

FERRIES

Das Fährschiffmagazin

DM 9,80
SFR 9,- / ÖS 80,- / HFL 13,-

3/97

6. Jahrgang
September 1997

Die Zeitschrift des Deutschen Fährschiffsvereins e.V.



Sommerhighlights '97

Neue Schiffe auf der Vogelfluglinie

Mols Linien - Die Schiffslebensläufe Teil II

Fährverkehr in der Irischen See

Nordö Link - 15 Jahre zwischen Malmö und Travemünde



Die SALLY STAR wurde den Sommer über unter dem Marketingnamen WASA EXPRESS von Silja Line zwischen Vaasa und Umeå eingesetzt. Foto: Marko Stampehl

Die neue NORSE MERSEY am 23. Juli 1997, dem Tag ihrer ersten Ankunft in Belfast. Registriert ist die zwischen Belfast und Liverpool eingesetzte Fähre in Chioggia, Italien. Foto: Norse Irish Ferries



FERRIES

Das Fährschiffmagazin

Mitgliederzeitschrift des
Deutschen
Fährschiffsvereins e.V.

Erscheinungsweise :
viermal jährlich, quartalsweise

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

http://www.seanet.org
Bankverbindung des Verlags:
Frank Heine
Stadtsparkasse Hannover
Konto 739 162 / BLZ 250 501 80

Redaktionsleiter :
Frank Lose

Layout :
Frank Lose

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

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

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

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

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

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

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

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

Liebe Leserinnen und Leser,

Viele alte Schiffe treten in diesen Tagen ihre letzten Reisen an oder werden in die Häfen verholt. Lange Jahre prägten sie das Bild der Fährschiffahrt. Die Trennung von ihnen fällt manchem nicht ganz leicht. Vor allem in Dänemark haben sie eine verkehrshistorische Bedeutung. An den Fährn muß etwas sein, daß es sie würdig macht, erhalten zu werden. Erst kürzlich wurde in Dänemark die 1954 in Dienst gestellte KONG FREDERIK IX dem Dänischen Fährmuseum übergeben und für museale Zwecke hergerichtet.

Was also macht diese alten Kisten so interessant? Sie gehören zu einer Kultur, die seit eh und je in Dänemark existiert. Und diese Kultur ruft Begeisterung hervor. Motivation und Antrieb, um einen ganz kleinen Teil des täglichen Bildes zu retten. Gewiß, nicht jede alte Fähre kann man vor dem Schneidbrenner retten. Das ist aber auch gar nicht nötig, um der Nachwelt einen Eindruck dessen zu vermitteln, was bereits heute der Vergangenheit angehört.

Wir von FERRIES versuchen, in einem "schiffahrtsbegeisterungslosen" Land wie Deutschland den wenigen Interessierten dieses Stück Kultur in Wort und Bild näherzubringen. Unter anderem dafür waren die Redaktionsmitglieder für sie wieder in ganz Europa unterwegs und haben die "Sommerhighlights 1997" zusammengestellt. Alte wie neue Fährn, die Sie bisher in keiner Publikation finden konnten.

Allein die Mittelmeertour dauerte drei Wochen, ging über mehrere Staaten, betrug mehr als 12000 Kilometer "und brachte 'ne Menge Ärger", wie das beteiligte Redaktionsmitglied angab. Autoeinbruch und schikanöse Polizeikontrollen inklusive! Andere donnerten mit 120 Stundenkilometern "viel zu schnellen" Schiffen hinterher oder turnten über Brücken und Böschungen, über Steinmolen und Schlammputzen (die manchem nicht wohlgesonnen waren und ihn versinken ließen...). Und als dieses Heft dann durch die Redaktionskonferenz bei schönstem Sonnenschein am Ufer des Nord-Ostsee-Kanals zusammengestellt wurde, versanken unsere ins kühlende Wasser gestellten Getränke durch einen wellenschlagenden, schnellen Containerfeeder in den Fluten und mußten durch "Kampftaucher" Frank Heine fachmännisch geborgen werden. Sie sehen also, liebe Leserinnen und Leser, für die Näherbringung der "Fährkultur" in FERRIES ist uns kein Weg zu weit, kein Aufwand zu groß. Danken Sie es uns damit, daß Sie uns auch weiterhin treu bleiben und Kritik äußern, wo Kritik angebracht und nötig ist.

Ihr
Carsten Watsack

Inhalt

Sommerhighlights'97.	4
Die Zukunft der Vogelfluglinie hat begonnen.	11
Die alte und die neue HAMLET.	13
Nordö-Link -15 Jahre Malmö-Travemünde.	14
Es gibt (noch) keinen Tunnel nach Irland.	19
Verschärfter Wettbewerb im Kattegat.	24
Die Fährverbindung zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft (Teil III).	25
Modellfähren 1:1250.	31
DFV Intern.	32
Ferries Aktuell.	33
Passagierschiffe aktuell.	36
Kurswechsel.	38

Deutscher Fährschiffsverein e.V.

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

Das Titelfoto zeigt die neue
PRINS RICHARD einlaufend
Rødby.

Foto: Carsten Watsack

SOMMERHIGHLIGHTS '97

Wie auch im letzten Jahr wollen wir Ihnen nun wieder unsere Sommerhighlights vorstellen. Wir haben die, unserer Meinung nach interessantesten Schiffe in diesem Jahre zusammengetragen und wollen sie Ihnen hier zusammen mit einigen Informationen nahebringen.



Die GOTLAND im Juli 1997 mit SeaWind Line Aufschrift in Stockholm.
Foto: Dirk Jankowsky

Schiffstausch bei Sea Wind Line und Nordic Trucker Line

Der von Nordic Trucker Line am 11. April 1997 begonnene Fährdienst zwischen Oxelösund und St. Petersburg mit der eingearterten GOTLAND (25.996 GT /BJ. 1996) hielt nicht die erwartenden Zahlen und die GOTLAND erwies sich schnell als zu groß. Da die zwischen Stockholm und Turku fahrende Reederei SeaWind Line ebenfalls ein Problem mit ihrer ebenfalls von Rederi AB Gotland eingearterten SEAWIND II (6.643 GT/Bj. 1979) ex SALLY SUN-95 ex GUTE-92 hatten, dieses Schiff ist nämlich zu klein, entschloß man sich, die Schiffe einfach zu tauschen. Seit dem 9. Juni 1997 fährt die GOTLAND für SeaWind zwischen Stockholm und Turku, die SEA WIND II wechselte am gleichen Tag in den Oxelösund – St. Petersburg Dienst.



Die ehemalige Helsingør - Helsingborg Fähre REGULA fährt nun für ihren neuen Eigentümer die estnische Reederei Saarema Laevakompanii Ltd., Kuresaare vom estnischen Festlandshafen Virtsu nach Kuivastu auf der vorgelagerten Insel Saaremaa. Foto: Marko Stampehl



Im neuen Outfit präsentieren sich die beiden SUPERFLEX Fähren MERCANDIA IV und MERCANDIA VIII die für HH-Ferries zwischen Helsingør und Helsingborg eingesetzt werden. Beide Schiffe sind für zunächst sechs Monate von Mercandia gechartert. Diese Reederei hat für sechs Monate ein Vorkaufsrecht für die Verbindung zwischen Helsingør und Helsingborg. Foto: Dirk Jankowsky



Seit dem 14. Juni 1997 fährt die ANE LÆSØ ex LÆSØ nach ihrem großen Umbau bei Karstensen Skibsværft A/S in Skagen wieder von Frederikshavn nach Vesterø Havn auf der Insel Læsø. Vor ihrem Umbau wurde sie an Kommunale Leasing / Kommunerne Landsforening verkauft und an Andels D/S, Læsø verchartert. Das selbe gilt auch für den Anfang 1997 gelieferten Neubau MARGRETHE LÆSØ.

Foto: Andreas Wörteler

Die PEGASUS TWO wurde vom 12. Juni bis 5. Oktober von Color Line zwischen Larvik und Skagen eingesetzt. Das in La Spezia beheimatete Schiff kann mit einer Geschwindigkeit von 40 Knoten 580 Passagiere und 170 PKW befördern.

Foto: Andreas Wörteler



Mit neuen Maschinen fährt die ehemalige HAMBURG nun als ADMIRAL OF SCANDINAVIA zwischen Newcastle, Ijmuiden und Hamburg. Hamburg wird allerdings nur von Mai bis Anfang September angelaufen. Foto: Frank Lose



In ihrem letzten Jahr für Bornholmstraffiken erhielt auch die PEDER OLSEN einen neuen Anstrich. Im Unterschied zu POVL ANKER und JENS KOFOED erhielt sie aber keine Aufschrift.

Foto: Andreas Wörteler



KRAKA und LODBROG an Scandlines

Die dänische Reederei Scandlines/DSB Rederi A/S kaufte von Mercandia ihre seit 1988 gecharterte Fähre KRAKA (7.955 GT/Bj. 1982) ex MERCANDIAN GOVERNOR-88 ex GOVERNOR-85 ex MERCANDIAN GOVERNOR-84 und setzt das Schiff weiter zwischen Halsskov und Knudshoved ein. Erneut gechartert wurde die Schwester LODBROG (7.955 GT/Bj. 1982) ex MERCANDIAN PRESIDENT-88 ex PRESIDENT-86 ex MERCANDIAN PRESIDENT-84. Die LODBROG führte, wie in FERRIES 2/97 ausführlich berichtet, am 18. Mai 1997 ihre letzte Abfahrt zwischen Puttgarden und Rødby durch, wurde dann an den Eigner Mercandia zurückgegeben und befindet sich seit dem 7. Juli 1997 für zunächst sechs Monate wieder in Charter von Scandlines und wird zusammen mit ihren beiden Schwestern, dritte ist die HEIMDAL, auf dem Großen Belt eingesetzt.

Nur wenige Tage präsentierte sich die DRONNING MARGRETHE II ohne Aufschrift. Mittlerweile trägt das 1973 in Nakskov gebaute Eisenbahnfährschiff den Scandlines Anstrich.

Foto: Carsten Watsack



Die LODBROG im August 1997 im neuen Scandlines Anstrich in Knudshoved.
Foto: Frank Lose



HOEK VAN HOLLAND - HARWICH

Seit dem 2. Juni 1997 setzt die schwedische Stena Line das dritte HSS, die STENA DISCOVERY, zwischen Hoek van Holland und Harwich ein. Um 7:15 Uhr legte der 42 Knoten schnelle Katamaran zur ersten planmäßigen Überfahrt nach Harwich ab. Damit begann eine neue Ära im Fährverkehr zwischen den Niederlanden und Großbritannien. Die vor 104 Jahren etablierte Nachtfährverbindung zwischen Hoek van Holland und Harwich hörte nun auf zu existieren. Die ca. 180 Mio. DM teure STENA

DISCOVERY bewältigt die Strecke in 3 Stunden und 40 Minuten, die Fahrzeit wird um die Hälfte verkürzt. Der Fahrplan sieht zwei tägliche Umläufe vor.

Ebenfalls neu auf der Hoek – Harwich Strecke ist die STENA SEARIDER (20.914 GT/Bj. 1969) ex NORSE MERSEY-95 ex STENA SEARIDER-92 ex SEARIDER-92 ex STENA SEARIDER-91 ex SCANDINAVIA LINK-90 ex SCANDINAVIA-87 ex POLARIS-84 ex FINNCARRIER-75. Dieses nun in London anstelle von Göteborg registrierte Schiff war zuletzt bis zum 19. April 1997 zwischen Göteborg und Travemünde eingesetzt worden. Die STENA SEARIDER ersetzt die

Wie schon kurz berichtet, wurde aus North Sea Ferries mit Beginn des Jahres 1997 P&O North Sea Ferries. Die ehemals der niederländischen Reederei Nedlloyd gehörende NORSTAR (26.919 GT/Bj. 1974) fährt zwar noch mit Heimathafen Rotterdam, hat jedoch den vollen, dunkelblauen P&O Anstrich erhalten. Das Foto zeigt die NORSTAR am 2. Mai 1997, drehend in Zeebrügge auf ihrem Weg nach Hull.

Foto: Frank Lose

ROSEBAY (13.700 GT/Bj. 1976) ex TRANSGERMANIA-93 die nun seit dem 17. Mai 1997 als EUROSTAR zwischen Oostende und Ramsgate für Holyman Sally fährt.

Ihre letzte Abfahrt zwischen Hoek van Holland und Harwich machte die STENA EUROPE (24.828 GT/Bj. 1981) ex STENA SAGA-94 ex KRONPRINSESSAN VICTORIA-88 am 1. Juni 1997 mit der Abendfahrt von Hoek van Holland, nach Ankunft am nächsten Morgen ging es umgehend zurück nach Rotterdam zur Wilton Fijenoord Werft. Hier wurde das Schiff in LION EUROPE umbenannt und verließ die Werft am 11. Juni mit

Heimathafen Nassau mit Kurs auf Gdynia. Dort wurde sie dann umgehend im polnischen Register eingetragen und der Heimathafen wurde von Nassau nach Gdynia geändert. Ihre erste Fahrt führte sie dann am 19. Juni von Karlskrona nach Gdynia durch. Das zweite ehemalige Hoek van Holland Schiff, die KONINGIN BEATRIX (31.189 GT/Bj. 1986) machte die letzte Abfahrt von Harwich nach Hoek mit der Abendabfahrt von Harwich am 1. Juni 1997. Anschließend wurde sie vom 14. bis 18. Juni in Amsterdam als Unterkunftschiff während einer EU-Konferenz eingesetzt. Am 19. Juni 1997 erhielt sie in London den neuen Heimathafen London. Ihre Jungferreise in der irischen See führte sie dann am 3. Juli 1997 von Fishguard nach Rosslare durch. Sie ersetzt auf dieser Strecke die STENA FELICITY (23.775 GT/Bj. 1980) ex FELICITY-90 ex VISBY-90. Letzteres Schiff traf am 7. Juli 1997 bei der Bremerhavener Lloyd-Werft ein. Dort wird sie ab September grundlegend umgebaut, um dann ab 1.1.98 als VISBY im Gotland-Dienst eingesetzt zu werden.

Tourship Group

Veränderungen hat es in diesem Sommer bei den zur Tourship Group gehörenden Reedereien Corsica-, Sardinia- und Elba Ferries gegeben.

Die beiden auf der Route Livorno - Bastia eingesetzten Fährschiffe CORSICA MARINA II und CORSICA SERENA II bekamen den Marketingzusatz „Corsica Shuttle“ auf die Bordwände gemalt und verkehren jetzt bis zu vier Mal täglich zwischen beiden Häfen. Die High-Speed Monohulls CORSICA EXPRESS I und CORSICA EXPRESS II fahren nun zwischen Nizza und Calvi/Bastia bzw. zwischen Genua, Livorno und Bastia. Die CORSICA VICTORIA fährt nach wie vor ein- bis zweimal täglich von Genua nach Bastia oder Ile-Rousse und zurück.

Bei Sardinia Ferries verkehrt zusätzlich zur



Seit dem 2. Juni 1997 im Einsatz, die STENA DISCOVERY in Hoek van Holland. Foto: Ton Grootenboer



Die LION EUROPE im August 1997 in Karlskrona. Foto: Marko Stampehl



SARDINIA VERA seit Anfang Juni das High-Speed Monohull SARDINIA EXPRESS ex. CORSICA EXPRESS III -97 (3.800 GT, Bj. 1996) zwischen Civitavecchia und Golfo Aranci.

(oben) Mit dem Marketingzusatz „Corsica Shuttle“ will Corsica Ferries auf die erhöhte Abfahrtsfrequenz auf ihrer kürzesten Route nach Corsica aufmerksam machen. (links) Die SARDINIA EXPRESS. Fotos : Frank Heine





Die KALLISTI ex. METHODIA II führt nach der Zwangsversteigerung im letzten Winter nun Tageskreuzfahrten für Saronic Cruises von Kreta nach Santorini durch. (siehe auch FERRIES 3/96, Seite 10)

Foto : Axel Menzer

Das zweite Jahr im Mittelmeer brachte der ADMIRAL ex. WARNEMÜNDE nicht nur eine Änderung des Liniendienstes, sondern auch einen neuen Anstrich.

Foto : Frank Heine

Jadrolinija

Das Flottenerneuerungsprogramm der kroatische Reederei Jadrolinija ist bereits in vollem Gange. Nachdem im letzten Herbst die DUCHESS ANNE ex. CONNACHT - 88 (6812 GT, Bj. 1979) von Brittany Ferries erworben wurde, verkaufte man das alte und erheblich zu klein gewordene Fährschiff ILIRIJA ex. BORNHOLMERPILEN - 71 (2196 GT, Bj. 1962) an die türkische Reederei Karden Line. Als KARGEM wird sie nun von dem türkischen Schwarzmeerhafen Trabzon aus eingesetzt.

An dieselbe Reederei ging das Fährschiff STON ex. PARTIZANKA - 92 ex. LASTOVO I - 78 ex. CORSICA FERRY - 76 ex. POLHEM - 72 ex. GILLELEJE - 66 ex. KRAAKERÖ - 64 (905 GT, Bj. 1964) und ist ebenfalls in Trabzon stationiert.

Die DUCHESS ANNE bekam den neuen Namen DUBROVNIK und ist nun im Einsatz entlang der kroatischen Küste sowie zwischen Split und Ancona.



Die DUBROVNIK im Juli 1997 in Split. Foto : Frank Heine



Zweimal Stern Lines bringen nicht nur die Reisenden durcheinander, sondern auch Schiffsfotografen. Die CESME STERN im Juli aufgelegt in Bari. Foto : Frank Heine

2 x Stern Lines

Bereits seit drei Jahren sorgt die Reederei Stern Lines jeden Sommer für Überraschungen, nicht anders in diesem Jahr. Es gibt jetzt auf einmal nämlich zwei Reedereien mit nahezu demselben Namen und einem identischen Logo: Stern Lines und Stern Lines Shipping und beide sind in Köln ansässig. Stern Lines charterte Ende Mai das Fährschiff MAR-JULIA, das im September 1996, nach Beendigung des Adriaeinsatzes, einen neuen Fährdienst von Thessaloniki über Istanbul nach Odessa eröffnet hatte.

So nahm das Schiff dann am 21.6.97 als CESME STERN den Dienst zwischen Bari und Cesme für Stern Lines auf. Desweiteren

wurde auch das Fährschiff AULONA gechartert, die nach der Stern Lines Charter im letzten Sommer für eine Reederei mit Namen Vefa-Lines weiterhin zwischen Italien und der Türkei im Dienst war.

Für Stern Lines Shipping führen in diesem Jahr die BERGAMA ex. EPHEBUS und die TIRANA ex. MARMARI I, die beide von Illyria Lines gechartert wurden. Während das erste Schiff zwischen dem 14. Juni und dem 22. September für Stern Lines zwischen Bari und Cesme im Dienst blieb, machte die TIRANA nur wenige Überfahrten von Mitte Juli bis Anfang September zwischen Brindisi und Cesme. (Für weitere Informationen zu den Schiffen lesen Sie bitte FERRIES 3/96, Seite 7 und 9)



Auch dieses Jahr wieder mit einem neuen Anstrich: die BERGAMA beim Einlaufen in Bari. Foto : Frank Heine



(oben) Lang, breit und flach ...: Ihren typisch japanischen „touch“ haben die baugleichen Schwesterschiffe KRITI I und II auch nach dem Umbau nicht verloren.

Foto : Frank Heine

Mit der BENI ANSAR ex. WISTERIA ex. PRINSES MARIA-ESMERALDA eröffnete Limadet Ferries im April einen neuen Dienst zwischen Almeria und Nador. Foto: Frank Heine

ANEK LINES

Die beiden 1996 in Japan angekauften Fährschiffe NEW SUZURAN und NEW YUKARI sind nach etwa einjähriger Umbauzeit in Perama seit Juni 1997 als KRITI I und KRITI II für ANEK Lines in Fahrt. Während die bisher in der Adria eingesetzten Schiffe EL. VENIZELOS, LATO und TALOS nun nur noch von Triest über Corfu und Igoumenitsa nach Patras fahren, sind die beiden neuen Schiffe zweimal wöchentlich auf der non-stop-Route Ancona - Patras und einmal wöchentlich zwischen Ancona und Igoumenitsa in Fahrt. Mit den Abmessungen 191,80 m x 29,40 m x 6,77 m sind die beiden Schwesterschiffe nach der EL. VENIZELOS die größten der neun Schiffe umfassenden ANEK-Flotte.





