

# FERRIES

*Das Fährschiffahrtsmagazin*

Die Zeitschrift des Deutschen  
Fährschiffahrtsvereins e.V.

SPR 10,20 / US 90,- / HFL 14,-  
10. Jahrgang



**PRIDE  
OF ROTTERDAM  
ULYSSES**

**FERRIES - Aktuell**

**NILS HOLGERSSON**

**Fährverkehr zur Insel Samsø**

**Fähren im Golf von Kalifornien**

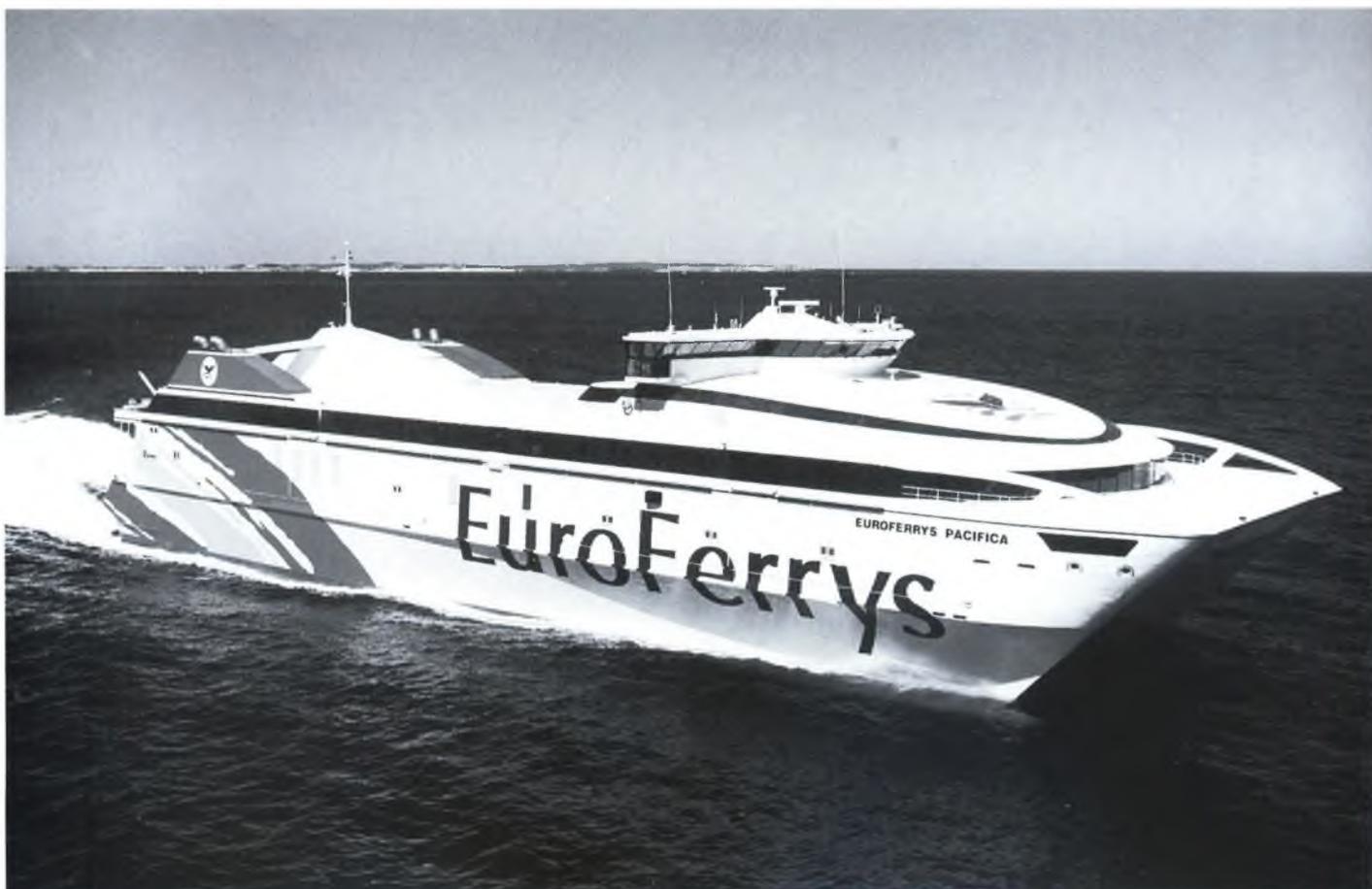


Die neue NILS HOLGERSSON liegt mit Maschinenproblemen in Bremerhaven auf, die Ablieferung ist nun für Juli 2001 terminiert.

Foto: Christian Eckardt

Seit Mai 2001 setzt Euroferrys die bei Austal gebaute EUROFERRYS PACIFICA zwischen Algeciras und Ceuta über die Strasse von Gibraltar ein. Das 101 Meter lange Schiff ist mit 8.397 BRZ vermessen und kann 951 Passagiere und 251 PKW befördern.

Foto: Austal Ships



**Erscheinungsweise :**  
viermal jährlich, quartalsweise

**Herausgeber /Verlag :**  
Deutsche Fährschiffahrts-  
publikationen Frank Heine  
Schmiedestr. 16  
24875 Havetoftlojt  
Tel.+Fax: 04623/189975

E-Mail: frank.heine@ferries-online.de

**Bankverbindung des Verlags:**  
Frank Heine  
Stadtsparkasse Hannover  
Konto 25256343 / BLZ 2505180

**Redaktionsleiter :**  
Frank Lose  
Erich-Martens-Str. 49  
D-32257 Bünde  
Tel. 05223/188641  
Fax 05223/162890

E-Mail: frank.lose@ferries-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, Wolfgang Kramer,  
Mike Louagie, Michael Pryce,  
Antonio Scrimali, Ulrich Streich

**Vertrieb :**  
Albertstr. 20  
31241 Ilsede  
Tel. 05172-128721  
E-Mail: distribution@ferries-online.de

**Kontakt Benelux :**  
Ton Grootenboer  
St. Jozefstraat 4  
NL-5248 AT Rosmalen  
Tel. +31 73 5214177  
E-Mail: ton.grootenboer@ferries-online.de

**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. 1/00  
gültig.

## Liebe Leserinnen und Leser,

Sicherheit in der Fährschiffahrt

Die neunziger Jahre des letzten Jahrhunderts führten zu großen Umwälzungen im Bereich der Schiffsicherheit. Nicht zuletzt die großen Fährunglücke trugen zu einer Beschleunigung in der Umsetzung internationaler Maßnahmen bei. 1993, noch vor dem schweren Unglück der ESTONIA, verabschiedete die International Maritime Organisation (IMO) den so genannten ISM-Code. Dieser bezog sich nicht allein auf die Fährschiffahrt, musste hier jedoch im Gegensatz zur übrigen Schifffahrt frühzeitig eingeführt werden. Anders als bei den vielen anderen Gesetzesvorschriften schreibt dieses internationale Sicherheitsmanagement keine konkreten Maßnahmen im Bereich der Fährsicherheit vor; es hält zur Umsetzung eines reedereispezifischen Konzeptes an. Philosophie des Codes ist also die Schaffung eines betriebseigenen Verständnisses für Sicherheit, Umwelt und Betriebsvorgänge innerhalb eines Unternehmens.

Jedes Schiff verfügt über ein zertifiziertes Safety Management System (SMS), das nötig ist, um überhaupt am Seehandel teilnehmen zu können. Regelmäßige interne und externe Audits überprüfen die Wirksamkeit des SMS. Auf die Schiffsführungen rollte damit erneut massenweise Papierkram und Formalismus zu. Dabei zeigt sich nun – nach einigen Jahren Erfahrung mit dem ISM-Code – dass die ohnehin guten Reedereien diesen Code auch ohne Probleme umgesetzt haben, während die Schifffahrtsunternehmen, die es wirklich nötig gehabt hätten, weiter hinterher hinken. Wie vom Versicherer North of England P & I Club zu erfahren war, haben nur wenige Reedereien den ISM-Code bis heute umgesetzt. Die europäischen Fährreeder, insbesondere in Nord- und Ostsee, zählen nicht dazu. Wenn in diesem Jahr die Sommersaison beginnt und hunderttausende Menschen wieder auf Fährschiffen unterwegs sein werden, so können sie sicher sein: Die so oft gescholtene Fährfahrt sind wieder einmal sicherer geworden.

Wir vom Redaktionsteam wünschen Ihnen wieder viel Spaß bei der Lektüre dieser neuen Ausgabe. Und einen schönen Sommerurlaub! Im nächsten Magazin folgt ein Bericht der diesjährigen Mitgliederversammlung.

Ihr  
Carsten Watsack

## Inhalt

Zwei Mal das größte Fährschiff der Welt .....	4
Der Passagier- und Fährverkehr zur dänischen Insel Samsø Teil 2 .....	7
Super Fast Fertig .....	16
Peninsula Searoad Transport Pty Ltd. – eine australische Erfolgsgeschichte .....	19
Ablieferung der NILS HOLGERSSON verspätet sich .....	20
Fährschiffe im Golf von Kalifornien .....	21
Im Kielwasser der PETER PAN .....	29
FERRIES Aktuell .....	31
Küstenschiffahrt .....	37
Passagierschiffe aktuell .....	40
FERRIES Aktuell - Kurswechsel .....	42

### Deutscher Fährschiffsverein e. V. - DFV - (gegründet 1992)

Die internationale Vereinigung für Fähr-, Ro/ Ro- und Passagierschiffe Mitgliedsbeitrag 2001: Inland 48,- DM,  
Ausland 56,- DM Informations- und Aufnahmeformular über  
DFV e. V., Carsten Watsack, Albertstraße 20, 31241 Ilsede E-Mail: carsten.watsack@ferries-online.de

Das Titelfoto zeigt das mit BRZ 59.925 größte Fährschiff der Welt, die PRIDE OF ROTTERDAM einlaufend Rotterdam im Mai 2001. Foto: Rob de Visser



Die ULYSSES in voller Fahrt, im Vergleich mit der PRIDE OF ROTTERDAM ist sie das wesentlich gefälligere Schiff. Die Werft hat es geschafft, trotz der Grösse ein schmuckes Schiff abzuliefern. Foto: Finnyards

## PRIDE OF ROTTERDAM – ULYSSES

# Zwei Mal das größte Fährschiff der Welt

von Frank Lose

*In diesem Jahr wurden zwei Schiffe abgeliefert, die den Titel „Größtes Fährschiff der Welt“ für sich beanspruchen. Dieses sind die ULYSSES von Irish Ferries und die PRIDE OF ROTTERDAM der britischen Reederei P&O North Sea Ferries. Welches Schiff nun wirklich das größte der Welt ist, darüber kann man sich streiten, zu sagen bleibt auf jeden Fall, dass beide Schiffe in gewissen Bereichen diesen Titel für sich beanspruchen können.*

*Während der Titel des größten Fährschiffes in den letzten Jahren immer im Schweden – Finnland – Verkehr zu finden war, so sind die beiden Neubauten in Fährdienst nach Großbritannien zu finden. Allerdings liegt der Schwerpunkt nicht mehr bei der luxuriösen Passagierbeförderung mit relativ kleinem Autodeck. Bei den beiden Neubauten steht ganz klar die Fracht an Nummer 1.*

### ULYSSES

Die mit 50.938 BRZ vermessene ULYSSES verfügt über die stattliche Kapazität von 4.076 Lademetern und ist damit in dieser Kategorie sicherlich das größte Fährschiff der Welt. Allerdings geht man hier normalerweise nach der vermessenen Tonnage, und diese liegt bei der ULYSSES „nur“ bei 50.938 BRZ. Das 209,02 m lange Schiff wurde am 24. Januar 2000 bei den Aker Finnyards im finnischen Rauma auf Kiel gelegt und am 1. September letzten Jahres aufgeschwommen. Die Ablieferung der Baunummer 429 erfolgte am 22. Februar 2001 und das Schiff kam am 4. März nach viertägige Überführungsfahrt nördlich um die Britischen Inseln in seinem Heimathafen Dublin an. Nach Ausrüstungsarbeiten und Anpassungsfahrten wurde der Neubau erstmals am 25. März 2001 zwischen Dublin und dem walisischen Holyhead eingesetzt. Ersetzt hat sie dort die erst vier Jahre alte ISLE OF INISHMORE, die mit einer Frachtkapazität von 2.890 Lademetern erheblich zu klein geworden war.

