

FERRIES

Das Fährschiffahrtsmagazin

DM 10,80
SFR 10,50 / ÖS 90,- / HFL 14,-

1/98

7. Jahrgang
März 1998

Die Zeitschrift des Deutschen Fährschiffahrtsvereins e. V.



Der Kampf um die Nordsee

Stavanger - Skudeneshavn
AG Ems - Schiffslebensläufe
Estnische Inselfähren
Ende der KNUDSHOVED
P&O Stena Line



Seit dem 1. Januar fährt die THJELVAR ex SALLY STAR für die neue Gesellschaft Destination Gotland zwischen Visby und Oskarshamn. Das Foto zeigt das Schiff nach Beendigung der Umbauarbeiten bei der Lloyd-Werft in Bremerhaven.

Foto: Christian Eckardt

Die 1968 gebaute RHEINLAND war die erste Autofähre von A.G. Ems, das Foto zeigt das Schiff am 29. Juli 1972 in voller Fahrt auf der Ems. Foto: Gerhard Fiebiger



FERRIES

Das Fährschiffmagazin

Mitgliederzeitschrift des
Deutschen
Fährschiffvereins e.V.

Erscheinungsweise :
viermal jährlich, quartalsweise

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

<http://www.dfv.seanet.org>
oder <http://www.pelne.de>

Bankverbindung des Verlags:

Frank Heine
Stadtsparkasse Hannover
Konto 25256343 / 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
E-Mail: Ferries.Frank.Lose@T-Online.de

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

Druck & Herstellung :
Druckerei Werner Metting
Dünner Kirchweg 26
32257 Bünde

Der Verkaufspreis enthält die
gesetzlichen Mehrwertsteuer

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. Die Redaktion behält
sich eventuelle Kürzungen unverlangt
eingesandter Artikel vor. Sämtliche Angaben
ohne Gewähr.

Zur Zeit ist die
Anzeigenpreislise Nr. 1/98
gültig.

Liebe Leserinnen und Leser,

Gewiß, die Frage wird uns häufig gestellt: Wie kann das mit FERRIES nur klappen? Wie funktioniert die Finanzierung, die Erstellung, der Vertrieb? Die Antwort ist schnell gesagt: Idealismus, Motivation und ein wenig Verrücktheit.

Doch ganz so einfach sieht die Sache nicht aus und ich möchte die Gelegenheit nutzen, mal ein wenig aus dem Nähkästchen zu plaudern. Gerade im letzten Jahr stießen viele neue Mitglieder und erstmals auch Abonnenten zu uns. Menschen, die das Heft im Buchhandel sahen oder im "Kludas" davon erfuhren. Menschen, denen die Anfänge des DFV und seiner Zeitschrift fremd und unbekannt sind.

Seitdem ich den Vertrieb übernommen habe, wird mir immer häufiger bewußt, daß viele Leser der Meinung sind, es handelt sich bei uns um einen professionellen Verlag mit all seinen Service- und Dienstleistungen. Gerade durch die Freigabe des Abo's traten wir äußerlich erstmals "richtig" in eine Art Geschäftsbeziehung mit unseren Kunden. Der Leser zahlt und wir stellen das Heft her. Das "wie" verkommt dabei zur Nebensache, was angesichts dieser "Geschäftsbeziehung" berechtigt, doch keinesfalls realistisch ist.

Wir geben mit der ständigen Verbesserung der optischen und inhaltlichen Qualität ein klares Bekenntnis zum Fortbestand von FERRIES, gerade weil wir nun in einer Position sind, die es uns erlaubt, dieses zu tun. FERRIES hat eine Etablierung auf dem Markt geschafft, der jedoch klein und nischenhaft ist und eine reine "Verlag- Kunde"-Beziehung nicht zuläßt. Gerade deshalb ist es für mich wichtig, darauf hinzuweisen, daß Sie, die Leser, und wir, die Macher, in einer sehr großen Abhängigkeit zueinander stehen. Eine Abhängigkeit, die in der üblichen Geschäftswelt nicht zu finden ist. So erfolgt unsere Arbeit beispielsweise ausschließlich ehrenamtlich und in der Freizeit zwischen Beruf und Privatleben, sozusagen zwischen Tür und Angel. Die Dienstleistung des Vertriebes wird durch den jährlichen Einsatz der 50,- DM ebensowenig gedeckt wie die Redaktionsarbeit und die Verwaltung.

Sie als Leser müssen sich darüber bewußt sein, daß Sie selbst in das Heft involviert sind, sobald Sie dieses in die Finger genommen haben. Sie sind der Schlüssel des Erscheinens, weshalb auch unsere Nichtmitglieder bzw. Nichtabonnenten einmal darüber nachdenken sollten, daß gerade Ihr Beitritt zu uns entscheidende Hilfe und damit entscheidenden Fortbestand mittelfristig sichert. Natürlich kann niemand sagen, ob es uns auch noch in drei, vier, fünf oder mehr Jahren gibt. Die Chance, diese Aussage treffen zu können steigt jedoch mit der Anzahl unserer Mitglieder bzw. Abonnenten.

Die Finanzierung von FERRIES ist problematisch und ruht nicht unwesentlich auf den Schultern der Redaktion. Um die Position des Hefes weiterhin zu festigen, ist jedes Heft durch uns zusätzlich noch subventioniert. Nicht zuletzt deshalb sind Sie und wir keine "normalen" Geschäftspartner, sind wir kein "normaler" Verlag. Wir bemühen uns, weil uns unser Idealismus und die Freude an der Schifffahrt trägt. Doch ich bitte Sie, nicht zu vergessen, daß Ihr gezahlter Beitrag nur ein Minimaleinsatz ist. Pünktliches Erscheinen zu einem bestimmten Datum (FERRIES erscheint grundsätzlich jeweils Mitte bis Ende März, Juni, September und Dezember!), das "Nicht-vergessen-werden" beim Versand oder die Forderung, möglichst schnell und preiswert das Heft zu versenden, sind Bestandteile normaler Verlagsarbeit; wir können Ihnen diesen Service nur ehrenamtlich und deshalb auch hin und wieder nur mit Unzulänglichkeiten behaftet bieten.

Wir werden in Zukunft versuchen, noch besser zu werden. Helfen Sie uns dabei, in dem Sie uns die Treue halten und sich vielleicht doch zu einer Mitgliedschaft/ einem Abonnement entscheiden. Um Ihnen diesen Schritt zu erleichtern, werden wir in Zukunft Veränderungen in der Gewichtung der Preisstruktur von FERRIES vornehmen. Dazu haben wir den Preis des Einzelheftes auf 10,80 DM erhöht und werden ab 1999 im Gegenzug den Mitgliedsbeitrag des DFV/ das Abonnement auf 48,- DM (Inland) und 55,- DM (Ausland) senken. Als weiteren Service hinsichtlich FERRIES bietet Ihnen der Verein die Möglichkeit der kostenlosen Inserierung sowie den kostenlosen Erhalt der Jahresindexe, deren Preise im Einzelverkauf ebenfalls erhöht werden auf 6,- DM (inkl. Versand). Ebenfalls ist es für Mitglieder möglich, zum Selbstkostenpreis über die Vertriebsleitung Kopien von gesuchten Einzelartikeln ausverkaufter Hefte zu erhalten. Wir weisen darauf hin, daß wir zukünftig ausschließlich DFV- Mitgliedern diesen Service bieten möchten.

Ihr Carsten Watsack

Inhalt

Der Kampf um die Nordsee	4
Reederei A.G. Ems	13
Auf der Route Stavanger- Skudeneshavn	18
Das Ende der KNUDSHOVED	23
REGULA & Co.	24
PETER WESSEL - EIN NACHTRAG.	26
Silja chartert STENA INVICTA für den Vaasa-Verkehr - Neubaupläne ?	27
Lürssen Werft liefert erste Personenschnellfähre ab.	28
DFV Intern.	28
FERRIES Aktuell.	29
Passagierschiffe Aktuell III.	36
FERRIES Aktuell - Kurswechsel.	38

Deutscher Fährschiffahrtsverein e.V.

Gegründet 1992 als IG Fährschiffahrt

Mitgliedsbeitrag 1998 : 50,- DM, Ausland 62,- DM

Informations- und Aufnahmeunterlagen über

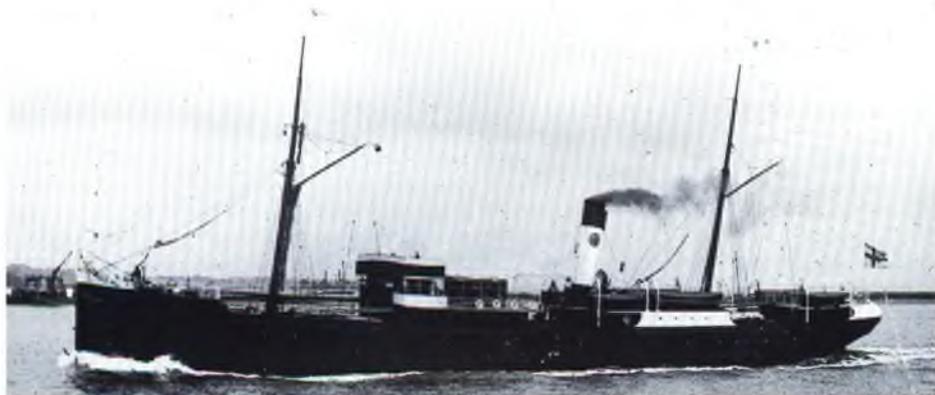
DFV e.V. c/o Carsten Watsack, Albertstr. 20, 31241 Ilsede

Das Titelfoto zeigt die
SAGA Ende der sech-
ziger Jahre auf der Them-
se. Foto: Skyfotos

Der Kampf um die Nordsee

von Frank Lose und Andreas Wörteler

Dieser Artikel soll die Entwicklung einer traditionsreichen Verbindung zwischen dem schwedischen Göteborg und England beschreiben. Wir wollen die Entwicklung vom reinen Passagierverkehr, über PKW-Fähren bis hin zu einem mittlerweile fast ausschließlichem Frachtverkehr erzählen. In diesem ersten und im zweiten Teil wird die Geschichte der Reedereien und deren Schiffe behandelt, im dritten Teil folgt dann eine Flottenliste, in der die Schiffe detailliert beschrieben sind.



Die 1.969 GT große, 1892 gebaute THULE wurde 1892 für Thule Lines neuen Göteborg-London Dienst gebaut. Foto: World Ship Society

THULE LINE

Die Ängfartygs AB Thule wurde am 23. März 1870 in Göteborg von den Geschäftsleuten August Leffler, Oskar Brusewitz und Ad. Magnus gegründet. Die neue Reederei eröffnete mit den 1870 gebauten Frachtschiffen INGEBORG und FRITHJOF einen neuen Verkehr zwischen Göteborg und Granton in Schottland, nahe Leith. Man begnügte sich mit diesem eher unwichtigen britischen Hafen, da es zwischen Göteborg und Hull bereits eine durch Thos. Wilson & Son betriebene, und zwischen Göteborg und London eine durch J.W. Wilson betriebene Frachtverbindung gab. Das erste Passagierschiff für Thule war die 1879 von der Motala-Werft in Göteborg gebaute, 1.342 GT große BELE, der 1882 die THORSTEN (1.666 GT) folgte. 1882 wurde dann der Konkurrent J.W. Wilson von Thule Line gekauft, und die neuen Passagierschiffe wurden im Göteborg-London Dienst eingesetzt. 1892 wurde mit der THULE ein weiteres Schiff in Dienst gestellt, das die BELE ersetzte, die dann auf den Dienst ins schottische Granton wechselte. 1898 wurde mit der BALDER (1.378 GT) ein weiteres Passagierschiff auf der schottischen Route in Dienst gestellt. Das letzte für Thule Line gebaute Schiff war die 1909 von Swan, Hunter & Wigham Richardson, Tyneside gelieferte SAGA, ein Name der Tradition werden sollte. Eingesetzt wurde die SAGA dann im Juni 1909 zwischen Göteborg und London.

Svenska Lloyd übernimmt

Im Januar 1916 übernahm dann die am 23.11.1869 gegründete Ängfartygs Aktiebolaget Svenska Lloyd die Aktienmehrheit an Ängfartygs AB Thule. Svenska Lloyd

betrieb bereits diverse Frachtverbindungen in Nordeuropa und im Mittelmeer und wollte sich durch die Übernahme ein Standbein im Passagierverkehr nach England verschaffen. Bis zum 26.11.1919 wurde der Name Thule Line weitergeführt, mit diesem Datum verschwand die 49 Jahre alte Reederei und die Schiffe wurde für Rederi AB Svenska Lloyd in Göteborg registriert. Ebenfalls 1919 kaufte Svenska Lloyd mit der 1901 gebauten WESTERN AUSTRALIA ein weiteres Schiff für den England-Dienst an. Das am 21. Juli 1920 auf den Namen PATRICIA getaufte Schiff wurde 1901 als MONGOLIA für die russische Chinese Eastern Railway Co. Ltd. in Vladivostok gebaut und nach Umbauten und Modernisierungsarbeiten bei der Lindholmens Varv in Göteborg zusammen mit der SAGA zwischen Göteborg und Newcastle eingesetzt. Ab 1920 befuhren die beide Schiffe dann die Strecke nach London.



1919 wurde die als WESTERN AUSTRALIA gebaute PATRICIA auf der London Route in Dienst gestellt. Foto: World Ship Society

SUECIA und BRITANNIA

In der zwanziger Jahren konnte die Reederei sehr starke Passagierzuwächse verbuchen, u.a. fuhren viele skandinavische Auswanderer mit Svenska Lloyd nach England, um dort auf die Transatlantik Liner nach den USA zu wechseln. 1928 entschloß sich dann die Reederei zwei Neubauten zu bestellen. Man vergab den Auftrag an die englische Werft Swan, Hunter & Wigham Richardson in Tyneside, nahe Newcastle.

Am 24. Januar 1929 lief das erste Schiff vom Stapel und wurde auf den Namen SUECIA getauft, ihre Schwester, die BRITANNIA folgte dann am 27. Februar 1929. Die britische Werft blieb im Zeitplan und das erste Schiff konnte bereits am 4. Juni 1929 abgeliefert werden. Die SUECIA kam am 9. Juni 1929 das erste Mal in ihrem Heimathafen Göteborg an, die BRITANNIA folgte am 18. Juni 1929. Die 114,68 m langen Schiffe waren mit 4.350 GT vermessen und wurden durch Kohlefeuerung angetrieben. Die drei Parsons-Dampfturbinen wirkten auf eine Schraube und verliehen den Schiffen eine maximale Geschwindigkeit von 19 Knoten, die Dienstgeschwindigkeit lag bei 17,5 Knoten.

Die SUECIA und BRITANNIA konnten 208 Passagiere in der ersten Klasse und 40 Passagiere in der zweiten Klasse befördern. Die Überfahrtsdauer von Göteborg nach Tilbury, einem Vorort von London, betrug 35 Stunden. Beide Schiffe waren sowohl äußerlich als auch in der Innenaufteilung absolut identisch, der einzige Unterschied war, daß die Einrichtung der SUECIA schwedischen und



Die 1929 gebaute BRITANNIA in der Themsemündung. Foto: Fotoflite

die der BRITANNIA britischen Charakter hatte.

Ihre Jungfernfahrt machte die SUECIA am 15. Juni 1929, die BRITANNIA folgte eine Woche später, nämlich am 22. Juni 1929. Die Schwestern ersetzten die SAGA, die an Compagnie Générale Transatlantique in Marseille verkauft wurde und als MAYENNE in den Marseille-Korsika Dienst wechselte. Die

PATRICIA wurde an United Baltic Corporation verkauft und als BALTAVIA zwischen dem Pool of London und dem Baltikum eingesetzt.

Mit den beiden neuen Schiffen entwickelten sich auch die Verkehrszahlen positiv, waren es 1928 gerade 8.221 Passagiere, so konnten 1938 schon 29.841 Passagiere befördert werden.

dann am 24. Juli 1935 mit dem neuen Namen PATRICIA als drittes Schiff zwischen Göteborg und London eingesetzt. Der 3.902 GT große Neukauf wurde allerdings nur im Sommer eingesetzt, in den verkehrschwächeren Wintermonaten konnten die SUECIA und BRITANNIA den Verkehr alleine bewältigen.

Der erste Rückschlag

Am 4. März 1937 lag die SUECIA zu Umbauten bei der Eriksberg Werft in Göteborg, unter anderem sollte ihr Antrieb von Kohle- auf Ölfuehrung umgebaut werden. An eben diesem 4. März 1937 lief bei der Werft der für norwegische Eigner zu bauende Tanker KOLLBJØRG vom Stapel. Durch den dadurch entstandenen Sog riß sich die SUECIA los und konnte trotz Versuchen durch einen

Ein weiteres Schiff folgt

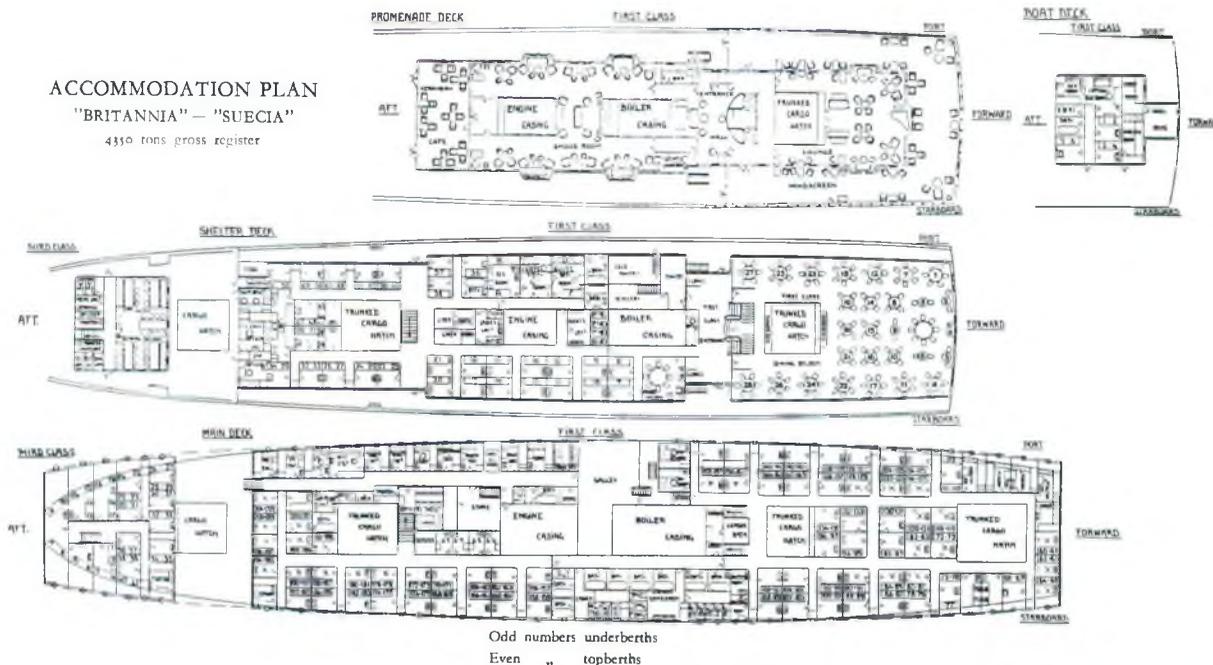
1935 wurde dann mit der PATRIS ein weiteres Schiff angekauft. Das ebenfalls von Swan, Hunter & Wigham Richardson, Tyneside gebaute Schiff wurde 1926 an Byron Steamship Co., London abgeliefert und zwischen Marseille, Genua, Piraeus, Alexandria, Zypern und Beirut eingesetzt. Nach Umbauten bei Eriksbergs in Göteborg wurde sie

SWEDISH LLOYD
 THE MOST DIRECT ROUTE TO
 SWEDEN
 BY ROYAL MAIL & PASSENGER STEAMERS
 LONDON (TILBURY) TO
 GOTHENBURG
 MAY - 1930 - SEPT.



Die 1926 gebaute PATRICIA wurde ab 1935 zwischen Göteborg und London eingesetzt. Foto: A. Duncan

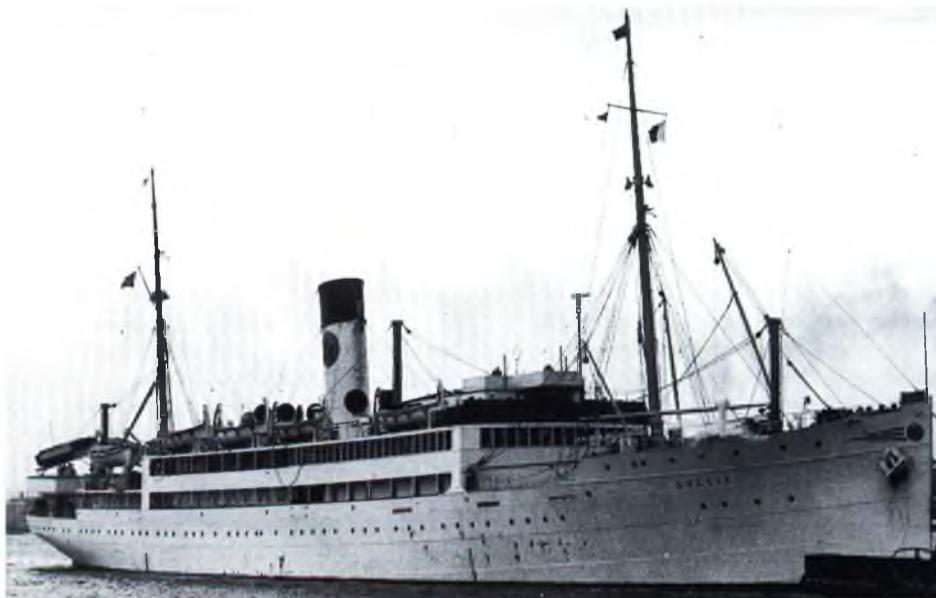
ACCOMMODATION PLAN
"BRITANNIA" — "SUECIA"
4350 tons gross register



herbeigeilten Schlepper nicht aufgehalten werden und kollidierte mit dem Neubau. Das Svenska-Lloyd-Schiff erlitt starken Wassereintrich und sank umgehend. Die Bergung gestaltete sich als sehr schwierig. Im Juni 1937 konnte die SUECIA nach Reparaturen aber schließlich wieder eingesetzt werden. Das nächste Unglück ereilte am 29. Dezember 1938 die Schwester BRITANNIA, das Schiff strandete in der Themsemündung vor Southend-on-Sea auf einer Sandbank, konnte sich aber wenig später selbst wieder befreien.