Noch einen neuen Fährdienst nach Marokko eröffnete die marokkanische Reederei Comanav mit dem Charterschiff AL MANSOUR ex. MOBY KISS ex. REINE ASTRID zwischen Algeciras und Tanger.
Foto : Frank Heine

LEROS

Der fehlgeschlagene Versuch der Reederei GA Ferries eine Aktienmehrheit an der ebenfalls griechischen D.A.N.E. Sea Line zu erwerben, hat im Frühjahr zur vorzeitige Beendigung der Zusammenarbeit beider Reedereien geführt. Das von GA Ferries betriebene Fährschiff DIMITRA (gebaut 1968 als CANGURO BRUNO), das beiden Reedereien je zur Hälfte gehörte, ist danach zu 100 % von DANE Sea Line übernommen worden. Unter dem Namen LEROS verkehrt es jetzt für DANE Sea Line nach wie vor mit mehreren Zwischenstationen zwischen Piräus und Rhodos. Als Ersatz erwarb GA Ferries die VERGA von Tirrenia und stellte sie als DIMITROULA in Dienst.

Fotos : Jan Vinther Christensen



IONIAN BRIDGE

Trotz eines Brandes an Bord der IONIAN BRIDGE in der Endphase des Umbaus in Perama, ist das Schiff noch rechtzeitig zur Hochsaison fertig geworden. Das 1976 als Ro-Ro Frachter BASS TRADER für Australian National Line gebaute Schiff bietet nun Transportmöglichkeiten für 800 Passagieren und 200 PKW. Eingesetzt wird die IONIAN BRIDGE zusammen mit der IONIAN SUN ex. INNISFALLEN -86 ex. LEINSTER-81 (4849 GT, Bj.1969) zwischen Brindisi und Igoumenitsa mit jeweils einer Rundreise täglich.

Auch aus diesem „häßlichen Entlein“ ist nach dem Umbau nicht gerade ein Schwan geworden, aber so günstig und schnell hätte Strintzis Lines mit Sicherheit keinen Neubau bekommen.

Foto : Frank Heine





Die neue SCHLESWIG - HOLSTEIN im Juli 1997, einlaufend Puttgarden. Foto: Frank Lose

Neue Schiffe zwischen Puttgarden und Rødby

Die Zukunft der Vogelfluglinie hat begonnen

von Tom Hansen

Am 1. August dieses Jahres nahm mit der SCHLESWIG- HOLSTEIN der erste Neubau der Deutschen Fährgesellschaft Ostsee mbH (DFO) den planmäßigen Dienst über den Fehmarnbelt auf. Damit hat, nachdem der erste Neubau des dänische Partner Scandlines A/S mit dem Namen PRINS RICHARD bereits seit dem 6. Juni 1997 in Fahrt ist, für beide Reedereien der Weg in eine neue Zukunft begonnen. Grund genug, sich die neuen Schiffe ebenso wie das Geschehen auf der Vogelfluglinie einmal genauer zu betrachten.

Schon zu dem Zeitpunkt, als die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1993 und die Dänischen Staatsbahnen im Jahre 1995 ihre Fährbetriebe privatisierten und in eigenständige Gesellschaften ausgliederten, war allen Beteiligten klar, daß ein Fähverkehr über den Fehmarnbelt in der bisherigen Form keinen dauerhaften Bestand haben würde. Die Öffnung der Ostgrenzen hatte zur Folge, daß sich die Verkehrsströme in Ostseeraum verlagerten. Der Markt stellte ganz andere Anforderungen an Reedereien und Linien. Die Vollendung der Querung des Großen Belt warf ihre Schatten voraus, die 1991 in Gang gekommene Planung für eine feste Querung über den Fehmarnbelt tat ihr übriges.

DFO und DSB Rederi A/S entwickelten daraufhin ein auf die neuen Anforderungen abgestimmtes Verkehrskonzept. Durch den Einsatz moderner und schnellerer Doppelendfähren sollen die Fahrzeiten ebenso wie die Abfertigungszeiten in den Häfen gestrafft werden. Der internationale

Reisezugverkehr soll nur noch mit modernen Dieseltriebzügen durchgeführt werden, der gesamte Schienengüterverkehr ist zwischenzeitlich von der Vogelfluglinie abgezogen worden, wodurch sich erheblich größere Kapazitäten für den Bereich Straßenverkehr ergeben. Unter dem Strich heißt dies, daß von jeder Reederei zwei neue Doppelendfähren eingesetzt und die bislang betriebenen Fähren komplett ausgetauscht werden. Die Infrastruktur der Häfen Puttgarden und Rødby wird umgebaut und den Erfordernissen angepaßt.

Beim Entwurf der neuen Doppelendfähren orientierte man sich an der 1991 gebauten TYCHO BRAHE. Die Fähren erhalten je zwei Ladedecks und Passagierdecks. Sie verfügen an beiden Schiffsenden über ein hydraulisch angetriebenes Visier, dahinter schließt sich ein einteiliges wasserdichtes Kollisionsschott an. Beladen werden die Fähren direkt über die Schiffsenden. Das obere der beiden Ladedecks steht für Pkw

und Wohnmobile zur Verfügung, das untere Ladendeck, „Hauptdeck“, ist für den Transport von Pkw, Lkw sowie auf einem Gleis für den Transport von zwei IC3-Einheiten vorgesehen.

Die Passagiereinrichtungen sind auf zwei Decks verteilt worden, die auf allen neuen Fähren die gleiche Bezeichnung, nämlich „Arkadendeck“ und „Panoramadeck“ tragen. Die Hauptverbindung zwischen beiden Decks stellt jeweils ein großzügiger Aufgang in der Mitte des Schiffs dar. Auf dem „Arkadendeck“ der PRINS RICHARD wird im Arkade Café, dem Café Nord und einem Restaurant für das leibliche Wohl gesorgt, der „Duty-Free Shop“ lädt zum zollfreien Einkauf ein. Das „Panoramadeck“ mit seinem Panorama Café und den Ruheazonen runden das Angebot für den Reisenden ab.

Die Aufteilung beider Decks ist großzügig und gradlinig, das Interieur im skandinavischen Stil entspricht dem derzeitigen Standard. Die Passagiere der SCHLESWIG- HOL-

STEIN haben auf dem „Arkadendeck“ die Auswahl zwischen einem Free-Flow-Restaurant mit Buffett und dem „Sailors's Snack“. Für die zollfreien Einkäufe steht der „Baltic Sea Shop“ zur Verfügung. Das „Panoramadeck“ wartet neben einem Bistro und der Panorama Lounge auch mit dem Gourmet-Restaurant, einem á la carte Restaurant mit 74 Plätzen auf. Der Aufbau der Decks auf der SCHLESWIG-HOLSTEIN ist nicht ganz so gradlinig, wie auf der „dänischen Stiefschwester“ Die Raumaufteilung wirkt fließender und aufgelockerter. Braune, beige und blaue Farbtöne beherrschen die Passagierdecks, dazu passend nachgebildete Holzfußböden mit einer eingelassener Kompassrose. Insgesamt fühlt man sich eher wie auf einem Kreuzfahrer, als auf einer Kurzstreckenfähre, die der Fahrgast bereits nach 50 Minuten wieder verläßt.

Auf den Fähren ist an beiden Schiffsenden eine komplett ausgestattete Brücke angeordnet, von der aus es möglich ist, die Navigations-, Antriebs-, Kommunikations-, Rettungs- und Sicherheitssysteme zu bedienen und zu überwachen. Die Rettungseinrichtungen setzen sich aus Rettungsinseln, je zwei Großrettungsbooten, zwei „fast rescue Booten“ sowie aus zwei MES-Stationen auf den dänischen und vier MES-Stationen auf den deutschen Fähren zusammen. Die Schiffe wurden bzw. werden unter Einhaltung der neuesten nationalen und in-

ternationalen Standards gebaut. Bei der Antriebstechnik ist man dem bewährten Konzept des dieselelektrischen Antriebs treu geblieben, ansonsten ist aber so gut wie nichts beim Alten geblieben. Herkömmliche Dinge wie Welle, Verstellpropeller oder Ruderanlage alten Stils sucht man auf diesen Schiffen vergebens. Antrieb

gedreht werden können und mit CRP-Propellern (contra-rotating propellers) ausgestattet sind.

PRINS RICHARD und SCHLESWIG-HOLSTEIN versehen inzwischen den planmäßigen Dienst auf der Vogelflug Linie, wenn auch von so manchen Kinderkrankheiten begleitet. Hält man allerdings die Komplexität

der eingesetzten neuen Technik dagegen, so kann man wirklich nur von Kleinigkeiten sprechen. Die Schwessterschiffe der PRINS RICHARD, die PRINSESSE BENEDIKTE, und der SCHLESWIG-HOLSTEIN, die DEUTSCHLAND, sollen im November bzw. im Oktober den Generationswechsel auf der Vogelflug Linie abschließen. In Puttgarden und Rødby stehen derweil auch je ein umgebautes Fährbett zur Verfügung, wobei in Rødby noch der Landgang zum Anleger fehlt. Bis zum Abschluß der Bauarbeiten kommt es allerdings zu einer Überschneidung besonderer Art. In Puttgarden hat das zuerst umgebaute Fährbett 1 einen Gleisanschluß, das in Rødby umgebaute Fährbett 3 jedoch nicht. Dies zwingt DFO und Scandlines dazu je eines der alten Fährschiffe bis zum Abschluß der Bauarbeiten vorzuhalten, weil es sonst nicht möglich wäre, die planmäßigen Reisezüge über den Fehmarnbelt zu trajektieren. So fällt diese Aufgabe seitens der DFO der Fähre KARL CARSTENS zu, die laut Angaben der

Die technischen Daten der Neubauten im Überblick:

	Prins Richard	Schleswig-Holstein
Bauwerft:	Ørskov Staalskibsværft, Frederikshavn, Dänemark	Van der Giessen de Noord, Krimpe a/d IJssel, Niederlande
Baunummer:	193	969
Auftragsvergabe:	März 1996	April 1996
Kiellegung:	14.11.1996	
Stapellauf:	20.12.1996	03.05.1997
Indienststellung:	06.06.1997	01.08.1997
Klasse:	Bureau Veritas, 1 3/3 Passenger Ferry, Deep Sea, Ice Class 1 C, MACH, AUT-MS, CNC-E	Germanischer Lloyd, + 100A5. M E1, IW, Eisenbahn/Auto-Fähre, Passagierschiff + MC, E1, AUT
Tonnage:	15.500 BRZ / NRZ	15.500 BRZ / NRZ
Tragfähigkeit:	2.400 tdw	2.400 tdw
Länge:	142,00 m (ü.a.) 134,00 m (zw.d.L.)	142,00 m (ü.a.) 134,00 m (zw.d.L.)
Breite:	24,80 m	24,80 m
Tiefgang:	5,80 m	5,80 m
Antrieb:	Diesel-Elektrisch, 5 Diesel MaK 8M32, 5 Generatoren ABB HSG 900MM10, 4 KaMeWa/Aquamaster Ruderpropeller CRP 35	Diesel-Elektrisch, 3 Diesel MaK 8M32, 2 Diesel MaK 6M32, 5 Generatoren Siemens, 4 KaMeWa/Aquamaster Ruderpropeller CRP 35
Leistung:	17.600 kW	15.840 kW
Max.-Geschw.:	19,5 kn	21,0 kn
Service-Geschw.:	18,5 kn	18,5 kn
Kapazität:		
Passagiere:	900	900
Hauptdeck:	Lkw, Zug oder Pkw ca 35 Lkw/580 Lm ca. 166 Pkw Zug IC3 (1 Gleis-Gleislänge 118 m)	Lkw, Zug oder Pkw ca 40 Lkw/625 Lm ca 176 Pkw Zug IC3 (1 Gleis-Gleislänge 118 m)
Autodeck:	128 Pkw	118 Pkw

und Steuerung erfolgt durch Ruderpropeller des Typs CRP 35 von Aquamaster. Hierbei handelt es sich um sogenannte Azimuth-Strahler. An jedem Ende des Rumpfes befinden sich je 2 dieser Anlagen, die einzeln oder auch zusammen beliebig um 360 Grad

DFO noch etwa bis Januar nächsten Jahres auf der Linie verbleiben soll.

Nach dem Abschluß der Arbeiten sowie nach Ablauf der Einfahrphase mit den neuen Schiffen und Anlagen, wird die KARL

CARSTENS von der Vogelfluglinie abgezogen. über eine weitere Verwendung ist angeblich bislang keine Entscheidung gefallen, wobei es aber unter Umständen möglich ist, daß die KARL CARSTENS in ein anderes Fahrtgebiet wechselt, eventuell in Zusammenarbeit mit anderen Partnern. Zum Verbleib der DEUTSCHLAND, Baujahr 1972, bleibt anzumerken, daß davon auszugehen ist, daß sie ebenso wie die ehemalige THEODOR HEUSS den Weg zum „Beaching“ nach Alang nehmen wird.

Ebenfalls erst nach Abschluß der Umstellungs- und Einfahrphase soll nach Aussage der DFO die Einführung des neuen Fahrplankontaktes erfolgen, wobei die Überfahrtszeiten dann auf effektiv 45 Minuten gekürzt werden sollen. Diese Änderung erhofft sich die DFO spätestens zum Januar 1998.



Am 2. August 1997 läuft die neue SCHLESWIG - HOLSTEIN über die Toppen geflaggt in Rødby ein. Foto: Tom Hansen

Die alte und die neue HAMLET

von Frank Lose

Das 1968 von der Bremen Fr. Lürssen Werft gebaute Fährschiff HAMLET ist an Diano S.p.A., Lazzaro in Italien verkauft worden und verließ am 12. Juli 1997 den Auftriebsplatz in Malmö mit Kurs Mittelmeer. Die HAMLET soll als REGGIO CALABRIA zwischen Sizilien und dem italienischen Festland eingesetzt werden. Das 2.089 GT große Schiff wurde bis 4. November 1997 zwischen Limhamn und Dragør im Øresund eingesetzt, bis sie hier zusammen mit ihrer Schwester OFELIA durch den Katamaran FELIX ersetzt wurde. Danach wurden beide Schiffe in Malmö zum Verkauf aufgelegt. An der OFELIA soll eine Reederei aus dem Baltikum interessiert sein.



Die alte HAMLET in ihrem letzten Zustand mit Sweferry Schornsteinmarke im Juni 1996 in Limhamn. Foto: Frank Lose



Die neue HAMLET kann im Gegensatz zu ihren Halbschwestern AURORA AF HELSINGBORG und TYCHO BRAHE keine Eisenbahnwaggons befördern.

Foto: Marko Stampehl

Am 1. Juli 1997 nahm die für Scandlines AB & Scandlines A/S in Helsingør registrierte Fähre Hamlet ihren Dienst zwischen Helsingør und Helsingborg auf. Das 10.067 GT große, 111,2 m lange und 27,6 m breite Schiff fährt mit einer gemischten dänischen und schwedischen Besatzung, die Dänen sind für die Schiffsführung zuständig, das Catering Personal ist schwedisch. Die Fähre bietet Platz für 1.000 Passagiere, 240 PKW und für 553 Lademetern Fracht. Vom Stapel lief die HAMLET am 14. März 1997 und wurde am 12. Juni 1997 von der finnischen Bauwerft Finnyards in Rauma abgeliefert. Angetrieben wird die HAMLET von vier Wärtsilä-NSD Diesel Motoren mit einer Leistung von insgesamt 6.120 kW, die dem Schiff eine Dienstgeschwindigkeit von 14,65 Knoten verleihen. Die Überfahrtsdauer beträgt damit 17 Minuten.

Nordö-Link -15 Jahre Malmö-Travemünde

von Dirk Jankowsky und Andreas Wörteler

Am 7. Oktober 1997 kann die schwedische Rederi Ab Nordö-Link auf 15 Jahre Fährdienst zwischen Malmö und Travemünde zurückblicken. Im Anfangsjahr der hauptsächlich für den Lastwagen und Trailerverkehr eingerichteten Verbindung geriet das Travemünder Fährgeschäft gehörig durcheinander. Zwar war die Rederi Ab Nordö schon in den Jahren 1964/65 mit der CALMAR NYCKEL zwischen Travemünde, Rönne, Kalmar, Visby und Helsinki tätig und somit kein Unbekannter in der Fährszene, doch war seit diesen Tagen einige Zeit ins Land gegangen und niemand wußte, was vom "Newcomer" zu erwarten war. Der "neue" alte Reeder blies zum Angriff auf die bis dato wohlgeordnete Welt des Deutschland-Schweden-Verkehrs. Speziell die ebenfalls zwischen Deutschland und Schweden verkehrende TT-Saga-Line mußte den neuen Mitbewerber um die Schwedenlaster fürchten. Sollten die Karten tatsächlich neu gemischt werden?



Am 7. Oktober 1982 eröffnete die SVEALAND AV MALMÖ den Fährdienst.

Foto: Dirk Jankowsky

Im Jahr 1982 plante die schwedische Rederi Ab Nordö, mit Sitz in Malmö, die Aufnahme eines regelmäßigen Ro/Ro-Frachtdienstes zwischen Malmö und dem Travemünder Skandinavienkai. Die Schweden brachten einiges an Erfahrung mit, betrieben sie doch schon eigene Ro/Ro-Tonnage, mit der sie hauptsächlich im Mittelmeer aktiv waren. Aber auch schon in den 60er und 70er Jahren wurde ein Fährdienst zwischen dem schwedischen Festland und der Insel Gotland betrieben. Gute Voraussetzungen also, um in einen neuen Markt vorzudringen und Grund genug, um bei der Konkurrenz die Alarmglocken läuten zu lassen. Die TT-Saga Line betrieb seinerzeit mit ihren beiden Auto/Passagierfähren GUSTAV VASA und NILS DACKE bereits die Linie Travemünde-Malmö, allerdings wurden hauptsächlich Passagiere und Personenwagen befördert. Zwischen Travemünde und Helsingborg verkehrten die beiden reinen Frachtfähren SAGA STAR und SVEALAND. Außerdem pendelten auch noch die 1974 bzw. 1975 gebauten Auto/Passagierfähren PETER PAN und NILS HOLGERSSON zwischen Travemünde und Trelleborg. Südschweden war also verkehrstechnisch sehr gut mit Fährlinien zum Kontinent versorgt. Kein leichtes Un-

terfangen für Rederi Ab Nordö, in diesem Fahrtgebiet Fuß zu fassen. Nordö hatte jedoch den Vorteil, daß man statt teurer Auto-passagierfähren, wie TT-Saga-Line sie mit der GUSTAV VASA und der NILS DACKE nach Malmö betrieb, den Einsatz der kostengünstigeren reinen Frachtfähren, die nur über eine begrenzte Anzahl von Passagierplätzen verfügen sollten, plante. Dieser Vorteil sollte auch der zu gewinnenden Kundenschaft zugute kommen. Zu deutsch: Günstigere Frachtraten als die Konkurrenz.

Kauf der SVEALAND von Lion Ferry

Als erstes Schiff, das den neuen Dienst aufnehmen sollte, erwarben die Schweden 1982 von der Lion Ferry Ab, deren 1973 gebautes Eisenbahnfährschiff SVEALAND (nicht zu verwechseln mit der namensgleichen Frachtfähre der TT-Saga-Line). Eigentlich war gar nicht geplant, mit diesem Schiff eine Fährlinie zwischen Schweden und Deutschland zu eröffnen. Nordö plante vielmehr, ihre Neuerwerbung zwischen Koper im damaligen Jugoslawien und Tartous in Syrien einzusetzen. Doch die Syrisch/Irakische Grenzblockade machte die Pläne zunichte. Die schwedischen Staatsbahnen (SJ) hatten das Schiff die vergangenen neun Jahre

auf der "Königslinie" zwischen Trelleborg und Saßnitz eingesetzt. Nun aber, da deren eigener Neubau TRELLEBORG vor der Ablieferung stand, wurde die Charter nicht mehr verlängert und der schwedische Eigentümer Lion Ferry veräußerte die Fähre. Nordö schickte das Schiff im Sommer 1982 nach Hamburg in die dortige HDW-Werft. Umfangreiche Umbau und Renovierungsarbeiten standen auf dem Plan. Außerdem wurde das Schiff um 33,6 m auf nun 182,73 m verlängert, somit erhöhte sich die Kapazität auf 2100 m Fahrbahnlänge. Insgesamt konnten 130 Lastwagen oder entsprechend mehr Trailer geladen werden. Die Anzahl der Kabinenplätze für LKW-Fahrer wurde auf 118 Plätze erhöht. Die vier Ladedecks wurden über interne Rampen und Fahrstühle miteinander verbunden. Die Tonnage stieg von 5160 GRT auf 6620 GRT. Die Tragfähigkeit erhöhte sich auf 6850 tdw. Am 7. Oktober 1982 erreichte das in SVEALAND AV MALMÖ umbenannte Schiff, erstmals den Travemünder Skandinavienkai. Gleichzeitig wurde damit der von der Lübecker Hafengesellschaft neu erbaute Anleger 7 eingeweiht.