Die ULYSSES wurde nach dem gleichnamigen Roman des Iren James Joyce benannt, der am 16. Juni 1904 in Dublin spielt und den Tag aus der Sicht der Hauptfigur Leopold Bloom beschreibt. Inspiriert wurde die Hauptfigur durch die aus den griechischen Mythologie stammende Figur Odysseus. Ulysses zählt zu den bedeutendsten Romanen des 20. Jahrhunderts.

Die ULYSSES kann 1.342 PKW und 1.875 Passagiere befördern, diesen stehen 228 Betten in 117 Kabinen zur Verfügung. Die Kabinen dürften aber wohl in den meisten Fällen von LKW Fahrern genutzt werden, die Überfahrtsdauer zwischen Wales und England beträgt nur 3 Stunden und 15 Minuten. Für die Passagiere steht eine große Auswahl von Restaurants zur Verfügung, dieses beginnt mit einem Burger King - Schnellrestaurant, einem Selbstbedienungsrestaurant, einem separaten Restaurant für die zahlreichen LKW-Fahrer und das Ganze wird mit einem à-la-carte Restaurant abgerundet. Außerdem steht ein Pub für etwa 500 Passagiere zur Verfügung.



Die James Joyce Balcony Lounge der ULYSSES ist wie das ganze Schiff sehr luxuriös eingerichtet. Foto: Irish Ferries

Die Beladung erfolgt gleichzeitig über zwei Ebenen, die Passagier-PKW werden über eine Parkhaus-ähnliche Rampe sofort von der Fracht getrennt und im obersten Deck gestaut. Abgesehen von den drei Hauptdecks steht noch ein „Tank-Top“-Deck zur Verfügung, wo auf einer Länge von 345 Metern unbegleitete LKW-Auflieger gestaut werden können.

Der Antrieb der ULYSSES erfolgt über vier Diesel der Firma MaK, die dem Schiff mit einer Leistung von 31.200 kW eine Dienstgeschwindigkeit von 22 Knoten bei 85% Leistung ermöglichen.

### PRIDE OF ROTTERDAM

Nur ganz knapp, mit einem Vorsprung von 13 BRZ, ist die mit 59.925 BRZ vermessene PRIDE OF ROTTERDAM das größte Fährschiff der Welt geworden und hat diesen Titel damit von der SILJA EUROPA ( 59.912 BRZ / Bj. 1993) übernommen.

Die PRIDE OF ROTTERDAM, die am 12. April 2001 von der italienischen Fincantieri – Cantieri Navale Italiani in Porto Maghera als Baunummer 6065 an P&O North Sea Ferries abgeliefert wurde, fährt unter niederländischer Flagge mit Heimathafen Rotterdam. Nach der ersten Ankunft in Rotterdam am 22. April, erfolgte am 27. April die Taufe durch die niederländische Königin Beatrix am Rotterdamer Kreuzfahrtterminal. Die Jungfernfahrt fand am 30. April 2001, einem



**Das Irish Pub auf der PRIDE OF ROTTERDAM, eigentlich auf dem falschen Schiff. Auf der nach Irland verkehrenden ULYSSES gibt es dieses nicht, dafür aber das Celtic Pub. Foto: Mike Louagie**

holländischen Feiertag, Geburtstag der Königin, statt. Ersetzt hat die PRIDE OF ROTTERDAM die NORSUN (31.598 BRZ / Bj. 1987), die nach Auffrischungsarbeiten bei der Bremerhavener Lloyd Werft ab 1. Juli 2001 zwischen Zeebrügge und Hull eingesetzt und dort die NORSTAR (26.919 BRZ /

Bj. 1974) ersetzen wird. Wie bei der oben beschriebenen ULYSSES liegt auch bei der PRIDE OF ROTTERDAM das Hauptaugenmerk bei der Beförderung von Fracht. Der Neubau bietet Platz für 3.400 Lademetern auf drei Decks, auf dem Hauptdeck stehen davon 1.500 Meter für zwei aufeinander ge-

**Einfach nur gross, damit kann man wohl die neue PRIDE OF ROTTERDAM am treffendsten beschreiben. Das Foto zeigt das Schiff am 13. April am Ausrüstungskai in Porto Maghera, kurz darauf trat der Neubau die Reise nach Rotterdam an. Foto: Mike Louagie**



stellte Container zur Verfügung. Das Hauptdeck musste dafür mit einer Höhe von 7 Metern ausgelegt sein, die restlichen Frachtdecks haben eine Höhe von 5 Metern. Ein separates Deck steht für die Beförderung von 250 PKW zur Verfügung, dieses wird allerdings nicht über das Hecktor, sondern über seitliche Rampen bestückt.

Befördern kann die 215 m lange PRIDE OF ROTTERDAM 1.360 Passagiere, denen 546 Kabinen zur Verfügung stehen. Die Besatzung besteht aus 141 Personen.

Angetrieben von sechs Wärtsilä Dieselmotoren mit einer Leistung von 37.800 kW erreicht die Fähre eine Dienstgeschwindigkeit von 22 Knoten.

Da der Neubau nicht mehr in die Schleuse von Hull passt, wurde ein komplett neues Terminal am Fluss Humber gebaut, das Terminal im Rotterdamer Beneluxhaven wurde komplett umgestaltet. Durch den nun nicht mehr nötigen, recht langwierigen Schleusen-

### Der Vergleich der grössten Fährschiffe der Welt. Die jeweils höchste Zahl ist fettgedruckt.

Name	SILJA EUROPA	ULYSSES	PRIDE OF ROTTERDAM
Tonnage	59.912 BRZ	50.938 BRZ	<b>59.925 BRZ</b>
Tragfähigkeit	4.650 tdw	<b>9.665 tdw</b>	8.850 tdw
Länge	201,78	209,02 m	<b>215 m</b>
Breite	<b>32,6 m</b>	31,2 m	31,5 m
Tiefgang	<b>6,8 m</b>	6,4 m	6 m
Passagiere	<b>3.123</b>	1.875	1.360
Kabinen	<b>1196</b>	117	546
PKW	350	<b>1.342</b>	250
Lademeter	932	<b>4.076</b>	3.400
Maschinen	Vier Diesel	Vier Diesel	Sechs Diesel
Leistung	31.800 kW	31.200 kW	<b>37.800 kW</b>
Geschwindigkeit	21,5 Kn	22 Kn	22 Kn
Besatzung	<b>300</b>	125	141
Strecke	Turku-Mariehamn/ Långnäs-Stockholm	Dublin-Holyhead	Rotterdam-Hull



Neben den zwei täglichen Rundtouren der ULYSSES verkehrt die Schnellfähre JONATHAN SWIFT (5.989 BRZ/Bj. 1999) je Saison bis zu viermal täglich zwischen Dublin und Holyhead. Foto: Irish Ferries

aufenthalt und die höhere Dienstgeschwindigkeit, wird die Überfahrtzeit um 2,5 Stunden verkürzt. Die Abfahrt erfolgt jeweils um 21:00 Uhr, die Ankunftszeit bleibt mit 8:00 Uhr unverändert. P&O North Ferries erhält im November diesen Jahres mit der PRIDE OF HULL ein Schwesterschiff, das am 11. April in Porto Maghera aufgeschwommen ist. Durch die erhöhte Frachtkapazität der Neubauten können dann die beiden Ro-Pax Fähren NORBANK (17.464 BRZ / Bj. 1993) und NORBAY (17.464 BRZ / Bj. 1994) von der Rotterdam – Hull Strecke auf die Rotterdam – Felixstowe Strecke wechseln und dort ältere Tonnage ersetzen.

## 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:

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(1) + NORDICA(1)  
 4/97 : BORE I, Fährverbindungen nach Marokko, PETER WESSEL (1), 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), Fahren im Roten Meer, COMPIEGNE, PATRICIA

1/99 : Brunsbüttel-Cuxhaven, Color Line, Raddampfer vom Humber  
 2/99 : Faaborg-Geltling, Scheldefähren (1. Teil), Vaasanlaivat (1. Teil), Baaboud  
 3/99 : Sommerhighlights '99, Scheldefähren (2. Teil), LANSIDOWNE, Vaasanlaivat (2. Teil)  
 4/99 : Vaasanlaivat (3. Teil), MALMÖHUS, Kasinoschiffe, ENGLAND  
 1/00 : Gedser-Travemünde (1. Teil), Butterschiffe + Helgolandfahrer, Verschrottung DANMARK  
 2/00 : HOLGER DANSKE, Gedser-Travemünde (2. Teil), Butterschiffe, CITY OF MILWAUKEE  
 3/00 : Sommerhighlights 2000, Gedser-Travemünde (3. Teil), SPROGØ  
 4/00 : Die größten Fährschiffe der Welt, Hovercrafts, ARVEPRINS KNUD  
 1/01 : KRONPRINS FREDERIK, Fahren nach Giglio, SUNWARD, Fährverkehr zur Insel Samsø

Einzelhefte des Jahrgangs 1996 + 1997 sind gegen 5,- DM / 1998 : 7,- DM / 1999 bis 2001 : 11,- DM plus 3,- DM Versandkosten

bei FERRIES-Vertrieb, Albertstraße 20, D-31241 Ilsede erhältlich.  
 DFV- Beitritts- und Abonnementwünsche bitte ebenfalls an diese Adresse.

# Im Fahrwasser zwischen Århus und Kalundborg

## Der Passagier- und Fährverkehr zur dänischen Insel Samsø

### Teil 2

von Jürgen Stein und Matthias Böckenhauer

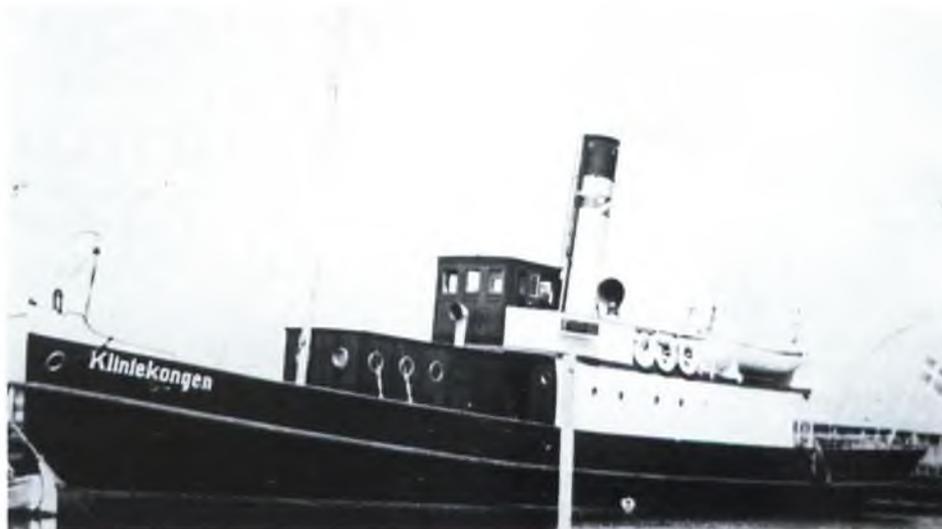
*Neben den beiden großen dänischen Gesellschaften, die im ersten Teil in der Liniensfahrt nach Samsø beschrieben wurden, sollen nun in diesem Teil die privaten Reedereien, die Fährdienste zur Insel Samsø betrieben unter die Lupe genommen werden. Es gab Projekte, gescheiterte Pläne, Kuriositäten und neben dem Schiffsführer Jens Peder Pedersen auch den Reeder Louis Bjerremand Grau aus Fakkegray, der mit seiner Reederei neue Zeichen in der Liniensfahrt nach Samsø setzte.*

#### Der Schiffseigner Jens Peder Pedersen

1937 machte sich der Schiffseigner Jens Peder Pedersen aus Kopenhagen auf, einen neuen Liniendienst zwischen dem dänischen Festland und Samsø zu eröffnen. Pedersen verlegte seinen Firmensitz von Kopenhagen nach Hov, einer kleinen Gemeinde mit damals 200 Einwohnern, ca. 20 Kilometer südlich von Århus. Dann kaufte er sich einen alten Dampfer um in erster Linie vollgefüllte Milchkanen von Samsø zum Festland zu transportieren. Sicherlich wollte er damals nicht der DSB ins Geschäft pfuschen, denn dazu war die andere Gesellschaft zu stark, bzw. er mit seiner primitiven Tonnage zu schwach. Jens Peder Pedersen setzte „versehentlich“ nur den richtigen Meilenstein, der erst heute die gewinnbringenden Früchte trägt.

