten und mehreren Rettungsinseln wurde der erhöhten Passagierkapazität Rechnung getragen. In den neuen Aufbauten wurden u.a. eine Cafeteria, eine Discotheque, zwei Fahrstühle, mehrere Lounges und Bars, sowie sämtliche Einrichtungen zur Unterbringung von 800 Tagespassagieren eingebaut und das alles vollständig behindertengerecht. Das Eisenbahndeck blieb unverändert und darüber wurde, wie auch bei ARAMOANA und ARANUI, ein separates PKW-Deck in die hinteren Aufbauten eingefügt. Zugänglich sind die 70 Stellplätze für PKW durch externe Rampen in den Häfen. Die Beladung erfolgt, nach bewährtem Muster, von der Seite.



**Die ARAMOANA nach Umbau der achteren Aufbauten und des Schornsteins, hier 1983 in Wellington. Foto: Sammlung Steffen Weirauch**

Bereits Ende November war der Umbau erfolgreich abgeschlossen und die ARATIKA verließ Hong Kong am 1. De-



zember 1976 als Passagierfährschiff mit einer Vermessung von nunmehr 5991 BRT. 14 Tage später war sie zurück in Wellington und wurde am 20. Dezember, pünktlich zur Weihnachtshochsaison als drittes Passagierfährschiff der New Zealand Railways feierlich in Dienst gestellt.

Der Umbau der ARATIKA in nur fünf-einhalb Monaten verschaffte der NZR schnell die benötigte Kapazitätserweiterung. Ein Neubau wäre frühestens nach zwei Jahren einsatzbereit gewesen. Auch die Umbaukosten von nur 7 Mill. \$ waren wenig im Vergleich zu den 15 Mill. \$, die ein Neubau zu der Zeit gekostet hätte. Während die ersten beiden NZR Fährschiffe noch für je 4 Mill. \$ zu haben waren, verdoppelte sich der Preis für den Bau der Frachtfähre ARAHANGA bereits und stieg für den Bau der ARATIKA zwei Jahre später auf 8,8 Mill. \$.

Während der Umbauphase der ARATIKA hatte die Union Steamship Co. die Fährverbindung zwischen Wellington und Lyttelton im September 1976 für Passagiere endgültig eingestellt und die RANGATIRA an den Eigentümer P&O zurückgegeben. Damit war die New Zealand Railways Strecke zwischen Wellington und Picton nunmehr die einzig verbliebene Passagierfährverbindung Neuseelands.

#### **Auch ARAMOANA und ARANUI werden modernisiert**

Nun war es an der Zeit, die ARAMOANA einem etwas moderneren Standard anzupassen. Dazu verließ das älteste NZR-Fährschiff Wellington am 1. Juli 1977 in Richtung Singapore, wo es bei der Sembawang Shipyard umfangreichen Modernisierungsmaßnahmen unterzogen wurde. Die Passagierdecks wurden weiter nach achtern verlängert und die Inneneinrichtung entsprechend neu gestaltet. Der Schornstein wurde umgebaut und somit erhielt die ARAMOANA ein gänzlich anderes Aussehen. Die Vermessung stieg auf 4343 BRT, die Passagierkapazität erhöhte sich nur unwesentlich auf 800. Am 16. Dezember 1977 war die ARAMOANA zurück in Wellington und nahm wenig später wieder den alten Dienst auf.

Im Mai 1978 stand auch die ARANUI zur Überholung an. Das Schiff verließ Wellington am 27. des Monats zum Umbau in Dunedin, wo hauptsächlich die Inneneinrichtung modernisiert wurde. Die

Passagierkapazität stieg bei diesem Umbau auf 950. Am 20.11.1978 war die ARANUI wieder zurück in Wellington.

Die nächsten Jahre verliefen für die New Zealand Railways recht ereignislos. Die vier Fährschiffe versahen regelmäßig ihren Dienst, die Transportzahlen stiegen allerdings nicht mehr so stark an wie bisher. Nach einem Einbruch in der Frachtbeförderung im August 1980 wurde die ARAMOANA aufgelegt und im Zuge von Einsparungsmaßnahmen der Reederei gleichzeitig mehr als 130 Besatzungsmitglieder entlassen. Doch bereits zur verkehrsreichsten Zeit kurz vor Weihnachten war das älteste Fährschiff der NZR wieder im Dienst.

Zu bemerken ist vielleicht noch, daß die ARAMOANA am 24. August 1981 ihre 10.000ste Rundreise über die Cook-Strait beendete und in dieser Zeit allein 5 Millionen Passagiere und über 500.000 Eisenbahnwaggons transportierte.

Bald schon wurde man sich bei der NZR klar darüber, daß die ARAMOANA und im Grunde auch die ARANUI zu alt wurden, um noch wirtschaftlich fahren zu können. Also gab man ein neues Fährschiff in Auftrag, das in der Lage sein sollte, notfalls beide „Oldtimer“ zu ersetzen. Den Auftrag zum Bau des neuen Fährschiffes erhielt die dänische Aalborg-Vaerft im Januar 1982.

#### **Neubau Nr. 5 in Dänemark in Auftrag gegeben**

Das neue Schiff lief am 18.3.1983 unter dem Namen ARAHURA. Mit 7583 BRT, einer Länge von 148,4 m, einer Breite von 20,5 m und einem Tiefgang von 5,5 m bietet es Platz für 1085 Tagespassagiere. Auf dem Schienendeck ist auf vier Gleisen mit

einer Gesamtlänge von 410 m Platz für 60 Eisenbahnwaggons oder alternativ 35 LKW oder 130 PKW. Auch die ARAHURA verfügt, wie sämtliche ihrer Vorgänger, über dem Eisenbahndeck über ein weiteres Autodeck. Dieses hat bei dem Neubau allerdings eine freie Höhe von 4,3 m, was auch den Transport von 27 Lkw (alternativ bis zu 100 PKW) gestattet. Vier Wärtsilä Wasa Dieselmotoren mit zusammen 22270 PS verleihen der ARAHURA eine Höchstgeschwindigkeit von 22 kn, wogegen die normale Reisegeschwindigkeit bei 19 kn liegt. Die Ablieferung erfolgte im November 1983 und ca. einen Monat später, am 13.12. nahm die ARAHURA den Eisenbahnfährverkehr zwischen Wellington und Picton auf. Aufgrund der um zwei Knoten höheren Dienstgeschwindigkeit gegenüber ihren Vorgängern, brauchte die ARAHURA für die ca. 96 km lange Strecke nur drei statt bisher drei Stunden und zwanzig Minuten.

Die ARAMOANA war bereits vor der Indienststellung der ARAHURA im März 1983 aus dem Verkehr gezogen und in Wellington aufgelegt worden. Die ARANUI blieb vorerst weiter im Dienst, bis sie mehr als ein Jahr später, am 19. 6. 1984 ihre endgültig letzte Überfahrt machte und anschließend ebenfalls in Wellington aufgelegt wurde.

#### **Searail Ferries**

Im Laufe des Jahres 1984 kam es zur Umstrukturierung der New Zealand Railways. Die Fährschiffe und die dazugehörige Verwaltung wurden zu einer separaten Division, die nun die gesamten Schifffahrtsaktivitäten der Eisenbahngesellschaft übernahm. Der neue Name Searail Ferries wurde aber hauptsächlich intern geführt.



**Der Neubau ARAHURA, hier im April 1984 in Wellington, löste gleich zwei alte Fährschiffe ab. Foto: Sammlung Steffen Weirauch**

Am Aussehen der Fährschiffe änderte sich, mit Ausnahme der veränderten Schornsteinmarke, die die ARAHURA bereits während der Bauphase erhielt, nichts.

Die ARAHANGA wurde allerdings einer umfangreichen Modernisierung unterzogen, wobei u.a. die Passagierkapazität auf 100 Personen gesteigert wurde.



### Der Verbleib der ARAMOANA und ARANUI.

Da sowohl die ARAMOANA als auch die ARANUI während ihrer Aufliegezeit in Wellington noch in recht gutem Zustand waren, fand sich schon bald ein Interessent für beide Schiffe. Der kam in Gestalt der saudi-arabischen Reederei Najd Trading mit Sitz in Jeddah. Sie erwarb beide Schiffe und ließ sie im Oktober 1984 für Najd Marine Agency in Jeddah registrieren. Die ARANUI erhielt übergangsweise den Namen ARANUII, wogegen die ARAMOANA zwar als CAPITAIN NICHOLAS V registriert, aber nicht umbenannt wurde. Die endgültige Übergabe an die neuen Eigentümer erfolgte am 6. November 1984 und beide Schiffe bekamen an diesem Tag auch ihren neuen Heimathafen Panama.

Die ARANUI I wurde noch in NUI umbenannt, bevor beide Schiffe im November 1984 zum letzten Mal den Hafen von Wellington verließen. Zwei Wochen später, am 24.11.84 trafen sie in Singapur ein und gingen dort zur Modernisierung und zum Umbau in die Werft.

Die Reederei Najd Trading betrieb im Roten Meer bereits seit mehreren Jahren Fährdienste zwischen Jeddah, Suez, Aquaba und Berbera die hauptsächlich von Mekka-Pilgern genutzt werden. Auf diesen Routen kamen nun ab November 1985 auch die beiden Ankäufe aus Neuseeland in Fahrt.

Im Februar 1986 wurde beide Schiffe umbenannt, die ARAMOANA bekam den neuen Namen NAJD II (nachdem das Vorgängerschiff gleichen Namens bereits Seite 18 **FERRIES** 3/96



Nach Indienststellung der ARAHURA bekam auch die ARATIKA eine neue Schornsteinmarke. Foto: Steffen Weirauch



Die ARANUI, umbenannt in NUI verläßt zum letzten Mal den Hafen von Wellington auf der Verlegungsfahrt nach Singapur. Foto: Gerhard Fiebigger



Die NAJD II ex ARAMOANA aufgelegt in Singapur.

Foto: Sammlung Leo & Hanny van Ginderen

1984 in Griechenland verschrottet wurde) und aus der NUI wurde die NAJD III.

Ende 1986 wurden die Verbindungen nach Suez und Aquaba eingestellt und beide Fähren auf wesentlich längere Routen verlegt. Sie verkehrten von nun an hauptsächlich zwischen Madras (Indien) und Port Blair (Andaman Inseln im Golf

von Bengalen). Zeitweise wurden die Linien auch nach Jeddah und Singapur verlängert, wobei zum Teil auch Calcutta und Bombay angelaufen wurden. Die NAJD II bediente ab 1990 auch Visakhapatnam in Indien.

Im Juli 1991 brach die alte Maschinenanlage der NAJD III total zusammen. Das Schiff wurde in Singapur aufgelegt, bis

Ende 1992/Anfang 1993 die Antriebsanlage in einer Werft instandgesetzt wurde. Nach erfolgter Reparatur zahlte die Reederei weder die Hafengebühren noch die Reparaturkosten, mit der Folge, daß die NAJD III in Singapur an die Kette gelegt wurde.

Die NAJD II hingegen blieb bis 30. August 1992 im Dienst, bis auch sie vorübergehend in Singapur aufgelegt wurde. Doch bereits im November war sie wieder im Dienst, verkehrte nun aber lediglich von Mombasa aus. Im Juni 1993 wurde sie in Alman (Vereinigte Arabische Emirate) aufgelegt.

Für beide Schiffe war das Ende gekommen, als sie im Oktober 1994 an Abbruchunternehmen in Indien bzw. Bangladesh verkauft wurden. Die NAJD II lag bis November 1994 in Alman. Sie wurde nach Indien geschleppt, wo sie schließlich in Alang auf den Strand gezogen und dort verschrottet wurde.

Die NAJD III verließ Singapur am 3. November 1994 im Schlepp in Richtung Bangladesh, wo sie wenig später ihr unrühmliches Ende in Chittagong unter den Schneidbrennern fand.

Damit waren die beiden ersten Fährschiffe der New Zealand Railways für immer verschwunden. Doch nun wieder zurück nach Neuseeland in das Jahr 1986:

### Fährrschiffe als Lebensretter

Die Fährschiffe der NZR bzw. Searail Ferries beteiligten sich auch nach der WAHINE-Katastrophe im Jahr 1968 an mehreren Rettungsmaßnahmen für Schiffbrüchige oder in Seenot geratene Schiffe und Boote: mehrmals wurden Menschen von gekenterten oder bereits gesunkenen Yachten geborgen, einmal wurde sogar ein kleiner Frachter in den sicheren Hafen von Wellington geschleppt. Doch die spektakulärste Rettungsaktion galt den 315 Passagieren und der Besatzung des am 16.02.1986 bei Cape Jackson durch Grundberührung leckgeschlagenen und später gesunkenen russischen Kreuzfahrtschiffes MIKHAIL LERMONTOV. Hierbei fiel der ARAHURA bei starkem Sturm die zentrale Rolle als Plattform für Krisenstab und Retter zu. Teilweise geriet die ARAHURA selbst in Gefahr, doch konnte nach Abbergen sämtlicher Personen, die Rettungsaktion glücklich zuende geführt werden.



Die ARANUI beendete ihre Karriere als NAJD III.

Foto: Sammlung Leo & Hanny van Ginderen

### Aus Searail Ferries wird Interisland Line

Der Hang der letzten Jahre, alle großen und unflexiblen Staatsbetriebe zu privatisieren, machte auch vor dem New Zealand Railways Departement keinen Halt. Zur Vorbereitung auf eine endgültige und vollständige Privatisierung wurde 1989 den Searail Ferries ein neues Image verpaßt. Es entstand die Interisland Line. Einher ging diese Umgestaltung mit der Umstellung des Managements, des Personals und der Logistik. Auch das Outfit der Fähren wurde der neuen, auf dem Wege der Privatisierung befindlichen Gesellschaft angepaßt. Die drei Fährschiffe erhielten eine neue, grün-blaue Schornsteinmarke mit einem weißen Delphin und die Aufschrift „The Interislander“ auf dem jetzt weißen Rumpf. Aber nicht nur außen tat sich etwas. Alle drei Fähren wurden modernisiert und die Passagiereinrichtungen einem höheren Standard angepaßt, sodaß die Schiffe von nun an firmenintern als „Cruise Ferries“ angepriesen wurden.

### Konkurrenz

Nicht allzu lange blieben die New Zealand

Railways ohne Konkurrenz. Bereits 1983 stieg die Reederei Pacifica als Nachfolger für Union Steamship Co. in den Fährdienst zwischen Wellington und Lyttelton ein. Allerdings war die Route, die anfangs nur mit dem Ro/Ro-Frachter SPIRIT OF FREE ENTERPRISE (997 GT, Bj. 1968 als SEALORD CONTENDER) betrieben wurde, nicht für Passagiere vorgesehen, sondern nur für Fracht. Mit der SPIRIT OF COMPETITION (1.599 GT/Bj. 1977) ex MARINA-80 ex MARINA I-82 ex MARIAN-85 und der SPIRIT OF FREEDOM (1.599 GT, Bj. 1979) ex MERCANDIAN EXPORTER II-87, die 1987 hinzu kam und de, letzten Neuzugang der SPIRIT OF VISION (4.285 GT/Bj. 1983) ex GODEWIND-95 ex SCANDUTCH LIGURIA-86 ex GODEWIND-85 im Jahr 1995 sind inzwischen drei Schiffe auf der Route im Dienst. Die SPIRIT OF FREE ENTERPRISE wurde bereits vor Jahren wieder verkauft.

