

FERRIES

Das Fährschiffmagazin

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

1/2000

9. Jahrgang
März 2000

Die Zeitschrift des Deutschen Fährschiffsvereins e. V.



Gedser - Travemünde

SNCF-Fährschiff VALENCAY

Die Verschrottung der DANMARK
„Butterschiffe“ und Helgolandfahrer
Minoan Flying Dolphins / Hellas Ferries



Die XLENDI ex HELSINGØR wurde am 12. November 1999 vor der maltesischen Insel Gozo als Taucherattraktion versenkt (siehe FERRIES 4/99, Seite 37). Foto: The Times, Valletta

Das ehemalige Trasmediterranea Schiff VOLCAN DE TENAGUA (4.212 GT/Bj. 1967) ex CIUDAD DE LA LAGUNA -99 ex BOTNIA -75 führt nach ihrem Verkauf an Armas Cruceros Tageskreuzfahrten von Gran Canaria aus durch. Foto: Matti Pietikäinen



FERRIES

Das Fährschiffmagazin

Zeitschrift des
Deutschen
Fährschiffverkehrsvereins e.V.

Homepage: <http://home.pages.de/~ferries>

Erscheinungsweise :
viermal jährlich, quartalsweise

Herausgeber /Verlag :
Deutsche Fährschiffver-
publikationen Frank Heine
zur Zeit nur zu erreichen über:
E-Mail: fheine1@aol.com oder
über den Redaktionsleiter
Frank Lose

Bankverbindung des Verlags:
Frank Heine
Stadtsparkasse Hannover
Konto 25256343 / BLZ 25050180

Redaktionsleiter :
Frank Lose
Erich-Martens-Str. 49
D-32257 Bünde
Tel. 05223/188641
Fax 05223/162890
E-Mail: frank.lose@owl-online.de

Redaktion :
Christian Eckardt, Frank Heine,
Frank Lose, Marko Stampehl,
Jürgen Stein, Carsten Watsack,
Andreas Wörteler

Ständige Mitarbeiter :
Gary Andrews, Jan Vinther
Christensen, Ton Grootenboer,
Arnold Kludas, Mike Louagie,
Michael Pryce, Antonio Scrimali

Vertrieb :
Carsten Watsack
Albertstr. 20
31241 Ilsede
Tel. 05172-13555 (Sa + So)
E-Mail: CWatsack@aol.com

Kontakt Benelux :
Ton Grootenboer
St. Jozefstraat 4
NL-5248 AT Rosmalen
Tel. +31 73 5214177
E-Mail: teunis@horizon.nl

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

Der Verkaufspreis enthält die
gesetzliche 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
Anzeigenpreisliste Nr. 1/98
gültig.

Liebe Leserinnen und Leser,

Neue Innovationen für Fracht nach Finnland.

Die Rolle Lübecks als Tor nach Skandinavien, hauptsächlich aber Finnland, wird vor allem durch die finnische Reedereigruppe Finnlines unterstrichen. Sie ist einer der Hauptkunden der Lübecker Hafengesellschaft und hat ihre Position am Markt durch den Ankauf der deutschen Reederei Poseidon Schiffahrt OHG weiter gefestigt. Nun gilt es, diesem aufstrebenden Güterbereich weitere Hindernisse aus dem Weg zu räumen. Gefordert sind hier neben der Reederei vor allem die Hafенbetreiber.

Finnlines hat bereits vor einigen Jahren erkannt, daß eine marktpolitische Wende nötig ist, um weitere Beförderungsanteile an sich zu ziehen und den Finnlandverkehr wie nie zuvor boomen zu lassen. Deutschland ist dabei das Hauptfeld der geschäftlichen Betätigungen. Dieses bietet neben der immer wiederkehrenden Frage der Arbeitsplätze auch strategische Vorteile: Güterströme lassen sich nicht von heute auf morgen verschieben. Nur wer erkennt, wie man dauerhaft Verladern und Spediteuren durch Qualität an sich binden kann, schafft günstige und nötige Rahmenbedingungen, die der gesamten, von Deutschland operierenden Schiffahrt zu Gute kommen.

Daß nicht nur die Finnen Deutschlands Bedeutung als Brücke nach Kontinentaleuropa in ihrem Handeln begriffen haben, zeigen die Aktivitäten und Planungen einzelner Hafenoperatoren, vor allem aber der Lübecker Hafengesellschaft (LHG). Der Travemünder Skandinavienkai wurde und wird einer längst fälligen Roßkur unterzogen, sprich: Es entstanden bzw. entstehen neue und moderne Abfertigungsanlagen. Übrigens nicht nur für den Finnlandverkehr. Sicherlich weniger im Interesse für LHG dürfte der Wunsch Finnlines sein, ein operativ eigenes Terminal im Bereich des Skandinavienkais zu erhalten, Autonomie also. Abgesehen davon, daß seitens der LHG keine direkte Einflußnahme mehr stattfinden könnte, würde sicherlich auch der weiter traveaufwärts liegende Nordlandkai eine Rückstufung in seiner Bedeutung erfahren. Bittere Medizin also für die LHG, die dennoch ihren bereits eingeschlagenen Weg weitergehen wird. Zwar betonte Finnlines, das 2002 fertiggestellte neue Terminal am Ostuferhafen in Kiel sei keine Alternative zu Lübeck- Travemünde, doch bleibt es dabei: Wer die nach Norden und umgekehrt laufenden Verkehrsströme nicht nur behalten, sondern steigern will, muß innovativ neue Wege bestreiten. Das gilt für alle am Verkehr beteiligten Unternehmen. Finnlines hat mit seiner Flottenpolitik diesen Schritt bereits getan und will ihn mit diversen Maßnahmen ausbauen. Und auch die Politik sollte sich fragen lassen, ob dieser umweltschonende Güterverkehr durch das Schreckgespenst einer festen Fehmarnbeltquerung mittelfristig tatsächlich beeinträchtigt werden soll.

Das Redaktionsteam hofft, Ihnen auch diesmal wieder eine kompetente Auswahl an Beiträgen und Berichten rund um die Fährschiffahrt bieten zu können. Wir wünschen viel Spaß beim Lesen.

Ihr Carsten Watsack

Inhalt

Die Geschichte der Fährverbindung zwischen Travemünde und Gedser (Teil1)	4
„Butterschiffe“ und Helgolandfahrer	12
Die Verschrottung der DANMARK	18
VALENCAY	20
Die Griechen kommen	23
Neue Fährkonzepte für die Vogelfluglinie	24
Minoan Flying Dolphins / Hellas Ferries	25
Seaspan International Ltd.	28
FERRIES aktuell	30
DFV Intern	35
Passagierschiffe aktuell	36
FERRIES Aktuell - Kurswechsel	38

Deutscher Fährschiffverkehrsverein e. V. - DFV - (gegründet 1992)

Die internationale Vereinigung für Fahr-, Ro/ Ro- und Passagierschiffe
Mitgliedsbeitrag 2000: Inland 48,- DM, Ausland 56,- DM
Informations- und Aufnahmeformular über
DFV e. V., Carsten Watsack, Albertstraße 20, 31241 Ilsede

Das Titelfoto zeigt die
TRAVEMÜNDE im Jahr 1966
auf der Trave.
Foto: Arnold Kludas

Wie an einem Lineal...gute Fahrt nordwärts

Die Geschichte der Fährverbindung zwischen Travemünde und Gedser

Teil 1 : Moltzau Line AVS (1963 - 1973)

von Jürgen Stein

„Mit klingendem Spiel begleitete ein Spielmannszug aus Dänemark am 1. Juni 1963 die Eröffnung der Fährlinie Travemünde - Gedser auf dem Skandinavienkai in Travemünde“. So zitierten die Lübecker Nachrichten am 2. Juni 1963 die Einweihung des Fährdienstes zwischen der schleswig-holsteinischen Bäderstadt Travemünde und dem Fährhafen Gedser auf der dänischen Insel Falster. Grund der Feierlichkeiten war auch die Ablieferung der ersten Autofähre der Linie mit dem Namen GEDSER, die bei der Lübecker Werft Orenstein & Koppel, Lübecker Maschinenbau GmbH & Co. KG, Lübeck für den Liniendienst nach Dänemark fertiggestellt wurde. Mit diesem Festakt wurde die später wohl beliebteste Fährverbindung zwischen Deutschland und Dänemark ins Leben gerufen. Dreißig Jahre sollte sie überdauern und dann mangels Interesse und finanziellem Polster bedauernswerterweise eingestellt werden. Sollte heutzutage der Satz „nach vorne schauen“ (ohne Fährschiffahrt) mehr und mehr an Bedeutung gewinnen, so verdient es diese ehemalige Fährverbindung zwischen Deutschland und Dänemark, die ihren Ursprung in einem norwegischen Investor hatte, ganz besonders, dass wir jetzt einmal in ihrer erfolgreichen Vergangenheit forschen.

Der Fährhafen Gedser

Schon im Jahre 1886 wurde der kleine Ort Gedser, an der Südspitze der dänischen Insel Falster gelegen, zum Fährhafen. Zum Einsatz kamen hier die Raddampfer KAISER WILHELM, KÖNIG CHRISTIAN und FREYA im Gemeinschaftsdienst des Deutsch-Nordischen Lloyd, Warnemünde und der dänischen Reederei Det Forenede Dampskibsselskab, København, mit denen zum ersten Mal einen Fährdienst zwischen Warnemünde und Gedser eröffnet wurde. Der Hafen Gedser verfügte trotz der relativ einsamen Lage seit 1886 über einen direkten Eisenbahnanschluss an das Netz der Dänischen Staatsbahnen, die alle die größeren Städte im eigenen Land mit einander verband. Als dann im September 1900 beschlossen worden war, den reinen Passagierdienst nach Warnemünde durch den Einsatz von Eisenbahnfähren aufzuwerten, sollte Gedser in der Fährschiffahrt eine ganz neue Bedeutung bekommen. Vorbei waren die Zeiten, als Passagiere von der Bahn auf das Schiff und umgekehrt umsteigen mußten, denn durch die Verladeeinrichtungen für Eisenbahnwaggons konnten die Züge jetzt direkt auf das Schiff fahren und im nächsten Hafen wieder herunter. Der Hafen Gedser entwickelte sich so im Laufe der nächsten Jahrzehnte zu einem modernen Bindeglied zwischen Dänemark und Deutschland. Doch leider machte der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges dieser Entwicklung zunächst ein Ende, denn während der deutschen Besetzung Dänemarks verwaiste der Fährhafen Gedser mehr und mehr. Regelmäßige Fähren fuhrten nicht mehr und lediglich die deutsche Kriegsmarine nutzte den dänischen Hafen für Material- und Truppentransporte. Aber auch nach der Beendigung des Krieges blieb Gedser noch einige Zeit in seinem Dornröschenschlaf und konnte erst im Frühjahr 1947 als

Fährhafen reaktiviert werden. Aber die politische Landschaft hatte sich verändert - Deutschland war geteilt - und nach der Wiederaufnahme des Eisenbahndienstes nach Warnemünde, das nun zum östlichen Teil Deutschlands gehörte, rückte Gedser noch weiter in den Mittelpunkt des Interesses, denn man suchte jetzt auch nach Verbindungsmöglichkeiten nach Westdeutschland. Und so wurde nach langen Planungen im Sommer 1951 die neue Eisenbahnfährlinie zwischen Großenbrode in Schleswig-Holstein und Gedser ins Leben gerufen. Besonders das Aufkommen auf dieser neuen Verbindung entwickelte sich im Gegensatz zu der ostdeutschen Linie so erstaunlich schnell, dass der Fährhafen Gedser wieder in der Bedeutungslosigkeit zu verschwinden drohte, als wenige Jahre später bekannt wurde, dass die Verbindung nach Großenbrode im Frühjahr 1963 auf eine kürzere Route verlegt werden sollte. Ausschlaggebend für das Ende der Verbindung zwischen Großenbrode und Gedser war die erst durch den Bau der Fehmarnsundbrücke möglich gewordene Eröffnung der Vogelfluglinie zwischen Puttgarden auf der Insel Fehmarn und Rødby auf der dänischen Insel Lolland am 14. Mai 1963.

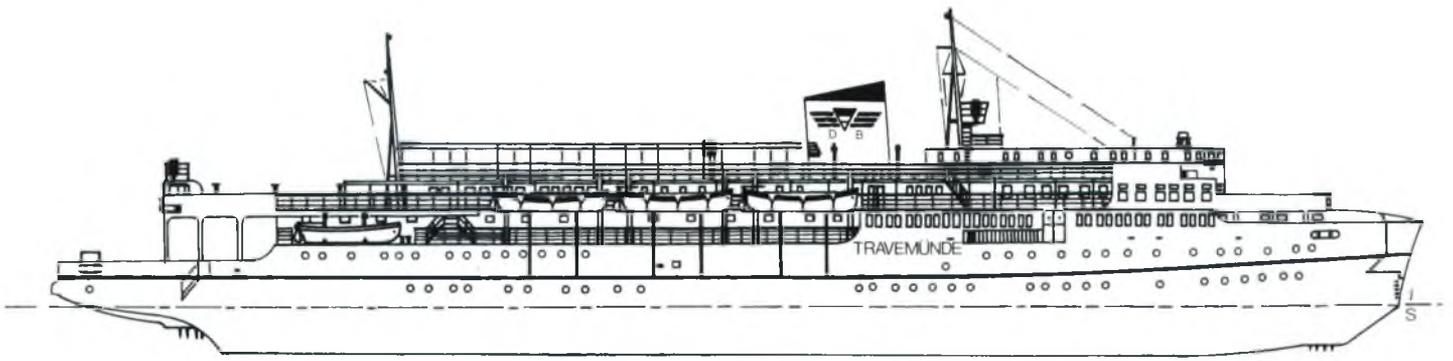
Aber zum Glück für die kleine Stadt Gedser hatte sich rechtzeitig ein findiger norwegischer Reeder um eine Alternative bemüht. Er plante eine Fährverbindung zwischen Gedser und Travemünde, am Ende der Lübecker Bucht gelegen.

Das Projekt Eisenbahnfährlinie Travemünde - Gedser

Diese zum Beginn der sechziger Jahre geplante Route tauchte in der jüngeren Geschichte schon einmal auf, als nämlich eine vor dem Zweiten Weltkrieg geplante Direktverbindung im Zuge der Vogelfluglinie

über den Fehmarnbelt nach Dänemark nicht realisiert werden konnte, musste 1949 von westdeutscher Seite her über eine andere günstige Direktverbindung nach Dänemark nachgedacht werden. Und dabei hatte man neben der geplanten Verbindung zwischen Großenbrode und Gedser auch eine Eisenbahnfährlinie zwischen Travemünde und Gedser in Planung. Der große Vorteil dieser Verbindung wäre gewesen, dass die notwendigen Hafenanlagen in Gedser und eingeschränkt auch in Travemünde (wo noch keine richtigen Fähranleger existierten) schon vorhanden waren, dass beide Städte über einen direkten Eisenbahnanschluss verfügten und auch eine Anbindung an das Fernstraßennetz vorhanden war. Alles das waren Dinge, die in Großenbrode erst noch gebaut werden mussten.

Einhergehend mit diesen Planungen, wurde gleichzeitig im Zuge einer Studienarbeit an einer Hamburger Universität ein Schiff entworfen, welches für diesen Liniendienst geeignet sein könne. Unter dem Projektnamen TRAVEMÜNDE entstand die graphische Darstellung einer Eisenbahnfähre auf der Basis der DEUTSCHLAND und PREUSSEN der Deutschen Reichsbahn, die 1909 bei der Schiffswerft AG Vulcan in Stettin für den Fährdienst Saßnitz - Trelleborg gebaut worden waren. Dieser geplante Nachbau sollte in der Linienfahrt zwischen Travemünde und Gedser 1800 Passagiere, acht D-Zug-Wagen und zusätzlich vier gedeckte Güterwaggons befördern können. Das Schiff sollte über eine Länge von 115,5 Meter und eine Breite von 18,0 Meter verfügen und bei einer Geschwindigkeit von 16 Knoten die Strecke zwischen Travemünde und Gedser in 3 Stunden und 15 Minuten bewältigen können (damalige Planungen gingen offensichtlich im Bezug auf die Geschwindigkeit des Schiffes, von einer kürzeren Überfahrtszeit aus, als es später tatsächlich verwirklicht werden konnte). Auch für die Verladung von Personen- und



Die Zeichnung zeigt das Projekt „TRAVEMÜNDE“, welches den Liniendienst zwischen Travemünde und Gedser eröffnen sollte.
Zeichnung: Jürgen Stein

Lastkraftwagen sollten Verlademöglichkeiten vorhanden sein. Für den Pkw-Transport war auf dem Zwischendeck eine Autohalle vorgesehen, die über einen Fahrstuhl vom Hauptdeck aus zu erreichen sein sollte. Auf dem achteren Hauptdeck sollte die Aufnahme von zwei Lastzügen mit einer Länge von je 18 Metern ermöglicht werden, ohne dass die volle Kapazität von Eisenbahnwaggons hätte eingeschränkt werden müssen. Ebenso sollten zahlreiche Passagiereinrichtungen, wie Salons und Speisesäle zur Verfügung stehen. Weiterhin war im Gespräch, ein baugleiches Schwesterschiff für diese Verbindung in Fahrt zu bringen.

Doch die Deutsche Bundesbahn verwarf den Plan einer direkten Fährverbindung zwischen Gedser und Travemünde wieder und widmete sich 1953 ausschließlich der Route nach Großenbrode. Die geplante Fährlinie zwischen Gedser und Travemünde verweilte nun mehrere Jahre in der besagten Schublade, bis sie im Jahre 1963 durch die Aktivitäten des norwegischen Reeders Reeder Ragnar Elger Moltzau aus Oslo schließlich verwirklicht werden konnte.

Der Reeder Ragnar Elger Moltzau aus Oslo

Am 7. Februar 1930 hatte Ragnar Elger Moltzau die Moltzau Tankrederi A/S., Oslo gegründet, die mit ihrer Tonnage in erster Linie in der Tankschiffahrt vertreten war. Wenn auch das Betätigungsfeld Jahre später auf die Kühlschiffahrt erweitert wurde, konnten speziell in der Tankschiffahrt große Erfolge verbucht werden. Besonders während der Nachkriegsjahre boomte das Geschäft, in dem man die Schiffe an die Alliierten vercharterte und sich so ein gutes finanzielles Polster verschaffen konnte. 1958 setzte Ragnar Moltzau dann erstmals seinen Fuß in die Fährschiffahrt und ließ bei der Allsund Værft in Sønderborg die beiden Fahrgastschiffe SUNDBUSS HENRIK und SUNDBUSS PERNILLE bauen. Beide kamen für die Tochtergesellschaft A/S Rendal, Oslo (Sundbusserne A/S, Helsingør) in der Schnapsfahrt zwischen Helsingør und Helsingborg zum Einsatz. Mit der Indienst-

stellung eines weiteren Neubaus (SUNDBUSS JEPPE) im Jahre 1959 wurde eine weitere Tochtergesellschaft gegründet, die Dansk-Norsk A/S in Helsingør. Insgesamt sechs weitere „Sundbusse“ sollten bis 1981 folgen, doch sind diese nicht Teil der hier behandelten Geschichte.

Nachdem die ersten Jahre in der Schnapsfahrt sehr erfolgreich abgeschlossen werden konnten, setzte der norwegische Reeder einen weiteren Meilenstein in seiner bis dahin

erfolgreichen Reedereigeschichte : er wollte sich jetzt endlich der schon zehn Jahre zuvor verworfenen Fährverbindung zwischen Gedser und Travemünde widmen. Zusammen mit dem Direktor der Sundbusserne, dem Administrationsdirektor P. H. Arentsen aus Oslo, dem Rechtsanwalt H. O. Krefting aus Oslo und dem dänischen Rechtsanwalt E. Toft gründete er zunächst die Moltzau Line A/S, Oslo. Und obwohl seine investitionsbereiten Geschäftspartner eine

Mit ersten Zeitungsanzeigen machte Ragnar Moltzau seine Fährverbindung publik.

Wie an einem Lineal...

Gute Fahrt nordwärts
mit der elegantesten Autofähre Nordeuropas
»DIREKT VON DER AUTOBAHN AUF S FÄHRSCHIFF«

Sie sparen 100 Km Landsrasse – von Hamburg bis zum Skandinavienkai in Travemünde sind es nur 72 Km Autobahn – Der Neubau, M/F »Gedser« ist die modernste Autofähre mit Platz für 140 Autos und 1.200 Passagiere –

Wollen Sie Auto fahren, müssen Sie Kräfte sparen

3 Stunden Seefahrt – Erholung und Entspannung – Zeit genug um in Liegestuhl auf dem Sonnendeck auszuruhen – ohne Hast an den Kiosken einzukaufen – gepflegt zu speisen. Ausgesuchtes, skandinavisches Buffet und à la carte Restaurant. Kinderzimmer, Sky-Bar im Schornstein, Zuverlässige Bedienung.

Fahrplan bis 30. September 1963

Travemünde ab:	Gedser ab:
6,30 - 14,30 - 22,30*	2,30* - 10,30 - 18,30
*1. Sept. - 30. Sept. nur	
Fahrp. f. Pers. DM 12,- DM 20,-	In der Nacht auf Donners-
Pkw's 2,85 + 4,25 m DM 23,- DM 34,50	- 4,26 + 5,60 m DM 28,- DM 42,-
1cg, Sonntag oder Montag.	

Die äußerst bequeme Verbindung nach Skandinavien - und wirklich preiswert.

**TRAVEMÜNDE
LÜBECK**

HAMBURG

**Gedser →
Travemünde**

MOLTZAU LINE A/S

MOLTZAU LINE A/S: Auskünfte und Platzreservierungen bei der Generalagentur Nord und Ost Verkehrs-G.M.B.H., Lübeck - Travemünde. Ruf: 3201. Telex: 02 6755. T. A.: Nordreise. und in allen Reisebüros

Direktverbindung von Norwegen nach Dänemark begrüßten, die dann durch eine neu geschaffene Fährroute von dem dänischen Korsør nach Kiel weitergeführt werden sollte, setzte sich Ragnar Moltzau durch. Er beschränkte sich ausschließlich auf die Verbindung zwischen Gedser und Travemünde.

Erste Gespräche und Planungen

Die Gemeindevertretung der Stadt Gedser begrüßte das Vorhaben, den Hafen Gedser als Ausgangspunkt für eine neue Fährverbindung nach Deutschland nutzen zu wollen, natürlich mit Wohlwollen. Sah man doch mit der Einstellung der Fährverbindung Großenbrode- Gedser zum 14. Mai 1963 eine gewisse Existenzgrundlage genommen, die besonders den Hafen, aber auch die Region Südfalster hätte wirtschaftlich spürbar treffen können. Nach zahlreichen Studien, wobei auch eine Verbindung nach Neustadt bzw. nach Heiligenhafen im Gespräch war, entschloss Moltzau sich endgültig für Travemünde als Zielhafen. Auch der Lübecker Bürgermeister Wartemann begrüßte die Entscheidung des norwegischen Reeders und versprach jegliche Unterstützung. Schon bald einigte man sich darüber, dass der geplante Neubau für die Gedser- Travemünde-Verbindung den Fähranleger der finnischen HANSA EXPRESS am Skandinavienkai in Travemünde mitbenutzen könne, der am 24. Juli 1962 für die Verbindung Travemünde- Hanko eingeweiht wurde. Eine weise Entscheidung, zumal die HANSA EXPRESS nur zweimal wöchentlich diesen Anleger nutzte. Auch der dänische Hafen Gedser war für die Aufnahme einer weiteren Fährverbindung gerüstet, allerdings war das nicht ganz so problemlos, wie man es sich anfangs gedacht hatte. Die Dänischen Staatsbahnen verfügten zwar über zwei Fährbetten - wobei das eine durch den Wegfall der Verbindung nach Grossenbrode ja eigentlich nicht mehr gebraucht wurde - doch die Dänischen Staatsbahnen waren nicht bereit, Ragnar Moltzau ihr zweites Fährbett zur Verfügung zu stellen, da man es selbst als Reservefährbett und Reservelegeplatz nutzen wollte. So sah sich Moltzau gezwungen, im Hafen Gedser ein eigenes Fährbett mit entsprechenden Verladeeinrichtungen bauen zu lassen. Nachdem die Vorgespräche auf kommunaler Ebene zur Zufriedenheit aller gelaufen waren, nahm Ragnar Elger Moltzau Kontakt mit dem dänischen Ingenieurbüro Knud E. Hansen in Kopenhagen auf, der mit seinen schiffbaulichen Entwürfen in der skandinavischen Fährschiffahrt marktführend war. In Zusammenarbeit mit der geplanten Bauwerft, der Orenstein & Koppel und Lübecker Maschinenbau AG in Lübeck, entschied man sich für einen Fährschiffstyp, der 1962 von Knud E. Hansen entworfen worden war. Verwirklicht wurde dieser Schiffstyp zum ersten Mal in der im Mai 1962 von der Bremer Adler Werft GmbH abgelieferten JULLE, sowie deren Schwesterschiff KALLE ein halbes Jahr

später. Beide Schiffe kamen für die dänische Reederei Juelsminde- Kalundborg Linien A/S (Mgr.: Det Dansk- Franske Dampskibsselskab A/S, København), Kalundborg in Fahrt. Auf Grund der Tatsache, dass Ragnar Elger Moltzau ein Schiff mit einer Reisegeschwindigkeit von mindestens 19 Knoten benötigte, um die deutschdänische Verbindung zwischen Travemünde und Gedser innerhalb von 3 Stunden bewältigen zu können, musste der Basistyp „Julle“ aber baulich verändert werden. Um die Geschwindigkeit mit einer Maschinenleistung von 8000 PS zu erreichen, mußte die Länge des Rumpfes an der Wasserlinie von 80 auf 84 Meter erweitert werden. Den schlanken Hauptspantquerschnitt von 15,89 Metern konnte man aber beibehalten. Zusätzlich sollte es geringfügige Änderungen u.a. an Brücke und Radarmast geben - um nur diejenigen zu nennen, die von außen am auffälligsten waren. Anfang September 1962 gab Ragner Elger Moltzau für seine Tochtergesellschaft Sundbusserne A/S, Helsingør die endgültige Vertragsunterzeichnung mit der Bauwerft Orenstein-Koppel und Lübecker Maschinenbau AG, Lübeck für den Bau eines Fährschiffs bekannt, der noch Oktober des gleichen Jahres mit der Kiellegung begann. Beratung und Bauaufsicht übernahm die norwegische Agentur Arnesen, Christensen & Co aus Oslo, die auch den Neubau bis zur Fertigstellung in allen anderen organisatorischen Dingen betreute.

GEDSER : die erste Autofähre für die neue Linie

Die Baukosten für den ersten Neubau der Autofährverbindung Travemünde - Gedser waren, verbunden mit einer termingerechten Ablieferung zum 1. Juni 1963, mit 18 Mio. DKR veranschlagt. Obwohl der geplante Stapellauf zum 27. Februar 1963 auf Grund von schlechten Wetterbedingungen und starkem Eisgang auf der Trave vor der Werft nicht eingehalten werden konnte, gelang es der Bauwerft trotzdem, das Schiff terminge-

recht abzuliefern. Der Neubau konnte sogar, nachdem er vor dem verspätetem Stapellauf am 7. März 1963 auf den Namen GEDSER getauft worden war, doch schon vorzeitig am 29. Mai 1963 ihrem norwegischen Eigner übergeben werden.