Kein Glück mit der Charterfähre LUCKY RIDER

Kurz nach Eröffnung des neuen Dienstes, kündigte die Rederi Ab Nordö an, man werde binnen weniger Tage eine zweite Frachtfähre in den Dienst einbringen. Zu diesem Zweck hatte man kurzfristig das erst 1981 gebaute, griechische Ro/Ro-Frachtfährschiff LUCKY RIDER eingechartert. Schon am 23. Oktober 1982 führte dieses Schiff die erste Reise zwischen Deutschland und Schweden im Nordö-Dienst durch. Somit konnte man statt einer, jetzt täglich zwei Rundreisen anbieten. Die 5073 GRT große LUCKY RIDER hatte folgende Hauptabmessungen: Länge 150,80 m; Breite 20,20 m; Tiefgang 5,55 m. Auf den Trailerdecks konnten auf 1000 LKW-Lademeter Lastwagen, Trailer oder Pkw gestaut werden. Doch der



Viel Glück hatte die Reederei nicht mit ihrem Charterschiff LUCKY RIDER.

Foto: Fotoflite

Einsatz der zweiten Frachtfähre währte nicht lange. Auf einer Reise von Malmö nach Travemünde geriet das Schiff im Bereich des Maschinenraumes am 3. November 1982 etwa zwei Stunden vor Erreichen des Travemünder Skandinavienkais in Brand. Zwar konnte das Feuer mit Hilfe der Halon-Löschanlage und des herbeigeeilten Seenotrettungskreuzers JOHN T. ESSBERGER gelöscht werden, doch war der entstandene Schaden sehr hoch. Der Maschinenfahrstand mitsamt der komplexen Elektronik war völlig ausgebrannt. Nach erfolgter Notankerung wurde das Schiff von zwei Schleppern auf den Haken genommen und an den Skandinavienkai gebracht, wo die Lübecker Feuerwehr den ausgeglühten Maschinenraum weiter abkühlte. Anschließend wurden Trailer und Lastwagen an Land gebracht. Glücklicherweise blieben Menschen und Fracht von Schaden bewahrt, doch fiel das Schiff vorerst für den Fährdienst aus. Als Ersatz wurde das 5326 GT große, in Schweden registrierte Ro/Ro-Frachtschiff LINNE eingechartert. Die LINNE konnte auf 1589 m rollende Ladung stauen und 12 LKW-Fahrer befördern. Bis zum erneuten Einsatz der LUCKY RIDER verblieb dieses Schiff auf der Route. Wegen ausstehender Forderungen der spanische Bauwerft wurde die LUCKY RIDER Ende 1983 in Malmö an die Kette gelegt. Somit fehlte Nordö erneut ein zweites Schiff in ihrem Schweden-Dienst. Man charterte kurzerhand die bekannte LINNE wieder ein. Im Frühjahr 1984 ergab sich dann die Gelegenheit, ein zweites eigenes Schiff zu kaufen und somit unabhängig von Charterschiffen zu werden. Das finnische Ro/Ro-Schiff POLARIS ex FINNCARRIER-75, bekannt aus den Finn carriers-Diensten ab Lübeck stand zum Verkauf. Nach fünfwöchiger Werftliegezeit in Göteborg wurde die, 1969 gebaute, POLARIS im Mai 1984 als

SCANDINAVIA an ihren neuen Eigner zurückgeliefert. Insgesamt wurden 50 Mio. Schwedenkronen in die Verstärkung des Wetterdecks für LKW, eine bewegliche 100 t tragende schiffsinterne Rampe und die Renovierung bzw. den Ausbau der Passagierdecks investiert. Bis zu 140 Passagiere konnten auf dem neuen Nordö-

Schiff befördert werden. Für 120 von ihnen standen Betten zur Verfügung. Die Aufstellspur für LKW wurde auf 1700 m erhöht. Nach Einsatz der neuen SCANDINAVIA wurde erstmals auch eine wöchentliche Abfahrt nach Helsingborg und zurück geboten.

Aufnahme des Eisenbahngütertransportes

Die Transportzahlen entwickelten sich so positiv, daß man sich 1986 dazu entschloß, ab 1987 auch Eisenbahngüterwaggons zu transportieren. Dafür mußten aber die SVEALAND AV MALMÖ und die SCANDINAVIA erst für den Transport dieser Güterart umgebaut werden. Zwar war die SVEALAND AV MALMÖ einst als Eisenbahnfährschiff für die Linie Trelleborg-Sassnitz gebaut worden, aber während ihres Umbaus 1982 in Hamburg wurden die Gleise demontiert. Die Wärtsilä Werft im finnischen Turku erhielt den Zuschlag zum Umbau der beiden Schiffe. Als erste Einheit traf die SCANDINAVIA Anfang Januar 1987 bei der Umbauwerft ein. Bei ihr standen auch die aufwendigeren Umbaumaßnahmen auf



Das schwedische Ro/Ro-Schiff LINNE ersetzte die ausgefallene LUCKY RIDER.

Foto: Reinhard Nerlich



Das zweite eigene Schiff, die SCANDINAVIA kaufte Nordö 1984 aus Finnland an.

Foto: Tomas Johannesson



Nur von April bis Juni 1990 wurde die HANSA LINK zwischen Malmö und Travemünde eingesetzt. Foto: Dirk Jankowsky

wurde auf den Bahamas registriert. Sofort nach dem Verkauf ging die Fahrt vom Mittelmeer zur City Varvet Öresund in Landskrona, wo das Schiff am 28. November 1988 eintraf. Dort lag bereits, wie zuvor erwähnt, die DANA FUTURA, die Nordö von DFDS erworben hatte, und die dort ebenfalls umgebaut wurde. Die anstehenden Umbauten der THENIA waren aber viel "radikaler" und langwieriger! Es sollte die Eisenbahn-, Trailer-, und Passagierkapazität vergrößert werden. Dafür wurde das Schiff auseinandergeschnitten und um 39 Meter verlängert. Der Aufbau, der immerhin 1400 Tonnen wog, wurde um 4,5 m angehoben, um ein zweites durchgehendes Trailerdeck, sowie ein zweites Lastdeck auf dem ehemaligen Wetterdeck zu schaffen. Um die Stabilität des Schiffes zu verbessern, installierte die Werft an beiden Seiten des Rumpfes 100 m lange Blister. Die totale Schiffsbreite erhöhte sich um drei auf 24 m. Die Passagiereinrichtungen wurden umfangreich erweitert und die vorhandenen Kabinen modernisiert. Insgesamt wurden 2500 t Stahl verbaut, um eine "alte" Eisenbahnfähre in eine moderne kombinierte Eisenbahn/Trailer und Passagierfähre zu verwandeln. Nach vorläufigem Abschluß der Umbauarbeiten bei der schwedischen Werft, verholte das Schiff nach Gdynia. Am 11. Januar 1990 traf die Fähre bei der polnischen Werft Polish Marin Yard ein, wo weitere Umbauten ausgeführt werden sollten. Das Brückendeck wurde verlängert, die ganze Brücke 10,80 m nach vorn versetzt. Der gewonnene Raum wurde dazu genutzt, zusätzliche Kabinen einzubauen. Das Schiff erhielt den Namen HANSA LINK und verfügte nach Abschluß der Arbeiten über eine Passagierkapazität von 400 Personen. Endlich, im April 1990 wurde die

HANSA LINK neben den anderen beiden Einheiten SCANDINAVIA LINK und SVEA LINK zwischen Malmö und Travemünde in Dienst gestellt.

Unverhoffte Kapazitätserweiterung

Mit einem Paukenschlag verkündete Sea-Link-Konzernchef Elling Ellingsen im Juni 1989 sein neuestes Projekt. Eine Kreuzfahrtsfähre zwischen der schwedischen Großstadt Malmö und der Hansestadt Lübeck sollte entstehen. Vorbild hierfür waren Großstadtverbindungen anderer Reedereien wie z.B. die der Viking Line und Silja Line zwischen Stockholm und Helsinki. Aus diesem Grund hatte die Reederei einige Wochen zuvor zwei Ro/Ro-Frachter, die bis dato zwischen Europa und den USA verkehrten gekauft, um sie zu luxuriösen Kreuzfahrtsfähren umzubauen. Die FINNHAWK und das Schwesterschiff FINNROSE sollten

nach den erforderlichen Umbauten jeweils bis zu 2000 Passagiere und 600 PKW Platz bieten. Insgesamt wollte Sea-Link eine Milliarde schwedische Kronen in das Projekt investieren. Im Laufe der Zeit stellte sich jedoch heraus, daß die geplanten Umbauten erheblich teurer würden, als eventuelle Neubauten. Schließlich entschied man sich, zwei Neubauten in Jugoslawien zu bestellen. Die für jeweils 16,5 Mio \$ gekauften FINNHAWK und FINNROSE sollten stattdessen die SCANDINAVIA LINK und die SVEA LINK im Nordö-Link-Dienst zwischen Malmö und Travemünde ersetzen. Zu diesem Zweck mußten die beiden reinen Ro/Ro-Frachter aber dennoch umgebaut werden. Die FINNHAWK traf am 1. Dezember 1989 bei der Werft Polish Marin Yard in Gdynia ein, um zur Eisenbahnfrachtfähre umgebaut zu werden. Die FINNROSE folgte am 27. Dezember. Um die Beladung mit Eisenbahnwaggons zu ermöglichen, wurde der



Die TZAREVETZ ersetzte die SVEALAND AV MALMÖ und die SCANDINAVIA 1987 während deren Umbau zu Eisenbahnfähren. Foto: Ulrich Streich



Die SVEALAND AV MALMÖ nach Umbau als SVEA LINK. Foto: Ulrich Streich

dem Plan. Der Umfang der Arbeiten war nicht nur auf die Installation von Eisenbahngleisen beschränkt. Um die nötige Höhe im Hauptdeck für den Transport von Bahnwaggons zu erreichen, mußte das Schiff auf der gesamten Länge in horizontaler Richtung "durchgesägt" werden, um dann um 80 cm erhöht zu werden. Außerdem wurde die Fähre um 40,8 m auf 178,70 m verlängert. Das obere Trailerdeck wurde mit seitlichen Klappen ausgerüstet, um neben der Beladung des Hauptdecks mit Bahnwaggons, gleichzeitig LKW und Trailer auf den beiden Oberdecks laden und löschen zu können. Zu diesem Zweck wurden in Malmö und Travemünde landseitige Auffahrtrampen errichtet. Am 5. April 1987 erreichte die SCANDINAVIA unter ihrem neuen Namen SCANDINAVIA LINK erstmals wieder den Travemünder Skandinavienkai. Noch am selben Abend verließ die SVEALAND AV MALMÖ Travemünde mit Kurs Turku. Ihr Umbau sollte fünf Wochen dauern. Neben

der Installation der Gleise wurde der komplette Passagierbereich vom Schiff getrennt um das obere Trailerdeck nach vorn zu verlängern. Anschließend wurde der Passagieraufbau wieder auf das verlängerte Deck aufgesetzt. Das Schiff erhielt den neuen Namen SVEA LINK. Die Umbenennung der Schiffe stand im Zusammenhang mit der Übernahme der Rederi Ab Nordö im Jahre 1986 durch den ebenfalls schwedischen Reederei Konzern Rederi Ab Sea-Link. Dieser ließ den Fährdienst fortan als Rederi Ab Nordö-Link firmieren. Ersetzt wurden die beiden Schiffe während ihres Werftaufenthaltes durch zwei eingecharterte Schiffe, nämlich durch die 1972 gebaute finnische GUNILLA und die 1980 gebaute TZAREVETZ ex SCANDINAVIA-82, die unter bulgarischer Flagge zum Einsatz kam. Beim letzterem Schiff handelt es sich um die heutige STENA FANTASIA, die für Stena Line zwischen Calais und Dover pendelt. Der geplante Eisenbahngütertransport konnte

dann nach einiger Verzögerung am 18.08.87 aufgenommen werden.

Ein Jahr später sollte die Nordö-Flotte erneut vergrößert werden. Um die Verbindung Travemünde-Helsingborg wiederzubeleben (diese war im August 1987 eingestellt worden), wurde die dänische Frachtfähre DANA FUTURA, ex DROSSELFELS-77, ex DAMMAN EXPRESS-77, ex DANA FUTURA-76 von der Reederei DFDS A/S in Kopenhagen erworben. Offizielle Übernahme des Schiffes war am 1. Dezember 1988. Bereits am 25.11.1988 traf das 1975 gebaute Schiff bei der Cityvarvet Öresund in Landskrona zum Umbau ein. Für 119 Passagiere wurden Unterkünfte geschaffen oder renoviert. Insgesamt wurden 38 Mio DM investiert. Das Schiff erhielt den Namen SKÅNE LINK. Am 11. Januar 1989 wurde der Helsingborg-Travemünde-Dienst wieder aufgenommen. Täglich wurde eine Abfahrt in jede Richtung geboten. Zwar hatte Nordö mit dem Einsatz der SKÅNE LINK bereits das dritte Schiff in Diensten, doch reichte die Kapazität im weiteren Verlauf nicht mehr aus. Die Verbindung Malmö-Travemünde sollte ab 1989 um ein drittes Schiff verstärkt werden, das neben rollender "Gummiladung", auch für den Eisenbahntrajektdienst ausgelegt sein sollte.

Ankauf und Umbau der ATHENIA

Im Spätsommer 1988 kaufte die Rederi Ab Sea-Link das Fährschiff THENIA aus Griechenland an. Bei diesem Schiff handelte es sich um die ehemalige Eisenbahnfähre FREDERIK CARTER, die für die kanadische Staatsreederei Canadian National Railways (später CN Marine) gebaut wurde. Bis 1986 verkehrte sie zwischen North Sydney (Nova Scotia) und Port-aux-Basques (Neufundland), ehe sie an die griechische Reederei ANCO-Ferries veräußert wurde. Als FRED ging die Reise am 1. November 1986 nach Piräus, wo das Schiff drei Wochen später eintraf. Bis zur nächsten Saison wurden die Passagiereinrichtungen vergrößert. Nach Abschluß der Umbaumaßnahmen kam die 1967 bei der Davie Shipbuilding Ltd. in Lauzon erbaute Fähre, unter dem neuen Namen FLAVIA II unter zyprischer Flagge zwischen Brindisi und Patras zum Einsatz. Im darauffolgenden Jahr wurde die FLAVIA II, an die Firma Melita Marine Co. in Limassol verkauft und in ATHENIA umbenannt. Die Reederei geriet aber in finanzielle Schwierigkeiten, und so konnten die Schweden das Schiff, daß sich in einem sehr guten technischen Zustand befand, zu einem günstigen Preis übernehmen. Die ATHENIA erhielt den Namen THENIA und



Die SCANDINAVIA LINK pendelte zwischen 1987 und 1990 als Eisenbahnfähre zwischen Malmö und Travemünde. Foto: Dirk Jankowsky



Die SKÅNE LINK wurde 1989 auf der Route Helsingborg-Travemünde in Fahrt gebracht.
Foto: Ulrich Streich

Bugbereich beider Schiffe, die zuvor über keine Bugforte verfügten, umfangreich und auffällig umgebaut. Die beiden Heckklappen wurden entfernt, und beim Bau des GT-Link Fähranlegers im Rostocker Überseehafen weiterverwendet. GT-Link gehörte ebenfalls zum Sea-Link Konzern und betrieb den

Fährdienst Rostock-Gedser. Die FINNHAWK und FINNROSE erhielten desweiteren zwei Seitenforten für die schnelle Be- und Entladung der oberen Trailerdecks. Die Passagierkapazität wurde auf 184 je Schiff erhöht. Auf 3058 m können LKW und Trailer gestaut werden. Die Hauptabmessungen beider Schiffe: 33.163 GRT; 18.718 tdw; Länge: 192,59 m; Breite: 27,03

Entwicklung der Nördö-Transportzahlen:

Jahr	Passagiere	Pkw	Lkw	Waggons
1982			7.600	
1983			68.400	
1984			80.170	
1985			105.000	
1986	55.063	7.360	85.125	0
1987	63.153	5.247	99.481	472
1988	69.273	5.334	110.002	5.312
1989	65.758	5.600	93.343	11.425
1990	63.123	10.264	108.516	15.519
1991	71.472	24.807	93.922	18.975
1992	72.526	6.189	106.656	17.530
1993	77.689	4.506	108.934	
1994	82.853	5.545	115.006	
1995	88.656	4.662	130.921	20.031
1996	94.402	4.598	134.643	15.759



Die LÜBECK LINK am 9. Juni 1993 kurz vor Erreichen des Travemünder Hafens.
Foto: Dirk Jankowsky



Die MALMÖ LINK in aktueller Farbgebung am 10. August 1997 vor Travemünde.
Foto: Dirk Jankowsky

m; Tiefgang: 8,40 m.

Bereits im Mai kam die FINNHAWK als MALMÖ LINK zwischen Malmö und Travemünde in Fahrt. Die FINNROSE erhielt den Namen LÜBECK LINK und folgte im Juni. Die beiden "alten" Nördö-Fähren wurden an die Göteborger Stena Ab verkauft. Aus der SCANDINAVIA LINK wurde die STENA SEARIDER, aus der SVEA LINK die STENA SEATRADER. Durch den Einsatz der MALMÖ LINK und der LÜBECK LINK stand soviel Kapazität zur Verfügung, daß die erst im April 1990 in Dienst gestellte HANSA LINK im Juni schon wieder außer Dienst gestellt wurde. Das Schiff wurde in Helsingborg aufgelegt. Im Dezember fand sich eine neue Aufgabe für die HANSA LINK. Das Schiff fuhr nach Rotterdam und lud Militärfahrzeuge.

Mit dieser Ladung ging es am 28. Dezember 1990 nach Saudi Arabien, denn der Golfkrieg stand kurz vor dem Ausbruch. Bis in das Frühjahr 1991 führte die HANSA LINK mehrfach Militärtransporte zwischen Europa und

der Golfregion durch. Die SKÅNE LINK stellte den Dienst Helsingborg-Travemünde im Juni 1990 ein und wurde zwecks Durchführung von Militärtransporten verchartert. Anschließend wurde das Schiff in Bremerhaven aufgelegt. Nach den Chartereinsätzen bzw. der Aufliegezeit, wurden beide Einheiten verkauft. Die HANSA LINK ging im November 1991 an die niederländische Reederei Wagenborg, die das Schiff als NORSE LAGAN an die Norse Irish Ferries weitervercharterte die es dann in den Fährdienst Liverpool-Belfast einsetzte, wo sie heute noch fährt. Die SKÅNE LINK ging im Dezember 1991 an die griechische Reederei Ventouris, die das Schiff seit 1992 zwischen Bari, Korfu, Igoumenitsa und Patras als POLARIS einsetzt. Die Nördö-Schwesterschiffe MALMÖ LINK und LÜBECK LINK verkehren noch heute zwischen Malmö und Travemünde.



FÄHRDIENSTE IN DER IRISCHEN SEE

Die JETLINER im Juni 1997 einlaufend Larne. Foto: Frank Lose

ES GIBT (NOCH) KEINEN TUNNEL NACH IRLAND

von Frank Lose

Während die Fährdienste zwischen dem europäischen Festland und England zur Zeit schwere Verkehrseinbußen aufgrund des Euro-Tunnels zu verzeichnen haben, boomt der Verkehr zwischen England, Irland und Nordirland. Neue Reedereien tauchen auf, bestehende expandieren in starkem Maße. Dieser Artikel soll nicht die Geschichte jeder einzelnen Fährstrecke erzählen, damit könnte man sicherlich einige Bücher füllen, sondern soll einen Überblick über die Reedereien im Irland-Verkehr geben.