Direkte Konkurrenz stellte sich aber auch ein, denn eine Reederei mit Namen Strait Shipping eröffnete 1986 mit dem Ro/Ro-Frachter STRAITSMAN ( 726 GT, Bj. 1972 ) eine Frachtfährverbindung zwischen Wellington und Picton. Im August



Ab 1989 erhielten alle Fährrschiffe der NZR ein völlig neues Aussehen. Die ARAHANGA im Queen Charlotte Sound im Februar 1994. Foto: Pieter M. Inpijn



Interisland Line's ARATIKA, aufgenommen im Februar 1994 in Wellington.

Foto: Pieter M. Inpijn

1995 erwarb Strait Shipping die schottische Fähre SUILVEN ( 1.908 GT, Bj. 1974), die im selben Jahr noch die Frachtroute der STRAITSMAN übernahm, die wiederum auf die Route Wellington - Nelson wechselte.

### Erste Überlegungen zum Einsatz von High-Speed Fähren

1992 wollte der damals größte Betreiber von High-Speed Fährschiffen, die auf den Bermuda Inseln ansässige Reederei Sea Containers, die ja weltweit auf der Suche nach neuen Aufgaben für ihre Schiffe ist, einen Catamaran-Fährdienst von Wellington nach Picton eröffnen. Daraufhin beschäftigte man sich auch in der Vorstandsetage der Interisland Line mit dem Einsatz von High-Speed Fährschiffen. Konkrete Verhandlungen zum Chartern eines solchen Schiffes gab es dann auch mit Sea Containers, doch blieben diese ohne Ergebnis.

Sea Containers unterbreitete daraufhin ein Angebot zur Übernahme der Interisland Line, blieb aber im weiteren Verlauf der geplanten Privatisierung von Interisland Line erfolglos.

Inzwischen haben sich einige Gesellschaften mit dem Betreiben von High-Speed-Fähren über die Cook-Strait versucht. Aber länger als sechs Monate hielt keine dieser Reedereien durch.

### Privatisierung

Am 6. Juli 1993 traf das neuseeländische Transportministerium die Entscheidung, die New Zealand Railways mit all ihren 350 Lokomotiven, 138 Untergrund-, Stadt- und Nahverkehrsbahnen, 9300 Güterwaggons, sämtlichen Bahnhöfen und natürlich den Fährschiffen an ein Konsortium unter Führung der amerikanischen Seite 20 **FERRIES** 3/96

Eisenbahngesellschaft Wisconsin Central Transportation zu verkaufen. Für 200 Millionen US \$ wurde dieses Konsortium, an dem außer der oben genannten Eisenbahngesellschaft eine weitere US-amerikanische Firma, eine neuseeländische Bank und zwei weitere heimatische Privatunternehmen beteiligt sind, am 1. Oktober 1993 der neue Eigentümer.

Sofort begannen die neuen Eigentümer mit den Sanierungsmaßnahmen. Als allererstes wurden die Besatzungen reduziert und Pläne ausgearbeitet, damit die Gesellschaft im Falle eines Streiks der Belegschaft, sofort neues Personal von P&O European Ferries zur Verfügung gestellt bekommt. Neben der Kostenreduzierung steht die Steigerung des Komforts für die Passagiere an erster Stelle.

Im ersten Betriebsjahr unter neuer Führung wurden 966.000 Passagiere befördert, 181.000 PKW, 24.000 LKW und 78.000 Eisenbahnwaggons. Das macht eine Steigerung von 5%, womit die neue Gesellschaft gleich im ersten Jahr in der Gewinnzone fährt.

### Der Einstieg in das „High-Speed-Zeitalter“

Im Oktober 1994 eröffnete die Muttergesellschaft der Pacifica Shipping, Sea Shuttle, einen High-Speed Fährdienst zwischen Wellington und Nelson. Zum Einsatz kam hier das Monohull ALBAYZIN (3265 GT, Bj. 1994), das von Buquebus in Argentinien gechartert wurde.

Durch diese Konkurrenz aufgeschreckt, zeigte die NZR, wie flexibel ein privatisiertes Unternehmen sein kann: bereits einen Monat später verkündete auch New Zealand Railways die Aufnahme einer High-Speed Verbindung.

Von der australischen Holyman Ltd., Sydney wurde der Catamaran CONDOR 10 eingechartert, der zuvor bei Condor Ferries im Englischen Kanal ebenfalls in Charter fuhr (siehe dazu auch FERRIES 3/95, Seite 27 und FERRIES 1/96, Seite 8). Die 73,61 m lange, 26 m breite und 3,24 m tiefgehende CONDOR 10 (3241 GT) wurde 1992 in Hobart, Australien gebaut. Sie wird von vier Ruston Dieselmotoren mit zusammen 16.000 kw über Riva-Lips Water Jets angetrieben und erreicht damit eine Höchstgeschwindigkeit von 39 Kn, während die Dienstgeschwindigkeit bei 37 Knoten liegt. Registriert ist das für 574 Deckspassagiere und 85 PKW zugelassene Schiff in Singapur.

Bereits am 21. Dezember 1994 erfolgte die erste Überfahrt der CONDOR 10 für NZR zwischen Wellington und Picton. Betrieben wird die Schnellverbindung und der Catamaran unter dem Namen „The Lynx“, eine offizielle Umbenennung der CONDOR 10 fand allerdings nicht statt.

Der Fährverkehr entwickelte sich, zumindest von den Transportzahlen her sehr po-



Die ARAHURA im aktuellen Anstrich in der Bucht von Wellington.

Foto: Sammlung Frank Heine

sitiv. Allerdings wurden trotz der guten Auslastung auf der High-Speed Route rote Zahlen geschrieben. Im März endete die Charter und über eine Neuaufnahme gab es erst einige Zweifel, doch am 18.10.1995 wurde eine weitere Charter der CONDOR 10 offiziell bestätigt.

### Gegenwart und Zukunft

Seit dem 18. Oktober 1995 firmiert die ehemalige New Zealand Railways jetzt als Tranz Rail, wogegen sich an dem Namen der Fährschiffsdivision, Interisland Line, nichts änderte.

Die CONDOR 10 war Anfang November 1995 wieder in Wellington und nahm von dort aus wieder als „The Lynx“, diesmal mit leicht verändertem Anstrich, den Fährverkehr nach Picton auf. Zwar wurden die Preise im Vergleich zum Vorjahr um einiges angehoben, doch tat das der Auslastung der CONDOR 10 keinen Abbruch.

Die neuen Solas 94 Bestimmungen brachten die letzten zwei Jahre für Interisland Line einige Probleme mit sich: keine der jetzigen Fähren erfüllt diese neuen internationalen Sicherheitsbestimmungen. Einzig bei der ARAHURA würde es sich noch lohnen, sie den nötigen Umbauten zu unterziehen. Die ARAHANGA und auch die ARATIKA sind schon zu alt, um ein weiteres wirtschaftliches Betreiben nach eventuellen, bei diesen Schiffen doch recht umfangreichen Umbauten noch zu ermöglichen. So versucht man auch bei der Interisland Line neue Wege für einen verbesserten, zukunftssträchtigen Fährverkehr zu fin-



Auf der zweiten Verlegungsfahrt von Europa nach Neuseeland hat die CONDOR 10 bereits ihren neuen Anstrich (siehe auch FERRIES 1/96, Seite 8). Foto: Tranz Rail

den. Obwohl es 1994 noch hieß, es stünde nicht genügend Geld für neue Schiffe zur Verfügung, sollen bis 1999 zwei Kombicarrier a la ROBIN HOOD und NILS DACKE (Bj.95) entstehen.

Die Eisenbahnfährverbindung zwischen Wellington und Picton hat sich in den letzten 33 Jahren zum wichtigsten Transportmittel zwischen den beiden Landesteilen entwickelt. Am 13. August 1996 feiert sie ihr 34-jähriges Jubiläum. Doch das Ende dieser Linie ist bereits in Sicht: im Mitte 1998 bereits soll ein neuer Abfahrtschiffhafen auf der Südinsel in Betrieb genommen werden.

Ca. 50 km südlich von Picton befindet sich der Ort Clifford Bay, fast genau an dem nach Süden führenden Highway und der Haupteisenbahnlinie. Dort wird bereits an einem neuen Fährhafen mit zwei

Fährbecken und einem Terminal für die beiden neuen Fährschiffe gebaut. Auch auf der anderen Seite der Route, in Wellington entstehen zur Zeit neue Fährbetten und Terminalanlagen, die den Passagieren bereits im Hafen größten Komfort bieten sollen. Die Überfahrzeit auf der neuen Linie verkürzt sich von drei bzw drei Stunden und zwanzig Minuten auf zweieinhalb Stunden. Der Catamaran soll dann statt einer Stunde und 45 Minuten ca. 15 Minuten schneller im Zielhafen sein.

Ob die Linie nach Picton nach Eröffnung der neuen Route zumindest als High-Speed Verbindung von Interisland Line aufrechterhalten wird (was in der Tat im Gespräch ist), wird die Zukunft zeigen. Für die ARAHURA, die ARATIKA und die ARAHANGA sind allerdings die Tage zwischen der Nord- und der Südinsel Neuseelands gezählt.

## Interesse an alten FERRIES-Ausgaben ?

### Noch sind komplette Jahrgänge 1995 vorhanden !!!

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

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

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

30 Jahre unter gleichem Namen und gleicher Flagge

# Herzlichen Glückwunsch FENNIA !

von Marko Stampehl

*Im Mai diesen Jahres feierte im Bottnischen Meerbusen eine Fähre ein rundes Jubiläum : die FENNIA wurde 30 Jahre alt. Sicher - viele Fähren erreichen dieses Alter, das alleine ist noch nicht außergewöhnlich. Doch es gibt nur wenige Fähren, die seit ihrer Indienstellung weder den Namen noch die Flagge wechselten. Dazu kommt noch, daß die FENNIA mehrmals den Eigner wechselte und neun Jahre nach ihrem Verkauf auf Umwegen zu der Reederei zurückkehrte, für die sie gebaut wurde - zur Silja Line. Der Name "FENNIA" steht seit 1966 für ein gemütliches und zuverlässiges finnisches Fährschiff mit Charme. Aus Anlaß des Jubiläums widmen wir uns in dieser Ausgabe von FERRIES ausführlich dem bewegten Leben der "grande dame" der finnischen Fährschiffahrt.*

## Stolz der Flotte

Am 28. Oktober 1965 lief bei Öresundsvarvet in Landskrona mit der Baunummer 201 das neue Flaggschiff der Siljavarustamo (schwed. = Siljarederiet) vom Stapel. Man war natürlich mächtig stolz auf "Siljas nya storfärja" (Siljas neue Großfähre) die, so warb man, ihrer Zeit 10 Jahre voraus war. Tatsächlich fanden sich an Bord vielerlei Neuerungen, Dinge, die es an Bord eines Fährschiffs bis dahin nicht gegeben hatte : Kinderspielzimmer, Schwimmbecken, Kino, Konferenzzimmer, Tax-Free-Markt und einen Aufzug. Superlative, mit denen wir heute Fähren vom Schlage einer SILJA SERENADE oder CINDERELLA schmücken, trafen damals im gleichen Maße auf die FENNIA zu. „Schwimmendes Hotel“ und „Jumbofähre“. Den Doppel-Schornstein zierte die Silja-Schornsteinmarke (zwei blaue Streifen mit einem kleinen „S“ in der Mitte), als sie am 27. April 1966 in Landskrona der Reederei übergeben wurde. Die Farbgebung wurde von den in den



Über die Toppen geflaggt, die FENNIA auf Jungfernfahrt am 7. Mai 1966. Foto: Silja Line

Jahren zuvor neu gebauten Silja-Fähren übernommen, mit einem in grau gehaltenen Rumpf und weißen Aufbauten.

Nach der Ablieferung in Landskrona begab sich die FENNIA zunächst auf eine Rundreise in drei nordische Hauptstädte : Kopenhagen, Stockholm und Helsinki. Ehrengäste dieser Reise waren die Führung der drei Silja-Eignerreedereien

(SHO, Bore und Svea) und die Geschäftsführung von Siljavarustamo selbst sowie Vertreter des Marketings und von Reisebüros. Am 6. Mai 1966 traf die FENNIA dann zum ersten Mal in ihrem Heimathafen Turku ein.



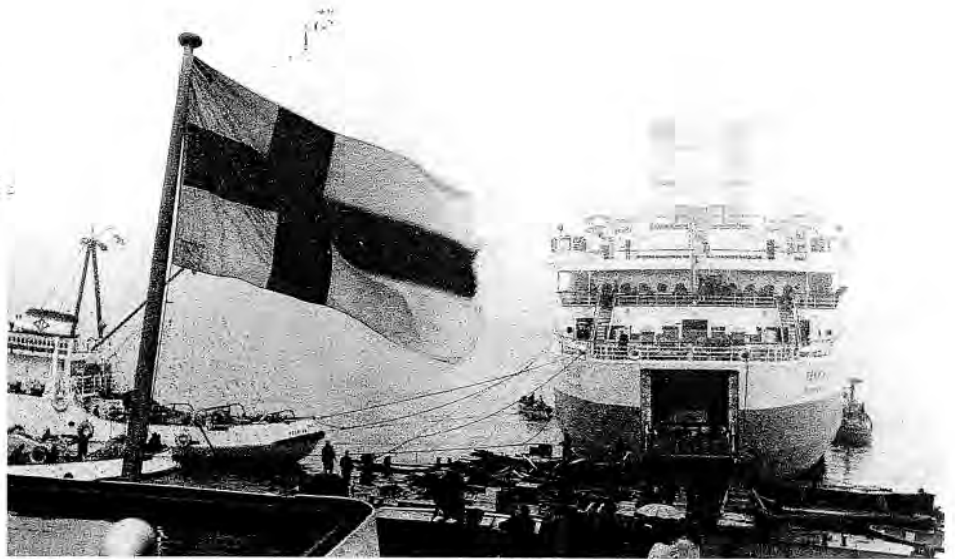
Die Silja Flotte während eines Streiks Anfang der 70er Jahre versammelt in Turku. Foto: Silja Line/Hede Foto

## Kein Schwesterschiff für den Konkurrenten im eigenen Nest

Am 7. Mai 1966 war dann endlich der große Tag der Indienstellung gekommen. Um 11 Uhr legte die FENNIA zu ihrer ersten Tagestour nach Stockholm ab. Für Siljavarustamo war dies auch aus einem anderen Grund ein wichtiger Tag, denn mit der Indienstellung der FENNIA wurde die neue Route Turku-Stockholm/Värtahamnen eingeweiht. In der ersten Zeit führte FENNIA ausschließlich Tagesfahrten durch, wobei Abfahrten ab Turku immer dienstags, donnerstags und samstags stattfanden. Aber schon ab Sommer 1966 führte man einen kompletten Umlauf pro Tag durch, wobei auf den Tagesfahrten Mariehamn angefahren wurde. Von nun an standen die Passagiere vor der Wahl, ob sie lieber ab Stockholm-Skeppsbron mit einem der (erst Anfang der 60er Jahre gebauten) Dampfer BORE oder SVEA JARL oder der MS ILMATAR fahren wollten, oder mit der neuen und modernen Auto-/Passagierfähre FENNIA. Tatsächlich ließen die Passagierzahlen der FENNIA anfangs zu wünschen übrig. Die Marketingpolitik der Reederei trug sogar noch dazu bei, indem sie sich auf die Skeppsbron-Linie, um deren Passagierzahlen man fürchtete, konzentrierte. Für die FENNIA wurde, so unverständlich es auch sein mag, kaum geworben. Da verwundert es wenig, daß die Eigner-gesellschaften den Bau eines Schwesterschiffs ablehnten, das die Werft bei der Ablieferung der FENNIA zu sehr günstigen Konditionen anbot. Stattdessen bestellte man die BOTNIA (Ablieferung 1967) und die FLORIA (Ablieferung 1970). Beide basierten auf den Plänen der SKANDIA (1961), und waren von Anfang an zu klein. Erst 1973 sollte die FENNIA mit der BORE I ein ebenbürtiges Schiff an ihre Seite im Turku-Stockholm-Verkehr erhalten.