Schon 1934 kaufte Jens Peder Pedersen von der Dampfskibsselskab Stubbekøbing A/S, Stubbekøbing den Dampfer HARBØLLE, der zwischen 1922 und 1934 einen innerdänischen Passagierdienst zwischen Harbølle und Stubbekøbing bediente. Die HARBØLLE entstand 1898 bei der Oderwerk Maschinenfabrik & Schiffbau AG in Grabow (Baunummer 478) als MOLTKE für Carl Feuerloh aus Stettin. Der Dampfer war mit 102 BRT und 32 NRT vermessen, war 29,63 Meter lang und konnte 200 Passagiere aufnehmen. Ausgestattet war das Schiff mit einer Oderwerke- Dampfmaschine mit 200 PS. Nach mehreren Eigentümerwechseln im damaligen kaiserlichen Reich, kam der Dampfer auch als Minensucher und später als Fischtrawler zum Einsatz, bevor er 1920 an H. F. A. Sprenger in Haderslev verkauft und dort wieder zum Passagierdampfer umgebaut wurde. Danach übernahm er den schon angesprochenen Liniendienst von Stubbekøbing, ehe 1937 der Namenswechsel in KLINTEKONGEN erfolgte.

Doch schon 1938 zog sich Jens Peder Pedersen aus der Liniensfahrt von Sælvig nach Hov zurück und widmete sich aus-



**Die KLINTEKONGEN war die erste private Autofähre, die zwischen Hov und Samsø zum Einsatz kam. Foto: Sammlung Matthias Böckenhauer**

schließlich seiner Grenaa-Hundested Færgefart A/S, der Reederei, die er bereits 1934 gegründet hatte. Seine KLINTEKONGEN wechselte erneut den Besitzer, verblieb aber weiterhin im Liniendienst zwischen Hov und Sælvig.

#### Louis Bjerremand Grau

1938 erwarb der dänische Reeder Louis Bjerremand Grau aus Fakkegray die KLINTEKONGEN einschließlich dem Liniendienst zur Insel Samsø. Seine erste Amtshandlung war, die KLINTEKONGEN umbauen zu lassen. Schon bald erhielt die Schiffswerft Eriksen & Grøn in Kopenhagen den Auftrag, den alten Passagierdampfer zur Autofähre für den Transport von 10 PKW umzurüsten. Gleichzeitig erfolgte auch die Modernisierung der Maschinen und der Umbau zum Motorschiff. Während der Werftliegezeit der KLINTEKONGEN kam auf der 11,6 Seemeilen langen Route für kurze Zeit eine Charterfähre in Fahrt. Es sollte die erste Ro/Ro- Fähre sein, die im Dienst nach Samsø eingesetzt wurde. Von der Færgefarten

Fredericia-Strib A/S, Fredericia chartete Louis B. Grau im Frühjahr 1938 die JYDEN ein. Die kleine Autofähre (107 BRT, 41 NRT) war 1923 unter der Baunummer 26 bei der Aalborg Skibsværft A/S in Aalborg gebaut worden und wurde nach ihrer Ablieferung am 18. Mai 1923, drei Tage später in den Liniendienst zwischen Fredericia und Strib eingebracht. Auf dieser Strecke blieb bis zum Anfang des Jahres 1938. Versehen mit einem Frichs- Diesel (66 PS, 8 Knoten) konnte das 24,35 Meter lange Schiff 200 Passagiere und 8 Personenwagen befördern.

Doch nach der Rückkehr der umgebauten KLINTEKONGEN beendete die JYDEN am 14. Juni 1938 ihre Charter, kehrte allerdings nicht mehr in ihren Heimathafen Fredericia zurück. Neuer Eigentümer wurde die schwedische Vägförvaltningen i Västernorrlands Län im fernen Sundsvall und die JYDEN erhielt den neuen Namen FÄRJA III. So verblieb die alte Dänenfähre noch viele Jahre in schwedischen Gewässern. Nach mehreren Namensänderungen (FÄRJA 131 bis 1967, FÄRJA 61/131 bis 1969, ERNST bis 1972 und LASSE- MAJA bis 1980) traf sie im Oktober



„vorn rauf, hinten runter“: die JYDEN war 1938 die erste RoRo-Fähre, die im Liniendienst nach Samsø eingesetzt wurde. Foto: Sammlung Jürgen Stein

1984 als SJÖHÄSTEN III bei Lindav AB in Landskrona zur Verschrottung ein.

Doch auch die KLINTEKONGEN sollte nicht lange auf der Verbindung zwischen Sælvig und Hov verbleiben. Nach dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges und der Besetzung Dänemarks durch deutsche Truppen am 9. April 1940 stellte Louis Bjerremand Grau den Liniendienst mit seiner KLINTEKONGEN nach Samsø wenig später ein. Nach etwas mehr als einem Jahr war der Traum des Louis B. Grau, sich dem privaten Fährverkehr nach Samsø anzunehmen, zunächst ausgeträumt. Er verkaufte die KLINTEKONGEN an das Statens Vegvesen in Oslo, wo sie zunächst in Charter des Reeders Kristian Ravns aus Narvik zwischen Røsvik und Bonnäsjøen zum Einsatz kam. Diese Route war zu damaliger Zeit die einzige Verbindung zwischen Südnorwegen und Nordnorwegen, und so spielte sie selbstverständlich in den Kriegsjahren eine strategisch wichtige Rolle. Nach Umbenennung in JONAS im Februar 1942 und zahlreichen Liniendiensten in norwegischen Gewässern lief das Schiff am 28.11.1958 während einer Überfahrt von Bognes nach Skarberget auf Grund und sank umgehend.

Doch auch der Reeder Grau machte wieder mobil, wenn auch erst Jahre später und mit weniger Startkapital. 1950 erwarb er von der Sejerø-Havnsø Færgefart den Passagierdampfer SEJERØ-HAVNSØ. Dieser war ein ehemaliger Fischkutter, der in den zwanziger Jahren unter dem Namen OSCAR WILHELMSEN in Esbjerg entstanden war, und Fischtransporte zwischen Dänemark und England durchgeführt hatte. Im Mai 1931 wurde die OSCAR WILHELMSEN in Kalundborg zum Passagierschiff umgebaut, mit neuem Namen versehen und fortan auf der Route zwischen Havnsø und der Insel Sejerø eingesetzt. Der ehemalige Fischkutter hatte jetzt eine Länge von 22,5 Metern, war 5 Meter breit und hatte einen Tiefgang von 2,2 Metern. Mit dem Verkauf an Louis B. Grau im Jahre 1950 erhielt das Schiff den neuen Namen SAMSØ-MIRA und eröffnete nach langer Zeit wieder den Liniendienst zwischen Hov und Sælvig. So war die Rollenverteilung nach dem Zweiten Weltkrieg wieder hergestellt. Die Dä-



1962 übernahm die ØEN den Fährverkehr nach Samsø. Anlaufhafen auf der Insel war Mårup Havn. Foto: Dr. Achim Borchert

nischen Staatsbahnen waren für den Passagiertransport von Kalundborg, via Samsø nach Århus verantwortlich, die DFDS war mit der Güterversorgung der Insel beauftragt und der Privatmann Louis B. Grau übernahm den lokalen Fährverkehr von und nach Samsø.

Nach dem Zweiten Weltkrieg begann Louis B. Grau, sich eine kleine Flotte von Fahrgastschiffen aufzubauen, die er in erster Linie als Ausflugsschiffe von Århus zu den umliegenden Stränden auf der Halbinsel Mols einsetzte aber auch Fahrten zur Insel Samsø anbot. Schiffe wie die MOLS, SKØDSHOVED-MIRA und SAMSØ-MIRA waren nun in der Århusbucht zu finden. Weiteres Betätigungsfeld des Privatmannes wurde Anfang der sechziger Jahre auch die Verbindung zwischen Snekkersten und Helsingborg. Doch erst 1961 erhielt Louis B. Grau die Konzession zurück, auch die Insel Samsø wieder im Liniendienst anlaufen zu dürfen. Festlandshafen war, wie auch in den Vorkriegsjahren, die kleine Ortschaft Hov. Doch der Routenverlauf gestaltete sich jetzt ein wenig anders. Auf Samsø musste der kleine Hafen Mårup Havn, etwa zehn Kilometer nördlich von Sælvig angelaufen werden, außerdem wurde ein Zwischenstop auf der Insel Tunø eingelegt. Auf dieser 11,6 Seemeilen langen Verbindung kam ein ehema-

liger Flensburger Fördedampfer zum Einsatz. Es war die alte HERTHA, die 1877 auf der Eriksberg Mek. Verkstad in Göteborg für die Sonderburger Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft, Sonderburg gebaut wurde. Die HERTHA war mit 129 BRT und 64 NRT vermessen, 32,3 Meter lang und durch eine Eriksberg Mek.-Dampfmaschine mit 195 PS angetrieben. Am 16.12.1947 erwarb der Däne Ejnar Nygaard aus Riiskov das Schiff und benannte es in TUNØ um. Außerdem wurde es zum Motorschiff umgebaut und dann auf dem Limfjord eingesetzt. Am 19.5.1954 erwarb die Andelsdampskibsselskab Læsø aus Vesterø Havn die TUNØ, baute sie geringfügig um und setzte sie als VESTERØ zwischen Frederikshavn und Læsø ein. Erstmals konnte der ehemalige Förde-

dampfer nun bis zu 3 Personenwagen befördern. Im Mai 1961 wechselte die VESTERØ an Louis B. Grau. Das Schiff erhielt den Namen ØEN und bediente fortan die Verbindung zwischen Hov, Tunø, und Mårup Havn. In den Wintermonaten 1961/62 wurde die ØEN erneut umgebaut, das vordere Deck wurde zum reinen Autodeck, die Bugspitze oberhalb des Hauptdecks wurde entfernt und die kleine Fähre konnte nun 10 Personenwagen befördern. Bis 1966 lief die ØEN im Liniendienst nach Mårup Havn, bevor Louis B. Grau noch im gleichen Jahr seinen neuen Anleger Sælvig Bro im gleichnamigen Ort auf Samsø in Betrieb nehmen konnte. Doch nur mit der ØEN konnte der Liniendienst zwischen Hov und Sælvig nicht ausreichend bedient werden. So gab Grau 1967 den Bau einer Autofähre in Auftrag, der ungewöhnlicherweise nicht auf einer dänischen Werft, sondern in Holland auf Kiel gelegt wurde. Unter der Baunummer 118 entstand auf der K. Hakvoort Scheepsweerf & Masch. in Monnickendam die Autofähre ULLA GRAU. Die Baukosten für den 31,20 Meter langen und 8,10 Meter breiten Neubau waren auf 3 Mio. Dänenkronen veranschlagt.

Die ursprünglich für Ostern 1968 vorgesehene Ablieferung der ULLA GRAU verzögerte sich allerdings um einen Monat. Bei



**Die folgenden Fotos zeigen die ULLA GRAU: oben Originalzustand (Foto: Sammlung Matthias Böckenhauer), nach der Verlängerung 1971 (Foto: Sammlung Matthias Böckenhauer) und nach der Erhöhung des Fahrzeugdecks 1976. (Foto: Dr. Achim Borchert)**

den Probefahrten zeigte der eingebaute KHD.- Diesel (470 PS, 10,0 Knoten) einige Mängel, die erst behoben werden mussten. So erfolgte die Überführung erst am 20. Mai 1968 und die verspätete Indienstellung fand am 25. Mai 1968 statt. Das Schiff war nur mit einer Heckrampe versehen und konnte neben 160 Passagieren auch 20 Personenwagen transportieren. Doch schon kurze Zeit später waren auch die Transportkapazitäten der ULLA GRAU ausgereizt. Im Winter 1971 traf das Schiff bei der Struer Skipsværft A/S in Struer zur Verlängerung ein. Nach Abschluss der Arbeiten war sie jetzt mit 109 BRT, 58 NRT und 51 t<sub>dw</sub> vermessen, hatte eine Länge von 39,51 Metern und konnte fortan 24 Personenwagen transportieren. Die Passagierkapazität stieg um 25 auf 185 Fahrgäste.