CAMPBELTOWN – BALLYCASTLE

Dieses ist die nördlichste Fährverbindung in der irischen See, die von der Argyll & Antrim Steam Packet Co., einer Tochter der Seacontainers Gruppe betrieben wird. Vom 30. Juni 1997 bis 19. Oktober 1997 setzt man hier die neu angekaufte CLAYMORE (1.631 GT/Bj. 1978) ein. Das Schiff wurde von der schottischen Reederei Caledonian MacBrayne angekauft und wird im Winter an eben diese zurück gechartert um dann als Ersatzschiff während der Wertzeiten der regulären Schiffe eingesetzt zu werden. Um die Eröffnung dieser Fährstrecke gab es einige Streitigkeiten, Caledonian MacBrayne wollten diese Strecke ursprünglich selbst betreiben, die staatliche Reederei bekam aber von der Regierung keine Erlaubnis und so mußte man die CLAYMORE an Seacontainers verkaufen. Die CLAYMORE führt zwei tägliche Abfahrten zwischen dem auf dem Mull of Kintyre gelegenen Campbeltown nach Ballycastle in Nordirland durch.

ARDROSSAN – LARNE

Auf dieser Strecke, einer reinen Frachtverbindung treffen wir das erste Mal in diesem Artikel auf Pandoro. Die Tochtergesellschaft des englischen Konzerns P&O ist die größte Reederei in der Irischen See. Pandoro wurde 1975 gegründet und versteht sich

hauptsächlich als Spedition, die auch Fährdienste betreibt. Mit einem Tür zu Tür Service bringt man auf eigenen LKW-Aufliegern Güter jeglicher Art von England nach Irland. Auf dieser nördlichsten Pandoro-Strecke wird die 1978 auf der Bremerhavener Rickmers Werft gebaute LION (1.598 GT) ex MERCHANT VALIANT-95 ex SALAHALA-90 eingesetzt. Gebaut wurde das Schiff für die italienische Gilnavi Reederei, bevor sie 1990 an Cenargo Ltd., Puttenham verkauft wurde und als MERCHANT VALIANT zwischen Heysham und Warrenpoint eingesetzt wurde. Seit November 1993 fährt sie in Pandoro Charter, und erhielt dann am 15. Oktober 1995 einen Pandoro typischen Raubtier-Namen, nämlich LION. Sie führt normalerweise eine täglich Rundreise zwischen Larne und Ardrossan durch. Bei Bedarf wird eine zusätzliche Tour durchgeführt.



Die LION verbindet Schottland mit Nordirland. Foto: Frank Lose



Die CLAYMORE im neuen Anstrich der Argyll & Antrim Steam Packet Co. wartet hier am 11. Juni 1997 auf die Eröffnung des Fährdienstes. Foto: Frank Lose

CAIRNRYAN-LARNE

Dieses ist die einzige Strecke der größten britischen Fährreederei P&O European Ferries in der Irischen See. Die Strecke wurde im Juli 1973 von der Vorgängerin Townsend Thoresen eröffnet. Zur Zeit werden die Passagierabfahrten mit dem Monohull JETLINER und der konventionellen Fähre PRIDE OF RATHLIN durchgeführt. Die JETLINER, ein Schwesterschiff der BERLIN EXPRESS von Scandlines, sollte eigentlich als DJURSLAND zwischen den dänischen Häfen Grenaa und Hundested eingesetzt werden. Diese Reederei ging jedoch noch vor der geplanten Indienstellung in Konkurs. Seit dem 10. Juni 1996 wird die JETLINER (4.675 GT) zwischen Cairnryan und Larne eingesetzt. Mit 60 Minuten bietet sie die schnellste Überfahrt von der britischen Insel nach Irland. Größere Probleme mit dem Schiff gab es allerdings im November 1996, vom 28. November 1996 bis zum 18. März 1997 war das Schiff mit einem defekten Getriebe außer Dienst, Probleme die auch 1995 die KATTEGAT getroffen hatten. Als konventionelles Fährschiff wird die PRIDE OF RATHLIN (12.503 GT/Bj. 1973) ex PRIDE OF WALMER-

92 ex FREE ENTERPRISE VII-88 seit dem 11. Juni 1992 hier eingesetzt. Von 1973 bis 1. Januar 1992 fuhr das Schiff fast ausschließlich zwischen Dover und Zeebrügge, bevor es dann in schottische Gewässer wechselte.

Ausschließlich für den Frachtverkehr werden die beiden, ebenfalls für den Dover – Zeebrügge Dienst gebauten Schiffe EUROPEAN ENDEAVOUR (3.367 GT/Bj. 1978) ex EUROPEAN ENTERPRISE-87 und die EUROPEAN TRADER (3.335 GT/Bj. 1975) eingesetzt. Die Überfahrtsdauer der konventionellen Fähren beträgt 2 Stunden und 15 Minuten.

STRANRAER-BELFAST

Auf dieser ehemals traditionellen Sealink Postdampfer-Verbindung setzt jetzt die schwedische Stena Line das HSS STENA VOYAGER, die Fähren STENA CALEDONIA und STENA GALLOWAY ein. Mit der Indienstellung der STENA VOYAGER am 21. Juli 1996 plante man, die



Die RIVER LUNE im Juni 1996 in Heysham. Foto: Frank Lose

konventionellen Fähren zu ersetzen und den Passagierfährverkehr nur mit der Schnellfähre zu betreiben. Seit diesem Sommer nehmen aber auch die STENA CALEDONIA (7.405 GT/Bj. 1981) ex ST DAVID-91 und die

STENA GALLOWAY (6.630 GT/Bj. 1980) ex GALLOWAY PRINCESS-91 wieder Passagiere mit. Die Überfahrt mit dem HSS dauert 1 Stunde und 50 Minuten, die Überfahrt mit den Fährschiffen 3 Stunden. Man wollte ursprünglich die STENA VOYAGER mit einer Überfahrtsdauer von 90 Minuten einsetzen, doch die Erlaubnis im Belfast Lough mit voller Geschwindigkeit zu fahren, wurde nicht erteilt.

STRANRAER-BELFAST

Die schnellere Verbindung nach Belfast bietet Seacontainers mit der SEACAT SCOTLAND (3.003 GT/Bj. 1992) ex Q SHIP EXPRESS I-95 ex SEACAT SCOTLAND-94, einem Katamaran vom Incat 74m Typ. Das 35 Knoten schnelle Schiff schafft die Überfahrt in 90 Minuten und ist damit 20 Minuten schneller als Stena Line. Die SEACAT SCOTLAND fährt auf dieser Strecke seit dem 1. Juni 1992 und wurde im Winter 94/95 in den persischen Golf verchartert.

HEYSHAM-BELFAST

Von dem englischen Hafen Heysham fährt die nordirische Reederei Belfast Freight Ferries mit den Ro/Ro-Fähren SPHEROID (7.171 GT/Bj. 1971) ex NIEKERK-87 ex RORO TRADER-85 ex STARMARK-81, mit der SAGA MOON (6.564 GT/Bj. 1984) ex LINDARTINUR-86, der RIVER LUNE (2.826 GT/Bj. 1983) ex STENA TOPPER-93 ex SALAR-93 ex STENA TOPPER-89 ex BAZIAS 7-89 ex BALDER VIK-86 und der MERLE (2.831 GT/Bj. 1984) ex SALLY EUROROUTE-96 ex BAZIAS 3-93 ex BALDER STEN-85. Belfast Freight haben ihre Flotte ständig erweitert und bieten nun vier täglich Abfahrten in jede Richtung an.

HEYSHAM-WARRENPOINT

Auf dieser Strecke, die ehemals von Merchant Ferries betrieben wurde, fährt seit dem 28. April 1996 der Newcomer Seatruck Ferries, zunächst mit der von der rumänischen Navrom gecharterten

BOLERO (10.243Gt/Bj. 1984) ex TUZLA vom Stapel als SIEGELBERG. Am 21.7. 1996 brachte man mit der RIVERDANCE (1.599 GT/Bj. 1977) ex SALLY EUROBRIDGE-96 ex EURO-BRIDGE-94 ex SALLY

EUROBRIDGE-94 ex SCHIAFFINO-93 ex TIKAL-89 ex HALLA-88 ex MASHALA-86 ein zweites Schiff ein, das im Februar 1997 gekauft wurde. Die nur ein Jahr laufende Charter der BOLERO endete im Mai 1997 und vom Konkurrenten Merchant Ferries wurde die MERCHANT VICTOR (1.598 GT/Bj. 1978) ex EMADALA-90 gechartert und als MOON-DANCE eingesetzt. Sie ist übrigens ein Schwesterschiff der RIVER-DANCE und Seatruck kann nun mit zwei gleichen Schiffen zwei Abfahrten zwischen England und Nordirland anbieten.

HEYSHAM – DOUGLAS

Dieses ist die Hauptstrecke der Isle of Man Steam Packet Co., Douglas und dient der Versorgung der Inselbewohner mit Lebensmitteln. Eingesetzt werden hier zur Zeit die Fähre KING ORRY (4.649 GT/Bj. 1975) ex CHANNEL ENTENTE-90 ex SAINT ELOI-89 und der Frachter BELARD (1.599 GT/Bj. 1979) ex MERCANDIAN CARRIER II-84 ex ALIANZA-84 ex MERCANDIAN CARRIER II-85. Letzteres Schiff wurde von der IOM Steam Packet Co. am 23.11.93 zunächst gechartert und dann am 15. August 1994 gekauft. Die BELARD war für einen Fährdienst zwischen Great Yarmouth und Ijmuiden angeschafft worden, der aber bereits nach kurzer Zeit, am 6. Mai 1995 wieder eingestellt wurde. Beide Schiffe werden im August 1998 durch eine Kombi-Fähre ersetzt, die sich zur Zeit bei van der Giessen in der Nähe von Rotterdam in Bau befindet. Das Schiff soll dann Platz für 500 Passagiere und 1.235 Lademeter für Fracht bieten.

HEYSHAM – DUBLIN

Auf dieser Strecke fahren seit dem 1. November 1995 Merchant Ferries, eine Tochtergesellschaft der britischen Cenargo Gruppe, die u.a. auch einen Fährdienst zwischen Almeria und Nador betreiben. Bis dahin



Die ehemalige MERCHANT VICTOR fährt nun als MOONDANCE für Seatruck Ferries.
Foto: Frank Lose

wurden die Ro/Ro-Frachtfähren zwischen Heysham und Warrenpoint in Nordirland eingesetzt. Eingesetzt werden die beiden Schwesterschiffe MERCHANT BRILLIANT (9.368 GT/Bj. 1979) ex JOLLY BRUNO-93 ex NORWEGIAN CHALLENGER-82 und die MERCHANT BRAVERY (9.368 GT/Bj. 1978) ex JOLLY GIALLO-93 ex NORWEGIAN CRUSADER-82 ex JOLLY GIALLO-80 ex NORWEGIAN CRUSADER-80 vom Stapel als



DIE MERCHANT VENTURE auslaufend Dublin im Juni 1997. Foto: Frank Lose

STEVI und als drittes, kleineres Schiff die MERCHANT VENTURE (6.056 GT/Bj. 1979) ex MERCHANT ISLE-87 ex

ARGENTEA-87 ex MED ADRIATICO-85 ex FARMAN-82. Zur Lieferung im nächsten Jahr hat Merchant Ferries bei Astilleros Espanoles zwei Neubauten bestellt, die dann zwischen Liverpool und Dublin eingesetzt werden sollen, da der Hafen von Heysham für die 180 m langen Schiffe zu klein ist.

Wahrscheinlich wird dann die MERCHANT VENTURE abgezogen und die MERCHANT BRILLIANT und MERCHANT BRAVERY werden weiter zwischen Heysham und Dublin pendeln.

FLEETWOOD – LARNE

Das britische Seebad Fleetwood ist der Sitz von Pandoro und diese Reederei setzt von hier zwei Frachtfähren mit Passagierkapazität für LKW Fahrer nach Larne in Nordirland ein. Die beiden Schiffe

BUFFALO (4.370 GT/Bj. 1975) und die BISON (4.259 GT/Bj. 1975) wurde in Hamburg bei Sietas für Stena Line gebaut und während der Bauphase an Pandoro verkauft. Die BISON wurde 1995 erheblich umgebaut und erhielt ein drittes Trailerdeck. Dieser Umbau wird wohl in nächster Zeit auch die noch formschöne BUFFALO verschandeln. Pandoro bietet auf dieser Strecke zwei tägliche Abfahrten in jede Richtung.

FLEETWOOD – DUBLIN

Auf dieser neuesten Pandoro Strecke setzt die Reederei die LEOPARD (3.985 GT/Bj. 1977) ex VIKING TRADER-96 ex OYSTER BAY-83 ex MANAURE VII-82 ex CARIBBEAN SKY-82 ex FEDERAL NOVA-80 ex GOYA-80 vom Stapel als STENA TENDER ein. Dieses Schiff wurde von Stena bei der österreichischen

Schiffswerft AG in Linz an der Donau bestellt und während der Fertigstellung an United Baltic Corp. verkauft. Eingesetzt



Die NORSE LAGAN einlaufend Liverpool im Juni 1997. Foto: Frank Lose

wurde sie u.a. auch im Finn carriers Gemeinschaftsdienst zwischen England und Finnland, fuhr aber die meiste Zeit zwischen England und Spanien. Nach diversen Chartereinsätzen in der Karibik fuhr sie von 1983 bis Oktober 1988 für Townsend Thoresen zwischen Southampton bzw. Portsmouth und Le Havre. Das Schwesterschiff der Nordström & Thulin gehörenden NORD NEPTUNUS führt auch zwei wöchentliche Rundtouren zwischen Dublin und Cherbourg durch.

LIVERPOOL – BELFAST

Nachdem die Verbindung zwischen Liverpool und Belfast lange Jahre eine Passagierroute mit großer Tradition war, hier führen Coast Lines, später P&O und bis Oktober 1990 Belfast Car Ferries, eröffnete die Reederei Norse Irish Ferries zunächst am 5. November 1991 eine Frachtverbindung mit der von Poseidon eingecharterten, TRANSGERMANIA. Dann im Mai 1992 wurde die NORSE MERSEY, ebenfalls ein Schiff aus den Finn carriers Diensten, nämlich die ehemalige FINNCARRIER eingechartert und man beförderte auf dieser in kleinem Rahmen auch Passagiere. Die NORSE MERSEY wurde im Mai 1995 durch einen gleichnamigen Neubau aus Italien ersetzt. Dieses 14.820 GT große Schiff konnte allerdings auf Grund seiner geringen Passagierkapazität nur 12 LKW-Fahrer befördern. Zur Zeit werden Passagiere nur auf der NORSE LAGAN (22.508 GT/Bj. 1967) ex HANSA LINK-91 ex THENIA-90 ex ATHENIA-89 ex FLAVIA II-88 ex FRED-87 ex FREDERICK CARTER-86 befördert, es stehen 400 Betten zur Verfügung. Dieses mehrfach umgebaute Schiff war ursprünglich als Eisenbahnfähre für die Canadian National Railways gebaut worden, ging 1986 bis 1989 ins Mittelmeer und wurde 1990 für kurze Zeit von Nordö zwischen Malmö

und Travemünde eingesetzt. Dieses Schiff ersetzte im November 1991 das Charter Schiff TRANSGERMANIA. (siehe auch Nordö-Artikel in diesem Heft) Norse Irish hat bei der italienischen Visentini Werft zwei Neubauten bestellt, die im Sommer und Herbst dieses Jahres eingesetzt werden sollen. Die beiden Schiffe LAGAN VIKING und MERSEY VIKING bieten Platz für 340 Passagiere und haben 2.300 Lademetern für rollende Fracht. Mit den 22 Knoten schnellen Fähren will die Reederei dann erstmals auch Tagesabfahrten zwischen Liverpool und Dublin anbieten. Beide Schiffe erhalten einen roten Rumpf. Der erste Neubau, die MERSEY VIKING soll die gecharterte NORSE MERSEY ersetzen, die durch den zweiten Neubau frei werdende NORSE LAGAN soll dann auf einer neuen Route eingesetzt werden. Dieses könnte eventuell die Verbindung zwischen dem norwegischen Kristiansand und Eemshaven in den Niederlanden sein, die die Reederei zusammen mit der dänischen Scandlines betreibt.

LIVERPOOL – DUBLIN (Pandoro)

Auf der Pandoro Hauptstrecke setzt die britische Reederei die Schiffe IBEX (6.309

GT/Bj. 1979) ex NORSEY-95 ex NORSEA-86 ex IBEX-80, die PUMA (4.377 GT/Bj. 1975) ex UNION TRADER-80 ex UNION MELBOURNE-80 und das von Clare Shipping (Nils Hugo Sand) gecharterte, ehemalige DSR-RoRo SEA HAWK (3.973 GT/Bj. 1975) ex DANA MINERVA-96 ex FICHELBERG-94 ex NORCLIFF-93 ex FICHELBERG-92 ex SPIRIT OF DUBLIN-92 ex FICHELBERG-91 vom Stapel als TOR CALEDONIA ein. Dieses Schiff war übrigens vom 6. September 1991 bis 1992 zusammen mit dem DSR-Schiff GLEICHBERG in einer Charter für Dublin Ferries auf genau der gleichen Strecke zwischen Liverpool und Dublin eingesetzt.

Pandoro bieten auf dieser Strecke drei tägliche Abfahrten in jeder Richtung an. Pandoro hat bisher als einzige der großen Reedereien in der Irischen See noch keine Neubauten in Auftrag gegeben, sondern alte Tonnage umgebaut.

LIVERPOOL – DUBLIN (IOM)

Die Isle of Man Steam Packet Co. setzt seit dem 12. Juni 1997 auch erstmals seit der Einstellung des Sealink Fährdienst zwischen Liverpool und Dun Laoghaire wieder eine Passagierfähre auf dieser Strecke ein. Der Seitenlader LADY OF MANN (3.176 GT/Bj. 1976) führt eine tägliche Rundtour von Liverpool nach Dublin durch. Einmal pro Woche wird diese Tour dann von dem Katamaran SEACAT ISLE OF MAN (3.003 GT/Bj. 1991) ex SEACAT NORGE-97 ex SEACAT ISLE OF MAN-96 ex SEACAT BOULOGNE-94 ex HOVER SPEED FRANCE-92 ex SARDEGNA EXPRESS-92 ex HOVER SPEED FRANCE-92 durchgeführt. Ansonsten führt der Katamaran Fahrten von Douglas nach Liverpool, Fleetwood, Dublin und Belfast durch.