## Strandung nach nur fünf Monaten

Die noch nagelneue, erst fünf Monate alte FENNIA lief am 16.10.1966 mit 246 Passagieren an Bord nordwestlich der Insel Bogskär im Bereich Kihti auf Grund. Da das Fährschiff fest auf Grund saß, beschloß man, zunächst alle Passagiere von Bord zu holen, damit diese ihre Reise fortsetzen konnten. Mit Hilfe eines Schiffs des Seenotrettungswerks wurden sie zur Fahrinne gebracht, wo ein Teil der Passagiere auf die SKANDIA nach Norrtälje umstieg, und ein Teil auf die HOLMIA nach Turku. Zur Bergung der auf dem Autodeck be-



Über einen Ponton werden die Passagiere und die Fracht von der havarierten FENNIA abgeborgen. Foto: Sammlung Reijo Lavón

findlichen Autos und Lastwagen wollte man einen Ponton am Heck der FENNIA befestigen und die Fahrzeuge hierüber direkt auf andere Fähren der Reederei umladen. Zu allem Unglück gesellte sich kurz nach dem Unfall der FENNIA auch noch ein Tarifstreit zwischen der finnischen Seemannsunion und den Reedereien, mit der Folge, daß der Vorsitzende der Seemannsunion die Blockade sämtlicher Passagierschiffe der finnischen Reedereien ausrief. Dennoch konnten am Montag dem 17.10. die NORDIA und die HOLMIA von Turku aus zum Havaristen auslaufen, um dessen Autodecksladung zu übernehmen. Nachdem die Pkw und Lkw vom Autodeck der FENNIA auf die NORDIA und die HOLMIA umgeladen waren, setzten diese ihre Reise nach Stockholm fort. Durch Umpumpen von Wasser zwischen verschiedenen Ballasttanks wurde der Druck des Rumpfs auf den Felsen verringert und zwei Schlepper zogen den Havaristen am 18.10. frei. Die FENNIA verholte aus eigener Kraft zur Finnboda Werft, wo das ganze Ausmaß der Schäden begutachtet werden konnte. Die Repara-

tur dauerte ganze zwei Monate, gerade rechtzeitig zu Weihnachten konnte das Schiff am 17.12.1966 den Liniendienst wieder aufnehmen.

Danach sollte die FENNIA für immerhin 17 Jahre ihren Dienst in den Schären zwischen Stockholm und Turku ohne nennenswerte Zwischenfälle absolvieren. Dennoch blieben diese Jahre nicht ereignislos. Im Frühjahr 1967 entstanden Gerüchte, daß die FENNIA verkauft werden sollte. Am 6. März waren ein Reeder von der amerikanischen Westküste und ein Kontrolleur der US Coast Guard an Bord gekommen und ließen verlautbaren, daß sie die Eignung des Schiffs für den Verkehr an der amerikanischen Westküste bis hinauf nach Alaska prüfen mußten. Tatsächlich erhielt auch die Schiffsleitung der FENNIA erst wenige Stunden vor Eintreffen der Amerikaner Kenntnis von der Verkaufsabsicht. Angeblich wurde der Verkaufsversuch von Emanuel Högberg, dem damaligen Svea-Geschäftsführer und Anteilseigner lanciert. Sollte dieses Gerücht wahr gewesen sein, zeigte es doch ein weiteres Mal, daß



Die FENNIA in ihrer zweiten Farbversion in den Stockhomer Schären. Foto: Silja Line / Hede Foto

die Mutterreedereien die FENNIA los werden wollten, die ja nun einmal Konkurrent für die eigene Linie von Stockholm-Skeppsbron nach Turku war. Alle Befürchtungen, auch seitens der Besatzung waren jedoch unbegründet, denn wie der Kontrolleur der US Coast Guard schon am Tag danach dem Kapitän (Reijo Lavón) mitteilte, erfüllte die FENNIA nicht die hohen Erwartungen, die man stellte. Unter anderem wären die Feuer-Abschnitte zu groß. Das Geschäft platzte also, und die FENNIA blieb auf ihrer Route im Einsatz, sehr zur Freude ihrer Besatzung.

Die Passagierzahlen entwickelten sich, wie bereits beschrieben, nicht im gewünschten Maße. Daher ergriff sogar die Besatzung die Initiative und startete eine eigene Werbeaktion für das neue Schiff mit einfachen Mitteln. Man setzte eine Einladung zur Schiffsbesichtigung an vier festgelegten Sonntagen auf, an denen das Schiff durch den Umlauf tagsüber in Stockholm lag. Diese Einladung wurde vervielfältigt und von den Besatzungsmitgliedern selbst an die Haushalte im Umfeld des ja noch neuen Anlegers in Värtahamnen verteilt. Am besten Sonntag kamen immerhin 350 Personen, um sich das noch neue Schiff anzusehen. Die Passagierzahlen stiegen langsam an, jedoch ist nicht bekannt, welchen Anteil an dieser Steigerung die improvisierte Werbeaktion der Besatzung hatte. Genaugenommen läutete das Erscheinen der FENNIA auf der Turku-Stockholm-Route das Ende der fast parallelen Skeppsbron-Linie der Muttergesellschaften ein - das damals noch neue Konzept der Auto-Passagierfähre war einfach wirtschaftlicher.

1968 wurde die achtere Manövrierbrücke demontiert, da sie sich im täglichen Betrieb als unpraktisch erwiesen hatte. Gleichzeitig wurden die achteren Decksflächen erweitert und die Kabinenkapazität geringfügig vergrößert. 1970, als die Reederei Siljavarustamo zur Marketinggesellschaft Silja Line wurde, und die Schiffe von Siljavarustamo zu gleichen Teilen an die Mutterreedereien gingen, wurde die FENNIA für Oy Svea Line (Finland) Ab, der finnischen Tochtergesellschaft von Rederi Ab Svea, registriert. Fortan zierte das große schwarze „Svea-S“ die Schornsteine. Fünf Jahre später wurde es Zeit, die verbrauchten Ruston-Hauptmaschinen auszutauschen. In Helsingør erhielt die FENNIA 1975 während eines fünfmonatigen Werftaufenthalts vier neue 9-Zylinder-Diesel von MaK. Nun



Mit weißem Rumpf präsentiert sich die FENNIA auf diesem Foto.

Foto: Sammlung Jürgen Stein



Ab 1981 fuhr die FENNIA mit der Schornsteinmarke von Johnson Line.

Foto: Jürgen Stein

trieben 8.828 kW statt bisher 6.353 kW das Schiff an. Diese zweite Maschinenanlage hat nun schon mehr als doppelt so lange wie die ursprüngliche ihren Dienst zu aller Zufriedenheit auf der FENNIA geleistet - mehr als 20 Jahre. Im April 1975 wechselte sie schließlich ihren Heimathafen von Turku nach Mariehamn, nachdem Oy Svea Line (Finland) Ab ihren Sitz dorthin verlegt hatte.

Während des Jahres 1976 verkehrte sie zwischenzeitlich zusammen mit der SVEA REGINA auf der Strecke Turku-Norrälje, bis dieser Dienst am 31.8.1976 eingestellt wurde. Während die FENNIA auf ihre Stammroute zurückkehrte, wurde die SVEA REGINA zusammen mit der AALLOTAR und dem Dampfer BORE aufgelegt und zum Kauf angeboten. Am 22.10.1977 wurde auch die damals noch recht junge FENNIA aufgelegt, nachdem sie durch die SVEA CORONA ersetzt wurde.

Im Januar 1978 kam die FENNIA erstmals nach Deutschland: ein Chartereinsatz bei Sessan Linjen zwischen Travemünde und Göteborg, der bis März 1978 andauerte, gab dem ansonsten im Winter aufgeleg-

ten Fährschiff eine Aufgabe. Im Folgejahr sollte sie erneut für einen Monat von Travemünde verkehren, für Saga Linjen als Ersatz für die NILS DACKE. Dieser Einsatz währte vom 3. Januar bis 1. Februar 1979.

Im November 1981 gingen sämtliche Schiffsaktivitäten der Rederi Svea auf die Johnson Line Ab über und die FENNIA erhielt zum zweiten Mal eine neue Schornsteinmarke - den gelben Johnson-Stern auf blauem Grund. Trotz der Übernahme durch Johnson Line blieb das Schiff aber für Oy Svea Line (Finland) Ab registriert und behielt seinen Heimathafen Mariehamn. Bis Ende des Jahres 1982 fuhr die FENNIA noch zwischen Turku und Stockholm, mit mittäglichem Anlaufen von Mariehamn.

#### Ausflug in die Irische See

Vom 7. Juni bis 28. September 1983 machte die FENNIA einen Ausflug in ganz andere Gewässer. Sie wurde an B&I Line verchartert und befuhr die Linie Cork-Pembroke Dock. Obwohl sie eine Kapazität von immerhin 1.200 Passagieren vorweisen konnte, war ihr Einsatz hier mit





Nach Verkauf an Jakob Lines wurde die FENNIA erstmals im Bottnischen Meerbusen eingesetzt. Foto: Jakob Lines

Schwierigkeiten verbunden, da sie nicht mit Stabilisatoren ausgerüstet war.

Im November 1983 wurde die FENNIA an Jakob Lines, Pietarsaari verkauft. Das Schiff sollte nach der Sommersaison 1984 an die neuen Eigner übergeben werden. Zwischenzeitlich wurde sie aufgelegt, bis es im Frühjahr 1984 noch einmal Beschäftigung für die FENNIA bei Silja gab. Während der Werftliegezeiten der FINLANDIA und der SILVIA REGINA vom 24. Januar bis 1. Februar und vom 1. Februar bis 8. Februar 1984 vertrat sie als Frachtfähre jeweils eine der beiden Helsinki-Fähren. Die erst nach der Sommersaison '84 vorgesehene Übergabe an Jakob Lines erfolgte jetzt schon am 16. Mai, da man bei Jakob Lines zu dieser Zeit den Verkehr neu ordnete und das Schiff daher schon früher benötigte.

Anderthalb Jahre lang verkehrte die FENNIA für Jakob Lines zwischen Jakobstad und Skellefteå, dann wurde sie am 31. Dezember 1985 erneut verkauft - an Rederi Ab Sally, Vaasa. Im Tausch für die FENNIA erhielt Jakob Lines von Sally die FENNO EXPRESS. Die mittlerweile fast zwanzig Jahre alte FENNIA sollte für die Sally-Tochter Vaasanlaivat-Vasabåtarna zwischen Vaasa und Sundsvall zum Einsatz kommen. Für diese Linie benötigte man aber zusätzliche Kabinenplätze. Beim Umbau bei Wärtsilä Marine in Turku kamen achtern neue Decksaufbauten hinzu, die die Kabinenkapazität von 353 auf 580 Betten erhöhten. Außerdem wurde der Doppelschornstein neu gestaltet und die Autodeckskapazität durch zusätzliche, demontierbare Hängedecks auf 265 erweitert. Nach erfolgtem Umbau wurde sie am 23. April 1986 an Vaasanlaivat abgeliefert und nahm zwei Tage später den Dienst auf

#### m/s FENNIA

Eigner :	Wasa Line Oy Ab, Vaasa (Silja Oy Ab)
Flagge :	Finnland
Heimathafen :	Mariehamn
Tonnage :	10.515 GT
Tragfähigkeit :	1.410 tdw
Motoren :	4x9 Zyl.-Diesel MaK
Leistung :	8.828 kW
Geschwindigkeit :	18,5 kn
Länge ü.a. :	128,9 m
Breite :	19,7 m
Tiefgang max :	4,8 m
Passagiere / Crew :	1200 / 90
Kabinen / Betten :	236 / 559
Pkw / Lkw :	265 / 25
Autodeck :	450 Lademeter



1986 wechselte die FENNIA zu Vasabåtarna/Vaasanlaivat. Foto: Sammlung Jürgen Stein

der Strecke Vaasa-Sundsvall auf. Die kommenden Jahre wurden etwas ruhiger für die FENNIA. Im Jahre 1987 übernahmen Effoa und Johnson Line die angeschlagene Sally-Gruppe, zu der auch Vaasanlaivat - Vasabåtarna gehörte. 1989 schließlich expandierte Vaasanlaivat, und erwarb den Vorbesitzer der FENNIA - Jakob Lines. Im Zusammenhang mit der Fusion von Effoa und Johnson Line zu EffJohn Anfang 1990 wurde die FENNIA

dann wieder für Oy Svea Line (Finland) Ab registriert, nicht einmal sechs Jahre nach ihrem Verkauf.

Zum 1. Januar 1991 änderten Vaasanlaivat-Vasabåtarna ihren Namen in Wasa Line. Vom 19. Oktober 1992 bis zum Frühling 1993 vercharterte man die FENNIA EffJohn-intern an die Baltic Express Line, die das Schiff für Baltic Link auf der Route Norrköping-Riga einsetzte.



1991 änderte sich die Rumpfaufschrift der FENNIA in Wasa Line. Foto: Dirk Jankowsky

Als die FENNIA von ihrem Baltic Link-Einsatz in den bottnischen Meerbusen zurückkehrte, hatte sich hier einiges verändert. Die WASA KING war nach Estland verkauft worden und die gesamten Aktivitäten von Wasa Line zum Jahresbeginn 1993 in die Silja Line integriert worden. Knapp neun Jahre nach ihrem Wechsel zu Jakob Lines gehörte sie nun also wieder zur Silja Line und führte zum ersten Mal den Seehund als Schornsteinmarke. Während der Sommersaison im Bottnischen Meerbusen versah sie seither ihren Dienst zwischen Jakobstad (Pietarsaari) bzw. Kokkola und Skellefteå für Jakob Lines, die es nach wie vor als eigenständige Marketinggesellschaft gibt. Außerhalb, aber auch während der Sommersaison bediente sie in den vergangenen drei Jahren auch die Route von Vaasa nach Umeå und von Umeå nach Kokkola bzw. Pietarsaari.

Während der Unterbrechung des Verkehrs auf der Linie Vaasa-Sundsvall im Winter 94/95 befuhr die WASA QUEEN die Route Vaasa-Umeå. Dadurch wurde die FENNIA freigesetzt und konnte an die Silja Line-Tochter SeaWind Line zum Einsatz zwischen Stockholm-Värtahamnen und Turku verchartert werden. So kam das älteste Silja-Fährschiff noch einmal auf seine ursprüngliche Stammroute, die es von 1966 bis 1983 mit kurzen Unterbrechungen befahren hatte. Am 18. April 1995 konnte die FENNIA schließlich den



Die FENNIA in aktuellen Silja-Line Farben im Juli 1996 in Vaasa. Foto: Marko Stampehl

Verkehr zwischen Pietarsaari und Umeå wieder aufnehmen. 1995 befuhr sie drei verschiedene Routen : Vaasa-Umeå, Pietarsaari-Umeå und Pietarsaari-Skellefteå.