Die GEDSER hatte bei ihrer Ablieferung eine Gesamtlänge von 93,20 Metern, war 16,21 Meter breit und wies einen Konstruktions-tiefgang von 3,98 Metern auf. Die Vermessung betrug bei einer Tragfähigkeit von 700 tdw 2494,06 BRT und 1222,02 NRT. Zugelassen war das Schiff für die Beförderung von 1200 Passagieren, denen insgesamt 40 Betten auf dem Zwischendeck zur Verfügung standen. Mehr war aber auch nicht notwendig, denn die Überfahrtsdauer betrug ja nur etwas mehr als drei Stunden. Besonders Wert legte Moltzau auf eine ansprechende und großzügig gestaltete Inneneinrichtung. Auf dem Promenadendeck fand der Reisende eine Cafeteria mit 146 und einen Speisesalon mit 226 Sitzplätzen vor. Auf dem Bootsdeck befand sich ein à la carte-Restaurant mit Sitzplätzen für 94 Fahrgäste und ein First-Class-Salon. Über dem Steuerhaus befand sich zudem in der Schornsteinattrappe eine Aussichtstafel für 40 Passagiere. In den kalten Wintermonaten konnte das à la- Restaurant durch das Aufstellen von provisorischen Wänden je nach Bedarf in 12 Fahrgastkammern aufgeteilt werden.

Ebenso geräumig wie die Passagiereinrichtungen war auch das Autodeck angelegt. Alle Treppenhäuser, Motoren- und Fahrstuhlschächte waren an den Seiten angeordnet, so dass sich in der Mitte des Autodecks keine störenden Stahlkonstruktionen befanden und es somit fast in seiner gesamten Breite den zu befördernden Fahrzeugen zur Verfügung stand. Da es aber auf dem Autodeck auch sonst keine weiteren Abstützungen für das darüber gelegene Promenadendeck befanden, musste dieses beim Bau durch schwere Querträger, die sich an jedem 6. Spant befanden, getragen werden. Trotzdem konnten auf dem Autodeck auf beiden Seiten zusätzliche Hängendecks für Personenwagen installiert werden. Damit



Das Foto zeigt die GEDSER, hier noch unter deutscher Flagge, bei ihrer Werftprobefahrt im Mai 1963. Foto: Orenstein & Koppel

betrug die Gesamttransportkapazität der GEDSER nunmehr 140 Pkw oder 16 Lastkraftwagen.

Der Einbau von vier 8-Zylinder Dieselmotoren des Typs TRH 345 A der Motorenwerke Mannheim mit einer Gesamtleistung von 8000 PS, die über Getriebe auf die zwei vorhandenen Schrauben wirkten, verhalfen dem Schiff zu einer Reisegeschwindigkeit von 19 Knoten, womit sich der vorgesehene Fahrplan ohne Schwierigkeiten einhalten ließ.

Die Eröffnung der Fährverbindung Gedser - Travemünde

Am 31. Mai 1963 war der große Tag gekommen : die GEDSER verließ endgültig ihre Bauwerft und lief erstmals ihren Heimathafen Gedser an. Dort glich die Begrüßung des Schiffes einem Volksfest, es wurde gefeiert und die obligatorischen Reden gehalten. So galt unter anderem von Seiten der Stadt Gedser natürlich dem Reeder und der Bauwerft besonderer Dank, da diese planmäßig innerhalb von nur neun Monaten ein Fährschiff fertig stellen und an den Auftraggeber abliefern konnte. Schon wenige Stunden später machte sich die GEDSER zur ersten regulären Überfahrt nach Travemünde auf. Für Stimmung an Bord war auf jeden Fall gesorgt. Ein dänischer Spielmanszug begleitete das Schiff bei seiner ersten Überfahrt, der auch am Travemünder Skandinavienkai nicht aufhörte, für eine gewisse Ausgelassenheit zu sorgen. Auch Bürgermeister Wartemann aus Lübeck würdigte die Initiative und den Wagemut des norwegischen Reeders und dankte dafür, dass dieser Neubauftrag an die Lübecker Werft Orenstein & Koppel vergeben worden war. Und schließlich kehrte die GEDSER nach überstandenen Festlichkeiten wieder nach Gedser zurück, um anschließend von dort aus ihre erste Nachtfahrt nach Travemünde anzutreten. Noch immer befanden sich 300 geladene Gäste aus Deutschland an Bord, die die Überfahrt in ihr Heimatland genießen wollten. Doch die Überfahrt nach Travemünde verlief nicht ganz so planmäßig wie vorgesehen : kurz nach dem Auslaufen aus dem dänischen Hafen lief die GEDSER auf die Sandbank Rødsand Rende und konnte erst fünf Stunden später mit Hilfe eines Schleppers abgehoben werden. Und wenn die GEDSER kurz darauf auch unbeschädigt ihre Fahrt nach Travemünde fortsetzen konnte, war dieses lediglich die erste Erfahrung einer Grundberührung, die fast alle Schiffe, die in den nächsten Jahren auf der Route eingesetzt werden sollten, noch vor sich hatten.

Aufgrund von Umstrukturierungen im Konzern änderten sich mit der Indienstellung der GEDSER auch deren Eigentumsverhältnisse. Während das Schiff, wie bereits beschrieben, im Oktober 1962 für Sundbusserne A/S, Helsingør (Mgr.: Ragnar Elger Moltzau) in Auftrag gegeben worden

war, kam es für die neu gegründete Moltzau Line A/S, Gedser in Fahrt, eine weitere Tochtergesellschaft von Ragnar Elger Moltzau, die eigens für die Verbindung zwischen Gedser und Travemünde gegründet wurde. Schon nach wenigen Wochen zeigte sich, dass Ragnar Moltzau mit der Eröffnung des Fährdienstes in Konkurrenz zur Vogelfluglinie richtig lag. Mit täglich drei Abfahrten in beiden Richtungen konnte schon bald ein positives Ergebnis eingefahren werden, was den norwegischen Reeder ermutigte, ein weiteres Schiff in Auftrag zu geben.

Die GEDSER konnte seit der Eröffnung des Liniendienstes zwischen Travemünde und Gedser vom 1. Juni 1963 bis zum Jahresende folgende Transportzahlen für sich verbuchen :

Passagiere:	173.709
Campingwagen:	705
Personenwagen:	26.920
Lastkraftwagen:	2.392
Anhänger:	1.480
Busse:	363

im Vergleich Puttgarden - Rødby Havn:

Passagiere:	2.137.090
Camping bzw.	
Personenwagen:	259.350
Lastkraftwagen:	19.230
Busse:	3.430
Reisezugwagen:	31.028
Güterwagen:	49.712

Im Vergleich zur neu eröffneten Fährverbindung zwischen Puttgarden und Rødby Havn waren die Transportzahlen natürlich weitaus geringer, denn dort verkehrten zur gleichen Zeit drei Schiffe, die zusammen bei einer Überfahrtdauer von sechzig Minuten, täglich 18 Abfahrten in beiden Richtungen absolvierten. Und mit dem Einsatz eines vierten Schiffes konnte zum Jahresende 1963 der Fährverkehr dort noch einmal erweitert werden.

Neubau Nummer zwei

Am 20. Februar 1964 lief bei der Bauwerft Orenstein & Koppel, Lübecker Maschinenbau GmbH & Co KG in Lübeck unter der Baunummer 596 ein fast baugleiches Schwesterschiff der GEDSER unter dem Namen TRAVEMÜNDE von Stapel. Bauliche Veränderungen mussten nur im Inneren des Schiffes vorgenommen werden. Zunächst wurde die zugelassene Personenzahl von 1200 Passagieren, die die GEDSER befördern konnte, bei der TRAVEMÜNDE um 200 Fahrgäste reduziert. Der Grund dafür war, dass es sich gezeigt hatte, dass eine einwandfreie Betreuung durch die Gastronomie bei derart vielen Passagieren nicht immer gewährleistet war. Weiter zeigte sich, dass der im innerdänischen Verkehr beliebte Cafeteria-Betrieb auf dieser internationalen Strecke nicht sehr gefragt war, wogegen das Skandinavische Buffet wesentlich mehr Anklang fand. Und so wurde bei der TRAVEMÜNDE auch der Gastronomiebereich verändert. Zudem wurde das freie Brückendeck den Reisenden zugänglich gemacht. Auf dem Brückendeck stieg die Zahl der verfügbaren Betten auf 44 Schlafplätze. Für Rückwärtsfahrten und Anlegemanöver verfügte die TRAVEMÜNDE, wie übrigens auch die GEDSER, über eine Kommandobrücke auf dem Achterdeck. Diese Einrichtung war besonders wichtig, da beim Verlassen des Hafens von Gedser eine längere Strecke rückwärts gefahren werden musste, bevor die Schiffe in Fahrtrichtung gedreht werden konnten. Grund dafür war, dass der Hafen zum Wenden zu klein war und auch in der engen Fahrtrinne vor der Hafeneinfahrt ein Wendemanöver zu der Zeit noch nicht möglich war. Das durch die besonderen Strömungsverhältnisse an der Südspitze der Insel Falster zu der berüchtigten Sandbank „Geddersand“ angespülte Sediment muss auch heute noch regelmäßig ausgebaggert werden um die Einfahrt zum Fährhafen Gedser frei zu halten. Nachdem alle kleinen Schwächen, die auf der GEDSER noch vorhanden waren, bei dem Neubau nachgebessert wurden, konnte dieser am 26.



Ebenso formschön zeigt sich die TRAVEMÜNDE, das baugleiche Schwesterschiff der GEDSER. Foto: Orenstein & Koppel



Am 26. Mai 1964 war ein weiterer Schritt getan. Die GEDSER begleitet ihr neues Schwesterschiff TRAVEMÜNDE bei ihrer Überführungsfahrt von Travemünde nach Gedser. Foto: Orenstein & Koppel

Mai 1964 abgeliefert und am 29. Mai in die Linienfahrt zwischen Gedser und Travemünde eingebracht werden. Mit dem Einsatz der TRAVEMÜNDE konnten nun pro Tag bis zu fünf Abfahrten in beiden Richtungen angeboten werden. Und das Geschäft boomte - schon am 24. Juni 1966 konnte der einmillionste Fahrgast begrüßt werden. Gleichzeitig beförderten beide Schiffe bis zu diesem Zeitpunkt 139000 Personenwagen, 6000 Busse sowie 32000 Lastkraftwagen. Schon bald darauf zeigte sich aber, dass die beiden Schwesterschiffe den Liniendienst nicht mehr zu jeder Zeit ohne Probleme bewältigen konnten. Das Verkehrsaufkommen stieg ständig und die vorhandene Tonnage der Moltzau Line A/S erwies sich mehr und mehr als zu klein. Und so blieb der noch recht jungen Reederei nichts anderes übrig, als sich schon bald mit einer anstehenden Kapazitätserweiterung zu beschäftigen.

Ein Neubau ersetzt die erste GEDSER

Im Sommer 1967 gab Ragnar Elger Moltzau für seine Moltzau Line A/S, Gedser den Bau einer weiteren Autofähre bekannt. Den Auftrag erhielt erneut eine deutsche Werft, dies-

mal die Schiffbau- Gesellschaft Unterweser AG in Bremerhaven. Hier sollte in den nächsten neun Monaten unter der Baunummer 452 eine weitere GEDSER entstehen, die ihren Vorgänger gleichen Namens in nächster Zukunft ablösen sollte. Am 30. November 1967 lief dieser Neubau bei der Bremerhavener Werft von Stapel und konnte am 1. April 1968 für 33,5 Millionen DKR an den norwegischen Auftraggeber abgeliefert werden. Die neue GEDSER hatte eine stattliche Länge von 114,90 Metern, war 17,83 Meter breit und hatte einen maximalen Tiefgang von 4,75 Metern. Sie war weiterhin mit 3939 BRT / 1982 NRT vermessen und hatte eine Tragfähigkeit von 1050 tdw. Das Auto-deck, auf dem 225 Personenwagen oder 25 Lkw Platz fanden, war neben den üblichen hydraulischen Bug- und Heckkrampen zusätzlich mit zwei manuell zu bedienenden Seitenpforten ausgestattet, die sich an der Backbordseite jeweils im Bereich des Vorschiffs befanden, in der Linienfahrt zwischen Gedser und Travemünde allerdings wurden sie so gut wie nie genutzt. Die Passagiereinrichtungen sollten sich wie folgt aufteilen : die Cafeteria hatte ein Fassungsvermögen für 250 Personen, der Kalsalon

mit Bufett konnte 300 Fahrgäste aufnehmen und im Frontsalon mit Bar fanden 200 Passagiere Platz. Auf dem Decksalon standen noch einmal 200 Sitzplätze zur Verfügung. Weitere 250 Sitzgelegenheiten befanden sich in den Hallen, auf den Sonnendecks und in der eingeglasten Veranda zwischen Schornstein und Radarmast. Eine 90-köpfige Besatzung sorgte für das Wohl der insgesamt 1200 Reisenden. Ausgestattet mit zwei leistungsstarken MAN- Dieselmotoren mit zusammen 11000 PS sollte der Neubau eine Reiseschwindigkeit von 20 Knoten erreichen.

Mit der Indienststellung der neuen GEDSER stand das erste Schiff der Moltzau Line A/S, die GEDSER (I) zum Verkauf. Erste Verkaufsgespräche fanden am 8. März 1968 mit der Mols Linien A/S, Ebeltoft statt, die das Schiff zunächst für einen Tag eincharterte um Anlegemanöver in den Häfen Sjællands Odde und Ebeltoft durchzuführen. Doch das Schiff entsprach nicht den Vorstellungen der Reederei. Die Verkaufsverhandlungen scheiterten und die GEDSER kehrte zunächst wieder nach Gedser zurück und verblieb bis zum 27. März 1968 auf der Verbindung nach Travemünde. Da die GEDSER (II) kurz vor der Ablieferung stand, musste nun zunächst eine Namensänderung vorgenommen werden. Die alte GEDSER erhielt am 28. März 1968 für kurze Zeit den Namen FALSTER und verblieb bis zur Indienststellung des Nachfolgers auf ihrer angestammten Route. Am 4. April 1968 endete dann schließlich die aktive Dienstzeit der ersten Autofähre der Moltzau Line A/S, Gedser. Die FALSTER wurde als Reservefährschiff im Hafen von Gedser aufgelegt und kam danach nicht mehr zum Einsatz. Doch schon einen Monat später konnte ein neuer Eigentümer gefunden werden, der das Schiff am 6. Juni 1968 übernahm. Die dänische Gesellschaft Juelsminde- Kalundborg Linien A/S, Kalundborg (Mgr.: Det Dansk-Franske Dampskibsselskab A/S, København) setzte die alte Gedserfähre unter dem Namen MILLE nach einer Charter an Grenahundested Linien neben ihren drei eigenen



Vor allem der markante Schornstein verleiht der GEDSER (II) auch heute noch ein einmaliges Design. Das neue Wappen der Reederei, das auch heute noch an den „Sundbussen“ zu finden ist, tauchte hier zum ersten Mal auf. Foto : Gerhard Fiebiger



Mit der Indienstellung des Neubaus änderte sich auch das äußere Erscheinungsbild der TRAVEMÜNDE. Der rote Zierstreifen auf der Bordwand verschwand und auf der Schornsteinattrappe prangte das neue Zeichen der Reederei. Foto: Gerhard Fiebiger

Fähren JULLE, KALLE und LASSE zwischen Juelsminde und Kalundborg ein. (Der weitere Verbleib des Schiffes kann in den FERRIES-Ausgaben 2/99, Seite 4-6, sowie 4/99 auf Seite 21 und 22 nachgelesen werden).

Die neue GEDSER hatte unterdessen die Bauwerft in Bremerhaven verlassen und verlegte zunächst nach Kopenhagen, wo sie am 2. April an der Langelinie unter Anteilnahme der Öffentlichkeit feierlich begrüßt und zur Besichtigung freigegeben wurde. Anschließend nahm der Neubau auf Wunsch des Eigners mit geladenen Gästen Kurs auf Helsingør. Dort feierte das Steckenpferd von Ragnar Moltzau, die Tochtergesellschaft Sundbusserne Dansk-Norsk A/S, Helsingør nämlich zur gleichen Zeit ihr zehnjähriges Firmenjubiläum in der Schnapsfahrt zwischen Helsingør und Helsingborg. Da jeder weiß, dass die Dänen kein Volk von Traurigkeit sind und immer einen Grund zum Feiern finden, nahm man den Anlass der Vorstellung des Neubaus um dem ganzen Spektakel noch die Krone aufzusetzen. Die GEDSER nahm nach Beendigung der „Festlichkeiten“ in Helsingør Kurs auf ihren neuen Heimathafen Gedser, wo sie am 4. April - natürlich wieder mit geladenen Gästen - eintraf. Dass die Feier-

lichkeiten während der Überfahrt und Ankunft in Gedser weitergeführt wurden, dürfte wohl jedem einleuchten. Die beliebten Schnapsfahrten zwischen Helsingør und Helsingborg gaben wohl Anlaß dafür, auch die Überführungsfahrt der neuen GEDSER von Bremerhaven bis nach Gedser dementsprechend zu gestalten. Doch noch am selben Tag, dem 4. April 1968, übernahm die neue GEDSER den nüchternen Liniendienst zwischen Gedser und Travemünde.

Erste Chartereinsätze

Mit dem Einsatz der neuen GEDSER war das Transportvolumen besonders in den Wintermonaten soweit gedeckt, dass sich die Reederei in der Lage sah, ihre nunmehr älteste Fähre, die gerade einmal erst vier Jahre alte TRAVEMÜNDE von Zeit zu Zeit zu charteren. Zum Einsatz kam sie vom 18.11.1968 bis zum 7.12.1968 für die schottische Reederei Burns & Laird Line (Coast Lines) Ltd., Glasgow auf der Verbindung zwischen dem schottischen Hafen Ardrrossan und der nordirischen Hauptstadt Belfast. Auch zum Ende des Jahres 1969 mußte die TRAVEMÜNDE als Lückenfüller für eine andere Reederei einspringen. Die schwedische Rederi AB Slite aus Visby, die in Zu-

sammenarbeit mit der Rederi AB Solstad und AB Ålandsfärjan aus Mariehamn einen Fährdienst zwischen Kapellskär, Mariehamn und Naantali betrieb, charterte die TRAVEMÜNDE in der Zeit vom 20. November bis zum 19. Dezember 1969. Sie ersetzte dort das finnische Fährschiff KAPELLA (3159 BRT, Bj. 1967) der letztgenannten Reederei in der Linienfahrt zwischen Finnland und Schweden, nach dem dieses im November vor Naantali auf Grund gelaufen war.

Wieder zurück auf der Gedser-Travemünde Verbindung, wurde aber schon bald klar, dass die TRAVEMÜNDE nun auch langsam zu klein wurde. Allein im Jahre 1969 konnten auf dieser Verbindung 460 000 Passagiere und 330 000 Tonnen Fracht befördert werden. Ein großer Teil des Verkehrsaufkommens des Skandinavienkais in Travemünde nach Skandinavien lief inzwischen über die Verbindung der Moltzau Line, die alleine in der Passagierbeförderung 36 %, in der Frachtbeförderung 28 % für sich in Anspruch nehmen konnte und damit alle anderen Fährverbindungen in Travemünde in den Schatten stellte. Die Betreiber des Skandinavienkais begrüßten natürlich jede Investitionen des Ragnar Moltzau mit Wohlwollen, war es doch ihr wichtigster Kunde.

Ein weiterer Neubau wird in Auftrag gegeben

Schon am 23. April 1970 gab die Moltzau Line A/S bei der Schiffbau-Gesellschaft Unterweser AG in Bremerhaven einen weiteren Neubau in Auftrag, der in nächster Zukunft auch die erste TRAVEMÜNDE ersetzen sollte. Die Konstruktion der Baunummer 478 begann leicht verspätet mit der Kiellegung am 17. November 1970 und keine fünf Monate später lief das Schiff am 9. März 1971 unter dem Namen TRAVEMÜNDE in Bremerhaven von Stapel. Hatte man zunächst einen Nachbau der GEDSER (II) erwartet, glich der Rumpf der neuen Gedserfähre aber eher der PRINCE OF FUNDY, die kurz zuvor von der Schichau Unterweser AG unter der Baunummer 477 an die schwedische Lion Ferry AB, Halmstad abgeliefert worden war. Die neue TRAVEMÜNDE hatte eine Länge von 118,01 Meter, war 18,53 Meter breit und wies einen Konstruktionstiefgang von 5,02 Metern auf. Vermessen mit 3999 BRT und 1979 NRT, verfügte der Neubau über eine Tragfähigkeit von 1524 tdw. Zwei Dieselmotoren vom Typ MAN V6V mit einer Gesamtleistung von 13400 PS verliehen dem Schiff eine Reisegeschwindigkeit von 20,75 Knoten. Das Besondere an diesem Schiff war aber, dass es als erste private Autofähre in der Ostsee über drei Autodecks verfügte. Das Hauptwagendeck für LKW erstreckte sich über die gesamte Schiffslänge, hatte eine freie Höhe von 4,30 Metern und war zu beiden Seiten der Maschinenschächte mit zwei hydraulisch beweglichen Hängedecks (Gesamtgröße 900 qm) für Personenwagen ausgerüstet. Zugänglich war das LKW Deck neben den



Kurz vor Indienstellung der zweiten GEDSER wurde deren Vorgänger in FALSTER umbenannt und wenig später als MILLE an die Juelsminde-Kalundborg Linien veräußert. Foto: Gerhard Fiebiger



Die neue TRAVEMÜNDE 1971 in der Linienfahrt zwischen Travemünde und Gedser. Fotos: Sammlung Matthias Böckenhauer

normalen Bug- und Heckklappen über zwei Seitenpforten, die sich an der Backbordseite im Bug- und an der Steuerbordseite im Heckbereich befanden. Aber wie bei der GEDSER kamen auch diese Seitenpforten nur zur zusätzlichen Belüftung des Auto-decks zum Einsatz. Über dem LKW-Deck befand sich ein zusätzliches Pkw-Deck mit einer freien Höhe von 2,10 Metern, welches im vorderen Teil der Aufbauten auf beiden Seiten des Schiffes durch Seitenpforten zu befahren war. Der Zugang nach achtern war auf dem offenen Achterdeck durch eine bewegliche Reling auf beiden Seiten des Schiffes möglich. So konnte die neue TRAVEMÜNDE entweder 360 Personenwagen als reine Passagierfähre, oder 26 Lastzüge mit einer Länge von 18 Metern und zusätzlich 130 Personenwagen als Kombifähre befördern. Auch auf den Passagierdecks wurde für genügend Platz gesorgt, um den Reisenden zwischen Gedser und Travemünde die Überfahrt so angenehm wie möglich zu gestalten. Der Salon „Bagatelle“ verfügte über 250 Sitzplätze und das Restaurant „Skandia“, in dem das beliebte skandinavische Büfett eingenommen werden konnte, über 275 Sitzplätze. Weitere Einrichtungen waren der Esssalon „Nautilus“ mit 250 Sitzplätzen, der Grillsalon „Baltic“ mit 200 und die Bistrobar mit 135 Sitzplätzen. Zusätzlich war im Mastfuß des Schiffes eine Sky-Bar für 30 Fahrgäste eingerichtet. Gleichzeitig konnten in der Nachtfahrt den Reisenden auch Kabinen in verschiedenen Größen zur Verfügung gestellt werden. Für Touristen bestand die Möglichkeit, in Doppel-, Vierer- und Sechser-Kammern mit insgesamt 284 Betten zu übernachten, wobei für Lkw-Fahrer separate Liegeräume geschaffen wurden. Auch an die Besatzung wurde gedacht, in dem man insgesamt 70 Schlafplätze für das Personal einrichtete. Alle Kabineneinrichtungen waren selbstverständ-

lich mit Dusche und WC versehen. Obwohl der Neubau gleichen Namens erst im Mai 1971 zur Ablieferung kommen sollte, trennte sich die Moltzau Line schon mit Wirkung zum 4. Oktober 1970 von ihrer ersten TRAVEMÜNDE, die an diesem Tag ihre letzte Überfahrt zwischen Travemünde und Gedser absolvierte. Von dort aus nahm die alte Gedserfähre Kurs auf die Nakskov Skibsværft A/S in Nakskov, wo sie am 9. Oktober ihrem neuen Eigner, der Lion Ferry AB, Halmstad (Mgr.: AB Bonnierföretagen, Stockholm) übergeben wurde. Für ihren neuen Besitzer kam das Schiff anschließend als EUROPAFÄRJAN II zwischen Grenaa und Varberg zum Einsatz. 1976 gab es für die EUROPAFÄRJAN II keine Verwendung mehr und man verkaufte das Schiff an Corsica Ferries nach Italien. Dort verkehrte sie die nächsten 12 Jahre unter dem Namen CORSICA NOVA und wurde dann als GIRNE SULTANI in die Türkei verkauft. Keine ein- und eineinhalb Jahre später ging das Schiff in den Besitz der griechischen Reederei Hellenic Mediterranean Lines über und kam ab der Sommersaison 1990 als APOLLONIA II zwischen Italien und Griechenland zum Einsatz. Im Oktober 1997 verkaufte HML die APOLLONIA II dann schließlich an die türkische Reederei Sari Denicilik.

Erste Charterfahrten zwischen Gedser und Travemünde

Mit dem vorzeitigen Ausscheiden der alten TRAVEMÜNDE musste der Sommerfahrplan 1970, der bis zum 15. Oktober Gültigkeit hatte, mit eingecharterter Tonnage ergänzt werden. Für kurze Zeit konnte von der Partenreederei Nordland-Fähre, Cuxhaven (Mgr.: Heinrich Th. Möller, Cuxhaven) die dort freigewordene VIKINGFJORD (3777 BRT, Bj. 1969) eingechartert werden. Die VIKINGFJORD traf am 3. Oktober 1970 von

Kristiansand aus kommend in Travemünde ein und wurde noch am gleichen Tag als erste Charterfähre der Moltzau Line zwischen Travemünde und Gedser in Dienst gestellt. Viel Zeit blieb dem neuen Schiff hier aber nicht, denn es war schon zuvor ab dem 15. November an die deutsche Reederei Prinzenlinien verchartert worden. Und so verließ die VIKINGFJORD die deutsch-dänische Verbindung am 16. Oktober 1970 und kam nach einer kurzen Werfliegezeit als PRINZ HAMLET II zwischen Hamburg und Harwich zum Einsatz. (Die PRINZ HAMLET II blieb bis 1974 für Prinzenlinien im Einsatz und wurde dann an die marokkanische Reederei Comanav als AGADIR für den Fährdienst Sète-Tanger verkauft. Nachdem sie 12 Jahre später durch ein größeres Schiff abgelöst wurde, verkaufte man sie schließlich nach Griechenland. Dort verkehrte sie bis 1998 für Fragline unter dem Namen OURANOS auf der Route Brindisi-Igoumenitsa-Corfu-Patras. Heute fährt die ehemalige VIKINGFJORD unter dem Namen GOLFINHO AZUL zwischen den Azoren). Die anstehende Wintersaison 1970/71 auf der Verbindung zwischen Gedser und Travemünde bestritt die GEDSER nun im Alleingang. Das Verkehrsaufkommen zu dieser Zeit war nicht sehr stark und auch der Transport von Lastkraftwagen stagnierte, zumal auf der Vogelfluglinie Puttgarden-Rødby günstigere Konditionen und auch täglich mehrere Abfahrten angeboten werden konnten. Hinzu kam, dass auch Fahrgäste mit Personenwagen ausblieben, die ebenfalls die Vogelfluglinie nutzten um in den kalten Wintermonaten möglichst schnell ihr Ziel zu erreichen und nicht noch auf einer vierstündigen Überfahrt zwischen Gedser und Travemünde oder in umgekehrter Richtung bei schlechtem Wetter durchgeschüttelt werden wollten. War schon die kurzfristige Eincharterung der VIKINGFJORD unter



Ein nur sehr kurzes Gastspiel gab die VIKINGFJORD auf der deutsch-dänischen Verbindung. Es war das erste Charterschiff in der jungen Reederei. Foto: A. Duncan

Shiplovern eine kleine Sensation, folgte im März 1971 eine weitere Überraschung. Noch immer befand sich der Neubau TRAVEMÜNDE unter der Baunummer 478 halbfertig in der Bauwerft in Bremerhaven und sah der bevorstehenden Indienststellung entgegen.