HOLYHEAD – DUN LAOGHAIRE

Diese ehemaligen Sealink-Postdampfer Verbindung ist seit dem 10. April 1996 allein in den Händen des HSS STENA EXPLO-



Mit Heimathafen Piräus wird die SUPERFERRY zwischen Swansea und Cork eingesetzt. Foto: Andreas Wörteler

In der Irischen See eingesetzte Schiffe:

Name	Reederei	Strecke	Baujahr	Tonnage	Passagiere	Ladometer
BELARD	Isle of Man Steam Packet Co.	Douglas-Heysham	1979	5.801 GT	0	756 m
BISON	Pandoro	Fleetwood-Larne	1975	11.723 GT	106	1.540 m
BUFFALO	Pandoro	Fleetwood-Larne	1975	10.987 GT	110	1.080 m
CLAYMORE	Argyll & Antrim Steam P. Co.	Campbeltown-Ballycastle	1978	1.871 GT	500	112 m
EUROPEAN ENDEAVOUR	P&O European Ferries	Cairnryan-Larne	1978	8.097 GT	107	1.000 m
EUROPEAN TRADER	P&O European Ferries	Cairnryan-Larne	1975	8.007 GT	132	1.000 m
IBEX	Pandoro	Liverpool-Dublin	1979	14.077 GT	107	1.934 m
ISLE OF INISFREE	Irish Ferries	Pembroke Dock-Rosslare	1995	23.365 GT	1.780	1.650 m
ISLE OF INISHMORE	Irish Ferries	Holyhead-Dublin	1997	33.000 GT	2.200	2.010 m
JETLINER	P&O European Ferries	Cairnryan-Larne	1996	4.675 GT	600	120 m
KING ORRY	Isle of Man Steam Packet Co.	Douglas-Heysham	1973	7.555 GT	1.000	430 m
KONGIN BEATRIX	Stena Line	Fishguard-Rosslare	1986	31.189 GT	2.100	990 m
LAGAN VIKING	Norse Irish Ferries	Liverpool-Dublin	1997	17.000 GT	330	2.300 m
LEOPARD	Pandoro	Fleetwood-Dublin	1977	9.085 GT	48	840 m
LION	Pandoro	Adrossan-Belfast	1977	5.897 GT	12	852 m
MERCHANT BRAVERY	Merchant Ferries	Heysham-Dublin	1978	9.368 GT	6	1.272 m
MERCHANT BRILLIANT	Merchant Ferries	Heysham-Dublin	1980	9.368 GT	6	1.272 m
MERCHANT NEUBAU 1	Merchant Ferries	Liverpool-Dublin	1998	19.710 GT	214	2.000 m
MERCHANT NEUBAU 2	Merchant Ferries	Liverpool-Dublin	1998	19.710 GT	214	2.000 m
MERCHANT VENTURE	Merchant Ferries	Heysham-Dublin	1979	6.056 GT	12	660 m
MERLE	Belfast Freight Ferries	Heysham-Belfast	1984	9.088 GT	0	1.225 m
MERSEY VIKING	Norse Irish Ferries	Liverpool-Belfast	1997	17.000 GT	330	2.300 m
MOONDANCE	Seatruck Ferries	Heysham-Warrenpoint	1978	5.881 GT	12	852 m
NORSE LAGAN	Norse Irish Ferries	Liverpool-Belfast	1968	21.717 GT	400	2.310 m
NORSE MERSEY	Norse Irish Ferries	Liverpool-Belfast	1995	14.820 GT	59	1.960 m
PRIDE OF RATHLIN	P&O European Ferries	Cairnryan-Larne	1973	12.503 GT	1.035	480 m
PUMA	Pandoro	Liverpool-Dublin	1975	10.957 GT	68	1.080 m
RIVER LUNE	Belfast Freight Ferries	Heysham-Belfast	1983	7.765 GT	12	1.225 m
RIVERDANCE	Seatruck Ferries	Heysham-Warrenpoint	1977	6.041 GT	12	852 m
SAGA MOON	Belfast Freight Ferries	Heysham-Belfast	1984	7.746 GT	12	900 m
SEACAT ISLE OF MAN	Isle of Man Steam Packet Co.	Liverpool-Dublin	1991	3.000 GT	450	80 PKW
SEACAT SCOTLAND	Hoverspeed	Stranraer-Belfast	1991	3.003 GT	431	80 PKW
SEAHAWK	Pandoro	Liverpool-Dublin	1975	10.171 GT	12	1.139 m
SPHEROID	Belfast Freight Ferries	Heysham-Belfast	1971	7.171 GT	12	728 m
STENA CALEDONIA	Stena Line	Stranraer-Belfast	1981	12.619 GT	1.000	780 m
STENA CHALLENGER	Stena Line	Holyhead-Dublin	1991	18.625 GT	500	1.800 m
STENA EXPLORER	Stena Line	Holyhead-Dun Laoghaire	1996	19.638 GT	1.500	750 m
STENA GALLOWAY	Stena Line	Stranraer-Belfast	1980	12.175 GT	1.200	744 m
STENALYNX	Stena Line	Fishguard-Rosslare	1993	3.454 GT	582	90 m
STENA VOYAGER	Stena Line	Stranraer-Belfast	1996	20.057 GT	1.500	750 m
SUPER FERRY	Swansea Cork Ferries	Swansea-Cork	1972	14.797 GT	690	1.400 m

RER. Der 40 Knoten schnelle Katamaran führt fünf tägliche Umläufe durch. Ergänzt wird die EXPLORER durch die Frachtfähre STENA CHALLENGER (18.523 GT/Bj. 1991) die von Holyhead nach Dublin fährt und hauptsächlich Fracht befördert. Die "Challenger" führt zwei tägliche Umläufe durch.

HOLYHEAD-DUBLIN

Irish Ferries setzen auf dieser Strecke ihren Neubau ISLE OF INISHMORE (33.000 GT/Bj. 1997) ein, siehe hierzu auch FERRIES 2/97. Die ISLE OF INISHMORE bietet Kapazität für 2.200 Passagiere und 855 PKW, das Schiff führt zwei tägliche Rundtouren durch.

FISHGUARD-ROSSLARE

Zwischen Wales und Irland setzt Stena Line

seit dem 3. Juli 1997 die von der Hoek van Holland - Harwich Strecke abgezogene KONINGIN BEATRIX (31.189GT/Bj. 1986) ein, dieses Schiff ersetzte die STENA FELICITY (23.775 GT/Bj. 1980) ex FELICITY-90 ex VISBY-90. Die "Felicity" kam am 9. Juli 1997 bei der Lloyd-Werft in Bremerhaven an, wo sie ab September umgebaut und modernisiert werden soll. Außerdem setzt Stena Line zwischen Fishguard und Rosslare noch die Schnellfähre STENA LYNX (3.454 GT/Bj. 1993) ex STENA SEA LYNX-96 ein. Dieser Incat 74m Katamaran führt fünf Umläufe pro Tag durch.

PEMBROKE DOCK-ROSSLARE

Seit dem 18. April 1997 setzt Irish Ferries auf der Strecke von Pembroke Dock ins irische Rosslare hier die ISLE OF INNISFREE (23.365 GT/Bj. 1995) ein. Dieses Schiff war

ursprünglich für den Dublin - Holyhead Dienst gebaut worden und wurde dort durch den Neubau ISLE OF INISHMORE ersetzt. Die "Innisfree" führt zwei täglich Rundtouren durch.

SWANSEA-CORK

Die südlichste und auch die längste Strecke zwischen Großbritannien und Irland betreibt die Reederei Swansea - Cork Ferries, eine Tochter der griechischen Reederei Strintzis. Eingesetzt wird ein Schiff mit dem großartigen Namen SUPERFERRY (7.454 GT/Bj. 1972) ex IONIAN STAR-91 ex IZU MARU NO. 3-91 ex CASSOPPEIA-76. Die SUPERFERRY, übrigens in Japan gebaut und mit Heimathafen Piräus, benötigt für eine Überfahrt 9 Stunden und kann daher auch nur einen täglichen Umlauf absolvieren.

Verschärfter Wettbewerb im Kattegat

von Bernd Crause

Innerhalb von nur drei Tagen wurden Mitte Juni zwei neue High-Speed-Fähren auf der einträchtigen Route zwischen Göteborg und Frederikshavn in Dienst gestellt: die SUPER SEACAT ONE und die STENA CARISMA. Damit läuteten die Reedereien Sea Cat und Stena Line eine neue Runde im Wettbewerb um jeden Schnellfähren-Kunden ein, ungewollt kamen jedoch einige Probleme hinzu.

Als erstes Schiff wurde die bei der italienischen Werft Fincantieri gebaute SUPER SEA CAT ONE in Dienst gestellt. Der Name des Schiffes ist nicht sehr originell und zudem irreführend, da es sich nicht um einen CATamaran, sondern um einen sogenannten Monohull handelt. Ein neuer Name wird noch gesucht. Mit dem Werbespruch "Die Schnellsten nach Dänemark" bietet die Reederei 3 tägliche Rundreisen an, wobei die einzelne Fahrt lediglich 1 h 45 min dauert. Wie lange eine Überfahrt allerdings dauern konnte, zeigte sich bei der ersten Überfahrt von Göteborg nach Frederikshavn. Zunächst konnten die Passagiere erst mit einer einstündigen Verspätung an Bord, es wurde wohl noch hektisch ein Repräsentant der Fa. Pripps (Brauerei) gesucht. Nachdem die Fähre dann in Frederikshavn anlegte, konnte man noch lange nicht das Schiff verlassen. Die Passagiere wurden



Nach einem Jahr Verspätung endlich geliefert, die STENA CARISMA im August 1997 in Frederikshavn. Foto: Frank Lose

darüber informiert, daß man noch im Begriff sei, letzte Asphaltarbeiten an der Rampe durchzuführen. Westschwedische Tageszeitungen titelten daraufhin den Spruch "Super Sea Cat- Superverspätet".

Verspätet, allerdings genau um ein Jahr, konnte Stena Line endlich Ihren Neubau des Typs HSS 900 in Dienst stellen. Grund hierfür war der Konkurs der norwegischen Werft Westamarin während der Bauphase. Von den ursprünglich zwei bestellten Schiffe wurde lediglich die STENA CARISMA abgeliefert. Die neuen Eigner der Werft haben kein Interesse an der Fertigstellung des zweiten Schiffes. Die erste offizielle Abfahrt fand am 20.06.97 um 07.00 ab Göteborg statt, obgleich vorher bereits Behelfsfahrten durchgeführt wurden. Von einer Premiere war bereits bei der 13.00 Abfahrt nichts mehr zu spüren, eher

"business as usual". Die Fähre benötigt für die Überfahrt zwei Stunden, insgesamt werden in der Hochsaison täglich vier Rundreisen angeboten. Bereits am Dienstag nach Eröffnung traten Schwierigkeiten mit einer Gasturbine auf, sodaß der Fahrplan nicht mehr eingehalten werden konnte. Ein Werftaufenthalt bei der City-Varvet in Göteborg ist für September geplant.

Im direkten Vergleich der beiden Anbieter besticht SeaCat mit den günstigeren Preisen und der etwas schnelleren Überfahrt. Allerdings ist die Überfahrt in einem Flugzeugsessel nicht jedermanns Sache, sodaß hier die Trümpfe bei Stena liegen. Die "Carisma" besticht durch ein großes Raumangebot mit drei Schnellrestaurants und Kinderspielraum, wo sich SeaCat fragen muß: Kinder?. Stena Line wirbt daher auch mit dem Spruch "das schnellste Wohnzimmer der Welt". Gleichzeitig besteht an Bord der Carisma Rauchverbot, geraucht werden kann auf dem Aussendeck.



Elegant wie eine Yacht, die SUPERSEACAT ONE in Göteborg. Foto: Bernd Crause

VERGLEICH TECHNISCHER DATEN:

	STENA CARISMA	SUPERSEACAT ONE
Länge	85,00	100,00
Breite	30,00	17,10
Geschw.	40 Kn	38 Kn
Pass.	900	800
PKW	170	175
Antrieb	Gasturbine	Diesel

Begonnen hat alles mit der Mette Mols

Die Fährverbindung zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft (Teil III)

von Jürgen Stein und Matthias Böckenhauer

Nachdem im ersten und zweiten Teil in FERRIES 1 + 2 /97 die Reedereigeschichte und die Lebensläufe der ersten Schiffsgeneration beschrieben wurden, soll nun hier auf die Lebensläufe der letzten Schiffe eingegangen werden.

METTE MOLS (1975-1996)

Das Zeitalter der Jumbo-Fähren bei Mols-Linien begann mit der Kiellegung der neuen METTE MOLS am 13. 9. 1973 bei der Helsingørs Værft A/S. Nach Stapellauf am 26.7.1974 wurde die METTE MOLS am 16.3.1975 der Reederei übergeben. Die Überführungsfahrt ging von Helsingør über København, Aalborg und Århus nach Ebeltoft, wo das Schiff in den jeweiligen Häfen der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Allein im Hafen von Århus fanden sich 16000 Menschen ein, die das neue Fährschiff besichtigten. Anschließend übernahm der Neubau den Liniendienst von Sjællands Odde nach Ebeltoft.

Doch schon bald zeigt sich die METTE MOLS als Pechvogel der Reederei. Schon zwei Monate nach Indienststellung brach im Maschinenraum ein Feuer aus, welches allerdings keine größeren Schäden anrichtete. Im Juli des gleichen Jahres mußte die METTE MOLS eingedockt werden, da sich an der Bugpforte Konstruktionsfehler herausstellten. Wieder im Einsatz, kam es im September erneut zu einem Zwischenfall. Beim Einlaufen in Ebeltoft lief der Jumbo auf Grund, wurde nach Århus verholt, wo in den folgenden zwei Wochen die Unterwasserschäden beseitigt wurden.

Auch das neue Jahr begann nicht sehr verheißungsvoll. Nach einer Maschinenexplosion im Januar 1976 folgte ein Schornsteinbrand einen Monat später. Wieder fiel die METTE MOLS für mehrere Wochen aus. Die Pechsträhne sollte allerdings nicht abreißen und so folgte ein Zwischenfall nach dem anderen. Schon im März wurde bei schwerer See der Anleger in Sjællands Odde gerammt und einen Monat später saß das Unglücksschiff wieder auf Grund, diesmal im Hafen von Odde. Nach beiden Zwischenfällen mußte die METTE MOLS jeweils für eine Woche zur Reparatur nach Århus. Die folgende Sommersaison verlief

Werftliegezeit blieb noch genügend Zeit, im Dezember den Fähranleger von Ebeltoft zu rammen.

Im Januar 1979 trat die METTE MOLS nochmals negativ in den Schlagzeilen auf. Am 23. Januar wurde beim Einlaufen in Ebeltoft die Hafemole gerammt. Die Bugpforte wurde so stark beschädigt, daß sich diese nicht mehr öffnen ließ. Nachdem alle Personenwagen über das obere Autodeck von Bord gefahren werden konnten, lief die METTE MOLS Århus an. Hier wurden die an Bord befindlichen Trailer über die Heckklappe entladen. Dieser erneute Zwischenfall löste heftige Diskussionen im Reedereivorstand aus, die personelle Konsequenzen zur Fol-



Am 29.9.94 erhielten die beiden Schiffe eine neue Schornsteinmarke. Foto: Dirk Jankowsky

dann ohne Zwischenfälle. Es lief alles zu glatt, so daß das neue Jahr wieder mit einem Schornsteinbrand eingeläutet werden konnte. Wieder war eine Woche Werftliegezeit die Folge.

In den folgenden Monaten kam es zu keinen Zwischenfällen, aber das Jahr 1977 war ja noch nicht zu Ende. Im November erhielt das Bergungsunternehmen Svitzer den Auftrag, die METTE MOLS freizuschleppen, die im Hafen von Ebeltoft auf Grund gelaufen war. Nach einer Woche

ge hatten. Der verantwortliche Kapitän mußte nun seinen Dienst quittieren und übernahm zwangsläufig den Posten als Obersteuermann. Auch der bis dahin tätige Steuermann verlor seine verantwortungsvolle Position.

Ab diesem Zeitpunkt erwies sich die METTE MOLS als zuverlässige Fähre. Am 1. Mai 1985 wurde die METTE MOLS an die Rederiet J. Lauritzen A/S, København transferiert. Mit dieser Transaktion endeten auch die Aktivitäten der D.F.D.S. als inner-



Die letzten Tage absolvierten die METTE und MAREN MOLS ohne Schornsteinmarke. Hier die METTE MO im Juni 1996. Foto: Frank Lose



Die **METTE MOLS** fährt nun als **BANASA** für die Fred. Olsen Tochter Comarit zwischen Algeciras und Tanger. Foto: Frank Heine

dänische Fährschiffreederei. Es folgten geringe Umbauarbeiten der Inneneinrichtung im Juni 1985, sowie die Installation eines zusätzlichen Verandasalons mit 200 zusätzlichen Sitzplätzen auf dem Oberdeck im Januar 1988.

Am 10. August 1988 zog sich auch die Lauritzen-Gruppe aus dem Fährverkehr zurück und die Mols-Linien A/S lag nun in der Verantwortung der Mols-Linien K/S (Mols-Linien af 1988, Difko LXII), Odden Færgehavn, die die **METTE MOLS** für 105 Mil. Dänekronen erwarben. Die alte Schornsteinmarke wurde durch das neue Difko-Logo ersetzt. Nachdem am 29.9.1994 erneut die Schornsteinmarke gewechselt wurde, verblieb die **METTE MOLS** bis März 1996 im Liniendienst, nur unterbrochen durch eine weitere Werftliegezeit im Januar 1995 bei der Fredericia Værft A/S, Fredericia. Der Ausfall der **METTE MOLS** wurde durch die einwöchige Eincharterung der **GELTING SYD** überbrückt, die während der Wintermonate auf der Route Gelting-Faaborg nicht benötigt wurde.

Im April 1996 wurde die **METTE MOLS** in **METTE MO** umbenannt, damit der Neubau der dritten Generation, der zur Zeit noch bei der Ørskov Christensens Stålskibsværft in Frederikshavn auf die Fertigstellung wartete, den Traditionsnamen der Reederei übernehmen konnte. Unter diesem Namen verblieb das Schiff bis zum 6. Juli im Fährdienst. Die geplante Außerdienststellung zum 1.7.1996 verzögerte sich um eine Woche, da der erste Neubau der dritten Generation, die **MAREN MOLS** (Indienststellung 1. Mai 1996) mit defekten Bugpropellern ausfiel. Nachdem die Schäden an der **MAREN MOLS** innerhalb einer Woche behoben wer-

den konnten und soe am 6. Juli wieder zum Einsatz kam, nahm die **METTE MO** Kurs auf ihren vorläufigen Aufliegehafen in Grenaa und wartete dort auf einen neuen Käufer.

Ende November verließ die einstige „Jumbo-Fähre“, jetzt umbenannt in **BANASA**, dänische Gewässer und passierte in der Nacht vom 21.11.1996, aus Dänemark kommend, den Nord-Ostseekanal. Neuer Eigentümer war nun die marokkanische Reederei Compagnie Marocaine Norvegienne (Comarit) in Tanger, die das Schiff wird zwischen Algeciras und Tanger eingesetzt.

MAREN MOLS (1975- 1996)

Am 7. November 1974 wurde bei der Helsingørs Værft A/S unter der Baunummer 406 die zweite Jumbo-Fähre für die Mols-Linien A/S auf Kiel gelegt und am 19. 12. 1974 zu Wasser gelassen. Bei einer Vermessung von 4989 BRT konnte der Neubau 1500 Passagiere sowie 420 PKW befördern. Am 11. 7. 1975 nahm das baugleiche Schwesterschiff der **METTE MOLS** als **MAREN MOLS** den Liniendienst zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft auf. Allerdings verlief der Lebenslauf der **MAREN MOLS** weniger spektakulär. Anzumerken sei, daß alle Umbaumaßnahmen und Eigentümerwechsel dem der **METTE MOLS** glichen. Ohne besondere Vorkommnisse verblieb das Schiff bis zum März 1996 im Liniendienst und erhielt dann den neuen Namen **MAREN MO**, unter dem sie noch bis zum 19. April 1996 auf der Mols-Verbindung eingesetzt wurde. Nach einer kurzen Aufliegezeit wurde die spanische Reederei Naviera Antonio Armas Curbelo S.A. in Las Palmas neuer Eigentümer. Auf der Fredericia Værft A/S,

Fredericia wurde die ex-dänische Fähre für ihre neuen Aufgaben hergerichtet und verließ im Juni die Umbauwerft als **VOLCAN DE TAMASITE** in Richtung kanarische Inseln.

MADS MOLS (1987- 1989)

Im September 1972 lief bei der norwegischen Bauwerft Ankerløkken A/S., Florø unter der Baunummer 90 die, 1578 BRT vermessene, LKW-Fähre **ANU** der Alander Frachtschiff GmbH, Hamburg von Stapel. Bei einer Länge von 108,63 Metern, 549 NRT und 2677 tdw konnte dieser Bau 45 LKW befördern. Nach Indienststellung wurde die RoRo-Fähre zunächst an die finnische Avomeri Lines OY in Helsinki verchartert und wurde dort, bis Mai 1973, in der Ostsee, überwiegend auf der Verbindung zwischen Stockholm und Helsinki eingesetzt.

In den folgenden Jahren folgten zahlreiche Charterfahrten und Reedereiwechsel, die hier nur tabellarisch aufgeführt werden sollen.

Vom 2.5.1973 bis 12.6.1974 lief die **ANU** in Charter der North Sea Ferries, Rozenburg auf der Route Rotterdam-Hull und erhielt in dieser Zeit den Namen **NORCLIFF**.

Vom 13.6.1974 bis 1979 wieder in Fahrt als **ANU** für die Alander Frachtschiff GmbH, Hamburg.

1979 bis 1980 Einsatz in Charter der Tor Line AB, Göteborg auf der Verbindung zwischen Göteborg und Immingham. Eigentümer war weiterhin die Alander Frachtschiff GmbH, die aber das Schiff unter das Management der Tejo Leasing Ltd., Sark stellte.

Vom Juni 1980 bis September 1980 bediente die **ANU** als Charterschiff der British



Während des Falklandkrieges zeigte sich auch die SIR LAMORAK (L 3532) grau in grau. Foto: Hanny & Leo van Ginderen

Railways Co. Ltd., London den Liniendienst zwischen Fishguard und Rosslare. Neuer Eigner war nun die Tejo Leasing Ltd., Sark. September 1980 verkauft an die Javelin Shipping Co. Ltd., Jersey und einige Tage später weiterverkauft an die Latila Shipping Ltd., Jersey. Neuer Name war nun LUNE BRIDGE.