Der Zweite Weltkrieg

1939 bestellte Svenska Lloyd bei den Götaverken in Göteborg einen weiteren Neubau, der aber erst sieben Jahre später geliefert werden sollte. Mit Ausbruch des 2. Weltkrieges stellte man den Liniendienst nach England ein und die Schiffe wurden zunächst in Göteborg aufgelegt, Anfang der vierziger Jahre verholte man die SUECIA und BRITANNIA dann nach Uddevalla. Die PATRICIA wurde 1940 von der schwedischen Regierung gechartert und sollte vier von der italienischen Marine gekaufte Zerstörer nach Schweden eskortieren. Auf der Fahrt gen Süden wurde das Schiff dann allerdings bei Scapa Flow (Orkney Inseln) von den Briten aufgebracht und nach Schweden zurückgeschickt. Wieder in der Heimat angekommen, wurde sie dann an die schwedische Marine verkauft und im Jahr 1941 zum Unterkunfts-schiff für 500 U-Boot Fahrer umgebaut. Während des zweiten Weltkrieges lief dann am 10. Oktober 1940 bei der Lindholmens Varv die neue SAGA vom Stapel, der Rumpf wurde dort im Unterauftrag der Götaverken gebaut. Nach Kriegsende wurde die SUECIA und BRITANNIA zunächst an die britische Regie-



Zu den Olympischen Spielen 1948 in London erhielten die SUECIA und BRITANNIA einen weißen Rumpfanstrich. Foto: A. Duncan

rung verchartert und als Truppentransporter zwischen London und Antwerpen, sowie zwischen Hull und Cuxhaven eingesetzt. Nachdem die Schwestern im Februar 1946 aus dem Marinedienst entlassen wurden, folgte zunächst eine Werftüberholung, ehe die SUECIA am 6. April 1946 und die BRITANNIA am 27. April 1946 wieder zwischen Göteborg und London eingesetzt wurden.

Expansion und Einbruch

Am 9. Mai 1946 führte dann auch der Neubau SAGA seine Jungfernfahrt von Göteborg nach London durch. Da man im Winter nur zwei Schiffe einsetzen mußte, um den Verkehr bewältigen zu können, war die SAGA in dieser Zeit für Kreuzfahrten vorgesehen. Sie führte dann auch in den folgenden Jahren Fahrten nach Norwegen, ins Mittelmeer und zu den Kanarischen Inseln durch.

Ein viertes Schiff wurde am 4. Mai 1951, dieses Mal wieder von Swan Hunter & Wigham Richardson, Tyneside abgeliefert. Die 7.764 GT große PATRICIA konnte 408 Passagiere befördern und wurde nach einer Kreuzfahrt nach Stockholm als viertes Schiff zwischen Göteborg und London eingesetzt. Genau wie die SAGA war sie als Kreuzfahrer für die verkehrsschwache Wintersaison konzipiert. Ihre erste Kreuzfahrt machte die PATRICIA am 13. September 1951 von Göteborg über Tilbury ins Mittelmeer, am 8. Oktober 1951 begann die zweite, die sie sogar bis Istanbul führte. Im Winter 1952 fuhr sie zu den Bermudas und in den Wintern 53/54 und 54/55 wurde sie in die USA verchartert und zwischen New York und der Karibik eingesetzt. Nach dem Aufschwung nach den Kriegsjahren waren die Beförderungszahlen Mitte der fünfziger Jahre stark rückläufig. Svenska Lloyd sah sich gezwungen, überflüssige Tonnage zu verkaufen. Das erste Schiff war die SAGA, die im Dezember 1956 an die franzö-



Der Salon und das Außendeck der 1946 abgelieferten SAGA, die nur für zehn Jahre zwischen Göteborg und London pendelte.
Foto: Sammlung Steffen Weirauch

sische Compagnie Générale Transatlantique ging. Eingesetzt wurde sie als VILLE DE BORDEAUX zwischen Bordeaux und Casablanca. Die ebenfalls nicht mehr benötigte PATRICIA wurde für den Sommer 1955 an die Hamburg-Amerika-Linie (HAPAG) verchartert und sollte zu Mittelmeerkreuzfahrten eingesetzt werden. Dieses wurde allerdings durch die Suez-Krise zunichte gemacht und das Schiff wurde in Göteborg aufgelegt. Am 6. August 1957 konnte sie dann schließlich mit Lieferung im Oktober 1957 an die Hamburg-Amerika-Linie verkauft werden. Ihre letzte Abfahrt von Tilbury nach Göteborg machte die PATRICIA am 26. September 1957 und wurde am 2. Oktober 1957 an ihre neuen Eigner übergeben. Als ARIADNE wurde sie dann von der HAPAG als Kreuzfahrer eingesetzt. Ab 1958 wurden dann mit den 1929 gebauten Schwestern SUECIA und BRITANNIA erstmals nur noch zwei Schiffe zwischen Göteborg und London eingesetzt.

Ein Pool wird gegründet

Im Herbst 1963 entschlossen sich Svenska Lloyd und die britische Reederei

Ellerman's Wilson Line zu einer Zusammenarbeit der bisher allein von Ellerman's betriebenen Göteborg-Hull Verbindung. Die Reederei Wilson Line wurde 1792 in Cottingham, nahe Hull gegründet und betrieb seit 1825 eine Frachtverbindung zwischen Hull und Göteborg. 1916 kaufte der damalige Reedereichef Thomas Wilson den Ellerman Konzern und gründet die Ellerman's

Wilson Line (EWL). Anfang der sechziger Jahre verfügte diese Reederei über eine Flotte von 25 Schiffen.

wurden immer höher. Man kam schließlich überein, das jede Reederei eine Fähre bauen sollte und diese zwischen Göteborg und Hull einsetzen sollte. Der Svenska Lloyd London Dienst sollte zwar weiterhin mit den reinen Passagierfähren SUECIA und BRITANNIA betrieben werden, jedoch sollten beide Strecken gemeinsam als "England-Sweden Line" (ESL) vermarktet werden. Noch während des Projektstatus signalisierte die Stockholmer Rederi AB Svea Interesse, ebenfalls an diesem Projekt teilzunehmen. Die Partner beschlossen nun, daß EWL und Rederi AB Svea den Göteborg-Hull Dienst und Svenska Lloyd weiterhin den Göteborg-London Dienst betreiben sollten.



Nur für zehn Jahre wurde die SAGA im Svenska Lloyd Dienst eingesetzt. Foto: Fotoflite



Auch die 1951 gebaute PATRICIA fuhr nur kurze Zeit auf der London Strecke und wurde aufgrund geringer Passagierzahlen meist als Kreuzfahrtschiff eingesetzt. Foto: Fotoflite

Die von Svenska Lloyd und EWL betriebenen Verbindungen zwischen Göteborg und London (reiner Passagierdienst) und zwischen Göteborg und Hull (reiner, konventioneller Frachtdienst) sollten zusammengelegt werden und Ro/Ro-Passagierfähren sollten bestellt werden, da der Anteil der rollenden Fracht immer größer wurde, aber auch der Anteil der zu befördernden Pkws

und wollte der Konkurrenz ESL das Feld streitig machen. Ein frisches, junges Management sorgte für phantasievolle Werbung und zielte besonders auf junge Leute und Familien mit Kindern und deren Autos. Man wollte den Passagieren eine abwechslungsreiche Überfahrt bieten. Dieses sollte, wie sich allerdings erst später herausstellte, das richtige Konzept im Wettbewerb gegen ESL sein,

Tor Line – wie alles begann

Am 9. März 1965 wurde die Reederei Tor Line AB ins Handelsregister von Göteborg eingetragen. Keiner ahnte zu diesem Zeitpunkt, welche Pläne die neue Reederei hatte. Im Juni des Jahres platzte dann die Bombe, Tor Line bestellte zwei Fährschiffe für den neuen Liniendienst Göteborg-Immingham-Amsterdam

die eher eine beschauliche und klassische Linie in ihrem Fährverkehr vertraten.

Was steht hinter dem Namen Tor Line?

Zwei Reedereien bemühten sich um die Gründung von Tor Line. Die Rederi AB Transoil aus Göteborg, sowie die Rederi AB Rex aus Stockholm wollten das Anfang der sechziger Jahre stark aufkommende Roll-on/Roll-off Konzept auch in der Nordsee betreiben. Eine auf fünf Jahre angelegte Marktuntersuchung gab den beiden Partnern zusätzlichen Ansporn. Der Name für den neuen Nordseediens entstand aus den Initialen von Trans Oil und Rex = TOR LINE!

Zusätzlich zum England-Dienst, wollte man auch die Benelux-Länder mit anschließen. Dieses war u.a. ein Resultat der Marktuntersuchung und in der Vorbereitungszeit konnten zwei weitere, kompetente Partner gefunden werden. Dieses waren, zum einen die niederländische Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Matschappij N.V. (KNSM) und zum anderen die schwedische Reederei AB Götha (vormals Bratt-Götha). Innerhalb kurzer Zeit konnte Transoil 100 Prozent der Aktien von AB Götha erwerben und wurde dadurch Hauptanteilseigner an Tor Line AB, Präsident der neuen Reederei wurde Ragnar Kjällström. Doch es gab noch einige Hürden zu nehmen, um den Namen Tor Line zu bekommen.

Um dieses zu erklären, muß man etwas weiter ausholen: In Schweden gab es bis zum Ende der siebziger Jahre eine kleine, aber sehr erfolgreiche Gruppe von Reedereien, die sich alle in Familienbesitz befanden. Die einen hatten ihren Sitz in Göteborg und operierten in der Nordsee aber auch in weltweiten Diensten, die anderen saßen in Stockholm und konzentrierten sich auf den Ostseeverkehr. Natürlich kannte man sich untereinander und jeder schaute dem anderem etwas neidisch "auf die Finger". In der Planungsphase der neuen Nordseereederei (Tor Line) hatten die beiden Partner Transoil und Rex ein kleines Problem. Als man den gewählten Reedereinamen Tor Line anmelden wollte, wurde dieser von den schwedischen Behörden nicht akzeptiert. Die Stockholmer Rederi AB Svea hatte ein Jahr zuvor den Namen "Tour Line" als Markenzeichen registrieren lassen! Man einigte sich dann zunächst auf den Namen Roulette AB, doch so richtig glücklich war man damit nicht. Da sich die Familien untereinander kannten, telefonierte Rex mit Svea und als Resultat ließ Svea den Namen "Tour Line" in der Patentrolle löschen. Svea erkundigte sich dann im Gegenzug bei Rex nach einem Interesse sich an England Sweden Lines beteiligen zu wollen. Dieses scheiterte dann aber am Widerspruch der anderen ESL Partner Svenska Lloyd und Ellerman's Wilson Line. Bei Tor Line war die Freude groß, man hatte zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen. Der Name "Tor Line" war gesichert, und durch Indiskretion von Svea war man in die

Pläne des ESL-Verbundes eingeweiht. Als dann Tor Line im Juni 1965 sein Konzept vorstellte, reagierte ESL nicht sehr freundlich auf die neue Konkurrenz. Der Direktor von Svenska Lloyd schrieb an seinen Kollegen von Transoil: "Sie haben uns einen Dolch

in der Rücken gestoßen!". So begann die "Schlacht um die Nordsee" und die Familienfehden an Land, die für die nächsten 17 Jahre anhielten.

Innerhalb von 11 Monaten wurde die gesamte Nordseeflotte erneuert, folgende Schiffe kamen zum Einsatz: TOR HOLLANDIA(1966), TOR ANGLIA(1967), SPERO(1966), SAGA (1966) und SVEA(1966)



Die TOR HOLLANDIA wurde in erster Linie als Autofähre konzipiert. Foto: Tor Line



Die SPERO (oben) und die SVEA (unten) wurden als Passagierfähren mit Frachtkapazität konstruiert. Fotos: A. Duncan (o.) Dag Almén (u.)



Neue Schiffe für Tor Line

Am 20. Oktober 1965 lief um 12:15 Uhr bei der Lübecker Flenderwerft mit der TOR ANGLIA das erste Tor Line Schiff vom Stapel. Das mit 7.042 GT vermessene Schiff bot Platz für 980 Passagiere (404 Betten), 300 PKW oder 450 Lademeter für Fracht. Vier Pielstick-Motoren mit zusammen 20.000 PS verliehen ihr eine Dienstgeschwindigkeit von 22 Knoten. Bei den Probefahrten erreichte sie sogar eine Geschwindigkeit von 24,65 Knoten. Am 8. März 1966 verließ die TOR ANGLIA die Travestadt und erreichte einen Tag später ihren Heimathafen Göteborg. Das über die Toppen geflaggte Schiff legte am 9. März erstmals im sich noch in Bau befindlichen Skandiahamn Terminal an. Am 15. März 1966 weihte der spätere schwedische Ministerpräsident Olaf Palme das neue Terminal ein, und am nächsten Tag wurde der Fährdienst Göteborg-Immingham-Amsterdam-Göteborg aufgenommen. Weitere Festivitäten schlossen sich dann später in Immingham und Amsterdam an. Danach wurde der Fahrplan aufgenommen, für die Überfahrt von Göteborg nach Immingham und von Amsterdam nach Göteborg benötigte die TOR ANGLIA 24 bis 26 Stunden, für die Immingham-Amsterdam Strecke 13 Stunden.

“Wir sind hier, aber warum?”

Dieses war die Reaktion von Ragna Kjällström beim ersten Anlaufen von Immingham. Die geladenen Gäste schauten auf Kohlehalden, Chemie- und Öltanks! Wer 1966 als Tourist nach Immingham kam, erlitt zunächst einen Schock. Der Hafen war nicht der richtige Platz für ein Passagierfäherschiff. Auch eine Fahrzeit von 5 Stunden nach London war nicht als ideal zu bezeichnen. Aber Tor Line zielte nicht nur auf Passagiere bzw. deren PKW sondern auch auf Frachtkunden, um auch in den Wintermonaten rentabel fahren zu können. Und gerade für diese ist Immingham ein sehr günstiger Hafen, die englischen Industriezentren in den Midlands, d.h. Birmingham, Manchester und Liverpool sind nicht weit entfernt.

TOR HOLLANDIA kommt in Fahrt

Am 12. November 1966 lief mit der TOR HOLLANDIA das zweite Tor Line Schiff bei Flender vom Stapel. Die Ablieferung fand am 12. April 1967 statt. Die “Hollandia” war mit ihren 7.432 BRT etwas größer als ihre Schwester “Anglia”. Äußerlich war der Unterschied am vergrößerten Bootsdeck, das auf Rumpfbreite herausgezogen ist, erkennbar. Auch die Bettenkapazität wurde auf 472 erhöht. Die Bettenanzahl der TOR ANGLIA wurde bei einem späteren Umbau auf 466 erhöht. Im Jahr 1969 fand bei beiden Schiffen ein weiterer Umbau statt, die Garage auf dem A-Deck wurde ausgebaut, um Platz für weitere Kabinen zu schaffen. Dadurch änderte sich auch die Tonnage der TOR

ANGLIA auf 7.338 BRT, die der TOR HOLLANDIA auf 7.748 BRT. Einen Tag nach der Ablieferung, am 13. April 1967 stellte sich die “Hollandia” in Göteborg vor und nahm vier Tage später ihren Fährdienst von Göteborg, über Amsterdam nach Immingham auf. Jedes Schiff schaffte auf seinem jeweiligen Dreieckskurs pro Woche 1,5 Umläufe. Im ersten Jahr transportierte die “Anglia” etwa 70.000 Passagiere, 1967 konnte man dieses nach Einsatz des zweiten Schiffes auf 148.000 Passagiere steigern.

Neue Schiffe auch für ESL

Ellerman's Wilson Line bestellte bei Cammel Laird im englischen Birkenhead, Svenska Lloyd und Rederi AB Svea bei Lindholmens



Das erste Ro/Ro im England Schweden Dienst war die von Rederi AB Svea eingesezte SERVUS. Foto: Sammlung Andreas Wörteler

Varv in Göteborg. Das englische Schiff lief am 5. Mai 1966 vom Stapel und wurde in SPERO getauft, das Svenska Lloyd Schiff am 18. Oktober 1965 als SAGA und der AB Svea Neubau am 3. März 1966 als SVEA. Abgeliefert wurde die 6.916 GT große SPERO am 8. August 1966. Ihre Jungferreise führte sie am 31. August 1966 von Hull nach Göteborg durch. Das 138,47 m lange Schiff bot Platz für 408 Passagiere, 111 PKW und 100 Container. Da die SPERO nicht rechtzeitig in Fahrt gehen konnte, wurde von British Rail die normalerweise zwischen Harwich und Hoek van Holland eingesetzte AVALON (6.584 GT/Bj. 1963) gechartert. Der Einsatz dieses Schiff dauerte allerdings nur vom 22. bis 29. August 1966.

Die SAGA wurde am 2. Mai 1966 abgeliefert und am 12. Mai 1966 zunächst zwischen Göteborg und Hull eingesetzt. Die SVEA folgte als letztes Schiff, und wurde nach Ablieferung am 27. Oktober 1966 zunächst zu einer Kreuzfahrt in ihren Heimathafen Stockholm eingesetzt. Am 10. November 1966 wurde sie zwischen Göteborg und Hull eingesetzt. Die SAGA konnte am 4. Oktober 1966 auf die für sie vorgesehene Route zwischen Göteborg und London wechseln.

Nach 37 Jahren Verkauf

Durch den Einsatz der SAGA hatte nun auch die letzte Stunde für die mittlerweile 37 Jahre alten Schwestern SUECIA und BRITANNIA geschlagen. Die SUECIA verließ am 24. September 1966 die Themse zu ihrer letzten Reise nach Göteborg und kam dort am 26. September von ihrer 2.278. Reise an. Die Schwester BRITANNIA beendete ihre 2.324. Reise am 3. Oktober 1966 in Göteborg. Bereits im Juli 1966 waren die beiden Schiffe mit Lieferung im Oktober an die griechische Hellenic Mediterranean Lines verkauft worden. Die SUECIA verließ am 8. Oktober 1966 als ISTHMIA mit Heimathafen Panama Göteborg und wurde bereits am 17. November 1966 erstmals zwischen Marseille, Ge-

nua, Piraeus, Alexandria, Port Said und Beirut eingesetzt. Die BRITANNIA verließ Göteborg am 28. Oktober 1966 als CYNTHIA und wurde ab 13. April 1967 auf der gleichen Strecke wie ihre Schwester eingesetzt.

Das Aus für England Sweden Line

Nachdem von April bis Oktober 1967 die neuen Schiffe auf ihren vorgesehenen Strecken fuhren, die SAGA mit zwei wöchentlichen Rundtouren zwischen Göteborg und Tilbury, SVEA und SPERO mit dreien zwischen Göteborg und Hull, zeigte sich, daß der Hull Dienst nicht rentabel war. Die neue Konkurrenz, die ins auf der anderen Humberseite liegende Immingham fuhr, zog große Teile des Verkehrsaufkommens an sich. Hinzu kam, daß auch die EWL-Partner große Probleme untereinander hatten. Man hatte kein Gremium, daß Entscheidungen traf, sondern jeder von den drei Partnern meinte es besser zu können als der andere. Als Konsequenz beschloß Stockholms Rederi AB Svea sich aus dem Passagierdienst zurückzuziehen und lediglich eine Frachtfähre einzusetzen. Die SVEA wurde im März 1968 mit Lieferung im Januar 1969 an Svenska Lloyd verkauft und bei der Papenburger Meyer



Nach dem Abzug der SVEA setzten Svenska Lloyd das von J.A. Reinecke gechartete Ro/Ro THULE ein. Foto: Hans-Joachim Reinecke

Werft wurde ein Neubau bestellt. Die SERVUS lief am 27. Februar 1969 vom Stapel und wurde im April des gleichen Jahres abgeliefert. Ihr Einsatzgebiet war die Strecke zwischen Göteborg und Hull. Bereits im Jahre 1971 wurde das Schiff verlängert.

Die Übergabe der SVEA erfolgte am 7. Januar 1969 und nach Umbauten bei Burmeister & Wain in Kopenhagen wurde das Schiff im April 1969 als HISPANIA zwischen Southampton und Bilbao eingesetzt. Diese Strecke betrieb Svenska Lloyd übrigens ab dem 5. April 1967 mit der Schwester der SVEA und SAGA, der 8.897 GT großen PATRICIA, die 1967 von der Göteborger Lindholms Varv gebaut wurde.

Auf der Göteborg-Tilbury Strecke kam ab 16. Oktober 1969 dann das von der Hamburger Reederei J.A. Reinecke gecharterte Ro/Ro THULE zum Einsatz, zeitweise fuhr die THULE auch bis Halmstad. Das Schiff war am 13. Oktober 1969 von der Bremerhavener Rickmers Werft (Bau-Nr. 359) abgeliefert worden. Das 999 BRT große Schiff bot auf einer Länge von 96,81 m Platz für 12 Passagiere und 408 m rollende Fracht. Die Charter dauerte bis Oktober 1971 und die THULE erhielt den ursprünglich vorgesehenen Namen SAALETAL.

Übernahme durch Salén

In den ersten Jahren von Tor Line häufte sich ein Schuldenberg von 18 Mio. Schwedenkronen an und im Spätherbst 1967 wurde der Ton zwischen den Partnern Transoil, Götha und der Rex-Gruppe rauher. Man hatte Zahlungsschwierigkeiten und die Banken akzeptierten keine Ausreden mehr. Im Dezember 1967 wurde ein finanzstarker Partner gefunden. Die erfolgreiche Stockholmer Salén Reederei übernahm für ca. 25 Mio. schwedische Kronen die Rex-Gruppe. Eingeschlossen in den Verkauf waren auch die Schiffe und das Reedereigebäude in Stockholm. Nach dieser Übernahme waren die Eigentumsverhältnisse an Tor Line wie folgt: Salén Rederierna AB 37,5%, Rederi AB Salén 37,5 % und KNSM 25%.

Bereits im Januar 1968 stand für Salén fest, einen guten Kauf getätigt zu haben. Die Reederei, deren bisheriges Betätigungsfeld die Kühl- und Tankschiffahrt war, hatte nun einen Fuß in der zukunftssträchtigen Ro/Ro-Schiffahrt.

Nach dem Ende des England Sweden Line Pools wuchs die Marktposition von Tor Line immer mehr und nach 18 Monaten im Nordsee-Dienst stellte die Reederei fest, in ihren Planungen einen Fehler gemacht zu haben. Der gleichzeitige Transport von Passagieren und Fracht war nicht der richtige Weg. Beförderte man in den Wintermonaten fast ausschließlich Trailer, so mußten diese im Sommer des öfteren an Land bleiben, da dann der Passagier- bzw. PKW Anteil sehr hoch war.

Trailerfähren ebnen den Erfolg für Tor Line

Auch auf dem Frachtsektor läßt sich der Aufstieg von Tor Line anhand der Transportzahlen leicht nachvollziehen. In den Jahren 1966/67 transportierten die Fährschiffe ca. 80.000 to Fracht, 1968 waren es bereits 303.000 to und bis 1976 wurde diese Zahl mit 677.000 ton mehr als verdoppelt. Um

diese Zahlen zu ermöglichen, mußte die Flotte selbstverständlich erweitert werden. Salén bestellte also gut ein Jahr nach der Übernahme bei der norwegischen Ankerløykken Værft A/S in Florø zwei Trailerfähren.

Das erste Schiff wurde im Unterauftrag von der niederländischen N.V. Scheeps v.d. Werf in Deest gebaut. Am 21. Mai 1969 lief es als TOR MERCIA vom Stapel und konnte im Dezember 1969 abgeliefert werden. Die Jungfernfahrt wurde allerdings alles andere als ein gelungener Einstand. Die TOR MERCIA rammte zunächst in Immingham ein Trockendock und kollidierte dann außerhalb des Hafens mit einer Ölpier. Nach Beseitigung der Schäden kam sie dann am 20. Dezember 1969 zum ersten Mal in Göteborg an. Ihre Schwester, die TOR SCANDIA lief am 29. August 1969 in Norwegen vom Stapel und wurde im Januar 1970 geliefert. Die 1.600 BRT großen Schiffe konnten 50 Trailer befördern und hatten ein zusätzliche Hänge-deck für den Transport von 60 Export-PKW. Beide Schiffe wurden für die Salén Tochter Triport Shipping Co. Ltd. in London registriert und an Tor Line verchartert. Zwischen Februar und November 1970 wurde im Göteborg-Immingham Dienst regelmäßig ein Zwischenstopp im dänischen Frederikshavn eingelegt, danach wechselten die Schwestern auf eine neue Verbindung zwischen Halmstad und Immingham.