Mehr und mehr entwickelte sich der Fährverkehr vom dänischen Festland zur Insel Samsø zur Goldgrube. Großen Anteil daran hatte der wachsende Tourismus, vor allem viele deutsche Urlauber zog es auf die friedliche und ruhige Insel Samsø. So hatten die beiden Schiffe, die alte ØEN und die neue ULLA GRAU ihre Kapazitäten erreicht. Letztendlich war Reeder Grau in eine Zwickmühle geraten. Er hatte wohl selbst

nicht damit gerechnet, dass seine Verbindung eine solche Dimension erreichen sollte, zumal nun auch der lokale Gütertransport über seine beiden Schiffe nach Samsø abgewickelt wurde. Der Transport von Lastkraftwagen zur Insel war aber nahezu unmöglich, diese konnten nur in den frühen Morgenstunden oder spät abends befördert



**Seit 1973 ist „Lastenesel“ LIS GRAU im Einsatz zur Insel Samsø. Foto: Jürgen Stein**

werden. Von Zeit zu Zeit führte man Sonderabfahrten nur für diesen Zweck durch. Hinzu kam auch, dass die ØEN für den Transport von LKW völlig ungeeignet und auf der ULLA GRAU auch nur Platz für zwei Fahrzeuge dieser Größenordnung vorhanden war. Um dieses Problem zu lösen, musste ein größeres, zweckmäßiges Schiff her.

Im März 1973 erwarb Louis B. Grau von der Lillebælts- Overfarten A/S, Assens die Ro/Ro-Fähre SØNDERJYLLAND. Das Schiff war ein kleiner Doppelender, der 1955 auf der Schiffswerft Brødrene Weis Skibsværft im dänischen Gråsten entstand. Auftraggeber war die Rudkøbing- Vemmenæs Færgerute A/S in Rudkøbing, die die kleine Autofähre im April 1955 als VEMMENÆS in Empfang nahm und auf der gleichnamigen Route einsetzte. Mit 175,69 BRT und 83,83 NRT war sie sicherlich kein besonders großes Schiff, aber ein praktisches „Arbeitstier“. Mit einer Länge von 32,33 Metern konnte sie immerhin 24 Personenwagen oder 5 LKW an Bord nehmen. Natürlich waren die Einrichtungen für die 200 Passagiere auf dieser Kurzstreckenfähre etwas spartanisch, was aber die Zweckmäßigkeit nicht minderte. So erreichte die VEMMENÆS mit ihrem Alpha-Diesel eine Reisegeschwindigkeit von 10 Knoten. Mit der Einstellung der Fährverbindung von Rudkøbing nach Vemmenæs wechselte auch die VEMMENÆS ihren Eigner. Nach einem Umbau in der Zeit vom 18.1.1963 bis zum 10.4.1963 wechselte die VEMMENÆS als SØNDERJYLLAND zur Lillebælts- Overfarten A/S, Assens und versah bis zum 31. Dezember 1972 die Fährverbindung zwischen dem Festlandshafen Assens und Aarøsund auf der Insel Aarø, bis dieser Liniendienst eingestellt wurde. Für Louis B. Grau war dieser „Lastesel“, der jetzt zum Verkauf stand, ein geeignetes Schiff, das er im April 1973 als LIS GRAU in seine Flotte aufnahm. Gleichzeitig trennte er sich von seiner alten ØEN, die noch für lange Zeit zwischen Søby und Mommark zum Einsatz kam und erst 1984 als ARVI in Søby verschrottet wurde. Grau verfügte nun über zwei „schlagkräftige“ Fährschiffe im lokalen

Fährverkehr. Einerseits war es die ULLA GRAU, die in erster Linie wegen der besseren Passagiereinrichtungen im Personen- und PKW-Verkehr eingesetzt wurde, andererseits war es die LIS GRAU, die besonders für den Transport von Lastkraftwagen geeignet war. Aber die LIS GRAU, die nach der Indienststellung der damaligen JYDEN in der Vorkriegszeit als zweite Ro/Ro-Fähre auf dieser Verbindung zum Einsatz kam, brachte auch nur für kurze Zeit Entlastung. Einmal mehr war Louis B. Grau gefordert, seine eigene Flotte nachzurüsten. Im Februar 1976 trat die ULLA GRAU ein zweites Mal den Weg in die Werft an. Der Umbau erfolgte jetzt bei Århus Flydedok & Maskinkompagni A/S. Jetzt wurde das Passagierdeck vom Hauptdeck abgetrennt und um 1,50 Meter angehoben. Zudem erhielt das Schiff eine Bugklappe mit bordseitiger Verladerrampe. Außerdem wurde eine neue Hauptmaschine von Volvo-Penta mit einer Leistung von 536 PS eingebaut. Aus der ULLA GRAU war nun auch eine richtige Ro/Ro-Fähre geworden, vom ursprünglichen Aussehen war allerdings nicht mehr viel zu erkennen.

### Veränderungen auf kommunaler Ebene

1979 fanden erste Veränderungen auf kommunaler Ebene statt. Die Århus Amtskommune, zu dessen Verwaltungsbereich auch der Hafen von Hov gehörte, verpachtete am 27. Mai 1979 die Verlade- und Kai-einrichtungen, die bis zu diesem Zeitpunkt von den Samsø-Fähren genutzt wurden, langfristig an Louis B. Grau. Dieses führte dazu, dass Louis B. Grau am 15. Juni 1979 die Gesellschaft Hov-Samsø Ruten A.p.S. mit Sitz in Tranebjerg gründete. Auch die Besitzverhältnisse des Hafens Sælvig auf Samsø änderten sich: Der Hafen, der zum Verwaltungsbereich der Holbæk Amtskommune auf Sjælland gehörte, wurde mit Wirkung zum 1. Januar 1980 an die Århus Amtskommune verkauft. Gleichzeitig begann man in Hov mit dem Ausbau des Hafens. Das Århus Amt, die Odder Kommune und der dänische Staat investierten insgesamt 11 Millionen Kronen, wovon der dänische Staat mit 4 Millionen Kronen die Hauptlast übernahm. Diese Bauten wurden am 29. September 1981 mit einer kleinen Einweihungsfeier abgeschlossen. Auch im Hafen von Sælvig wurden geringfügige Umbaumaßnahmen vorgenommen, allerdings mit einem weitaus geringerem Kostenaufwand. Mit der Einweihung des neuen Fährterminals in Sælvig am 13. April 1987 wurde deutlich, dass die Århus Amtskommune auch bereit war, auf der Insel zu investieren. Anfang 1982 gab Louis B. Grau seine Eigenständigkeit in der Fährschiffahrt auf. Seine Hov-Samsø Ruten, in der er in der Hauptsaison bis zu 70 Mitarbeiter beschäftigte, ging nun an die Århus Amtskommune über. Die Aktiengesellschaft bestand nun aus vier Mitgliedern, der Århus Amtskommune und zwei Mitgliedern aus Reihen der Reederei. Louis B. Grau blieb aber weiterhin Hauptaktionär.

### Pläne und Kuriositäten

In der Vergangenheit haben sie auch andere Gesellschaften in der Linienfahrt nach Samsø versucht. Anfang 1968 trat ein mit Geschäftsmann Arne Bybjerg Petersen aus Kalundborg wieder einmal jemand an, der mit dem Fährverkehr nach Samsø sein Brot verdienen wollte. Der Geschäftsmann stellte sich der Übermacht der DSB und Reederei Grau und gründete die Gesellschaft Carmen Curles A/S, Kalundborg. Er kaufte kurzerhand zwei kleine Autofähren, die er im Dienst nach Samsø einsetzen wollte. Ausgangshafen von Sjælland sollte der kleine Hafen Rosnæs sein, der sich ca. 10 Kilometer nordwestlich von Kalundborg befindet. Auf Samsø sollte der Hafen von Ballen, an der Ostküste der Insel angelaufen werden. Von der Sydfynske Dampskibsselskab A/S (SFDS) in Svendborg erwarb Petersen die beiden Autofähren A.L.B. und EGESKOV. Die beiden Schiffe entstanden 1932 bzw. 1937 auf der Svendborg Skibsværft A/S für die Verbindung zwischen Rudkøbing und Marstal.

Die A.L.B. wurde am 28. April 1932 abgeliefert und war mit 79 BRT und 27 NRT vermessen, sie war 28,65 Meter lang und verfügte über eine Breite von 6,70 Metern. Ausgestattet mit einem Frichs-Diesel, der dem Schiff eine Leistung von 195 PS gab, erreichte diese kleine Autofähre eine Reisegeschwindigkeit von 9 Knoten. An Bord war Platz für 12 Personenwagen vorhanden und die Passagiereinrichtungen reichten aus, um 350 Fahrgäste aufzunehmen. Das „Bordpersonal“ bestand aus vier Besatzungsmitgliedern, die neben den üblichen Anlege-manövern auch für den reibungslosen Verkauf von „Pølsern“ im bordeigenen Kiosk sorgten. Bis zum Mai 1965 bediente die A.L.B. die Verbindung zwischen Rudkøbing und Marstal und wurde dann durch den wesentlich größeren Neubau MARSTAL abgelöst. Die A.L.B. wechselte nun, versehen mit einem neuen B & W Alpha-Diesel (280 PS) auf die Verbindung Rudkøbing-Strynø, bis das Schiff im Februar 1968 an die Carmen Curles A/S, Kalundborg verkauft wurde. Der Lebenslauf der EGESKOV gestaltete sich in der Vergangenheit etwas turbulenter. Nach

Ablieferung am 25. Juni 1937 übernahm die EGESKOV für ihren Auftraggeber, die Sydfynske Dampskibsselskab A/S, Svendborg am 1. Juli 1937 zunächst den Liniendienst zwischen Rudkøbing und Marstal, ein fahrplanmäßiges Zwischenstop wurde auf der Insel Strynø eingelegt. Im Gegensatz zur A.L.B. war die EGESKOV zwar etwas kürzer (26,31 Meter lang, 5,97 Meter breit), war mit 99,98 BRT und 37,26 NRT vermessen. Die Passagierzahl war identisch, das Autodeck aber war für die Beförderung von 14 Personenwagen zugelassen. Die Antriebsmaschine vom Typ Bukh-Diesel erreichte mit 280 PS eine Höchstgeschwindigkeit von 10 Knoten. Mit der Indienststellung der neuen MARSTAL wurde auch die EGESKOV nicht benötigt. Im Frühjahr 1966 kollidierte sie mit ihrer Nachfolgerin, der MARSTAL im Rudkøbingløbet, beiden Schiffe trugen allerdings nur geringe Schäden davon. Ansonsten diente die EGESKOV in der Folgezeit nur noch als Reserveschiff und wurde des öfteren verchartert. So war die EGESKOV zeitweise auf der Verbindung zwischen Assens und Aarøsund in Charter der Lillebælts-Overfarten A/S, Assens anzutreffen. Auch an die Øernes Dampskibsselskab A/S, Søby zwischen Søby und Mommark wurde sie in den nächsten Jahren verchartert. Wenig später ging es in die rauhe Nordsee, 1967 wurde das Schiff an die Rømø-Sylt Færgeri A/S, Havneby verchartert und zwischen Havneby und List auf Sylt eingesetzt. Im Februar 1968 wechselte die EGESKOV an die Carmen Curles A/S, Kalundborg, um den vielversprechenden neuen Liniendienst zwischen Rosnæs (Sjælland) und Ballen (Samsø) aufzunehmen.