Seit Einstellung der Sundsvall-Linie Anfang 1996 gibt es im Bottnischen Meerbusen nur noch die beiden Routen Vaasa-Umeå und Pietarsaari-Skellefteå, wobei letztere wie gehabt von der FENNIA nur während der Sommersaison bedient wird. Vom 15. Januar bis 6. Mai befuhr sie alleine die Route Vaasa-Umeå anstelle der WASA QUEEN, die als zweites Schiff für diesen Zeitraum zwischen Helsinki und Tallinn fuhr. Ab September wird sie den Winter über als einziges Fährschiff die nördlichste ganzjährige Fährverbindung

der Welt aufrechterhalten. Die WASA QUEEN wird dann erneut im Tallinn-Verkehr eingesetzt.

Auf einer Kurzkreuzfahrt Pietarsaari-Skellefteå-Pietarsaari im Juli 1995 konnte ich mir selbst einen Eindruck vom Innern des ältesten Silja-Fährschiffs verschaffen. Gerade im Frühjahr 1995 hatte man verschiedene Bereiche wie die Lobby, Tax-Free-Shop und die Tanz- und Cocktailbar auf Deck 6 stilvoll renoviert und modernisiert. Die FENNIA ist ein sehr gemütliches Fährschiff, mit einer eigenen, nostalgisch anmutenden Atmosphäre an Bord. Hoffen wir, daß sie uns noch lange so erhalten bleibt.

Der Artikel entstand mit der freundlichen Unterstützung von Kapitän Reijo Lavõn, Turku. Kiitos Reijo

## Elbe-City-Jet „Hanseblitz und Hansepeil“

von Christian Eckardt

Am 12.7.96 wurden zwei Katamaran-Personenfähren an die Elbe-City-Jet Schnellfähren GmbH übergeben.

Hierbei handelt es sich um ein Gemeinschaftsunternehmen der Hamburger HADAG und dem Schifffahrtskontor Altes Land (SAL). Die baugleichen, aus Aluminium gefertigten City-Jets sind 27,5 m lang und 9 m breit, fassen 202 Passagiere und verkehren seit dem 15.7.96 regelmäßig auf der Elbe zwischen Stade und Hamburg/Landungsbrücken, mit Zwischenstation in Lühe/Altes Land.

Die Rümpfe, die speziell gegen starke Wellenbildung konstruiert wurden, entstanden auf der Linstøl-Werft in Risør (Norwegen). Wegen der kurzen Lieferfristen wurde ein Kooperationsvertrag zwischen der Lindstøl-Werft und der Werft Abeking & Rasmussen in Lemwerder/Bremen geschlossen. Der Rumpf der späteren „Hansepeil“ wurde am 19.03.1996 an Seite 26 **FERRIES** 3/96

Deck des SAL-Schwergutfrachters „Frauke“ nach Lemwerder gebracht, wo der Ausbau erfolgte. In nur 12 Monaten Bauzeit und mit Baukosten von rd. 5,35 Mio DM pro Schiff entstand nach Meinung mehrerer Experten, nach erfolgter Gästefahrt auf der Elbe, ein schnelles, lauffähiges und für den kurzen Personen-

transport bequemes Transportmittel, mit Flugzeugsesseln, Kiosk und behindertengerechtem Sanitärraum.

Die beiden Personenflitzer (Fahrradbeförderung ist möglich) verkehren bis zu 14 x täglich in jede Richtung und benötigen für die 32 Kilometer lange Strecke eine Fahrtzeit von 45 Minuten. H



Die HANSEPEIL am 12.7.96 in Hamburg. Foto: Christian Eckardt

# SCANDLINES contra MERCANDIA

von Dirk Jankowsky

**Dicke Luft herrscht derzeit über dem sonst so ruhigen Öresund! Pendelten die Fähren der schwedisch / dänischen ScandLines (Anteilseigner sind Sweferry und die DSB Rederi) allein bzw. mit den Sundbussen der Reederei Moltzau, die jedoch nur Passagiere befördern, in trauter Einheit über die malerische Meerenge, so ist damit seit 1. Juni diesen Jahres Schluß. ScandLines muß sich seitdem mit einem, zwar im Moment noch eher kleinen, aber nicht minder ernstzunehmenden Mitbewerber auseinandersetzen. Die dänische Reederei Mercandia hat vom dänischen Parlament die Konzession zum Betrieb der Linie Helsingør-Helsingborg zugesprochen bekommen.**

Was war passiert? Die Brüsseler Kommission für Wettbewerb der Europäischen Union hat die dänische Regierung dazu aufgefordert, auf der kürzesten See-Verbindung über den Öresund das Monopol der allein operierenden ScandLines aufzuheben, und freien Wettbewerb im Bereich der Auto/Passagier-Fährreedereien zuzulassen. Somit war der Markt geöffnet für potentielle Bewerber die ebenfalls in das lukrative Geschäft über den Öresund einsteigen wollten. Stena Line war ebenso Bewerber für den Fährdienst, wie die norwegische Reederei Gokstad A/S, die ihrerseits ihre Konzession für die Linie Horten-Moss über den Oslofjord zu Jahresbeginn verloren hatte und deren Schiffe ØSTFOLD und VESTFOLD seitdem aufliegen. Auch die Reedereien Sundbussarna, Vognmandsruten, der Reeder Ole Lauritzen (Firmengründer von Olau) gehörten zu den weiteren Mitbewerbern neben Mercandia. "Sauer aufgestoßen" ist diese Maßnahme verständlicherweise der Reederei ScandLines, für die die Konzessionsvergabe an Mercandia nicht nur die Tatsache zu Folge hatte, daß man sich zukünftig mit einem Konkurrenten herumschlagen muß, sondern die auch Einschnitte in Ihre Flottenpolitik hinnehmen mußte. Wurde sie doch gezwungen, ihre beiden 1971 bzw. 1973 auf der Papenburger Meyer Werft gebauten Fährschiffe REGULA und URSULA außer Dienst zu stellen, um deren Anleger in Helsingør für Mercandia freizumachen. Damit stehen der Reederei statt bisher maximal sechs Schiffen, nur noch vier Einheiten zur Verfügung, was sich besonders auf die Sommersaison auswirkte. Zwar war der Reederei der Anleger für die beiden Schiffe REGULA und URSULA am "Knutpunkten" in Helsingør geblieben (Mercandia nutzt hier das Scandinavian Seaways-Terminal in ei-



Die beiden Schwesterschiffe URSULA und REGULA gingen am 31.05.1996 außer Dienst und liegen seitdem in Helsingborg auf. Foto: Frank Lose

nem anderen Hafenteil mit), doch war es auf dänischer Seite nicht möglich, sechs Schiffe an den beiden verbliebenen Anlegern abzufertigen. Einerseits waren technische Gründe, als auch der, bei einer Überfahrtsdauer von 25 Minuten sehr enge Fahrplan entscheidend für die Maßnahme, die Schiffe aus dem Verkehr zu nehmen. Mercandia seinerseits setzte zunächst ab

1. Juni die bislang auf der innerdänischen Juelsminde-Kalundborg-Linie verkehrenden MERCANDIA I und MERCANDIA IV hier ein. Außerdem wurde die nach dem Konkurs der Scarlett Line im Oktober 1993 im Tuborg Havn in Kopenhagen aufgelegte SVEA SCARLETT erworben, und bei der Fredericia Skibsværft für ihr neues Einsatzgebiet hergerichtet.

Fortsetzung auf Seite 29



Die Doppelendfähren von Mercandia machen ScandLines das Leben schwer, hier läuft die MERCANDIA I im Juni 1996 in Helsingborg ein. Foto: Dirk Jankowsky

# MODELLFÄHREN

## 1:1250

von Norbert Bröcher

**Auch in den Sommermonaten, der modellmäßig "sauren Gurken Zeit" erschienen einige neue Modellfähren zur Freude aller 1:1250 Liebhaber. Wer die letzten Neubaulisten der Modellwerften verfolgt hat, den dürfte es kaum verwundern, daß auch diesmal drei Hersteller im Wesentlichen die Neuheiten präsentieren: CARAT, KLABAUTERMANN und SEXTANT. Nach der nun folgenden Kurzaufstellung werden dann auch drei Neuheiten der erwähnten Hersteller kurz vorgestellt.**

Tabellarische Zusammenfassung der Neuheiten bzw. angekündigter Modelle:

Geordnet sind sie nach Herstellern, angegeben jeweils:

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

Carat	046	STENA CHALLENGER	Z. 1996	S	E
	018	STENA GERMANICA	Z. 1996	S	V (Sep.-Okt.)
CO-S	10438	NILS DACKE	1995	S	E
Kla	11	BOLERO	nach Umbau 82	S	E
	11a	JUPITER ex BOLERO	Z. 1991	S	E
RFR	4	TRANSEUROPA	1995	S	V (Sep.)
SX	204	SUPERFAST I	1995	S	E
	211	FINNHANSA	1994	S	V (Okt.)

### Modellbesprechung:

#### STENA CHALLENGER, FESTOS und SUPERFAST I

Mit STENA CHALLENGER ergänzt Carat die Modellreihe des Fährschiffgiganten Stena Line um eine weitere Miniatur. Zu der bereits in FERRIES 2/96 besprochenen STENA FANTASIA wird in Bälde auch die STENA GERMANICA im aktuellen Farbleid hinzustoßen und so das CARAT Stena-Trio vervollständigen.

In der gewohnt sauberen und fein detaillierten Ausführung präsentiert sich auch die STENA CHALLENGER den Sammlern. Gut herausgebildet wiederum auch die Rumpfform mit scharfen Knick an der Brückenvorderkante und der Buganlagevorrichtung. Das Modell ist exakt gegossen und in den aktuellen Stena-Farben bemalt. Vergleichbar mit STENA FANTASIA zierte auch hier eine winzige Reling die meisten Außenkanten der Decksfreiflächen; ein Detail, daß bei keinem anderen Hersteller zu finden ist.

Eines haben die beiden nächsten Modelle von KLABAUTERMANN und SEXTANT außer dem Erscheinungsdatum im Original noch gemeinsam, ihr Fahrtgebiet im Mittelmeer. Anhand beider Modelle läßt sich die Entwicklung der Fährverbindungen zwischen Italien und Grie-

chenland exemplarisch aufzeigen.

Mit dem neuen KLABAUTERMANN Modell FESTOS beschließt der Hersteller die wechselhafte Geschichte jener Fähre, die 1966 als SAGA (KLA 7) in den Dienst zwischen Schweden und Großbritannien trat. Wie viele ehemalige Ostsee- und Kanalfähren begann das Schiff 1984 eine zweite Karriere im Mittelmeerdienst, hier bei Minoan Lines zwischen Italien und Griechenland. Inzwischen pflügt auch dort durch die Einführung der Schnellfähren SUPERFAST I und ARETOUSA eine neue Fährschiffsgeneration durch das blaue Adriawasser und verdrängt die "second-hand" erworbene Fährschiffsgeneration immer mehr in den lokalen, innergriechischen Verkehr.

Vergleicht man Kla 7 SAGA und FESTOS miteinander, so fällt dem Betrachter auf, daß das Schiff als solches nichts von seiner ursprünglichen Schönheit verloren hat. Büßte die Fähre die Luke auf dem Vorschiff nebst den beiden dazugehörigen Kränen schon in ihrer Frühzeit ein, so wurden die weiteren Umbauten erst während ihrer Minoan-Jahre vorgenommen. Dabei ist es der griechischen Umbauwerft gelungen, die entsprechenden Arbeiten so auszuführen, daß sie den Stil des Schiff gekonnt fortführen und die Umbauten erst bei genauerer Betrachtung zu erkennen

sind. Jene als harmonisch gelungen zu nennende Änderungen des Schiffsäußeren sind ja nicht unbedingt "das" Markenzwischen griechischer Werften, denkt man z.B. an SILVER PALOMA ex SASSNITZ ... Neben dem Fehlen von Luke und Kränen fällt beim Modell die durchgehende Abdeckung der freien Oberdeckfläche durch ein fest installiertes Sonnensegel und die Reduktion auf insgesamt 4 Rettungsboote auf. Aber auch jene substantiellen inneren Umbauten, wie Erweiterung der Kabinenkapazität lassen sich am Modell durch vermehrte Fensteröffnungen und Bulleys erkennen. Sowohl Bemalung als auch die aufwendige Beschriftung sind sehr sauber ausgeführt. Das Modell zeigt das Schiff im Aussehen der letzten Betriebsjahre mit "Minoan Lines" Seitenaufschrift und der Europaflagge. Kurzum endlich das erste und dazu noch ohne Einschränkungen empfehlenswerte Modell des so lange vernachlässigten Mittelmeerfährbereichs Italien-Griechenland.

"2 days more holiday" verspricht die Superfast Broschüre in diesem Jahr. Dem geneigten Sammler sei freigestellt, ob er für seine Vitrinenüberfahrt Ancona-Patras den Oldtimer FESTOS oder die Schnellfähre SUPERFAST I, soeben bei Sextant als Modell Nr. 204 erschienen, wählt. Als

dritte hier vorgestellte Neuheit bestätigt sie das allgemein hohe Niveau in der Modellbaukunst. Die Charakteristika des Originals sind hier treffend wiedergegeben, so der scharf geschnittene Wasserlinienverlauf des Rumpfes, die eckige Brückenfront, der auffallende Schornstein mit den die Geschwindigkeit von 27 Knoten erahnenen Flügelansätzen und den drei unterschiedlich großen Heckrampen. Das Heck zielt sogar der original Schriftzug incl. Heimathafen in griechischen Buchstaben! Ebenfalls gut ist die Bemalung vor allem der Decks, die vollständig und ohne Schattierungen deckend ausgeführt wurden. Lediglich der gewählte blaue Farbton erscheint mir etwas zu hell. Bei genauere Betrachtung fällt auch auf, daß die Fensteröffnungen im vorderen blauen Bereich vor den Booten fehlen. Sicher wäre dieses Detail bei einem dunkleren Farbton weniger aufgefallen. Das achterne, obere Autodeck ist dem Original entsprechend weit nach vorne offen dargestellt, so daß der Blick ins "Innere" des Schiffes freigegeben wird. Um das modellmäßig darstellen zu können, hat der Hersteller das Modell in mehreren Einzelteilen gefertigt, z. B. Rumpf mit Bug- und Heckschankkleid und Aufbauteil separat;

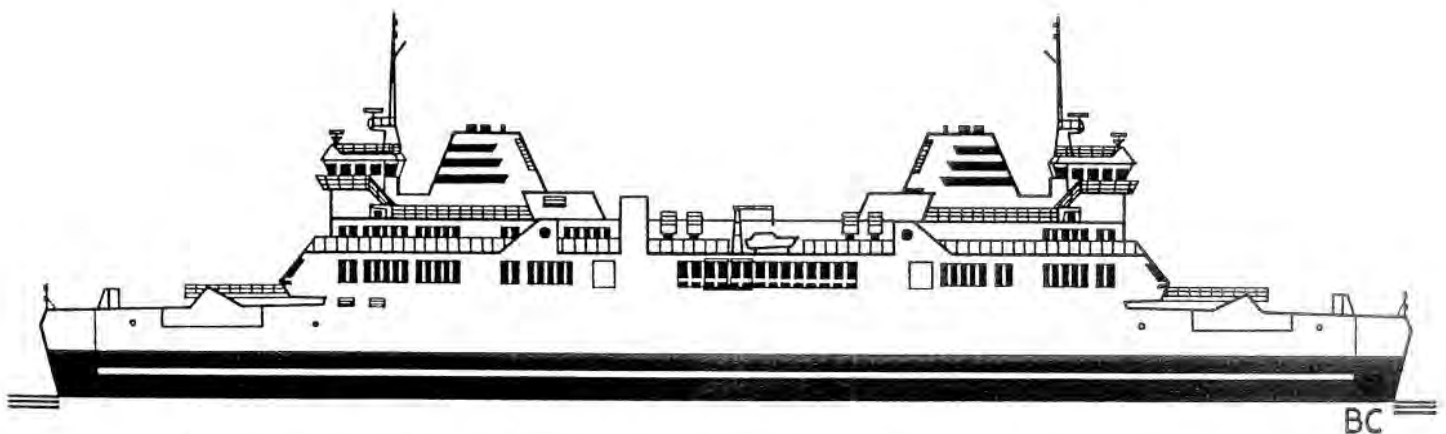


Die STENA CHALLENGER im März 1996 in Calais. Foto: Frank Lose

beide Teile sind auch farblich rot - weiß unterschiedlich. Leider sind bei der Montage der beiden Teile nicht zu übersehende Spalten im weißen Schankkleid unterhalb der Brücke und in Höhe der achteren Rolltreppe entstanden, die doch störend ins Auge fallen. Hier hätte der Hersteller mit einiger Überlegung bestimmt noch eine bessere Lösung finden können. Gefällig und sauber ausgearbeitet hingegen sind die seitlichen Decksabdeckungen im Bereich des Schornsteins und der eigentliche Brückenbereich; gut gelungen ist hier auch

das Zusammensetzen der einzelnen Bauteile.