Konzentration auf den London-Dienst

Die HISPANIA ex SVEA kehrte bereits im November 1970 in die Nordsee zurück, zwei Schiffe waren wohl auch für den Biscaya-Dienst zuviel, und wurde ab 26. November 1970 zusammen mit der SAGA zwischen Göteborg und Tilbury eingesetzt. Die SAGA ersetzte die eingechartete Frachtfähre THULE. Durch Verdoppelung der Abfahrtsfrequenz hoffte Svenska Lloyd, nun Gewinne auf der London Strecke einfahren zu können, dieses erwies sich allerdings als falsch. Im Herbst 1971 gab man bekannt, die SAGA an Stena Line verkauft zu haben. SAGA und HISPANIA waren nur äußerlich Schwestern, das obere PKW-Deck der HISPANIA war um



Die TOR MERCIA war das erste Ro/Ro für Tor Line und verstärkte die Passagierfähren, die den großen Frachtboom nicht mehr bewältigen konnten. Foto: Sammlung Frank Heine



Die 1966 als SVEA gebaute SAGA kehrte im November 1970 nach einem kurzen Gastspiel in der Biscaya für kurze Zeit in die Nordsee zurück, ehe sie verkauft wurde Foto: Fotoflite

etwa 50% kleiner, dafür hatte sie aber 262 Betten mehr als ihre Schwester SAGA. Das Frachtdeck beider Schiff war identisch, mit dem Verkauf der SAGA traf die Reederei die Entscheidung für mehr Passagiere und mußte damit den Kompromiß weniger PKWs zu befördern eingehen. Ob dieses in einer Zeit der zunehmenden Automobilisierung richtig war?

Im November 1971 wurde die SAGA an Stena AB übergeben und ab 13. März 1972 als STENA ATLANTICA zwischen Göteborg und Kiel eingesetzt.

Die HISPANIA wurde am 25. Januar 1972 in SAGA umbenannt und weiter zwischen Göteborg und Tilbury eingesetzt.

Das Aus für die SPERO

Auch nach dem Abzug der SVEA konnte die SPERO nicht gewinnbringend gegen die Tor Line Konkurrenz eingesetzt werden. So dauerte z.B. die Überfahrt bei FWL 36 Stunden, bei Tor Line nur 25 Stunden. Im Februar 1972 zog EWL die Konsequenz, stellte den Fährdienst nach Göteborg ein und ersetzte die SPERO durch das 1970 in Norwegen gebaute Ro/Ro DESTRO. EWL startete einen neuen Versuch, die SPERO gewinnbringend einzusetzen und eröffnete am 1. April 1972 einen neuen Fährdienst von Hull ins belgische Zeebrügge. Aber auch hier konnte man kein Geld verdienen und schon am 19. Januar 1973 wurde auch dieser Dienst wieder eingestellt und das Schiff als SAPPHO an Maritime Co. of Lesvos, Mytilene verkauft und ab Juni 1973 zwischen Piraeus und Lesvos eingesetzt.

Die DESTRO wurde nun zusammen mit dem AB Svea Ro/Ro SERVUS allein von Hull aus eingesetzt.

Die große Neubauserie

Kaum waren die beiden ersten Frachtfähren abgeliefert, bestellte Tor Line vier doppelt so große Schiffe. Diese wurden von der norwegischen A/S Framnæs Mek. Verksteder in Sandefjord gebaut. Die etwas über 5.000 BRT großen Schiffe sollten bei einer Tragfähigkeit von 5.500 tons etwa 100 Trailer trans-

zwischen Rotterdam und Immingham eingesetzt.

Diese ersten drei Schiffe wurden auch wieder für Triport Shipping in London registriert. Hintergrund der "Ausfluggung" waren hohe Lohnkosten für schwedische Seeleute und ein starker Einfluß der schwedischen Gewerkschaften, dem sich Tor Line entziehen wollte. Wenig später sah sich Tor Line allerdings gezwungen, dem politischen Druck nachzugeben und zukünftige Neubauten sollten unter schwedischer Flagge in Dienst gebracht werden.

Also wurde das nächste Schiff, die TOR DANIA am 21. Juni 1973 mit Heimathafen Göteborg abgeliefert. Der zunächst letzte Neubau der Serie wurde Ende 1973 von der Framnæs Werft als TOR FINLANDIA an Tor



Die 1973 gebaute TOR FINLANDIA war das vierte Schiff der Ro/Ro-Serie von Framnæs aus Norwegen. Foto: Sammlung Don Smith

portieren können. Das erste Schiff der Serie lief am 6. Juli 1971 unter dem Namen TOR GOTHIA vom Stapel. Nach Ablieferung im November des gleichen Jahres, eröffnete sie die neue Verbindung zwischen Göteborg und Antwerpen. Abgelöst wurde sie auf dieser Strecke im Sommer 1972 durch die zweite Schwester TOR BELGIA. Die "Gothia" wechselte auf die Göteborg-Immingham Verbindung. Als drittes Schiff der Serie wurde Ende 1972 die TOR NERLANDIA abgeliefert und

Line übergeben. Die beiden letztgenannten Schiffe eröffneten zwei weitere neue Linien und zwar von Kopenhagen über Helsingborg nach Immingham und zwischen Göteborg und Felixstowe. Kopenhagen wurde angefahren, da Tor Line einen Vertrag mit der Firma Electrolux geschlossen hatte. Ein weiteres Schiff der erfolgreichen Ro/Ro Serie wurde 1976 in Norwegen nachbestellt. Die TOR CALEDONIA war mit 162,7 m Länge um rund 25 m länger als die ersten Schif-



Die STELLARIA im Göteborger Skandiahamn. Foto: Tomas Johannesson

fe der Serie. Sie verfügte mit einer Tragfähigkeit von 9.882 tons für Platz für 120 Trailer. Abgeliefert wurde sie übrigens am 7. Juli 1977 an Whittwill, Cole & Co. im walisischen Bristol. Die TOR CALEDONIA fuhr nur kurz in Tor Line Diensten und wurde häufig verchartert. Auch andere Schiffe der Serie wurden verchartert, sobald sich eine Möglichkeit bot. Ab diesem Zeitpunkt ist es nicht mehr nachvollziehbar auf welcher Strecke welches Schiff eingesetzt wurde.

Ro/Ro's für Svenska Lloyd

Bei der spanischen Werft Astilleros Construcciones S.A. in Rios bestellte Svenska Lloyd für Lieferung im Jahr 1972 zwei Ro/Ro-Frachter. Das erste Schiff, die FRAGARIA wurde im September 1972 mit acht Monaten Verspätung geliefert und zwischen Göteborg, Halmstad und Tilbury eingesetzt. Die Schwester STELLARIA wurde erst am 15. Januar 1973 geliefert und kam auf der gleichen Strecke wie ihre Schwester in Dienst. Beide Schiffe wurden 1974/75 bei den Götaverken in Göteborg um 20 Meter verlängert.

KNSM verkauft Anteile

Mit Wirkung zum 1. Januar 1975 verkaufte der niederländische Tor Line Partner KNSM die Aktienanteile an die schwedische Rederi AB Transatlantic. Diese Reederei erwarb dann auch jeweils 8,33% der Anteile von Salénrederierna und Rederi AB Salén. Nun war Tor Line allein in schwedischer Hand.



Die für Nike Line eingesetzte KRATOS im Nord-Ostsee-Kanal. Foto: Reinhard Nerlich

Transatlantic brachte außerdem einen Ro/Ro Dienst in den Tor Verbund ein. Man betrieb seit Oktober 1972 unter dem Namen Nike Line eine Verbindung zwischen Stockholm, Kiel und Rotterdam. Zum Einsatz kamen auf dieser Strecke die beide 1972/73 im niederländischen Deest gebauten Schwestern NIKE und KRATOS. Die mit 3.397 bzw. 3.584 BRT vermessenen Schiffe hatten eine Tragfähigkeit von 5.700 tons und Kapazität für 1.080 Meter rollende Fracht. Die Schiffe liefen übrigens als CORA und CERVUS für die Kihlship-Gruppe vom Stapel und wurde bereits während der Fertigstellung an Transatlantic verchartert. Schon im Sommer 1975 wurde der Dienst eingestellt, NIKE und

KRATOS wurden im Chartermarkt eingesetzt. Im Jahr 1978 gingen die Schwestern in Charter an Venezuela an Linea Manaure. Die in MANAURE VI und MANAURE VII umbenannten Schiffe wurden zwischen La Guaira und Miami in Florida eingesetzt. 1979 beteiligte sich dann Tor Line an diesem Dienst, der nun als Corpo Manaure eingetragen war. Dieses Engagement in der Karibik dauerte jedoch nur bis 1980 und die Schiffe wurden danach an die Venezolaner verkauft.

Ende Teil 1, Fortsetzung in 2/98

SUPERFAST III

zur Visite in Kiel

von Christian Eckardt

Am 16. Februar 1998 legte der erste von zwei Neubauten der finnischen Werft Kværner Masa Yards, Turku für die griechische Reederei Attica Enterprises erbaute SUPERFAST III im Rahmen seiner Überführungsfahrt von Finnland nach Griechenland zu einer Vorstellung am Norwegenkai in Kiel Station ein.

Die rund 100 Mio. US-Dollar teure und im Juni 1996 bestellte Fähre SUPERFAST III wird zukünftig mit der im April zu liefernden Schwester SUPERFAST IV zwischen Patras und Ancona eingesetzt. Die bisher hier fahrenden Schiffe, SUPERFAST I + II wechseln dann auf die Strecke Patras-Igoumentisa-Bari. Die beiden neuen Schwestern erreichen eine Reisegeschwindigkeit von 28,5 Knoten, so daß die 500 Seemeilen lange Strecke zukünftig in 19 Stunden zurückgelegt werden kann. In nur drei Jahren erreichte SuperFast Ferries einen Marktanteil von über 50% auf der Patras-Ancona Strecke.

Das Grundkonzept und das äußere Design der beiden 28.800 GT großen Neubauten (Bau-Nr. 1340/41) ist identisch mit den vor



Die SUPERFAST III am 17. Februar 1998 im Nord-Ostsee-Kanal. Foto: Ulrich Streich

4 Jahren bei der Bremerhavener Schichau-Seebeck Werft gebauten Halbschwestern SUPERFAST I+II. Die Neubauten sind allerdings mit einer Länge von 194 Metern rund 20 m länger. Die Breite beträgt 25 m und die Schiffe haben Kapazität für 1.000 PKW oder 100 Trailer und 250 PKW. Für Wohnwagen und Wohnmobile stehen Stellplätze mit Stromanschluß und separaten Sanitärräumen zur Verfügung. Die Schiffe verfügen über 220 Kabinen mit 750 Betten und über 60 Liegesessel. Insgesamt kann die SUPERFAST III 1.400 Passagiere befördern, denen 100 Besatzungsmitglieder gegenüber stehen. Angetrieben wird das 6,4 m tiefgehende Schiff

von vier Wärtsilä NSD-Dieseln des Typs 16ZAV40S mit je 10.560 kW, die auf zwei Verstellpropeller wirken und dem Schiff eine Spitzengeschwindigkeit von 30 Knoten (!) verleihen.

Bevor die SUPERFAST III am 7. März 1998 ihren Fährdienst in der Adria aufnahm, stellte sie sich noch am 18. Februar 1998 in Amsterdam und einige Tage später in Piräus der Öffentlichkeit vor. Im Zuge ihrer Expansion im Fährgeschäft planen Attica Enterprise, die Muttergesellschaft von SuperFast Ferries, noch zwei weitere Neubauten des gleichen Typs, die dann zwischen Piräus und Kreta eingesetzt werden sollen.

Reederei A.G. Ems

Teil 2

Die Autofähren der Aktiengesellschaft Ems von 1968 bis heute

von Carsten Watsack

Während im letzten Heft die Geschichte der Reederei AG Ems betrachtet wurde, sollen nun als Ergänzung zum ersten Teil in FERRIES 4/97 die Lebensläufe der Autofähren folgen. Zwar hätten alle Schiffe der Reederei eine eingehendere Betrachtung verdient, doch würde es den Rahmen dieses Heftes sprengen, alle Schiffe der AG Ems bis ins Detail zu beleuchten. Sollten Sie als Leser weitere Hinweise auf besondere Daten und Fakten der Schiffe besitzen, sind Sie herzlich eingeladen, diese dem Verfasser zuzusenden.

RHEINLAND (2)

Eigner: AG Ems
 Bauwerft: Schulte & Bruns, Emden
 Länge: 57,19 m
 Breite: 10,02 m
 Tiefgang: 2,30 m
 Vermessung: 930 BRT
 Geschwindigkeit: 14 kn
 Antrieb: 2 * 1100 PS, MTU- Diesel
 motoren
 Kapazität: 1000 Pass., 50 PKW

Am 11.05.1968 fand in Emden der Stapellauf der ersten Autofähre für AG Ems mit der Baunummer 252 statt. Nach der Probefahrt am 25. Juni des Jahres lieferte die Emdener Werft Schulte & Bruns das zweite Schiff mit Namen RHEINLAND an die AG Ems ab. Zum Einsatz kam der Neubau zwischen Emden und Borkum. 1974 erfolgte die Umbenennung in BAYERN sowie kurze Zeit später der Verkauf nach Holland an G. V. Terschellinger Stoomboot My. und die erneute Umbenennung in MIDLAND. 1985 wurde das Schiff der Terschellinger Stoomboot Maatschappij B. V., West-Terschelling in VLIELAND umbenannt. Der Einsatz fand zwischen Harlingen und Terschelling statt. 1995 schließlich ging das Schiff an die Azam Marine Co. Ltd., Zanzibar über und erhielt den heutigen Namen SERENGETI.



Die BAYERN ex RHEINLAND im Emdener-Außenhafen. Foto: Gerhard Fiebiger



Die SERENGETI lädt Passagiere im Hafen der tansanischen Hauptstadt Dar-es-Salam für ihre Fahrt nach Zanzibar. Foto: Gilbert Quataert

OSTFRIESLAND (2)

Eigner: AG Ems & Co. Schifffahrts
 Bauwerft: C. Cassens, Emden
 Länge: 63,03 m
 Breite: 12,02 m
 Tiefgang: 2,29 m
 Geschwindigkeit: 15,5 kn
 Antrieb: 2* 1250 PS, MaK- Diesel
 motoren
 Kapazität: 1000 Pass., 50 PKW

1970 wurde mit der OSTFRIESLAND (2) die zweite Autofähre der AG Ems abgeliefert. Bis 1981 erfolgte der Einsatz zwischen Emden Außenhafen und Borkum. Danach ging die Fähre 1982 an die Rederi G. Doeksen en Zonen, West-Terschelling über und wurde



Die SCHELLINGERLAND im Juli 1986 in Harlingen. Foto: Frank Heine

in SCHELLINGERLAND umbenannt. Zwischen Harlingen und Terschelling führte sie bis 1994 Dienst, ehe das Schiff erneut umbenannt wurde, diesmal in OOST VLIELAND. Von nun an befuhr sie die Strecke Harlingen-Vlieland.

WESTFALEN (3)

Eigner:	AG Ems
Bauwerft:	C. Cassens, Emden
Länge:	77,88 m
Breite:	12,02 m
Tiefgang:	2,29 m
Vermessung:	797 BRT
Geschwindigkeit:	15,5 kn
Antrieb:	2 * 1250 PS, MaK- Dieselmotoren
Kapazität:	1000 Pass., 75 PKW

Nach dem Stapellauf am 21.04.1972 und der Probefahrt am folgenden 17. Juni erfolgte am 19.06.1972 die Indienststellung durch die Aktiengesellschaft Ems. Bis heute verblieb die Fähre, die Anfang der 80er Jahre verlängert wurde (s. Teil 1), auf der Route Emden-Borkum und Eemshaven-Borkum. 1990 stieg AG Ems in den aufkommenden Fährverkehr ab Ostdeutschland ein und wollte mit der WESTFALEN zwischen Rostock und Gedser fahren. Da die Dänen jedoch keine Einlaufgenehmigung erteilten, blieb es bei Ausflugsfahrten ab Rostock. Wenig später charterte die RKS Reederei Kappeln-Sønderburg GmbH aus Steinberg das Schiff. Erst Ende 1993 kehrte die Fähre ganz nach Emden zurück. Im Zuge der Indienststellung der beiden Neubauten OSTFRIESLAND (3) und MÜNSTERLAND (2) kam es zu wesentlichen Modernisierungen im technischen Bereich, insbesondere in der elektrischen Installation.

RHEINLAND (3)

Eigner:	AG Ems
Bauwerft:	C. Cassens, Emden
Länge:	77,88 m
Breite:	12,02 m
Tiefgang:	2,29 m
Vermessung:	796 BRT
Tragfähigkeit:	280 tdw
Geschwindigkeit:	15,5 kn
Antrieb:	2 * 1250 PS, MaK- Dieselmotoren
Kapazität:	1000 Pass., 75 PKW

Als modifizierter Nachbau der WESTFALEN (3) lief die RHEINLAND (3) im Februar 1974 vom Stapel und absolvierte am 30.05. des Jahres erfolgreich die Probefahrt. Sie ging in den regulären Borkumverkehr über. Auch sie wurde Anfang der 80er Jahre verlängert (s. Teil 1). 1993 kam es zum Verkauf an B. V. Terschellinger Stoomboot Maatschappij, Terschelling. Das nun MIDSLAND heißende Schiff kam nun zwischen Harlingen und Terschelling zum Einsatz.



Die OOST-VLIELAND im Juli 1995. Foto: Frank Heine



Die WESTFALEN im dänischen Sønderborg unter RKS-Charter im März 1992. Foto: Frank Heine



Die RHEINLAND auslaufend Emden am 15.09.1984. Foto: Steffen Weirauch



Die MIDSLAND verläßt im Juli 1995 Harlingen. Foto: Frank Heine



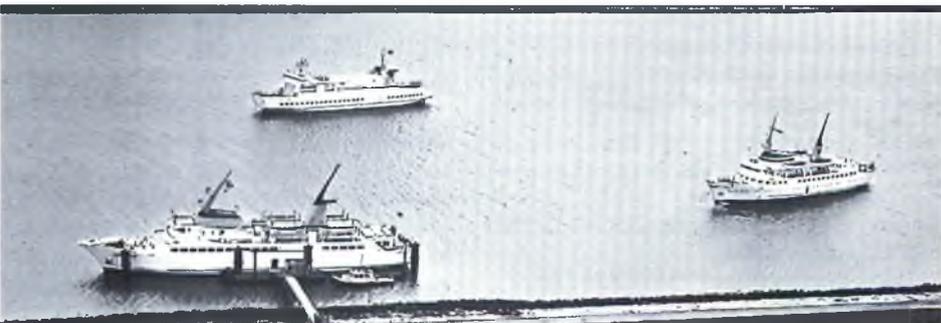
Die NORDLICHT im Jahr 1974 aufgelegt in Travemünde. Foto: Jürgen Saupe



Die RAROMATAI-FERRY 1986 in der tahitianischen Hauptstadt Papeete.
Foto: Steffen Weirauch



Nur kurze Zeit fuhr die EMSLAND nach Dänemark. Foto: Sammlung Andreas Wörteler



Großes Treffen in Eemshaven, die NORDLICHT, die OSTFRIESLAND und das Passagierschiff POSEIDON.

NORDLICHT (1)

Eigner:	AG Ems
Bauwerft:	J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde
Länge:	65,12 m
Breite:	12,02 m
Tiefgang:	5,93 m
Vermessung:	999 BRT
Geschwindigkeit:	16,3 kn
Antrieb:	2 * 1500 PS, B & W- Alpha- Dieselmotoren
Kapazität:	650 Pass., 45 PKW

Am 9. März 1973 lief das Schiff bei Sietas in Neuenfelde vom Stapel und kam für den Neustädter Reeder Deilmann zwischen dem 14. Mai und Oktober 1973 auf der Route Neustadt- Rønne zum Einsatz. Vom Oktober 1973 bis Mai 1974 setzte die Reederei das Fährschiff als Einkaufsfahrer zwischen Neustadt und Rødby ein, danach bis Oktober 1974 war das Schiff erneut zwischen Neustadt und Rødby tätig, ab Mai 1975 bis Oktober auf der Bornholmlinie. Ein letztes Mal war die NORDLICHT im Winter nach Rødby unterwegs, ehe es im Mai 1976 in Neustadt aufgelegt wurde. Am 22. Juni 1976 kaufte die AG Ems die NORDLICHT und brachte sie zwischen Emden und Borkum in Fahrt. Allerdings war die Ladekapazität der Fähre nicht optimal, denn die LKW- Höhe im Autodeck war zu niedrig, weshalb vornehmlich Butterfahrten durchgeführt wurden. Als sich 1985 jedoch diese Art der Fahrgastschiffahrt per Gesetz dem Ende zuneigte, verkaufte man die NORDLICHT an die französische Reederei Compagnie Maritim des Iles Sous- Vent S. A. R. L., Papeete (Tahiti). Noch in Emden wurde das Schiff durch die Cassens- Werft für mehr als eine Million Mark umgebaut und erhielt 36 Kabinen mit 80 Betten und 500 Schlafsessel. Achtern setzte man einen Aufbau mit 16 Kabinen auf das Schiff. Die in RAROMATAI- FERRY umbenannte Fähre kam nun in der Inselwelt von Französisch- Polynesien auf den Linien zwischen Papeete, Huashine, Raiatea, Tahaa und Bora- Bora zum Einsatz und verblieb dort bis heute.

EMSLAND (2)

Eigner:	AG Ems & Co. Schiffs- KG
Korrespondentreeder:	seit 1984 AG Ems
Bauwerft:	Usuki Shipyard of Usuki Iron Works Ltd., Japan
Länge:	73,84 m
Breite:	13,62 m
Tiefgang:	3,50 m
Geschwindigkeit:	16,14 kn
Antrieb:	2 * 2000 PS, Niigata- Dieselmotoren
Kapazität:	800 Pass., 75 PKW

Am 30. April 1977 lief die EMSLAND in Japan vom Stapel. Ziel der AG Ems war ein Schiff speziell für den neuen Dienst

Eemshaven- Esbjerg, der nach der Ablieferung des Schiffes am 3. August 1977 aufgenommen wurde. Heimathafen war Singapur. Aufgrund von Liberalisierungen von Zollvorschriften wurde schon bald die Basis für die Linie entzogen. Während 1978 die ebenfalls mit AG Ems verknüpfte Firma Olt, Habich & Goth GmbH, Singapur die Registrierung der Fähre übernahm, vercharterte man diese an die Reederei Deilmann für den Einsatz zwischen Neustadt und Rønne. Recht schnell jedoch kam die EMSLAND zurück in die Nordsee, um zwischen dem 8. August und Dezember 1978 in einer Charterparty für die Harle Reederei Warrings aus Carolinensiel zwischen Eemshaven und Emden eingesetzt zu werden. Da offenbar für AG Ems ein Einsatz des Schiffes auf der Borkumroute nicht mehr in Frage kam, erfolgte eine weitere Vercharterung im Mai 1979, diesmal ins Mittelmeer für die Islena de Navegacion S. A. (ISNASA), Algeciras. Im spanischen Cadix an der Atlantikküste kam die EMSLAND am 8. Juni 1979 an und fuhr unter diesem Namen vom Juni bis November des Jahres zwischen Algeciras und Ceuta. Ein Wiedersehen in Emden folgte bereits am 27.11.1979, wo das Schiff nach Ende der Charter aufgelegt wurde.