Doch mit Beginn der Vorsaison 1971 war die GEDSER als einzige Fähre zwischen Gedser und Travemünde dem Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen, zumal das Osterwochenende und die Pfingstfeiertage vor der Tür standen, die sehr gerne von deutschen Touristen für einen Kurzurlaub in die dänische Landeshauptstadt Kopenhagen genutzt wurden. Ragnar Moltzau und seine Moltzau Line A/S stand nun unter Druck, denn man mußte so schnell wie möglich auf dem Chartermarkt ein zusätzliches Fährschiff finden. Und dieses „Überraschungsschiff“ wurde dann die 1963 gebaute POLAR EXPRESS ex PRINSESSAN MARGARETHA - 70 (2866 BRT) der finnischen Reederei OY Vaasa- Umeå AB, die in der Zeit vom 26. März 1971 bis zum 25. Mai 1971 für den Liniendienst zwischen Travemünde und Gedser zur Verfügung gestellt werden konnte. In Bremerhaven war mittlerweile der Moltzau Line-Neubau TRAVEMÜNDE (II) fertiggestellt worden und konnte am 19. Mai 1971 an seinen Auftraggeber übergeben werden. Das Schiff verließ noch am selben Abend die Bauwerft und verholte durch den Nord-Ostsee Kanal in Richtung Ostsee. Doch aus der Indienststellung am nächsten Tag wurde leider nichts, denn bei dem Transit durch den NOK fielen in der Nacht die Antriebsmaschinen der TRAVEMÜNDE aus, was auf einen Fehler in der elektrischen Einrichtung zurückzuführen war. Und so mußte der Neubau zunächst bei der Nobiskrug Werft in Rendsburg zur Reparatur eingedockt werden. Die Instandsetzung dauerte etwa 48 Stunden und das Schiff konnte noch in jener Nacht seinen Weg in die Ostsee fortsetzen. Am 22. Mai 1971 machte die neue TRAVEMÜNDE dann zum ersten Mal am Skandinavienkai in Travemünde fest. In den nächsten drei Tagen folgten Vorstellungen in Gedser und die erforderlichen Probeanlegemanöver in beiden Häfen, bis der Neu-

bau schließlich den Fährdienst aufnehmen konnte.

Weitere Investitionen und das Ende von Moltzau Line A/S

Mit der Indienststellung der zweiten TRAVEMÜNDE am 25. Mai 1971 brauchte man die POLAR EXPRESS nicht mehr und sie kehrte in ihre gewohnten Gewässer zurück (siehe dazu auch FERRIES 3/99, Seite 30 ff. und FERRIES 4/99, Seite 5). Die Fährverbindung zwischen Travemünde und Gedser war nun durch zwei leistungsstarke Fährschiffe gesichert, die ein hervorragendes Team bildeten. Aber nicht zuletzt durch die Qualitätssteigerung stiegen auch die Transportzahlen weiter an und erreichten immer neue Höhepunkte. Und erneut traten während der Sommermonate Engpässe auf, denn beide Schiffe waren immer öfter ausgebucht. Wenn auch die Überfahrt in erster Linie als Touristenverbindung gedacht war, so stieg auch gleichermaßen der Transport von Lastkraftwagen, denn Speditionsfirmen erkannten mehr und mehr den Vorteil der im Vergleich zur Vogelfluglinie wesentlich längeren Verbindung nach Dänemark. Auf beiden Schiffen befanden sich nämlich separate Einrichtungen für LKW-Fahrer, die sich während der Überfahrt für mehrere

Stunden an Bord ausruhen konnten. Im Reedereivorstand erkannte man recht schnell diese Entwicklung und so entschloss man sich zu weiteren Investitionen. Im Mai 1972 wurden daraufhin bei der norwegischen Werft Trondhjems Mekaniska Verksted A/S in Trondheim zwei Kombifähren in Auftrag gegeben, die die Transportkapazitäten speziell im Bereich der LKW und Trailer erweitern sollten. Die Arbeiten an dem ersten Schiff mit der Baunummer 698 begannen im August 1972, die an dem zweiten Schiff (Baunummer 713) ein Jahr später. Doch schon während der Bauphase dieser beiden Schiffe gab es Veränderungen, die zuvor nicht abzusehen waren : am 11. März 1973 gab Ragnar Elger Moltzau bekannt, sich aus der Fährschiffahrt zurückziehen zu wollen. Er wollte sich in Zukunft nur noch seinen „Sundbussen“ zwischen Helsingør und Helsingborg widmen und verkaufte daher seine Anteile an der Moltzau Line A/S mit Wirkung zum 1. Januar 1974 an die schwedische Rederi AB Nordö in Malmö. Seine Gründungsmitglieder P.H. Arentsen und Erik Toft aus Kopenhagen, sowie H.O. Krefting aus Oslo verblieben allerdings weiterhin als Vorstandsmitglieder im Reedereivorstand. Den Posten des Vorsitzenden übernahm nun der Chef der Rederi AB Nordö, der Reeder Ebert Pettersson mit Unterstützung seines Bruders Lennart Pettersson. Der Fährdienst zwischen Gedser und Travemünde blieb dabei nicht ganz unangetastet. Es war zwar geplant, die Schiffe weiter unter der Firmierung Moltzau Line fahren zu lassen - allerdings unter schwedischer Flagge. Doch dieses Vorhaben wurde bald auf Druck der dänischen Gewerkschaften verworfen. Und so wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1974 die Reederei Gedser - Travemünde Ruten A/S, Gedser gegründet, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der schwedischen Rederi AB Nordö. Mit diesem Tag hörte dann auch die Moltzau Line A/S, Gedser auf zu existieren.

Fortsetzung in FERRIES 2/2000.



Vom Bottnischen Meerbusen in die Lübecker Bucht. Die POLAR EXPRESS schließt für kurze Zeit Lücken im Fahrplan der Moltzau Line. Foto: Matti Pietikäinen

„Butterschiffe“ und Helgolandfahrer

von Christian Eckardt und Frank Lose

Nachdem am 30. Juni 1999 das Verbot für zollfreie Einkaufsfahrten innerhalb der Mitgliedsländer der EU, den sogenannten Butterfahrten, in Kraft getreten ist, wurde ein Großteil der bis dahin verkehrenden hochseetüchtigen Butterdampfer außer Dienst gestellt, aufgelegt und verkauft. Einen Teil Ihrer Schiffe stießen die Reedereien schon vor einiger Zeit ab und nur noch wenige fuhren bis zum bitteren Ende. Die Flensburger Förde Reederei Seetouristik (FRS) und die Cuxhavener Reederei Cassen Eils versuchten die Sommersaison mit achtstündigen Stichfahrten in See zu retten, aber leider nicht mit richtigem Erfolg. In diesem Jahr wird, bis auf ein oder zwei Ausnahmen, mit keiner weiteren Aufnahme dieser Fahrten an der Nord- bzw. Ostsee zu rechnen sein. Zudem wird bei den Reedereien erwartet, dass die EU bis zum Beginn der nächsten Saison auch hier einen Riegel vorschieben wird. Viele der auch schon recht betagten Butterdampfer wurden per 30. Juni 1999 aufgelegt und zum Verkauf ausgeschrieben.

Das traditionelle Gebiet der „Butterschiffe“ war die Ostsee mit Fahrten in das nahe Dänemark, aber auch in der Nordsee wurden diese Fahrten durchgeführt. Wir wollen unseren Streifzug durch dieses sehr interessante Gebiet auch hier beginnen und in der Folge einige, ausgewählte Schiffe und Reedereien vorstellen. Die Schiffe wurden übrigens als „Butterschiffe“ bezeichnet, weil man an Bord zu sehr günstigen Preise größere Mengen Butter kaufen konnte, was allerdings ab Anfang der achtziger Jahre auf Grund gefallener Preise im Inland nicht mehr sonderlich interessant war. Eigentlich wurden die Schiffe dann zu „Schnapsfahrern“ - dieses ist die Bezeichnung, die im skandinavischen Raum schon seit Jahrzehnten üblich ist. Die Passagiere wurden zu Preisen von nur wenigen D-Mark aus dem gesamten norddeutschen Raum, ja selbst aus dem Ruhrgebiet per Bus zu den Schiffen transportiert. Die Fahrten begannen teilweise um 5:00 Uhr morgens und endeten um 22:00 Uhr abends - einschließlich der Busfahrten natürlich. Für viele Leute, hauptsächlich Rentner, die die Schiffe auch im Winter füllten, war die „Butterfahrt“ eine äußerst preiswerte Angelegenheit um einen Tagesausflug zu machen. Die Reedereien boten einen Unterhaltungsprogramm, wie z.B. Tanz und günstige Mahlzeiten an. Mit den nachfolgenden Kurzlebensläufen wollen wir Ihnen eine subjektive Auswahl der größeren Einheiten vorstellen. Weitere Schiffe folgen dann in der nächsten Ausgabe.

HARLEKIN I

Die HARLEKIN I der Harle Reederei Warrings wurde 1959 bei der Hamburger Sietas Werft für Orange Linien als ORANGE MOON für die Route Kopenhagen-Malmö gebaut, wo sie aber nur etwa zwei Jahre im Einsatz blieb. 1961, nach dem Konkurs der Orange Linien, ging die ORANGE MOON in den Besitz der Kieler Verkehrs AG über und wurde als TOM KYLE fortan zu Ausflugsfahrten von Kiel nach Dänemark eingesetzt. Die KVAG verkaufte die TOM KYLE 1977 an die in Carolinensiel ansässige Harle Reederei Warrings, die sie als HARLEKIN nun zu Einkaufsfahrten in der Nordsee herumschippeln ließ. 1984 erfolgte während einer Charter die Umbenennung in SEALORD, ehe das



Die 1959 gebaute HARLEKIN I ist eines der ältesten „Butterschiffe“ und war bis zum bitteren Ende im Einsatz. Foto: Eilhart Buttkus

Schiff dann ab 1985 unter dem Namen HARLEKIN I für ihre Eigner für Einkaufsfahrten von Eemshaven aus zum Einsatz kam. Die Fahrten führten rund um Borkum, wobei hin und wieder auch Emden und Delfzijl angefahren wurden. Am 30. Juni 1999 mußte dieser Dienst dann eingestellt werden und die Reederei legte das Schiff in Wilhelmshaven auf.

JADE PERLE

Dieses Schiff war 1960 bei der Husumer Schiffswerft als WANGEROOGE für den Harlesiel – Wangerooge Dienst der Deutschen Bundesbahn gebaut und bis zur Ablö-

sung durch einen gleichnamigen Neubau 1985 auch dort eingesetzt worden. Ein Jahr zuvor war die WANGEROOGE bereits an die Harle Reederei Warrings verkauft worden, die fortan alle Schiffe zwischen Harlesiel und Wangerooge stellte (in Charter der DB). Mit der Herausnahme aus dem Fährdienst wurde das Schiff unter dem Namen LANGBALLIGAU für etwa ein Jahr zu Butterfahrten in der Flensburger Förde eingesetzt und anschließend als WANGERLAND in Charter der MK-Linien zwischen Malmö und Kopenhagen. 1990 tauchte die WANGERLAND kurzzeitig noch einmal in Wilhelmshaven auf, wo sie für ihre Eigner für Hafenrundfahrten und Fahrten in See eingesetzt wurde. Im Jahr



Ursprünglich für den Wangerooge-Dienst der Deutschen Bundesbahn gebaut, führt die JADE PERLE nun Hafenrundfahrten in Wilhelmshaven durch. Foto: Christian Eckardt

darauf folgte der Verkauf an den Timmendorfer Reeder Heinrich Böttcher, der sie als CLASSICA nach einigen Umbauten zu Kurz-Einkaufsfahrten von Travemünde und ab 1996 von Warnemünde aus einsetzte. Als schließlich das Aus der „Butterfahrten“ kam, verkaufte Böttcher die CLASSICA an ihre vorherigen Besitzer, die Harle Reederei Warrings. Und seit dem letzten Sommer führt das Schiff als JADE PERLE nun wieder Ausflugs- und Hafensundfahrten von Wilhelmshaven aus durch.

HELGOLAND

Die 1962 für die Hamburger HADAG bei Blohm + Voss gebaute WAPPEN VON HAMBURG (II) wurde schon 1964 nach nur zwei Sommern im Hamburg-Cuxhaven-Helgoland-Dienst durch einen Neubau ersetzt und dann als WAPPEN an die Stena Reederei GmbH, Kiel (eine deutsche Tochter der schwedischen Reederei) verkauft und sollte zunächst zwischen Göteborg und Larvik zum Einsatz kommen, wo sie auch schon im Jahr zuvor in Charter gefahren war. Die WAPPEN kam aber dann zwischen Stockholm und Mariehamn auf den Ålandinseln zum Einsatz, bevor sie schon am 1. April 1965 wieder an ihren ersten Eigner, die Hamburger HADAG, zurückverkauft wurde und nun den Namen ALTE LIEBE erhielt. Eingesetzt wurde sie fortan zwischen Cuxhaven und Helgoland, wechselte aber auch in die Ostsee um Einkaufsfahrten zwischen Travemünde und Rødby Havn durchzuführen. Mit der Einstellung aller Aktivitäten der HADAG außerhalb des Hafendienstes in Hamburg wurde die ALTE LIEBE 1982 in Hamburg aufgelegt, ehe sie am 9. Mai 1984 an die Reederei D. Oltmann Bremer Seebäderdienst verkauft werden konnte. Unter dem Namen HELGOLAND trat sie nun die Nachfolge der legendären ROLAND VON BREMEN an, die zur Verschrottung verkauft worden war und verkehrte ab dem 10. Mai 1984 zwischen Bremerhaven und Helgoland. Der Helgoland-Dienst der Reederei D. Oltmann wurde 1986 von der Harle Reederei Warrings übernommen, die HELGOLAND aber blieb bis September 1997

unten: Die Cassen Eils Flotte im Dezember 1999 aufgelegt in Cuxhaven, v. l. FUNNY GIRL, FAIR LADY und HELGOLAND.
Foto: Christian Eckardt



Die HELGOLAND soll in der kommenden Saison wieder zum Einsatz kommen, allerdings nicht mit dem poppigen Anstrich. Foto: Frank Heine

auf der gleichen Strecke im Einsatz. Aufgrund geringer werdender Beförderungszahlen, entschloss sich die Reederei das Schiff im Bremerhavener Fischereihafen aufzulegen und charterte von Cassen Eils die FIRST LADY, die man nun als HELGOLAND einsetzte. Für die alte HELGOLAND erhielt die Reederei Warrings eine Anfrage aus dem Iran, doch konnte man sich nicht zum Verkauf entschließen und plant nun das Schiff ab April 2000 wieder im Bremerhaven – Helgoland-Dienst einzusetzen. Die Reederei erhofft sich hier nach der Abschaffung der Butterfahrten deutliche Zuwächse. Weitere Verstärkung erhält die HELGOLAND durch eine Schnellfähre, die sich zur Zeit bei der australischen Wave Master International in Bau befindet. Dieses Mono-Hull soll zwischen Bremen, Bremerhaven und Helgoland eingesetzt werden.

SEUTE DEERN, FUNNY GIRL, FAIR LADY & ATLANTIS

Auch die vier Schiffe der Reederei Cassen Eils wechseln in diesem Jahr ihr Betätigungsfeld. Das Flaggschiff der Reederei, die FIRST LADY, die die letzten beiden Jahre in Charter von Warrings unter dem Namen HELGOLAND zwischen Bremerhaven und Helgoland verbrachte, wird in ATLANTIS umbenannt und in der Vor- und Nachsaison zwischen Cuxhaven und Helgoland eingesetzt. Im Sommer soll die ATLANTIS dann wie

gewohnt zwischen Büsum und Helgoland fahren. Gebaut wurde die FIRST LADY übrigens 1972 ebenfalls für die Hamburger Hafen- und Dampfschiffahrts AG (HADAG) als HELGOLAND. Während sie die ersten Jahre für deren Tochtergesellschaft Skanfahrt zu Einkaufsfahrten von Kiel nach Sønderborg eingesetzt wurde, fuhr sie danach hauptsächlich zwischen Travemünde und Rødby Havn. 1983 wurde sie von dem Cuxhavener Reeder Cassen Eils angekauft und als FIRST LADY abwechselnd auf verschiedenen Routen in Nord- und Ostsee eingesetzt (u.a. Kiel-Sønderborg, Sassnitz-Rønne, Büsum-Helgoland).

Der erste Neubau der Reederei Cassen Eils, die ATLANTIS II ex ATLANTIS -72 aus dem Jahre 1956 liegt übrigens seit 1997 im Jachthafen von Netzelkow auf der Insel Usedom auf und drohte im Herbst 1999 mit 8 Tonnen Öl an Bord zu sinken. Die Verschrottung des 44 Jahren alten Schiffes scheint nun unmittelbar bevor zu stehen. Die alte ATLANTIS entstand seinerzeit auf der Wilhelmshavener Jadewerft und wurde bis 1970 im Winter zwischen Cuxhaven und Helgoland und im Sommer zwischen Büsum und Helgoland eingesetzt. Von 1970 an wechselte die ATLANTIS in die Ostsee und wurde 1983 von der Reederei Hansa Linien GmbH, Kappeln übernommen.

Die Schwesterschiffe FUNNY GIRL und FAIR LADY wurden 1970 und 1973 von der Cuxhavener Mützelfeldwerft gebaut und zu



Einkaufsfahrten in Nord- und Ostsee eingesetzt (Büsum-Helgoland, Kiel-Bagenkop, Ekernförde-Sønderborg, zeitweise auch Saßnitz-Rønne). Im letzten Jahr fuhr die FAIR LADY bis 12.9.1999 von Kiel nach Bagenkop und die FUNNY GIRL zwischen Büsum und Helgoland. Dann konnte man zunächst für die FAIR LADY eine dreijährige Charter abschließen. Jeweils im Sommer sollte das Schiff an die norwegische Reederei Vestlandscruise A/S gehen und zwischen Gudvangen und Flam im Sognefjord fahren. Nach Besichtigung der FAIR LADY und FUNNY GIRL entschloss sich der norwegische Charterer aber stattdessen die FUNNY GIRL einsetzen zu wollen. Man hatte jedoch schon mit dem Marketing begonnen und auf den Prospekten stand der Schiffsname FAIR LADY. Also wird nun die FUNNY GIRL in FAIR LADY umbenannt und statt ihrer älteren Schwester in Norwegen eingesetzt. Die FAIR LADY wird in ADLER BALTICA umbenannt und an den Sylter Reeder Sven Paulsen verchartert, der sie zwischen Zinnowitz auf Usedom und Swinoujcie in Polen einsetzen will. Dieses ist das letzte Eldorado der „Butterschiffe“, zumindest bis Polen der EG beitrifft. FERRIES wird in einer der nächsten Ausgaben ausführlich darauf zurück kommen.

Die seit 1961 für Cassen Eils verkehrende SEUTE DEERN soll in diesem Jahr zu Ausflugsfahrten von Cuxhaven in die Nordsee, von Kiel nach Ærøskøbing, von Norderney und Langeoog nach Helgoland, sowie zwischen Cuxhaven und Kiel eingesetzt werden. Die Winter wird das Schiff wie immer mit Versorgungsfahrten für die Helgoländer Bevölkerung verbringen und einmal täglich von Helgoland nach Cuxhaven und zurück fahren.

SVEA VIKING

Die 1964 von der Bremer Rolandwerft für die A/S af den 28.3.1957 für die dänisch-schwedische „Snapsfart“ gebaute SVEA VIKING wurde zunächst zwischen Kopenhagen, Landskrona und Helsingborg eingesetzt, ehe sie 1974 an Sønderjydsk Fjordtrafik ging und zwischen Sønderborg und Kappeln verkehrte. 1978 ging die SVEA VIKING dann an die Reederei E.H. Rasmussen und wurde

in Panama registriert. Das Einsatzgebiet blieb weiterhin hauptsächlich die Kappeln – Sønderborg Strecke, doch es gab auch einige Chartereinsätze, so z.B. 1988 für MK-Linien zwischen Kopenhagen und Malmö und 1990 für die Reederei Müller aus Kappeln. Nachdem die SVEA VIKING schon die letzten Jahre aufgelegt in Sønderborg verbrachte, verholte sie am 27. August 1999 an den Kieler Bahnhofskai um nun mehr als Ausstellungsschiff eingesetzt zu werden. Sie beherbergt nun ein Spielzeugmuseum und eine Modelleisenbahnanlage. Die SVEA VIKING soll etwa ein halbes Jahr in Kiel bleiben und dann die Ausstellung auch in anderen Ostseehäfen präsentieren. Im Februar 2000 legte man die SVEA VIKING dann an der Kieler Blückerbrücke auf.

ATLANTIS III

Dieses Schiff wurde 1972 interessanterweise in Köln-Deutz unter dem Namen WAPPEN VON HEILIGENHAFEN gebaut. Die Ewald Berninghaus Werft lieferte das Schiff

an den Heilighafener „Butterschiff-Mogul“ Willy Freter, der bis zu seinem Konkurs im Jahr 1981 zahlreiche Schiffe zwischen Heiligenhafen und Rødby Havn einsetzte. 1981 übernahm dann die Flensburger Förde Reederei die Reederei Kapitän Willy Freter und setzte die WAPPEN VON HAMBURG bis 1987 weiterhin zwischen Heiligenhafen und Rødby ein, unterstützt meist von der MOMMARK. Die WAPPEN VON HEILIGENHAFEN fuhr aber auch zwischen Kappeln und Sønderborg sowie zwischen Damp 2000 und Graasten. 1987 wurde die WAPPEN VON HEILIGENHAFEN dann an die Reederei Hansa-Linien nach Flensburg verkauft und kam als ATLANTIS III unter Panama-Flagge zwischen Kappeln und Sønderborg in Fahrt. 1989 wurde die ATLANTIS III in Hamburg verlängert und mit einem weiteren Deck versehen, blieb aber auch weiterhin im Dienst Kappeln-Sønderborg. Mit dem Ende der Butterfahrten wurde das Schiff in Sønderborg aufgelegt. Es gibt zur Zeit keine Hinweise auf eine weitere Nutzung der ATLANTIS III.



Die BALTIC STAR einlaufend Travemünde, am Anleger liegt die MARITTIMA (350 GT/ Bj. 1958). Dieses Schiff wurde als SCHLESWIG-HOLSTEIN für die Wyker Dampfschiffsreederei gebaut und führt auch heute noch Ausflugsfahrten von Travemünde durch. Foto: Christian Eckardt



Die SVEA VIKING im Sommer 1998 aufgelegt in Sønderborg. Foto: Andreas Wörteler

Förde-Reederei Seetouristik

Der als FRS firmierende Zusammenschluss der Flensburger Förde Reederei und KG Seetouristik aus dem Jahr 1990 war der „Major-Player“ bei den Butterfahrten. Die FRS hatte die meisten und die größten Schiffe von allen Reedereien. Die Seetouristik brachte die



Im August 1999 aufgelegt in Heiligenhafen: v. l. MOMMARK, FEHMARN I und MECKLENBURG. Foto: Andreas Wörteler

Strecken von Travemünde und Burgstaaken nach Rødby, die Förde Reederei die Strecken Heiligenhafen-Rødby, Damp 2000-Sønderborg und zahlreiche andere Routen in der Flensburger Förde mit in die Ehe ein. Nachstehend werden die interessantesten Schiffe der beiden Reedereien vorgestellt.

BALTIC STAR

Aus dem Jahr 1963 stammt diese ehemalige HELGOLAND der Hamburger HADAG. Das Schiff war von den Kieler Howaltswerken für die Helgoland-Fahrt gebaut worden und fuhr zwischendurch schon einige Male in Charter von Skagenlinien (Stena Line). International bekannt wurde die HELGOLAND in der Zeit von 1966 bis 1972, als sie als Lazarettschiff für das Rote Kreuz während des Vietnam-Krieges diente. Nach der Rückkehr aus Asien wurde das Schiff an Stena Line, Kiel verkauft und in STENA FINLANDICA umbenannt. Neues Einsatzgebiet war die Stockholm-Mariehamn Strecke. Aber nach der Saison 1975 wurde diese Route in der nördlichen Ostsee eingestellt und die STENA FINLANDICA als BALTIC STAR an die KG Seetouristik verchartert. Zum Einsatz kam die BALTIC STAR nun zwischen Travemünde und Rødby, wo sie auch blieb als sie 1977 an die KG Seetouristik verkauft wurde. Erweitert wurde das Angebot in den 80iger Jahren durch Fahrten nach Warnemünde (damals noch DDR), die allerdings nach der Wiedervereinigung bald eingestellt wurden. Ihre letzte Fahrt nach Rødby führte die BALTIC STAR am 30. Juni 1999 durch und wurde dann bis 4. September noch zu 8-stündigen Stichfahrten eingesetzt. Seitdem liegt das Schiff in Lübeck bei der ehemaligen Orenstein & Koppel Werft auf. Gerüchten zufolge will ein Kieler Geschäftsmann die BALTIC STAR als schwimmendes Restaurant in Kiel aufliegen.

POSEIDON

Ein Jahr später als die BALTIC STAR wurde die POSEIDON 1964 von Ulstein Mek. Verksted. In Ulsteinvik als erster Neubau an Skagenlinien Rederi, Göteborg (Mgr. Sten A. Olsson) abgeliefert. Hinter dieser Reederei verbarg sich kein geringerer als die spätere Stena Line, die mit den „Schnapsfahrten“ ihre ersten Gehversuche in der Passagierschiffahrt machte. Bis 1973 verkehrte die POSEIDON zwischen Göteborg, Frederikshavn und Skagen, zwischen Trelleborg und Kopenhagen und zwischen Stockholm und Mariehamn Am 19. Mai 1973 wurde sie als erstes Schiff der französischen Reederei BAI (später Brittany Ferries) zwischen Roscoff und Plymouth eingesetzt und nahm am 10. Mai 1974 nahm sie für die niederländische Reederei L. Remeus Bekeer B.V., Vlissingen einen Fährdienst von Vlissingen nach Tilbury

in der Themsemündung auf. Noch im Verlauf desselben Jahres ging die POSEIDON an Zeeland Lloyd B.V., Vlissingen um Einkaufsfahrten nach Belgien durchzuführen und wurde 1976 schließlich an die Reederei AG „Ems“ nach Emden verkauft (siehe dazu auch FERRIES 4/97, Seite 30). Dort führte sie bis 1978 Einkaufsfahrten in der Ems durch und wurde dann an die KG Seetouristik weiterveräußert. Bis zum 30. Juni 1999 verkehrte sie, mit einer Unterbrechung im Sommer 1986 - wo sie noch einmal zwischen Vlissingen und Zeebrugge eingesetzt wurde - zwischen Burgstaaken und Rødby. Mit dem „Aus“ für die Butterfahrten, versuchte die FRS die POSEIDON noch mit den bereits erwähnten achtstündigen Stichfahrten von Burgstaaken im Geschäft zu halten, doch seit dem Herbst letzten Jahres ist auch damit Schluß und das Schiff liegt nun in Heiligenhafen zum Verkauf auf.