Insgesamt hat SEXTANT damit ein ansprechendes Fährrschiffsmodell der neuesten Generation vorgelegt und es stellt sich wohl nicht nur für den Rezensenten die Frage: wozu drei Modelle der SUPERFAST I? Neben CARAT hat auch die Fa. Conrad-Hansa ein entsprechendes Modell angekündigt. Wäre es da nicht interessanter neben einem Modell der SUPERFAST I auch noch eines der ARETOUSA und der MAJESTIC in der Vitrine zu haben?



Zwischen Helsingør-Helsingborg Dienst wird dieses Schiff im Juni 1997 eingesetzt. Zeichnung: Bernd Crause

Fortsetzung von Seite 27

Rechtzeitig zur Sommersaison Anfang Juli nahm sie dann als MERCANDIA VIII den Dienst auf.

Noch bevor Mercandia im Fährdienst von Helsingør nach Helsingborg tätig wurde, bestellte ScandLines bei Finnyards in Rauma einen Nachbau der TYCHO BRAHE und der AURORA AF HELSINGBORG, die an DSB Rederi bzw. Sweferry in den Jahren 1991 und 1992 von der norwegischen Werft Langsten Slip &

Båtbyggeri geliefert wurden. Allerdings wird der 300 Mio. SEK teure Neubau, der bereits zum 1. Juni 1997 geliefert werden soll, nicht wie seine beiden Schwestern mit Eisenbahngleisen ausgerüstet werden. Die Auftragsvergabe beinhaltet außerdem die Option für den Bau eines weiteren Schiffes dieses Typs. Die Technischen Daten des Neubaus lauten: Ca. 11.000 GRT, Länge 111 m, Breite 28,2 m, 1000 Passagiere sowie 539 LKW-Lademeter auf der bis zu 240 PKW Platz finden. Das neue Schiff, für das noch kein Name feststeht, wird

unter dänischer Flagge eingesetzt, wobei die Besatzung zur Hälfte aus Dänen und zur anderen Hälfte aus Schweden bestehen soll.

Anders als bei den beiden Schwesterschiffen AURORA AF HELSINGBORG und TYCHO BRAHE wird der Eigner des Schiffes ScandLines sein, was zu dem geplanten "Crewmix" führen wird. Über die Zukunft der z.Zt. immer noch in Helsingborg aufgelegten Schwesterschiffe REGULA und URSULA herrscht momentan noch Unklarheit.

# HORTEN- MOSS UNTER NEUER REGIE

von Jürgen Stein

*Nicht nur, daß die Reederei Bastø- Fosen A/S, Trondheim Schwierigkeiten mit der Eröffnung der Fährverbindung Moss- Horten hatte, nein auch die FERRIES Redaktion hatte einige Probleme diese Fährverbindung aktuell und korrekt zu behandeln.*

So haben sich in Heft 2 (Seite 26) einige Fehler eingeschlichen, die hier noch einmal richtiggestellt werden sollen.

Die EINAR TAMBERSKJELVE verließ erst am 14. März 1996 (nicht wie angegeben am 6.2.1996) die Umbauwerft in Drammen und nahm erstmals am 15. März 1996 den Liniendienst zwischen Horten und Moss auf.

Auch dem Lebenslauf der TRONDHEIM auf der Route Horten- Moss bedarf einer Richtigstellung. Die TRONDHEIM verließ erst am 27.3.1996 den Liniendienst über den Oslofjord und übernahm am 29.3.1996 wieder ihre Stammroute zwischen Rørvik und Flakk im Trondheimfjord.

Am 27. März wurde die TRONDHEIM zunächst von der eingecharterten RØSUND abgelöst, die als Entlastungsfähre für den LKW-Transport eingesetzt wurde.

Die RØSUND wurde 1977 bei der Ulstein Hatlø A/S in Ulsteinvik als TAU (613 BRT, 64,37ML, 50 PKW) für die Det Stavangerske D/S A/S, Stavanger gebaut und versah dort den Liniendienst zwischen Stavanger und Nedstrand, wurde im April 1982 an die Nord- Ferjer A/S, Narvik verkauft und übernahm dort die Verbindung zwischen Bognes und Skarberget. Nach einem Umbau und Verlängerung auf 80,29 Meter im November 1987 bei der Harstadverkstede A/S, Harstad, jetzt mit einem zusätzlichen Hängendeck versehen, konnte die RØSUND



Die FOSEN wird übergangsweise zwischen Horten und Moss eingesetzt.

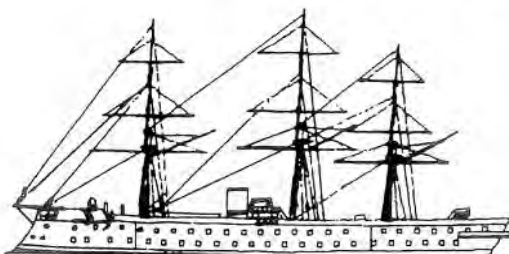
Foto: Marko Stampel

nun 66 PKW befördern. Mit diesen neuen Gegebenheiten verblieb die RØSUND zunächst auf ihrem alten Liniendienst und wurde 1990 durch den Zusammenschluß mehrerer norwegischer Reedereien von der Ofotens og Vesteraalens D/S A/S, Narvik übernommen. Anschließend folgten Einsätze überwiegend als Charterfähre, zunächst für die Møre og Romsdal Fylkesbåtar in Molde auf der Route Åndalsnes- Innfjorden. Auch die Hardanger Sunnhordlandske D/S A/S in Bergen setzte Ende 1995 die RØSUND als Charterschiff ein, hier auf der Verbindung zwischen Leirvik- Ranavik und Sunde, bevor die RØSUND auf die Horten- Moss- Route wechselte.

Auf dieser Verbindung sollte die RØSUND planmäßig bis Ende Ende 1996 verbleiben, doch das Verkehrsaufkommen auf der Route zwischen Horten und Moss wurde so stark, so daß sich die Bastø- Fosen A/S entschloß, ein größeres Schiff einzusetzen.

Mit Beginn der Sommersaison wurde nun die FOSEN ( 2835 BRZ, 80,10 m Länge, 150 PKW) eingesetzt, die bis zu diesem Zeitpunkt die Stammroute zwischen Flakk und Rørvik bediente. Diese Doppelendfähre, die am 3. Mai 1989 von der Fosen mek. Verksteder A/S abgeliefert wurde, soll die beiden Regelfähren HOLGER STJERN und EINAR TAMBERSKJELVE unterstützen, bis die beiden Neubauten der Reederei 1997 in Fahrt kommen.

## *Olivers Welt der Schiffsminiaturen und maritime Geschenkideen*



*U-und S-Bahnhof Bundesplatz*

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

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

# FERRIES AKTUELL

## REGINA BALTICA

Wie bereits in FERRIES 2/96 berichtet, wurde die ehemalige ANNA KARENINA nach Ende der Baltic Line Charter am 23. März 1996 in Hamburg aufgelegt. Nachdem sie nun an Nordström & Thulin, Stockholm verkauft wurde, verließ sie Hamburg am 10. Juni 1996 als ANNA K. und fuhr ins finnische Naantali zu Umbauarbeiten. Der neue Eigentümer brachte das Schiff am 28. Juni 1996 in den Estline-Fährdienst zwischen Stockholm und Tallinn ein. Für den Sommer wird das in REGINA BALTICA umbenannte Schiff neben der MARE BALTICUM als Frachtfähre eingesetzt. Die MARE BALTICUM verläßt Mitte August Estline, um nach Umbauten als MELODIA in Tallink Charter ab 20. September 96 zwischen Helsinki-Tallinn eingesetzt zu werden. Ab diesem Zeitpunkt übernimmt die REGINA BALTICA den Passagier-Liniendienst.

Frank Lose

## TRANSGARD

heißt das erste Schiff einer neuen Generation, die in Charter für die finnische Papiertransportgesellschaft Transfennica fahren. Das 10.570 GT große Schiff wurde mit der Baunummer 149 am 20. Juni 1996 von der norwegischen Sterkoder Werft in Kristiansund an Bror Husell Chartering Ltd., Mariehamn abgeliefert. Das Schiff hat bei einer Länge von 138,50 Metern und einer Breite von 22,7 m eine Tragfähigkeit von 7.629 Tonnen. Eingesetzt wird das 20 Knoten schnelle Schiff zwischen dem finnischen Rauma und Antwerpen.

Frank Lose



Die TRANSGARD im Nordostsee-Kanal, gesehen von der Holtenauer Hochbrücke. Foto: Dieter Streich



Die OBBOLA in der Themsemündung. Foto: Fotoflite

## OBBOLA

ist ebenfalls ein neuer Papiertransporter, der in Charter der schwedischen Papiergesellschaft SCA Transforest fährt. Das speziell auf den Transport von Cassetten (ähnlich flachen LKW-Trailern) zugeschnittene Schiff, gehört der schwedischen B&N Gorthon Lines, Helsingborg. Eingesetzt wird das 18.265 GT große Schiff zwischen Holmsund (Umeå), Husum, Tunadal (Sundsvall), Oskarshamn, Sherness oder Tilbury und Rotterdam. Gebaut wurde das 156,3 m lange Schiff von der spanischen Werft Astilleros Espanoles S.A., Sevilla (Bau-Nr. 284). Die Ablieferung

fand am 25. Mai 1996 mit ca. dreimonatiger Verspätung statt. Zwei weitere Schwestern (ÖSTRAND und ORTVIKEN) folgen im Abstand von etwa drei Monaten. Das 16 Knoten schnelle Schiff soll nach einer Eingewöhnungsphase mit einer Besatzung von nur 6 Personen gefahren werden. Frank Lose

## DANA BALTICA

beendete im Mai 1996 ihre DFDS - Charter und wurde an ihre Eigentümer Clare Business Ltd., Oslo zurückgegeben. Diese benannten das Schiff in CLARE um, und vercharterten es umgehend an Norfolk Line für den Scheveningen-Felixstowe Dienst.

Frank Lose



Die DANA BALTICA, noch mit DFDS-Schornsteinmarke in Scheveningen. Foto: Frank Heine

## BEERBERG UND ASCHBERG AN HARMS

Der Ro/Ro Frachter BEERBERG (3.056 GT/Bj. 1972) ex BORE X-78 von der zur DSR-Holding gehörenden Euroseabridge Schifffahrtsgesl. ist Ende Juni an den Bremer Auto-Spediteur und Reeder E.H.Harms verkauft worden und unter Malta-Flagge für die Feederman Shipping Co Ltd. Valetta, als FEEDERMAN (III) in Fahrt gebracht worden. Das Schiff war zuvor schon seit Juni 1996 in Charter von Harms. Ebenfalls an Harms verkauft, wurde das Schwesterschiff ASCHBERG (3.162 GT/ Bj. 1972) ex BORE IX-77. Das auch unter Malta-Flagge eingesetzte Schiff heißt nun FEEDERCADET.

Christian Eckardt



Das ehemalige DSR-Schiff BEERBERG heißt jetzt FEEDERMAN. Foto: Oliver Sesemann

## STAPELLAUF FÜR DFO-NEUBAU

Am 27.07.96 lief für die DFO (Deutsche Fährreederei Ostsee) die Baunr. 1092, ohne Vorschiff, vom Helgen der Schichau Seebeckwerft AG in Bremerhaven. Siebeneinhalb Monate nach Kiellegung hat die nach Werftangaben größte Kombifähre der Welt einen schwimmfähigen Zustand erreicht. Wegen der begrenzten Länge des Helgen mit 195 Meter wurde das Vorschiff, das als Großsektion an Land gefertigt wurde, erst nach dem Stapellauf mit dem Rumpf des Schiffes verbunden. Hierbei handelte es sich um einen technischen Stapellauf, da das Schiff erst am 6.12.96 zur Ablieferung in Rostock auf den Namen MECKLENBURG-VORPOMMERN Namen getauft wird. Das 200 m lange und 28,2 m breite

Schiff kann bis zu 50 Eisenbahnwaggons oder 60 LKW auf 945 Meter Schienenlänge im Hauptdeck befördert werden. Auf zwei weiteren Decks ist auf 1100 Lademetern Platz für 70 LKW und Trailer oder 350 PKW. Auf den Passagierdecks haben 887 Passagiere Platz, für 400 von Ihnen stehen 150 Kabinen zur Verfügung. Die Be- und Entladung der ohne Bugklappe konstruierten Fähre erfolgt über das Heck.

Christian Eckardt



Die MECKLENBURG-VORPOMMERN lief noch ohne Namensgebung vom Stapel. Foto: Christian Eckardt

### EUROSEABRIDGE STELLT LINIE EIN

In der ersten Augushälfte gab die Rostocker Euroseabridge die sofortige Aufgabe ihres seit September letzten Jahres bestehenden Ro/Ro-Liniendienstes Travemünde-St. Petersburg bekannt. Grund für diesen, für manche wohl sehr überraschenden Schritt der Rostocker sind bestehende schwerwiegende Probleme mit den zuständigen Behörden im russischen Endhafen sowie eine sehr "schleppende" Abfertigung der eingesetzten Schiffe M/S GLEICHBERG und M/S PARCHIM.

Letztgenanntes Schiff wurde, wie von uns in *Ferries 2/96*, Seite 31 gemeldet erst im Juni in den Dienst eingebracht und sollte dem stark gestiegenen Frachtaufkommen zugute kommen. Euroseabridge wird in Zukunft zwar nicht mehr ab Travemünde nach St. Petersburg fahren, jedoch wird es weiterhin einen Dienst ab Kiel geben. Neuer Partner von Euroseabridge wird die in Kiel ansässige "Baltic Line Schiffahrtsgesellschaft", mit der die "bürokratischen Hürden" in Rußland genommen werden sollen.