Oktober 1980 bis 13.12.1980 Einsatz in Charter der Sealink U.K. Ltd. (British Railway) auf der Verbindung zwischen Fishguard-Rosslare sowie zwischen Belfast und Heysham.

18.12.1980 umbenannt in LADY CATHERINE und bis August 1981 für den Liniendienst Dublin- Holyhead verchartert an B+I Line, Dublin.

6.8.1981 verkauft an Lakespan Marine Inc., Oshawa (Ontario) und Umbenennung in LAKESPAN ONTARIO. Dort verblieb die RoRo- Fähre bis Dezember 1981 auf der Route Oshawa- Oswega und wurde dann, bis zum Februar 1982 in Glasgow zunächst aufgelegt.

Februar 1982 verchartert an die Royal Fleet Auxiliary (Ministry of Defence), London.

Nach Umrüstung für den Einsatz als Material- und Truppentransporter für den Falklandkrieg umbenannt in SIR LAMORAK (L 3532). Nach Beendigung des Falklandkrieges Rückkehr nach England.

Januar 1985 verkauft an Cenargo Navigation Ltd., Isle of Man, umbenannt in MERCHANT TRADER und bis zum 20.11.1985 verchartert an Townsend Thoresen Car Ferries. Am 20.11.1985 wechselte das Schiff noch einmal den Charterer. Unter der Regie der Merchant Ferries wurden nun die beiden Häfen Warrenpoint und Heysham angelaufen, bevor die MERCHANT TRADER im Sommer 1987 an die Scout Shipping Co. Ltd., Nassau (Mgr.: Bahamadifko LXII, København) verkauft wurde. Mit dem Ziel, die MERCHANT TRADER als drittes Schiff auf der Route der Mols- Linien A/S zwischen Sjøllands Odde und Ebeltoft einzusetzen, wurde die MERCHANT TRADER für die Überführungsfahrt von England nach Dänemark in MOLS TRADER umbenannt. und an die Mols- Linien A/S, Ebeltoft verchartert. Nach Umbenennung in MADS MOLS kam die ein-

gecharterte LKW- Fähre im August 1987 erstmals auf der Verbindung zwischen Odden und Ebeltoft in Fahrt, behielt aber weiterhin den Heimathafen Nassau. Bis zum März 1989 trug die MADS MOLS erheblich zur Entlastung der beiden Regelfähren METTE- und MAREN MOLS bei, obwohl die Trailer- Fähre nur während der Werktage eingesetzt werden konnte. Fehlende Passagiereinrichtungen und das Fahrverbot für Lastkraftwagen boten der MADS MOLS an den Wochenenden keine Einsatzmöglichkeiten. So wurde die MADS MOLS durch eine baugleiche, später jedoch umgebaute Schwester ausgetauscht.

Die MADS MOLS konnte nun von der Scout Shipping Co. Ltd., Nassau (K/S Bahamadifko, København) an die Mainland Market Deliveries, wenig später an die Commodore Ship Management Ltd., Nassau verchartert werden und kam dort als PRIDE OF PORTSMOUTH auf der Route zwischen Portsmouth und den Kanal-Inseln zum Einsatz. 1992 wechselte die PRIDE OF PORTSMOUTH an die Chartergesellschaft Commodore Ferries Ltd., Guernsey und wurde für den Liniendienst zwischen Guernsey und Jersey in NORMAN COMMODORE umbenannt. Nachdem am 11. Dezember 1993 auf der Überfahrt von Jersey nach Guernsey an Bord des Schiffes ein Brand ausbrach, wurde die NORMAN COMMODORE zunächst nach Rotterdam verholt und einige Tage später zur Reparatur nach Newcastle geschleppt. Hier wurde sie nach Abschluß der Wiederinstandsetzungsarbeiten am 25.3.1994 von der Scout Shipping Co. Ltd., Nassau an die Clare Business Ltd., Nassau (Mgr.: Goliath Shipping Co. Ltd., Nassau) verkauft, verblieb aber weiterhin, bis zum 7.12. 1995, im alten Liniendienst.

Zum 18.12.1995 wechselte die NORMAN COMMODORE an die finnische Rederi AB Lillgård in Mariehamn und übernahm im gleichen Monat als FJÄRDVÄGEN den Liniendienst zwischen Långnäs auf den Ålandinseln und Naantali und löste damit den Vorgänger gleichen Namens ab, der als HOLGER STJERN nach Norwegen veräußert wurde.

MIE MOLS (1989- 1996)

Im April 1988 kam unter dem Namen MIE MOLS eine weitere Charterfähre für die Mols- Linien A/S in Fahrt, um die, bis dahin eingesetzte MADS MOLS abzulösen.

Die MIE MOLS wurde ebenfalls bei der norwegischen Ankerløkken Værft A/S, Florø gebaut und lief dort am 22.7.1971 als LALLI (Bnr. 88) von Stapel. Auch hier war die Hamburger Reederei Alander Frachtschiff KG.,



Heute bedient die, als ANU gebaute, FJÄRDVÄGEN den nahezu bedeutungslos gewordenen Hafen Langnäs auf den Ålandinseln mit dem finnischen Festland.

Foto: Marko Stampehl



Wie das Schwesterschiff ANU wurde auch die LALLI überwiegend als LKW-Fähre im skandinavischen Raum, später auch weltweit eingesetzt. Foto: Reinhard Nerlich

Hamburg der Auftraggeber. Diese reine Frachtfähre (1584,89BRT) konnte bei einer Länge von 108,31 Metern 65 LKW befördern. Andererseits bestand die Möglichkeit, 230 Container aufzunehmen, welche der LALLI einen vielseitigen Einsatz ermöglichte. Nach Indienststellung im Dezember 1971 vercharterte die Hamburger Reederei ihren Neubau an die finnische OY Avomeri Lines AB in Helsinki. Fortan verkehrte das Schiff auf verschiedenen Routen in der Ostsee, in erster Linie auf der Verbindung zwischen Helsinki- Stockholm, auf der auch einige Monate später das Schwesterschiff ANU (später MADS MOLS) in Fahrt gebracht wurde. 1973 wechselte die LALLI auf die schwedisch-englische Verbindung zwischen Göteborg und Immingham in Charter der Tor Linjen AB, Göteborg. 1978 wurde das Schiff erneut verchartert und unternahm nun mehrere Fahrten

zwischen England und Nigeria, bevor sie 1979 als STAR EXPRESS an die Reederei Wigham Ltd., Singapore verkauft wurde. Nach einem kurzem Gastspiel in Fernost übernahm 1980 die Parang Shipping Ltd., Sark/ London das RoRo- Schiff und setzte diese als LADY LUCIENNE zwischen den Vereinigten Staaten und Venezuela ein.

1982 kehrte der Norwegenbau in skandinavische Gewässer zurück. Um die innerdänische Fährverbindung zwischen Grenaa und Hundested stärker in die Verkehrsstruktur

einzubinden, wurde hier die Grenaa Færgefart A/S, Grenaa gegründet, die nun ein entsprechendes Schiff für den Transport von LKW suchte. Für diesen Liniendienst wurde die LADY LUCIENNE in LUCIE umbenannt, mußte aber schon am 11.3.1983, mangels Auslastung, den Liniendienst wieder einstellen. Interesse zeigte nun die dänische Difko XXX, Holstebro. Nach kurzer Auftriegszeit wechselte die LUCIE an die neue Gesellschaft und lief zunächst die Dannebrog Værft A/S in Aarhus zum Umbau an. Dort wurden umfangreiche bauli-



Eingesetzt auf der Mols-Verbindung erwies sich die MIE MOLS als zuverlässiger Partner zwischen Ebeltoft und Sjællands Odde. Foto: Andreas Wörteler

che Veränderungen vorgenommen, um aus der LUCIE eine kombinierte Passagier- und Autofähre zu machen, die auch weiterhin die guten Voraussetzungen zum Transport von Trailern und Schwerlasten behalten sollte. Nach Plänen der Dwinger Marineconsult A/S, Hørsholm wurde das obere LKW- Deck zwischen dem vorderen Brückenaufbau und den hinteren Abgaspfosten mit einem Aufbau versehen, in der sich, auf drei Decks verteilt, der Gastronomiebereich und Aufenthaltsräume

für 400 Fahrgäste befinden sollten. Im April 1993 verließ der Umbau als JULLE die Umbauwerft. Jetzt, mit einer Vermessung von 1985,72 BRT, 959,11 NRT, 2090 tdw versehen, war das Schiff für den Transport von 400 Fahrgästen, 210 PKW bzw. 42 LKW zugelassen und übernahm zunächst den Liniendienst zwischen Juelsminde und Kalundborg in Charter der Juelsminde-Kalundborg Linien A/S, Kalundborg. Schon am 4.11.1985 mußte diese Verbindung wieder eingestellt werden. Die JULLE wechselte nun, nach einer längeren Auftriegszeit, im Januar 1986 an die neugegründete Vognmandsruten Nyborg- Korsør A.P.S., Korsør, einer Gesellschaft, die, unterstützt durch die dänische Gewerkschaft für Transportwesen, eine eigenständige Verbindung zwischen Nyborg und Korsør eingerichtet hatte, um die Monopolstellung und das Preisgefüge der dänischen Staatsbahnen auf dieser Route aufzulösen bzw. preiswerter zu gestalten. Auf diesem Liniendienst verblieb die JULLE bis 1987 und wurde dann von den ersten Neubauten der Superflex-Klasse abgelöst.

Die JULLE ging nun in Charter an die Bornholmstrafikken A.P.S., Rønne und übernahm bis zum März 1989 die Verbindung zwischen Rønne (Bornholm) und

København als Entlastungsfähre. Im gleichen Monat wechselte die JULLE in die Dienste der Mols- Linien K/S, Ebeltoft, die das Schiff als Charterfähre übernahm. Bedingt durch den Umbau zur Passagierfähre im Jahr

1983 boten der Reederei optimale Voraussetzungen, dieses Schiff als dritte Fähre im Liniendienst zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft zweckmäßig einzusetzen. Die JULLE wurde zunächst bei der Fredericia Værft A/S, Fredericia dem Standard der anderen beiden Mols- Fähren angepaßt und konnte schon im April 1989 als MIE MOLS in Fahrt gebracht werden, um dort die MADS MOLS vom Liniendienst abzulösen. Schon bald erwies sich die MIE MOLS als zuverlässiger Partner der anderen beiden



Die neue METTE MOLS in Ebeltoft im Juli 1997. Foto: Andreas Wörteler

Standardfähren METTE und MAREN MOLS. Bis zum 30. April 1996 verblieb die MIE MOLS im Liniendienst der Mols-Linien und wurde nun durch die Indienstellung der kommenden Neubauten überflüssig. Am 1. Mai 1996 erreichte die MIE MOLS ihren Aufliegehafen Fredericia und konnte im gleichen Monat als BSP II nach Indonesien verkauft werden. Neues Fahrtgebiet soll nun die Verbindung zwischen Sumatra und Java werden.

MAREN MOLS - METTE MOLS (1996-)

Am 1. Mai 1996 nahm der erste Neubau einer neuen Fährschiffgeneration, die



MAREN MOLS, den Liniendienst zwischen Odden Færgehavn und Ebeltoft auf. Diese Kombifähre entstand als Baunummer 191 bei der Ørskov Christensens Stålskibsværft A/S in Frederikshavn. Die mit 14121 BRZ und 3790 tdw vermessende MAREN MOLS lief dort am 6. Oktober 1995 von Stapel. Nach Beendigung der Endausrüstung lief die

MAREN MOLS zunächst Göteborg an, wo sie bei der dortigen Götaverken A/B ihren Unterwasseranstrich erhielt. Nach Ausdockung am 7. April 1996 kehrte der 135,40 Meter lange und 24,60 Meter breite Neubau noch einmal nach Frederikshavn zurück und wurde dort am 19. 4. 1996 getauft und ihrem Auftraggeber übergeben. Nach erfolgter Überführungsfahrt unternahm die MAREN MOLS bis zum 30. April zunächst Probefahrten und Anlegemanöver in den beiden Fährhäfen. Erst am 1. Mai 1996 nahm die Kombifähre, die neben den PKW-Transport (344 PKW) speziell für Trailer- und Schwerlasttransporte (66 Trailer) ausgerichtet ist, den Liniendienst auf. Ausgestattet mit einem MAN/ B&W Alpha Diesel erreicht die MAREN MOLS eine Höchstgeschwindigkeit von 19 Knoten und benötigt für die Überfahrt von Odden nach Ebeltoft 1 Stunde 40 Minuten. Auf dem Salondeck, welches natürlich dem gewohnten Mols-Standard entspricht, finden 600 Passagiere Platz.

Bis zum 1. Juli 1996 verblieb die MAREN MOLS im Liniendienst, als dann erste Probleme an den Bugpropellern auftraten, welches einer einwöchigen Werftliegezeit zur Folge hatte. So erhielt die METTE MO, die eigentlich an diesem Tag außer Dienst gestellt werden sollte noch eine Galgenfrist. Am 6. Juli kehrte die MAREN MOLS von der Fredericia Værft A/S zurück und löste jetzt endgültig die METTE MO ab.

Zum 1. Juli 1996 erfolgte nun die Indienstellung der METTE MOLS, ein baugleiches Schwesterschiff der MAREN MOLS. Auch dieses Schiff wurde bei der Ørskov Christensens Stålskibsværft in Frederiks-

havn (Bnr. 192) gebaut und ebenfalls am 19. April 1996, allerdings als Rohbau, in Frederikshavn getauft. Nach Ablieferung am 28. Juni nahm der zweite Neubau erstmals die Linienfahrt zwischen Ebeltoft und Odden Færgehavn auf, zusammen mit ihrem namensgleichen Vorgänger. Anzumerken sei, daß die beiden Neubauten nicht nur die Namen ihrer Vorgänger erhielten. Auch die Schornsteinmarken der MAREN MO und METTE MO, die schon im April des Jahres abmontiert wurden, prangen an den beiden neuen Kombifähren.

MAI MOLS und MIE MOLS (1996-)

Im August 1994 gab die Mols-Linien A/S, Ebeltoft bei der Danyard A/S in Aalborg den Bau zweier Schnellcatamarane für den Liniendienst zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft in Auftrag. Es sollten die schnellsten Schiffe der traditionsreichen Reederei werden, die bis dahin nur konventionelle Fährschiffe einsetzte. Für dieses Vorhaben gründete der langjährige Direktor der Mols-Linien, William Jørgensen, am 1. April 1994 die Mols-Linien A/S, Ebeltoft, kaufte von der Difko die Fähranleger in Sjællands Odde und Ebeltoft und charterte zunächst die, bis dahin eingesetzten Fähren ein. Nach Auftragserteilung begann die Danyard A/S, Aalborg in enger Zusammenarbeit mit der australischen NQEA Engineers & Shipbuilders, Portsmouth Cairns mit der Planung der beiden späteren Neubauten. Die australische Bauwerft entwickelte einen Catamaran auf Basis der Seajet R-250-Klasse, der den dänischen Verhältnissen angepasst werden mußte. Mit diesen Auf-



Die MIE MOLS reduziert die Überfahrtsdauer zwischen Ebeltoft und Sjællands Odde um mehr als die Hälfte. Foto: Andreas Wörteler.



Deutlich ist auf diesem Foto der MIE MOLS die in beiden Häfen identische Rampenkonfiguration zu erkennen, das Schiff wird gleichzeitig über den Bug beladen und über die linke Heckrampe entladen. Foto: Andreas Wörteler

gaben wurde das Skibsteknisk Laboratorium im dänischen Lyngby beauftragt, die mit Computersimulationen das Fahrverhalten bei jeder Wetterlage nachstellen konnte.

Wenig später begannen unter der Bau Nummer 740 die Arbeiten in der Produktionshalle der Danyard. Hier entstand zunächst der 76,10 Meter lange und 23,40 Meter breite Doppelrumpf bis zur Höhe des Autodecks der zukünftigen MAI MOLS. Die weiteren Sektionen wurden außerhalb der Halle vorgefertigt und anschließend auf das bereits fertige Autodeck montiert. Mehr und mehr wuchs die MAI MOLS aus der gewaltigen Montagehalle. Platz war gefragt, zumal im hinteren Teil der Werks-halle schon mit der Kiellegung an der Schwester MIE MOLS begonnen wurde.

Am 2. April 1996 wurde der erste Seajet R-250 zu Wasser gelassen und schon wenig später begannen die ersten Probe- und Testfahrten. Die MAI MOLS, vermessen mit 3971 GT, 1191 NT und 236 tdw, erwies sich schon bald als technische Meisterleistung.

Vershen mit zwei General Electric LM 1600 Gas-Turbinen mit je 12400 KW erreichte die MAI MOLS bei Testfahrten eine Höchstgeschwindigkeit von 50,30 Knoten. Um die vorgesehene Reisegeschwindigkeit von 44,30 Knoten zu erreichen, benötigte der Catamaran in der Testphase nur 160 Sekunden, bei einem Crash Stop hingegen reich-



Konventionelle Fähre und Katamaran, das neue Mols-Konzept. Foto: Andreas Wörteler

ten 333 Meter aus, um den Seajet bei dieser Reisegeschwindigkeit aus der Fahrt zu nehmen.

Nachdem alle Checks abgeschlossen waren, konnte der erste Neubau am 31. Mai 1996 an die Mols-Linjen A/S übergeben werden und erreichte am 14. Juni 1996 erstmals ihren Heimathafen Ebeltoft, wo am gleichen Tag die offizielle Taufe stattfand. Am 4. Juli 1996 nahm die MAI MOLS den Liniendienst zwischen Ebeltoft und Sjællands Odde auf. Für die 25,1 Seemeilen lange Verbindung verringert sich die Reisezeit von bisher 100 Minuten auf ganze 45 Minuten. Auf dem Autodeck, versehen mit einer Bugpforte (6,00 x 2,37 Metern) und einer Seitenpforte (6,00 x 2,34 Metern) finden 120 PKW Platz, die innerhalb von 10 Minuten entladen werden, wobei in dieser Zeit schon wieder mit dem Beladen begonnen werden kann. Innerhalb von nur 15 Minuten kann die MAI MOLS den Hafen wieder verlassen. Auf dem Passagierdeck finden 450 Fahrgäste Platz, die sich in einem Restaurant mit 144 Plätzen, einer Business Lounge mit 44 Plätzen und in einer Cafeteria mit 136 Sitzplätzen aufhalten können. Auf dem Freideck bestehen weitere Sitzgelegenheiten für 60 Passagiere. Selbstverständlich ist auch ein Kiosk und ein Kinderspielfeld vorhanden.

Schon bald konnte auch das Schwesterschiff der MAI MOLS, ebenfalls gebaut bei der Danyard A/S in Aalborg (Bnr. 741) an die Mols-Linjen A/S übergeben werden. Am 10. Oktober 1996 verließ der Seajet-250 die Bauwerft und nahm Kurs auf den traditionsreichen Honnørkajen in Aalborg, an dem in der Vergangenheit die zahlreichen Fähr- und Fahrgastsschiffe der DFDS, København festmachten. Dort wurde der zweite Neubau auf den Namen MIE MOLS getauft. Nach Ende der Feierlichkeiten nahm die MIE MOLS um 17.45 Uhr die Überführungsfahrt nach Ebeltoft auf. Nach gelungenen Probeanlegen in den beiden Fährhäfen wurde die MIE MOLS am 12. Oktober 1996 in den Liniendienst gebracht.

Modellfähren 1:1250

von Norbert Bröcher

Offenbar machen Modellbauer auch Ferien, oder wie sonst läßt sich die magere Ausbeute an Modellneuheiten in den letzten zwei Monaten erklären? Zu den uneingeschränkten Highlights des Modellsommers im Fährenbereich gehören neben dem KLABAUTERMANN Modell der STENA EXPLORER zweifellos auch die TRANSEUROPA von RFR. Ebenso interessant verspricht das erste Modell des CARAT FERRY CLUB COLOR FESTIVAL zu werden; hohe Erwartungen weckt auch die Ankündigung des SEXTANT Sondermodells 97 EUROPEAN SEAWAY anlässlich des Internationalen Sammlertreffens in Kassel. Ein Termin, der sich auf jeden Fall für fährschiffsinteressierte Seh-Leute lohnen wird, deshalb unbedingt vormerken: 8. Internationales Sammlertreffen der 1:1250er am Samstag, den 4. Oktober 1997 in Kassel, Phillip-Scheidemann-Haus, Holländische Straße (beim Hauptfriedhof), Eintritt ab 10:00 Uhr. Selbstverständlich ist auch FERRIES diesmal wieder dabei ...