Die MECKLENBURG im Grand Harbour von Malta. Das Schiff wird zukünftig zu Ausflugsfahrten von Valletta eingesetzt. Foto: Michael Cassar

MECKLENBURG + FEHMARN I

Die beiden Schwesterschiffe wurden 1960 und 1964 von der Papenburger Meyer Werft für den Emden – Borkum-Dienst der AG „Ems“, Emden als OSTFRIESLAND und MÜNSTERLAND gebaut (siehe FERRIES 4/97, Seite 26 ff). Die MÜNSTERLAND wurde bereits 1976 an die KG Seetouristik, Burgstaaken verkauft und in FEHMARN I umbenannt. Eingesetzt wurde die FEHMARN I hauptsächlich zwischen Burgstaaken und Rødby, in den letzten Jahren aber hin und wieder auch zwischen Damp und Sønderborg. Nach dem Aus für die Butterfahrten wurde sie in Heiligenhafen aufgelegt. Eigentlich schon zur Verschrottung nach Dänemark verkauft ging sie dann im Oktober 1999 an Wolfgang Olszewski und wurde nach Hemmor an der Oste (ein Zufluß der Elbe zwischen Stade und Cuxhaven) verholt. Dort soll sie nach einem Umbau als Hotelschiff RENAISSANCE I eingesetzt werden. Außerdem ging bereits 1998 das Flensburger Fördeschiff KOLLUND an Olszewski und wurde ebenfalls in Hemmor zur Jacht umgebaut und soll als OCEAN WOLF in die Karibik gehen.

Die OSTFRIESLAND ging 1970 von der AG „Ems“ an die Flensburger Personenschiffahrt und wurde in WAPPEN umbenannt. Eingesetzt wurde sie zu „Butterfahrten“ von Flensburg nach Søby auf der Insel Ærø. Im gleichen Jahr wurde sie an die KG Seetouristik weitergegeben und weiter als „Butterfahrer“ eingesetzt, jetzt auf der Route Burgstaaken - Rødby. 1980 verkaufte die Seetouristik die WAPPEN dann an Fredi Bruhn, Maasholm, der sie in GODEWIND umbenannte und zwischen Maasholm und Sønderborg einsetzte. Zwei Jahre später wechselte die ehemalige Borkum – Fähre dann erneut den Eigentümer. Sie wurde an Sunshine Shipping Line verkauft und als SUNRISE zwischen Eckernförde und Graasten eingesetzt. 1990 wechselte sie dann auf die Rostock – Gedser Strecke und kam 1992 dann zurück in die Flensburger Förde. Als MECKLENBURG wurde sie nun von der FRS in Mecklenburg-Vorpommern eingesetzt. Von März bis zum 30. Juni 1999 fuhr sie dann noch in Charter von Nordlicht Touristik zwischen Neuenkirchen und Aabenraa, anschließend legte die Ree-



Die NORDLICHT ex AFRODITE einlaufend Sønderborg. Auch seit dem Ende der Butterfahrten verkehrt das Schiff weiter zu Ausflugsfahrten. Foto: Christian Eckardt

derei das Schiff in Heiligenhafen auf. Im Oktober 1999 konnte die MECKLENBURG dann an Island Ferry Company, Valletta / Malta verkauft werden. Der neue Eigner will das Schiff nach Umbauten zu Tagesausflügen von Malta aus einsetzen.

HABICHT II

Als ALTE LIEBE wurde dieses Schiff 1959 von der Travemünder Schlichting Werft an die HADAG, Hamburg abgeliefert, wechselte aber noch im gleichen Jahr auf die Route Kopenhagen-Malmö in Charter der Centrum-Linjen. 1962 wurde der Name in ÖRESTAD geändert, Charterer und Einsatzgebiet blieben jedoch unverändert. 1973 wechselt das Schiff dann den Eigentümer: Als BALTICA I wurde es an KG Seetouristik, Lübeck verkauft und von Travemünde aus eingesetzt. 1977 ging es dann an die Förde Reederei GmbH, Flensburg und wurde in HABICHT II umbenannt. Bis 1994 setzte die Förde Reederei das Schiff zwischen Kappeln und Sønderborg oder zwischen Damp 2000 und Graasten ein. Danach wurde es noch für kurze Zeit auf der Route Karlshagen - Swinoujcie eingesetzt und im Juli 1994 in Flensburg zum Verkauf aufgelegt. Den adeligen Namen PRINCESS ROYAL erhielt es dann Ende des Jahres nach ihrem Verkauf an Silver Leisure Ltd., Kingstown. Am 12. Januar 1995 kam sie in Liverpool an und liegt seit dem in einer versteckten Ecke des

Hafens auf, ohne das sich bisher etwas an ihr getan hätte. 1999 kamen Gerüchte der Eigner wolle sie von Liverpool oder Blackpool entlang der Küste von Nord-Wales nach Llandudno einsetzen aber es blieb bei Gerüchten.

AFRODITE

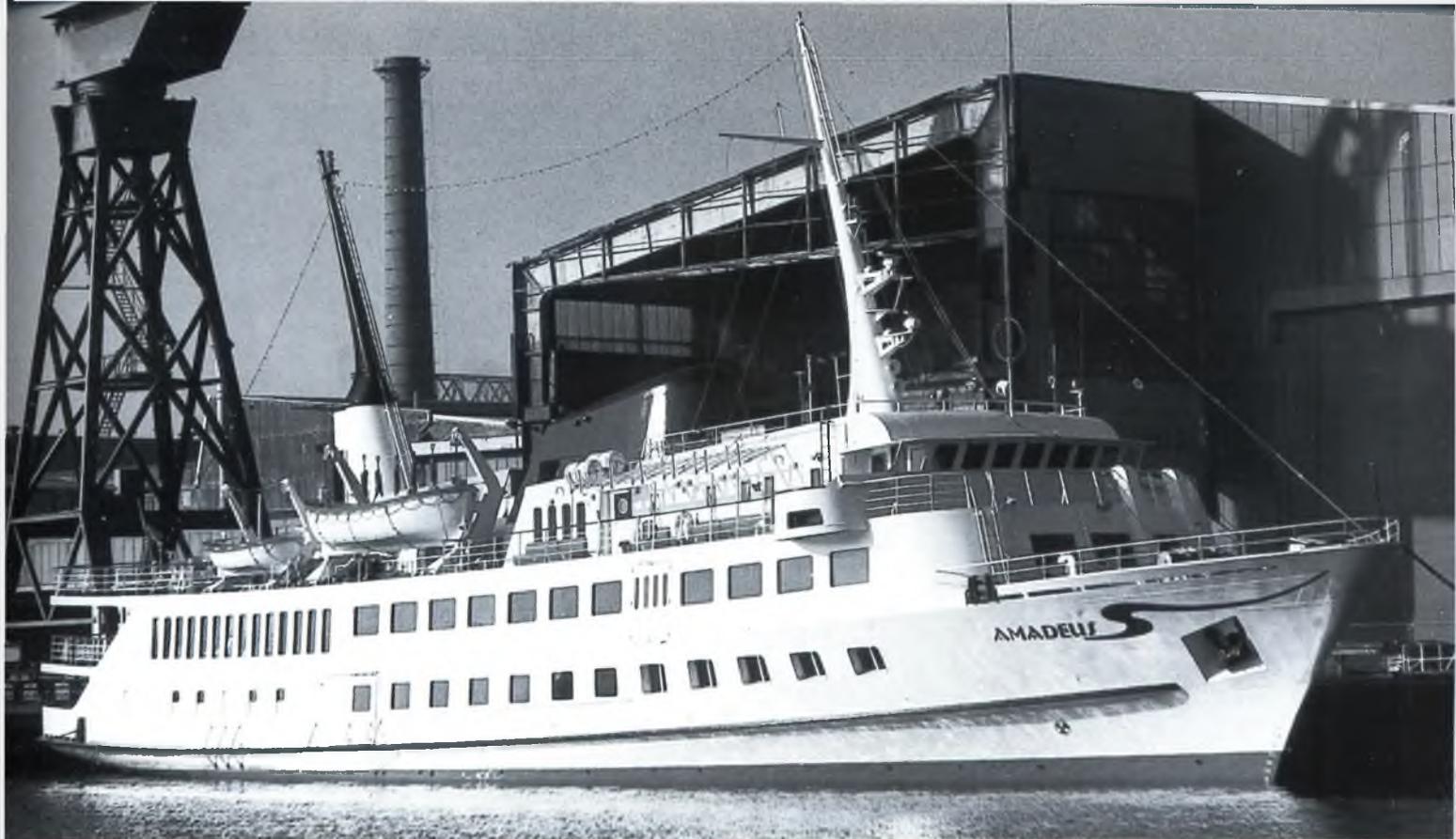
Wie die bereits erwähnte POSEIDON, so wurde auch die AFRODITE für eine Tochtergesellschaft von Stena gebaut. Abgeliefert wurde das von D.W. Kremer Sohn, Elmshorn gebaute Schiff 1964 an die Kiel-Nakskov Linjen Göteborg. Bis 1971 verkehrte die AFRODITE zwischen Faaborg und Kappeln, Trelleborg und Kopenhagen sowie zwischen Malmö und Kastrup. 1971 wurde das Schiff an die Förde Reederei, Flensburg verkauft und weiter unter gleichem Namen eingesetzt. Das Schiff wurde sowohl in der Flensburger Förde als auch in der Emsmündung zu „Butterfahrten“ eingesetzt. 1978 wurde die AFRODITE um 3,71 m verlängert und bis 1995 weiter eingesetzt. Nach zwei Chartereinsätzen in Mecklenburg-Vorpommern wurde sie 1995 in Flensburg aufgelegt. 1998 schließlich konnte man das Schiff an Reederei Gert Müller, Kappeln verkaufen, der sie in NORDLICHT umbenannte und zwischen Kappeln und Sønderborg einsetzte. Seit dem 1. Juli 1999 verkehrt die NORDLICHT zwischen Sønderborg und Langballigau.

NORDSEE I

1960 fertiggestellt für die HADAG, Hamburg war das als HEIN GODENWIND gebaute Schiff für den Hörnum (Sylt) – Helgoland-Dienst vorgesehen. Die meiste Zeit verbrachte es aber in Charter von skandinavischen Reedereien. Es wurde zwischen Lysekil, Tønsberg und Frederikshavn, zwischen Göteborg und Skagen, sowie zwischen Faaborg und Kiel eingesetzt. Ab September 1965 verkehrte das Schiff für Centrumlinien zwischen Kopenhagen und Malmö (an dieser Reederei hielt die HADAG eine Beteiligung von 50%). Im Januar 1969 wurde die HEIN GODENWIND in KØBENHAVN umbenannt und weiter für Centrumlinien eingesetzt. Nach deren Konkurs wurde das Schiff als NORD-



Die PRINCESS ROYAL ex HABICHT II liegt seit 1995 beschäftigungslos in Liverpool auf. Foto: Frank Lose



Die AMADEUS ex SEEMÖWE II im Oktober 1999 in Lübeck. Das Schiff liegt heute als schwimmendes Restaurant in Neustadt/Ostsee auf und soll nur noch zeitweise zu Ausflugsfahrten eingesetzt werden. Foto: Ulrich Streich

SEE I an die Flensburger Förde Reederei verkauft und in Ost- und Nordsee zu „Butterfahrten“ eingesetzt. Im Frühjahr 1998 verkaufte die FRS die NORDSEE I an Navagacion Costa del Sol, Torre del Mar. Hinter dieser Reederei stand der deutsche Binnenschiffseigner Jürgen Schulz. Umbenannt in ESTRELLA DEL MAR fuhr das Schiff nun von Malaga entlang der Costa del Sol, teilweise sogar bis nach Tanger in Marokko - übrigens immer noch unter deutscher Flagge. Kurze Zeit später wurde es in ESTRELLA DEL MARE umbenannt und schließlich, nach finanziellen Problemen des Eigners an die CDL Leasing, Kingstown verkauft und in ESTRELLA umbenannt. Seit Juni 1999 liegt das ehemalige „Butterschiff“ nun in Gibraltar auf und sieht einer ungewissen Zukunft entgegen.

SEEMÖWE II

Im April 1969 wurde das Schiff als MALMÖ an die HADAG-Tochter, Rederi AB Centrumlinjen, Malmö von der Husumer

Schiffswerft abgeliefert. Zum Einsatz kam die MALMÖ zusammen mit der oben beschriebenen KØBENHAVN zwischen Malmö und Kopenhagen. Nach dem Konkurs der Reederei im Jahr 1975 gelang es der HADAG in einer spektakulären Nacht- und Nebelaktion die beiden Schiffe, die von der Pfändung

September 1999 die schon beschriebenen Stichfahrten durch. Nachdem das Schiff im September 1999 in Lübeck aufgelegt wurde, konnte es schon im Oktober an die Reederei Greil in Neustadt/Holstein verkauft werden. Umbenannt in AMADEUS verholte es am 21. Oktober 1999 nach Neustadt um dort

als Kultur- und Restaurantschiff aufgelegt zu werden. Zwischenzeitlich führt sie auch Ausflugsfahrten von Neustadt oder Travemünde durch.

MOMMARK

Bisher relativ ereignislos verlief der Lebenslauf der MOMMARK. Gebaut 1968 von der Husumer Schiffswerft für die dänische Rederiet Union I/S, Sønderborg, wurde sie die ersten Jahre in Charter der Flensburger Förde

bedroht waren, nach Hamburg zurückzuholen. Im Januar 1976 konnte die MALMÖ an die Förde Reederei, Flensburg verkauft werden. Umbenannt in SEEMÖWE II wurde sie zwischen Flensburg, Glücksburg, Langballigau und Søby auf der Insel Ærø eingesetzt. Seit 1980 verkehrte sie mit Unterbrechungen zwischen Damp 2000 und Sønderborg. Nach dem Aus der „Butterfahrten“ führte die SEEMÖWE II noch bis 8.

Reederei eingesetzt und 1971 an diese verkauft. 1979 wurde die MOMMARK um 6,45 m verlängert und verkehrte nach der Übernahme der Dienste ab Heiligenhafen zunächst zwischen Heiligenhafen und Rødby Havn. In den letzten Jahren fuhr die MOMMARK dann für die FRS in erster Linie zwischen Kappeln und Sønderborg. Seit Anfang Juli 1999 ist das Schiff schließlich in Heiligenhafen aufgelegt.

Technische Daten der hier angesprochenen „Butterschiffe“ in Kurzform

Name	Bauwerft	Bauj.	BRZ	Länge	Pass	
ATLANTIS	HDW, Hamburg	1972	1.586	75,70	1.000	Cuxhaven/Büsum - Helgoland
ATLANTIS III	Berninghaus	1972	907	52,10	799	aufgelegt Sønderborg
BALTIC STAR	Howaltswerke	1963	2.890	91,52	1.300	aufgelegt Lübeck
CLASSICA	Husumer Schiffs.	1960	325	43,79	533	JADE PERLE, Wilhelmshaven
FAIR LADY	Mützelfeldwerft	1970	928	68,56	799	ADLER BALTICA, Adler Schiffe
FEHMARN I	Jos. L. Meyer	1964	783	58,70	950	aufgelegt Hemmör
FUNNY GIRL	Mützelfeldwerft	1973	998	68,59	799	FAIR LADY, Charter Norwegen
HABICHT II	Schlichting	1959	884	54,31	700	PRINCESS ROYAL, Liverpool
HARLEKIN I	J.J. Sietas	1959	896	62,06	600	aufgelegt Wilhelmshaven
HELGOLAND	Blohm + Voss	1962	3.464	103,97	1.980	Bremerhaven - Helgoland
MECKLENBURG	Jos. L. Meyer	1960	774	58,27	647	verkauft Malta
MOMMARK	Husumer Schiffs.	1968	878	61,83	950	aufgelegt Heiligenhafen
NORDLICHT	D.W. Kremer	1964	909	54,84	778	Langballigau - Sønderborg
NORDSEE I	J.J. Sietas	1960	1.024	59,65	825	ESTRELLA, aufgelegt Gibraltar
POSEIDON	Ulstein M/V	1964	1.240	66,51	827	aufgelegt Heiligenhafen
SEEMÖWE II	Husumer Schiffs.	1969	1.178	58,93	700	AMADEUS, Restaurantschiff
SEUTE DEERN	Nordseewerke	1961	769	64,17	763	Ausflugsfahrten
SVEA VIKING	Rolandwerft	1964	575	49,05	450	aufgelegt Kiel

Das Ende eines langen Schiffslebens

Die Verschrottung der DANMARK

von Carsten Watsack

Die ehemalige DSB- Eisenbahnfähre DANMARK traf im August 1999 im Anhang eines Schleppers zur Verschrottung in Grenaa ein. Nach kurzer Liegezeit begannen im Endsommer die Abbrucharbeiten. FERRIES besuchte ein letztes Mal das sterbende Schiff.



Die DANMARK hat ihrem letzten Ruheplatz am alten Hundested-Anleger in Grenå gefunden. Stück für Stück wird das Schiff demontiert. Das Foto wurde am 15. Januar 2000 aufgenommen. Foto: Bernt Skjøtt

Schiffsverschrottungen aus der Nähe zu betrachten ist in unseren Breiten kaum möglich. Zumeist wandern die ausgedienten Schiffe jeglicher Art auf indische, pakistanische und manchmal auch türkische Strände. FERRIES berichtete in der Vergangenheit bereits über solche Prozeduren. Dass dabei oftmals unter menschenunwürdigen Bedingungen der Abbruch der Schiffe erfolgt, scheint nebensächlich zu sein. Man sieht es ja nicht. Als beim dänischen Fernsehsender Danmarks Radio jedoch ein Beitrag über die Verschrottung der DSB- Fähren KNUDSHOVED und ASA-THOR gezeigt wurde, schreckte die Öffentlichkeit auf. Die Proteste wurden so massiv, dass ein neuer Weg gefunden werden mußte, sich der alten Schiffe zu entledigen.

Sicherlich nicht unerwartet, aber trotzdem ein wenig überraschend, war die Anfang August 1999 durch die Schifffahrtswelt gehende Meldung aufgetaucht, daß das ehemalige Flaggschiff der Dänischen Staatsbahnen auf der Vogelfluglinie, M/F DANMARK, an den dänischen Abbruchbetrieb Fornæs A/S verkauft worden sei. Seit Dezember 1997 dümpelte die 1968 in Dienst gestellte Fähre im dänischen Nakskov vor sich hin und wartete... Worauf wußte niemand so recht. Anfangs wurde das Schiff mit 2,5 Millionen US Dollar am Markt für Alttonnage angeboten. Nun ging es für umgerechnet 220000 DM an den im dänischen Grenå ansässigen Schrottbetrieb. Die Überführungsreise fand vom 02. August bis zum 04. August 1999 statt. Dann war das Schiff an seinem letzten Ziel angekommen.

Zuerst wurde damit begonnen, das Schiff von Innen auszuschlachten. Decken und



Bis hinter den Schornstein sind die oberen Decks im Dezember 1999 bereits abgebrochen. Links ein Schwimmkran, der die Arbeiten unterstützt. Foto: Carsten Watsack

Wandverkleidungen wurden entfernt, Möbel, Tische, Stühle und alles, was sich noch weiterverwenden läßt, ausgeräumt. Konnte man Anfangs den Verschrottungsvorgang von außen kaum erkennen, begannen die eigentlichen Abbrucharbeiten dann im Oktober. Anfang Dezember war bereits der gesamte achtere Aufbau bis knapp hinter dem Schornstein verschwunden. Im Januar 2000 schließlich kam auch die Vorderfront an die Reihe. Im Innern des Schiffes herrschte das programmierte Chaos. Verwundert konnte man sein über die recht saubere Art der Verschrottung. Im Gegensatz zur Arbeitsweise auf den ölverseuchten indischen Stränden wurden hier in Grenaa fein säuberlich die Schiffbaustahlplatten abgebrannt, Sondermüll getrennt in Müllcontainern untergebracht und das Schiff nach System abgerissen.

Wir von FERRIES hatten im letzten Monat des ausgehenden Jahrtausends noch einmal die Möglichkeit eines letzten Besuches der DANMARK. Er wurde zu einer kleinen Abenteuerreise, denn abgesehen davon, daß an diesem Tag mit Sturmtief Anatol der schwerste Orkan des Jahrhunderts über Dänemark tobte, war im Schiff selbst Totenstille. Keine Lampen wiesen den Weg, keine Notbeleuchtung erhellte die Szenerie. Massenweise Schrottmaterial fand sich auf dem Eisenbahndeck wieder. Völlig verlassen stand am einstigen Aufgang in die höheren Fahrgastdecks die alte Konsole eines Radargerätes. Dämmaterial säumte die noch intakten Treppenhäuser. Nur mit Hilfe einer Videoleuchte gelang überhaupt der Aufstieg. Die

Dunkelheit verschluckte alles. Manchmal war der Weg nach oben völlig versperrt, so daß wir letztendlich das Treppenhaus wählten, welches das Eisenbahndeck mit der Durchgangshalle zwischen der vorderen Cafeteria und dem Informations- und Shopbereich verband. Hier angekommen bot sich ein trostloses Bild. Dort, wo einst die Information und die Bank des Fährschiffes standen, herrschte nun gähnende Leere. Ab hier war bereits alles weggerissen und das nun offene Deck war den Regenschauern des Sturmtiefs ausgesetzt. So kämpften wir uns weiter nach vorne vor. Nur noch mit viel Phantasie und Vorstellungskraft konnte man sich ausmalen, wie hier vor noch gar nicht allzu langer Zeit die Passagiere ihre Speisen zu sich nahmen. Alte Tafeln von Fast-Food-Gerichten hingen gar noch an der Wand der ehemaligen Essensausgabe in der Cafeteria. Durch bereits „aufgetrennte“ Decks plätscherte das Re-



Die einst mit Holz verkleidete Inneneinrichtung der Brücke ist nur noch ein Schatten ihrer selbst. Übrig blieb der Fahrstand, ein altes Radargerät sowie der von 1968 stammende Maschinentelegraf. Foto: Jan Vinther Christensen

genwasser und bildete große Pfützen. Ein wenig vorsichtig mußte man schon sein, denn es bestand durchaus die Gefahr, durch ein Loch im Deck nach unten zu fallen.

Irgendwann gelangten wir in den vorderen Salon. Hier saßen einst die vielen Skandinavienreisenden. Nun konnte man nicht einmal mehr erkennen, welche Funktion der Raum überhaupt mal hatte. Bis auf das Metall der Außenhaut war alles weg. In den Seitenfenstern fehlten teilweise sogar schon die Scheiben. Altes Küchenequipment stand herausgerissen und scheinbar ungeordnet in den Gängen und Räumen. Ein schiffsunkundiger Besucher wäre spätestens jetzt überfordert gewesen, denn irgendwie sah nun alles anders aus.

Unterdessen setzten wir unseren Weg nach oben fort. Ziel war das Bootsdeck mit noch verbliebener Brücke und Mannschaftsunterkünften. Doch auch hier zeigte sich beim näheren Hinsehen, daß bereits ganze Arbeit geleistet worden war. Der gesamte Decksaufbau war von innen bereits ausgehöhlt. Wände waren gar nicht mehr vorhanden, nur



Hier gab es jahrelang Pølser und Kartoffelsalat: der Backbord Speisesalon. Foto: Jan Vinther Christensen

noch die Grundrisse. Hier, wo sich einst Kapitänunterkunft und Königssalon befanden, tropfte jetzt das Wasser von der Decke. Der Wind riß bereits an den Außenwänden, die zur Hälfte abgebrannt und so Spielball des Sturms waren. Auf der Brücke, die einst mit Holz verkleidet war und das „Gehirn“ des Schiffes darstellte, ragte nun nur noch der Steuerstand und ein Maschinentelegraf hervor. Ein altes Röhren-Radargerät und das Fahrpult standen demontiert an der Fensterreihe. Jetzt konnte man sogar den Aluminiumaufbau des Eisenbahnfahrerschiffes erkennen, denn auch hier war bereits alles entfernt worden. Und spätestens in diesem Augenblick war auch dem hartgesottesten DSB-Fan eines klar: Dieser einstige Stolz der dänischen Eisenbahnfahrerschiffahrt würde nie wieder diesen Platz hier verlassen. Die DANMARK hatte ihre letzte Ruhestätte gefunden. Mit sentimentaler Stimmung und einem tiefen Bedauern nahmen wir Abschied von einem Schiff, mit dem jeder von uns irgendwie groß geworden war.

Good Bye dear DANMARK!



Die DANMARK am 20. Dezember 1999: Stück für Stück verschwindet das einstige Flaggschiff der Vogelfluglinie. Foto: Bernt Skjøtt

Autofähren der SNCF – Teil 3

VALENCAY

von Andreas Wörteler

Die staatliche französische Eisenbahngesellschaft SNCF befand sich Anfang der sechziger Jahre gerade am Anfang des Aufbaus einer modernen und leistungsfähigen Flotte von Fährschiffen für ihre Fährdienste im Englischen Kanal. Im Gemeinschaftsdienst mit der im Oktober 1964 gegründeten britischen, ebenfalls staatlichen Eisenbahngesellschaft British Railways wurden teilweise seit Ende des letzten Jahrhunderts bestehende Fährverbindungen weitergeführt. Mit französischer Beteiligung waren das die Routen Dieppe - Newhaven, sowie Calais - Dover, Calais - Folkestone und Dunkerque - Dover. Während man den Fährdienst Calais - Dover bereits seit 1958 mit zumindest einer französischen Ro/Ro-Passagierfähre bediente (COMPIEGNE, Lebenslauf siehe FERRIES 4/98, Seite 18) und auch zwischen Dunkerque und Dover der Transport von PKW im Ro/Ro-Verfahren schon seit 1936 möglich war (siehe dazu FERRIES 1/96 Seite 21ff), wurde die weiter westlich gelegene Route, zumindest von französischer Seite, weiterhin mit konventionellen Passagierfähren betrieben. Erst relativ spät hatte man sich bei der SNCF überhaupt mit dem Einsatz von Autofähren beschäftigt und so blieb den meisten Autoreisenden aus dem mittleren Frankreich zu der damaligen Zeit nur die Fahrt mit englischen Autofähren oder das Risiko der Kranverladung. Das änderte sich erst, als am 30. Mai 1965 das Fährschiff VILLANDRY zwischen Dieppe und Newhaven in Dienst gestellt werden konnte. Die VILLANDRY war aber nur der erste der für diesen Dienst in Auftrag gegebene Neubau und ein Schwesterschiff folgte wenig später. Beide waren die ersten Motorschiffe auf der Route und sollten die nächsten 20 Jahre hier die Hauptlast des Verkehrs tragen.

Während in der FERRIES-Ausgabe 2/99 bereits der Lebenslauf der VILLANDRY ausführlich dargestellt worden war, wollen wir uns in diesem Artikel näher mit dem Schwesterschiff VALENCAY beschäftigen.