Habich & Goth gab die Registratur 1981 ab an RRF Ro- Ro Ferry GmbH & Co. KG, Emden, wobei nach wie vor AG Ems die Bereederung übernahm. Im April 1984 kreuzte die EMSLAND mit ostfriesischer Besatzung für Emeraude Line zwischen St. Malo, Jersey und Guernsey. Nach diesem Einsatz verbrachte die nun "offiziell" zur AG Ems gehörende Fähre auf die Borkumroute, wo sie allerdings nicht allzu lange blieb, denn am 10. Juni 1985 charterte Rederi AB Ölandssund, Kalmar die EMSLAND für die Strecke Borgholm- Rønne sowie einmal wöchentlich Rønne- Travemünde.

Für AG Ems war nun endgültig klar, daß es keine Einsatzmöglichkeit für die EMSLAND gab. Auch Vercharterungen waren schwierig, denn die Seegangseigenschaften des Schiffes waren so schlecht, daß selbst der Besatzung Angst und Bange wurde, wenn die Fähre durch verhältnismäßig harmlose Wetterbedingungen in konstante Schräglagen geriet. Mit einer Schlagseite von bis zu 30 Grad (!) bahnte sich die EMSLAND ihren Weg. Das Schiff richtete sich weder auf, noch kenterte es. Für die EMSLAND waren diese für Schiffe kuriosen Stabilitätseigenschaften völlig normal, für die auf ihr fahrenden Menschen jedoch brach mehr als einmal die große Angst aus.

Im Januar 1986 fand sich mit der Scandi Line dennoch eine "mutige" Reederei, die das Fährschiff als BOHUS zwischen Sandefjord und Strömstad einsetzte. Doch offenbar war auch Scandi Line nicht allzu lange von der alten EMSLAND überzeugt und vercharterte sie ab dem 25. April 1989 an Saltens Dampskibsselskap A/S, Bodø für einen Dienst zwischen Ystad und Rønne, der aber nicht realisiert wurde. Stattdessen kam es am 2. Mai 1989 zur Umbenennung in ST JULIEN



Als BOHUS wurde das Schiff zwischen Strömstad und Sandefjord eingesetzt. Foto: Bernd Crause



Die ELBA NOVA am 2. September 1994 in Portoferraio auf Elba. Foto: Martin Duda

und zugleich zu einer Charter durch Weymouth Maritime Service (U. K.) Ltd., Weymouth, die das Schiff zwischen Weymouth, Alderney, Jersey und Guernsey einsetzte. Nach dem 17. Oktober legte Scandi Line die Fähre in Drammen auf und verkaufte sie im gleichen Monat an Bomholm Express A/B, Simrishamn. Diese nun gab dem Schiff den Namen ÖSTERSJÖN, Heimathafen Dalarö. Wiederum stand Bornholm (Allinge) auf dem Fahrplan, diesmal ab dem 1. Mai 1990 von Simrishamn aus. Ehe allzu viel Zeit verging kaufte Elba Ferries, eine Tochter der Sardinia Ferries, Genua die für die Überführung in JON umgetaufte Fähre und ließ sie am 14.04.1992 in La Spezia in ELBA NOVA umtaufen. Zwischen Piombino und Portoferraio tauchte das Schiff auf, ehe zwischen dem 15. Oktober 1994 und dem 10. März 1995 eine Charter der Emeraude Lines folgte. Wiederum fuhr man ab St. Malo die Kanalinseln an. Schließlich wurde die ELBA NOVA 1995 in La Spezia aufgelegt.

OSTFRIESLAND (3)

Eigner:	AG Ems & Co. Schifffahrts-KG
Korrespondentreeeder:	AG Ems
Bauwerft:	Martin Jansen, Leer
Länge:	78,70 m
Breite:	12,60 m

Tiefgang:	2,50 m
Geschwindigkeit:	15,5 kn
Antrieb:	2 * 1300 PS, MaK- Dieselmotoren
Kapazität:	1200 Pass., 75 PKW

Die zweitjüngste Autofähre der AG Ems ist heute die am 30. März 1985 abgelieferte dritte OSTFRIESLAND, die seit April 1985 täglich zwischen Borkum und dem Festland, vornehmlich Emden aber auch Eemshaven verkehrt.

MÜNSTERLAND (2)

Eigner:	AG Ems
Bauwerft:	Martin Jansen, Leer
Länge:	78,80 m
Breite:	12,60 m
Tiefgang:	2,50 m
Geschwindigkeit:	15,5 kn
Antrieb:	2 * 1300 PS, Wärtsilä- Dieselmotoren
Kapazität:	1200 Pass., 75 PKW

Nachdem die MÜNSTERLAND im Mai 1986 vom Stapel lief und wenig später abgeliefert wurde ist sie im täglichen Dienst nach Borkum auf den Linien ab Emden und Eemshaven.



Die MÜNSTERLAND am 30. Juli 1986 auf der Ems mit Kurs Emden. Foto: Gerhard Fiebiger

P&O Stena Line

von Frank Lose und Christian Eckardt

Den beiden Reedereien P&O European Ferries und Stena Line wurde am 19. November 1997 von der britischen Regierung die Erlaubnis erteilt, ein Joint-Venture Unternehmen zu gründen. Die neue Reederei wird den Namen P&O Stena Line Ltd. haben, der Sitz ist in Dover. Beide Gesellschaften haben über ein Jahr auf die Entscheidung der Regierung bzw. der britischen Kartellbehörde gewartet.



Am 5. Februar 1998 lieferte die Bremerhavener Lloyd-Werft die STENA EMPEREUR nach einer regulären Werftüberholung ab. Das Schiff erhielt den neuen P&O Stena Line Anstrich, der allerdings noch nicht komplett ist, bis zur endgültigen Vertragsunterzeichnung der beiden Parteien wurde die P&O-Flagge auf dem Schornstein abgedeckt, ebenso die Seitenaufschrift "P&O" und "Line" vor, bzw. nach "Stena".
Foto: Christian Eckardt

Von der neuen Gesellschaft sollen die Strecken Calais-Dover, Dieppe-Newhaven und Zeebrügge-Dover betrieben werden. P&O hält an der neuen Gesellschaft 60%, Stena die verbleibenden 40%. Beide Firmen sind aber gleichberechtigt. Man hofft pro Jahr 75 Mio. Pfund sparen zu können, etwa 1.000 Mitarbeiter sollen entlassen werden. Laut den Reedereisprechern ist dieses erforderlich um

trotz des Konkurrenten Eurotunnel und des Wegfalls des Duty-Free Verkaufs im Juli 1999 rentabel fahren zu können. P&O Stena will die Beförderungskapazität um rund 25% zurückschrauben und die Preise um bis 30% anheben.

Die Schiffe erhalten einen einheitlichen Anstrich und tragen im Schornstein die P&O-Flagge und das Stena "S", der Rumpf bei al-



So sieht die neue Schornsteinmarke von P&O Stena Line aus.

Foto: Christian Eckardt

len Fähren wird, bzw. bleibt blau, darüber wird ein rotes Band gelegt und der Rumpf erhält die Aufschrift "P&O Stena Line". Allein der Einsatz der Schiffe war bei Redaktionsschluss noch nicht ganz klar, die PRIDE OF DOVER, PRIDE OF CALAIS, PRIDE OF BURGUNDY, PRIDE OF KENT, STENA EMPEREUR und STENA FANTASIA bleiben auf der Dover-Calais Strecke, die Zeebrügge-Dover Strecke wird von den 1991 bis 1992 in Bremerhaven gebauten Frachtfähren EUROPEAN SEAWAY, EUROPEAN HIGHWAY und EUROPEAN PATHWAY bedient und zwischen Newhaven und Dieppe werden die STENA LYNX III und die PRIDE OF KENT eingesetzt werden. Ob sechs Schiffe für die Calais Strecke ausreichen wird zur Zeit bezweifelt, das siebte dürfte dann wohl die STENA INVICTA sein. Die bisher zwischen Newhaven und Dieppe eingesetzte STENA ANTRIM und das Calais-Schiff STENA CAMBRIA stehen wohl zur Disposition.

Auf der Route Stavanger- Skudeneshavn

Ein Quartett von Autofähren, die heute andere Aufgaben erfüllen

von Jürgen Stein

Im Juli 1970 wurde von der norwegischen Reederei Det Stavangerske Dampskibsselskab A/S, Stavanger erstmals eine ganzjährige Fährverbindung zwischen Stavanger und der, auf der Südspitze der Insel Karmøy gelegenen Hafenstadt Skudeneshavn angeboten, die mit der Indienststellung der SKUDENES im Jahr 1970 eröffnet und in den folgenden Jahren durch weitere Neubauten verstärkt wurde. So entstand ein ungleiches Quartett von Fährschiffen, über dessen Verbleib hier etwas näher eingegangen werden soll.

Im Sommer 1970 konnte diese Verbindung über den Boknafjord, zwischen den beiden Städten Stavanger und Skudeneshavn, eröffnet werden. Es war und ist noch heute ein rauhes Fahrtgebiet, welches durch die stetigen Westwinde immer wieder behindert wird. Jede Schlechtwetterfront erreicht die Region um Stavanger mit voller Intensität und behindert des öfteren die Verbindung zwischen Stavanger und Skudeneshavn, die bis dahin mit kleineren Fahrgastschiffen bedient wurde. Der eigentliche Fährverkehr von Stavanger zur Insel Karmøy und weiter auf dem Landweg nach Haugesund und Bergen verlief bis dahin über den geschützten Hafen von Kopervik.

Aber schon bald bot sich der Hafen von Skudeneshavn als wesentlich effektiver an. Im Sommer 1969 entstand hier ein Fähranleger, der eigens für die VIKINGFJORD (3777BRT, 102,67ML, 550Pass, 182PKW) gebaut wurde, die am 8. November 1969 für die Partenreederei Nordland-Fähre, Cuxhaven den Liniendienst zwischen Cuxhaven, Stavanger (Bjergsted) und Skudeneshavn eröffnete. Ein Fähranleger, der allerdings in erster Linie ungenutzt blieb. Die VIKINGFJORD, zweimal wöchentlich kommend aus Cuxhaven, in den Wintermonaten zwischenzeitlich für Kurzkreuzfahrten in die norwegischen Fjorde eingesetzt, lief nur selten den neuen Fährhafen in Skudeneshavn an. So blieben die Schranken am Fähranleger meist geschlossen, zumal sich der Liniendienst zwischen Cuxhaven und West-



Das erste Schiff auf der Route, die SKUDENES im Hafen von Skudeneshavn.

Foto: Jürgen Stein

norwegen schon frühzeitig als unrentabel erwies. Am 28. Juni 1970 mußte diese Verbindung mangels Nachfrage eingestellt werden und die VIKINGFJORD wechselte auf die Route Kristiansand- Amsterdam in Charter der Fred Olsen Lines A/S, Oslo. Der Fähranleger von Skudeneshavn blieb nun für einige Wochen ungenutzt und gewann erst im Juli gleichen Jahres wieder an Bedeutung.

Am 25. April 1970 lief der erste Fährschiffbau unter dem Namen SKUDENES bei der Smedvik Mek. Verksted A/S in Tjørvåg vom Stapel. Vermessen mit 709 BRT, einer Länge von 58,86 Metern, war die SKUDENES für die Beförderung von 399 Passagieren und

47 PKW zugelassen. Ausgestattet mit einer leistungsstarken Maschine (2 x 8 Cyl. Normo-Diesel, 2080 PS) eröffnete die SKUDENES am 21. 7. 1970 den Liniendienst über den Boknafjord, auf dem sie pro Tag 5 Runden zurücklegte.

Nachdem sich diese Verbindung in den folgenden Jahren bewährt hatte, gab Det Stavangerske D/S einen weiteren Neubau in Auftrag, der bei der Trondhjems Mek. Verksted in Trondheim entstand. Hier wurde am 10. März 1973 unter der Baunummer 696 die ULSNES (951BRT, 68,00ML, 399 Passagiere, 56 PKW) zu Wasser gelassen. Ein etwas veränderter Nachbau der robusten SKUDENES, der am 1. Juni 1973 als zweites Schiff auf dieser Route eingesetzt werden konnte. Mit der Indienststellung der ULSNES konnte die Verbindung nach Kopervik zum Jahresende 1973 eingestellt werden, womit die Route nach Skudeneshavn mehr und mehr an Bedeutung gewann. Durch das starke Verkehrsaufkommen entschloß sich die Reederei, langfristig ein drittes Schiff in Fahrt zu bringen, um den Fährverkehr problemlos in den Griff zu bekommen. So folgte 1975, ebenfalls bei der Trondhjems mek. Verksted gebaut, ein baugleiches Schwesterschiff der ULSNES, welches unter der Baunummer 721 als TUNGENES abgeliefert wurde. Mit dem Einsatz dieser dritten Fähre entwickelte sich die Stavanger- Skudeneshavn- Route als ein wichtiges Kettenglied zwischen Stavanger und Bergen.



Auch im Sommer kann es etwas stürmisch zugehen. Die ULSNES auf dem Boknafjord. Foto: Jürgen Stein

Die Daten der Schiffe

	SKUDENES	ULSNES	TUNGENES	VARDENES
Stapellauf	25.04.1970	10.03.1973		
Ablieferung	00.07.1970	25.05.1973	00.05.1975	21.06.1977
Signal	LNOL	LLIG	JXVI	LFLR
Registernummer	17462	18044	18524	19004
BRT	709	951	927	891
NRT	271	392	379	359
tdw		467	250	
Länge	58,86	68,00	68,00	68,03
Breite	10,65	11,52	11,52	11,52
Tiefgang		3,47	3,47	3,309
Passagiere	399	399	399	399
PKW	47	56	56	56
Maschine	NORMO DM	BERGEN DM	BERGEN DM	BERGEN DM
Knoten	15,00	15,00	15,00	14,00
PS	2080	2200	2550	2750
KW	1529	1617	1874	2021

Det Stavangerske D/S A/S konnte nach der Indienststellung der TUNGENES folgende Zahlen präsentieren. In diesem Jahr wurden auf allen lokalen Fährlinien der Reederei insgesamt 725.272 Autos und 2.605.103 Passagiere befördert. Allein auf der Verbindung zwischen Stavanger und Skudeneshavn konnten 255.846 PKW und 483.179 Fahrgäste transportiert werden. Ein lohnendes Geschäft, um ein viertes Schiff in Fahrt zu bringen. Bei der Mandal Slip & mek. Verksted in Mandal entstand nun die VARDENES, welche im April 1977 von Stapel lief und anschließend bei der Båtservice Verft A/S in Mandal fertiggestellt wurde. Am 21. Juni 1977 kam dieser Neubau für die Stavangerske in Fahrt und bildete nun mit ihren drei Vorgängern ein zuverlässiges Quartett auf dieser stürmischen Verbindung.

Der Fährhafen Stavanger verliert an Bedeutung

Am 5. Juli 1978 konnte ca. 10 Kilometer westlich von Stavanger der neue Fährhafen Mekjarvik in der Region Randaberg in Be-

trieb genommen werden. Ein neuer Fährhafen, der den Hafen von Stavanger vom Durchgangsverkehr zu den vorgelagerten Inseln entscheidend entlasten sollte. Die vier Fährschiffe von Det Stavangerske konnten nun die Überfahrtszeit nach Skudeneshavn um 20 Minuten verkürzen. Die Anzahl der täglichen Rundreisen erhöhte sich um 25 Prozent. Für die Reederei entwickelte sich diese Verbindung zur Goldgrube. Wurden 1967 noch 35.000 Autos und 181.000 Passagiere auf der alten Stavanger-Kopervik-Route befördert, waren es jetzt, elf Jahre später, auf der neuen Verbindung zwischen Mekjarvik (Randaberg) und Skudeneshavn 320.000 PKW und 566.000 Fahrgäste.

	SKUDENES	ULSNES	TUNGENES	VARDENES
BRT	1574	2076	2075	2018
NRT	674	949	968	958
tdw			840	
Länge	70,85	80,02	80,02	80,02
PKW	57	67	67	76

Die erforderlichen Umbauarbeiten

Im Herbst 1893 mußte erneut über eine notwendige Vergrößerung der Tonnage nachgedacht werden. Im Gespräch war zunächst der Bau einer fünften Fähre für die Skudeneshavnroute. Doch die Det Stavangerske D/S wählte eine andere Alternative. Nacheinander wurden alle vier Schiffe bei der norwegischen Horten Verft A/S in Horten verlängert. Als erstes Schiff erreichte am 31.10.1983 die SKUDENES die Umbauwerft, wo eine 12 Meter lange Mittelsektion eingepaßt wurde. Im Frühjahr 1984 folgte die TUNGENES, die zum 11. Mai 1984 wieder auf ihrem Liniendienst zurückkehrte. Anschließend folgten auch die beiden anderen Fähren ULSNES und VARDENES, die ebenfalls mit den baugleichen und vorgefertigten 12 Meter-Sektionen versehen wurden. Auf Grund der Serienproduktion auf der Umbauwerft konnten die Umbaukosten (pro Schiff 4 Mill. Kronen) in erträglichen Grenzen gehalten werden.

Die Konkurrenz übernimmt die Oberhand

Schon bald erwiesen sich die Umbauarbeiten an den vier Autofähren als Fehlinvestitionen. Die Rutelaget Askøy- Bergen A/S, Bergen startete im Sommer 1984 eine Direktverbindung von Mekjarvik (Randaberg) nach Krokeide (20 Km südlich von Bergen). Eine Fährverbindung, geführt unter dem

N a m e n
Rogaland
Kystferger
A-B, Ran-
daberg,
die Det
Stavangerske
D/S mit-
ten ins
Herz traf.
Die Beför-
derungs-
zahlen auf

der vielversprechenden Skudeneshavnverbindung gingen rapide zurück. Im Gegensatz zum Vorjahr sank der Transport von Kraftfahrzeugen um 3 Prozent, die Beförderung von Passagieren sogar um 6,6 Prozent. Speziell der LKW- Verkehr von Stavanger nach Bergen verlagerte sich nun auf die bequeme Direktverbindung der Rutelaget Askøy- Bergen A/S, Bergen.

Zum Einsatz kamen hier zum 22. Juni 1984 die KYSTVEIEN (2325 BRT, 124,67 m Länge, 399 Pass, 150 PKW, 13 LKW), Baujahr 1971 als STUBBENKAMMER, sowie die 1984 gebaute BERGEN (610 BRT, 89,87m Länge, 850 Pass, 140PKW) Auch der Ankauf der wesentlich größeren englischen MANX VIKING (1976 von Stapel als MONTE CRUCETA), die für kurze Zeit, ab 11.7.1987 als MANX und wenig später, ab 22.7.1987 als SKUDENES ihren Vorgänger gleichen Namens ablöste, konnte die rückläufigen Einnahmen der Reederei nicht korrigieren.



Die VARDENES fällt optisch ein wenig aus dem Rahmen, auf die Schornsteinatruppe wurde verzichtet. Das Foto zeigt sie nach Umbau und Verlängerung.

Foto: Sammlung Jürgen Stein

Nachdem sich die Rutelaget Askøy- Bergen A/S auf der Direktverbindung nach Bergen eine günstige Ausgangsposition gesichert hatte, wollte man nun auch die Verbindung zwischen Mekjarvik (Randaberg) und Skudeneshavn in eigenen Händen wissen. Nach mehreren Verhandlungen, die am 17.12.1987 begannen, erhielt Askøy- Bergen A/S, Bergen (Rogaland Kystferger A-B, Randaberg) am 20.5.1988 den Zuschlag für diese Verbindung, die sie zum 1. Juli 1988 mit eigenen Schiffen übernehmen konnte. Zum Einsatz kamen nun die umgebauten Trailerfähren STAMVEIEN (ex GREY MASTER) und FJORDVEIEN (ex STENA CARRIER). Det Stavangerske A/S zog sich aus diesem Liniendienst zurück und mußten für ihre vier Autofähren neue Einsatzmöglichkeiten finden.



Die SKUDENES verließ als erstes Schiff die Skudeneshavnroute und zeigte sich bald im Mittelmeer als ISLAS PITUSAS. Foto: Sammlung Jürgen Stein

Die SKUDENES wird vom Liniendienst abgezogen

Als erstes Schiff verließ die SKUDENES den Liniendienst zwischen Stavanger und Skudeneshavn. Grund dafür war, daß Det Stavangerske A/S die Verbindung durch die scheinbar übermächtige Konkurrenz mit neuer Tonnage entgegentreten wollte. Durch den Ankauf der MANX VIKING aus England, die am 25.7.1987 den Namen SKUDENES erhielt, wechselte die alte SKUDENES schon vorzeitig als Reservefähre auf andere Routen der Reederei und wurde dafür in RYFYLKE umbenannt. Doch für diese Fährverbindungen, die in erster Linie mit Doppelendfähren bedient wurden, war das Schiff weniger geeignet. Die RYFYLKE wechselte nun als Charterfähre an die norwegische Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap, Hammerfest und übernahm dort, bis Ende 1989, für zwei Jahre den Liniendienst zum Nordkap, hier eingesetzt auf der Route zwischen Kåfjord und Honningsvåg. Zum 31.12.1989 gab Det Stavangerske D/S, Stavanger sämtliche Fährdienste auf. Alle Autofähren und Routen wurden auf die neugegründete Tochtergesellschaft Rogaland

Trafikksselskap A/S, Stavanger übertragen. So wechselte auch die RYFYLKE zum 1. Januar 1990 an die neue Aktiengesellschaft, kam aber nur noch als Reserveschiff zum Einsatz. Im Juli 1990 übernahm die spanische Reederei Pitusa de Transporte (Pitra) S.A., Ibiza die RYFYLKE. Umbenannt in ISLAS PITUSAS versah sie nun verschiedene Liniendienste zu den Balearen, meist zwischen Denia und Ibiza. Am 18. Februar 1993 mußte der Liniendienst kurzfristig unterbrochen werden. Die ISLAS PITUSAS, kommend aus Denia, lief an der Westküste von Ibiza auf Grund. Erst nach mehreren Tagen konnte das Schiff freigeschleppt und am 6. März nach Palma de Mallorca zur Reparatur verholt werden. Nachdem die Schäden am Rumpf des Schiffes schnell behoben wurden, konnte der Liniendienst wenig später wieder aufgenommen werden.