Am 26. Februar 1968 war der große Tag des Arne Bybjerg Petersen mit seiner Carmen Curles A/S, Kalundborg gekommen. Die EGESKOV nahm erstmals Kurs auf den Hafen Ballen auf Samsø und kehrte nach Rosnæs zurück, um in beiden Häfen die Anleger zu testen. Doch es blieb bei diesen Testfahrten. Schon vier Wochen später ging die neue Reederei in Konkurs. Beide Schiffe wechselten erneut den Eigner. Die A.L.B. ging an die Dampskibsselskab Ærø A/S, Ærøskøbing und wurde als ÆRØ zwischen



Wie die A.L.B., so sollte auch die EGESKOV im Samsø-Verkehr eingesetzt werden. Diese Pläne wurden allerdings nie realisiert. Foto: Sammlung Jürgen Stein

Svendborg und Ærøskøbing eingesetzt. Die EGESKOV wurde an die Hans Jørgen Ravnsborg Skibs- og Busliner, Horsens verkauft und fortan als RAVNSBORG zwischen Horsens, Snaptun, Hjørnø und Endelave eingesetzt.

Einige Jahre später bewarb sich ein weiterer Newcomer, allerdings nur für die Touristenfahrt. Die Reederei Ø-Ruten A/S, die ihren Sitz in Langø, einem kleinen Fischerdorf an der Nordspitze von Samsø hatte, versuchte sich mit Ausflugsfahrten zwischen Ebeltoft und Langø auf Samsø. Zum Einsatz kam im Sommer 1984 die schwedische ALMÖN. Das Schiff war 1960 als FALKENSTEIN bei der Krögerwerft GmbH für die Kieler Verkehrs AG, Kiel gebaut und in den Liniendiensten auf der Kieler Förde eingesetzt worden. Die reine Personenfähre war mit 137,32 BRT und 85,93 NRT vermessen und konnte bei einer Länge von 33,54 Metern 317 Passagiere befördern. Im Januar 1980 wechselte die FALKENSTEIN an den neuen Eigner, die Partrederiet Bengt Ingemar Kristensson im schwedischen Rönning, wo sie in der Folgezeit in Charter der Statens Väg & Vattenbyggnadsverket, Stockholm als ALMÖN zwischen Almön und Stenungsund zum Einsatz kam. 1982 trennte sich Bengt Ingemar Kristensson von dem Schiff und verkaufte es an Bertil Lindkvist aus Säffle. Dieser benannte die ALMÖN in VIKINGASOL und setzte sie zu Ausflugsfahrten in den schwedischen Schären ein. Doch dieses Unterfangen zeigte nicht den gewünschten Erfolg. Daher entschloss man sich das Schiff an die Ø-Ruten, Langø zu verchartern. Doch auch der Liniendienst nach Samsø war nur von kurzer Dauer. Nur von Juni bis August 1984 fuhr die VIKINGASOL nach Samsø an und kehrte dann wieder nach Schweden zurück.

### Zurück zur Realität

Mit Gründung der Hov- Samsø Ruten A.p.S., Tranebjerg am 15. Juni 1979 konnte erstmals ein drittes Schiff im Liniendienst zwischen Hov und Samsø eingebracht werden. Schon im Dezember 1977 gab Louis B. Grau den Bau einer neuen Autofähre in Auftrag. Der Rumpf des neuen Schiffes entstand bei Carl

B. Hoffmanns Maskinfabrik in Eshjerg, einer Tochtergesellschaft der Søren Larsen & Sønners Skibsværft, Nykøbing Mors. Die Endausrüstung erfolgte bei der Muttergesellschaft in Nykøbing Mors. So entstand bei der Werft Søren Larsen & Sønner Skibsværft in Nykøbing Mors als Baunummer 137 ein sehr interessantes Schiff. Es sollte die kleinste private dänische Autofähre werden, die über ein zusätzliche Hängedeck für Kraftfahrzeuge verfügte. Diese Einrichtung war auch dringend erforderlich, das Schiff konnte so flexibel genutzt werden. In verkehrsarmen Zeiten wurden in erster Linie Lastkraftwagen befördert, in den Sommermonaten waren es meistens Personenwagen und Wohnmobile. Beim Stapellauf im März 1979 erhielt dieses Schiff den Namen SAM-SINE. Mit 199 BRT, 105 NRT und 125 tdw gehörte die SAM-SINE schon zu den größeren Einheiten, die im Liniendienst zwischen Hov und Sælvig auf Samsø zum Einsatz kam. Bei einer stattlichen Länge von 42,15 Metern und einer Breite von 11,10 Metern konnten immerhin 40 Pkw und 294 Passagiere befördert werden. Die leistungsstarke Volvo-Penta-Maschine mit 600 PS sorgte für eine Reisegeschwindigkeit von 10 Knoten.

So trat die SAM-SINE am 16. Juni 1979 den Liniendienst zwischen Hov und Sælvig an, unterstützt durch die ULLA GRAU und die alte LIS GRAU, die in nächster Zukunft nur noch als Reserveschiff Beschäftigung fand. Zudem übernahm die LIS GRAU auch die Beförderung von Gefahrgütern, da diese Fähre über ein offenes Autodeck verfügte. Trotz allem kam sie zunächst nur noch selten zum Einsatz.

Mit der Indienststellung der SAM-SINE zog sich der betagte Reeder Louis Bjerremund Grau aus der Reederei zurück und trat den wohlverdienten Ruhestand an. Aus der Hov- Samsø Ruten A.P.S., Tranebjerg wurde jetzt die Hov- Samsø Ruten A.p.S. mit Sitz in Sælvig.

Am 9. Mai 1984 gab die Reederei den Verkauf der ULLA GRAU mit Lieferung Dezember 1984 bekannt. Die LIS GRAU musste nun reaktiviert werden und wurde wieder regelmäßig zwischen Hov und Samsø eingesetzt. Die ULLA GRAU war an die Rederiet Skovland (Mopa-Rederierna), Marstal verkauft worden. Deren Besitzer, Mogens & Palle Kjær aus Marstal, planten einen Liniendienst zwischen Ristinge auf Langeland nach Marstal oder eine Verbindung zwischen Kerteminde und



Die 1979 abgelieferte SAM-SINE in ihrem ursprünglichen Aussehen.

Foto: Sammlung Matthias Böckenhauer



Im Sommer 1984 unternahm das ehemalige Kieler Fördeschiff VINGASOL Ausflugsfahrten nach Samsø. Foto: Sammlung Jürgen Stein

Mullerup unter dem Namen KM-Linien A/S, Kerteminde.

Für diese Dienste wollte man das angekaufte Schiff einsetzen, als neuer Name war SKOVLAND geplant. Doch die Planungen der Rederiet Skovland wurde nie Realität. Schon im Dezember des Jahres musste die Gesellschaft Konkurs anmelden. Die ULLA GRAU verließ die skandinavischen Gewässer und wurde nun unter dem Namen TULLA GRAU an Seacommand Maritime Inc., San Lorenzo verkauft. Diesen Namen erhielt das Schiff wahrscheinlich nur für die Überführungsfahrt nach Griechenland, da die ULLA GRAU im Mai 1985 unter dem Namen LIS (unter Hondurasflagge) in Piräus gesichtet wurde. Im gleichen Jahr erhielt der alte Däne



Mit dem Ausscheiden der LIS GRAU kam 1985 die SAM-SON in Fahrt. Foto: Jürgen Stein

den Namen EPISCOPI (weiterhin für Seacommand Maritime) und wenig später den Namen AEOLIS für Aeolis Maritime Co., Mytilene (Griechenland). Nach einem weiteren Namenswechsel in ESPERANZ III für die Urkersingel Race Navigation. Ltd., San Lorenzo soll das Schiff heute für die Glenowen Navigazion Ltd., San Lorenzo als SPIRIT IV fahren.

Der Liniendienst zwischen Hov und Samsø wurde nur noch mit den beiden Fähren SAM-SINE und LIS GRAU bedient, als im Dezember 1984 der Ankauf einer weiteren Autofähre gemeldet wurde. Die Reederei erwarb von der Dampfskibsselskab Ærø A/S, Ærøskøbing die ÆRØ, die in den letzten Monaten mehr oder weniger als Auflieger dahindümpelte. Entstanden war die ÆRØ als Baunummer 37 bei der norwegischen Werft P. Høivolds Mekaniske Verksted A/S in Kristiansand und kam am 26. Mai 1967 als LOHALS zur Ablieferung an die Sydfynske Dampfskibsselskab A/S (SFDS), Svendborg. Zunächst hatte die SFDS keine rechte Verwendung für den Neubau. Also wurde die LOHALS (395,12 BRT, 144,98 NRT, 640 tdw) zunächst an Kiel- Nakskov Linien A/S, Nakskov verchartert und pendelte vom 26. Mai 1967 bis zum 3. September 1967 zwischen Kiel und Nakskov. Nach Charterende wurde die 46,94 Meter lange Fähre aus dem Verkehr genommen und für längere Zeit in Svendborg aufgelegt. Erst im Mai 1970 kam dieser Neubau erstmals für die Sydfynske Dampfskibsselskab A/S, Svendborg in Fahrt und wurde bis zum 31. Mai 1974 im Fährverkehr zwischen Lohals und Korsør eingesetzt. Das für den Transport von 350 Passagieren und 30 PKW ausgelegte Schiff wurde wenig später von der LANGELANDS-BÆLT abgelöst.

Zum 1. Juni 1974 wechselte die LOHALS als ÆRØ-PILEN zur Øernes Dampfskibsselskab A/S, Søby und versah bis zum 1. Juni 1975

den Fährdienst zwischen Søby und Faaborg, bevor sie von der Dampfskibsselskab Ærø A/S, Ærøskøbing übernommen wurde. Umbenannt in ÆRØ wurde sie nun zwischen Ærøskøbing und Svendborg eingesetzt. Am 1. Januar 1983 wurde die ÆRØ wieder einmal aufgelegt, dieses Mal bis zum 1. April 1984. Erst dann gelang es der Reederei das Schiff zu verchartern. Die ÆRØ ging, wie auch schon die ULLA GRAU an die Rederi Skovland aus Marstal. Unter dem Marketingnamen „KM-Linien A/S“, Kerteminde sollte die ÆRØ zwischen Kerteminde und Mullerup eingesetzt werden. Doch auch dieses Projekt scheiterte, da die ÆRØ keine Einlaufgenehmigung für den Hafen Mullerup erhielt. Eine Probefahrt am 2. April 1984 endete kläglich. Der Chartervertrag wurde beendet, das Ende der Rederi Skovland, Marstal war besiegelt, die ÆRØ kehrte nach Svendborg zurück und wurde dort bis Dezember 1984 aufgelegt.

Im Dezember 1984 meldete sich die Hov-Samsø Ruten A.p.S., Sælvig, inspierte das Schiff und schloss einen Kaufvertrag ab. Das Schiff verblieb zunächst bis zum 9. März 1985 in Svendborg und wurde dann zur Ballen Maskinfabrik A/S nach Ballen Havn verholt, wo umfangreiche Modernisierungsarbeiten durchgeführt wurden. Nach Abschluss dieser Arbeiten kam die alte LOHALS, jetzt umbenannt in SAM-SON, am 13. April 1985 in der Linienfahrt zwischen Hov und Sælvig zum Einsatz. Mit der Indienststellung der SAM-SON war das Schicksal der kleinen LIS GRAU endgültig besiegelt. Das Schiff wurde am 30. April 1985 außer Dienst gestellt, hatte doch einen kurzen Chartereinsatz für die Selvejende Institution Endelave Færgefart, Vejle zwischen Horsens und Endelave (Mai 1985 bis August 1985) und wurde ab August 1985 zwischen Rørvig und Hundested eingesetzt. Neuer Eigner der LIS GRAU, jetzt umbenannt

in NAKKEHAGE, war die Hundested-Rørvig Overfarten A/S, Rørvig. Für diese Reederei verkehrt das Schiff noch heute.