Im September 1974 verläßt die VALENCAY Newhaven mit Kurs auf das französische Dieppe. Foto: Don Smith

Zusammen mit Ihrem Schwesterschiff VILLANDRY war die VALENCAY im Mai 1964 bei der französischen Werft Chantiers de l'Atlantique in Nantes in Auftrag gegeben worden. Die Kiellegung der Baunummer E23 erfolgte am 5. Oktober 1964 bei Les an der französischen Atlantikküste, wo der Neubau dann schließlich am 6. Februar des darauffolgenden Jahres vom Stapel lief. Nach erfolgter Ausrüstung verließ die VALENCAY am 18. Juni 1965 die Bauwerft zu den angesetzten Probefahrten, die ohne größere Auffälligkeiten erfolgreich absolviert werden konnten. Lediglich einige kleinere Nachbesserungsarbeiten waren notwendig und schon wenig später konnte der Neubau seine Überführungsreise nach Dieppe antreten.

Der Rumpf der VALENCAY wies eine Gesamtlänge von 105,01 Metern und eine maximale Breite von 17,07 Metern auf. Der maximale Tiefgang des voll ausgerüsteten Schiffes wurde mit 3,96 m angegeben und die Vermessung lag bei 3430 BRT. Zugelassen wurde das Schiff für 1200 Passagiere, die in zwei Decks mehrere Lounges und zwei a la carte-Restaurants vorfinden sollten. Was es nicht mehr gab, waren im Gegensatz zu den alten reinen Passagierschiffen, Couchetten, die die Passagiere zum Ausruhen nutzen konnten, wohl aber Kabinen mit insgesamt 16 Betten. Das lediglich durch eine Heckklappe zugängige Autodeck konnte zwar 140 PKW aufnehmen, aber nur etwa 10 LKW. Angetrieben wurde die VALENCAY von zwei 6-Zylinder Dieselmotoren

der Firma Pielstick, mit denen das Schiff bei einer Leistung von 12.380 PS eine Geschwindigkeit von 21 Knoten erreichte. Das Schiff verfügte über ein Bugruder sowie auch über ein Bugstrahlruder und am Heck sorgten zwei Ruderblätter und Verstellpropeller für gute Manövrierfähigkeit. 53 Mann Besatzung sorgten für das Wohl der Passagiere, sowie die schiffstechnische und navigatorische Sicherheit an Bord.

Die VALENCAY lief schließlich am 21. Juni 1965, noch unter der Werftflagge, erstmals ihren neuen Heimathafen an, wo sie etwa eine Woche blieb, um am 27. Juni zu Anlegeversuchen in das südenglische Newhaven zu verlegen. Die offizielle Ablieferung des Neubaus erfolgte am 7. Juli in Dieppe und eine Woche später, am 13. Juli

1965 absolvierte die VALENCAY ihr Jungfernerreise von Dieppe nach Newhaven und wurde damit feierlich in Dienst gestellt. Mit der Indienststellung der zweiten Autofähre zwischen Dieppe und Newhaven war das Neubauprogramm der SNCF zwar noch nicht abgeschlossen, denn ein Schiff sollte noch folgen, aber dieses war für den Fährdienst Calais-Dover bestimmt und hat damit auf diesen Artikel keinen Einfluß.

Auf der Dieppe-Newhaven Route waren seit 1963 nach und nach alle vier noch vorhandenen konventionellen Passagierschiffe (LONDRES, ARROMANCHES, BRIGHTON und LISIEUX) außer Dienst gestellt worden, sowie auch drei reine Frachtschiffe, die zum Schluß hauptsächlich zum Transport von PKW verwendet worden waren, deren Besitzer die Überfahrt auf den Passagierfähren durchführten. Lediglich die BRIGHTON stand noch eine Zeit lang als Ersatzschiff zur Verfügung und führte sonst Tageskreuzfahrten von Dieppe aus durch, bis sie Ende 1966 schließlich auch verkauft wurde. Den Fährdienst Dieppe-Newhaven versahen nun lediglich noch drei Schiffe - allerdings alles Autofähren, die mit der Bewältigung des Transportaufkommens keine Probleme hatten. Neben den beiden französischen Neubauten VILLANDRY und VALENCAY war dies das umgebaute Fährschiff FALAISE (2416 BRT, Bj. 1947) des British Railways Board, das am 1. Juni 1964 den Autofährdienst auf der Route eröffnet hatte.

Zu bemerken ist noch, daß die Überfahrtszeit nach der Indienststellung der neuen Schiffe auf drei Stunden und 45 Minuten verlängert worden war. Grund dafür war zum einen der günstigere Kraftstoffverbrauch und zum anderen ein erhöhter An-Bord-Verkauf durch die Fahrgäste. Die Anzahl der Rundreisen wurde damit auf normalerweise sechs pro Tag reduziert, was aber kein Problem war, denn die Passagierzahlen sanken schon seit längerem, was schließlich auch dazu führte, daß die Fahrplanabstimmung auf die Abfahrtszeiten der Züge in den Häfen eingestellt wurde. Außerhalb der Sommersaison wurden dann im Normalfall nur noch zwei Schiffe eingesetzt, was die Anzahl der Abfahrten natürlich weiter reduzierte.

Noch nicht einmal drei Wochen nach der Indienststellung, am 1. August 1965, kollidierte die VALENCAY bei einem nächtlichen Anlegemanöver mit dem Anleger. Das Schiff zog sich einige Beschädigungen am Bug zu und mußte daraufhin zur Ausführung der notwendigen Reparaturen für kurze Zeit aus dem Fährdienst genommen werden. Den Fahrplan übernahm daraufhin das Charter-schiff NORMANNIA (5.435 BRT, Bj. 1952), das auch vorher schon einige Male auf der Route Dieppe - Newhaven ausgeholfen hatte. Wenn auch dieser kleine Zwischenfall der einzige Unfall in der Geschichte der VALENCAY blieb, war das Schiff nicht frei von Problemen. Genau wie beim Schwesterschiff VILLANDRY hatte man auch auf der VALENCAY mit starken Vibrationen

durch das Bugstrahlruder zu kämpfen, woraufhin man sich entschloß, einige Stahlplatten in dem Bereich zu verstärken. Dieser Umbau konnte im Dezember 1967 abgeschlossen werden und die VALENCAY bediente ihren Fährdienst die nächsten Jahre ohne besondere Vorkommnisse.

Lediglich eine Sache sollte noch erwähnt werden : mit der Rückkehr aus der Werft führte die VALENCAY auf einmal auf dem nach wie vor beigen Schornstein mit dem schwarzen Top ein blau-rot-weißes Logo, das die nächsten 17 Jahre zum Markenzeichen der Route werden sollte. Dieses Logo, das insgesamt nur fünf Schiffe trugen, sollte den besonderen und zumindest halbwegs unabhängigen Betrieb der Fährverbindung Dieppe - Newhaven und die besonderen Besitzverhältnisse zum Ausdruck bringen. Das besondere war, daß den Franzosen an dem eingesetzten britischen Schiff 2/3 gehörte und umgekehrt die Engländer an den beiden französischen Fähren jeweils 1/3 der Anteile hielten. Ab 1970 führten die Schiffe dann auch die „Sealink“-Aufschrift.

Abwechslung gab es für die VALENCAY als sie im Juni 1970 einige Charterfahrten durchführte. Diese Tagestouren gingen von Dieppe aus in die nahegelegene Seinemündung und dann flußaufwärts bis nach Rouen. Auch die anderen SNCF-Schiffe VILLANDRY und CHANTILLY führten diese sehr beliebten Ausflugsfahrten, teilweise allerdings mit anderem Ziel durch. Aber nicht nur im Sommer, auch in den Wintermonaten gab es etwas Neues. Während in den zurückliegenden Jahren während der Werftliegezeiten der VILLANDRY und VALENCAY meistens die FALAISE oder die ebenfalls bereits erwähnte NORMANNIA zum Einsatz kamen, wurde nun die normalerweise zwischen Dover und Calais verkehrende DOVER (3.640 BRT, Bj. 1965) der British Rail zum Reserveschiff.

Wenn auch soweit alles gut lief und man endlich ein adäquates Reserveschiff hatte, kristallisierte sich langsam ein anderes Pro-

blem heraus : die unzureichende Größe der FALAISE. Durch den regelmäßigen Import von Neuwagen der Firma Chrysler war der Transportbedarf auf der Route Dieppe - Newhaven so weit angestiegen, daß sogar im Frühjahr 1972 ein weiteres Reserveschiff aus Calais angefordert werden mußte. Es war nun an der Zeit nicht nur die alte FALAISE durch einen Neubau zu ersetzen, sondern zusätzlich noch ein weiteres Schiff zu beschaffen. Im Frühjahr 1972 kam daher der kleine Ro/Ro-Frachter CAPITAINE LE GOFF ex ADMIRAL CARRIER II -72 (499 BRT, Bj. 1972) zwischen Dieppe und Newhaven zum Einsatz. Und obwohl sich das Schiff aufgrund seiner unzureichenden Größe nicht sonderlich bewährte, blieb es bis 1981 im Dienst (siehe dazu auch FERRIES 2/99, Seite 17).

Die alte FALAISE absolvierte ihre letzte Fahrt zwischen Dieppe und Newhaven im Januar 1973 und vier Monate später, rechtzeitig zu Beginn der Saison, konnte der Neubau SENLAC (5590 BRT) am 1. Mai 1973 für British Railways in Dienst gestellt werden. Und da nun ein wesentlich größeres Schiff vorhanden war, konnte die VALENCAY im selben Monat noch einmal die beliebten Ausflugsfahrten von Dieppe nach Rouen durchführen, die jedoch nur in der Vorsaison angeboten wurden. Der gestiegene Bedarf an Transportmöglichkeiten für PKW und LKW verbot danach die Durchführung solcher Fahrten, denn in der Hochsaison konnte man nicht mehr auf den Einsatz eines der Schiffe verzichten.

Im November 1975 verließ die VALENCAY, nun im Winter selbst zum Reserveschiff degradiert, ihre Stammroute zum ersten Mal und wurde vom 26. November 1975 bis 19. Januar 1976 zwischen Calais und Dover bzw. Folkestone während der Werftüberholung der dort regulär verkehrenden Schiffe eingesetzt. Nach diesem kurzen Ausflug in bisher fremde Gefilde kehrte sie aber auf die Dieppe - Newhaven Strecke zurück. Den nächsten erwähnenswerten Vorfall der VALENCAY gab es am 6. September 1977.



Nach dem Umbau im Winter 1977/78 weist auch die VALENCAY wieder dieselben Merkmale wie ihr Schwesterschiff VILLANDRY auf, einschließlich des erhöhten Schornsteins. Foto: Hans Krayenbosch

Das Schiff hatte um 03:15 Uhr den Hafen von Newhaven in Richtung Dieppe verlassen, als es etwa 1 Stunde nach Abfahrt starke schlagende Geräusche im Heckbereich gab. Nach Prüfung stellte sich schnell heraus, daß eine der Schrauben gegen das entsprechende Ruderblatt schlug. Die Schiffsführung entschloß sich, die entsprechende Maschine abzuschalten und die VALENCAY „humpelte“ mit 6 Knoten Fahrt rückwärts (!) weiter nach Dieppe. Nach dem dort die notwendigsten Reparaturen erfolgt waren, wurde das Schiff zu weiteren Umbauten nach Le Havre verholt. Die Unterbrechung im Fährverkehr wollte man nun gleich zum Anlaß nehmen, die VALENCAY den Anforderungen des gestiegenen LKW-Transportaufkommens anzupassen. Im Jahr zuvor war bereits das Schwesterschiff VILLANDRY im Bereich des Autodecks umgebaut worden und derselbe Umbau sollte nun auch die Ladekapazitäten der VALENCAY erweitern. Dazu wurden etwa $\frac{3}{4}$ der achterlichen Aufbauten abgetrennt und anschließend um 56 cm angehoben. Das sollte im gesamten hinteren Bereich des Autodecks eine ausreichende Höhe für das Stauen weiterer LKW geben. Des weiteren wurde das Ladendeck zum Bug hin geöffnet und mit einer wasserdichten Bugrampe und einem Bugvisier versehen. Dazu mußten natürlich auch neue Ankerklüsen in den Rumpf geschnitten und die gesamte Anker- und Festmacheinrichtung auf der Back weiter nach achtern versetzt werden. Zusätzlich entfernte man die achtere Kommandobrücke, vergrößerte dafür den dahinter liegenden Salon und verwandelte eines der A la carte Restaurants in eine Cafeteria mit Selbst-bedienungsrestauration. Zur Verbesserung der Abgasführung und zum besseren Schutz vor Rußpartikeln auf den Sonnendecks, wurden die einzelnen Abgasrohre am Schornstein verlängert und hinter einem erhöhten Aufsatz versteckt.

Als die VALENCAY im Februar 1978 frisch umgebaut und überholt aus der Werft kam, wurde sie nicht nur mit 3617 BRT neu vermessen, sondern konnte auf dem Autodeck jetzt auch die doppelte Anzahl von LKW's transportieren : 20 statt vorher nur zehn. Der größte Vorteil war aber die Umrüstung auf das sog. „drive-through-Prinzip“ : weil die LKW's jetzt nicht mehr rückwärts auf das Schiff fahren mußten, vereinfachte das den Ladevorgang nicht nur ganz erheblich, es verkürzte ihn vor allen Dingen auch. Und das wiederum machte sich mit schnelleren Umlaufzeiten der Schiffe bezahlt und kam somit besonders in der Hochsaison einer weiteren Kapazitätssteigerung gleich. Trotz dieser Aufwertung der beiden französischen Schwestern, begann sich deren Ende aber bereits zum Beginn der achtziger Jahre abzuzeichnen. Und nachdem das Schwesterschiff VILLANDRY im Mai 1982 durch die größere CHARTRES (4590 BRT, Bj. 1974) abgelöst worden war, war auch bald die Zeit für die VALENCAY gekommen. Sie wurde nun zum permanenten Reserveschiff erklärt und nach Ende der Sommersaison in Dieppe



Die VALENCAY fuhr nach ihrem Verkauf an die griechische Strintzis Lines als EPTANISSOS von Rafina zu den Inseln Andros, Tinos und Mykonos.

Foto: Strintzis Lines

aufgelegt. Ein weiterer kurzer Einsatz erfolgte von Mitte Januar bis Ostern 1983 als Werft-Vertretung für die regulären Schiffe SENLAC und CHARTRES, sowie noch einmal im Sommer 1983 um die Verkehrspitzen wegzufahren. Nach dem die Franzosen im Januar 1984 von Brittany Ferries die CORNOUAILLES (3383 BRT, Bj. 1977) als Ersatz für die VALENCAY eincharterten, obwohl sie laut Fahrplan zwischen dem 15. Juni und 16. September 1984 auf der Dieppe-Newhaven Strecke hätte verkehren sollen, wurde sie zum Verkauf ausgeschrieben. Wenig später kam sie dann noch einmal zum Einsatz, als am 30. Mai 1984 der Anleger in Newhaven durch die streikende SENLAC blockiert war, entschloß sich SNCF mit der VALENCAY eine Fahrt von Dieppe nach Dover durchzuführen. Im Mai und Juni folgten noch einmal vier Ausflugsfahrten von Dieppe nach Rouen, welches die letzten Fahrten überhaupt für die SNCF werden sollten. Als am 15. Oktober 1984 das Charterschiff CORNOUAILLES in dichtem Nebel mit der Mole in Newhaven kollidierte und zu Reparaturen für einige Zeit außer Dienst war, sollte

die VALENCAY zwar erneut zwischen Dieppe und Newhaven zum Einsatz kommen, aber auf Grund eines Streiks in Dieppe kam es nicht mehr dazu.

Lange blieb die VALENCAY aber nicht in Dieppe aufgelegt, denn schon Ende 1984 wurde sie an die griechische Reederei Strintzis Lines S.A., Piräus verkauft. Umbenannt in EPTANISSOS wurde die ehemalige SNCF-Fähre nun nach Griechenland überführt und in Perama den Erfordernissen des neuen Einsatzgebietes angepaßt. So wurde unter anderem das Bootsdeck bis zum Heck verlängert und sämtliche Freidecks mit den typischen Sonnensegeln versehen. Nun mehr mit 2923 BRT vermessen, wurde die EPTANISSOS im Frühjahr 1984 von Rafina aus (nordöstlich von Athen) ein bis zweimal täglich zu den kykladischen Inseln eingesetzt. Anlaufhäfen waren die Inseln Andros, Tinos und Mykonos und die EPTANISSOS blieb die nächsten acht Jahre

Fortsetzung auf Seite 27



Die EPTANISSOS im Hafen von Patras, im Hintergrund eine der Superfast-Fähren. Der Größenunterschied wird nur all zu deutlich. Foto: Mike Lougjie

Die Griechen kommen

von Marko Stampel

Am 10. Januar verlaute es anlässlich der Eröffnung der finnischen Reisesmesse MATKA 2000 in Helsinki offiziell: Superfast kommt in die Ostsee. Was bisher (siehe FERRIES 3 + 4/99) nur als Gerücht galt, ist somit zur Sicherheit geworden. Ab Januar bis September 2001 werden die vier zur Zeit bei HDW im Bau befindlichen Kombifähren SUPERFAST VII, VIII, IX und X auf zwei Routen von Deutschland nach Finnland und nach Schweden in Dienst gestellt.

Noch sind die Anlaufhäfen nicht bestätigt. Auf deutscher Seite dürften Rostock oder Travemünde das Rennen machen, in Schweden wird der Großraum Stockholm genannt, was auf Nynäshamn oder Södertälje hinausläuft. Stockholm selbst liegt für eine schnelle Überfahrt zu weit im Schärengebiet, in dem die Fähren nur langsam fahren dürfen, hier wäre Nynäshamn ideal gelegen. Es ist inzwischen über eine Autobahn innerhalb von ca. 45 min von Stockholm aus erreichbar. In Finnland dürfte Helsinki angelaufen werden, während Hanko aufgrund der verkehrstechnischen Anbindung wohl ausgeschieden ist. Die Fahrzeit nach Finnland wird mit 21 Stunden, die nach Schweden mit 17 Stunden angegeben, was tägliche Abfahrten sowohl von Deutschland als auch von Schweden bzw. Finnland ermöglicht. Die vier mit 29.800 BRZ vermessenen Fähren sollen über eine Kapazität von jeweils 604 Passagieren in 172 Kabinen sowie 1900 Lademetern für Lkw und 505 Lademetern für Pkw verfügen. Die 203,9 m langen und 25 m breiten Schiffe werden der finnischen und schwedischen Eisklasse 1 A Super entsprechen und eine Geschwindigkeit von 29,2 Knoten erreichen, angetrieben von umweltfreundlichen Dieselmotoren. Die Ausstattung der Neubauten umfasst unter anderem verschiedene Läden, mehrere Bars, Buffet- und a-la-carte-Restaurant, Kinderspielzimmer, Konferenzräume,

Casino, Disco, Nachtclub und natürlich eine Sauna. Für die Lkw-Fahrer wird es eine eigene Lounge mit persönlichem Service geben. Damit übertrifft das Platz- und Unterhaltungsangebot für Passagiere eindeutig das der vom Wettbewerber Finnlines eingesetzten FINNCLIPPER und TRANSLUBECA, die zwischen Helsinki und Travemünde verkehren.

Superfast, die in der Adria innerhalb von nur drei Jahren nach Beginn des Fährverkehrs (1995) dort zum Marktführer aufstiegen, haben sich hohe Ziele gesteckt. Ihr Service-

profil im Finnlandverkehr ist zwischen den langsameren Frachtern von Finnlines, mit hoher Fracht-, aber relativ geringer Passagierkapazität (ergänzt durch die etwas spartanisch wirkende FINNCLIPPER im Travemünde-Verkehr) und der nur im Sommer verkehrenden FINNJET angesiedelt. Bei der FINNJET ist es nur eine Frage der Zeit, bis ihr sommerliches Gastspiel auf der Deutschlandroute altersbedingt ein Ende findet. Erst recht gegen die modernen und sogar schnelleren, ganzjährig im Markt vertretenen Superfast-Fähren, für die das Hauptgeschäft sicher im Frachtbereich liegen wird, wird sie, die einst der Vorreiter konventioneller Schnellfähren war, es besonders schwer haben. Anders als die FINNJET werden die Superfast-Fähren keinen zusätzlichen Hafen, etwa Tallinn, anlaufen, um Tax-Free an Bord verkaufen zu können.

Im Schwedenverkehr zielt Superfast auf die Ladung aus dem Stockholmer Raum und nördlich davon, die bisher über Häfen in West- und Südschweden nach Deutschland und Mitteleuropa transportiert wird.



Wird der Marktführer in der Adria bald auch im Ostseeverkehr dominieren? Hier die SUPERFAST IV im August 1998 in Ancona. Foto: Frank Lose

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 Fährschiffszene 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 sind folgende Einzelausgaben vorhanden, in denen u.a. die folgenden Themen angesprochen wurden :

4/95 : MARSK STIG, Sol - the cyprus liners, VIKING 5

1/96 : Eckerölinjen (1. Teil), Helsinki-Tallinn (1. Teil), Estline, Dunkerque - Dover

2/96 : Helsinki-Tallinn (2. Teil), Eckerölinjen (2. Teil), New Zealand Railways (1. Teil)

3/96 : Sommerhighlights '96, New Zealand Railways (2. Teil), FENNIA;

4/96 : Gotlandslinjen, BASTØ V + VI, VIKING I, STENA DANICA(I) + NORDICA(I)

4/97 : BORE I, Fährverbindungen nach Marokko, PETER WESSEL (I), AG Ems (1. Teil);

1/98 : Kampf um die Nordsee (1. Teil), AG Ems (2. Teil), Stavanger-Skudeneshavn

2/98 : DEUTSCHLAND, Texelfähren, ØSTERSØEN, Kampf um die Nordsee (2. Teil)

3/98 : Sommerhighlights '98, Skagerakexpressen (1. Teil), Kampf um die Nordsee (3. Teil)

4/98 : Skagerakexpressen (2. Teil), Fähren im Roten Meer, COMPIEGNE, PATRICIA

1/99 : Brunsbüttel-Cuxhaven, Color Line, Raddampfer vom Humber

2/99 : Faaborg-Gelting, Scheldefähren (1. Teil), Vaasanlaivat (1. Teil), Baaboud

3/99 : Sommerhighlights '99, Scheldefähren (2. Teil), LANSDOWNNE, Vaasanlaivat (2. Teil)

4/99 : Vaasanlaivat(3. Teil), MALMÖHUS, Kasinoschiffe, ENGLAND

Einzelhefte des Jahrgangs 1995 sind gegen 5,- DM / 1996 : 6,- DM / 1997 : 7,- DM / 1998 + 1999 : 11,- DM plus 3,- DM Versandkosten

bei FERRIES-Vertrieb, Carsten Watsack, Albertstraße 20, D- 31241 Ilsede erhältlich.

DFV- Beitritts- und Abonnementwünsche bitte ebenfalls an diese Adresse.

Scandlines - Antwort auf eine feste Fehmarnbeltquerung

Neue Fährkonzeppte für die Vogelfluglinie

von Carsten Watsack

Nie zuvor war die Realisierung einer festen Querung des Fehmarnbells so greifbar nah wie heute. Die Initiatoren treiben das Projekt mit großer Motivation und Energie voran. Gegner und Befürworter legen Studien vor, um Sinn oder Unsinn eines solchen Baus zu dokumentieren. Primär betroffen wäre die Reederei Scandlines, sekundär die gesamte Schifffahrt im südlichen Ostseeraum.

Politik und (Bau-) Wirtschaft sind sich ziemlich einig: Eine Brücke (oder ein Tunnel) soll spätestens 2015 Puttgarden mit Rødby verbinden und die Fähren überflüssig machen. Der schleswig-holsteinische Landtag gab noch im Dezember 1999 sein Votum für eine solche Querung ab. Parteiübergreifend zwischen CDU, SPD und FDP besteht Zustimmung. Auch Bundeskanzler Gerhard Schröder sieht in der festen Beltquerung ein, wie er jüngst sagte, „reizvolles Projekt“. Höchste Zeit also, zur Gegeninitiative zu blasen. Nachdem sich bereits verschiedene Experten und Interessenvertretungen wie z. B. die Lotsenbrüderschaft des Nord- Ostsee- Kanals oder auch die Lübecker Hafengesellschaft gegen den Superbau ausgesprochen haben (von den Umweltverbänden ganz zu schweigen), legte nun der Scandlines Chef Ole Rendbæk seine Vorstellungen anlässlich eines Nautischen Essens auf der Fähre SCHLESWIG-HOLSTEIN vor. Man darf über die Ausführungen des aus Nordjütland stammenden Reedereibosses schon etwas überrascht sein, denn er kündigte an, mit bis zu zehn Fährschiffen gegen eine mögliche Brücke anfahren zu wollen. Gleichzeitig betonte er, daß es schon immer sein Traum gewesen wäre, Puttgarden zu einer Drehscheibe für den Skandinavienverkehr zu machen, sozusagen ein zweites Travemünde. Dieses Ziel will er in den kommenden Jahren vorantreiben.

„Da die Pro- Studie viele Fehler enthält und die politischen Entscheidungsträger darauf aufbauend ihre Beschlüsse fassen, war einige Überzeugungsarbeit notwendig. Nun aber konnten wir die Ministerien davon überzeugen, uns den Auftrag für ein Konzept zu geben, das eine Überbrückung in den nächsten 20 bis 30 Jahren unnötig macht.“ sagte Rendbæk. Ziel der Reederei ist es, der Politik in Berlin und Kopenhagen klar zu machen, daß der Fährverkehr nicht, wie bisher in der Pro- Brücke- Studie angenommen, ein statisches System darstellt, sondern dynamisch und flexibel auf die Bedürfnisse der Kunden reagieren kann. Gerade dieser Vorwurf geht immer wieder in Richtung Fährschifffahrt. Die Befürworter der festen Querung gehen davon aus, daß die gesamte Region, aber natürlich auch der Verkehr, nur durch eine Brücke langfristig einen Nutzen ziehen kann.



Eröffnet die TREKRONER wieder einen Eisenbahnfrachtdienst auf der Vogelfluglinie? Foto: Frank Lose

Scandlines legte nun sehr interessante Ideen vor, mit denen man die Politiker vom Gegenteil überzeugen möchte. Vorgesehen ist eine Erhöhung der täglichen Umläufe. Die bisherigen fünf Fährschiffe sollen ab 2007 auf sechs aufgestockt werden. Ein Neubau im Stil der bisherigen Doppelender ist im Gespräch. Ab 2010 soll eine neue, noch größere Fährschiffsgeneration in Dienst gestellt werden. Auch könnten zwei Einrumpfschnellfähren zukünftig die Beförderung der Inter- City- Züge übernehmen. Da man zusätzlich den Gütersektor wiederbeleben will, gab Ole Rendbæk noch einen drauf und sprach von der Verlegung der Dan- Link- Schiffe auf die Vogelfluglinie. TREKRONER und ÖRESUND auf dem Fehmarnbelt? Nichts scheint mehr unmöglich zu sein.