Zum 1. 3.1995 wechselte die ISLAS PITUSAS an die eigentliche Muttergesellschaft, die ihren Sitz im spanischen Gijon hatte. So änderte sich nicht nur der Heimathafen. Die Pitusa de Transporte (Pitra) S.A. in Gijon vercharterte wenige Tage später die alte

Norwegenfähre an die Naviera Antonio Armas Curbelo S.A., Las Palmas. Jetzt umbenannt in VOLCAN DE TINDAYA, versehen mit dem neuen Heimathafen Gijon, versah sie zunächst als Charterschiff den Liniendienst zwischen Fuerteventura und Lanzarote und löste dort die VOLCAN DE YAIZA (299 BRT, 50,84 m Länge, Baujahr 1967 als FIRLINGEN für Det Forenede D/S, København) ab, die im März 1995 an die Bayshore Overseas Inc., Panama als CAROLINA IV verkauft wurde. Im Sommer 1996 ging die VOLCAN DE TINDAYA in den Besitz der Armas S.A. über, verblieb aber bis heute auf ihrem Liniendienst.

Die TUNGENES geht und kehrt als SKUDENES zurück

Im November 1987 verließ die TUNGENES als zweites Schiff die Skudeneshavnroute. Neuer Eigner wurde nun die 1881 gegründete Reederei A/S Vesteraalens Dampskibsselskap im nordnorwegischen Stokmarknes. Diese Gesellschaft, die über Jahrzehnte mit ihren "Postschiffen" den Verbund der Hurtigruten mitgestaltete, versah nebenbei den lokalen Fährverkehr in der Region Vesteraalen. Hauptverbindung war hier die Route zwischen Skutvik auf der Halbinsel Hamarøy und Svolvær auf den Lofoten. Auf dieser Linie kam nun die TUNGENES, jetzt umbenannt in SKUTVIK in Fahrt und unterstützte dort die 1979 gebaute VÅGAN (656 BRT, 56,27 m Länge, 280 PASS, 45 PKW)

Zum 1. Juni 1988 fusionierten die beiden Reedereien A/S Vesteraalens D/S, Stokmarknes und die Ofotens Dampskibsselskap A/S, Narvik zu einer gemeinsamen Gesellschaft. Neue Reederei-bezeichnung war nun, auch für die SKUTVIK, Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskap A/S, Narvik.

Aber schon bald kehrte die SKUTVIK wieder nach Westnorwegen zurück. Zwischen August und Oktober 1989 und in der Zeit von November 1991 bis Mai 1992 lief sie



In farbenfrohem Kleid zeigt sich die VOLCAN DE TINDAYA für ihren Charterer und späteren Käufer, der Armas S.A., Las Palmas J.W.F. Smallegange



Nach Rückkehr aus dem hohen Norden. Die alte TUNGENES, jetzt als SKUDENES wieder im Einsatz für den Boknafjord. Foto: Jürgen Stein

wieder die beiden Häfen Mekjarvik (Randaberg) und Skudeneshavn an. Jetzt in Charter der A/S Rogalands Kystferger A-B, Randaberg (Mgr.: Rutelaget Askøy- Bergen A/S, Bergen). Vielleicht war die alte Stavangerske- Fähre auch für diese Verbindung bestimmt. Noch einmal nahm sie Kurs auf Svolvær um dort ein letztes Mal den Liniendienst nach Skutvik zu bewältigen und kehrte nach Ende der Saison 1992 für immer in ihre eigentliche Heimat zurück. Seit Januar 1993 fährt die alte TUNGENES für die Nachfolgesellschaft ihres Auftraggebers, der Rogalands Trafikkselskap A/S, Stavanger auf der Skudeneshavnroute, natürlich mit dem neuen Namen SKUDENES.

LKW- Fähre, die nicht gerade eine glückliche Alternative auf dieser Strecke sein sollte. So verblieb die ULSNES weiterhin auf ihrer gewohnten Verbindung, jetzt allerdings in Charter der Rogaland Kystferger A-B, Randaberg. Im Januar 1989 kündigte Det Stavangerske D/S den Chartervertrag mit der Rogaland Kystferger A-B, da die griechische Express Shipping Agency, Piräus großes Interesse an diesem Schiff zeigte. Am 6. Januar 1989 wurde die ULSNES in LYCOMIDES umbenannt und trat nun die Überführungsfahrt von Stavanger über Ceuta und weiter nach Piräus an, wo sie am 19. Januar 1989 einlief. Noch heute im Dienst, versieht die LYCOMIDES den innergriechischen



Die LYCOMIDES, mit den dort üblichen Decksüberdachungen, fährt jetzt in der griechischen Inselwelt. Foto: Frank Heine

Die neuen Aufgaben der ULSNES

Als drittes Schiff eines ungleichen Quartetts von Det Stavangerske D/S mußte nun auch die ULSNES die „Segel“ streichen und den Liniendienst für ihre Reederei zum 30.6.1988 einstellen. Ihr blieb allerdings noch eine Schonfrist bis zum Januar 1989. Die Rogaland Kystferger A-B, Randaberg (Mgr.: Rutelaget Askøy- Bergen A/S), die zum 1. Juli 1988 den Liniendienst zwischen Randaberg und Skudeneshavn übernahm, hatte selbst nur ein Schiff für diese Verbindung zur Verfügung. In Fahrt kam hier die STAMVEIEN (Baujahr 1972 als GREY MASTER), eine umgebaute



Die STETIND im Hafen von Svolvær, der Hauptstadt der Lofoten, die sie des öfteren als Reservefährschiff anließ. Foto: Bård M. Hustad

Fährdienst von Paralla Kymes auf der Halbinsel Euboia zur Insel Skyros, wo sie den kleinen Inselhafen Linaria anläuft. Eigner ist die Reederei Skyros Shipping Corp., Piräus, die unter dem Management des Käufers, der Express Shipping Agency, Piräus geführt wird.

DIE VARDENES nimmt Kurs auf Narvik

Im September 1988 verabschiedete sich auch die VARDENES vom Liniendienst. Ein neuer Käufer fand sich in der Nord-Ferjer A/S, Narvik, die das Schiff für 17,4 Mill. norwegische Kronen erwarb, in STETIND umbenannte und anschließend auf der Verbindung zwischen Lødingen und Bognes einsetzte. Zum 1. Januar 1990 charterte zunächst die neugegründete Ofotens og Vesteraalens D/S A/S in Narvik die STETIND ein und übernahm formell auch den Liniendienst.

Am 19. Juni endete die Selbstständigkeit der Nord- Ferjer A/S, Narvik als langjährige Fährschiffreederei. Die Gesellschaft schloß sich nun ebenfalls der Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskap A/S, Narvik an.

Die STETIND verblieb weiterhin, bis zum 3. März 1996, auf der Lødingen- Bognes- Route. Die folgenden Wochen verbrachte STETIND dann bei der Myklebust Mek. Verksted A/S in Gurskebotn, wo nach umfangreichen Modernisierungsarbeiten auch eine neue Hauptmaschine (B&W Alpha- Diesel) montiert wurde. Nach Beendigung der Werftliegezeit am 17. August 1996 kam die STETIND zunächst auf der Route Skutvik- Skrova- Svolvær zum Einsatz, wo sie die VÅGÅN ablöste, die nun ebenfalls ihre jährliche Werftliegezeit bis zum 19.12.1996 absolvierte. Anschließend sollte für den VÅGÅN- Ersatz eine kurze Aufliegezeit folgen, um dann erst wieder zum Februar 1997 auf der Verbindung zwischen Lødingen und Bognes eingesetzt zu werden. Aber schon am 8. Januar 1997 kehrte sie wieder auf die Skutvik- Svolvær- Route zurück. Die VÅGÅN, frisch renoviert, lief am gleichen Tag bei schwerer See vor der Insel Skrova auf Grund. So folgte eine mehrwöchige Werftliegezeit bei der Ibestad Mek. Verksted und die STETIND kam ein zweites Mal auf dieser Fährroute zum Einsatz. Nach Beendigung der Reparaturarbeiten an der VÅGÅN im Februar wechselte die STETIND planmässig auf die Verbindung Lødingen- Bognes.

Schifffahrt

Verbindungen

neu

Kai Ortel
Horst Dieter Foerster



FÄHRSCHIFFFAHRT DER WELT

KOEHLER

Kai Ortel/Horst-Dieter Foerster **Fährschifffahrt der Welt**

ca. 320 Seiten, 23 x 29 cm,
ca. 100 s/w- und 100 Farb-Abb.,
geb., mit Schutzumschlag,
DM ca. 78,00

ISBN 3-7822-0720-3

Vollständiger Überblick über die
Hochsee-Fährschifffahrt auf allen Erd-
teilen. Vorgestellt werden Fährreedereien,
-schiffe und -routen. Exquisites
Fotomaterial verdeutlicht Trends und
Entwicklungen.

KOEHLER/MITTLER

HAMBURG BERLIN BONN

Fax: 0521/92 06-444

Fax: 0521/92 06-444

Bestellen Sie in Ihrer Buchhandlung oder direkt bei: **Grossohaus Wehling GmbH · Postf. 10 31 01 · 33531 Bielefeld · Tel.: 0521/92 06-404**

Inland: Zzgl. Versandkosten. Ab DM 100,00 Bestellwert portofreie Lieferung. **Ausland:** Vorauskasse zzgl. Versandkosten und Bankgebühren.

Expl. Fährschifffahrt der Welt ISBN 3-7822-0720-3 DM ca. 78,00

Vorname/Name

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Datum/Unterschrift

BESTELL-COUPON

Das Ende der KNUDSHOVED

von Carsten Watsack

Fast wie am Fließband verschwinden alte Eisenbahnfähren der Ostsee in fernöstlichen Schrottwertfen. Mit der KNUDSHOVED nahm Ende 1997 erneut ein Veteran Abschied. Im Gegensatz zur einige Monate vorher außer Dienst gestellten ASA- THOR vollzog sich das Ende der KNUDSHOVED still und unspektakulär. Grund genug, um in FERRIES über KNUDSHOVED's wechselvolle Geschichte zu berichten.

Auf den ersten Blick kann man den Abgang der KNUDSHOVED gleichsetzen mit ihrem Schiffsleben. Ausschließlich bei einer einzigen Reederei, den Dänischen Staatsbahnen (DSB), diente die Fähre. Dabei gab es weder Namenswechsel noch Vercharterungen. Dennoch gehörte die KNUDSHOVED zu den großen Arbeitstieren der dänischen Fährschiffahrt.

Ende der fünfziger Jahre planten die DSB zwei neue Autofähren für Ihre Linie Halsskov- Knudshoved. So vergaben sie am 24. Juni 1959 den Bauauftrag an die Helsingør Skibsværft & Maskinbyggeri. Noch während der Bauphase änderte man die Bestimmung der Nummer 352: Nun fanden auf dem unteren Wagendeck zusätzlich Eisenbahnschienen Einbau.

Am 7. Oktober 1960 fand der Stapellauf der 109,16 Meter langen und 17,70 Meter breiten KNUDSHOVED statt. Kurz zuvor im September vergaben die DSB den Bauauftrag für das Schwesterschiff, der 1962 in Dienst gestellten SPROGØ.

M/F KNUDSHOVED erhielt als Antrieb zwei Dieselmotoren von Burmeister & Wain/ HV, Typ 750- VBF- 90 mit einer Wellenleistung von je 4350 PS über zwei Verstellpropeller.

Am 15.03.1961 lieferte die Werft die KNUDSHOVED ab. Den ersten Einsatz fand das Schiff zwischen Nyborg und seinem Heimathafen Korsør.

Mit der Eröffnung der Vogelfluglinie Puttgarden- Rødby und dem dort einsetzenden Verkehrsboom beschlossen die Staatsbahnen, die Fähre auf dem Fehmarnbelt einzusetzen. Dazu wurde das Achterschiff umgebaut. Sie war nun neben der THEODOR HEUSS die zweite Doppelstockfähre auf der Vogelfluglinie.

Bis 1968 wechselte die KNUDSHOVED zwischen Puttgarden- Rødby und Korsør, ehe von 1968 bis 1973 ausschließlich Einsätze auf dem Großen Belt gefahren wurden. Dort kam das Schiff nachts zusätzlich als reine Güterfähre in den Fahrplan.



Im Frühjahr 1997 fuhr die KNUDSHOVED das letzte Mal, hier einlaufend Rødby.

Foto: Carsten Watsack

Zwischen 1973 und 1982 setzten die DSB das Schiff immer wieder im Austausch mit der KONG FREDERIK IX auf der Vogelfluglinie ein. Dazwischen, am 16. September 1978, wurden die Bugtore in einem Sturm eingedrückt und erheblich beschädigt. Im April 1979 pendelte die KNUDSHOVED auch erstmals für kurze Zeit zwischen Gedser und Warnemünde.

1982 verschwand die Fähre vom Fehmarnbelt, weil die DSB ihre umgebauten IC- Fähren PRINS HENRIK und DRONNING MARGRETHE II in Dienst nahmen. So tauchte die KNUDSHOVED 1983 wieder zwischen Dänemark und der DDR auf. Zwei Jahre später folgte ein Umbau des vorderen Salons, 1986 eine komplette Renovierung der Innenausstattung.

Durch den zeitweisen Austausch der DSB-Fähren auf dem Fehmarnbelt wechselte KNUDSHOVED immer mal wieder auf die Vogelfluglinie. Ansonsten sollte der Große Belt das Einsatzgebiet sein.

1992 war Premiere auf einer neuen Linie. Im Frühjahr mußte die KNUDSHOVED für die ausgefallenen DSB- Schiffe ASK und URD

auf dem Kattegat zwischen Kalundborg und Århus fahren. Schließlich etablierten die DSB und ihr deutscher Partner DFO 1994 die Frachtlinie Rostock- Gedser, wo man ebenfalls auf die KNUDSHOVED zurückgriff und Umbauten am Bugbereich vornahm.

Zwischen Puttgarden und Rødby tauchte die alte Fähre im April 1997 ein letztes Mal für anderthalb Monate als Ersatz für die abgezogene LODBROG auf. Dann war Schluß. In Korsør wurde sie aufgelegt, anschließend verholte sie nach Nakskov, ehe sie am 25.12.97 als KNUD diesen dänischen Hafen mit Kurs Alang verließ. Verkauft wurde sie zum Abbruch an Canberra Ltd. in Kingstown/ St. Vincent. 38 Jahre KNUDS-HOVED endeten somit ohne große Beachtung. 38 Jahre KNUDSHOVED endeten jedoch auch mit einem verbrauchten, durch improvisierte Umbauten völlig verbauten Fährschiff, dessen Zustand keine große Hoffnung mehr auf längeren Einsatz machte. Und dennoch war die KNUDSHOVED eine der verdientesten Fähren der Dänischen Staatsbahnen.

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

Dann können Ihnen unsere Jahresinhaltsverzeichnisse 1995, 1996 und 1997 eine große Hilfe sein. Auf acht Seiten (DIN A 4 Format), aufgelockert mit Seitenrissen zu einem bestimmten Thema, erfahren Sie ohne große Mühe, wo sich die jeweiligen Artikel in den vier Ausgaben des Jahres befinden und welche Reedereien beschrieben wurden. Im Hauptteil sind sämtliche Schiffe aufgelistet, die irgendwo Erwähnung fanden (mehr als 1200 Einträge pro Jahrgang) und das auch mit den angesprochenen ex- Namen. Ebenfalls sofort erkennen Sie, ob ein kompletter Lebenslauf oder ein Foto vorhanden ist.

Mitglieder des "Deutschen Fährschiffahrtsvereins e. V." sowie Einzelabonnenten von FERRIES erhalten die Jahresindexe jeweils am Ende eines Jahres als Gratisbeilage.

Gegen Einsendung von 6,- DM in Briefmarken pro Index senden wir Ihnen gerne bisher erschienene Exemplare zu. Bestellungen bitte an Carsten Watsack, Albertstraße 20, D- 31241 Ilsede.

Fährverkehr zu den estnischen Inseln

REGULA & Co.

von Marko Stampehl

Viele haben die Inseln Saaremaa und Hiiumaa schon gesehen, von Bord der FINNJET oder den Finncarriers-Frachtern, auf dem Weg von oder nach Finnland. Es sind die beiden größten Inseln der westlichen Insehwelt von Estland. Sie sind in Kultur und Landschaft den schwedischen Schwestern Gotland und Öland ähnlich.

Auf einem Zweitagesausflug von Finnland aus habe ich mich den Fähren, die dort verkehren gewidmet, und möchte diese Bilder, zusammen mit ein paar Informationen über die Reederei und den Verkehr den FERRIES-Lesern präsentieren.



Kaum verändert hat sich das Aussehen der REGULA, die jetzt auf einer ähnlich kurzen Strecke wie auf dem Öresund zu Hause ist. Sie verkehrt zusammen mit der OFELIA zwischen Virtsu auf dem estnischen Festland und Kuivastu auf der Saaremaa vorgelagerten Insel Muhu. Für diesen Einsatz wurde sie mit einer neuen Heckklappe ausgerüstet, die mit Seilwinden betrieben wird. Die REGULA ersetzt mit ihrer hohen Autodeckskapazität zwei Fähren des KOGUVA-Typs.

Foto: Marko Stampehl

Zu Zeiten der Sowjets wurde der Verkehr zu den drei größeren bewohnten Inseln in der Ostsee von der staatlichen Reederei ESCO betrieben. Die Reederei Saarte Liinid wurde erst 1994 gegründet und erhielt von Eesti Merelaevandus (ESCO) 8 Fährschiffe sowie von der Betriebsgesellschaft des Hafens von Tallinn 6 Hafenanlagen übertragen. Basis für die Gründung der Reederei war die Restrukturierungsaktion der Großbetriebe, die in ihrer Struktur aus der Sowjet-Zeit erhalten geblieben waren. Man versprach sich eine Verbesserung der Verbindung zwischen dem Festland und den westlichen Inseln. Für die Anfangsjahre wurde Saarte Liinid dem Ministerium für Wissenschaft und Kommunikation unterstellt, eine Entscheidung, die sich aus Sicht des Direktors Ants Tammeleht als richtig erwiesen hat.

Saarte Liinid hatte Anfang letzten Jahres 8 Fährschiffe : KOGUVA, TEHUMARDI, HIIUMAA, VORMSI, AHELAIID, HARILAIID, KÖRGELAIID, und VOHILAIID. Außerdem hatte man von 1995 bis 1997 die VÄRDÖ (122 GT) von Ålands Landskapsstyrelse gechartert. Zu dieser Flotte kamen 1997 die beiden ehemaligen Öresund-Fähren REGULA und OFELIA hinzu. Der Verkehr selbst wird von der Tochtergesellschaft Saaremaa Laevakompanii auf insgesamt vier Linien betrieben.

1995 wurden insgesamt 338.000 Pkws und rund eine Million Passagiere befördert. 1996 wiederum gingen diese Zahlen etwas zurück, nach dem strengen Winter und verregneten Frühling blieben viele Touristen aus. Für die Zukunft hat sich Saarte Liinid vorgenommen, die unwirtschaftlichen alten Fähren nach und nach durch modernere zu ersetzen. Die Fähren TEHUMARDI und VOHILAIID wurden 1997 nach dem Einsatz der REGULA zum Verkauf aufgelegt. Ähnlich soll mit weiteren Fähren verfahren werden, wenn zusätzliche Fähren angekauft werden.

Die Flotte

	REGULA	OFELIA	HIIUMAA ex TAARS -85	KOGUVA	HARILAIID	AHELAIID	KÖRGELAIID	VORMSI
Länge m	71,30	74,38	53,88	55,47	49,92	49,92	49,92	32,40
Breite m	16,74	16,84	10,70	12,86	12,82	12,82	12,82	9,51
Tiefgang m	4,01	3,81	2,43	4,68	3,10	3,10	3,10	2,73
GT	2.474	2.237	460	975	820	1.028	1.028	194
dwt	880	610	655	382	254	254	254	76
Bauwerft	Meyer, Papenburg	Kröger, Rendsburg	Høivolds, Kristiansand	Shiprepair, Riga	Shiprepair, Riga	Shiprepair, Riga	Shiprepair Riga	Volgog. Shipyard, Volgograd
Baujahr	1971	1968	1966	1979	1985	1986	1987	1975
Maschinen	Diesel	Diesel	Diesel		3 Diesel mit Generatoren gekoppelt			Diesel
kW	3.236	2.354	882	1.986	1.986	1.986	1.986	162
Linie	Saaremaa	Saaremaa	Hiiumaa	Saaremaa	Saaremaa	Hiiumaa	Hiiumaa	Vormsi

Stand : September 1997



Auf diesem Foto der KÖRGELAID ist der in die Bordwand eingelassene, ausklappbare Landgang gut zu erkennen. Über ihn können Fußpassagiere das Schiff betreten und verlassen. Da es keine Gangways in den Häfen gibt, betreten und verlassen die meisten (wenigen) Fußpassagiere die Fähren jedoch überwiegend über die Bug- oder Heckklappe. Foto: Marko Stampehl

Auch die HARILAID ist eine eisbrechende Fähre, und kann das ganze Jahr über zu den Inseln eingesetzt werden, worauf die sowjetischen Militärs, die jahrzehntelang die Inseln unter Beschlag hatten, großen Wert legten. Hier sind die Spuren des Winters am Rumpf gut zu erkennen. Foto: Marko Stampehl



Die älteste Fähre im Einsatz ist zugleich ein alter Bekannter aus Dänemark. Die ehemalige TAARS fährt seit 1985 als HIIUMAA (zwischendurch in HIIUMAA-2 umbenannt) von Rohuküla nach Heltermaa auf der Insel Hiiumaa. Das Foto zeigt sie am 11. August 1997 einlaufend Rohuküla. Foto: Marko Stampehl

Interesse an alten FERRIES- Ausgaben und am regelmäßigen FERRIES- Bezug?

Auf über 140 Seiten mit mehr als 260 Fotos und Zeichnungen pro Jahrgang wird über die Fährschiffsszene weltweit berichtet. 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 finden in den jeweils vier Ausgaben eines Jahres Erwähnung.

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

Noch vorhanden sind folgende Einzelhefte: 2/95, 4/95, 1/96, 2/96, 3/96, 4/96, 1/97, 3/97 und 4/97. Die Hefte der Jahrgänge 1992 bis 1994 sind leider nicht mehr erhältlich und können wie die ausverkauften Hefte der Folgejahre auch in kopierter Form nicht mehr geliefert werden.

Einzelhefte sind gegen 10,- DM plus 3,- DM Versandkosten bei FERRIES- Vertrieb, Carsten Watsack, Albertstraße 20, D- 31241 Ilsede erhältlich. DFV- Beitritts- und Abonnementswünsche bitte ebenfalls an diese Adresse.

PETER WESSEL - EIN NACHTRAG

von Jürgen Stein

In FERRIES 4/1997 erschien ein Bericht über die erste RoRo-Fähre zwischen Dänemark und Norwegen. Gemeint ist hier die 1937 gebaute PETER WESSEL. Es sollte eigentlich ein "lückenloser" Bericht entstehen, doch leider ist es nicht gelungen, einen kompletten Lebenslauf dieses Schiffes (speziell in den Kriegsjahren) darzustellen. So bleibt auch ein "angeblich" vollständiger Bericht nicht ohne Kritik. Fehler und fehlende Kenntnisse müssen im Sinne des Lesers korrigiert oder ergänzt werden.

So erhielt ich von Herrn Theodor Dorgeist einen umfangreichen Lebenslauf der PETER WESSEL aus den Kriegsjahren, der hier Berücksichtigung finden soll.