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 FERRY CLUB	CFC 001	COLOR FESTIVAL	Z 1996	S	E
HYDRA	HY 25	HALLADALE	1944/Z 1950	S	E
	HY 26	SHEPERTON FERRY	1935	S	E
KLABAUTERMANN	KLA14	MARE BALTICUM	Z 1996	S	V/E
SEXTANT	SX 239	CAPTAIN GEORGE	1995	SE	
	SX SM 97	EUROPEAN SEAWAY	1991	SV	
TRAVE	TR 03	DIANA II	Z 1993 TR Line	S	V/E

Entstehung eines Modells TRANSEUROPA von RFR

Nicht ohne Hintergedanken bedachte ich die FERRIES Leser im letzten Heft anlässlich der Diskussion um die Doppelproduktion mit dem kleinen Hinweis: erst abwarten bis beide Modelle erschienen sind, nicht immer (aber oft) ist das teure Modell von vornherein das bessere ...

Ergänzen ließe sich noch, nicht immer ist das erste Modell das bessere. Sowohl STENA EXPLORER von Klabausermann als TRANSEUROPA von RFR waren Nachzügler, die es in sich haben. Fällt der Qualitätsunterschied bei den beiden Modellen der STENA EXPLORER nicht so gravierend auf, so ist doch das bessere Modell von KLABAUTERMANN auch das billigere! Anders bei TRANSEUROPA. Hier zeigt sich der Qualitätsunterschied auch in einem deutlichen Preisunterschied: Das von der Fa. Conrad für Reederei Poseidon Schifffahrt produzierte Modell kostet im Ladenverkauf nur unwesentlich mehr als das entsprechende RFR Modell den Handel netto im Einkauf! Doch soll der Qualitätsunterschied

beider Modelle hier nicht das Thema sein. Als Rezensent und FERRIES Berichterstatter und gleichzeitige Modellproduzent der RFR Modelle halte ich es nicht als angemessen hier Lobreden über das eigene Modell zu Papier zu bringen. Der interessierte Leser oder Sammler wird sich ohnehin sein eigenes Urteil bilden.

Vielmehr soll diesmal die Entstehung eines Modells in den verschiedenen Schritten dem Leser näher gebracht werden, zum "Werft-

eigene Interna's" zugänglich. Da RFR (Reefer Ferry RoRo) TRANSLUBECA als rundum gut gelungenes Modell schon einen großen Anklang gefunden hatte, war es für mich klar, daß auch die nächste, damals neue RoRo-Fähre der Poseidon Schifffahrt wiederum als Modell folgen sollte. Ebenso angetan vom Original und seinen modellbaulichen Herausforderungen zeigte sich auch der in England beheimatete Urmodellbauer der RFR Serie. Nachdem die Unterlagen (Werft-Generalplan) und die Ausbeute einer entsprechenden Photo-Session von FERRIES-Redaktionsmitgliedern an Bord der TRANSEUROPA mit einer guten Auswahl von genausten Detailphotos zusammengetragen waren, ging die Post ab nach England. Dort wuchs Polystyrolplatte um Polystyrolplatte aus dem Nichts ein beeindruckendes erstes Modell, das sog. Urmodell. Nachdem letzte Fragen bezüglich der Detaildarstellung in Telefonaten abgeklärt worden waren, brachte ein lieber Sammler schließlich die fertige kleine Kostbarkeit von seinem Sommerurlaub auf der Insel mit auf den Kontinent, so das Risiko das Postweges umgehend.

Noch während der letzten Züge des Urmodells erreichte mich ein Anruf aus Travemünde. Verblüffter Anrufer vermeldete, er habe von der Poseidon Schifffahrt ein Modell der TRANSEUROPA angeboten bekommen. Von da an war es klar, daß es wohl zwei Modelle geben würde. Genaueres Nachforschen ergab, daß die Reederei bei der Fa. Conrad ein Modell in Auftrag gegeben hatte, um es an Bord zu verkaufen. Dies ist kein unüblicher Schritt zumal die Fa. Conrad und die TT Line auch schon ins Geschäft gekommen waren. Jetzt galt es erst einmal den Unsicherheiten beim Handel und den Sammlern zu begegnen: wird denn da RFR Modell überhaupt erscheinen? Da die Entwicklung des eigenen Modells schon so

Fortsetzung auf Seite 32



Das Modell im Original, die 1995 gebaute TRANSEUROPA. Foto: Andreas Wörteler

DFV Intern

DFV- Hauptversammlung 1997

Auf der diesjährigen ordentlichen Mitgliederhauptversammlung am 3. Mai 1997 in Ilsede wurden Satzungsänderungen beschlossen. Die Ämter des Fotoarchivleiters und des Schriftführers fielen auf Antrag und nach ausgiebiger Diskussion in einstimmigem Beschluß ersatzlos weg. Außerdem wurde in die Satzung ein weiteres Interessengebiet aufgenommen: Kreuzfahrtschiffe. Damit soll der steigenden Zahl von Passagierschiffsfreunden Rechnung getragen werden.

Mitgliederlisten werden zukünftig nur noch auf besonderen Wunsch gegen 3,- DM Rückporto versandt. Dafür sprach sich die Versammlung einstimmig aus. Nach wie vor sind auch Mitgliederausweise gegen 4,- DM in Briefmarken zu haben.

FERRIES- Abo jetzt freigegeben

Auch hier gab die Mitgliederversammlung grünes Licht: Das reine FERRIES- Abonnement ist nun erhältlich und nicht länger an eine Mitgliedschaft im Verein geknüpft. Der Preis wird dem Mitglieds-

beitrag angepaßt, so daß sich für bisherige Mitglieder nichts ändert. Fragen hierzu werden unter der Tel.- Nr. (05172) 13555 gern beantwortet. FERRIES wird aber weiterhin Mitgliederzeitschrift des DFV bleiben. Übrigens: Am 1. August 1997 existierte unsere Gruppe 5 Jahre. Aus anfänglich 10 Mitgliedern (Stichtag war das Erscheinen des 1. Fährschiffmagazins) wurden bis heute knapp 200. Tendenz steigend.

DFV- Vereinsfahrt 1997

In diesem Jahr soll unsere Vereinsfahrt anlässlich der neuen Vogelflug- Schiffe zwischen Puttgarden und Rödby stattfinden. Die Hin- und Rückfahrt erfolgt auf den neuen Schiffen PRINS RICHARD und SCHESWIG HOLSTEIN. Treffpunkt ist am 29. November 1997 um 12.00 Uhr in Puttgarden.

Anmeldungen bis zum 24. Oktober werden unter der Telefonnummer (05172) 13555 vom 1. Vorsitzenden entgegengenommen. Hier erfahren sie alle weiteres Infos bezüglich Treffpunkt und Fahrpreis.

gez. Carsten Watsack, 1. Vorsitzender

Fortsetzung von Seite 32

weit fortgeschritten war, gab es nur eine Antwort: JA! Nun setzte ein Wettlauf gegen die Uhr ein. Ein gutes Modell verlangt auch gute (und viel Arbeit) – vom Urmodell bis zum fertigen Gußmodell. Besondere Anforderungen bereitete das neue Aussehen der Poseidon Fähre: neben orangerotem Rumpf auch ein im weißen Bereich liegendes, umlaufendes Band. Nach mehreren wieder verworfenen Möglichkeiten wurde schließlich dem schon von CARAT in Fernost praktiziertem Weg des Tampondrucks (bei Eisenbahn- und Automodellen weit verbreitet) dem Vorzug gegeben. Mit diesem Verfahren sind bei dem RFR Modell alle seitlichen Schriftzüge nebst dem Zierst-

reifen hergestellt worden. Da das Tampondruckverfahren im 1:1250 Bereich noch nicht verbreitet ist, galt es hier Neuland zu betreten und erst nach einigem Suchen kam aus Berlin ein Hinweis, der entsprechenden Erfolg versprach. Alle fertig orangerot/weiß lackierten Modelle gingen also auf eine lange Reise und kehrten nicht nach schon nach zwei Wochen (wie zugesagt), sondern erst nach zwei Monaten wieder an den Niederrhein zurück. Wie gesagt, Neuland, nicht nur für die Modellhersteller, sondern auch für den entsprechenden Druck-Fachbetrieb. Metallgußmodelle, in Kautschukformen gegossen, haben halt doch eine größere Fertigungstoleranz als Plastikspritzgüsse in Metallformen und verlangen beim Ausrichten einen größeren Aufwand, damit der

Druck auch an der Stelle sitzt, wo er hin soll ...

Nun konnten endlich die ersten handbemalten Vormuster bei den Händlern gegen entsprechende erste "Originale" ausgetauscht werden. Der allerletzte Teil der Modellproduktion, letzte Feinarbeiten am finish und das vorsichtige Verpacken waren dagegen "Business as usual" und am Ende standen viele graue Kartons, die kaum die vielen Arbeitsschritte und die Wege, die das Modell bis dahin schon zurückgelegt hatte, erahnen ließen.

Doch eines steht für mich schon jetzt fest, sobald Poseidon Schifffahrt wieder eine neue RoRo Fähre in den Dienst nach Finnland schicken wird, wird im Heckfahrwasser ein winziges, kleines Modell mitschwimmen...

Interesse an alten FERRIES-Ausgaben ? - Noch sind komplette Jahrgänge 1995 + 1996 vorhanden !!!

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

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

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

FERRIES AKTUELL

SEAPACER an Finnlines

Ihre beiden neuen Kombifähren, die sich zur Zeit bei Astilleros Espanoles in Puerto Real unter den Baunummern 78 und 79 in Bau befinden hat die schwedische Stena AB aus Göteborg an Finnlines Oy in Helsinki verkauft. Die 184,80 m und 28,70 m breiten Schiffe, die Platz für 440 Passagiere und 2.500 Lademetern für Fracht bieten, sollen mit ihrer Geschwindigkeit von 22 Knoten zwischen Travemünde und Helsinki eingesetzt werden. Der Dienst wird wahrscheinlich Anfang 1998 beginnen.

Des weiteren planen Finnlines, ihre zur Zeit zwischen Helsinki und Lübeck eingesetzten Jumbo-Ro/Ro's FINNHANSA, FINNPARTNER und FINNTRADER umzubauen und mit zusätzlichen Passagierunterkünften für dann insgesamt 400 Passagiere zu versehen.

Frank Lose

Ab 1. Januar 1998 - Scandlines AG ?!

Großes Erstaunen machte breit, als in den letzten Wochen die Einzelheiten für eine geplante Holding dreier Fährgesellschaften aus dem Ostseeraum bekannt wurden.

Die Deutsche Fährgesellschaft Ostsee mbH (DFO), die dänische Scandlines A/S sowie die schwedische Scandlines AB (ehemals Sweferry AB) planen die Gründung einer gemeinsamen Holding zum 1. Januar 1998. Die Anteile sollen zu je 40 Prozent der Deutschen Bahn AG und dem dänischen Verkehrsministerium sowie zu 20 Prozent der schwedischen Staatsbahn gehören. Geplant ist es, den Sitz der Holding in Rostock anzusiedeln.

Durch diesen Zusammenschluß erhoffen sich die drei Partner, der sich ständig verschärfenden Konkurrenzsituation auf der Ostsee besser begegnen zu können.

Berichten der dänischen Presse kann man entnehmen, daß in Dänemark die Entscheidung für diese Holding bereits gefallen ist. Deutschland stehe der Gründung äußerst positiv gegenüber, allein aus Schweden gab es bislang noch keine konkreten Aussagen. Da die drei Gesellschaften außerhalb der Holding in ihren Strukturen erhalten bleiben, soll die Fusion demnach vorerst keine Auswirkungen auf den Personalbestand der Reedereien haben.

Die Holding würde ca. 7000 Mitarbeiter beschäftigen, der Jahresumsatz soll sich auf zwei Milliarden Mark belaufen. Bei entsprechendem Erfolg wird bereits heute ein späterer Gang an die Börse nicht ausgeschlossen.

Tom Hansen

M/F KONG FREDERIK IX ist nun ein Museum

Die langjährige Eisenbahn- und Autofähre KONG FREDERIK IX der DSB wurde dem Dänischen Fährmuseum übergeben und kann nun als schwimmendes Museum in Nyborg besichtigt werden. Am 6. März d. J. absolvierte die 1954 an die Staatsbahnen abgelieferte 4084,27 BRT große Fähre ihre letzte Tour. Das Schiff repräsentiert die Kultur der dänischen Fährschifffahrt und war auf vielen Linien (u. a. Gedser- Großenbrode, Puttgarden- Rödby, Gedser- Warnemünde) im Einsatz. Der Eintritt beträgt für Erwachsene Dkr 35,-. Weitere Infos erteilt das Nyborg Turistbureau.

Carsten Watsack



Die KONG FREDERIK IX in Nyborg. Foto: Dirk Jankowsky

Neue EU- Beschlüsse/Vorschläge

Die EU- Kommission hat diesen Sommer letztendlich entschieden, daß das Monopol auf der Strecke Puttgarden - Rödby Havn, welches Scandlines/ DFO inne haben, aufgehoben ist. Die Strecke, besser bekannt als Vogelfluglinie oder Bee-Line, kann man als Hauptverkehrsrouten zwischen dem sogenannten Kontinent und Skandinavien bezeichnen.

Weiterhin haben die Verkehrsminister der EU- Länder vorgeschlagen, daß künftig auf jeder Fährroute in der Gemeinschaft, die länger als 20 nautische Meilen ist, für jede Überfahrt eine komplette Passagierliste mit Namen, Alter und Geschlecht angefertigt werden muß. Wenn diese Regelung von dem Europäischen Parlament gebilligt wird, was als wahrscheinlich anzusehen ist, dann tritt sie am letzten Dezember 1999 in Kraft, 18 Monate später als ursprünglich geplant.

Trotz der beschlossenen Abschaffung des Duty-Free-Verkaufes an Bord von Fähren innerhalb der Gemeinschaft ab 1999 bleibt das Thema heiß umstritten. Ende Juni trafen sich führende Vertreter der nordeuropäischen Fährreedereien in Göteborg, um gemeinsam auf die Probleme und Konsequenzen hinzuweisen. Allein Stena-Line rechnet mit einer Erhöhung der Fährpreise um 67 % bei Wegfall des zollfreien Einkaufes. Ines Uusmann, schwedische Verkehrsministerin, rechnet mit dem Verlust von 1.700 Jobs an Bord schwedischer Fähren, innerhalb der EU mit 5.000. Darüberhinaus würde der Fährverkehr erheblich eingeschränkt werden. Vor diesem Hintergrund sollte sich die EU neue Gedanken über den Duty-Free-Verkauf machen.

Bernd Crause

Køge - Kaliningrad

Am 2. September 1997 wurde von der norwegischen Reederei KK Line ein neuer Fährdienst zwischen dem südlich von Kopenhagen gelegenen Køge und Kaliningrad, der russischen Freihandelszone, eröffnet. Für den neuen Dienst hat die Reederei, an der unter anderem Wilh. Wilhelmsen A/S beteiligt ist, von Exxtor die bisher zwischen Rotterdam und Immingham eingesetzte EXCALIBUR (3.563 GT/Bj. 1976) ex STENA MARINER-95 ex SENATOR-94 ex SALAH L-93 ex STENA MARINER-90 ex SALAH L-83 ex DANA-83 ex SEASPEED DANA-81 angekauft.

Frank Lose



Die für Seaspeed Ferries gebaute EXCALIBUR wechselte von der Nord- in die Ostsee. Foto: Frank Lose

SUPERSEACAT ONE + TWO im Dienst

Während die SUPERSEACAT ONE, siehe separater Artikel, am 18. Juni 1997 zwischen Göteborg und Frederikshavn eingesetzt wird, ging die Schwester mit dem genauso einfallreichen Namen SUPERSEACAT TWO am 25. Juni 1997 in den Dover - Calais Dienst von Hoverspeed. Eingesetzt wird das bei Fincantieri in Riva Trigoso gebaute Schiff zusammen mit den beiden Hovercrafts THE PRINCESS ANNE und THE PRINCESS MARGRETHE.

Frank Lose

AMBASSADOR II wird Casinoschiff

Das ehemalige Prinzenlinien Fährschiff AMBASSADOR II (11.403 GT/Bj. 1970) ex AMBASSADOR-94 ex MUNSTER-93 ex CRUISE MUHIBAH-89 ex NORDIC SUN-86 ex PRINZ OBERON-84 ex PRINS OBERON-79, die zuletzt im französischen Marseille aufgelegt war, verholte im April 1997 nach Southampton um dort für ihre neue Rolle, den Einsatz als Casinoschiff in Florida, umgerüstet zu werden. Das Schiff wurde von EPA-Invest an Striling Shipping verkauft. Beim Umbau sollen 400 Tonnen Stahl verbaut werden und das Schiff soll am 3. Januar 1998 eingesetzt werden.

Frank Lose

KRONBORG verkauft

Die ehemalige Helsingør-Helsingborg Fähre KRONBORG (1.667 GT/Bj. 1973) der Danske Statsbaner wurde mit Lieferung September 1997 an die italienische Moby Lines verkauft und soll zwischen Korsika und Sardinien eingesetzt werden. Sie ersetzt bei Moby die CITTA DI PIOMBINO (495 GT/Bj. 1964 ex MALMØ-69). Die KRONBORG absolvierte ihre letzte Abfahrt zwischen Helsingør und Helsingborg im Jahre 1993 und wurde dann an die Stadtverwaltung von Kopenhagen verchartert, erhielt einen lila Anstrich und wurde nach einem Umbau als Werbeschiff für die Kulturhauptstadt Kopenhagen 1996 eingesetzt. Sie führte Werbefahrten in Nordeuropa durch, die weiteste Fahrt war bis Lissabon. Anfang 1997 wurde sie dann in Nakskov aufgelegt.

Ebenfalls in Nakskov liegen zur Zeit die Scandlines Schiffe DRONNING MARGRETHE II, die nach der Indienstellung des DFO-Neubaus SCHLESWIG - HOLSTEIN am 3. August 1997 ihre letzte Fahrt auf der Vogelfluglinie durchführte.

Die letzte Fahrt für Scandlines zwischen Helsingør und Helsingborg machte ebenfalls am 3. August 1997 die beiden Schiffe PRINSESSE ANNE-MARIE und PRINSESSE ELISABETH. Der geplante Verkauf an die Reederei Valutauro in Thailand, zusammen mit der Frachtfähre ASA-THOR, ist zu mindestens für den Moment fehlgeschlagen, da die Thailänder große Probleme mit der Bezahlung haben. Schuld hieran ist ein stark gestiegener US-Dollar und eine Abwertung der thailändischen Währung Baht. Beide Schiffe sind zunächst ebenfalls in Nakskov aufgelegt.

Frank Lose



Die KRONBORG während ihres Einsatzes als Kulturschiff im Hafen von Kopenhagen. Foto: Marko Stampel

SAGA STAR an TT LINE

Die zwischen Rostock und Trelleborg unter Bahama-Flagge eingesetzte Charterfähre SAGA STAR (17.672 GT/Bj. 1981) ex GIROLATA-93 ex SAGA STAR-88 wurde im August 1997 an TT-Line verkauft. Das Schiff war von der französischen Reederei Compagnie Méridionale de Navigation in Marseille noch bis Sommer 1998 gechartert. Das von Rederi AB Swedcarrier für den TT-Saga Verbund gebaute Schiff fuhr bis 1988 zwischen Helsingborg bzw. Trelleborg nach Travemünde, ehe sie dann nach Frankreich verkauft und im Marseille-Bastia (Korsika) Dienst eingesetzt wurde.

Frank Lose

EASY LINE auf Puttgarden - Rødby?