Auf dem Nautischen Treffen an Bord der Vogelflugfähre konnte man vernehmen, daß Dänemark die Brücke ohnehin gar nicht wolle. Dieses verwundert nicht, denn man würde sich eine Konkurrenz zur Großen- Belt- Querung schaffen, die frühestens in 30 Jahren abbezahlt sein wird. Ohnehin ist die Finanzierung dieses Vogelflug- Mammutprojektes fast aussichtslos, es sei denn, die beiden Staaten greifen ein. Bundeskanzler Schröder erteilte diesen Vorstellungen jedoch eine Absage und meinte, ein solches Brückenprojekt müsse sich schon selbst finanzieren.

Wie dieser „Kampf um den Fehmarnbelt“ auch ausgehen wird, fest steht, daß eine Brücke ein schizophreses Pestigeobjekt ist, das außer einigen Politikern und Industrie-

vertretern keiner so recht will. Die gesamte Schifffahrt würde wie nie zuvor einer Bedrohung ungekannten Ausmaßes ausgesetzt werden. Das von der Bundesregierung ausgegebene Verkehrskonzept „From Road to sea“ würde praktisch ausgehebelt werden. Neben Scandlines wären explizit der gesamte Nord- Ostsee- Kanal betroffen, die ab Kiel, Travemünde und auch Rostock gehende Schifffahrt in Gestalt der Reedereien Stena Line, TT- Line und Nordö- Link sowie die Hafengebiete und die Küstenschifffahrt samt Reedereiunternehmen. Die Tourismusbranche auf und um Fehmarn sieht im Bau

und späteren Betrieb einer festen Querung ein großes Übel für die Attraktivität der Insel Fehmarn. Dauerhafte Arbeitsplatzverluste, nicht nur in der Schifffahrt, wären vorprogrammiert. Ob das die deutsche und europäische Politik angesichts der ohnehin schon schlechten Arbeitsplatzversorgung will?

Bei Scandlines jedenfalls ist man zuversichtlich, die politischen Entscheidungsträger vom Fährverkehr überzeugen zu können. Im Sommer steht die Entscheidung des Deutschen Bundestages an. Dann wird sich zeigen, ob es wirklich gelang, die nach wie vor eher für die feste Querung eingestellten Politiker und Staatssekretäre umzustimmen und auf Kurs zu bringen. Den einzig richtigen Kurs: Richtung Fährschifffahrt!

Yahoo! - Ferries Club

Unter der Internet-Adresse <http://clubs.yahoo.com/clubs/ferries> haben wir ein Diskussionsforum für alle an der Fährschifffahrt Interessierten geschaffen. Die Teilnahme bedarf einer Anmeldung, die allerdings kostenlos und unverbindlich ist. Im Ferries Club diskutieren Teilnehmer aus aller Welt über die aktuellsten Neuigkeiten, aber auch sämtliche Fragen unseres gemeinsamen Hobbies werden angeschnitten. Es gibt keine schnellere Möglichkeit. Aktuelles aus der Fährschifffahrt zu erfahren, als das Internet.

Der Yahoo! Ferries Club verfügt außerdem über ein Fotoarchiv, eine Link-Liste und über die Möglichkeit mit den einzelnen Mitgliedern direkt in Kontakt zu treten.

Minoan Flying Dolphins / Hellas Ferries

von Frank Lose

Wie bereits in FERRIES 4/99 berichtet, hat Minoan Lines über die Tochtergesellschaft Flying Dolphins einen Großteil der im innergriechischen Verkehr fahrenden Reedereien aufgekauft. Neue griechische bzw. EG Gesetze führten zu diesem Zusammenschluß, da das Kabotageverbot am 31. Dezember 2003 beendet ist. Das heißt, daß dann auch Schiffe, die nicht unter griechischer Flagge fahren im innergriechischen Dienst eingesetzt werden können. Dieses ist allerdings wohl nur Theorie, denn das griechische Schifffahrtsministerium weist den Reedereien Lizenzen zu, ohne die ein Dienst nicht möglich ist.

Die Lizenzen

Das griechische Subventionssystem geht einen anderen Weg als die meisten europäischer Länder. Meistens bekommen hier die Reedereien staatliche Zuschüsse, weil sie auf Strecken fahren, auf denen kein Gewinn zu erwirtschaften ist, aber z.B. die Inseln versorgt werden müssen, Beispiele dafür sind Destination Gotland, Caledonian MacBrayne und P&O Scottish Ferries. In Griechenland werden an die Reederei Lizenzen für gewinnbringende Strecken vergeben, diese beinhalten aber gleichzeitig auch das Anlaufen von kleineren Inseln. Die Kosten dafür können die Reedereien dann aus den auf den anderen Strecken erzielten Gewinnen decken. Als 1999 die neuen Lizenzen herausgegeben wurden, legte der griechische Schifffahrtsminister Stavros Soumakis fest, dass die Schiffe nicht älter als zehn Jahre und mindestens 20 Knoten schnell sein müssen. Den Reedereien wurde allerdings nicht erlaubt, die Fahrpreise zu erhöhen. Was das Schiffsalter betrifft, werden Übergangsfristen gewährt. Dieses neue System brachte viele, vor allem kleinere Reedereien, in große Schwierigkeiten. Daher regte die griechische Regierung Zusammenschlüsse der kleineren Reedereien an, denen oftmals nur ein Schiff gehört.

Minoan Flying Dolphins

Im Herbst 1999 hatte man den Eindruck als wolle die Minoan-Tochter Flying Dolphins alles kaufen, was in Griechenland schwimmt und Passagiere befördern kann. Den Anfang machte am 17. September 1999 die Übernahme von Goutos Lines und den beiden Schiffen SUPERCAT HAROULA und SUPERCAT ATHINA, die bisher zwischen Rafina, Andros, Tinos, Mykonos, Paros, Naxos und Amorgos verkehrten. Am 1. November 1999 wurde die Übernahme der zwischen Piräus und den Inseln im saronischen Golf verkehrenden Argosaronikos Lines-Fährschiffe NEFELI, GEORGIOS, SARONIKOS, EFTYCHIA und EXPRESS DANAE bekannt geben. Diese relativ kleinen Schiffe verkehren von Piräus zu den Inseln Aegina, Methana, Poros, Ermioni, Hydra und Spetses und zu dem Festlandshafen Porto Heli auf dem Peloponnes

Den größten Zugang verzeichnete die Flotte dann am 8. November 1999 als die Übernahme der Agapitos Express Ferries - Flotte bekannt gegeben wurde. Minoan Flying



Die zwei sehr unterschiedlichen Goutos-Katamarane sind nun im Einsatz für Hellas Ferries. Links der Passagierkatamaran SUPERCAT ATHINA 2004 und rechts das Fährschiff SUPERCAT HAROULA. Foto: Jan Vinther Christensen

Dolphins übernahm die Schiffe EXPRESS APHRODITE, EXPRESS ATHINA, EXPRESS APOLLON, EXPRESS HERMES, EXPRESS OLYMPIA und EXPRESS SANTORINI. Auch der erst 1999 an Agapitos abgelieferte Passagierkatamaran SEA SPEED 1 wurde in die Flotte integriert.

Auch die zwischen Korinth und Porto Maghera, nahe Venedig, verkehrende Reederei Express Sea Trailers wurde übernommen, da auch sie Teil der Aktivitäten von Kostas Agapitos war. Eingesetzt werden hier die aus Japan angekauften Ro/Ro-Schiffe SEA TRAILER, STAR TRAILER, NAVE TRAILER und CIELO TRAILER. Dieser Fährdienst war erst im Frühjahr 1998 aufgenommen und auf Grund des großen Erfolges weiter ausgebaut worden.

Am 16. November 1999 gab Minoan Flying Dolphins dann die Übernahme der zu Petros M. Nomicos gehörenden Schiffe ANEMOS,

LEMNOS und MACEDON bekannt, die von Piräus bzw. Volos zu den Inseln Syros, Tinos, Mykonos, Ikaria, Samos, Patmos, Skiathos, Skopelos und Allinissos verkehren.

Außerdem wurden zwei Tage später noch die PAPADIAMANTIS II von Goutos Lines und weitere sechs Schiffe aus dem Argosaronikos Dienst übernommen. Dieses sind die POSIDON HELLAS, AIAS, APOSTOLOS, HELLAS, AFAIA und AEGINA, wobei die fünf letztgenannten der Kategorie der typisch griechischen landungsbootartigen Fähren angehören. Aus den Strecken zu den Kykladen-Inseln Paros, Naxos, Ios, Santorini, Kynthos, Serifos, Sifnos und Milos wurde die POSEIDON EXPRESS 2, die PEGASUS und die MILOS EXPRESS in die Flotte eingegliedert.

Die nächsten Zugänge konnten am 26. November 1999 mit der APOLLON HELLAS und dem „Landungsboot“ ODISSEAS verzeichnet



Fast wie ein richtiges Fährschiff sieht das „Landungsboot“ SARONIKOS nach dem Umbau aus. Foto: Frank Heine

Die Hellas Ferries - Flotte per Februar 2000:

Name	Angekauft von	Bauj.	Tonnage	Pass.	PKW	Spurlä.	Ex-Namen
AEGINA	Argosaronikos	1967	870				
AFAIA	Argosaronikos	1966	616				
AIAS	Argosaronikos	1976	903				
ANEMOS	Nomikos Lines	1975	3.484	1.350	230	450	ex LINK-89 ex KURUSHIMA MARU-88 ex FERRY MUROTO-82
APOLLON HELLAS	Argosaronikos	1990	1.820	1.625			ex SUN BEACH-99 ex GEORGIOS-95
APOSTOLOS P	Argosaronikos	1967	836				
EFTYCHIA	Argosaronikos	1974	869				ex MARIA-84
EXPRESS APHRODITE	Agapitos Express Ferries	1977	11.850	2.000	270	430	ex STENA ADVENTURER-97 ex STENA HIBERNIA-96 ex ST COLUMBA-91
EXPRESS APOLLON	Agapitos Express Ferries	1973	5.590	2.800	217	450	ex APOLLO EXPRESS 1-96 ex APOLLO EXPRESS-93 ex SENLAC-87
EXPRESS ATHINA	Agapitos Express Ferries	1973	5.643	2.000	212	216	ex PANAGIA TINOU 2-98 ex MOBY LOVE-93 ex PRINS PHILIPPE-86
EXPRESS DANAE	Agapitos Express Ferries	1972	1.904	852	52		ex METHODIA-96 ex EXPRESS EVOIKOS-94 ex KYKLADES-93
EXPRESS HERMES	Agapitos Express Ferries	1968	3.397	1.800	180	264	ex BARI EXPRESS-98 ex GEORGIOS B-84 ex PRINCESSE ASTRID-83
EXPRESS OLYMPIA	Agapitos Express Ferries	1973	4.658	1.500	300	414	ex EARL GRANVILLE-91 ex VIKING 4-80
EXPRESS SANTORINI	Agapitos Express Ferries	1974	4.590	1.737	280	350	ex CHARTRES-93
GEORGIOS 2	Argosaronikos	1997	1.612	1.250	100		
GOLDEN VERGINA	Agapitos Lines	1966	4.555	1.500	185	120	ex CORSE-82
HELLAS	Argosaronikos	1967	730				
LEMNOS	Nomikos Lines	1976	2.200	654	85	110	
MACEDON	Nomikos Lines	1972	1.973	1.074	150	270	ex MACEDONAS-92 ex KYTHNOS-92 ex ANAX-87 ex CHRISSE AMMOS-86 ex CHRISSE AMOS II-82 ex CHRISSE AMMOS-80 ex EPIRUS II-78 ex FERRY NANKAI NO. 1-76
MILOS EXPRESS	Lindos Lines	1969	4.797	2.000	250		ex VORTIGERN-88
NEFELI	Argosaronikos	1990	3.756		30		ex MUKOGAWA-99
ODISSEAS	Argosaronikos	1970	1.284	443			
PANAGIA EKATONTAPILIANI	Agapitos Lines	1972	5.596	1.400	217	450	ex APOLLO EXPRESS 2-96 ex ROMILDA-93 ex STENA HENGIST-92 ex HENGIST-91
PAPADIAMANTIS II	Goutos Lines	1973	1.060	650	80	75	ex ANNA L-86
PEGASUS	Ventouris Ferries	1977	8.291	1.300	203	400	ex ESPRESSO MALTA-94 ex ESPRESSO VENEZIA-90
PENELOPE A	Agoudimos Lines	1972	5.109	2.050	270	450	ex STENA HORSA 92 ex HORSA-91
POSEIDON EXPRESS	Arkadia Lines	1973	7.819	1.874	230	400	ex DIMITROS EXPRESS-96 ex KADIA EXPRESS-95 ex DIMITROS EXPRESS-93 ex SAINT COLUM I-90 ex SAINT COLUMB-82 ex SAINT PATRICK-82
POSIDON HELLAS	Argosaronikos	1998	1.801	1.300	120		
SARONIKOS	Argosaronikos	1974	1.126				ex ASTAKOS-79
SUPER NAIAS	Agapitos Lines	1972	11.334	2.000	500	675	ex KRITI-96 ex ARGO-78 ex GREEN ARROW-77
SUPERCAT HAROULA	Goutos Lines	1976	1.996	1.412	184	120	

werden, die auch im Argosaronikos Dienst eingesetzt werden. Am gleichen Tag übernahm MFD auch die SUPER NAIAS, die GOLDEN VERGINA und die PANAGIA EKATONTAPILIANI von Agapitos Lines, die zwischen Piräus, Syros, Paros, Naxos, Ios und Santorini verkehren. Drei Tage später wurde die Ankaufserie mit dem zunächst letzten Schiff, der PENELOPE A von Agoudimos Lines beendet. Die PENELOPE A verkehrt von Rafina (östlich von Athen) nach Andros, Tinos und Mykonos.

Anfang Februar 2000 wurde bekanntgegeben, dass MFD Gespräche mit NEL Lines über eine Kooperation führt. NEL Lines fährt mit den Fähren SAPPHO, THEOFILOS, MYTILENE, ALCAEOS, TAXIARCHIS und dem Ro/Ro AGIOS RAFAEL von Piräus und Thessaloniki zu den Inseln Lesbos und Chios. Außerdem hat die Reederei drei Monohulls bei Alsthalm-Atlantique in Auftrag gegeben. Ob nun NEL Lines auch in Hellas Ferries aufgeht, war bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt - der Minoan Lines Konkurrent ANEK, der 22% Anteile an NEL hält, hat zunächst sein Veto eingelegt.

Der nächste Kandidat war GA Ferries, MFD übernahm Mitte Februar 2000 46% der Anteile an der in die östliche Ägäis verkehrenden Reederei. Die GA-Flotte mit den Schiffen MILENA, DALIANA, ROMILDA, DIMITROULA, MARINA und RODANTHI soll zunächst weiter unter ihrem jetzigen Namen verkehren.



Die PENELOPE A fährt zukünftig für Hellas Ferries als EXPRESS ARIS.

Foto: Ton Grootenboer

Hellas Ferries

Die konventionellen Fährschiffe werden zukünftig unter dem Namen Hellas Ferries vermarktet, die Schiffe werden einen weißen Anstrich mit blau-roter Aufschrift „Hellas Ferries“ bekommen. Bei den Schiffsnamen ändert sich zunächst nicht viel, die Namen bleiben bis auf wenige Ausnahmen zunächst unverändert, lediglich bei einigen der größeren Schiffe passt man den Namen an. Die MILOS EXPRESS und die POSEIDON EXPRESS 2 werden in EXPRESS MILOS bzw.

EXPRESS POSEIDON umbenannt, die PANAGIA EKATONTAPILIANI heißt zukünftig EXPRESS ARTEMIS, aus der PEGASUS wird EXPRESS DIONYSOS. die PENELOPE A heißt nun EXPRESS PENELOPE, aus den Agapitos Lines Schiffen SUPER NAIAS und GOLDEN VERGINA wurden EXPRESS ARIS und EXPRESS SAMINA.

Auch die Einsatzgebiete der Schiffe ändern sich nur geringfügig, so werden die „Express“ Schiffe zwischen Piräus bzw. Rafina und den zentralen und östlichen Kykladen eingesetzt. Angelaufen werden unter anderem die In-



Die ANEMOS wurde 1975 in Japan gebaut und fährt seit 1989 für Nomicos Lines.

Foto: Ton Grootenboer

seln Paros, Naxos, Santorini, Mykonos, Syros, Andros, Tinos. Die EXPRESS MILOS und die EXPRESS DIONYSOS bedienen die westlich Kykladen mit den Inseln Kynthos, Serifos, Sifnos, Milos, Sikinos, Kimolos und Folegandros. Die ANEMOS verkehrt zukünftig zwischen Piräus, Syros, Tinos, Mykonos, Ikaria, Samos, Patmos und Lipsi. Die Schiffe PAPADIAMANTIS II, LEMNOS, SUPERCAT HAROULA und MACEDON fahren zwischen Volos, Skiathos, Skopelos und Alonissos. Die kleineren Einheiten werden weiterhin im argosaronischen Golf eingesetzt.

Die Schnellfähren werden nach wie vor unter dem Namen Minoan Flying Dolphins eingesetzt und verkehren zwischen Piräus und den Kykladen, sowie von Thessaloniki, Volos und Ag. Konstantinos zu den Sporaden. Auch die in diesem Jahr abzuliefernden drei



Bereits 1981 begannen die Arbeiten an der 1998 als POSIDON HELLAS abgelieferten Fähre. Geplant als THALIS MILISIOS II ging das Schiff 17 Jahre nach Baubeginn in den Fährdienst zwischen Piräus und den Inseln im Golf von Piräus. Foto: Ton Grootenboer

Fortsetzung von Seite 22

in dem Fahrgebiet stationiert. Als im April 1992 dann das neue Strintzis Lines Fährschiff SUPERFERRY ex IONIAN STAR -91 ex IZU MARU NO. 3 -91 ex CASSIOPEIA -78 (8797 BRT, Bj. 1972) in Rafina in Dienst gestellt wurde, mußte die EPTANISSOS weichen und man verlegte sie stattdessen als Ersatz für die zu klein gewordene KEFALLINIA (1369 BRT, Bj. 1965) an die griechische Westküste. Die EPTANISSOS verband von nun an die Hafenstadt Patras mit den vorgelagerten Inseln Kefallonia (Hafenstadt Sami) und Ithaka (Hafenstadt Vathi), wobei die Abfahrten jeden Morgen in Ithaka begannen und am frühen Abend dort auch wieder endeten. Aber hier durfte sie dann nicht so lange bleiben, denn als am 7. Juli 1995 die aus Japan angekaufte KEFALONIA (3.924 BRT/Bj. 1975) ex VENUS zwischen Patras, Sami und Vathi zum Einsatz kam, blieb die EPTANISSOS zwar in dem Einsatzgebiet, die Anlaufhäfen wurden jedoch verändert. Sie bediente nun vom etwa 60 km südlich von Patras gelegenen Hafen Killini drei Mal täglich hauptsächlich die Hafenstadt Poros auf der Insel Kefallonia und löste dort ihr Schwesterschiff DELOS (die ehemalige VILLANDRY) ab, das zunächst aufgelegt und im darauffolgenden Frühjahr nach



Die EPTANISSOS erhielt die für das Mittelmeer typischen Sonnendächer über den Aussendecks. Foto: Frank Heine

Indonesien verkauft wurde. Auch jetzt fährt die mittlerweile fast 35 Jahre alte EPTANISSOS noch auf der zuletzt genannten Route, aber - das Alter zeigt es an - spätestens Ende der diesjährigen Sommersaison dürfte damit Schluß sein. Dann hat das Schiff das höchst zulässige Alter für Fährschiffe im innergriechischen Dienst erreicht und muß stillgelegt werden. Da Strintzis Lines bereits zahl-

Autoschnellfähren von Austal Ships aus Australien werden in die MFD Flotte eingegliedert und erhalten die Namen HIGHSPEED 2, HIGHSPEED 3 und HIGHSPEED 4.

Um die gesamten Ankäufe zu finanzieren, wurden Aktienpakete an die Eigentümer von Agapitos, Nomikos, Goutos und Ventouris abgegeben. Die Eigner dieser Reedereien sind jetzt also im Vorstand der neuen Reederei Hellas Ferries vertreten, die Mehrheit wird aber eindeutig von Minoan Lines gehalten. Die in FERRIES 4/99 gemeldete Bestellung von zwei Fährschiffen bei Flender in Lübeck wurde noch nicht realisiert, da sich Unstimmigkeiten beim Kaufpreis ergaben. Hellas Ferries benötigt aber zur Saison 2001 zwei Neubauten, da man eine Lizenz für die Strecke von Piräus zu den Inseln Chios und Lesvos erhalten hat.

reiche Neubauten in Auftrag gegeben hat, sind die Tage der EPTANISSOS in der Strintzis Lines Flotte wohl zweifelsohne gezählt. Die Frage ist jetzt eigentlich nur, ob sich ein Käufer für das Schiff findet, der es noch einmal aktiv nutzen will, oder ob es gleich auf dem Schrott landet. Im Sommer wissen wir mehr, aber zu wünschen wären der „alten“ VALENCAY allemal noch ein paar Jahre...



Die ursprünglich als Passagier- und Frachtfähre gebaute CARRIER PRINCESS ist nicht nur das größte, sondern auch das schnellste Schiff in der Seaspan-Flotte. Foto : Frank Heine

Seaspan International Ltd. übernahm den letzten Küstenfährdienst der Canadian Pacific Railway

von Frank Heine

Weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit ging vor mehr als einem Jahr an der Westküste Kanadas eine Epoche zu Ende: die Eisenbahngesellschaft Canadian Pacific Railway, die über 97 Jahre den Fährverkehr an der Pazifikküste des nordamerikanischen Staates mitgestaltete und bis in die sechziger Jahre dort führend war, verkaufte ihre letzte Fährverbindung mit den dort eingesetzten Fährschiffen an die ebenfalls kanadische Seaspan Coastal Intermodal Corporation. Wenn auch der Transport von Passagieren schon 1978 eingestellt worden war, so bedeutete dieser Verkauf den endgültigen Rückzug der Canadian Pacific Railway aus dem Reedereigeschäft.

Bereits im Sommer des Jahres 1998 hatten Verhandlungen zwischen den beiden Parteien begonnen. Auf der einen Seite eine Tochtergesellschaft der zweitgrößten kanadischen Eisenbahngesellschaft, Canadian Pacific Railway's Coastal Marine Operations (CP Ships) und auf der anderen Seite die hauptsächlich im Schnittholz- und Schüttguttransport mit Pontons und Schleppern tätige Seaspan International Ltd. Ausschlaggebend für den Verkauf der Fährlinie war eine Entscheidung der Muttergesellschaft Canadian Pacific sich in Zukunft mehr auf das Kerngeschäft, die Eisenbahn zu konzentrieren. Zum Verkauf standen jetzt die Fährlinien Delta - Nanaimo und Delta - Swartz Bay mit den beiden dort eingesetzten Eisenbahnfährschiffen CARRIER PRINCESS (4353 GT, Bj. 1972) und PRINCESS SUPERIOR (3838 GT, Bj. 1974) ex INCAN SUPERIOR -93. Beide Fähren verbanden hier das kanadische Festland mit der vorgelagerten Insel Vancouver Island und stellten den Transport und Austausch von Eisenbahnwaggons der Insel sicher.

Als am 17. November 1998 die Seaspan Coastal Intermodal Corporation schließlich die Fährdienste der Coastal Marine Operations (CP Ships) übernahm, wurden damit auch die letzten Unternehmungen des



In ihrem Aussehen und ihrer Vielseitigkeit unterscheidet sich die SEASPAN DORIS ganz erheblich von den anderen eingesetzten Schiffen. Ein 42-Tonnen Fahrstuhl für Trailier sorgt für den Zugang zum oberen Fahrzeugdeck, womit das Schiff die größte Ladekapazität für Trailier in der Seaspan-Flotte hat. Aufgrund des höheren Gewichtes von Eisenbahnwaggons muß das obere Trailerdeck allerdings frei bleiben, wenn beladene Eisenbahnwagen befördert werden. Foto : Frank Heine

einst weitverzweigten Küstenliniendienstes der kanadischen Eisenbahngesellschaft eingestellt.

Die beiden übernommenen Schiffe fahren nun zusammen mit den vorher schon in Seaspan-Besitz befindlichen Eisenbahnfähren SEASPAN DORIS (2612 GT, Bj.1968) ex. DORIS YORKE -74 und SEASPAN GREG

(2493 GT, Bj.1964) ex. GREG YORKE -74 auf den Routen von Delta nach Swartz Bay und Nanaimo auf Vancouver Island. Seaspan begann gleich nach der Übernahme damit, den Verkehr zu rationalisieren. Als erstes wurde der sonst betriebene Eisenbahnfährdienst Vancouver - Victoria eingestellt und der Abfahrtschiffen der

SEASPAN DORIS und SEASPAN GREG von Vancouver nach Tilbury Island in Delta verlegt. Dort befand sich seit 1995 der Terminal der Canadian Pacific Railway, den man weiter ausbaute und in Zukunft alle Seaspan-Dienste nach Vancouver Island bedienen soll. Nur die HAIDA TRANSPORTER (2553 GT, Bj. 1968), die ebenfalls im Laufe des Jahres 1998 von Kingkom Navigation (MacMillan Bloedel Ltd.), Vancouver übernommen wurde, fährt nach wie vor auf ihrer alten Route von Powell River nach Vancouver und dazwischen auch von Vancouver nach Nanaimo, aber auch sie soll spätestens im Laufe dieses Jahres nach Tilbury Island verlegt werden. Zusätzlich zu den bereits erwähnten Schiffen verfügt Seaspan über eine Schubschiff/Barge-Kombination, bestehend aus der Ro/Ro-Barge LINK 100 und dem Schlepper ARCTIC TAGLU. Wenn auch mit der LINK 100 heute nur noch Trailer befördert werden, so war die Barge bis 1988 noch eine richtige Eisenbahnfähre. Unter dem Namen LAS PLUMAS wurde sie von 1957 bis 1983 für die Western Pacific Railroad in der Bucht von San Francisco eingesetzt.

Die drei in Delta vorhandenen Fährbrücken der Seaspan Coastal Intermodal (von denen zwei für die Eisenbahnverladung genutzt werden können) und zwei Reserveliegeplätze erlauben zur Zeit nur den Einsatz von fünf Fährschiffen, unter anderem auch weil in Nanaimo und Swartz Bay nur jeweils ein Anleger existiert und alle Schiffe in Delta stationiert sind. Es gibt drei nächtliche Abfahrten nach Swartz Bay und bis zu sieben nach Nanaimo, die am Wochenende bis auf zwei bis drei reduziert werden. Die Schiffe liegen tagsüber meistens in Delta auf, denn nur drei Abfahrten finden am Tage statt, die restlichen sind nachts.

Die Überfahrtsdauer variiert aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeit der Schiffe zwischen 2,5 Stunden (CARRIER PRINCESS) und 3 3/4 Stunden bis hin zu mehr als acht Stunden (!!!) der SEASPAN DORIS am Montag morgen.