PETER WESSEL

14.04.1940	In Larvik zur deutschen Prise erklärt, später auf Prisenliste B gesetzt
17.04.1940	In Sandefjord gemeldet
05.05.1940	Vor Flatøy Grundberührung
23.05.1940	Erfasst durch die KDM Oslo als Transporter für den Admiral Norwegen
06.06.1940	Beginn Pendeldienst Frederikshavn- Oslo
19.12.1941	Ankunft in København und von KDM Stettin, Zweigstelle Kopenhagen übernommen
00.04.1942	Beginn der Bereederung durch R. C. Gribel, Stettin für die KDM Kopenhagen als Sicherungsschiff
01.06.1942	Vollständig von R. C. Gribel in Bereederung genommen und unter Reichsdienstflagge (DVHK) gestellt
00.09.1942	Einsatz im Pendeldienst zwischen Danzig und Turku
14.01.1943- 29.03.1943	Einsatz als Sicherungsschiff zwischen Oslo und Aarhus
29.03.1943- 02.06.1943	Keine Angaben
02.06.1943- 28.06.1943	Einsatz als Sicherungsschiff zwischen Oslo und Aarhus
00.04.1944	Untersuchungen ergeben, daß die PETER WESSEL für den Einsatz als Minenschiff geeignet ist
04.05.1944	Die Besatzung des Minenschiffes ROLAND verläßt in Kopenhagen das Schiff und steht dem 2. A. d. O. für die Aufstellung der Besatzung der PETER WESSEL zur Verfügung
00.06.1944	Ende der Fahrten im Skagerak
00.09.1944	Für den Kurland- Verkehr gemeldet
16.10.1944	Mit dem Umbau zum Minenschiff konnte noch nicht begonnen werden, da das Schiff für dringende Transporte von der Seekriegsleitung (SKL QU VD) benötigt wurde
12.12.1944	Vom Führer der Minenschiffe übernommen. Ende der Bereederung durch R. C. Gribel
13.12.1944	Deutsche Kriegsflagge gesetzt und Beginn der Umbauarbeiten zum Minenschiff
01.02.1945	Als Minenschiff HANSESTADT DANZIG in Dienst gestellt
18.04.1945	Antrag auf Ausserdienststellung durch die Flotte
20.04.1945	In Sonderburg außer Dienst gestellt. Besatzung für den Landkampf vorgesehen
09.05.1945	Ohne Besatzung in Sonderburg
20.05.1945	An norwegische Regierung zurückgegeben

Auch ein Brief von Herrn Theodor Siersdorfer soll nicht unberücksichtigt bleiben.

Hier ein Ausschnitt.

"Daß die Jahre dieses Schiffes unter deutscher Regie und in der Bewirtschaftung von Rud. Christ. Gribel weitgehend im Dunkeln geblieben sind, ist eine bedauerliche Tatsache, doch angesichts der strengsten Geheimhaltung (die oftmals auch maßlos übertrieben wurde) verständlich. Ich erinnere mich noch gut an die Mitte der sechziger Jahre, als ich im Hause Gribel in Lübeck in den Reedereiakten arbeiten durfte und bei dieser Gelegenheit auch den Prokuristen Schlesener befragte. Dieser gab mir bereitwillig Auskunft über alle Kriegereignisse, die die Schiffe von R. C. Gribel betrafen, teilte mir aber mit, daß keinerlei Unterlagen mehr über die (sogenannten) bewirtschafteten Dampfer und Motorschiffe vorhanden seien. Man hatte das Gefühl, daß man über diese Fahrzeuge schwieg, um eventuelle spätere Regreßansprüche der vorherigen Eigner, die in den sechziger Jahren noch nicht alle endgültig geklärt worden waren, vermeiden wollte. So ist bis heute manche Passage im Dunkeln geblieben und mittlerweile sind über fünf Jahrzehnte ins Land gegangen und



Die PETER WESSEL im Zweiten Weltkrieg mit geöffneter Bugklappe.

Foto: Sammlung Albert Uwe Nussbaum von denen, die dabei waren, ist kaum noch jemand übrig geblieben. Ich möchte aber sicher annehmen, daß die PETER WESSEL als HANSESTADT DANZIG in Swinemünde gelegen hat. Ich habe dieses Schiff zwar niemals in der Ostsee getroffen, könnte mir aber vorstellen, daß die Stettiner Registerbehörden diesen Dampfer zumindest besichtigt haben, obwohl der Fahrerlaubnisschein in Hamburg gestempelt und der Schiffsmessbrief in Berlin ausgestellt wurde".

Einen Nachtrag erhielten wir auch von Herrn Albert Uwe Nußbaum, der uns ein Foto der PETER WESSEL in Tarnfarben der deutschen Wehrmacht zur Verfügung stellte. Wo und wann dieses Foto aufgenommen ist, bleibt vielleicht ungeklärt. Das Foto könnte wahrscheinlich im Hafen von Frederikshavn oder aber im südlichen Norwegen entstanden sein.



Die ehemalige DSB-Fähre STENA INVICTA, hier am 1. Mai 1997 einlaufend in den Hafen von Calais. Ihr „Kuhfänger“ am Bug, auf den der Anleger in Calais gelegt wird, wird für den Einsatz in der Ostsee sicherlich nicht mehr benötigt und demontiert werden. Foto: Frank Lose

Silja chartert STENA INVICTA als WASA JUBILEE für den Vaasa-Verkehr

Von Marko Stampehl

Bereits mit Interesse warteten Shiplover und die Branche auf die Bekanntgabe von Silja Line in Vaasa, welches Schiff dort dieses Jahr im Sommer den Verkehr auf der Rennstrecke Vaasa-Umeå verstärken wird. Nach dem Erfolg der SALLY STAR im vergangenen Sommer, wurde nun bekanntgegeben, daß man sich wieder für eine reine Tagesfähre entschieden hatte - STENA INVICTA.

Dieses mit 19.763 GT vermessene Fährschiff war am 14. Mai 1985 als PEDER PAARS für die Danske Statsbaner bei der Nakskov Skibsværft A/S, Nakskov als Baunummer 233 vom Stapel gelaufen. Nach der Ablieferung am 18. Oktober 1985 wurde das Schiff dann ab 19. November des Jahres zwischen Kalundborg und Aarhus eingesetzt. Schnell erwies sich der Neubau, der eine Kapazität für 2.000 Passagiere und 330 PKW, bzw. 605 Lademeter für Fracht hatte, als

zu groß und bereits 1990 wurde das Schiff an die schwedische Stena Line, Göteborg verkauft. Bis zum 19. Mai 1991 verblieb die PEDER PAARS auf der Aarhus - Kalundborg Strecke. Nach einem Umbau bei der Bremerhavener Schichau-Seebeckwerft wurde sie dann ab 7. Juli 1991 zwischen Dover und Calais eingesetzt. Nachdem nun vollzogenem Zusammenschluß von P&O und Stena auf dieser Strecke konnte für dieses Schiff dort keine Beschäftigung mehr gefunden werden und Stena fand in Silja umgehend einen Charterer.

Unterdessen machten Gerüchte die Runde, daß Silja Line einen Neubau als Ersatz für die WASA QUEEN plane, die nicht mehr so recht dem Standard der Reederei entspricht. Angesichts der nach wie vor sehr angespannten finanziellen Situation bei Silja ist dies jedoch mit einem mehr als großen Fragezeichen zu versehen.



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

Mo., Di. u. Mi.: 10-18.30
Do. + Fr.: 10-20.00
Sa : 10-16.00

Schiffsminiaturen im Maßstab 1 : 1250

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

Maritime Fachliteratur und Kunstbände

NEU: Schiffsfotos von J. Saupe, Skyfoto/Fotoflite und E. Buttkus

Drucke von Jochen Sachse, Gordon Bouwens, Andrew Dibben u.v.m.

Maritime Gemälde, exkl. Schiffsmodelle, Nautiquitäten

Bitte fordern Sie unsere Versandliste an !

Lürssen Werft liefert erste Personenschnellfähre ab

von Christian Eckardt



Am 22. Januar 1998 führte die AMULU eine Probefahrt in die Nordsee durch. Das Foto zeigt das Monohull vor Bremerhaven. Foto: Peter Voß

Die Friederich Lürssen Werft in Lemwerder bei Bremen lieferte im März 1998 die erste Personenschnellfähre an den indonesischen Auftraggeber, das Generaldirektorat Landcom in Jakarta, als AMBULU (Bau-Nr. 13585) ab.

Insgesamt liefert die Lürssen Werft noch vier weitere der Aluminium-Monohull Fähren nach Indonesien (Baunummern 13586-13589), die in Zusammenarbeit mit der indonesischen Werft P.T. Pal in 3 Monatsabständen gebaut werden sollen. Von P.T. Pal werden z.B. die Vorschiffe und Teile des oberen Aufbaus zugeliefert. Die AMBULU wurde im April 1997 auf Kiel gelegt, am 15.12.97 erfolgte dann die Taufe und der Stapellauf. Die 69,80 m langen und 10,4 m breiten Fährschiffe sind mit vier je 3.805 Kw leistenden MTU-Diesel-Aggregaten ausgestattet, die über zwei feste und zwei steuerbare KaMeWa-

Wasserstrahlantriebe eine Geschwindigkeit von 38 Knoten erreichen sollen. Der Tiefgang der AMBULU beträgt 2 Meter.

Die mit Hilfe des Bundesforschungsministeriums entwickelten Schiffe sind für 925 Passagiere und 30 Besatzungsmitglieder ausgelegt und sollen innerhalb des indonesischen Archipels eingesetzt werden. Die nächste Schnellfähre, die im Juni 1997 auf Kiel gelegt wurde, soll im April 1998 vom Stapel laufen und dann im Mai abgeliefert werden. Das gesamte Auftragsvolumen beläuft sich auf rund 50 Mio. DM pro Schiff und ist der erste komplette Auftrag einer deutschen Werft zum Bau von High-Speed Fähren. (bei der HANSEPFEL für Elbe-City-Jet von Abeking & Rasmussen handelte es sich nur um die Endmontage)

DFV Intern

Einladung zur Mitgliederversammlung

des Deutschen Fährschiffsvereins e. V. (DFV), Sitz Peine, am 09. Mai 1998 (Samstag) um 14.00 Uhr in Ilsede, Albertstraße 20 bei Carsten Watsack. Tagesordnung: 1. Bericht des Vorstands einschl. Kassenprüfer; 2. Feststellung der Stimmliste; 3. Wahlen: a) 1. Vorsitzender, b) 2. Vorsitzender, c) Schatzmeister, d) Kassenprüfer, 4. Vorschlag für das laufende Geschäftsjahr, 5. Anträge, 6. Schlußwort durch den alten Vorstand, Schlußwort durch den neuen Vorstand sowie Schließung der Versammlung.

Gemäß unserer Satzung wird der Vorstand für eine Dauer von vier Jahren gewählt. Teilnahme- und Wahlberechtigung setzen eine Mitgliedschaft im DFV voraus.

Ilsede, den 1. März 1998
Carsten Watsack,
1. Vorsitzender

Ein Hinweis in eigener Sache: Wie immer bitte ich um kurze Voranmeldung bis Ende April, um in meinen Privaträumen eine entsprechende Platzorganisation vornehmen zu können. Außerdem wird eine freiwillige Spende für Getränke, Kaffee und Kuchen von 5,- DM pro Person erbeten. Anträge sollten schriftlich bis eine Woche vor der Versammlung beim Vorstand eingereicht werden. Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, daß die Versammlung ungefähr zwei bis drei Stunden in Anspruch nimmt und gegen etwa 16.00 Uhr beendet sein wird. Übernachtungsmöglichkeiten in oder um Peine/ Ilsede bestehen und können über den Verein erfragt werden.

Biete

Interesse an Postkarten von Fähren, Kreuzfahrtschiffen oder Passagierschiffen? Gerne sende ich Ihnen, gegen Rückporto, meine Listen zu! Heino Sehlmann, Wandsbeker Zollstr. 156, D- 22041 Hamburg.

Wir möchten nocheinmal darauf hinweisen, daß Mitglieder des DFV im Rahmen des Vereinsservices die Möglichkeit haben, kostenlose private Inserierungen vorzunehmen.

FERRIES Aktuell

Rekordzahlen im Estlandverkehr 1997 – Neue Tonnage

Auf der nur ca. 47 sm lange Strecke zwischen Tallinn und Helsinki wurden zum Beginn des Jahres die Karten ordentlich neu gemischt. Angesichts erneuten Passagierrekords 1997 – die 5-Millionen-Schallmauer wurde erstmals durchbrochen – setzen mehrere Reedereien neuere und größere Tonnage ein und neue Konkurrenten stehen schon vor der Tür.

Tallink setzt seit dem 23. Februar die 1979 als TURELLA gebaute ehemalige LION KING unter dem neuen Namen FANTAASIA ein – wir berichteten bereits in Ausgabe 4/97 über den Verkauf an den Tallink-Teilhaber Hansatee. Sie ersetzt dort die 1997 von Rederi Ab Gotland eingecharterte NORMANDY, die bei Irish Ferries eine neue Beschäftigung fand. Tallink hat zudem noch die Reederei TH-Ferries und deren Fähre VANA TALLINN übernommen. Die VANA TALLINN war bereits bis Dezember 1996 im Tallink-Pool eingesetzt und vom Partner Inreko betrieben worden. Sie erhielt den neuen Namen ROMANTICA. Inreko war auch an TH-Ferries beteiligt gewesen. Immer noch im Einsatz für Tallink ist die dienstälteste Fähre GEORG OTS, seit 1980.

Umfassendere Veränderungen gab es auch bei Eestinlinjat. Die mehrheitlich zu Eckerö gehörende Reederei wurde in Eckerö Line umgetauft. So kreuzt auch die im Dezember angekaufte ehemalige NORD GOTLANDIA mit Eckerö-Schriftzug zwischen Tallinn und Helsinki. Sie erhielt den neuen Namen NORDLANDIA und wird, entgegen bisherigen Vermutungen, nicht im 20-h-Kreuzfahrtenverkehr eingesetzt, sondern setzt den bisherigen Tagesverkehr von Helsinki nach Tallinn mit abendlicher Rückkehr fort. Im Einsatz ist sie in diesen Gewässern seit dem 10.02.98. Die Kabinenkapazität von 900 Betten wird somit zunächst nicht genutzt. Inwieweit die Reederei hierbei darauf spekuliert, daß die EU-Kommission die 20-h-Regel kippt, ist unklar.

Weiterhin mit Spannung erwartet wird der Einstieg von FRS in den Schnellverkehr zwischen Tallinn und Helsinki. Außer dem einmaligen Gastspiel der CONDOR 10 bei Viking Express (die seit Saisonende 1996 keinen Verkehr mehr durchführten) gab es keine weiteren Versuche, Verkehr mit Katamaranen, die auch Autos befördern, aufzunehmen.

Marko Stampehl



Im Februar 1998 in Turku, die neue NORDLANDIA. Foto: K. Brzosa

Estline ohne Nordström & Thulin

Nach dem Auslaufen der Konzession für den Gotlandsverkehr, der von Destination Gotland übernommen wurde, hat sich die schwedische Reederei Nordström & Thulin auch von ihrem 50%-Anteil an Estline getrennt und ihn an die Estonian Shipping Company (ESCO) veräußert. ESCO ist nach der Privatisierung zu 70 % im Besitz der norwegisch-amerikanischen Esco-Holding, an der wiederum zu einem Großteil die Reederei Tschudi & Eitzen beteiligt ist, die u.a. mit Easy Line in den Verkehr zwischen Puttgarden und Rødby einsteigen will.

Damit hat N&T nun doch die Ankündigung nach dem Untergang der ESTONIA wahrgemacht, man werde ganz aus dem Fährverkehr aussteigen.

Estline plant seit längerem, mit einer zweiten großen Passagierfähre tägliche Abfahrten in beide Richtungen anzubieten. Nach dem Wegfall von Duty-Free innerhalb der EU ab 1.7.1999 plant man außerdem, als Reaktion auf Silja und Viking, die Linie Stockholm-Tallinn nach Helsinki auszudehnen. Bei Viking und Silja wird seit längerem laut darüber nachgedacht, die Helsinki-Fähren in Tallinn einen Zwischenstopp machen zu lassen. Nach dem 1.7.1999 muß entweder ein estnischer oder einen äländischer Hafen angelaufen werden, um die Zollfreiheit an Bord zu erhalten. Auf längere Sicht hat Mariehamn jedoch größere Chancen, da damit zu rechnen ist, daß Estland in einigen Jahren ebenfalls EU-Mitglied wird.

Marko Stampehl

Sundsvall – Vaasa/Pori

Für Mai plant die neue Reederei Jetson Coast Link die Aufnahme des Verkehrs auf den Linien Sundsvall-Vaasa und Sundsvall-Pori. Zum Einsatz kommt ein neuer Katamaran, der sich zur Zeit noch bei Marinteknik Shipbuilders in Singapore im Bau befindet. Marinteknik ist einer der Partner bei Jetson Coast Link. (wir berichteten in FERRIES 1/97) In Pori waren weitergehende Investitionen notwendig. Statt wie ursprünglich in Reposaari, wurde das Terminal für die Passagiere in Mäntyluoto errichtet. Die Überfahrt von Sundsvall nach Vaasa bewältigt der 38 kn schnelle Katamaran, der ein gelb-blaues Farbkleid erhalten soll, in rund 4 Stunden.

Marko Stampehl

FINNJET ab 1999 nicht mehr nach Travemünde?

Dem Fährhafen Lübeck-Travemünde, oder besser gesagt der Lübecker Hafen Gesellschaft droht zur Sommersaison 1999 der Weggang einer seiner wichtigsten Kunden. Im Zusammenhang mit dem Ende des Duty Free Verkaufs auf Fährschiffen und Flughäfen im Juli 1999 erwägt die finnische Silja Line, ihr seit 1977 zwischen Helsinki und Travemünde eingesetztes Fährschiff FINNJET von Helsinki kommend nicht mehr Travemünde, sondern den Rostocker Überseehafen anlaufen zu lassen. Für Rostock als deutschen Zielhafen würden die geringeren Treibstoffkosten durch den verkürzten Seeweg sowie die geringeren Hafengebühren gegenüber Travemünde sprechen. Bereits seit Herbst letzten Jahres verkehrt die FINNJET wie berichtet nicht mehr ganzjährig zwischen der finnischen Hauptstadt und Travemünde sondern bedient diese Route nur noch in der von Finnland-Urlaubern stark frequentierten Sommersaison von Juni bis September. In der übrigen Zeit pendelt das Schiff zwischen Helsinki und Tallinn. Bereits in diesem Sommer wird auf dem Weg von Travemünde nach Helsinki auch Tallinns Hafen Muuga angelaufen. Um den Duty Free Verkauf auch nach dem Wegfall dieser Regelung zumindest der EU-Staaten untereinander zu ermöglichen (Estland gehört ja noch nicht der EU an), ist ein kurzer halbstündiger Zwischenstopp natürlich sehr interessant für die Reederei. Sonderstatus bei der Duty Free Regelung genießen auch die auf halben Weg zwischen Finnland und Schweden gelegenen Åland-Inseln. So könnten auch die im Schweden-Finnland Verkehr eingesetzten Fährschiffe auf ihrem Weg ins jeweils andere Nachbarland entweder Tallinn oder aber Mariehamn auf den Åland-Inseln anlaufen um den ertragreichen Verkauf zollfreier Waren zu erhalten. Für die in der nördlichen Ostsee von Silja Line betriebenen Fährverbindung zwischen Vaasa und Umeå sieht die Zukunft aber nicht so rosig aus. Entweder die Reederei erhöht massiv die Ticketpreise um die durch den Wegfall des zollfreien Verkaufs entstehenden Umsatzeinbußen aufzufangen, der finnische Staat subventioniert diese Verbindung, oder aber die Linie wird eingestellt.

Dirk Jankowsky

Poseidon Schiffahrt AG nach Finnland verkauft

Am 1. Januar diesen Jahres wechselte das traditionsreiche Lübecker Unternehmen Poseidon Schiffahrt AG den Besitzer. Die Finnlines Oy mit Sitz in Helsinki ist der neue Eigentümer der Reederei. Finnlines veräußerte im Gegenzug 35 Prozent seiner Anteile an dem schwedischen Transportunternehmen Bilspeidation Transport & Logistics (BTL) Ab, Göteborg, an das Poseidon-Mutterunternehmen Stinnes AG. Stinnes wiederum ist Tochterunternehmen des Düsseldorfer Veba-Konzerns. Ein weiteres Tochterunternehmen der Stinnes AG, die Schenker-Rhenus AG in Essen wird durch den Zusammenschluß mit der Bilspeidation zum größten Transport und Logistik-Konzern in Europa. Die Poseidon-Flotte umfaßt derzeit folgende Ro/Ro-Frachtschiffe: TRANSFINLANDIA (Baujahr 1981), TRANSLUBECA (1990), TRANSEUROPA (1995), TRANSBALTICA (1990) und TRANSRUSSIA (1977; siehe Ferries 4/97, Seite 34). Ferner die Poseidon-Anteile an den Eisenbahnfrachtschiffen RAILSHIP I (1975), RAILSHIP II (1984) und RAILSHIP III (1990). Was langfristig aus Besatzung und Schiffen wird bleibt abzuwarten. Derzeit verkehren die Schiffe TRANSFINLANDIA, TRANSLUBECA und TRANSEUROPA in gewohnter rot-oranger Farbgebung und mit Heimathafen Lübeck im Finn carriers-Diensten zwischen Finnland und Deutschland. TRANSBALTICA (Heimathafen Limassol) pendelt zwischen Finnland und Großbritannien. Die TRANSRUSSIA verbindet Kiel mit Sankt Petersburg und die drei Railship-Einheiten verkehren wie gewohnt zwischen Finnland und Lübeck bzw. Travemünde.

Dirk Jankowsky



Noch präsentieren sich die Poseidon-Schiffe wie hier die TRANSFINLANDIA in gewohnten Farben. Ob dies so bleibt, bleibt abzuwarten. Foto: Dirk Jankowsky

Neuer Finnlines-Dienst Helsinki-Travemünde

Am 31. Dezember 1997 startete die neue FINNARROW der finnischen Reederei Finnlines Oy in Helsinki zu ihrer ersten Überfahrt zwischen der finnischen Hauptstadt und Travemünde. Zuvor absolvierte die 1996 als GOTLAND für die Rederi Ab Gotland, Visby gebaute Frachtfähre eine Doppeltour im Finn carriers-Dienst zwischen Helsinki und Lübeck als Vertretung für die FINNTRADER, die im Weihnachtssonderfahrplan eine Woche in Helsinki überlag. Die FINNARROW bietet Platz für 225 Passagiere für die 188 Betten in 94 Kabinen zur Verfügung stehen. Auf 2400 Lademetern können PKW, LKW und Trailer gestaut werden.

Zunächst wird die FINNARROW bis Mitte des Jahres eingesetzt. Im Juni und September sollen dann die Finnlines-Neubauten, die derzeit bei der AESA Werft in Spanien entstehen, und die Namen FINNCLIPPER und FINNEAGLE tragen sollen, die 25996 GRT große FINNARROW ablösen. Diese soll dann, nachdem sie neue Bug-, Heck- und Seitenklappen erhalten hat, im Herbst in den Finnlink-Dienst zwischen dem schwedischen Hafen Kapellskär nördlich von Stockholm und Naantali bei Turku auf finnischer Seite integriert werden. Die FINNCLIPPER und FINNEAGLE werden ca. 31000 GRT groß, 188 m lang, knapp 29 m breit und sollen 7000 tdw Fracht aufnehmen können. 380 Passagiere sollen auf jedem der beiden Schiffe Platz finden.