Zwischen Hov und Sælvig blieb in den nächsten Jahren alles unverändert unverändert. In den Sommermonaten bedienten beide Schiffe den Fährverkehr nach Samsø, während die SAM-SON in den Wintermonaten meist nur als Reserveschiff eingesetzt wurde. So unternahm die SAM-SON in den Wintermonaten 1986 bis 1989 zusätzlich auch Charterfahrten für die Andelsdampfskibsselskab Læsø, Vesterø Havn zwischen Frederikshavn und Læsø, sofern die dort verkehrende LÆSØ ihre Werftliegezeit hatte. Lediglich zu Beginn des Jahres 1991 wurde noch einmal über eine notwendige Flotten-erweiterung nachgedacht. Zur Diskussion stand der Austausch der SAM-SON, die sich auf Grund ihrer Kapazitäten als zu klein und unflexibel erwies. Besonders bei der Verladung von Lastkraftwagen und Reisebussen traten des öfteren Engpässe und Verzögerungen auf. Im Gespräch war der Ankauf oder die Eincharterung einer neuen Fähre, die dem steigenden Verkehrsaufkommen nach Samsø Gebühr tragen sollte. So hatte man von Seiten der Reederei eine Autofähre in Augenschein genommen, die beschäftigungslos im Hafen von Taars auflag. Im Gespräch war der Ankauf der SPODSBJERG, deren Eigner die Sydfynske Dampfskibsselskab A/S (SFDS), Svendborg war und die zu diesem Zeitpunkt keine Einsatzmöglichkeit für ihr eigenes Schiff fanden, da sich die Reederei in einem organisatorischen Umbruch befand. Die SPODSBJERG war am 28. Januar 1972 bei der Husumer Schiffswerft GmbH, Husum unter der Baunummer 1417 von Stapel gelaufen und wurde am 23. April 1972 als ÆRØ-PILEN an die Reederei Øernes Dampfskibsselskab A/S, Søby abgeliefert. Eingesetzt wurde das Schiff zwischen Søby und Mommark. Die ÆRØ-PILEN war mit 399,34 BRT, 199,29 NRT und 200 tdw vermessen, war 55,30 Meter lang und 11,53 Meter breit, der Tiefgang von 2,55 Metern betrug. Angetrieben von einer Alpha-Dieselmotor-Maschine, mit einer Leistung von 1200 PS, konnte das Schiff bei einer Dienstgeschwindigkeit von 14,5 Knoten 300 Passagiere und 40 Personenwagen befördern. Zum 1. Mai 1975 wechselte die ÆRØ-PILEN an die Sydfynske Dampfskibsselskab A/S, Svendborg und übernahm, jetzt umbenannt in SPODSBJERG, den Fährverkehr zwischen Spodsbjerg und Taars. Unterbrochen durch eine Werftliegezeit bei der Dannebrog Værft A/S, Århus im Jahre 1976, wo das Schiff auf 67,26 Meter verlängert wurde, verblieb die Autofähre bis zum September 1982 auf ihrer Route. Durch den Einsatz neuer Tonnage wechselte die SPODSBJERG auf die Verbindung Korsør-Lohals, wo sie bis zum 31. Dezember 1990 verkehrte. Daraufhin trennte sich die SFDS vom Fährverkehr zwischen Lohals und Korsør und die SPODSBJERG lag zunächst beschäftigungslos auf. So wurde das Schiff zunächst zum Verkauf ausgeschrieben und die Samsø-Ruten zeigten

erstes Interesse zeigten. Doch schon bei den ersten Verhandlungen zeigte sich, dass die SPODSBJERG für den Fährverkehr nach Samsø ungeeignet war. Sie hatte zwar eine weitaus größere Ladekapazität als die SAM-SON, andererseits waren die Personalkosten weitaus höher. Konnte die SAM-SON noch mit 6 Besatzungsmitgliedern auskommen, waren auf der SPODSBJERG 10 Seeleute erforderlich. So verblieb die SAM-SON weiterhin im Liniendienst zwischen Hov und Samsø, die SPODSBJERG weiterhin als Reserveschiff für die SFDS zwischen Spodsbjerg und Taars.

### Mit einem umgebauten Zollkreuzer nach Samsø

War der Fährverkehr der Samsø Linien bis zum 31. März 1995 unverändert, so sollte man auch einem weiteren Schiff die Aufmerksamkeit schenken, das sich im Fährdienst nach Samsø befindet. Im Jahre 1979 entstand auf der Fredericia Bådbyggeri, Fredericia der Zoll- und Rettungskreuzer TERNEN, der für die Århus Stiftstidende, Århus in Auftrag gegeben wurde. Die TERNEN war, vermessen mit 19,57 BRT und 17 tdw, 14,37 Meter lang und 3,80 Meter breit und diente bis zum Jahr 1987 als Rettungskreuzer in der Region um Århus. 1987 übernahm Erling Sundstrøm aus Tunø dieses Schiff und setzte es in der Folgezeit zwischen Hov, der Insel Tunø und Mårup Havn auf Samsø ein. So entstand nach langer Zeit wieder ein Direktdienst vom dänischen Festland über Tunø nach Samsø. Die TERNEN ist für die Beförderung von 10 Passagieren zugelassen und übernimmt in erster Linie die Aufgaben eines Wassertaxis, mit dem auch der Transport von Postsendungen und wichtigen Medikamenten nach Tunø und weiter nach Samsø gewährleistet ist.

### Samsø Linien A.p.S., Sælvig

Nach internen Gesprächen zum Jahresende 1994 trat im Fährverkehr zwischen Hov und Samsø eine zukunftsweisende Veränderung ein. Mit Wirkung zum 1. Juni 1995 sollte die Hov- Samsø Ruten A.p.S., Sælvig in Samsø Linien A.p.S., Sælvig umgewandelt werden. Gleichzeitig wurde bei der Ørskov Christensens Stålskibsværft A/S, Frederikshavn unter der Baunummer 202 ein Fährschiff der Superlative für die Hov - Sælvig Strecke in Auftrag gegeben. Für diesen 53,80 Meter langen und 15,20 Meter breiten Neubau musste die neue Gesellschaft tief in die Tasche greifen. Die Baukosten beliefen sich auf 67 Millionen Dänenkronen. Am 29. Januar 1995 wurde dieser Neubau durch einen Schwimmkran ins nasse Element gesetzt und wartete nun auf seinen Namen. Bürgermeister Frederiksen hatte nun die Wahl, aus 239 Vorschlägen den richtigen zu wählen. Er entschied sich für den Namen VESBORG. Das Schiff (2.208 BRZ, 662 NRZ, 398 tdw) war mit zwei MAN- B & W Alpha- Dieseln ausgestattet, die jeweils eine Leistung von 1200



Am 29. Januar 1995 wurde die VESBORG durch den Bergungskran ENAK der Bugsier-Reederei- und Bergungs AG, Hamburg in Frederikshavn in ihr Element gesetzt.

Foto: Sammlung Matthias Böckenhauer

PS erreichten. Gleichzeitig verfügte der Neubau über zwei Bugpropeller mit einer Leistung von zusätzlichen 350 Ps. Diese Bugpropeller waren auch dringend erforderlich, da das Anlegemanöver im Hafen von Hov doch immer eine enge Angelegenheit war, zumal das Schiff in den ersten Jahren immer im Hafenbecken, drehte. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 11,40 Knoten. Die VESBORG kann 440 Passagiere und 74 Personenwagen befördern. Gleichzeitig ist im Autodeck ein zusätzliches Hängedeck vorhanden, welches 27 Personenwagen aufnehmen kann. So ist das Autodeck auch für Lastkraftwagen großzügig gestaltet, hier können 6 LKW befördert werden, die Höhe liegt bei 4,52 Metern.

Doch bevor der Neubau in Fahrt gehen konnte, mussten in den beiden Häfen Hov und Sælvig umfangreiche Umbauarbeiten vorgenommen werden, die mit 7 Millionen Dänenkronen zu Buche schlugen. Doch am 21. Juni 1995 war der große Tag gekommen, als die VESBORG, mit einem weißen Rumpfanstrich und der Seitenaufschrift „Samsø Linien“, erstmals die beiden Häfen Hov und Sælvig auf einer Probefahrt anlief.



Mit der Indienstellung der VESBORG erhielt auch die SAM-SINE den neuen Anstrich der Reederei. Foto: Jürgen Stein

Am 24. Juni absolvierte die VESBORG ihre Jungfernfahrt und ersetzte damit die SAM-SON. Das Schiff wurde am gleichen Tag in Kolby Kås aufgelegt und einige Zeit später, am 26. Februar 1996 für 1,8 Millionen Dänenkronen an die Marine Services Inc., Madagaskar verkauft. Eingesetzt wird es weiterhin unter gleichem Namen zwischen Majunga auf Madagaskar und den Großen Kommoren.

So verkehrte in der Folgezeit ein ungleiches Paar auf der Verbindung nach Samsø. Einerseits die betagte SAM- SINE, die zwischenzeitlich auch einen weißen Rumpfanstrich mit entsprechender Seitenaufschrift erhielt, andererseits der Neubau VESBORG, der in allen Lagen überlegen war. So kam in der Folgezeit die SAM- SINE nur noch in der Hochsaison als Verstärkungsschiff zum Einsatz und diente in den Wintermonaten nur noch als Reserve- und Ablöseschiff.

### Ein neues Schiff in der Ausflugsfahrt

Im Frühjahr 1996 gab sich ein weiteres Fahrgastschiff die Ehre die Insel Samsø anzulaufen. Auslaufend von Odense über Bal-



Die VESBORG, liebevoll „Jumbofähre“ genannt, im sehr engen Festlandshafen Hov. Foto: Andreas Wörteler

len auf Samsø nach Kalundborg eröffnete die GRÅSÆLEN eine neue Passagier- und Touristenroute zwischen diesen Häfen. Gebaut wurde die GRÅSÆLEN auf der schwedischen Schiffswerft Boghammar Marin AB, Lidingsö, wo sie am 28.10.1990 als KUNGS HOLM für die Reederei Rydstafors AB (Mgr.: Rederi AB Mariefred), Mariefred in Fahrt kam. In den ersten Monaten wurde die KUNGS HOLM, vermessen mit 119 BRT, 43 NRT und 100 t<sub>dw</sub>, im schwedischen Schärengebiet um Stockholm eingesetzt. Die 26,55 Meter lange und 5,82 Meter breite KUNGS HOLM konnte 130 Passagiere befördern, die von 4 Besatzungsmitgliedern betreut wurden. Angetrieben durch einen MWM- Diesel (2.202 KW) erreichte die KUNGS HOLM eine Höchstgeschwindigkeit von 33 Knoten. Am 2. September 1993 übernahm der dänische Busunternehmer Jørgen Andersen aus Ballerup die KUNGS HOLM. Mit seiner Gesellschaft Gråhundbus A.p.S.,

Stignes versuchte Jørgen Andersen, den Tourismus in Dänemark auf seine Art anzukurbeln. Er bot innerhalb Dänemarks kombinierte Bus- und Schiffsreisen an, hier mit der ehemaligen KUNGS HOLM, die zwischenzeitlich in GRÅSÆLEN umbenannt worden war, und seinen Reisebussen, die eine perfekte Rundreise ermöglichten. Zunächst beschränkte sich Jørgen Andersen nur auf das südliche Dänemark. Die GRÅSÆLEN übernahm in erster Linie Fahrten zwischen Sønderborg, Ærøskøbing, Svendborg und Stignes. Im Frühjahr 1996 erweiterte Jørgen Andersen sein Betätigungsfeld und nahm erstmals den schon angesprochenen Reiseverkehr nach Samsø auf, dieser wurde allerdings schon im September 1996 aufgegeben. Für die GRÅSÆLEN war es ein kurzes Gastspiel. Sie wechselte noch einmal auf ihre Standardroute im südlichen Dänemark zurück, bevor sie im November 1998 wieder nach Schweden zurückkehrte. Neuer Eigner

wurde die Rederi AB Gotska Sandö in Mariefred. Mit der Rückkehr nach Schweden erhielt die GRÅSÆLEN ihren alten Namen zurück. Noch heute in Fahrt, wird die KUNGS HOLM wieder im schwedischen Schärengebiet eingesetzt.