Die Kieler, die nach Einstellung der Fährlinie Kiel-St. Petersburg mit der ANNA KARENINA im März diesen Jahres nunmehr die beiden reinen Ro/Ro-Frachter INZHENER MACHULSKIY und AVALONI einsetzen, kennen derartige Probleme wie Euroseabridge sie in St. Petersburg vorfand, nicht. Der Grund dafür ist gute Kooperation zwischen den Kielern und ihrem russischen Agenten "Baltic Transport System". Durch die Zusammenarbeit der beiden deutschen Reedereien, die in Zukunft als "Baltic Seabridge" ihren gemeinsamen Dienst betreiben werden, kann den Frachtkunden ein größerer Frachtraum sowie eine dichtere Abfahrtsfrequenz angeboten werden. Neben den bereits erwähnten Ro/Ro-Frachtern INZHENER MACHULSKIY und AVALONI bringt Euroseabridge die 25353 GRT große PETERSBURG, die bis dato zwischen Travemünde und Liepaja eingesetzt wurde, mit in den Dienst ein. Diese Verbindung wird zukünftig von der 10243 GRT großen GLEICHBERG bedient. Die PARCHIM, die nur zwei Monate den Verkehr ab Travemünde verstärkte, wurde an Estline verchartert und verkehrt bis Mitte Oktober zwischen Stockholm und Tallinn. In der nächsten Zeit sollen die Schiffe der Kiel-St. Petersburg Linie die Rumpfaufschrift "Baltic Seabridge" erhalten. Außerdem mehren sich die Gerüchte, daß die Reederei an dem seit Dezember letzten Jahres in Stockholm aufgelegten ex "Baltic Line" Fährschiff ILICH ex STENA BALTICA-83, ex SKANDIA-83, ex BORE I-80 interessiert sein soll. Angeblich wird wieder ein Passagierfährdienst auf dieser Route angestrebt, in dem die PETERSBURG und eben die ILICH pendeln sollen. Nachdem das neue Terminal auf dem Kieler Ostufer im nächsten Jahr fertiggestellt sein wird, und die norwegische Color Line ihr bisheriges Domizil den Oslo kai verlassen haben wird, soll der bisherige Oslo kai den neuen Namen Ostseeterminal erhalten und wird auch der neue Anlaufpunkt der St. Petersburg-Schiffe sein. Eine Tatsache, die den aufgekommene Gerüchten natürlich zugute kommt, wäre das neue "alte" Terminal doch wie geschaffen für einen solchen Dienst.

Dirk Jankowsky



Die PARCHIM fährt zur Zeit in Estline Charter zwischen Stockholm und Tallinn. Foto: Dirk Jankowsky

### KAPAZITÄTSERHÖHUNG BEI STENA

Seit 6. August verkehrt mit der 1969 gebauten STENA SEARIDER eine zusätzliches Schiff auf der von Stena Line als reine Frachtverbindung betriebenen Route zwischen Göteborg und Travemünde. Bereits im Juni/Juli hatte die STENA SEARIDER die ebenfalls hier eingesetzten Schiffe STENA FREIGHTER und STENA CARRIER während deren jeweiligen Werftzeiten ersetzt. Bis zu ihrem Wechsel auf die Travemündelinie, versah die STENA SEARIDER ihren Dienst zwischen Göteborg und Kiel, den sie erst im März vergangenen Jahres aufgenommen hatte. Die Kapazitätserhöhung zwischen Göteborg und Travemünde wird als Zeichen dafür gewertet, daß Stena Line eventuell ab 1997 diese Verbindung mit neuer Tonnage (siehe *Ferries 1/96*, Seiten 30/31) ausbauen wird.

Dirk Jankowsky

### LANGESUND

in der norwegische Anlaufhafen von Color SeaCat für ihren Katamaran-Fährdienst nach Frederikshavn. Gute Beförderungszahlen haben Color Line dazu bewogen, ab Oktober die SKAGEN (12.333 GT/Bj. 1975) ex BORGEN-90 von der Kristiansand - Hirtshals Strecke abzuziehen und mit diesem Schiff einen neuen Dienst zwischen Langesund und Hirtshals einzurichten.

Frank Lose

### WINSTON CHURCHILL VERKAUFT

Wie bereits in *FERRIES 2/96* gemeldet hatte die WINSTON CHURCHILL am 10. April 1996 einen Brand im Hilfsmaschinenraum und wurde daraufhin zum Totalverlust erklärt. Mitte Juli wurde sie an Emerald Empress Holdings Ltd., Kingstown/ St. Vincent verkauft und in MAJAN EMPRESS umbenannt. Nach Renovierungsarbeiten in Norwegen bei Ølensvag Betong A/S, Ølensvag ca. 30 km östlich von Haugesund, soll sie ab Frühjahr 1997 zwischen Miami und Mexiko eingesetzt werden.

Frank Lose



Seit 1967 unter dem Namen WINSTON CHURCHILL für DFDS eingesetzt, soll das Schiff jetzt als MAJAN EMPRESS Kreuzfahrten in der Karibik durchführen. Foto: Jürgen Stein



## VOR KONKURS GERETTET

wurde die norwegische Westamarin Werft, bei der sich zur Zeit die beiden HSS900 für die schwedische Stena Line in Bau befinden. Bei einer Nachkalkulation stellte sich heraus, daß die Kosten für das erste Schiff über 40%, für das zweite Schiff etwa 10% höher liegen als der Kontraktpreis. Stena Line erklärte sich bereit, den Kaufpreis zu erhöhen, die restlichen Kosten werden durch ein Bankdarlehen getragen. Eigentlich sollte das erste HSS ab Juni 1996 zwischen Göteborg und Frederikshavn eingesetzt werden, die Ablieferung ist nun auf Dezember 1996 verschoben worden. Das zweite Schiff wird im Frühjahr 1997 geliefert, ein Einsatzgebiet steht noch nicht fest. Des weiteren hat Stena bei Finnyards in Rauma vier Schiffe vom neuen HSS700 Typ bestellt. Die Schiffe können 700 Passagiere und 175 PKW oder 100 PKW und 8 Busse mit einer Geschwindigkeit von 40 Knoten befördern. Die Länge liegt bei 80 Metern, die Breite bei 23 Metern. Liefertermin und Einsatzgebiet stehen bisher noch nicht fest.

*Frank Lose*

## STENA EMPEREUR ABGELIEFERT

Am 5.8.96 hat die Bremerhavener Lloyd-Werft die nun britische Auto-/Passagierfähre STENA EMPEREUR nach einem 5 1/2 wöchigem Umbau an die Stena Line wieder abgeliefert. Die STENA JUTLANDICA, die bislang zwischen Göteborg und Frederikshavn verkehrte wurde für rund 15 Mio. DM für den zukünftigen Einsatz im Englischen Kanal zwischen Dover und Calais umgebaut. Zu den Arbeiten gehörte auch die Umsetzung der neuen SOLAS-Sicherheitsbestimmungen für Ro/Ro-Fähren. So wurden bei der Lloyd Werft zusätzliche wasserdichte Schotten am Bug, hinter der Bugklappe und der Bugrampe, installiert.

Für die Anleger in Dover und Calais wurden die Bug- und Heckfahr-einrichtungen geändert: Im französischen Calais gelangen die Autos über eine obere Einfahrrampe in das Autodeck (Deck 5). Hierfür mußte eine Einfahrt in die Bugspitze eingeschnitten werden. Im Vorschiff wurde ein 90 to schwerer "Cow Catcher" installiert. Auf diesem ruht in Calais die Fahrzeugrampe. Im Heckbereich wurden die beiden Heckklappen gegen zwei übereinanderliegende Schiebepforten ausgetauscht.

Die weiterhin der Stena Rederi in Göteborg gehörende aber von Stena Line UK betriebene Fähre wurde offiziell am 24.7.96 auf den Namen STENA EMPEREUR eingetragen. Am 14.8. hat die "Empereur" die erste Fahrt von Dover nach Calais absolviert. Auf dieser Strecke ersetzt sie die STENA CHALLENGER, die auf die Holyhead-Dublin Strecke wechselt, und dort die STENA TRAVELLER ersetzt. Des weiteren mehrten sich zur Zeit die Gerüchte, daß entweder die STENA ANTRIM oder die STENA CAMBRIA zu Lion Ferry wechseln.

*Christian Eckardt / Frank Lose*

## NORSE IRISH FERRIES

erneuern im nächsten Jahr ihre Flotte. Zwei von der italienischen Visentini Werft zu bauende RoRo-Pax Schiffe sollen ab Sommer bzw. Herbst 1997 die zu Zeit eingesetzten Schiffe NORSE MERSEY (14.820 GT/ Bj. 1995) und NORSE LAGAN (21.717 GT/ Bj. 1968) ex HANSA LINK-91 ex THENIA-90 ex ATHENIA-89 ex FLAVIA II-88 ex FRED-87 ex FREDERICK CARTER-86 ersetzen. Letzeres Schiff wurde vor kurzem von Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl gekauft. Die neuen Schiffe haben 2.600 Lademetern und bieten Platz für 340 Passagiere.

*Frank Lose*

## PRIDE OF ALSALM

ist der neue Name der PRIDE OF AILSA, die ihre letzte Abfahrt zwischen Cairnryan und Larne am 15. Juni 1996 durchführte. Das an El Salaam Shipping Co. in Ägypten verkaufte Schiff wurde auf der P&O Strecke durch das Monohull JETLINER ersetzt, welches die erste Fahrt im Cairnryan - Larne Dienst am 10. Juni 1996 durchführte. Die Übergabe an die neuen ägyptischen Eigentümer fand am 17. Juni 1996 in Belfast statt, nach Umbenennung verließ sie am 22. Juni Belfast in Richtung Port Said.

*Frank Lose*

## PREKOKEANSKA PLOVIDBA

Nachdem die Fährlinie Bar (Montenegro) - Bari (Italien) jahrelang wegen des UN-Embargos gegen Rest-Jugoslawien eingestellt war, wurden direkt nach der Aufhebung der Sanktionen zarte Versuche zur Wiederaufnahme der Fährverbindung unternommen. So kam Anfang des Jahres der Oldtimer SVETI STEFAN ex. DJURSLAND -65 (1637 BRT, Bj. 1958) zuerst sporadisch, wenig später jedoch fahrplanmäßig wieder zum Einsatz. Da das Zertifikat zur Passagierbeförderung bei dem nunmehr fast 40 Jahre alten Fährschiff im Frühsommer ablief, wurde die für Transeuropa Lines zwischen Triest, Koper, Durres und Bari bzw. Brindisi verkehrende LABURNUM ex. PRIDE OF HYPHE -93 ex. FREE ENTERPRISE V -88 (5044 BRT, Bj. 1970) von Prekokeanska Plovidba gechartert. Sie verkehrt seitdem einmal täglich zwischen Bar und Bari, ohne daß jedoch der Außenanstrich geändert wurde. Zusätzlich zur LABURNUM fährt für den Trailer Transport seit wenigen Monaten der 1970 in Rendsburg gebaute Ro-Ro Frachter ALBA (915 BRT) ex. ALNILAM -91 ex. SCHIAFFINO -86 ex. NECKARTAL -75 alle zwei Tage von Bar nach Bari. Die ALBA ist, wie übrigens auch die SVETI STEFAN offiziell nicht für Prekokeanska Plovidba registriert, denn als die UN-Sanktionen gegen Rest-Jugoslawien verhängt wurden, durften auch diese beiden Schiffe nicht mehr betrieben werden. So gründete die montenegrinische Reederei im Ausland mehrere Tochtergesellschaften, an die nun die eigenen Schiffe offiziell verkauft werden konnten, ohne daß man die Kontrolle über sie verlor.

*Frank Heine*



Die ALBA wurde 1970 als NECKARTAL für J.A. Reinecke gebaut.

Foto: Frank Heine

## COTUNAV

Schon frühzeitig hatte die staatliche tunesische Reederei COTUNAV dieses Jahr angekündigt, welche zusätzlichen Fährschiffe sie für diesen Sommer zu ihrem eigenen Fährschiff HABIB ( 11179 GT, Bj. 1978 ) zu chartern gedenkt. Seit 7. Juni verkehrt die PRINCE OF SCANDINAVIA ex. TOR BRITANNIA -91 ex. SCANDINAVIAN STAR - 82 ex. TOR BRITANNIA -81, 15729 GT, Bj. 1975, hauptsächlich zwischen Tunis und Genua, aber auch von Tunis nach Marseille und Neapel. Außerdem ist seit 1. Juli die DAME M ex. FERRY AKASHI -91, (14015 GT, Bj. 1972) hauptsächlich zwischen Tunis und Neapel, aber auch auf den anderen beiden Strecken nach Genua und Marseille im Einsatz.

*Frank Heine*

## TRIS ADMIRAL LINE

Die ehemalige WARNEMÜNDE ( 6148 GT, Bj. 1963 ) der DFO ist tatsächlich bereits in diesem Sommer im Mittelmeer unterwegs. Nach dem Verkauf im letzten Jahr (siehe FERRIES 1/96, Seite 31) an TRIS Line, wie die Reederei kurz bezeichnet wird, und dem Umbau in Genua, bei dem, neben der Renovierung der vorhandenen Passagiereinrichtungen, 42 zusätzliche Vierbett-Kabinen eingebaut wurden, sowie leichte Umbauten im Heckbereich stattfanden, ist das Schiff seit Mitte Juli im Dienst. Und zwar nicht, wie gemeldet zwischen Genua und Olbia, sondern zwischen Genua und dem an der Nordspitze Sardinien gelegenen Hafen Palau, von dem bereits mehrere Fährverbindungen nach Korsika und den anderen umliegenden Inseln existieren. Derzeit führt die ADMIRAL fünf Abfahrten pro Woche von beiden Häfen aus durch.

*Frank Heine*

## MED LINK LINES

Wie auch im letzten Jahr fährt Med Link Lines in diesem Sommer von Brindisi teilweise über Cefalonia und Igoumenitsa nach Patras und von dort aus zwei bis dreimal pro Woche nach Cesme in der Türkei. Während die AFRODITE II ex. EUROPEAN FREIGHTER -93 ex. EUROPIA FERRY - 92 (4190 GT, Bj. 1968) nach erneuten Umbauten nur zwischen Italien und Griechenland fährt, sind die beiden anderen Schiffe POSEIDON (9991 GT, Bj. 1970) ex. UTOPIA -94 ex. FERRY LILAC -80 ex. FERRY RAIKAKU (FERRY IZU) - ? ex. SUZURAN MARU - ? und AGIOS ANDREAS (10178 GT, Bj. 1969) ex. JERVIS BAY -95 ex. AUSTRALIAN TRADER -77, von Mitte Juni bis Mitte September auf der erweiterten Route bis Cesme im Dienst.