Bis 1993 fuhr die PRINCESS SUPERIOR noch als INCAN SUPERIOR auf dem Lake Superior, dem größten der Großen Seen im mittleren Osten der USA und kam erst ab 3. Mai desselben Jahres als Ersatz für die Canadian Pacific Railway Eisenbahnfähre TRAILER PRINCESS an der Pazifikküste zum Einsatz. Foto : Frank Heine



Die SEASPAN GREG kurz vor Erreichen des Seaspan Terminals in Delta, etwa 15 Kilometer südlich von Vancouver. Wie alle hier eingesetzten Schiffe kann auch die SEASPAN GREG nur vom Bug her be- und entladen werden. Foto : Frank Heine



Bei der Barge LINK 100 handelt es sich um die ehemalige Western Pacific Railroad Eisenbahnfähre LAS PLUMAS, die bis 1983 noch in der Bucht von San Francisco im Einsatz war. Foto : Frank Heine

Fortsetzung auf Seite 35

Die Schiffe der Seaspan Coastal Intermodal Corporation zwischen Vancouver und Vancouver Island auf einen Blick

Name	Bauj.	Tonnage	Länge x Breite x Tiefgang	Leistung	Geschw.	Gleise/Gleislänge/Güterwaggons/Trailer
CARRIER PRINCESS	1973	4.353	115,83 x 20,22 x 4,88 m	8459 kW	18,0 kn	4 / 370 m / 30 / 50 (*1)
PRINCESS SUPERIOR	1974	3.838	116,44 x 20,22 x 5,37 m	3163 kW	15,0 kn	3 / 250 m / 20 / 42 (*2)
SEASPAN DORIS	1968	2.612	99,07 x 17,28 x 3,53 m	1471 kW	11,0 kn	4 / 300 m / 25 / 61 (*3)
HAIDA TRANSPORTER	1968	2.553	99,37 x 16,95 x 3,93 m	2442 kW	12,5 kn	4 / 300 m / 26 / 28
SEASPAN GREG	1964	2.493	99,07 x 17,28 x 3,86 m	1453 kW	11,5 kn	4 / 300 m / 25 / 33
ARCTIC TAGLU	1976	394	33,53 x 10,83 x 3,95 m	2250 kW	12,0 kn	0 / 0 m / 0 / 0
LINK 100	1957	2.240	114,31 x 18,04 x 4,54 m	0 kW	0 kn	0 / 0 m / 0 / 43 (*4)

*1 : bis 1974 : 260 Passagiere + 150 PKW oder entsprechende Anzahl an LKW bzw. Eisenbahnwaggons

*2 : bis 1993 als INCAN SUPERIOR : 5 Gleise mit einer Gesamtlänge von 410 Metern (zwei der Gleise werden heute nicht mehr genutzt)

*3 : davon 28 Trailer auf dem oberen Autodeck

*4 : bis 1988 als LAS PLUMAS : 2255 GT, 1600 kW, 11 Knoten, 2 Gleise mit 220 m Gleislänge für ca. 14 Güterwaggons

FERRIES Aktuell

Silja Line Sea Cat

Im April verschärft sich der Wettbewerb im Verkehr zwischen Estland und Finnland erneut. Ab 17. April setzt Silja Line die Schnellfähre SUPERSEACAT FOUR zwischen Helsinki und Tallinn ein. Die Fähre wird von SeaContainers betrieben und von Silja Line unter deren Namen vermarktet. Dazu soll der Rumpf die Aufschrift „Silja Line SeaCat“ erhalten.

SUPERSEACAT FOUR bietet Platz für 750 Passagieren, 164 Pkw sowie vier Reisebusse und erreicht eine Reisegeschwindigkeit von 38 Knoten. Neben einer Aussichtsplattform am Heck gibt es an Bord auch die von den ersten SeaCats bekannte „Observation Bridge“, von der aus die Passagiere die Arbeit der Besatzung auf der Brücke beobachten können.

Auch der Betrieb der SeaCat-Verbindung Frederikshavn-Göteborg wird nun von Silja Line übernommen und vermarktet, sodass dann alle skandinavischen Fährschiffahrts-Aktivitäten in Zukunft von SeaContainers unter dem Markennamen Silja Line betrieben werden. Auf die Strecke zwischen Dänemark und Schweden, die am 23. Dezember 1999 vorübergehend eingestellt wurde, kehrt nun zumindest für die Sommersaison die SEACAT DANMARK zurück. (MS)

TRANSNORDICA

Die bisher in Finn-carriers-Charter zwischen Helsinki, Hamina, Kopenhagen, Helsingborg und Aarhus verkehrende TRANSNORDICA (8.188 GT/Bj. 1977) ex BORE SONG-97 ex SEABORAD HORIZON-93 ex KEY BISCAYNE-91 ex BORE SONG-91 ex ABHA-79 wurde im Januar 1999 an die finnische Rederei AB Engship verkauft und in TRADEN umbenannt. Engship vercharterte sie an die neue Reederei Botnia Link AB, die das Schiff seit dem 1. Februar 2000 zwischen Härnösand (30 km nördlich Sundsvall) und Vaasa einsetzt. (FL)



Ein Ro/Ro mit klassischen Linien: die TRANSNORDICA fährt jetzt als TRADEN im Bottnischen Meerbusen. Foto: Bernd Gell

Finnlines flaggt aus

Die größte finnische Reederei, Finnlines Oy, Helsinki, hat beschlossen einen Großteil ihrer bisher unter finnischer Flagge fahrenden Schiffe auszuflaggen. Grund hierfür ist die Weigerung der finnischen Regierung, die bisher angewandte gewinnabhängige Besteuerung durch eine Tonnagesteuer zu ersetzen, die inzwischen in vielen EU-Staaten eingeführt wurde. Die Rede ist bisher von 11 der 14 Finnlines-eigenen Schiffe, Finnlines hat insgesamt 70 Schiffe im Einsatz. Registriert werden sollen die Schiffe u.a. für die Finnlines-Tochter Poseidon Schifffahrt in Lübeck. Als Alternativen kommen die Niederlande oder Großbritannien in Frage, dort gibt es ebenfalls die Tonnagesteuer, die eine erheblich Kostenreduzierung für die Reedereien bedeutet. (MS)

Neues DFDS-Terminal in Kopenhagen

Im Zuge der Hafenumgestaltung in Kopenhagen verlässt DFDS Seaways seinen angestammten Liegeplatz an der Kvæsthusbroen. Neben dem Fährterminal zieht auch die Hauptverwaltung des dänischen Transportkonzerns vom am Anleger gelegenen Sankt Annæ Plads in den südlichen Freihafen. Dort entstehen für 80 Millionen DKK zwei neue Fährterminals mit Aufspurreihen sowie Versorgungs- und Serviceeinrichtungen. Die neue DFDS-Hauptverwaltung wird an gleicher Stelle für 120 Millionen DKK errichtet. Das alte Gebäude soll später an den Hafen Kopenhagen verkauft werden. Die Umsiedlung soll bis 2002 abgeschlossen sein und bedeutet eine Kapazitätserhöhung besonders im Frachtbereich, wo dann statt bisher maximal 20.000 Einheiten bis zu 50.000 Einheiten jährlich umgeschlagen werden können. Ausserdem denkt man über die Erweiterung der Fährdienste von Kopenhagen ins Baltikum nach. (MS)

ROMSØ

Die seit Juni 1998 in Nakskov aufgelegte Scandlines-Autofähre ROMSØ (9.401 GT/Bj. 1973) wurde an die indonesische Reederei Nusacom verkauft. Nusacom ist eine Tochtergesellschaft der Reederei PT Pelni, die mit zahlreichen bei der Papenburger Meyerwerft gebauten Passagierschiffen die Hauptlast des Verkehrs in der indonesischen Inselwelt trägt. Die Übergabe der ROMSØ fand Anfang Februar 2000 statt und am 3. März 2000 verließ sie den Hafen von Nakskov unter dem Namen AGOAMAS. Sie wird zukünftig zwischen den zahlreichen indonesischen Inseln verkehren und mit Sicherheit nie wieder nach Europa zurückkehren. (FL)

ARVEPRINS KNUD + SPROGØ

Am 18. Februar 2000 wurden auch die beiden Scandlines-Fährschiffe ARVEPRINS KNUD (8.254 GT/Bj. 1963) und SPROGØ (6.590 GT/Bj. 1962) verkauft. Beide gingen zusammen für nur 600.000 US-\$ an die im Saudi-Arabischen Tabouk ansässige Tabouk Shipping Company. Diese Reederei ist ein Newcomer in der Fährschiffahrt und will die beiden Schiffe zusammen mit mindestens zwei weiteren Ankäufen aus Griechenland im Roten Meer einsetzen. Die Übergabe der ARVEPRINS KNUD und SPROGØ, für die die Namen SAFAGA und DUBA vorgesehen sind, erfolgte am 1. März in Nakskov. Nach den erforderlichen Umbauten, wobei unter anderem das obere Autodeck mit Kabinen ausgestattet und zusätzliche Rettungsboote installiert werden sollen, werden beide zwischen Duba in Saudi-Arabien und Port Safaga in Ägypten zum Einsatz kommen. (FL)



Langsam leert sich das Hafenbecken von Nakskov, in dem zu „Spitzenzeiten“ zehn Scandlines-Fährschiffe zum Verkauf aufgelegt waren. Lediglich die PRINS JOACHIM und die KARL CARSTENS stehen nun noch zum Verkauf. Während erstere weiterhin in Nakskov liegt, wurde letztere nach dem Verkauf der PRINS HENRIK am 16. Dezember 1999 nach Rødby verholt. Foto: Frank Lose

TRANEKÆR

Ebenfalls in das Mittelmeer verkauft wurde die in Svendborg aufgelegte TRANEKÆR (763 GT/Bj. 1973) ex LUNDEBORG-96 ex PORSANGERFJORD-92 ex STAVANGER-82. Das Schiff war 1998 zuletzt zwischen Korsør und Lohals auf Langeland eingesetzt worden. Unter dem neuen Namen ISOLA DEL GIGLIO nahm die kleine Fähre am 17. Januar 2000 Kurs auf Italien. Neuer Eigentümer ist die Maregiglio S.r.l., Porto S. Stefano und sie wird das Schiff zukünftig zwischen Porto Santo Stefano und den Inseln Giglio bzw. Giannutri fahren lassen. Sie soll hier die GIGLIOESPRESSO II (672 GT/Bj. 1959) ex GIGLIOESPRESSO SECONDO-99 ex CITTA DI META-89 ex CARISBROOKE CASTLE-74 ersetzen, die ursprünglich mal für den Isle of Wight Dienst von Red Funnel gebaut worden war. Die ISOLA DEL GIGLIO verkehrt fortan übrigens zusammen mit der OCEANIA ex NIEDERSACHSEN (siehe FERRIES 4/99, Seite 39). (FL)

PEDER OLSEN

Nachdem die PEDER OLSEN (8.586 GT/Bj. 1974) ex PRINCE-91 ex WASA PRINCE-91 ex THE VIKING-89 ex KALLE III-83 ihre letzte Abfahrt für Bornholmstraffiken am 28. Oktober 1999 durchgeführt hatte, legte man sie zunächst in Fredericia auf. Mit dem Ende der Charter am 3. Januar 2000 wurde sie von ihren Eignern, der Investmentgesellschaft DIFKO noch am gleichen Tag an die italienische Reederei Moby Lines übergeben, die die PEDER OLSEN kurz zuvor erworben hatten. Unter dem Namen MOBY LALLY verließ das Schiff Fredericia am 14. Januar 2000 und soll nach einer Werftüberholung ab 1. Juni 2000 zwischen Civitavecchia



Die GIOVENTU ex PRINS HENRIK wartet am 4. Dezember 1999 in Brunsbüttel auf besseres Wetter für die Weiterreise nach Genua. Foto: Andreas Wörteler

und Olbia auf Sardinien eingesetzt werden. Im nächsten Jahr wird dann dieser Dienst von dem Neubau MOBY FREEDOM übernommen, der andere Neubau MOBY WONDER soll zwischen Genua und Olbia eingesetzt werden. (FL)



Die MOBY LALLY passierte am 15. Januar 2000 Cuxhaven auf der Überführungsreise nach Italien. Foto: Gerhard Fiebiger

PRINS HENRIK

Wir berichteten bereits in der letzten Ausgabe über den Verkauf der PRINS HENRIK. Sie war am 29. November 1999 als GIOVENTU für Freedom Ferries S.r.l., Neapel registriert worden und soll zukünftig für die italienische Reederei Traghetti Isole Sarde (T.R.I.S.) im Mittelmeer eingesetzt werden. Die GIOVENTU verließ Rødby Havn, wo sie seit dem 7.1.1999 aufgelegt war, am 3. Dezember 1999 mit Kurs Genua und traf dort am 21. Dezember 1999 ein. Bei Umbauten soll dort bei der San Giorgio Werft u.a. aus dem oberen Fahrzeugdeck ein Kabinendeck werden. Eingesetzt wird die GIOVENTU laut den Planungen zusammen mit der ADMIRAL (8.970 GT/Bj. 1963) ex WARNEMÜNDE-96 zwischen Genua, Palau (Sardinien) und Porto Vecchio (Korsika). Das andere große T.R.I.S. Schiff, die COMMODORE (8.909 GT/Bj. 1969) ex STENA PRINCE-99 ex LION PRINCE-98 ex EUROPAFÄRJAN 1-87 ex STENA NORDICA-85 ex PRINCESSAN CHRISTINA-83 ex SAFE CHRISTINA-82 ex PRINCESSAN CHRISTINA-81 eröffnet ab 14. April 2000 einen neuen Fährdienst zwischen Genua, Porto Torres (Sardinien) und Propriano (Korsika). (FL)

ROSTOCK LINK

Nachdem die ROSTOCK LINK (11.335 GT/Bj. 1975) ex TRAVEMÜNDE LINK-91 ex TRAVEMÜNDE LINK 1-88 ex FLAVIA-88 ex EUROPEAN GATEWAY-83 am 30.12.1999 ihre Mols Linien Charter beendet hatte, wurde sie zunächst für die Übergabe im dänischen Nakskov aufgelegt. Mols Linien ersetzte sie ab 3. Januar 2000 auf der Aarhus – Kalundborg Strecke durch die eigenen Schiffe MAREN MOLS und METTE MOLS. Am 12. Januar 2000 wurde die ROSTOCK LINK dann an die griechische Agoudimos Lines übergeben und in PENELOPE A umbenannt. Ihre Überführungsfahrt nach Griechenland trat sie drei Tage später an. Eingesetzt werden soll sie zwischen Brindisi und Igoumenitsa. Die PENELOPE A soll hier die KAPETAN ALEXANDROS A (3.250 GT/Bj. 1962) ex KAPETAN ALEXANDROS-93 ex ALEKOS-89 ex ATLAS II-88 ex DORIC FERRY-81 ersetzen. Sollte sich für dieses Schiff im Winter kein Käufer finden, wird es aber möglicherweise in diesem Sommer doch wieder zum Einsatz kommen. (FL)



Die PENELOPE A ex ROSTOCK LINK auf der Überführungsfahrt nach Griechenland am 15. Januar 2000 in Kiel. Foto: Ulrich Streich

Probleme für Elbe Ferry

Der Fährverkehr zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven hat bisher nicht die Erwartungen der Betreiber erfüllt. Zwar ist eine Steigerung in den Beförderungszahlen der Lkws zu verzeichnen (von 288 im ersten Betriebsmonat auf 602 Lastzüge im November), doch mit im Schnitt nur 20 Lkws

pro Tag sind die drei eingesetzten Fähren JOCHEN STEFFEN, HINRICH-WILHELM KOPF und WILHELM KAISEN lange nicht ausgelastet, gerade wenn die Ausflügler im Winter ausbleiben. Bei Elbe Ferry nutzte man jedenfalls die ruhige Winterzeit, um die Fähren für den Sommer herzurichten. Mitte Januar lag die HINRICH-WILHELM KOPF am Kai in Cuxhaven. Ende Januar war dann die JOCHEN STEFFEN an der Reihe. (MS)

Stena und die Scandlines-Übernahme

Wie bereits in der letzten Ausgabe berichtet, plante Stena Line die schwedische Scandlines AB, Helsingborg für einen Kaufpreis von umgerechnet 64 Mio. Euro zu übernehmen. Scandlines AB, die eine Tochter der schwedischen Staatsbahnen SJ ist, betreibt gemeinsam mit der deutsch/dänischen Scandlines AG, Rostock die Linien Trelleborg-Rostock und Trelleborg-Sassnitz, ist aber an der gemeinsamen Gesellschaft Scandlines AG nicht beteiligt. Kurz nach Bekanntwerden der Übernahmepläne und der Zeichnung des Vorvertrags zwischen Stena Line und SJ am 15. November 1999 meldete die Scandlines AG ein Vorkaufsrecht auf die schwedische Scandlines AB an, das in einem Vertrag aus dem Jahre 1990 zwischen der SJ und der Dänischen Staatsbahn DSB belegt ist. Dieser Vertrag war bei der Bildung der Scandlines AG, in der die Reedereidivision von DSB (Scandlines A/S) aufging, übernommen worden. Scandlines AG ließ gerichtlich verfügen, dass der Verkauf an Stena gestoppt wird. Einem entsprechenden Antrag der Scandlines AG gab das Stockholmer Amtsgericht Anfang Dezember statt. Um die Übernahme zu finanzieren hat Stena Line AB bereits ihren 49%igen Anteil am französischen Schiffahrtsunternehmen Société Propri taire des Navires (SPN) an die französische Reederei SeaFrance verkauft. Diese Beteiligung kam noch aus der Zeit der Kooperation mit Sealink im Kanalf hrverkehr. Wie und wann der Poker um Scandlines AB weitergeht ist bisher noch offen. (MS)

Feuer auf STENA SAGA

Während einer regulären Dockung bei der G teborger Cityvarvet brach am 21.12.1999 an Bord der STENA SAGA ein Brand im Maschinenraum aus. Das Feuer konnte nach etwa zwei Stunden wieder gelöscht werden, das Schiff wurde jedoch erheblich beschädigt. Am 4. Februar 2000 konnte die STENA SAGA wieder in den Frederikshavn-Oslo-Dienst gehen. (FL)

ASK

Die Scandlines Fähre ASK (11.160 GT/Bj. 1981) ex AKTIV MARINE-90 ex NORDIC HUNTER-90 ex SERDIKA-90 ex SEAFREIGHT FREEWAY-88 ex STENA DRIVER-85 ex LUCKY RIDER-84 ersetzte im mittlerweile komplett durch Scandlines übernommenen Rostock – Liepaja Dienst die KAHLEBERG (10.271 GT/Bj. 1983). Die Schwester URD verkehrt zur Zeit zwischen Aarhus, Aabenraa und Klaipeda. Die KAHLEBERG wurde an Amber Line verchartert und wird zwischen Karlshamn und Liepaja eingesetzt, wogegen das Schwesterschiff GLEICHBERG unter dem Namen PREROW nunmehr in Charter zwischen Marseille und Nordafrika f hrt. (FL)



Die PREROW ex GLEICHBERG verkehrt jetzt zwischen Marseille und Nordafrika. Foto: Klaus Hauke

Smyril Line bestellt Neubau

Zur Lieferung Anfang April 2001 hat die auf den F roer-Inseln ansässige Smyril Line bei der Flensburger Schiffbaugesellschaft einen etwa 36.000 GT großen Neubau bestellt. Geplant ist ein Schiff mit einer Länge von 161 m und einer Breite von 29,8 m. Der Neubau soll Platz für etwa 1.500 Passagiere und 650 PKW bieten und die NORR NA (11.999 GT/Bj. 1973) ex GUSTAV VASA-83 auf der Route Hanstholm - Torshavn - Seydisfj dur - Bergen ersetzen. (FL)

STENA DISCOVERY

Wieder einmal in den Schlagzeilen ist eines der Stena Line HSS'. Am 7. Dezember 1999 lief die STENA DISCOVERY gerade nach Hoek van Holland ein, als eine der vier Gasturbinen zu brennen begann. Das Feuer konnte durch Hilfe der Landfeuerwehr in Hoek van Holland schnell gelöscht werden und das Schiff bereits am nächsten Tag den F hrplan wieder aufnehmen, allerdings nur mit reduzierter Kraft. Die defekte Maschine wurde erst später repariert.

Stena Line gab unterdessen bekannt, dass die bereits erwähnten Ro-Pax Neubauten aus Spanien im Oktober 2000 und Februar 2001 in Dienst gestellt werden sollen. Als Namen wurden STENA BRITANNICA und STENA HOLLANDICA genannt. (FL)

Ferryways

Einen ganz neuen Weg gehen jetzt die Häfen Oostende und Ipswich. Beide Hafenverwaltungen gründeten die Reederei Ferryways NV um die ungenutzten Ro/Ro-Anlagen in beiden H fen endlich auszulasten. Am 7. Februar 2000 nehmen die von der deutschen Reederei Oskar Wehr KG eingearbeiteten Schiffe GABRIELE WEHR und THOMAS WEHR den Fährdienst zwischen Oostende und Ipswich auf. Nach Ende ihrer P&O North Sea Ferries Charter hatten beide Schiffe in Wilhelmshaven aufgelegt. (FL)

Norfolk Line

Die Tochter des dänischen Maersk-Konzerns eröffnete Anfang März 2000 mit der eingearbeiteten NORTHERN MERCHANT einen Fährdienst von Dover nach Dunkerque. Das im Februar von Astilleros Espanoles in Sevilla abgelieferte Schiff bietet Platz für 114 Passagiere und 155 LKW. Die 180 m lange Ro-Pax Fähre ist eine Schwester der 1997/8 gelieferten Schiffe DAWN MERCHANT und BRAVE MERCHANT, die für Merchant Ferries zwischen Liverpool und Dublin verkehren. Ein weiteres Schwesterschiff wird mit der MIDNIGHT MERCHANT im Lauf diesen Jahres abgeliefert. Norfolk Line denkt darüber nach, auch dieses Schiff einzuchartern. Zunächst werden mit der NORTHERN MERCHANT drei Abfahrten in jede Richtung angeboten. (FL)

NEPTUNIA

Für Falcon Seafreight f hrt seit dem 22. Februar 2000 das Ro-Pax Fährschiff NEPTUNIA (8.457 GT/Bj. 1977) ex NORD NEPTUNUS-97 ex DARNIA-91 ex STENA TOPPER-78. Das ursprünglich für Stena Line gebaute Ro/Ro war zuletzt vom Eigner Estonian Shipping Company unter estnischer Flagge mit Heimathafen Tallinn zwischen Riga, Tallinn und Helsinki eingesetzt worden. Erst kürzlich erhielt sie denn neuen Heimathafen Valletta / Malta. Die NEPTUNIA f hrt nun zusammen mit der PURBECK (6.507 GT/Bj. 1978) zwischen Folkestone und Boulogne für die britische Spedition Falcon, die mit den Schiffen hauptsächliche ihre eigenen Trailer bzw. bzw. LKW transportieren. (FL)



Die NEPTUNIA mit dem neuen ESCO - Logo am Schornstein am 8. Februar 2000 im Nord- Ostseekanal mit Kurs Boulogne. Wegen schlechtem Wetter unterbrach das Schiff die Reise für zwei Tage in Cuxhaven. Foto: Christian Eckardt

St. Malo – Cork eingestellt

Am 29. November 1999 wurde der erst am 7. Juli 1999 aufgenommene Fährdienst von St. Malo – Cork Ferries (siehe FERRIES 3/99, Seite 37) wieder eingestellt. Warum dieses geschah ist nicht ganz klar, aber es gibt Gerüchte, daß bei Inspektionen der französischen Behörden Mängel an dem eingesetzten Schiff festgestellt wurden, wogegen andere Quellen finanzielle Probleme der Betreiber angeben. Das Charterschiff VENUS kehrte daraufhin in die Adria zurück und nahm am 12. Dezember 1999 den Igoumenitsa – Bari Dienst für Ventouris Ferries wieder auf. (FL)



Am 18. Dezember 1999 lief bei van der Giessen-de Noord die BLUE STAR 1 vom Stapel. Das Schwesterschiff BLUE STAR 2 soll am 18. März vom Stapel folgen. Foto: Frank Lose

Schnellfähren bei P&O

P&O Portsmouth charterte von Buquebus die CATALONIA L (5.617 GT/Bj. 1998) für den Portsmouth – Cherbourg Dienst ein. Die CATALONIA L bietet Platz für 920 Passagiere und 225 PKW. Vermarktet wird die Schnellfähre als „Portsmouth Express“ und wird ab 15. April 2000 die von der malaiischen Star Cruises eingecharterte SUPERSTAR EXPRESS (5.333 GT/Bj. 1997) ersetzen. Die SUPERSTAR EXPRESS wiederum ersetzt in der Irischen See die JETLINER (4.675 GT/Bj. 1996) deren Charter im Juni ausläuft. (FL)



Die CATALONIA L, hier im Juli 1999 in Barcelona, fährt im Sommer in Charter von P&O Portsmouth Ltd. zwischen Portsmouth und Cherbourg. Foto: Frank Lose

Tirrenia Neubauten

Die staatliche italienische Reederei „Tirrenia“ di Navigazione hat bei dem ebenfalls staatlichen Werftkonsortium Fincantieri zwei 35.000 GT große Neubauten für den Genua – Porto Torres-Dienst bestellt. Geliefert werden sollen die Schiffe im Juni 2001 und im Frühjahr 2002. Dieser Auftrag bedarf allerdings noch der Zustimmung aus Brüssel. Im letzten Jahr hatte Brüssel die staatlichen Subventionen für Tirrenia gesperrt, da andere Reedereien dagegen Klage erhoben hatten. Man wirft Tirrenia vor, die Subventionen zu Unrecht erhalten zu haben (siehe hierzu FERRIES 4/99, Seite 3). (FL)

SUPERFAST III

Nachdem Brand auf der SUPERFAST III am 1. November 1999 (siehe FERRIES 4/99, Seite 37), kam das Schiff am 3. Dezember 1999 zu Reparaturen bei der Hamburger Werft Blohm + Voss an. Die inneren Rampen wurden durch den Brand komplett mit den Zuleitungen zerstört und müssen durch die Spezialfirma MacGregor erneut werden. Die SUPERFAST III ging am 1. März 2000 wieder in den Fährdienst zwischen Patras und Ancona. Während des Werftaufenthaltes wurde sie durch die SUPERFAST II (23.633 GT/Bj. 1996) ersetzt, deren Dienst zwischen Brindisi und Igoumentisa wiederum durch die BLUE BRIDGE (16.600 GT/Bj. 1976) ex IONIAN BRIDGE-99 ex BASS TRADER-97 übernommen wurde. (FL)

Blue (Star) Ferries

Bereits im August 1999 übernahm die Muttergesellschaft von SuperFast Ferries, die griechische Attica Enterprises, einen Anteil von 38% an Strintzis Lines und ist damit deren größter Anteilseigner. Diese Gruppe besitzt jetzt 16 Schiffe und hat insgesamt 11 Neubauten in Auftrag. Die Aktivitäten

von Strintzis Lines werden zukünftig unter dem Namen Blue Ferries vermarktet und die Schiffe erhalten einen gelben Schornstein mit blauem Stern und der Namensvorsatz „Ionian“ ändert sich in „Blue“. Die Namen der in der Adria verkehrenden Schiffe sind zukünftig also BLUE BRIDGE, BLUE GALAXY, BLUE ISLAND, BLUE SKY (ex IONIAN VICTORY) und BLUE HORIZON (ex SUPERFERRY HELLAS). Der Name der bereits 1897 gegründeten Reederei Strintzis Lines bleibt allerdings in kleinen Buchstaben auf dem Rumpf erhalten. Am 18. Dezember lief bei van der Giessen-de Noord in Krimpen aan de IJssel dann der eigentlich als SUPERFERRY PACIFIC geplante Neubau als BLUE STAR 1 vom Stapel. Das Schwesterschiff wird dann folgerichtig BLUE STAR 2 heißen. Das erste Schiff soll Ende April, das Schwesterschiff Ende Juni 2000 abgeliefert werden und zwischen Patras, Brindisi und Ancona verkehren. Diese beiden Neubauten werden zukünftig unter Namen Blue Star Ferries vermarktet, die älteren Einheiten dagegen als Blue Ferries. (FL)

Access Ferries

Nachdem diese Reederei in der letzten Saison mit der HERMES (ehemalige NILS HOLGERSSON (II)) einen neuen Fährdienst zwischen Igoumentisa und Brindisi eröffnete, kaufte man nun zwei weitere Schiffe, mit denen man evtl. auch einen Türkei-Dienst aufnehmen will. Bei den beiden Schiffen handelt es sich um die MEMED ABASHIDZE (8.888 GT/Bj. 1967) ex CHARM M-98 ex VISCONTRESS M-95 ex IONIC FERRY-92 ex DRAGON-86, die seit 1998 für die Georgian Shipping Co., Batumi zwischen Batumi und Venedig eingesetzt wurde und um die aus Japan angekaufte TAKACHIO MARU (9.536 GT/Bj. 1974). Beide Schiffe trafen im Winter zu Umbauten in Perama ein und bekamen die neuen Namen MED und MILLENIUM EXPRESS. (FL)



Für die Georgian Shipping Co. (GESCO), Batumi fuhr die MEMED ABASHIDZE von Batumi am Schwarzen Meer nach Venedig. Foto: Antonio Scrimali.