#### Weitere Investitionen der Samsø Linien A.p.S., Sælvig

Per 1. Dezember 1998 trat eine wirtschaftlich entscheidende Wende im Fährverkehr nach Samsø ein. Nachdem sich die dänische Scandlines- Gruppe am 30. November 1998 vom Fährverkehr nach Samsø zurückzog, welcher bis dato von der HOLGER DANSKE bedient wurde, lag die Inselversorgung fortan in privaten Händen. Im Oktober 1997 gab die Samsø Linien A.P.S., Sælvig einen weiteren Neubau in Auftrag, der zwischen Kalundborg und Kolby Kås eingesetzt werden sollte. Dieser Neubau entstand unter der Baunummer 205 auf der Ørskov Christensens Stålskibsværft A/S in Frederikshavn. Nach ersten Kostenvorschlägen sollte die Betrag von 109 Mio. Dänekronen ausreichend sein, um diesen Neubau zur Ablieferung zu bringen. So lief im Juni 1998 der Neubau, unter dem Namen KYHOLM vom Stapel. Das Schiff ist mit 3.380 BRZ vermessen, 69,20 Meter lang, 14,80 Meter breit und verfügt über einen Tiefgang von 2,85 Metern. Zugelassen für die Beförderung von 480 Passagieren verfügte die KYHOLM über eine Ladekapazität von 96 Personenwagen oder 9 Lastkraftwagen. Die geplante Ablieferung war zum 1. Dezember 1998 vertraglich festgelegt, ebenso sollten die geplanten Umbauarbeiten am



Ein weiteres Schiff, das im Touristenverkehr eingesetzt wurde, war die GRÅSÆLEN. Foto: Sammlung Jürgen Stein



Die KYHOLM auslaufend Kalundborg auf Seeland nach Samsø, diesen Fährdienst hatten Samsø Linien von der Danske Statsbaner übernommen. Foto: Ulrich Streich

Fähranleger in Kolby Kås auf Samsø bis zu diesem Datum abgeschlossen sein. Doch die Werft konnte diesen Termin nicht halten, auch die Umbauarbeiten am Fähranleger in Kolby Kås gerieten in Verzug. Lediglich in Kalundborg war eine passende Verladeeinrichtung vorhanden.

Da aber eine feste Fährverbindung nach Samsø, einerseits vom Festlandshafen Hov, andererseits von Kalundborg auf Sjælland vertraglich festgelegt war, wechselte die VESBORG vom 1. Dezember 1998 bis zum 9. Dezember 1998 auf die Strecke von Sælvig nach Kalundborg, die SAM-SINE bediente in dieser verkehrsarmen Zeit im Alleingang die Route zwischen Sælvig und Hov.

Am 10. Dezember 1998 kam die neue KYHOLM in Fahrt, konnte allerdings ihren vorgesehenen Dienst noch nicht aufnehmen. Nicht nur, dass der Baupreis für das Schiff auf 123 Mio. Dänenkronen angewachsen war, auch der neue Fähranleger in Kolby Kås auf Samsø war noch eine Baustelle. Hinzu kam, dass auch hier die Umbaukosten im Hafen von Kolby Kås höher ausfielen, als geplant. Allerdings konnten die aufgetretenen Mehrkosten durch staatliche Subventionen ausgeglichen werden. So versah die KYHOLM in den ersten Wochen nicht den Fährdienst von Kalundborg nach Kolby Kås, sondern wurde zwischen Kalundborg und Sælvig eingesetzt. Gleichzeitig kehrte die VESBORG auf die Hov- Sælvig Route zurück und die SAM-SINE wurde, wie immer im Winter wenig eingesetzt. Sie unternahm lediglich in den Morgenstunden eine Rundtour zwischen Sælvig und Hov und zurück, um Gefahrgut zu befördern. Mit Beendigung der Bauarbeiten am Anleger von Kølby Kås am 18. Februar 1999 kam der Fährverkehr



Die Umbauarbeiten sind nahezu abgeschlossen, kleinere Restarbeiten werden noch erledigt, bevor die SAM-SINE wieder zwischen Sælvig und Hov eingesetzt wird.

Foto: Per Bregnhøj

endlich in geregelte Bahnen. Die KYHOLM wechselte nun auf die Kølby Kås – Kalundborg Strecke.

Damit verfügte die Samsø- Linien A.P.S., Sælvig über eine schlagkräftige Flotte, die dem Fährverkehr nach Samsø gewachsen war und deren Tonnage in diesem Jahr noch einmal durch eine weitere Umbaumaßnahme aufgewertet wurde.

Am 28. Januar 2001 lief die SAM-SINE die Orskov Skipsværft A/S in Frederikshavn an, wo das Schiff um 5 Meter verlängert wurde. Bei diesem 20 Mio. Kronen teuren Umbau wurde die Tragfähigkeit von 140 auf 168 tdw erweitert, das Schiff wurde den neuesten

Sicherheits- und Stabilitätsbestimmungen angepasst und das Fahrzeugdeck wurde mit einem Hängendeck für den PKW Transport erweitert. Außerdem wurde eine 325 kW starke neue Antriebsanlage von Cummins eingebaut und die Brückennocks wurden geschlossen. Nach Ablieferung im April wird das Schiff, das nun 248 Passagiere (Sommer) bzw. 150 (Winter) befördern kann, seit dem 1. Mai 2001 wieder zwischen Hov und Sælvig eingesetzt.

Mit der Modernisierung der SAM-SINE hat die Reederei in den letzten Jahren 250 Mio. Kronen in ihre Schiffe und Landanlagen investiert und dürfte damit bestens für die Zukunft gerüstet sein.

# Super Fast Fertig

Von Kai Ortel

Während Paare baugleicher Schwesterschiffe in der Fährschiffahrt eher die Regel als die Ausnahme sind, stellt eine Reihe von sechs fast baugleichen Großfähren, wie sie seit 1999 (und noch bis Anfang 2002) auf der Kieler Werft HDW für die griechische Reederei Superfast Ferries entsteht, ein Novum dar. Und nur selten bietet sich Schiffsliebhabern die Gelegenheit, den Baufortschritt großer Passagierschiffe bautnah mitzerleben. FERRIES hat für Sie Ende April d. J. die HDW-Werft besucht und dabei die verschiedenen Baustadien der Superfast-Fährschiffe in einer Fotodokumentation festgehalten.

## Superfast V (Bau-Nr. 355)

Eigentlich als erstes der sechs HDW-Fährschiffe vorgesehen, konnte die SUPERFAST V aufgrund von ersten Getriebeproblemen und mehrmals abgebrochenen Probefahrten erst abgeliefert werden, als das Schwesterschiff SUPERFAST VI bereits in Fahrt war. Ihre letzten Probefahrten fanden in den ersten beiden März-Wochen 2001 statt; die SUPERFAST V wurde schließlich mit fast neunmonatiger Verzögerung am 20.3.2001 abgeliefert.



Das Sorgenkind – bis März 2001 lag die SUPERFAST V (hier am 21.8.2000) nach ihrer Fertigstellung in Kiel, immer wieder unterbrochen von Probefahrten.



Dunkle Wolken über der SUPERFAST V - Blick vom Anleger der Fördefähren auf das Typschiff des Superfast-Sextetts (21.8.2000).



Während die SUPERFAST VI am Ausrüstungskai von HDW ihrer Fertigstellung entgegenseht, wartet die SUPERFAST V (im Bildhintergrund) untätig auf die Behebung ihres Getriebechadens (21.8.2000).

## SUPERFAST VI (Bau-Nr. 356)

Als an den Getriebeproblemen des Schwesterschiffes SUPERFAST V noch laboriert wurde, nutzte man die gewonnenen Erkenntnisse, um zumindest den Lieferverzug für die SUPERFAST VI in Grenzen zu halten. Das Schiff wurde nach Probefahrten im Dezember 2000 am 6.2.2001 in Kiel getauft und ging anschließend sofort auf seine Überführungsfahrt ins Mittelmeer, wo es am 2.3.2001 in Dienst gestellt wurde.



In der Abendsonne ist im August 2000 gut zu erkennen, dass im Heckbereich der SUPERFAST VI noch nicht alle Außenarbeiten abgeschlossen sind.



Arbeiten im Heckbereich und an der Hydraulik der Bordrampen von SUPERFAST VI (21.8.2000).

## SUPERFAST VII (Bau-Nr. 357)

Der Bau der SUPERFAST VII war im April 2001 soweit abgeschlossen, dass das Schiff am 23.4.2001 vor Bornholm seine technischen Probefahrten absolvieren konnte. Nach der Taufe in Kiel am 7. Mai fuhr die neue Ostseefähre nach Rosyth, Rostock und Hango zu Probeanläufen, bevor sie am 17.5. mit ihrer ersten Abfahrt von Rostock nach Finnland ihre Jungfernfahrt antrat.

## SUPERFAST VIII (Bau-Nr. 358)

Das zweite Ostseefährschiff von Superfast Ferries, die SUPERFAST VIII, soll am 8.7. auf die Jungfernfahrt zwischen Rostock – Hango gehen.



Sechs Wochen vor den Probefahrten herrscht am Werftkai ein geordnetes Chaos, während Werftarbeiter wie Ameisen an und von Bord der SUPERFAST VIII gehen.



Das Wahrzeichen der SUPERFAST VIII, der geflügelte Schornstein, ist bereits fertig, während die Decksaufbauten darunter noch in Planen gewickelt sind, bis sie ihren letzten Schliff bekommen.



Heimathafen Piräus – auch für die vier Ostseefähren von Superfast Ferries.



SUPERFAST VIII am 24.4. am Ausrüstungskai von HDW.



Dort, wo an Deck der SUPERFAST VIII noch die Rettungsboote fehlen, bedeckt eine große graue Plane die Bordwand.

### SUPERFAST IX (Bau-Nr. 359)

Aufgrund der Verzögerungen bei der Ablieferung der ersten beiden Schiffe SUPERFAST V und SUPERFAST VI musste die Bauwerft im Frühjahr 2001 auch die Liefertermine für die beiden letzten Einheiten SUPERFAST IX und SUPERFAST X beträchtlich verschieben. Statt August bzw. Oktober 2001 sollen die beiden Schiffe, die für die Rostock – Södertälje-Route vorgesehen sind, nun im Frühjahr 2002 in Dienst gestellt werden.



SUPERFAST IX ist noch fast komplett von Planen eingehüllt und wird im Werft-Dock „bearbeitet“, bis die SUPERFAST VIII Ende Juni den Ausrüstungskai freigibt (24.4.2001.)



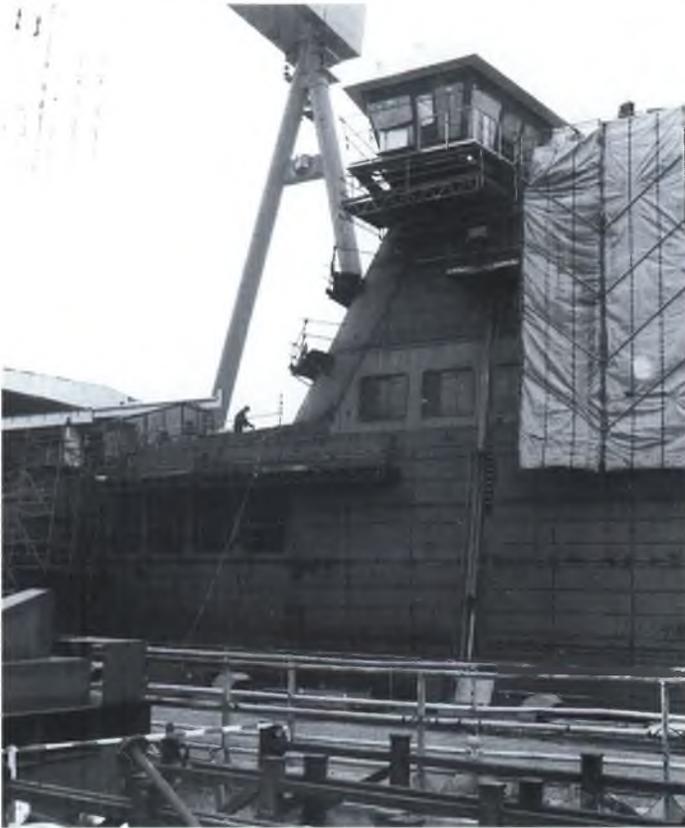
Während die grau-braunen Aufbauten im Achterbereich der SUPERFAST X aus einzelnen Sektionen zusammengesetzt werden, ist der Bau der SUPERFAST IX (im Bildhintergrund) schon vergleichsweise weit fortgeschritten (24.4.2001).