Dirk Jankowsky



Die FINNARROW lag am 2. Januar zum erstenmal am Skandinavienkai in Travemünde. Foto: Dirk Jankowsky

Kapazitätserhöhung für Baltic Tours

Die beiden vom Hamburger Reiseunternehmen Baltic Tours betriebenen Fährlinien Travemünde-Riga und Travemünde-Kaliningrad, auf der ansonsten die beiden Fährschiffe SAKHALIN 8 und SAKHALIN 9 verkehren, erfuhren im Februar eine weitere Kapazitätserhöhung. Bereits seit Juli wird die SAKHALIN 9 aufwendig um- und ausgebaut und steht seitdem nicht für den Fährdienst zur Verfügung. Als Ersatz charterte man im Juli 1997 die italienische Frachtfähre MARIO (Baujahr 1981). Im Februar wurde das 1593 GRT große Schiff, auf dem 800 m Aufstellspur für rollende Ladung sowie Plätze für 12 Passagiere zur Verfügung standen, durch die zwar neun Jahre ältere, aber über 1032 Lademeter sowie 50 Passagierplätze verfügende griechische Frachtfähre ARION ex LEVANT FORTUNE-93 ex VALIANT-91 ex ATLANTIC PRELUDE-86 ex INCOTRANS PRELUDE-85 ex ATLANTIC PRELUDE-83 ex MONTMORENCY-78 ersetzt. Am 10. Februar traf die 1972 für die in Stockholm ansässige Walleniusrederierna in Turku gebaute Frachtfähre von Piräus kommend erstmals am Travemünder Skandinavienkai ein, um anschließend ihren neuen Dienst aufzunehmen.

Dirk Jankowsky



Die ARION läuft am 10. Februar erstmals den Travemünder Hafen an. Foto: Dirk Jankowsky

Nordic Trucker Line ab Stockholm

Die im vergangenen Jahr zwischen Oxelösund und St. Petersburg eröffnete Trailerroute Nordic Trucker Line verlegt ihren schwedischen Anlaufhafen nach Stockholm. Noch ist nicht klar, welches Schiff zusammen mit der INZHENER hier eingesetzt werden soll, nachdem die SEAWIND II am 5. Januar an SeaWind Line zurückging und im Sommer zwischen Gotland und dem schwedischen Festland eingesetzt wird.

Marko Stampebl

BAYARD und BRABANT abgeliefert

Die beiden Neubauten der norwegischen Fred. Olsen Lines, Bergen, BAYARD (Bau-Nr. 5994) und BRABANT (Bau-Nr. 5995) sind Anfang Dezember 1997 und im Februar 1998 abgeliefert worden. Während erstere hauptsächlich zwischen Oslo und Rotterdam/

Zeebrugge eingesetzt wird, bedient die BRABANT die Häfen Immingham, Felixstowe, Zeebrugge, Rotterdam und Hamburg. Die Neubauten bieten Platz für 2.600 Lademetre Fracht, sind 185 m lang und 22 Knoten schnell

Marko Stampehl

Fährhafen Saßnitz-Mukran eröffnet

Am 7. Januar 1998 wurde das neue Fährterminal in Mukran auf Rügen in Betrieb genommen. Damit endet nach rund 100 Jahren der Betrieb im Stadthafen Saßnitz, der zukünftig ausschließlich dem Ausflugsverkehr und den Fischern dient. Die erste Abfahrt ab Mukran wurde mit der SASSNITZ durchgeführt.

Marko Stampehl

Bore gibt Ro/Ro-Neubauten in Auftrag

Die finnische Oy Rettig Ab (Bore Line) hat bei der Åker-Finnyards in Rauma zwei jeweils 11.000 Tonnen tragenden Ro/Ro-Frachter in Auftrag gegeben. Die beiden Schiffe sollen 1999 geliefert werden und langfristig an P&O North Sea Ferries verchartert werden. Jedes der beiden 180 m langen und 25,2 m breiten Schiffe, soll über 2.600 m Aufstellspur für rollende Ladung verfügen. Derzeit befinden sich auch die beiden 1980 gebauten Bore-Ro/Ro-Frachter NORKING und NORQUEEN in Langzeitcharter bei P&O North Sea Ferries und bedienen die Linie Zeebrügge-Middlesbrough. Im nächsten Jahr sollen beide Neubauten diese Route bedienen. Die NORKING und die NORQUEEN sollen auf die Rotterdam-Middlesbrough Route wechseln. Neben den beiden in Auftrag gegebenen Einheiten, die die höchste finnische Eisklasse 1 A Super erhalten sollen, haben die Finnen auch eine Option auf zwei weitere Schiffe dieses Typs.

Dirk Jankowsky

J.J. Sietas baut für Godby Shipping und Reederei Ernst Russ

Ebenfalls zwei Neubauten für finnische Rechnung sollen durch die Hamburger Werft J.J.Sietas im Jahre 1999 zur Ablieferung kommen. Bestimmt sind die Neubauten, die im Januar und Februar in Dienst gestellt werden sollen, für die Godby Shipping Tochtergesellschaften Minicarriers und Trailer-Link. Diese wiederum werden die Schiffe langfristig an Transfennica verchartern. Mit einer Dienstgeschwindigkeit von 20 Knoten sollen die 150 m langen und 20,6 m breiten Schiffe zwischen dem finnischen Hanko und der Hansestadt Lübeck pendeln und hier die momentan in diesem Dienst eingesetzten Schiffe HAMNÖ, GRANÖ, STYRSÖ und GLEICHBERG ersetzen. Täglich bietet Transfennica je eine Abfahrt in jede Richtung. Auch die Hamburger Reederei Ernst Russ bestellte zwei Schiffe dieses Typs, die ebenfalls für Transfennica laufen sollen. Als jüngster Neuzugang zur Transfennica-Flotte, wurde übrigens Ende Januar als zweites Schiff der UNITED EXPRESS-Serie, die UNITED CARRIER in Dienst gestellt. Das neue Schiff, das der finnischen United Lines (Birka Line) gehört, soll hauptsächlich zwischen den Nordfinnischen Häfen Kemi und Oulu sowie Antwerpen verkehren.

Dirk Jankowsky

Cat-Link wurde abgewiesen

Mols-Linien hat das Kooperationsangebot von Cat-Link zurückgewiesen. Cat-Link würde gerne von Kalundborg nach Odden Færgehavn wechseln, um damit die Fahrzeit zu verkürzen. Durch Geschwindigkeitsauflagen im Fjord von Kalundborg und in der Umgebung der Insel Samsø, wurde die Fahrzeit erheblich verlängert. Die Strecke nach Sjællands Odde ist um eine halbe Stunde kürzer, da diese Gebiete nicht durchfahren werden. Unterdessen hat Mols-Linien im Gegenzug versuchsweise die Strecke Sjællands Odde-Århus befahren.

Marko Stampehl

Eröffnung Storebæltbro

Die Autobahnverbindung über die Storebæltbrücke von Fyn nach Sjælland wird früher als geplant fertig. Bereits am 14. Juni – einen Monat eher als zunächst angenommen – wird sie dem Verkehr über-

geben. Die Benutzung für Pkw soll DKK 210 kosten.

Marko Stampehl

SKÅNE abgeliefert

Die in Spanien bei Astilleros Espanoles in Puerto Real gebaute Kombifähre der schwedischen Scandlines ist im Februar 1998 abgeliefert worden und hat ihren Dienst auf der Strecke Rostock-Trelleborg aufgenommen. Nach mehrmonatiger Verspätung ist damit das Neubauprogramm der deutschen und schwedischen Partner im Hansa-Fährverkehr abgeschlossen. Auch die MECKLENBURG-VORPOMMERN ist nunmehr im vollen Einsatz, nachdem im November/Dezember bei der Lloyd-Werft in Bremerhaven das nicht ausreichend dimensionierte Bugruder modifiziert wurde. Nach dem Umbau ist die Beschränkung von 5 Windstärken entfallen, ab der das Schiff nicht mehr in Rückwärtsfahrt in den Hafen von Trelleborg einlaufen konnte. Die DFO mußte in solchen Fälle auf die Reservefähre ROSTOCK zurückgreifen während der Neubau wurde in Rostock aufgelegt, bis der Wind abflaute.

Marko Stampehl

DESTINATION GOTLAND hat übernommen

Seit dem 1. Januar ist es nun Wirklichkeit. Die Åra Gotlandslinien ist beendet – Gotlandsbolaget ist, in Zusammenarbeit mit Silja Line, gewissermaßen an den Ort des Geschehens und der eigenen Geschichte zurückgekehrt. Neben den beiden in Bremerhaven beim Lloyd umfassend modernisierten Fähren VISBY und THJELVAR (ex SALLY STAR) sowie der während der Sommersaison als Versorgungsschiff eingesetzten GUTE (SEA WIND II) wird auch dieses Jahr wieder der Incat-Katamaran PATRICIA OLIVIA von Buquebus gechartert. Ab 1999 wird ein Monohull-Neubau, ein Nachbau der NGV ASCO, den Schnellverkehr zu Schwedens Urlaubsinsel Nr. 1 übernehmen.

Unterdessen gibt es Probleme mit dem Autodeck der THJELVAR, im Einsatz zwischen Oskarshamn und Visby. Es ist mit 4,40 m einige Zentimeter zu flach. Heutige Lkws haben eine maximale Höhe von 4,45 m. Außerhalb der Sommersaison, in der VISBY und THJELVAR einen rollierenden Fahrplan haben, bleiben für Lkws dieser Höhe die Alternativen durch Absenken des Luftdrucks in den Reifen die Maximalhöhe von 4,40 m zu erreichen, oder den Umweg über Nynäshamn zu nehmen.

Marko Stampehl



Die neue, alte Schornsteinmarke wird montiert.

Foto: Volkmar Tost

Neue Scandlines- Zusammenarbeit

Scandlines A/S und die deutsche Euroseabridge GmbH (Rostock) vereinbarten zum 1. Januar 1998 eine Zusammenarbeit. Dazu übernahm die Tochter der Dänischen Staatsbahnen (DSB) 50 Prozent der Euroseabridge- Anteile der Reederei F. Laeisz GmbH. Der neugebildete Aufsichtsrat besteht aus Dänen und Deutschen, wobei die Geschäftsführung ebenfalls von deutscher Seite aus erfolgt.

Die Erwartungen der Zusammenführung sollen Synergieeffekte zur Folge haben. Euroseabridge betreibt mit vier Charterschiffen Dienste zwischen Travemünde und Klaipeda, Saßnitz und Klaipeda sowie Rostock und Liepaja, wobei Scandlines alle DSB- Routen übernahm.

Auch der Zusammenschluß zwischen der dänischen Scandlines und der deutschen DFO zur Scandlines AG ist von der EU Kommission abgesegnet worden. Sollte sich der "eingeladene" Partner Scandlines aus Schweden ebenfalls dazugesellen, entsteht eine Großreederei mit insgesamt 26 Ostseerouten im Angebot.

Carsten Watsack /Marko Stampehl

Transrussia-Dienst im Aufwind

Nachdem der Transrussia-Dienst Kiel-(Mukran)-Sankt Petersburg monatlang mit den beiden Schwesterschiffen AVALONI und ARISTAIOS abgewickelt wurde, erhöhte man im Oktober letzten Jahres die Abfahrtsfrequenz um ein weiteres Schiff, die TRANSRUSSIA (siehe Ferries 4/97). Anfang dieses Jahres charterte man nun zwei weitere Schiffe für den Dienst ein. Mit der INZENIERIS SUHORUKOV und die MEHANIKIS FJODOROVVS verkehren nunmehr fünf Schiffe in diesem Dienst. Täglich einmal und Freitags sogar zweimal wird eine Abfahrt ab Kiel geboten.

Dirk Jankowsky

Neue Routen nach Schweden

Der Wettbewerb im Deutschland - Schweden Verkehr verschärft sich weiterhin. Die Deutsche Fährgesellschaft Ostsee bietet ab dem 01.04. die Möglichkeit an, von Sassnitz-Mukran über Bornholm nach Ystad zu fahren. Eingesetzt wird die 26 Jahre alte RÜGEN, die den Dienst in direkter Konkurrenz zu der dänischen Bornholmstrafikken betreibt. Sollte die dänische Reederei, wie beabsichtigt, in den Scandlines- Verband integriert werden, so wird aus der Konkurrenz ein Gemeinschaftsbetrieb.

Bernd Crause



TT bekommen Konkurrenz auf Travemünde-Trelleborg durch SweFerry. Die zwischen Rostock und Trelleborg eingesetzte SAGA STAR präsentiert sich seit Anfang des Jahres in diesem für TT untypischen Outfit. Foto: Jörg Thielemann

Doppel-Havarie auf der Vogelfluglinie

Vom Pech verfolgt scheint die neue Doppelend-Fähre SCHLESWIG-HOLSTEIN der Reederei DFO zu sein. Nachdem sie Mitte Dezember nach ihrem spektakulären Unfällen im Oktober (wir berichteten in unserer letzten Ausgabe) wieder auf die Vogelfluglinie zurückkehrte, lief das Schiff am 25.12.97 im Hafen von Rødbyhavn mitsamt Passagieren und Fracht an Bord auf Grund. Nachdem die Passagiere evakuiert waren, ging es für das Schiff erneut in die Werft, um die Schäden zu beheben. Nur einen Tag später havarierte das nagelneue Scandlines-Fährschiff PRINSESSE BENEDIKTE (Indienststellung Ende Oktober 1997) vor Puttgarden. Nach einem Maschinenausfall mußte die Fähre stundenlang vor der Hafeneinfahrt Notankern. Für die Passagiere hieß es sich in Geduld zu üben, bis der Defekt behoben war. Zu allem Unglück "wickelte" sich das Schiff auch noch die eigene Ankerkette um einen der Antriebspropeller. Auch für die PRINSESSE BENEDIKTE wurde ein Werftaufenthalt erforderlich. Um die beiden verbliebenen Schiffe PRINS RICHARD und DEUTSCHLAND zu unterstützen, wurde die seit 18.12.97 in Puttgarden aufgelegte KARL CARSTENS reaktiviert und versah ihren Dienst, bis beide ausgefallenen Schiffe wieder zur Verfügung standen.

Dirk Jankowsky



Die neue PRINSESSE BENEDIKTE einen Tag vor ihrer Havarie. Foto: Dirk Jankowsky

Langesund - Göteborg

Die norwegische Reederei Grenline will eine neue Linie zwischen Langesund in Norwegen und Göteborg einrichten. Die Charterfähre soll 1000 Passagiere und ca. 300 Pkw befördern. Abfahrt ab Göteborg soll jeden Tag um 11:00 Uhr sein, in Gegenrichtung jeden Tag um 20:00 Uhr ab Langesund. Als Termin für die Aufnahme des Verkehrs wurde der kommende Sommer genannt. Als mögliches dürfte hier wohl das Color Line Schiff JUPITER (11.344 GT/Bj. 1973), im Augenblick als SEMINOLE EMPRESS in der Karibik, gehandelt werden.

Marko Stampehl

Color Line verstärkt Flotte

Nachdem die norwegische Color Line die eingecharterte Frachtfähre OCTOGON 3 Ende Oktober letzten Jahres nach eineinhalbjährigem Einsatz zwischen Oslo und Kiel sowie Oslo und Hirtshals entlassen hatte, verstärkt die Reederei nunmehr erneut ihre Route Oslo-Kiel mit einem Charterschiff. Die COLOR TRADER wird seit 24. Januar neben den beiden Passagierfähren KRONPRINS HARALD und PRINSESSE RAGNHILD eingesetzt.

Bei der COLOR TRADER handelt es sich um ein 1977 als MEKHANIK GERASIMOV gebautes Ro/Ro, das bis zu seiner jetzigen Umbenennung als MEKHANIKIS GERASIMOVS zum Einsatz kam. Mittwoch und Samstag legt die neue Frachtfähre vom neuen Norwegenkai Richtung Oslo ab.

Dirk Jankowsky

STENA DISCOVERY im Sturm schwer beschädigt

Am Abend des 3. Januar 1998 verließ die STENA DISCOVERY Harwich zu ihrer planmäßigen Überfahrt nach Hoek van Holland bereits mit einer Stunde Verspätung. Die Wellenhöhe betrug bereits 3,5 m und das Schiff hat die Genehmigung bis zur einer Wellenhöhe von 4m zu fahren. Auf ungefähr der Hälfte der Überfahrt wurde dann der Bug von schwerer See nach oben gedrückt und kollidierte anschließend mit einer starken Welle. Hierdurch entstand erheblicher Schaden in der Bugsektion des Schiffes, Platten brachen heraus und die Überfahrt wurde mit reduzierte Geschwindigkeit fortgesetzt. Laut Stena Line bestand zu keiner Zeit Gefahr für die 900 Passagiere, etwa 50 PKW wurde stark beschädigt. Die Frontpartie wurde so konzipiert, daß sie an einer Sollbruchstelle abreißen sollte. Das HSS erreichte um 4 Uhr morgens mit 4 Stunden Verspätung den Hafen von Hoek van Holland und mußte zunächst aufgelegt werden. Es gelang Stena nicht ein Reparaturdock zu finden, alle die, die ein 40 m breites Schiff aufnehmen können waren belegt. Die STENA DISCOVERY wurde also zunächst in Schiedam aufgelegt und verholte dann im Februar 1998 zur vorgezogenen Garantieüberholung und Reparatur nach Rauma zu Finnyards. Wieder aufgenommen wurde der Fährdienst dann am 22. Januar 1998 mit der aus der Irischen See abgezogenen STENA VOYAGER.

Martijn Nobel



Nach der Kollision mit der großen Welle liegt die STENA DISCOVERY schwer beschädigt an ihrem Anleger in Hoek van Holland. Konventionellen Fähren wäre das wohl nicht passiert. Foto: Rob de Visser

Marceline

Ist der neue Name des ehemaligen Exxtor Schiffes ENDEAVOUR (9.963 GT/Bj. 1976) ex BASSRO STAR-95 ex MARCEL C-89 ex INGER EXPRESS-81 ex SEASPEED DORA-78. Der Fährbetrieb und das Schiff wurde von Exxtor an die belgische Cobelfret S.A., Antwerpen verkauft und das Schiff wurde als MARCELINE in Luxemburg registriert.
 Frank Lose



Mit blauem Rumpf, ohne Aufschrift: die MARCELINE in Rotterdam. Foto: Ton Groetenboer

Holyman – Hoverspeed

Der seit dem 1. März 1997 zwischen Oostende und Ramsgate von Holyman Ltd. und Sally Line betriebene Gemeinschaftsdienst ist auf Grund unbefriedigender Verkehrszahlen aufgelöst worden. Die drei konventionellen Schiffe EUROCRUISER, EUROWAY und EUROTRAVELLER fahren zukünftig als reine Frachtfähren weiter von Oostende nach Ramsgate, die beiden Katamarane HOLYMAN RAPIDE und HOLYMAN DIAMOND werden seit dem 6. März 1998 zukünftig in Kooperation mit Hoverspeed zwischen Oostende und Dover eingesetzt. Die Schiffe werden umbenannt in RAPIDE UND DIAMANT. Da der Hafen von Dover eine wesentlich bessere Verkehrsanbindung hat, erhofft sich Holyman nun endlich schwarze Zahlen einfahren zu können.
 Frank Lose

NORMANDY an Irish Ferries

Die Anfang des Jahres aus ihrer Tallink-Charter entlassene Rederei AB Gotland Fähre NORMANDY (24.872 GT/Bj. 1981) ex STENA NORMANDY-97 ex ST NICHOLAS-91 ex PRINSESSAN BIRGITTA-83 wurde umgehend weiter an Irish Ferries verchartert. Diese Reederei befand sich schon lange Zeit auf der Suche nach einem Nachfolger für die SAINT PATRICK II und die SAINT KILLIAN II, die beide zum Verkauf in Le Havre aufgelegt sind. Die NORMANDY wird ohne Namenswechsel ab 1. April 1998 zwischen Rosslare, Roscoff und Cherbourg eingesetzt. Die beiden Häfen Le Havre und Cork werden nicht mehr angelaufen.
 Frank Lose



Die SUPERSEACAT TWO in voller Fahrt im englischen Kanal. Foto: Fotoflite

Liverpool - Dublin

Ist die neue Strecke des 1997 gebauten Monohulls SUPERSEACAT TWO. Das Schiff wurde bis 18. Dezember 1997 zwischen Dover und Calais eingesetzt und dann dort durch die SEACAT ISLE OF MAN ersetzt. Ab dem 6. März 1998 wird sie zwischen Liverpool und Dublin eingesetzt und löst damit die konventionelle Fähre LADY OF MANN ab, die diesen Dienst im letzten Jahr mit viel Erfolg betrieb. Außerdem haben Seacontainers, die ja auch Eigentümer der Isle of Man Steam Packet Co. sind die Frachtfähre BELARD (5.801 GT/Bj. 1979) ex MERCANDIAN CARRIER II-84 ex ALIANZA-84 ex MERCANDIAN CARRIER-85 an de Rimeco Gruppe verkauft, die das Schiff zwischen dem dänischen Aabenraa und Klaipeda einsetzen wollen. Ersetzt wird die bisher zwischen Heysham und Douglas eingesetzte BELARD durch die reaktivierte PEVERIL (5.424 GT/Bj. 1971) ex NF JAGUAR-82 ex PENDA-80 ex ASD METEOR-75 ex HOLMIA-73. Auch dieses Schiff wird nur bis Juli fahren, denn dann kommt der Neubau BEN-MY-CHREE und löst die Frachtfähre und das Fährschiff KING ORRY (7.555 GT/Bj. 1973) ex CHANNEL EN-TENTE-90 ex SAINT ELOI-89 ab.
 Frank Lose

Neue Pandoro Namen

Im Zuge einer Reorganisation der Muttergesellschaft P&O verschwand der in der Irische See bekannte Name Pandoro. Die Reederei firmiert zukünftig als P&O European Ferries (Irish Services). Dieses hatte auch zur Folge das mit Beginn des neuen Jahres die eingesetzte Tonnage neue Namen erhält, die sie wegen der großen Zahl der Schiffe bitte aus FERRIES-Kurswechsel auf Seite 38 entnehmen.
 Frank Lose



Die IBEX heißt nun EUROPEAN ENVOY, das Foto zeigt das Schiff am Anleger in Dublin. Foto: Gordon Hislip

EXCELLENT nach Korsika

Der im Juni 1998 an Grandi Navi Veloci zu liefernde Neubau EXCELLENT, übrigens nach MAJESTIC, SPLENDID und FANTASTIC, das vierte Schiff für den erfolgreichen Newcomer wird vom 25. Juni bis 19. September 1998 zwischen Genua und Olbia auf Sardinien eingesetzt. Ab September wird dann eine weitere neue Strecke er-



Wie die SUPERFAST III, so ist auch die IKARUS von Minoan ein sehr formschönes Schiff. Foto: Minoan Lines

öffnet und zwar von Genua nach Barcelona. Die MAJESTIC wird in diesem Sommer ebenfalls vom 25. Juni bis 19. September 1998 zwischen Genua und Porto Torres fahren, ehe sie dann wieder auf ihre Stammroute Livorno-Palermo zurückkehrt.