NEL Lines Highspeed

Zwei Monohulls hat die griechische NEL Line bei GEC Alsthom bestellt. Das erste Schiff bietet Platz für 1.800 Passagiere und 450 PKW, das zweite ist etwas kleiner und kann 800 Passagiere und 190 PKW befördern. Die beiden Neubauten sollen Mitte 2001 abgeliefert und zwischen dem griechischen Festland und den Inseln Chios und Lesbos eingesetzt werden. Bei Alsthom befindet sich zur Zeit mit der NGV PROVENCE außerdem eine Monohull-Schnellfähre für die französische SNCM Ferryterranee für den Nizza-Korsika-Dienst in Bau. (FL)

ANEK kauft aus Japan

Die griechische Reederei ANEK Lines hat erneut in Japan zwei Fährschiffe angekauft. Hierbei handelt es sich um die HERCULES (13.403 GT/Bj. 1992) von Higashi Nippon Ferry, ein Schwesterschiff der SOPHOCLES V. (siehe FERRIES 3/99, Seite 11). Die HERCULES soll künftig als KRITI V zwischen Piräus und Kreta eingesetzt werden. Der zweite Neuzugang, die RAINBOW BELL (13.579 GT/Bj. 1996) von Kyu-Etsu Ferry Co. wird erst Anfang 2001 geliefert werden. (FL)

Weitere Neubauten aus Finnland?

Bei der finnischen Äker Finnyards in Rauma hat die griechische Reederei GA Ferries eine Ro-Pax-Fähre zur Lieferung im Frühjahr 2001 bestellt. Das Schiff sollte 150 m lang und 25 m breit werden. Kurz nach Bekanntgabe der Bestellung hatte Minoan Flying Dolphins 46% an GA Ferries übernommen, und der Neubau wurde zunächst storniert. MFD ist nun im Gespräch mit der finnischen Werft wegen eines Neubaus für die Hellas Ferries-Flotte zur Lieferung im Jahr 2001. Neben dem Neubau für das Mittelmeer befindet sich bei Finnyards die 50.000 GT große Ro-Pax Fähre ULYSSES für Irish Ferries in Bau, die ebenfalls im Frühjahr 2001 geliefert werden soll. (FL)

Salamis Lines

Die zwischen Piräus, Limassol und Haifa in Israel verkehrende cyprische Reederei Salamis Lines erwarb im Dezember 1999 das Marlines-Fäherschiff DAME M (14.015 GT/Bj. 1972) ex FERRY AKASHI-91 und benannten es in SALAMIS STAR um. Auf welcher Route genau die SALAMIS STAR zum Einsatz kommen wird, ist bisher nicht bekannt. Sicher ist dagegen, daß sie die NISSOS KYPROS (9.965 GT/Bj. 1958) ex HOMERUS-93 ex TRELLEBORG-77 vorerst noch nicht ersetzen wird. Neben der DAME M kaufte Salamis Lines das Ro/Ro ARISTAIOS (8.301 GT/Bj. 1975) ex INZHENER BASHKIROV-96, das den neuen Namen ION erhielt. (FL)



Die in Japan gebaute DAME M fährt in Zukunft für Salamis Lines. Auch die restlichen Marlines - Schiffe sollen angeblich zum Verkauf stehen, was das Ende der Reederei bedeuten würde. Foto: Niels Wegener

Neuer Betreiber für Neufundland - Labrador Dienst

Am 4. Februar 2000 passierte das Fährschiff APOLLO ex CORBIERE -95 ex LINDA -92 ex CORBIERE -91 ex BENODET -85 ex GELTING NORD -84 ex. OLAU KENT -80 ex APOLLO -76 (6480 GT, Bj. 1970) von Mariehamn kommend (wo sie seit dem Ende des Fährdienstes Kiel-Bagenkop im Juni 1999 aufgelegt war), den Nord-Ostsee Kanal auf dem Weg nach Kanada. Der neue Besitzer des Schiffes, die Reederei Labrador Marine Inc., hatte sich im Dezember letzten Jahres für die Neuvergabe der Konzession für die einzige Fährverbindung über die Strait of Belle Isle zwischen Neufundland und Labrador beworben und diese Anfang Februar auch erhalten. Die APOLLO wird hier das 1966 gebaute Fährschiff NORTHERN PRINCESS ex SIEUR D'AMOURS -84 (2558 BRT) ablösen, das die letzten 16 Jahre auf der Route verkehrte. Die ehemalige SIEUR D' AMOUR (Abmessungen : 68,59m x 14,10m x 3,40 m) fuhr zwischen 1966 und 1984 für Traverse Matane Godboud Ltd. im Fährdienst Baie Comeau - Matane über den St. Lawrence River in Quebec und wechselte dann nach Neufundland.

Die ganze Konzessionsvergabe wird allerdings noch ein juristisches Nachspiel haben, denn die Reederei Northern Cruisers Ltd hat Widerspruch gegen die Entscheidung eingelegt. Ursprünglich sollte nämlich ein Fährschiff zum Einsatz kommen, das nicht länger als 85 m und nicht älter als 25 Jahre sein und dazu noch eine bestimmte Ladekapazität, sowie ein geschlossenes Autodeck aufweisen sollte. Als deren Bewerbung mit den Fährschiffen NORTHERN PRINCESS (die älter als 25 Jahre ist) und COZUMEL II ex URSULA (die kein geschlossenes Autodeck hat) abgelehnt wurde, änderte man von Seiten der Provinzregierung von Neufundland und Labrador die Ausschreibung fast

in letzter Sekunde im Bezug auf die Länge des erforderlichen Schiffes. So kam es, daß die 105 m lange APOLLO akzeptiert wurde, die allerdings auch schon 30 Jahre alt ist. Auf jeden Fall wird die Konzession dem Besitzer der APOLLO, der Labrador Marine Inc. ab März 2000 für die nächsten vier Jahre 17,8 Mill Can. \$ bescheren. Was jetzt aus der NORTHERN PRINCESS wird, ist bisher noch nicht bekannt. (FH)



Die NORTHERN PRINCESS wird durch den „Papenburger“ APOLLO zwischen Neufundland und Labrador ersetzt. Foto: Hubert Hall

BC-Ferries

Am 6. November 1999 wurde die zweite BC-Ferries-Schnellfähre als PACIFICAT DISCOVERY abgeliefert (siehe hierzu auch FERRIES 4/99, Seiten 30 + 31). Die erste Fahrt absolvierte das Schiff bereits am 22. November 1999 zwischen Horseshoe Bay (Vancouver) und Departure Bay (Nanaimo). Nach der entgeltigen Einstellung des Clipper Navigation-Fährdienstes Seattle-Victoria am 4. September letzten Jahres wird die bisher dort eingesetzte PRINCESS MARGUERITE III ex ROYAL VICTORIAN -97 ex QUEEN OF BURNABY - 94 (4903 GT, Bj. 1965) nach Ende der Charter im März 2000 wieder an BC-Ferries zurück gegeben und unter ihrem ursprünglichen Namen wieder zum Einsatz kommen. Auf welcher Strecke die QUEEN OF BURNABY in Zukunft verkehren wird, ist bisher noch nicht bekannt, doch sicher ist, daß eine der älteren BC-Fähren zum Reserve-schiff „degradiert“ wird. Das bisherige Reserveschiff QUEEN OF VICTORIA (9369 GT, Bj. 1962) wurde im Dezember 1999 öffentlich zum Verkauf ausgeschrieben und ist nach Auswertung der Angebote in der zweiten Februarwoche mittlerweile an den höchsten Bieter verkauft worden. (FH)



Mit der wohl endgültigen Einstellung des Fährdienstes Seattle - Victoria Anfang Oktober 1999, ist innerhalb von sechs Jahren bereits die dritte Reederei dabei gescheitert, den Fährdienst profitabel zu betreiben. Die PRINCESS MARGUERITE III beendete im März 2000 ihre Charter und ging zurück an den Eigner BC Ferries. Foto: Frank Heine

Führungsglück vor Chinas Küste

Bei einem schweren Führungsglück vor der Küste Chinas sind am 24. November 1999 mindestens 119 Menschen ums Leben gekommen. Die RoRo-Passagier-fähre DASHUN (9.000 GT/Bj. 1951) der Yantai Shipping Company ist nach einem Brand auf dem Autodeck gekentert und untergegangen. Der Unglücksort liegt vor der Hafenstadt Yantai auf der Halbinsel Shandong an der Ostküste Chinas. Wie weiter berichtet wurde, soll eines der 50 Autos an Bord der Fähre Ausgangspunkt für das Feuer und somit Auslöser des Unglücks gewesen sein. An Bord der Fähre sollen sich 312 Menschen befunden haben, von denen 22 gerettet werden konnten. 119 Leichen wurden geborgen, weitere 160 Menschen wurden vermisst und sind wahrscheinlich ebenfalls ums Leben gekommen. Die DASHUN war auf einer Reise von Yantai nach Dalian im Nordosten Chinas, als sie wegen des Feuers auf dem Autodeck umkehrte. (MS)



Am 3. März 2000 verließ die AGOAMAS ex ROMSØ den dänischen Hafen Nakskov zur Überführungsfahrt nach Indonesien, das Schiff kam allerdings nicht sehr weit: schon in Kiel musste sie die Reise für Maschinenreparaturen unterbrechen. Foto: Frank Lose

FINNSAILOR für Nordö Link

Am 29. Februar 2000 ersetzte das Finnlines Schiff FINNSAILOR (20.783 GT/Bj. 1988) bei Nordö Link die von der griechischen Reederei Ventouris Ferries eingekaufte POLARIS (20.326 GT/Bj. 1975) ex SKÅNE LINK-91 ex DANA FUTURA-88 ex DROSSELFELS-77 ex DAMMAN EXPRESS-77 ex DANA FUTURA-76 im Fährdienst zwischen Malmö in Südschweden und Travemünde. Die FINNSAILOR war zuletzt von der Finnlines Tochterge-

sellschaft Finncarriers zwischen Aarhus, Helsingborg, Kopenhagen und Helsinki eingesetzt worden. Auf dieser Strecke wird sie durch die Schwester TRANSLUBECA (24.727 GT/Bj. 1990) ersetzt, die zuvor zusammen mit dem Neubau FINNCLIPPER zwischen Helsinki und Travemünde verkehrte. Starke Überkapazitäten zwingen Finncarriers, ihren sehr dichten Fahrplan auszulüften. Schuld daran ist nicht zuletzt die immer noch andauernde Wirtschaftskrise in Russland. (FL)



Die 1974 gebaute, ehemalige neuseeländische Eisenbahnfähre ARATIKA wurde im Juni 1999 an M.B.R.S. Lines verkauft und in VIRGIN MARY (Jungfrau Maria) umbenannt. Das Foto, aufgenommen am 28. August 1999 in Manila, zeigt das Schiff schon mit neuem Namen, aber noch altem Anstrich. Foto: Ralf Gierke

DFV Intern

Einladung zur Mitgliederversammlung

Der Deutsche Fährschiffsverein e. V. (DFV) mit Sitz in Peine, führt am 13. Mai 2000 (Samstag), Treffpunkt 13.00 Uhr in Cuxhaven, Kassenautomaten Fährterminal Elbe- Ferry, seine diesjährige Mitgliederversammlung an Bord des um 14.00 Uhr abgehenden Fährschiffes nach Brunshütel durch. Tagesordnung: 1. Feststellung der Stimmliste; 2. Bericht des Vorstandes; 3. Anträge; 4. Verschiedenes; 5. Schlußwort sowie Schließung der Versammlung.

Ilse im März 1999

Carsten Watsack,

1. Vorsitzender

Ein Hinweis in eigener Sache: Wir bitten um eine kurze Voranmeldung beim 2. Vorsitzenden Christian Eckardt, Holunderweg 6, 27612 Bexhövede,

Tel.: (04703) 5090, damit eine entsprechende Platzorganisation im angemieteten Salon an Bord vorgenommen werden kann. Wir bitten weiterhin, das Getränke- oder auch Speisenangebot der gastgebenden Einrichtung zu berücksichtigen (8,- 12,- DM), da sich so der Raum finanziert. Parkplätze am Terminal sind vorhanden, die Fährfahrt hin und zurück ist ein Sondertarif für Mitglieder des DFV (8,- DM), also die Hälfte des Fahrpreises. Im Ausklang an die Versammlung findet wie immer ein gemütliches Beisammensitzen mit Foto- und Infotausch statt. Bei gutem Wetter bietet sich zusätzlich ein Blick auf den internationalen Schiffsverkehr Elbe.

Suche

Tausche Dias von Fähren, Ro/ Ro's und Kreuzfahrtschiffen von 1970 bis heute. B. A. Pellegrom, Ganzerik 41, 6761 RK Bennekom, Niederlande, E- Mail: Bert.Pellegrom@planet.nl

Wer hat Interesse, Fährschiffspostkarten aus aller Welt zu tauschen oder zu kaufen? Auf Anfrage sende ich Euch gerne meine aktuelle Liste zu. Ich freue mich auf Eure Zuschriften an: Cornelia Klier, Johannisstr. 18, 92637 Weiden/ OPF.

Fortsetzung von Seite 29

Diese überaus lange Überfahrtszeit ist aber bedingt durch den belegten Anleger in Nanaimo zu der Zeit, denn auch die SEASPAN DORIS schafft die Überfahrt mit Eisenbahnwaggons in drei Stunden und fünfundvierzig Minuten. Das Be- und Entladen geschieht im Normalfall innerhalb von ein bis 1 1/2 Stunden.

Transportiert werden mindestens zweimal wöchentlich Eisenbahnwaggons der Burlington Northern Railway (hauptsächlich mit CARRIER PRINCESS und SEASPAN DORIS) und ansonsten meistens unbegleitete Trailer. Aber auch ganze LKW mit Fahrern können auf der CARRIER PRINCESS befördert werden, die zwar kein Passagierzertifikat mehr besitzt, doch zumindest noch über die notwendigen Aufbauten verfügt und bis 1974 noch für 260 Passagiere zugelassen war. Doch der Großteil der begleiteten LKW's nach Vancouver Island wird ohnehin mit den Passagierfähren der British Columbia Ferry Corporation befördert, die jedoch nicht für Gefahrguttransporte zugelassen sind.



Die 1998 angekaufte HAIDA TRANSPORTER bringt, anders als die übrigen Eisenbahnfähren der Seaspans Coastal Intermodal, hauptsächlich mit Papierrollen beladene Eisenbahnwaggons von Powell River nach Vancouver und fährt nur nebenbei auch Trailer nach Nanaimo. Tagsüber liegt sie, wie hier im Juli 1999, meistens im Hafen von Vancouver auf. Foto: Frank Heine



Die CARONIA ex VISTAFJORD nahm am 16. Dezember 1999 in Hamburg die ersten Passagiere für ihre Millenium-Kreuzfahrt an Bord. Foto: Hans-Joachim Reinecke

Passagierschiffe aktuell

von Arnold Kludas

In dieser Rubrik werden neue Passagierschiffe vorgestellt, deren Daten naturgemäß teilweise noch nicht endgültig sein können. Weiter werden hier die Schiffsbiografien in meinem Buch „Die großen Passagierschiffe der Welt“, Koehler, Hamburg 1997, auf dem laufenden gehalten.

mse ADVENTURER OF THE SEAS

Royal Caribbean Cruise Lines, Monrovia
Kvaerner-Masa Yards, Turku
137 300 BRZ /
4.11.1999 aufgeschwommen / Ablieferung
im Herbst 2000 geplant

ASIAN PRINCESS, 1952 als AUGUSTUS in
Dienst

22.10.1999 in Manila als Hotelschiff PHILIPP-
INES in Dienst gestellt /

mse AURORA

P&O Cruises, Monrovia
Meyer Werft, Papenburg; Baunr. 640
76 000 BRZ / 270 m Länge ü.a. / 32,20 m
Breite / Dieselelektrischer Antrieb / 40 000
kW / 2 Schrauben / 24 kn / 1975 Pass. in
939 Kabinen / Bes. 815
15.12.1998 Kiellegung / 8.1.2000 auf-
geschwommen / 4.2000 Ablieferung geplant
/ 27.4.2000 Taufe durch Princess Anne in
Southampton geplant /

mse COSTA ATLANTICA

Costa Crociere,
Kvaerner-Masa Yards, Helsinki; Baunr. 498
85 000 BRZ /
11.11.1999 aufgeschwommen / 6.2000 Ab-
lieferung geplant /



Mit der VOLENDAM stellte die Holland-America Line eine Weiterentwicklung der ROT-
TERDAM vor. Foto: Holland-America Line

mse EXPLORER OF THE SEAS

Royal Caribbean Cruise Lines, Monrovia
Kvaerner-Masa Yards, Turku; Baunr. 1345
137 300 BRZ /
4.11.1999 aufgeschwommen / Ablieferung
für Herbst 2000 vorgesehen /

ISLAND PRINCESS, 1972 als ISLAND
VENTURE in Dienst

5.1999 HYUNDAI PUNGAK-HO, Hyundai
Merchant Marine Co., Seoul /

ms OLYMPIC VOYAGER

Royal Olympic Cruises, Luxemburg
Blohm + Voss, Hamburg; Baunr. 961
24 500 BRZ /
14.7.1999 aufgeschwommen / 30.6.2000 Ab-
lieferung geplant /

mse R THREE

Renaissance Cruises, Monrovia
Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire; Baunr.



Die AURORA, der jüngste Neubau der Meyer Werft, am 19. Februar auf der Ems. Foto: Peter Voß

30 277 BRZ / 2700 tdw / 181,00 m Länge
ü.a. / 25,46 m Breite / Vier 12-Zyl.-Diesel
mit 19 440 kW, vier Generatoren, zwei E-
Fahrmotoren; Wärtsilä / 13 500 kW / 2
Schrauben / 18 (20) kn / 702 Pass. in 351
Kabinen / Bes. 372
8.1999 Stapellauf / 12.1999 Kreuzfahrten Ta-
hiti - Südpazifik ab Papeete /

mse R FOUR

Renaissance Cruises, Monrovia
Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire; Baunr.
Daten siehe R THREE.
12.1999 in Fort Lauderdale getauft / Kreuz-
fahrten Tahiti - Südpazifik ab Papeete ge-
plant /

ROYAL VIKING SUN, 1988 in Dienst

26.11.1999 SEABOURN SUN, Seabourn Cruise
Line, Nassau /

VISTAFJORD, 1973 in Dienst

10.12.1999 in Liverpool in CARONIA umbe-
nannt, Heimathafen Southampton /
16.12.1999 Vorstellung in Hamburg /
18.12.1999 Milleniums-Kreuzfahrt ab South-
ampton /

mse VOLENDAM

Holland America Line, Nassau
Fincantieri, Venedig; Baunr. 6035
60 906 BRZ / 6150 tdw / 237,00 m Länge
ü.a. / 32,25 m Breite / Fünf 12-Zyl.-Diesel
mit 43 200 kW, fünf Generatoren, zwei E-
Fahrmotoren; Sulzer-Fincantieri / 26 000 kW
/ 2 Schrauben / 22 Kn / 1440 (1846) Pass. in
720 Kabinen /
25.10.1999 Ablieferung / 12.11.1999 Jungfern-
kreuzfahrt /

rechts:

**Ausschwimmen der COSTA ATLANTICA
aus ihrem Baudock in Helsinki am 11. No-
vember 1999. Foto: Kvaerner-Masa Yards**



Die bereits in FERRIES 4/99 beschriebene SEVEN SEAS NAVIGATOR. Foto: V.-Ships



FERRIES Aktuell - Kurswechsel

Name	von	an	Neuer Name	Bemerkungen
FÄHREN				
AL MAHROUSA	Fayez Trading	V	TAIBAH	ex PRINCESS OF TASMANIA
APOLLO	Eckerö Linjen	V	Labrador Marine Inc.	Blanc Sablon-St. Barbe
ARVEPRINS KNUD	Scandlines	V	Tabouk Shipping Co.	Port Safaga - Duba
ATHINA I	Star Marine	C	Five Stars Ferries	Brindisi-Cesme
CATALONIA L	Buquebus	C	P&O Ferries	Portsmouth-Cherbourg
CESME STERN	European Seaways	V		ex VIKING II
DAME M	Marlines	V	Salamis Lines	Piräus-Limassol-Haifa
DIFKO NYBORG	DIFKO	V	Italien	Strasse von Messina
ESPRESSO GRECIA	Adriatica	V	Halkidon Shipping	Triest-Durres
FERRY KAMPU	Kampu Ferry	V	Rainbow Lines	Bari-Albanien
GITTE 3	Easy Line	C	HH-Ferries	Wertvertretung Jan. 2000
GOLDEN VERGINA	Agapitos Lines	V	Hellas Ferries	ex CORSE
HERCULES	Higashi Nippon	V	ANEK	
IONIAN BRIDGE	Strintzis Lines	N	Blue Ferries	Brindisi-Igoumenitsa
IONIAN GALAXY	Strintzis Lines	N	Blue Ferries	Patras-Venedig
IONIAN ISLAND	Strintzis Lines	N	Blue Ferries	Patras-Venedig
IONIAN VICTORY	Strintzis Lines	N	Blue Ferries	Patras-Venedig
MEMED ABASHIDZE	Gesco	V	Access Ferries	ex DRAGON
MILOS EXPRESS	Lindos Lines	V	Hellas Ferries	ex VORTIGERN
PANAGIA EKATONTAPILIANI	Agapitos Lines	V	Hellas Ferries	ex HENGIST
PEDER OLSEN	DIFKO	V	Moby Lines	Livorno-Olbia
PEGASUS	Ventouris Ferries	V	Hellas Ferries	ex ESPRESSO VENEZIA
PENELOPE A	Agoudimos Lines	V	Hellas Ferries	ex HORSIA
POSEIDON EXPRESS 2	Arkadia Lines	V	Hellas Ferries	ex SAINT PATRICK
PRINCESS MARGUERITE III	Clipper Navigation	N	BC Ferries	Charterende
QUEEN OF VICTORIA	BC Ferries	V		
RAINBOW BELL	Kyuetsu Ferry	V	ANEK	Lieferung 2001
ROMSØ	Scandlines	V	Nusacom	Indonesien
ROSTOCK LINK	Scandlines	V	Agoudimos Lines	PENELOPE A
SAKHALIN-4	Sakhalin Shipping	V	Verschrottung in Kalkutta	Brindisi-Patras
SHIOZI	Koshien Kosoku	V	Griechenland	bereits November 1998
SPROGØ	Scandlines	V	Tabouk Shipping Co.	Rafina-Kykladen
SUPERFERRY HELLAS	Strintzis Lines	N	Blue Ferries	Port Safaga - Duba
SUPERNAIAS	Agapitos Lines	V	Hellas Ferries	Patras-Venedig
TAKACHIO MARU	Marine Express	V	Access Ferries	ex KRITI
THIAKI	PNOI Shipping	V	Albanien	Piräus-Israel
TRANEKÆR	Scandlines Sydfyenske	V	Maregiglio	Santi Quaranta-Korfu
				ex LUNDEBORG
Ro/Ro				
ARISTAIOS	Interorient	V	Salamis Lines	ION
CUPRIA	Bylock & Norsjöfrakt	C	Finn carriers	
FINNSAILOR	Finnlines	C	Nordö Link	
GABRIELE WEHR	Oskar Wehr KG	C	Ferryways	
GLEICHBERG	Euroseabridge	N		PREROW
GUTE	Destination Gotland	C	Bornholmstraffiken	
KAHLEBERG	Euroseabridge	N	Amber Line	
MERLE	Merchant Ferries	C	Dart Line	DART 3
NEPTUNIA	Estonian Shipping Co.	C	Falcon Seafreight	
NORTHERN MERCHANT	Merchant Ferries	C	Norfolk Line	
PLISKA	Somat	V	Verschrottung in Aliaga	
SPHEROID	Merchant Ferries	V	Mykonos ANE	
THOMAS WEHR	Oskar Wehr KG	C	Ferryways	
TRADEN	Engship	C	Botnia Link	
TRANSNORDICA	Bore Line	V	Engship	TRADEN

V = Verkauf; N = Umbenennung; C = Charter



Die CONDOR VITESSE (5.005 GT/ Bj. 1995) ex INCAT 044 -98 ist vom 8. Dezember 1999 bis 26. April 2000 an die neuseeländische Tranzrail verchartert und wird zwischen Wellington und Picton eingesetzt. Ab dem 26. Mai soll die CONDOR VITESSE wieder von Condor Ferries zwischen Weymouth, den Kanalinseln Jersey und Guernsey, sowie St. Malo eingesetzt werden.

Foto: Michael Pryce



Für die Millenium-Feierlichkeiten in Wellington erhielt der als „TOPCAT“ vermarktete Katamaran INCAT 050 (5.029 GT/Bj. 1998) eine Rumpfbemalung mit einer Figur aus Maori-Mythologie (Ureinwohner Neuseelands). Die INCAT 050 verkehrt zwischen Wellington und Picton über die Cook-Strait. Foto: Michael Pryce

Dieses Foto der ehemaligen DFDS - Fähre ENGLAND ist eine Ergänzung zum Artikel in FERRIES 4/99, Seite 26 ff. Nach ihrem kurzen Einsatz als Hotelschiff AMERICA XIII in Jeddah / Saudi Arabien im Jahr 1986, liegt das Schiff kurz vor der Umbenennung in EMMA in Eleusis auf. Foto: L. Bosschaert





Mit erheblicher Verspätung lieferte die Lübecker Flenderwerft am 3. Januar 2000 die SPAARNEBORG an die niederländische Reederei Wagenborg ab. Eingesetzt wird das 18.500 GT große Schiff für Cobelfret / Stora zwischen Zeebrügge und Göteborg und kann 1.884 m rollende Fracht befördern. In diesem Jahr werden noch die Schwestern SLINGEBORG und SCHIEBORG gebaut. Foto: Mike Louagie

Die ESTRELLA ex NORDSEE I in der Strasse von Gibraltar. Das 1962 gebaute Ausflugsschiff liegt zur Zeit in Gibraltar auf und sieht einem ungewissen Schicksal entgegen. Foto: Fotoflite