Es gibt bereits seit einigen Jahren Pläne für eine zweite Fährverbindung zwischen Rødby und Puttgarden. Spätestens im März 1998 soll die noch zu gründende Easy Line, eine Tochter der norwegischen Eidsiva Gruppe, ihren Dienst zwischen Rødby und Puttgarden aufnehmen. Einsetzen will man die zur Zeit in Norwegen aufgelegten, ehemaligen Horten-Moss Schiffe VESTFOLD (8.383 GT/Bj. 1991) und ØSTFOLD (4.959 GT/Bj. 1979) ex BASTØ II-91. Probleme gibt es zur Zeit noch mit Scandlines bzw. DFO, die der neuen Reederei keine Liegeplätze in Rødby und Puttgarden einräumen wollen. Easy Line will deren Tarife deutlich unterbieten.

Frank Lose



Mit der VESTFOLD wollen Easy Line eine preiswerte Verbindung über den Fehmarnsund anbieten. Foto: Bastøfergen

SASSNITZ - RÖNNE - YSTAD

Auf dieser Strecke soll ab 1998 die DFO-Fähre RÜGEN (12.289 GT/Bj. 1972) eingesetzt werden. Das Fährschiff soll im Winter den aktuellen SOLAS-Bestimmungen angepaßt werden. DFO will diesen Fährdienst zusammen mit der schwedischen Scandlines (Sweferry) betreiben.

Frank Lose

SAKHALIN Fahren werden nun doch umgebaut

Die von Sakhalin Shipping Co. zwischen Riga, Kaliningrad und Travemünde eingesetzten Eisbrecherfähren SAKHALIN 8 (9.346 GT/Bj. 1985) und SAKHALIN 9 (9.346 GT/Bj. 1986) sollen ab Anfang September 1997 in Polen umgebaut werden, die Fracht- und die Passagierkapazität soll erheblich vergrößert werden. Das zweite Schiff wird dann wahrscheinlich im Frühjahr 1998 folgen. Als Ersatz hat man die unter Malta-Flagge fahrende italienische Frachtfähre MARIO (5.841 GT/Bj. 1982) eingeartert.

Frank Lose

ÖLAND - GOTLAND

Dieser neue Fährdienst wurde im Juni 1997 von der Reederei Litorina Ferry Gotland AB eröffnet. Mit dem zunächst für drei Monate gechartertem Superflex MERCANDIA I (4.101 GT/Bj. 1989) betreibt die neue Reederei diesen Dienst zwischen Grankullavik/ Öland und Klintehamn/ Gotland.

Frank Lose

PRINCE und PRINCESS OF SCANDINAVIA

sollen bei Gdansk Shiprepair Yard REMONTOWA den aktuellen SOLAS-Bestimmungen angepaßt werden. Als erstes Schiff wird ab November 1997 die zwischen Hamburg und Harwich verkehrende PRINCE OF SCANDINAVIA umgebaut. Nach dem zweimonatigen Werftaufenthalt ersetzt sie dann auf der Göteborg-Harwich Strecke die Schwester PRINCESS OF SCANDINAVIA, die von Januar bis März 1998 in Polen umgebaut wird. Beide Schiffe sollen seitliche Blistertanks erhalten. Während der Abwesenheit der PRINCE auf der Hamburg-Harwich Strecke soll die ADMIRAL OF SCANDINAVIA, die ihrerseits durch die KING OF SCANDINAVIA im Ijmuiden-Dienst ersetzt wird, wieder nach Hamburg wechseln. Frank Lose

MOBY LINES

Einige Veränderungen gab es bei der italienischen Reederei Moby Lines. Auf der Route Piombino - Portoferraio verkehren nun die Fährschiffe MOBY ALE, MOBY BABY, GIRAGLIA und BASTIA.

Die MOBY BLU wird nach der Einstellung der Route Porto Santo Stefano - Bastia seit letztem Jahr zwischen Piombino und Bastia eingesetzt.

MOBY VINCENT und MOBY FANTASY bedienen zur Zeit die Route Livorno - Bastia und die SARDEGNA BELLA und MOBY KING fahren von Livorno nach Olbia.

Die MOBY MAGIC löste die MOBY KING auf der Genua - Bastia Route ab und die MOBY KISS wurde, wie bereits in der letzten FERRIES erwähnt, unter dem neuen Namen AL MANSOUR an Comanav verchartert. Zwischen Corsica und Sardinien, auf der Route Bonifacio - Santa Teresa di Gallura verkehren nach wie vor die CITTA DI PIOMBINO und die ELBA PRIMA. Für diese Verbindung wurde auch unlängst das dänische Fährschiff KRONBORG angekauft. Die PORTOFERRAIO ist nicht mehr im Dienst für Moby Lines, doch ist näheres bisher nicht bekannt.

Alle Schiffe der Reederei, auch die kleineren, die vorher noch einen blauen Rumpfanstrich hatten, haben inzwischen den weißen Moby Lines Anstrich mit dem blauen Wal erhalten, sodaß der ursprüngliche Reedereiname Nav.Ar.Ma. Lines jetzt entgültig verschwunden ist.

Frank Heine



Die MOBY MAGIC ex. J.J. SISTER fährt jetzt mit Heimathafen Madeira unter portugiesischer Flagge. Foto : Frank Heine

Cotunav

Auch dieses Jahr hat die tunesische Reederei Cotunav wieder zwei zusätzliche Fährschiffe für den Sommer gechartert. Zum einen kam, wie auch letztes Jahr, die DAME M von Marlines wieder auf allen Strecken von Tunis und Sfax nach Neapel, Genua und Marseille zum Einsatz. Als zweites Schiff wurde im Juli kurzfristig die KING OF SCANDINAVIA von Scandinavian Seaways eingechartert. Frank Heine



Die DAME M fuhr in den letzten beiden Jahren nur in der Nebensaison für ihren Eigentümer Marlines. Foto : Frank Heine

SPLENDID

Wie bereits in der Juni-Ausgabe von FERRIES berichtet, wurde die SPLENDID Ende letzten Jahres verlängert. Mit einer Länge von 214 Metern hat sie somit nach 20 Jahren die FINNJET als längstes Fährschiff der Welt abgelöst. Übrigens hat auch das Schwesterschiff MAJESTIC inzwischen die Grimaldi Lines Rumpfaufschrift erhalten.

Frank Heine



Die SPLENDID nach ihrer Verlängerung im August 1997 in Genua. Foto: Frank Heine



Sad End: Die THEODOR, das ehemalige Flaggschiff der Deutschen Bundesbahn, ist laut Logbuch von Kapitän Arie Verhagen am 24.5.1997 um 18:15 Uhr Ortszeit auf dem modrigen Grund der Abwrackwerft Alang bei Bhavnagar gefahren worden und hat ihren letzten Ruheplatz neben dem stählernen Gerippe eines Frachters gefunden.

Foto: Arie Verhagen

Für diesen Text und die Beschaffung des Fotos bedanken wir uns herzlich bei Herrn Günther Meier

Passagierschiffe aktuell

von Arnold Kludas

Diese neue Rubrik soll die Ferries-Leser über aktuelle Veränderungen bei den Kreuzfahrtschiffen der Welt informieren. Fähren und Kreuzfahrtschiffe haben naturgemäß vieles gemeinsam, auch Fähren sind ja Passagierschiffe.

Der Redaktion von FERRIES gebührt Dank, daß sie mit dieser neuen Rubrik die Möglichkeit schafft, das 1997 bei Koehlers Verlagsgesellschaft in Hamburg erschienene Nachschlagewerk „Die Großen Passagierschiffe der Welt“ für die Benutzer auf einem aktuellen Stand zu halten. Dieses Buch stellt bekanntlich alle gegenwärtig in Fahrt befindlichen Passagierschiffe der Welt ab BRZ 10 000 vor - rund zwei Drittel der mehr als 650 darin enthaltenen Schiffe sind übrigens Fähren!



Mit dunkelblauem Rumpf und dem blau-weiß-gelben Schornstein passiert die SAGA ROSE ex GRIPSHOLM es SAGAFJORD Cuxhaven. Foto: Peter Voß

Zur Zielsetzung dieser Rubrik folgendes:

1. Hier sollen in Kurzform die wichtigsten Veränderungen in den Lebensläufen der Kreuzfahrtschiffe verzeichnet werden, das sind in erster Linie Umbenennungen, Verkäufe bzw. Vercharterungen, größere Unfälle, größere Umbauten und Abgänge von Schiffen.

Außerdem werden alle Neubauten vorgestellt, soweit sie bereits einen Namen tragen bzw. sobald sie vom Stapel gelaufen oder in Dienst gestellt worden sind.

2. Fährschiffe kommen in dieser Rubrik nur als Neubauten vor, eben um das o.g. Buch up to date zu halten. Alle weiteren Angaben und Veränderungen finden Sie wie bisher in der aktuellen Berichterstattung von Ferries.

3. Nicht behandelt werden Änderungen technischer Daten (außer bei Umbauten). Ebenso wird hier generell nicht über Planungen oder noch nicht abgeschlossene Transaktionen berichtet.

4. Vorerst werden nur Schiffe ab BRZ 10 000 behandelt, es ist aber geplant, auch die kleineren Schiffe einzubeziehen.

Bei den folgenden Meldungen wird jeweils der Indienststellungs-Name und ggfs. zusätzlich der zum Zeitpunkt des gemeldeten

Ereignisses aktuelle -> NAME des Schiffes angegeben. Neubauten sind in die alphabetische Reihenfolge eingefügt und mit einem * gekennzeichnet. Die technischen Daten dieser Neubauten sind noch unvollständig und vorläufig.

AIDA

8.1997 an Norwegian Cruise Line. Mit diesem Verkauf ist vorläufig keine Veränderung in der Bereederung oder dem Einsatz der AIDA verbunden.

ATLANTIC -> STARSHIP ATLANTIC

1.1997 an Mediterranean Shipping Cruises, Panama / 5.1997 umbenannt MELODY.

COLUMBUS

14 903 BRZ / 17.6.1997 auf c.COLUMBUS getauft. Eine Stunde später wird die deutsche Flagge durch die der Bahamas ersetzt und der Heimathafen Hamburg mit Nassau übermalt. Danach in Dienst gestellt.

CROWN DYNASTY

3.1997 als CROWN MAJESTY an Majesty Cruise Line verchartert / 1997 an Norwegian Cruise Line /

CROWN JEWEL -> SUPER STAR GEMINI

28.2.1997 kurz nach Verlassen Singapurs zu einer Dreitage-Kreuzfahrt Brand im Maschinenraum. Ein Besatzungsmitglied tot, neun verletzt. Passagiere mit Rettungswesten auf Bootstationen beordert / 1.3.1997 nach Singapur eingeschleppt / Nach Reparatur wieder in Fahrt.

CROWN ODYSSEY

1996 an Norwegian Cruise Line, Nassau.

DAWN PRINCESS

19.4.1997 Ablieferung.

DISNEY MAGIC

17.4.1997 Stapellauf.



Unter dem Charternamen SWITZERLAND hat die ehemalige DAPHNE einen neuen Abschnitt ihrer Karriere begonnen. Foto: Hans-Joachim Reinecke



Am 9.5.1997 in Limassol aufgenommen: **SAPPHIRE SEAS** sieht mit übermalter Schornsteinmarke ihrer noch ungewissen Zukunft entgegen. Im vorlichen Sonnenlicht gut erkennbar die in fünfzig Dienstjahren zwischen den vorderen Spanten vom Seeschlag eingebeulte Außenhaut. Sehr gut erkennbar auch die in der Wasserlinie wegen der ständig vergrößerten Aufbauten notwendig gewordenen Seitenwulste.
Foto: Jürgen Saupe

ENCHANTMENT OF THE SEAS

7.1997 Ablieferung.

EUGENIO COSTA

12.2.1997 an die britische Firma Lowline / 6.1997 umbenannt EDINBURGH CASTLE.

GENERAL HUGH J. GAFFEY ex ADMIRAL W.L. CAPPS ((dieses Schiff war zuletzt in der Ausgabe 1991, S.179, des o.g. Buches verzeichnet))

1978 als Wohnschiff IX 507 in Dienst / 25.10.1995 zum Abwracken verkauft nach Hunters Point.

GRAND PRINCESS

22.5.1997 Stapellauf.

ms LAMBELU *

P.T. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI), Kendari

Jos. L. Meyer, Papenburg
14 701 BRZ / 3686 tdw / 146,50 m Länge ü.a. / 23,70 (23,40) m Breite / Zwei 6-Zyl.-Diesel mit Getriebe; MaK / 12 800 kW / 20 kn / 416 Pass. in 90 Kabinen, 1557 Deckspass. / Bes. 147

4.8.1997 Taufe und Ablieferung. Fährdienst im indonesischen Archipel /

ms MIYAZAKI EXPRESS *

Marine Express Co, Mitsubishi H.I., ; Baunr. 1022

11 931 BRT / 5246 tdw / 170,0 m Länge ü.a. / 27,7 m Breite / Zwei 12-Zyl.-Diesel mit Getriebe; Pielstick-Nippon / 26 220 kW / 2 Schrauben / 25 kn / 582 Pass. in 63 Kabinen, 108 Pullman / 130 Trailer /

25.11.1996 Ablieferung /

ms OCEAN NORTH *

Ocean Tokyu Ferry, Kitakyushu
Onomichi Zosen, Onomichi; Baunr. 406
11 200 BRZ / 4700 tdw / 166,00 m Länge ü.a. / 25,0 m Breite / Zwei 8-Zyl.-Diesel; Pielstick-Diesel United / 18 000 kW / 2 Schrauben / 21,5 kn / 50 Pass. in 19 Kabinen, 98 Deckspass. /

PKW /
1996 Ablieferung /

ms OCEAN PRINCESS *

P&O Princess Cruises
Fincantieri
77 000 BRZ / 2100 Pass. in Kabinen / 2000 Ablieferung geplant /

OXFORDSHIRE -> FAIRSTAR

10.4.1997 Ankunft zum Abwracken in Alang.

ms PACIFIC VENUS *

Japan Cruise Line
Ishikawajima; Baunr. 3095
26 000 BRZ / 532 Pass. in Kabinen / 4.1998 Ablieferung geplant /

ROYAL MAJESTY

5.1997 Norwegian Cruise Line, Hamilton.

ROYAL VIKING SEA -> ROYAL ODYSSEY

4.1997 Nach einer Lebensmittelvergiftung er-

krankten 350 Passagiere, Kreuzfahrt abgebrochen / 1997 NORWEGIAN STAR, Fünf-Jahres-Charter bei Norwegian Cruise Lines. 1200 Pass. /

ms SALAMMBO 7

Cotunav,
SSW Fähr- und Spezialschiffbau, Bremerhaven;
Baunr. 1094
17 000 BRZ / 6000 tdw / 161,5 m Länge ü.a. / 25,8 m Breite / 100 Pass. in 50 Kabinen / 136 PKW / Bes. 43
24.5.1997 Stapellauf / 9.1997 Ablieferung und Taufe vorges.

SHOTA RUSTAVELI

1997 Heimathafen Odessa.

STATENDAM -> REGENT STAR

Lloyd's Shipping Index führt das Schiff Ende Juni 1997 noch als REGENT STAR, während es im Appendix von Lloyd's als 1996 in SEA HARMONY umbenannt verzeichnet ist. Manager ist in beiden Quellen die Perosea Shipping Co. /

SONG OF NORWAY

1997 von Airtours in SUNDREAM umbenannt. Skybar am Schornstein ausgebaut.

SYLVANIA -> ALBATROS

9.5.1997 auf einer England-Kreuzfahrt vor den Scilly-Inseln mit Unterwasserfelsen kollidiert und leckgeschlagen. 504 deutsche Passagiere nach Penzanze ausgeschifft, dann nach Deutschland zurückgefliegen / 26.5.1997 Ankunft der ALBATROS in Southampton zur Reparatur bei A & P. Bis Juli vier Reisen Ausfall /

ULYSSE

2.7.1997 Ablieferung /

mse WIND SURF *

Holland Amerika Line
Fincantiera Breda, Venedig; Baunr. 5980
62 000 BRZ /
21.12.1996 Stapellauf /



Die SUPER STAR CAPRICORN ex ROYAL VIKING SKY im Februar 1997 in Tokio. Der Namensteil SUPER steht in Miniletttern vor STAR. Foto: Yoshitatsu Fukawa

FERRIES AKTUELL - KURSWECHSEL

Name	von	an	Neuer Name	Bemerkung
FÄHREN				
ABEGWEIT	Marine Atlantic	V		Casinoschiff in New York
AULONA	Endeavour S C	C	Stern Lines	Bari-Cesme
AMBASSADOR II	EPA Invest	V	Striling Shipping	ex PRINS OBERON
CAPTAIN GEORGE	Catamaran Ferry	V	Minoan Lines	Piräus-Tinos-Poros-Naxos
FRIENDSHIP	Symphony Shipp.	V	Garchi Shipping	ex HOLGER DANSKE
HAMLET	Sweferry	V	Diano S.p.A.	Italien-Sizilien
ILIRIJA	Jadrolinja	V	Karden Line	ex BORNHOLMERPILEN
KRAKA	Mercandia	V	Scandlines	Halsskov-Knudshoved
KRONBORG	DSB	V	Moby Lines	Korsika-Sardinien
LODBROG	Mercandia	C	Scandlines	Halsskov-Knudshoved
MAR-JULIA	PL Ferries	C	Stern Lines	Brindisi-Cesme
MERCANDIA I	Mercandia	C	Litorina Line	Grankullavik-Klintehamn
MISTRAL II	Epirotiki	V	Golden Beach	ex LA VALLETTA
MOBY KISS	Moby Lines	C	Comanav	ex REINE ASTRID
OFELIA	Sweferry	V	Saarema	Estland
STENA ADVENTURER	Stena Line	V	Agaptios Express	Piräus-Gr. Inseln
STON	Jadrolinja	V	Karden Line	ex KRAAKERØ
TUTKU	Istanbul Sea Lines	N		ex MEDITERRANEAN SEA

RO/RO

ANN-MARI	Lillgard	V	Bore Lines	FINNBEAVER	weiter in Finn carriers Charter
BOLERO	Navrom	C	Estline		ex TUZLA
CLARE	Clare Shipping	C	Amber Line		Karlshamn-Liepaja (2 Wochen April)
CLARE	Clare Shipping	C	NorSea Link		Eemshaven-Kristiansand
EXCALIBUR	Exxtor	V	KK-Line		Køge-Kaliningrad
GOTLAND	Rederi AB Gotland	C	SeaWind Line		Stockholm-Turku
MARIO	Trasporti Fluvio	C	Sakhalin Shipping		Travemünde-Riga/Kaliningrad
MERCHANT VICTOR	Merchant Ferries	C	Seatruck Ferries	MOONDANCE	Heysham-Warrenpoint
NORSE MERSEY	Visentini	C	P&O Ferrymasters		Göteborg-Middlesborough
PARSETA	Polferries	V	Conferrys	DONA JUANA	Venezuela-Isla Margarita
PURBECK	Channel Island Ship	V	Truckline		Portsmouth-Caen
SAGA STAR	CMN	V	TT-Line		Rostock-Trelleborg
SEA CLIPPER	Goliath Shipping	C	ScanFra Lines		Wallhamn-Dunkerque
SEA WIND II	Rederi AB Gotland	C	Nordic Trucker Line		Oxelösund-St. Petersburg

V = Verkauf; N = Umbenennung; C = Charter



Die LAMBELU, hier am 4. August 1997 auf der Ems wurde bei der Papeburger Meyer Werft für P.T. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI), Kendari gebaut.
Foto: Steffen Weirauch



Das von der Hamburger Sietas-Werft gebaute Pandoro-Schiff BUFFALO wird zwischen Liverpool und Dublin eingesetzt und ist sicherlich eines der formschönsten Schiffe in der Irischen See. Foto: Frank Lose

Die 125 Meter lange SILVIA ANA war vom 30. April 1997 bis 21. September 1997 an die norwegische Color Line verchartert und wurde zwischen Kristiansand und Hirtshals eingesetzt. Das 1996 in Spanien bei Bazan gebaute Monohull gehört Buquebus S.A. in Montevideo / Uruguay und kann 1.250 Passagiere und 250 PKW befördern. Über den Winter wird sie zwischen Montevideo und Buenos Aires auf dem Rio de la Plata eingesetzt, bevor sie im Sommer 1998 wieder an Color Line verchartert wird. Foto: Andreas Wörteler





Das neue Viking Line Schiff GABRIELLA im Juli 1997 im Hafen von Helsinki. Foto: Dirk Jankowsky

Die ehemalige Mols-Fähre MIKKEL MOLS wird nun in diesem farnefrohem Anstrich von Moby Lines zwischen Piombino und Portoferraio als MOBY ALE eingesetzt. Foto: Frank Heine