Frank Lose

HAMLET

Die HAMLET (siehe FERRIES 3/97, Seite 13) ist seit September fünfmal pro Woche auf der Route Pozzallo (Sizilien) - Malta eingesetzt. Zwei dieser Rundreisen werden pro Woche bis Reggio Calabria (italienisches Festland) verlängert.

Frank Heine



Die ehemalige Limhamn-Dragor Fähre HAMLET fährt nahezu unverändert zwischen Sizilien und Malta. Foto: Michael Cassar

Minoan Lines setzt nach

Wer glaubt, daß sich Minoan Lines durch den Newcomer SuperFastFerries verdrängen läßt, sieht sich getäuscht. Am 20. Dezember 1997 wurde die IKARUS auf der Stammroute Ancona - Patras eingesetzt. Bei der IKARUS handelt es sich um eine modifizierte und größere Nachfolgerin der ARETOUSA. Dieses Schiff wechselte ab 14. Januar 1998 auf die Patras-Igoumentisa-Korfu-Venedig Route.

Die IKARUS wurde am 5.12.97 von der norwegischen Fosen Mek. Verksteder A/S, Rissa abgeliefert. Der Rumpf war zuvor von Bruces Shipyard AB in Landskrona gebaut und nach Norwegen zur Endausrüstung geschleppt worden.

Das 200,65 m lange und 25,8 m breite Fährschiff hat Kapazität für 1.500 Passagiere, 700 PKW bzw. 2.185 Lademeter Fracht.. Die IKARUS erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von max. 31 Knoten und hat eine Vermessung von 31.000 GT.

Am 4. Juli 1998 soll eine Schwester der IKARUS, die PASIPHAE in Fahrt kommen. Das ebenfalls von Fosen zu bauende Schiff, dessen Rumpf auch wieder in Landskrona entstand, ist ein genauer Nachbau der IKARUS. Der Rumpf kam übrigens am 12. Januar 1998 aus Landskrona in Rissa an.

Weiterhin plant Minoan durch zwei Neubauten die bisherigen Schiffe KING MINOS und N. KAZANTZAKIS auf der Route von Piräus nach Kreta zu ersetzen. Dies geschieht vor allem aufgrund eines Streites zwischen den kretischen Behörden und dem griechischen Seefahrtsministerium. Die Kreter wollen, daß auch Strintzis und SuperFast die Insel anlaufen dürfen. Die Athener bestehen darauf, daß wenn die bisherigen 4 Anbieter (Minoan Lines, Anek Lines, Cretan Ferries und Lane Lines) ihren Service kontinuierlich verbessern, neue Reedereien nicht notwendig sind.

Bernd Crause

MONTE CARLO gesunken

Die 1961 für Da-No Linien gebaute HOLGER DANSKE (4.437 GT) ist seit ihrem Verkauf 1996 an Garchi Shipping Co., Panama als Ausstellungsfahrzeug im Mittelmeerraum eingesetzt worden. Am 30. August 1997, als sich das Schiff auf einer Reise von Bodrum nach Antalya befand, brach ein Brand aus und das Schiff ist gesunken, die Besatzung konnte gerettet werden. Anschließend ging die MONTE CARLO zur Verschrottung nach Alang.

Frank Lose



Die MONTE CARLO am 5. Mai 1997 vor Aqaba. Foto: Jürgen Saupe

Fährdienste ab Otranto eingestellt

Erlebte der kleine süditalienische Hafen 1996 einen kleinen Boom mit vier regelmäßigen Fährverbindungen, so sind bereits Anfang 1997 sämtliche Autofährverbindungen eingestellt worden. Linee Lauro schickte ihre ANNA MARIA LAURO zurück nach Neapel und Rainbow Lines verlegte sämtliche Aktivitäten nach Brindisi (siehe FERRIES 4/97, Seite ARTEMIS I und NIOBE I).

Frank Heine

THESSALONIKI

Nach mehr als einem Jahr Aufliegezeit in Piräus ist die THESSALONIKI ex. KAMIROS ex. ROUSILLON ex. PRINZ HAMLET ex. PRINS HAMLET seit Juli 1997 wieder im aktiven Dienst. Dreimal die Woche sollte sie bis Ende Oktober zwischen Brindisi, Igoumenitsa und Patras verkehren.

Frank Heine



Die THESSALONIKI im Sommer 1997 in Brindisi.

Foto: Jan-Vinther Christensen

Letzte Meldung:

Rodby-Puttgarden

Nach monatelangem Streit hat nun endlich die norwegische Reederei Eidsiva aus Oslo die Genehmigung erhalten auf dieser Fährstrecke zwischen Deutschland und Schweden einen Fährdienst zu betreiben. Eingesetzt werden nicht wie geplant, die Fährschiffe VESTFOLD (8.383 GT/Bj. 1991) und ØSTVOLD (4.959 GT/Bj. 1979)

ex BASTØ II-91, sondern Eidsiva hat von der spanischen Reederei ISNASÁ zwei Fähren vom Superflex-Typ angekauft. Die ANTONIO MACHADO (4.101 GT/Bj. 1988) ex SUPERFLEX GOLF-94 und die MIGUEL HERNANDEZ (4.296 GT/Bj. 1989) ex FREJA SCARLETT-95 ex SUPERFLEX HOTEL-93 sollen ab Frühjahr 1998 den Verkehr auf der Vogelfluglinie aufnehmen. Die Reederei, die als Easy Line vermarktet werden soll, wird sicherlich ein gutes Regulativ zu den sehr hohen Fahrpreisen der DFO/Scandlines sein.

Frank Lose

Flender Werft baut drei Ro/Ro-Schiffe

Ende Februar konnte die Lübecker Flender Werft den Auftrag zum Bau dreier Ro/Ro-Schiffe für holländische Rechnung festschreiben. Auch Werften in den Niederlanden, Norwegen und Italien gehörten zu den Mitbewerbern. Der Auftragswert wird mit 200 Mio. DM angegeben. Die drei Schiffe sollen langfristig an den schwedischen Papierproduktkonzern Stora verchartert werden, der die im November 1999, im März und November 2000 zur liefernden Schiffe zwischen Göteborg und Zeebrügge einsetzen will. Die Schiffe werden 183 m lang, 25,2 m breit und über eine Tragfähigkeit von 13.600 tons verfügen. Die Dienstgeschwindigkeit wird mit 18 Knoten angegeben. Neben fünf Containerschiffen, die die Werft in diesem und im nächsten Jahr liefern wird, sichern die drei jetzt geordneten Schiffe die Vollbeschäftigung bis Ende 2000.

Dirk Jankowsky



Die bisher von SweFerry im DFO-Hansa Verbund eingesetzte GÖTALAND wird ab April 1998 von Euroseabridge zwischen Travemünde und Trelleborg eingesetzt. Foto: Frank Lose

Errata und Ergänzungen

Die FERRIES-Redaktion versucht natürlich für die Erstellung dieses Heftes so genau und sorgfältig wie nur irgend möglich zu recherchieren. Doch wir sind auch nur Menschen und somit natürlich nicht fehlerfrei. So kann es urchaus passieren, daß Meldungen falsch oder zur Zeit der Veröffentlichung bereits überholt sind. Ebenso schnell können Schreibfehler, trotz mehrmaliger Prüfung, übersehen werden. Das ist besonders bei Schiffsnamen sehr unangenehm und da wir unsere Zeitschrift auch als Nachschlagewerk verstehen

Heft 2/97 :

Seite : Die Überreste der ESPRESSO MARILEN sind, wie in dem Artikel bereits angekündigt, Ende 1996 in Aliaga, in der Türkei verschrottet worden.

Seite 38 : Die PANAGIA ging zuerst an Global Marine Highway und wurde unter dem Namen AL SAFA im Roten Meer eingesetzt und erst später unter dem Namen MEDOUSA nach Griechenland verkauft.

Heft 3/97 :

Seite 38 : Die richtige Schreibweise der Schiffsnamen sind : EXPRESS APHRODITE nicht EXPRESS APHRODITI, PANAGIA

EKATONTAPILIANI nicht PANAGIA EKATONTAPILANI, HIGHSPED I nicht HISPEED I

Heft 4/97 :

Seite 31 : Die Fotos der beiden NORDLICHT wurden vertauscht. Der Katamaran NORDLICHT (II) wurde auf Borkum fotografiert, die Ro-Ro Fähre NORDLICHT (I) aufgelegt im Emden Stadthafen.

Seite 38 : Viamare : Die Schiffe sind von Tirrenia übernommen worden und haben den typischen orange-roten Anstrich aller Tirrenia Ro-Ro's erhalten und nicht den von Adriatica, deren Ro-Ro's einen ockergelben oder bronzefarbenen Rumpfanstrich haben.

Die richtige Schreibweise der ex CalMac-Fähre ist CITY OF PIRAEUS und nicht CITY OF PIRÁUS.

Seite 39 : Errata und Ergänzungen : PRINCESS MARGRIET : Hier hat sich ein besonders schwerer Fehler eingeschlichen, der noch falscher verbessert wurde als vorher.

Seite 42 : Die GOTLAND taucht versehentlich in der Fähren- und der Ro-Ro Liste auf und sollte tatsächlich nur in der letztgenannten stehen.

Die richtige Schreibweise der Schiffsnamen TEXELSTROM und ULISOY 4 lautet TEXELSTROOM bzw. ULUSOY 4.



Dieses eindrucksvolle Bild vom Umbau der WINDWARD zur NORWEGIAN WINDS zeigt das Einschwimmen des neuen Mittelteils zwischen die beiden Schiffshälften im Dock der Bremerhavener Lloyd Werft am 24. Januar 1998. Das Vorschiff wird mit einer Haltekonstruktion auf Pontons in stabiler Position gehalten. Foto: Peter Voß

Passagierschiffe Aktuell III

von Arnold Kludas

Die Schiffe werden in alphabetischer Reihenfolge mit dem letzten aktuellen Namen aufgelistet; als Identifizierungshilfe werden das Jahr der Indienststellung sowie ggfs. der erste Name angegeben. Die Lebensläufe dieser Schiffe können in meinem Buch „Die großen Passagierschiffe der Welt“, Hamburg 1997, nachgeschlagen werden.

Neubauten mit meist noch vorläufigen und unvollständigen Daten sind mit einem * hinter dem Namen gekennzeichnet.

ms ANDAMANS *

The Shipping Corporation of India, Bombay
Hindustan Shipyard, Visakhapatnam; Baur.
11101

14 175 BRZ /

11.12.1996 Stapellauf / ((Nachbau der NICOBAR))

ARKONA, 1987 als ASTOR in Dienst

18.12.1997 Heimathafen Monrovia /

CANBERRA, 1961 in Dienst

31.10.1997 Ankunft zum Abwracken in
Gadani Beach, Pakistan.

COSTA OLYMPIA, 1996 vom Stapel

11.1997 an Norwegian Cruise Line. Bis Mitte
1999 Umbau zum Cruise Liner NORWEGIAN
SKY bei der Lloyd Werft in Bremerhaven /

CONSTITUTION, 1951 in Dienst

1997 zum Abwracken verkauft / 17.11.1997
auf der Reise nach China im Tau des chine-
sischen Schleppers DE DA ca. 700 sm nörd-
lich von Honolulu in schwerem Wetter
gesunken.

CROWN MAJESTY, 1993 in Dienst

Ende 1997 umbenannt NORWEGIAN
DYNASTY /

AWANI DREAM, 1966 als RENAISSANCE in Dienst

1998 WORLD RENAISSANCE, Royal Olympic
Cruises, Piräus /

AWANI DREAM 2, 1975 als CUNARD COUNTESS in Dienst

1998 THE OLYMPIC COUNTESS, Royal
Olympic Cruises, Piräus /

ms DEUTSCHLAND

Das Deilmann-Flaggschiff schwamm am
16.1.1998 im Baudock auf.

DISCOVERY I, 1970 als BLENHEIM in Dienst

1.9.1997 Ankunft zum Abwracken in Alang.

ms EUROPA *

Hapag-Lloyd AG
Kvaerner-Masa-Yards, Helsinki

28 000 BRZ / 196 m Länge ü.a. / 23,5 m
Breite / Dieselelektrischer Antrieb auf
Azipod-Ruderpropeller / 13 000 kW / 410
Pass. in 205 Kabinen /
8.1999 Indienststellung geplant /

FAIRSTAR, 1957 als OXFORD-SHIRE in Dienst

1997 RIPA, Ruby Enterpris, St. Vincent /
10.4.1997 Ankunft zum Abwracken in Alang.

ITALIA PRIMA, 1948 als STOCKHOLM in Dienst

6.1.1998 Neckermann-Charter vorzeitig auf-
gekündigt / In Genua aufgelegt /

KERINCI, 1983 in Dienst

2.11.1997 beim Einlaufen nach Teluk Bayur,
Nord Sumatra, mit voller Fahrt auf felsigen
Grund gelaufen, bis zum Promenadendeck
unter Wasser. Die 250 Menschen an Bord
bleiben unverletzt / Smit Tak mit Bergung
beauftragt /

MERIDIAN, 1963 als GALILEO
GALILEI in Dienst

2.1997 nach Singapur verkauft / 28.11.1997
erste Kreuzfahrt als SUN VISTA für Sun
Cruises ab Singapur /

ms PACIFIC VENUS *

Japan Cruise Line, Osaka
Ishikawajima, Tokio; Baunr. 3095
26 000 BRZ / 3060 tdw / 182,9 m Länge ü.a.
/ 25,0 m Breite / Zwei 12-Zyl.-Diesel mit
Getriebe; Pielstick-United / 13 620 kW / 2
Schrauben / 21 kn / 720 Pass. in Kabinen /
29.9.1997 Stapellauf / 3.1998 Ablieferung
geplant / 12.4.1997 Jungfernkreuzfahrt in
Ostasien geplant.

ms PAUL GAUGUIN *

Service et Transport, Le Havre
Chantiers de L'Atlantique, St. Nazaire; Baunr.
G31
18 800 BRZ / 156,4 m Länge ü.a. / 21,7 m
Breite / 19 kn / 320 Pass. / Bes. 200
25.4.1996 Stapellauf. Urspr. als TAHITI NUI
geplant / 2.12. 1997 ab St. Nazaire zur Über-
führungsfahrt in die Südsee / 31.1.1998 er-
ste Kreuzfahrt nach Häfen der Gesell-
schaftsinseln /

ROTTERDAM, 1959 in Dienst

30.9.1997 Außerdienststellung / 10.1997
REMBRANDT, Premier Cruises / 21.12.1997
erste Kreuzfahrt nach Brasilien /

ms ROTTERDAM *

Holland America Lijn Westours,
Fincantieri (Breda), Venedig; Baunr. 5980
59 652 BRZ / 6000 tdw / 237,00 m Länge
ü.a. / 32,25 m Breite / Fünf 16-Zyl.-Diesel
mit elektrischer Kraftübertragung; Sulzer-
Fincantieri / 57 670 kW / 2 Schrauben / 22,5
(25) kn / 1320 Pass. in 660 Kabinen / Bes.
630
21.12.1996 Stapellauf / 7.11.1997 Ablieferung
(verspätet) / 11.11.1997 Jungfernkreuzfahrt
Barcelona - Mittelmeer - Transatlantik /



Ende 1997 hat die Norwegian Cruise Line die Umbenennung ihrer Flotte so gut wie abgeschlossen, alle Schiffsnamen beginnen jetzt mit NORWEGIAN. Auf dem Foto die NORWEGIAN MAJESTY ex CROWN MAJESTY vor dem mexikanischen Cozumel. - Einzige Ausnahme ist die DREAMWARD, die wohl erst im Mai nach ihrer Verlängerung in Bremerhaven den neuen Namen NORWEGIAN DREAM erhalten wird. Foto: Mike Louagie



Das neueste Schiff der Japan Cruise Line, die PACIFIC VENUS, beim Stapellauf und in einer Computer-Simulation. Foto: Sea-Japan

ROYAL MAJESTY, 1992 in Dienst

Ende 1997 umbenannt NORWEGIAN
MAJESTY /

SEAWARD, 1988 in Dienst

1997 an Norwegian Cruise Line, Nassau /
Ende 1997 umbenannt NORWEGIAN SEA /

ms SINABUNG *

P.T. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI),
Belawan
Jos. L. Meyer, Papenburg
14 701 BRZ / 3686 tdw / 146,50 m Länge
ü.a. / 23,70 (23,40) m Breite / Diesel mit
Getriebe / 23 kn / 416 Pass. in 90 Kabinen,
1557 Deckspass. / Bes. 147
14.12.1997 Taufe und Ablieferung / 1.1998
Fährdienst im indonesischen Archipel /

WINDWARD, 1993 in Dienst

14.1 bis März 1998 Verlängerung bei der
Lloyd Werft in Bremerhaven. Die auf der
Seebeckwerft gebaute neue 40-m-Sektion lief
am 18.10.1997 vom Stapel und wurde am
24.1.1998 im Dock der Lloyd Werft zwischen
die auseinandergetrennten Schiffshälften der
WINDWARD positioniert. Am 15.3.1997 soll
das dann 46 000 BRT große Schiff unter dem
neuen Namen NORWEGIAN WIND an die
Norwegian Cruise Line zurückgeliefert wer-
den. 229 m Länge ü.a., 1700 Pass. /



Die auf der Schleppreise zur Abwrackwerft gesunkene CONSTITUTION in ihrer ersten Form 1951, als sie noch im Liniendienst New York - Mittelmeer der American Export Lines lief.

FERRIES Aktuell - Kurswechsel

Name	von	an	Neuer Name	Bemerkungen
FÄHREN				
ANTONIO MACHADO	Isnasa	V Easy Lines		Rødby-Puttgarden
APOLLONIA II	Hellenic Med. Lines	V Türkei		ex TRAVEMÜNDE
AVRASYA	Megacycle	V zum Abbruch		ex LAZIO
BENI ANSAR	Denval	N	WISTERIA	Bari-Durres
CHARM M	Marlines	V Georgian Shipping	MEMED ABACHIDZE	ex DRAGON
EINAR TAMBARSKJELVE	Fosen	V Conferry	PETRONILA MATA	ex STUBBENKAMMER
FARAH I	Baltic Sea Busin.	V Gurgun Turizm	GÜRGEN 2	ex J. TINTORETTO
GÖTALAND	SweFerry	C Euroseabridge		Travemünde-Trelleborg
HOLYMAN DIAMANT	Holyman	N DIAMANT		Oostende-Dover
HOLYMAN RAPIDE	Holyman	N RAPIDE		Oostende-Dover
KNUDSHOVED	Scandlines	V Canberra Ltd.	KNUD	zum Abbruch
LION KING	Lion Ferry	V Tallink	FANTAASIA	ex TURELLA
LION PRINCE	Stena Line	N	STENA PRINCE	Varberg-Grenaa
LODBROG	Mercandia	V Scandlines		Halsskov-Knudshoved
NORD GOTLANDIA	N&T Gotlandslinjen	V Eckerö Line	NORDLANDIA	ex OLAU BRITANNIA
NORD NEPTUNUS	N&T Gotlandslinjen	V Estline	HARMONIA	Tallinn-Stockholm
NORMANDY	Rederi AB Gotland	C Irish Ferries		ex KRONP. VICTORIA
MIGUEL HERNANDEZ	Isnasa	V Easy Lines		Rødby-Puttgarden
ØSTFOLD	Gokstad	V Rogaland Trafikk.		ex BASTØ II
PATRICIA OLIVIA	Buquebus	C Destination Gotland		Sommer 1998
SEACAT SCOTLAND	Hoverspeed	V Nav Atlandida	Colonia-Buenos Aires	
SILVIA ANA	Buquebus	C Color Line	Kristiansand-Hirtshals	
STENA INVICTA	Stena	C Silja Line	WASA JUBILEE	Vaasa-Umeå
STENA LYNX II	Stena Line	V Buquebus	RONDA MARINA	Charterende
STENA LYNX III	Stena Line	C P&O Stena Line	ELITE	Newhaven-Dieppe
TABA I	El Salam	N	SALEM FLOWER	ex CANGURO BIANCO
VANA TALLINN	TH Lines	V Tallink	ROMANTICA	Tallinn-Helsinki

Ro/Ro

ARION	A.K. Ventouris	C Sakahlin Shipping		ex MONTMORENCY
BELARD	Isle of Man S.P.	V Rimeco Group	Aabenraa-Klaipeda	
BISON	Pandoro	V P&O European Ferries	EUROPEAN PIONEER	Fleetwood-Larne
BUFFALLO	Pandoro	V P&O European Ferries	EUROPEAN LEADER	Fleetwood-Larne
CHARME	Sig.Ra	V Putera Master	NUSA AGUNG	ex TRAVETAL
CHRISTIAN I	Nav Alexis	N	KAYLIN STAR	ex TOR MERCIA
ENDEAVOUR	Exxtor	V Cobelfret	MARCELINE	Rotterdam-Immingham
GOTLAND	Rederi AB Gotland	V Finnlink	FINNARROW	Helsinki-Travemünde
IBEX	Pandoro	V P&O European Ferries	EUROPEAN ENVOY	Liverpool-Dublin
JOLLY ARRANCIONE	Ignazio Messina	C Dartline	DART 1	Vlissingen-Dartford
LEOPARD	Pandoro	V P&O European Ferries	EUROPEAN NAVIGATOR	Fleetwood-Dublin
LION	Pandoro	V P&O European Ferries	EUROPEAN HIGHLANDER	Ardrossan-Larne
MEHANIKIS FJODOROS	Latvian Shipping	C Euroseabridge		Travemünde-Klaipeda
MEKHANIKIS GERASIMOV	Latvian Shipping	C Color Line	COLOR TRADER	Oslo-Kiel
PACIFIC PROSPERITY	Helios Shipping	V Comanav	AZZAHRA	Marseille-Marokko
PANTHER	Pandoro	V P&O European Ferries	EUROPEAN PATHFINDER	Cherbourg-Rosslare
PUMA	Pandoro	V P&O European Ferries	EUROPEAN SEAFARER	Liverpool-Dublin
PURBECK	Channel Island Ferries	C Dundalk Shipowners		Cork-Cherbourg
SEA CLIPPER	Goliath Shipping	C Estonia Shipping Co		ex JUNO

V = Verkauf; N = Umbenennung; C = Charter



Älteste der Serie von eisbrechenden Fähren mit dieselektrischem Antrieb (!) ist heute die KOGUVA, 1979 in Riga gebaut. Bei ihr wurde noch in ESCO-Zeiten versucht, ihr ein moderneres Outfit zu verpassen (blauer Rumpf und blaue Streifen an den Aufbauten). Alle anderen Fähren dieses Typs haben einen schwarzen Rumpf und weiße Aufbauten. Foto: Marko Stampehl
Die 1975 gebaute TUNGENES ist das einzige Schiff der Serie, daß noch heute im Boknafjord eingesetzt wird. Foto: Jürgen Stein





Die SUPERFAST III am 18. Februar auf dem Amsterdamer Seekanal. Foto: Andreas Wörteler

Frisch nach der Taufe in Oslo am 18. Dezember 1997 traf die neue BAYARD der Reederei Fred. Olsen am 20. Dezember 1997 zum ersten Mal in Zeebrügge ein. Eingesetzt wird das Schiff zwischen Norwegen, Immingham, Zeebrügge und Rotterdam. Foto: Mike Louagie