Frank Heine



Die AGIOS ANDREAS fährt mit den Maschinen der verschrotteten IONIAN EXPRESS ex SVEA CORONA. Foto: Frank Heine

## VERGINA FERRIES

Mit vier Schiffen ist die aus der Stability Line hervorgegangene Reederei Vergina Ferries in diesem Jahr in der Adria unterwegs. Das auch in der Kreuzfahrt tätige Unternehmen hatte sich bereits Anfang 1994 aus dem seit mehr als 10 Jahren betriebenen Fährverkehr von Piräus nach Haifa zurückgezogen und konzentriert sich nun ganz auf den Italien - Griechenland Verkehr. Mit der VERGINA ex. GOLDEN SKY (-80) ex. SAUDI MOON (-79) ex. EL GRECO (-76) ex. DAN (-76) ex. BILU (-67), 8039 GT, Bj. 1964, und der QUEEN VERGINA ex. AMBROSE (-91) ex. AMROSE SHEA (-90), 9934 GT, Bj. 1967, wird einmal täglich die Route von Bari nach Patras bedient, wobei in der Hochsaison auch Corfu und Igoumenitsa mit angelaufen werden. Die Strecke ab Brindisi bedient die BRINDISI ex. RAFFAELLO (-95) ex. IERAPETRA (-90) ex. ARIANE I (-88) ex. SUNBOAT (-87) ex. FERRY HANKYU (-85), 5169 GT, Bj. 1968 täglich wechselweise mit der VALENTINO (4469 GT, Bj. 1972) ex. ARISTAIOS (-86) ex. CARIBBEAN PROGRESS (-79) ex. IRANIAN PROGRESS (-76) ex. CARIBBEAN PROGRESS (-75). Auch von Brindisi aus werden in der Hochsaison Corfu und Igoumenitsa angelaufen.

Frank Heine



Die als Eisbrecher für kanadische Gewässer konzipierte QUEEN VERGINA fährt nun in wärmeren Gewässern. Foto: Frank Heine

## NEUE SCHNELLFÄHRE IN FLAMMEN

Die seit dem 6.7.96 verkehrende CORSICA EXPRESS II der zur Tourship gehörenden Reederei Corsica Ferries, ist am 15.7.96 auf der Reise von Nizza nach Korsika/Bastia und Calvi in Brand geraten. Das Feuer ist auf offener See an einer der Maschinen des Schiffes ausgebrochen und konnte durch die Besatzung des Schiffes unter Kontrolle gebracht werden. Passagiere wurden nicht verletzt. Die CORSICA EXPRESS II verfügt über 507 Passagier- und 150 PKW-Plätze.

Christian Eckardt

## SARDINIA FERRIES

Die zur Tourship Group gehörende Reederei Sardinia Ferries setzt in diesem Jahr, wie auch bereits 1992, drei Schiffe unter ihrer Regie ein. Neu hinzu kam das von der Schwestergesellschaft Corsica Ferries übernommene Fährschiff CORSICA REGINA (12988 GT, Bj. 1972) ex. CORSICA VIVA II -89 ex. DROTTEN -85 ex. VISBY -80, das als SARDINIA REGINA auf der Route Livorno - Olbia in Dienst gestellt wurde. Das andere auf dieser Route verbleibende Fährschiff SARDINIA NOVA ex. ESPRESSO OLBIA -82 ex. TOR ANGLIA -76, (11024 GT, Bj. 1966) wechselte von der Abend- auf die Morgenabfahrt ab Livorno. Mit der SARDINIA VERA ex. CORSICA VERA -87 ex. MARINE ATLANTICA -86 (11637 GT, Bj. 1975) wurde eine neue tägliche Fährverbindung von Civitavecchia nach Golfo Aranci eingerichtet.

Frank Heine



Die SARDINIA REGINA ist das größte Schiff der zur Tourship Gruppe gehörenden Reederei Sardinia Ferries. Foto: Frank Heine

## ZWEI NEUBAUTEN FÜR SUPERFAST

Entgegen den Hoffnungen der Bremerhavener Schiffbauer erhielt die finnische Kvaerner Masa Yard in Turku den Auftrag zum Bau von zwei Schnellfähren im Wert von 1 Milliarden Finnmark von der griechischen Reederei Attica Enterprises (Superfast). Die Fähren sollen sich den jetzigen Schiffen SUPERFAST I und II gleichen, jedoch etwas größer sein und eine höhere Kabinenkapazität haben. Die Fähren sollen 1998 in den Italien - Griechenland - Verkehr eingesetzt werden. Eingesetzt werden sollen sie nicht von Ancona, sondern von einem süditalienischem Hafen. Die Namen der Schiffe werden mit SUPERFAST III und IV angegeben.

Bernd Crause

## EUROPEAN SEAWAYS

In diesem Jahr fährt European Seaways mit allen drei noch vorhandenen Fährschiffen von Italien, teilweise über Griechenland in die Türkei. Eingesetzt werden der Neuzugang DIGNITY ex. VIGNESSWARA -95 ex. FERRY NANIWA -90, (8864 GT, Bj. 1971), EUROPEAN PRIDE ex. LANCUT -94 ex. EUROPAFÄRJAN SYD -85 ex. EUROPAFÄRJAN IV -84 ex. OLIVER TWIST -78 ex. NILS HOLGERSSON -75 (4390 GT, Bj. 1967) und EUROPEAN GLORY ex. IKAROS -91 ex. CORSICA STAR -79 ex. NORDEK -73 ex. KATTEGAT -69 (2125 GT, Bj. 1961) hauptsächlich zwischen Brindisi, Igoumenitsa und Cesme. Teilweise wird auch Bari angelaufen, ebenso enden manche Überfahrten bereits in Igoumenitsa. Allerdings richten sich die Abfahrtszeiten der Schiffe nicht nach bestimmten Fährplänen, so daß die Generalagenten der Reederei in den Häfen noch nicht einmal selbst die Zeiten kennen.

Frank Heine



Entgegen einigen Meldungen wurde die EUROPEAN GLORY nicht umbenannt. Foto: Frank Heine

#### ITAL FERRIES :

Das von der in Konkurs geratenen italienischen Reederei Alimar (Rodriquez) gecharterte Fährschiff PRINCESS ex. LILLY R -96 ex. PRINCESS M -89 ex. SVENO MARINA -85 ex. PENN AR BED -84, (2891 GT, Bj. 1974) war bereits im letzten Sommer unter altem Namen zwischen Italien und der Türkei für Ital Ferries im Dienst. Im Mai 1996 eröffnete Ital Ferries dann einen Fährdienst von Taranto nach Patras, wobei ebenfalls die PRINCESS zum Einsatz kam. Leider wurde die Linie nicht besonders gut angenommen, so daß sie Mitte Juni bereits wieder eingestellt werden mußte. Die PRINCESS wurde anschließend von der libyschen Reederei GMTC gechartert und verkehrt zur Zeit zwischen Libyen und Malta. Das zweite Schiff von Ital Ferries, die Frachtfähre CANGURO FULVO ex. SITRA UNO -87 ex. MAURO DEVOTO -86 ex. CANGURO FULVO -84 (4535 GT, Bj. 1971) liegt beschäftigungslos in Livorno auf.

Frank Heine

#### JADROLINIJA

Mit sechs (von insgesamt sieben) für die Italienfahrt zugelassenen größeren Fähren betreibt die kroatische Reederei Jadrolinija in diesem Sommer ihre Fährdienste zwischen Italien und Kroatien. Von Ancona aus fahren MARKO POLO, ILIRIJA und IVAN ZAJC wechselweise nach Split, sowie die ISTRA nach Zadar und Sibenik. Von Bari fahren ebenfalls wechselweise die SLAVIJA I und die LIBURNIJA nach Dubrovnik. Damit ist das Angebot an Überfahrten in diesem Jahr größer als vor Beginn des Krieges im ehemaligen Jugoslawien.

Frank Heine



Die MARKO POLO gebaut als PETER WESSEL für Larvik Line fährt für Jadrolinija zwischen Ancona und Split. Foto: Frank Heine

#### POSEIDON EXPRESS

Am 20. April 1996 lief die POSEIDON EXPRESS (7.824 GT/1974) ex PROVENCE-89 der griechischen Reederei Arkadia Lines vor der Hafeneinfahrt der griechischen Insel Paros auf ein Riff. Nachdem der Hafen mit letzter Kraft erreicht wurde, gelang es noch die Passagiere und Fahrzeuge an Land zu geben, bevor das Schiff mit einem acht Meter langen Riß im Rumpf sank. Der Grund für das Unglück war ein plötzlicher Kurswechsel, da die NAIAS EXPRESS (3.909 GT/Bj. 1971) ex

DIMITRA-95 ex EARL HAROLD-89 ex AILSA PRINCESS-85 ohne jegliche Vorwarnung den Hafen der griechischen Insel verlassen hatte. Ersetzt wurde sie durch die in POSEIDON EXPRESS 2 umbenannte Fähre DIMITROS EXPRESS ( 5.284 GT/ Bj. 1973) ex DIMITROS EXPRESS-96 ex SAINT COLUM I-90 ex SAINT COLUMB-82 ex SAINT PATRICK-82. Mittlerweile laufen die Arbeiten, um das havarierte Schiff wieder zu heben.

Frank Lose



Am 16. Juni 1996 liegt die POSEIDON EXPRESS gekentert im Hafen von Paros. Foto: Jan Vinther Christensen



Die POSEIDON EXPRESS 2 wechselte umgehend aus der Adria in den innergriechischen Verkehr. Foto: Jan Vinther Christensen

#### TRANSEUROPA LINE

Diese, der englischen Denval Marine Co. gehörende Reederei, betreibt seit mehreren Jahren Fährverbindungen zwischen Italien, Slowenien und Albanien, sowie seit neuestem auch nach Montenegro. Während anfangs das Hauptaugenmerk mit den Frachtfähren HORNBEAM ex. ATLANTICA 1 -92 ex. OLEANDER -91 ex. MERENGUE EXPRESS -88 ex. SEASPEED CHALLENGER -80 ex. GISSELLA -74 ex. MONICA RUSOTTI -74 (3163 GT, Bj. 1973) und ROSEBAY ex. TRANSGERMANIA -93 (5631 GT, Bj. 1976) auf der LKW und Frachtbeförderung lag, wurden mit der Indienststellung der LABURNUM ex. PRIDE OF HYTHE -93 ex. FREE ENTERPRISE V -88 (5044 BRT, Bj. 1970) im Jahre 1993 erstmals auch regelmäßig Passagiere zwischen Triest, Koper, Durres und Brindisi befördert. Der Vercharterung der ROSEBAY 1994 an Stena, folgte der Ankauf der belgischen Fähre PRINSES MARIA-ESMERALDA (6276 GT, Bj. 1975) im April 1995 und deren Sommercharter als WISTERIA an Cotunav. Nachdem die WISTERIA im letzten Herbst für Transeuropa Line endlich in Dienst gehen konnte, wurde das Liniennetz, nach Aufhebung des UN-Embargos gegen Rest-Jugoslawien, zusätzlich um die Häfen Bari und Bar erweitert. Im diesem Frühjahr schließlich konnte die LABURNUM an Prekokeanska Plovidba (siehe oben) verchartert werden, woraufhin Transeuropa Lines die Linie nach Brindisi einstellte und sich nun hauptsächlich auf die Häfen Triest, Koper, Durres und Bar konzentriert. Allerdings fährt die WISTERIA in der Hauptsaison noch einmal pro Woche auch zwischen Bar und Bari.

Frank Heine

## BEAUPORT

Ganz ausgefallene Wege ging in diesem Sommer, noch vor der Charter an COMANAV Ende Juni, die BEAUPORT ex. REINE MATHILDE - 91 ex. PRINCE OF BRITTANY - 89 ex. PRINCE OF FUNDY - 78 (5465 GT, Bj. 1970). Im Mai wurde das Schiff, das bis zu diesem Zeitpunkt in La Spezia aufgelegt war, von dem schwedischen "Filmkonzern" Private gechartert. Während der Filmfestspiele von Cannes lag das Schiff vor dem Hafen vor Anker. Die Aufschrift "Private", die an den Bordwänden prangte hatte durchaus ihren Sinn, an Bord wurden nämlich lang und satt Pornofilme gedreht. Verbunden mit einer "Sex-Messe" an Bord, war die BEAUPORT also zu einem schwimmenden Sex-Shop mit Life-Show und Hotel verkommen. Bei den anschließenden Fahrten soll das Schiff über Lissabon sogar bis Amsterdam und Kopenhagen gekommen sein. Ob das stimmt, ist bisher noch nicht geklärt, denn Fotos waren von dem Schiff bisher noch nicht zu erhalten, auch keine Außenaufnahmen.

Frank Heine

## VIRGEN DEL VALLE

Das venezolanische Fährschiff VIRGEN DEL VALLE (2774 GT, Bj. 1980) ist im Hafen von Puerto la Cruz ausgebrannt. Aus bisher ungeklärten Gründen brach das Feuer am 7. August im Maschinenraum des in Norwegen gebauten Schiffes aus. 400 an Bord befindliche Passagiere konnten unverletzt geborgen werden, bevor auf dem Schiff ein Kraftstofftank explodierte und sich das Feuer anschließend auf das ganze Schiff ausbreitete.

Frank Heine



Die VIRGEN DEL VALLE im Februar 1966 im Hafen von Punta de Piedras. Foto: Frank Heine

## KREUZFAHRTSCHIFFE - KURZ BELICHTET

### MINVERA - EIN BESONDERER KREUZFAHRER

Die renommierte italienische Werft Mariotti überraschte die Fachwelt schon öfter mit außergewöhnlichen Bauverfahren. In der Ukraine auf der "Okean Shipyard" war man durch die Wirren um Glasnost und Perestroika auf dem Rumpf eines Forschungsschiffes "sitzengeblieben". Die ursprünglichen sowjetischen Auftraggeber konnten ihr Spionage - Oh, sorry - Forschungsschiffsneubau nicht mehr bezahlen, die Werft, durch diese Misere auch finanziell gebeutelt, suchte nun auf dem Weltmarkt nach einem Käufer für den Schiffsrumpf. Die Entstehungsgeschichte begann. Parallel zu diesem Schnäppchen Angebot der ukrainischen Werft suchte in England in renommiertes Studienreisen-Unternehmen nach einem neuen Charterschiff, da die bisher seit vielen Jahren eingecharterte ORPHEUS der griechischen Epirotiki Cruises in die Jahre gekommen war, und dem Anspruch der Klientel dieses Veranstalters "Swan Hellenic", einer P&O Tochter, nicht mehr ausreichend entsprach. Nachdem aber auch noch ein renommiertes Unternehmen (V-Ships) für den Schiffsbetrieb gewonnen werden konnte, kaufte Mariotti auf eigene Rechnung den Schiffsrumpf in der Ukraine und baute ihn auf der eigenen Werft in Genua zu einem Kreuzfahrtschiff für speziellen Belange des Charterers Swan Hellenic aus. Für die Belange des neuen Verwendungszweckes als Kreuzfahrtschiff waren dann doch erhebliche Modifikationen am Schiffsrumpf nötig. Es mußten die aktuellen Anforderungen an ein entsprechendes Stabilitätsverhalten als Kreuzfahrtschiff

"eingebaut" werden, das Vorschiff mußte "umgeformt" werden und mit einem Wulstbug ausgestattet. Letztendlich wurde über ein Fünftel des Rumpfes "erneuert". Ergebnis ist ein modernes, in seiner Linienführung unverwechselbares Kreuzfahrtschiff, das den Wagemut aller beteiligten Partner recht gegeben hat.

Jürgen Saupe



Die MINVERA liegt am ehemaligen Euroway-Terminal in Lübeck.

Foto: Ulrich Streich

## OCEAN MAJESTY

Das griechische Kreuzfahrtschiff OCEAN MAJESTY (10.417 GT/Bj. 1966) ex HOMERIC-95 ex OLYMPIC-94 ex KYPROS STAR-89 ex SOL CHRISTIANA-86 ex JUAN MARCH-85 lief am 30.06.96 nach einem Maschinenausfall im Nord-Ostsee-Kanal in die Uferböschung. Der Kanal mußte voll gesperrt werden, da das Schiff nach dem Notankern mit dem Bug im Fahrwasser und mit dem Heck auf der Böschung lag. Aus Brunsbüttel kam dem Havaristen der Schlepper Bugsier 11 zur Hilfe, der das Schiff aus seiner mißlichen Lage befreite. Der Schlepper zog das Heck bei Kanalkilometer 41,5 etwa 1.000 m östlich der Fahrstelle Oldenbüttel aus der Böschung und brachte die OCEAN MAJESTY zur Kanalweiche Breiholz. Die mehrstündige Kanalsperrung konnte schließlich aufgehoben werden. Nach erfolgter Maschinenreparatur setzte die OCEAN MAJESTY ihre Fahrt nach Osten fort und schleuste um etwa 5.00 Uhr in Holtenau aus.

Ulrich Streich



Die OCEAN MAJESTY liegt auf der Uferböschung im Nordostsee-Kanal. Foto: Ulrich Streich



Das 38.351 GT große, deutsche Kreuzfahrtschiff AIDA auf Gästefahrt in Hamburg. Foto: Gerald Sorger

# DFV Intern

## Die aktuelle Rubrik für die Mitglieder des Deutschen Fährschiffahrtsvereins e.V.

### ZUSAMMENARBEIT EINGEGANGEN

Der DFV ist eine Zusammenarbeit mit der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft OSTSEE e. V. (Rostock) eingegangen. Diese sieht folgende Punkte vor:

1. Jeder Verein wird Mitglied des anderen Vereins.
2. Die Zeitschriften beider Vereine werden ausgetauscht.
3. Der Bezug anderer Publikationen erfolgt zu den Vorzugsbedingungen, die auch den eigenen Mitgliedern gewährt werden.
4. Jeder Verein wird von seinem Partner in geeigneter Weise in seiner Zeitschrift vorgestellt.
5. Die Veröffentlichungen von Artikeln, Suchmeldungen, Foto- und Literaturangeboten usw. des Partners wird gewährleistet.
6. Zu allen Veranstaltungen werden Einladungen ausgetauscht. Die Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e. V. wird demnächst in FERRIES näher vorgestellt.

### DFV- Veranstaltung: Sicherheit auf Fähren

Ein genauer Termin steht zwar noch nicht fest (Oktober/ November 1996, eventuell Samstag nachmittag), doch plant der DFV

eine Veranstaltung zum oben genannten Thema, Eingeladen sind neben den DFV- Mitgliedern alle am Thema Interessierten! Die Veranstaltung wird laut Planung in den Räumen des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven stattfinden. Zur Deckung der Raummiete wird ein geringer Eintrittspreis erhoben, der für DFV- Mitglieder ermäßigt ist.

Als Referendar konnte das DFV- Mitglied Friedrich Fuchs gewonnen werden. Herr Fuchs ist Lotse auf dem Nord- Ostsee- Kanal, war Kapitän eines Ro/ Ro- Schiffes, einige Zeit bei Olau für die Sicherheit an Bord zuständig und ist heute zusätzlich tätig als Refendar für die Bundesmarine in Sachen Sicherheit.

Wer in Bremerhaven dabei sein möchte, teilt dieses bitte dem 1. Vorsitzenden (Adresse siehe Seite 3) mit. Termin und Eintrittspreis werden dann bekannt gegeben.

### Als neue Mitglieder begrüßen wir im DFV:

Don Floor, Steffen Weirauch, Klaus Bombel, Markus Kornetzky, Bernd Wiesel, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e. V., Mike Louagie, Klaus Borchart

### Den Verein verlassen haben:

Frank Jensen, Herbert Arp

## DFV- Aktion "Rettet die THEODOR HEUSS"

Knapp 40 Jahre schon ist die THEODOR HEUSS der DFO nun im Dienst. Selbst für ein Fährschiff ist das eine lange Zeit. Nächstes Jahr nun soll der Oldtimer endgültig außer Dienst gehen. Was bleibt ist eigentlich nur noch die Abwrackwerft, wäre da nicht der Deutsche Fährschiffahrtsverein e. V.

Schon auf der Mitgliederversammlung 1996 wurde das Thema kurz angesprochen: die HEUSS als maritimes Museum! Und schnell waren vor allem außerhalb des DFV die, die diesen Vorschlag aufbrachten, verschrien, als unrealistische Fantasten.

Jetzt, einige Monate später, tut sich was. Die alte Dame THEODOR HEUSS hat mehr Freunde und Anhänger unter den Schiffsliebhabern, als angenommen. Doch kurz zur Vorgeschichte:

Mitte Juli gibt der DFV zusammen mit einer zweiseitigen Pressemitteilung ein vorläufiges Nutzungskonzept für die THEODOR HEUSS als maritimes Museum heraus. Erste Begeisterung bringt der Fehmaraner Journalist Heiko Witt vom "Fehmarnschen Tageblatt" entgegen und berichtet über die Initiative. Im gleichen Atemzug erhält die Reederei DFO das Konzept. Kurze Zeit später erklärt der seit Juni amtierende neue DFO- Geschäftsführer Prof. Dr. Rolf W. Stuchtey während des Stapellaufs der neuen DFO- Fähre in Bremerhaven gegenüber dem DFV, er begrüße die Initiative.

Der Lübecker Philip Eckmann erfährt von der DFV- Aktion und gibt sie, zusammen mit eigenen Ideen, an die Lübecker Nach-

richten weiter. Man signalisiert in Lübeck großes Interesse an der HEUSS. Es kommt zu einem "runden Tisch", bei dem die Schiffergesellschaft allerdings abwinkt, ein reines Museumsschiff aus der HEUSS zu machen. Außerdem würde Lübeck, so der Bürgermeister Michael Bouteiller (SPD), die THEODOR HEUSS nicht kaufen, jedoch das Projekt sehr befürworten.

Durch die Nordsee- Zeitung erfährt man in Bremerhaven von der Aktion, woraufhin auch hier Interesse gezeigt wird. Näheres war zum Redaktionsschluß jedoch nicht bekannt.

Schließlich greift der Norddeutsche Rundfunk unterstützend ein. Der dafür zuständige NDR- Redakteur spricht von einer "ordentlichen Aktion", deren Bekanntmachung durch das NDR- Fernsehen geschehen sollte. Die Dreharbeiten zu einem etwa drei minütigen Bericht finden zusammen mit den DFV- Mitgliedern Tom Hansen und Carsten Watsack sowie dem Pressesprecher der DFO im Fährbahnhof Puttgarden und auf der THEODOR HEUSS statt.

Eines muß allerdings immer wieder betont werden: Der DFV will und kann die HEUSS nicht kaufen bzw. später betreiben. Er weist auf dieses Thema laut seiner Satzung hin. Deshalb wird der DFV seine Bemühungen um das Schiff nicht weiter führen, als zur Bekanntmachung notwendig ist.

# FERRIES AKTUELL - KURSWECHSEL

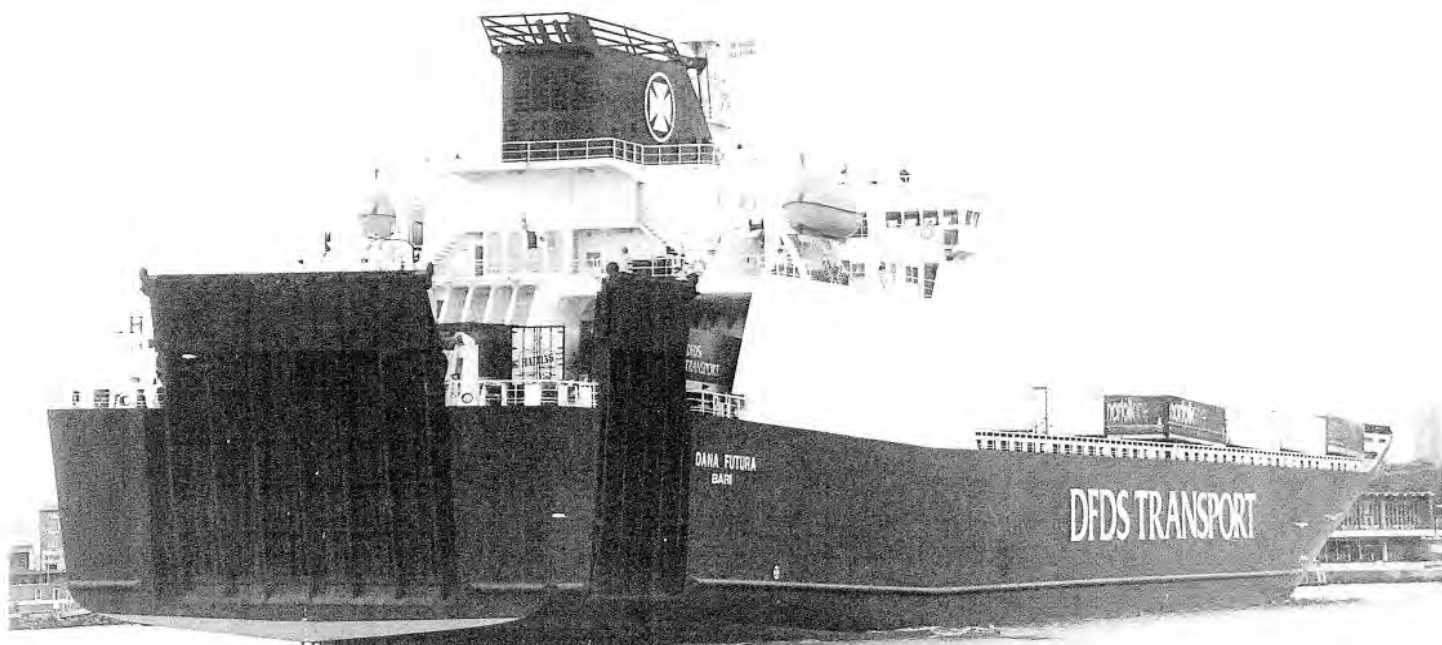
Zusammengestellt von Frank Lose

Name	von		an	Neuer Name	Bemerkung
<b>FÄHREN</b>					
ANNA K.	Fred. Olsen	V	Estline	REGINA BALTICA	Stockholm-Tallinn
AUTOEXPRESS	Austal Ships	V	DSB	CAT-LINK III	Aarhus-Kalundborg
BALTAVIA	E L Shipping	V	El Salam		Rotes Meer
BEAUPORT	Marne Invest	C	Comanav		Sete-Tanger
CALYPSO II	Endeavour	C	Stern Lines	AULONA	Bari-Cesme
CORSICA EXPRESS	Corsica Ferry	C	Conferrys		Venezuela
DANA STAR	Fiji	N		ADI SAVUSAVU	ex DANA SCARLETT
DIMITROS EXPRESS	Arkadia Lines	N		POSEIDON EXPRESS 2	Piräus-Gr. Inseln
EPHESUS	Illyria Lines	C	Topas Maritime		Bari-Cesme
FOSEN	Fosen	C	Bastø Fosen		Horten-Moss
HULL 108	Tug&Barge Ser.	N		LORD SELKIRK	Kanada
LION KING	Lion Ferry	N		LION KING II	
LION KING II	Lion Ferry	N	Stena Line	STENA NAUTICA	Charterende
LYDIA	HML	V	Illyria Lines	EPHESUS	
MARE BALTICUM	Estline	C	Tallink	MELOODIA	Helsinki-Tallinn
MAREN MO	Mols Linien	V	Naviera Armas	VOLCAN DE TAMASITE	ex MAREN MOLS
NETLEY CASTLE	Red Funnel	C	Jadrolinja		Kroatien
NEW SUZURAN	Shin Nihonkai	V	ANEK	KRITI 1	Umbau in Perama
NEW YUKARI	Shin Nihonkai	V	ANEK	KRITI 2	Umbau in Perama
NORSE LAGAN	Wagenborg	V	Norse Irish		Liverpool-Belfast
PEGSUS ONE	Ocean Bridge	C	Stena Line	STENA PEGASUS	Newhaven-Dieppe
LUCINDA	Endeavour	N		CALYPSO II	
PEARL WILLIAM	European Seaways	C	P&L	MAR-JULIA	Brindisi-Igoumentisa
PRIDE OF AILSA	P&O European	V	Al Salam	PRIDE OF ALSALM	Rotes Meer
SAFARI	Endeavour	V	Porto Santo Line	LOBO MARINHO	ex CHRISTIAN IV; Madeira Dienst
STENA JUTLANDICA	Stena Line	N		STENA EMPEREUR	Dover-Calais
STENA JUTLANDICA III	Stena Line	N		STENA JUTLANDICA	Göteborg-Frederikshavn
STENA LONDONER	Seafrance	N		SEAFRANCE MONET	Calais-Dover
STENA NAUTICA	Stena Line	C	Trasmediterranea		Algeciras-Tanger
VIGÆSSWARA	Greensea Ship.	C	European Seaways	DIGNITY	Bari-Igoumentisa-Cesme
WINSTON CHURCHILL	DFDS	V	Empress Cruise	MAJAN EMPRESS	Golf von Mexico

## RO/RO

ASCHBERG	DSR	V	Harms	FEEDERCADET	ex BORE IX
ARCADE EAGLE	Arcade Shipping	V	Sea Malta	SENGLEA	
ARCADE FALCON	Arcade Shipping	V	TEM	ULUSÖY III	Türkei
BEERBERG	DSR	V	Harms	FEEDERMAN	ex BORE X
BRUARFOSS	Eimskip	C	Suradias	VEGA	
CAP AFRIQUE	Delom	C	Estline		14 Tage Juni H
DANA BALTICA	Clare Shipping	C	Norfolk Line	CLARE	Scheveningen-Felixstowe
HEINLAID	Estonian Shipping	V	Morline	BEACON 1	Thamesport - St. Petersburg
LAXFOSS	Eimskip	V	Dannebrog	SILKEBORG	Nor-Dana Line
MANILAI	Estonian Shipping	V	Morline	BEACON 2	Thamesport - St. Petersburg
MARITIME LEE	Nibalt	C		AVALONI	Kiel-St. Petersburg
ÖRESUND	SweFerry	V	Eidsiva Rederi		an SweFerry zurückgechartert
PARCHIM	DSR	C	Estline		Tallinn-Stockholm
SWAN HUNTER	Swan Shipping	C	DSR	PARCHIM	Travemünde-St. Petersburg
TUTOVA	Navrom	C	Color Line	OCTOGON 3	Oslo-Kiel; Oslo-Hirtshals
TUZLA	Navrom	C	Seatruck	BOLERO	Heysham-Warrenpoint

V = Verkauf; N = Umbenennung; C = Charter



Das neueste DFDS-Schiff DANA FUTURA löste am 14. Juni 1996 das Charterschiff VOMERO auf der Esbjerg-Harwich Route ab. Foto: Dirk Jankowsky  
Obwohl äußerlich nicht erkennbar, ist die MARINE EVANGELINE im Einsatz für Stena Line zwischen Dieppe und Newhaven. Foto: Frank Heine





**Die ADMIRAL ex WARNEMÜNDE verläßt Genua zu ihrer nächtlichen Überfahrt nach Palau auf Sardinien**  
Foto: Frank Heine

**In einem eindrucksvollen Anstrich präsentiert sich das neue Estline Schiff REGINA BALTICA am  
15. Juli 1996 in den Stockholmer Schären. Foto: Marko Stampehl**