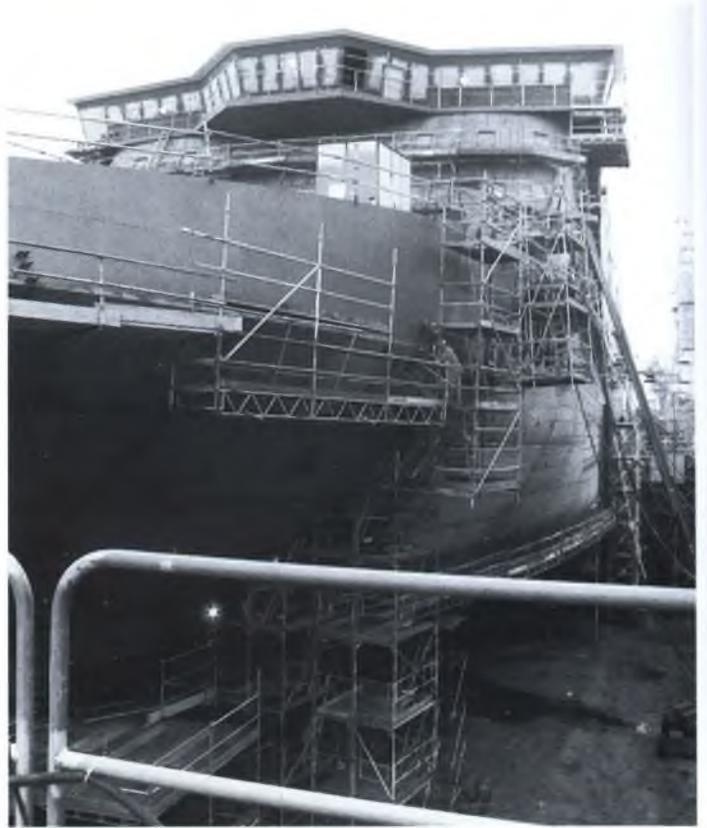
Vom nördlichen Fördeufer ist gut zu erkennen, dass die SUPERFAST IX auch mit fertigem Schornstein noch kaum mehr als ein unansehnlicher Rohbau ist (24.4.2001).

### SUPERFAST X (Bau-Nr. 360)

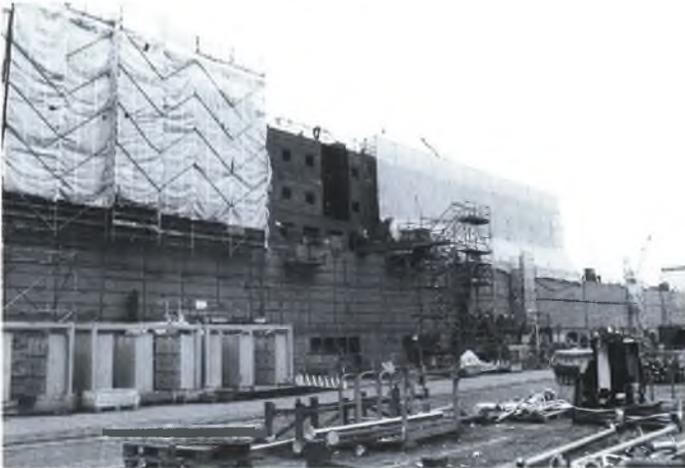
Mit der SUPERFAST X ist die Superfast-Baureihe von HDW im Frühjahr 2002 abgeschlossen. Zwei weitere baugleiche Einheiten hat die griechische Reederei bei der Lübecker Flender-Werft in Auftrag gegeben. Die Schiffe SUPERFAST XI und SUPERFAST XII sollen im Januar bzw. Mai 2002 auf einer Route vom schottischen Rosyth nach dem europäischen Festland in Dienst gestellt werden; als Anlaufhäfen sind u.a. Dunkerque, Zeebrügge und Ijmuiden im Gespräch.



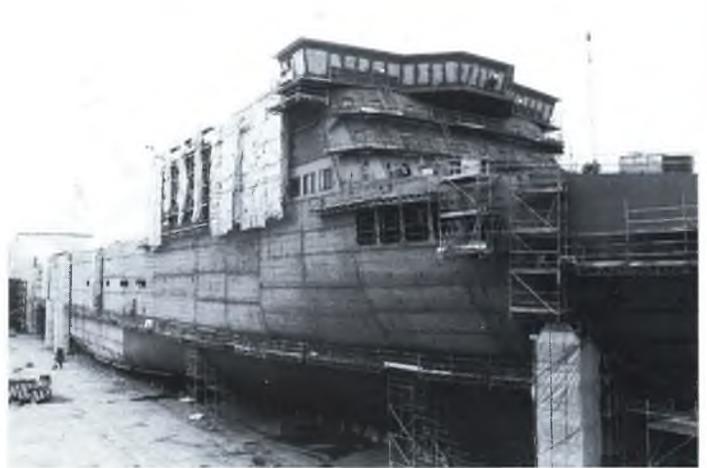
Diverse Gerüste ermöglichen Schweißarbeiten am grau-braunen Rumpf der SUPERFAST X.



Arbeiten am Vorschiff der SUPERFAST X.



Der nicht eingerüstete Teil der Aufbauten von SUPERFAST X erweckt noch den Eindruck eines Mosaiks aus Stahlsektionen.



Die SUPERFAST X ca. neun Monate vor ihrer Ablieferung – ein eindrucksvoller, wenn auch unansehnlicher Körper aus Stahl.



Sieben Fährschiffe im Kieler Hafen, im Vordergrund die sich Bau befindlichen SuperFast Fähren, im Hintergrund liegen die nach Oslo und Göteborg verkehrenden Fährschiffe von Color und Stena Line. Dieses Foto stammt von Ulrich Streich, alle anderen Fotos in diesem Artikel stammen vom Autoren Kai Ortei.

# Peninsula Searoad Transport Pty Ltd. – eine australische Erfolgsgeschichte

von Uwe Jakob

*Die Einrichtung einer Autofährverbindung zwischen Queenscliff und Sorrento im südaustralischen Bundesstaat Victoria, über die Einfahrt von der Bass Strait zur Port Phillip Bay mit ihren Häfen Melbourne und Geelong, war das Ergebnis von 30 Jahren Planung. Schon lange vor der Gründung der Betreibergesellschaft Peninsula Searoad Transport Pty Ltd. im Juni 1983 hatten sich die Gemeindeverwaltungen, Tourismusverbände und viele Geschäfts- und Privatleute auf beiden Seiten der Port Phillip Bay immer wieder vehement für eine moderne und zuverlässige Autofährverbindung eingesetzt. Diese sollte auf der Route Queenscliff– Sorrento die Halbinseln Bellarine und Mornington an der Einfahrt der Bucht verbinden und damit ein Umfahren der gesamten Port Phillip Bay mühsam Fahrt quer durch Melbourne überflüssig machen, immerhin ein Umweg von über 200 Kilometern gegenüber einer direkten Verbindung via Fähre.*

Nach umfangreichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen dauerte es dann noch weitere zwei Jahre, bis die nicht weniger als 17 erforderlichen Genehmigungen der unterschiedlichsten Behörden endlich vorlagen und auch das Planungs- und Umweltministerium des Bundesstaates Victoria am 4. Dezember 1985 „grünes Licht“ für die Fährverbindung gab. Nun konnte die junge Reederei bei Carrington Slipways in Newcastle / New South Wales für 2 Millionen Austral-Dollar einen Neubau für 208 Passagiere und 35 PKW bestellen. Im September 1987 lieferte die Werft die nach einem Entwurf von ASDMAR gebaute PENISULA PRINCESS ab. Das 35,80 m lange Fährschiff ist ein Verdränger-Katamaran mit Bug- und Heckrampen, dessen Fahrzeugdeck weitgehend offen ist. Der Decksaufbau mit einem kleinen Aufenthaltsraum für die Passagiere und der Kommandobrücke befindet sich als Wetterschutz auf dem Vorschiff.

Trotz anfänglicher Skepsis, ob der Dienst auch im (australischen) Winter aufrechterhalten werden könnte, hat die PENISULA PRINCESS bis zu ihrem Ersatz im Dezember 1993 kaum eine Abfahrt ausfallen lassen. Nach anfänglichen Verlusten in der Anfangsphase kam die Verbindung recht schnell in die „schwarzen Zahlen“. Im Januar 1990 konnte ein Ticket-Büro mit Wartehalle in Queenscliff / Bellarine am westlichen Endpunkt der Verbindung eingeweiht werden; in Sorrento folgte ein entsprechendes Gebäude im April 1992.

Inzwischen war der Verkehr auf der Verbindung so stark angestiegen, dass man sich schon 1992 zur Bestellung einer neuen, größeren Fähre bei Port Lincoln Ship Construction Pty Ltd. in Port Lincoln / Südaustralien entschloß. Für einen Baupreis von 9 Millionen Austral-Dollar entstand 1993 als deren Bau-Nummer 24 die QUEENSCLIFF, ebenfalls eine Katamaran-Fähre, aber nun schon für 700 Passagiere und 80 PKW bzw. alternativ 7 LKW. Mit diesem Schiff, dessen Design von Seward Maritime aus Tasmanien stammt, ersetzte die Reederei ab 28. Dezember 1993 die PENISULA PRINCESS. Die kleinere Fähre diente seither als Zusatzschiff für Spitzenzeiten, wenn die 6 – 7 täglichen Doppeltouren der QUEENSCLIFF nicht ausreichen, und als Ersatzfähre während der winterlichen Werftaufenthalte der



**Der Katamaran QUEENSCLIFF verkehrt zwischen Queenscliff und Sorrento in Australien. Foto: Reederei**

QUEENSCLIFF. Die QUEENSCLIFF hat bei einer Vermessung von rund 3000 BRZ folgenden Hauptabmessungen: Länge über alles 60,10 m; Länge zwischen den Loten 54,00 m; Breite 16,40 m; Seitenhöhe zum Hauptdeck 4,20 m; Tiefgang beladen 2,30 m. Auf dem Hauptdeck finden 56 PKW oder eine Kombination von 30 PKW und 7 LKW oder Bussen Platz; das darüberliegende feste Fahrzeug-Zwischendeck an Backbord- und Steuerbordseite fasst weitere 24 PKW. Angetrieben von zwei Cummins-Dieseln mit jeweils 800 kW Leistung erreicht der Stahlrumpf-Katamaran eine Dienstgeschwindigkeit von 11 kn.

Auf dem Oberdeck über den Fahrzeugdecks, das im Gegensatz zur PENISULA PRINCESS fast über die gesamte Schiffslänge reicht, finden die Passagiere neben geräumigen Lounges mit gemütlichen Sitzgruppen, Sesseln und Tischen an Panoramafenstern auch einen Kiosk – wahrhaft ein großer Unterschied zum kleinen Vorgängerschiff! Das darüberliegende Brückendeck der QUEENSCLIFF ist als Sonnendeck ebenfalls für die Passagiere zugänglich.

Die seemannische Besatzung der QUEENSCLIFF besteht aus Kapitän, Steuermann, Ingenieur und drei Matrosen. Das Schiff hat zwei komplette Besatzungen, die im Viertages-Rhythmus zwischen Arbeit und Freizeit wechseln. Insgesamt beschäftigt die Reederei einschließlich des Personals in der Restauration an Bord und in den Terminals an Land mehr als 30 Personen. Gleichzeitig mit dem Bau der QUEENSCLIFF wurden 1,6 Millionen Austral-Dollar in den Um- und Ausbau des Anlegers und Terminals in Queenscliff investiert, einschließlich eines voll computerisierten Verkehrsleit- und Fahrkartensystems. Ähnliche Erweiterungen bekam der Terminal in Sorrento während des australischen Sommers 1995/96.

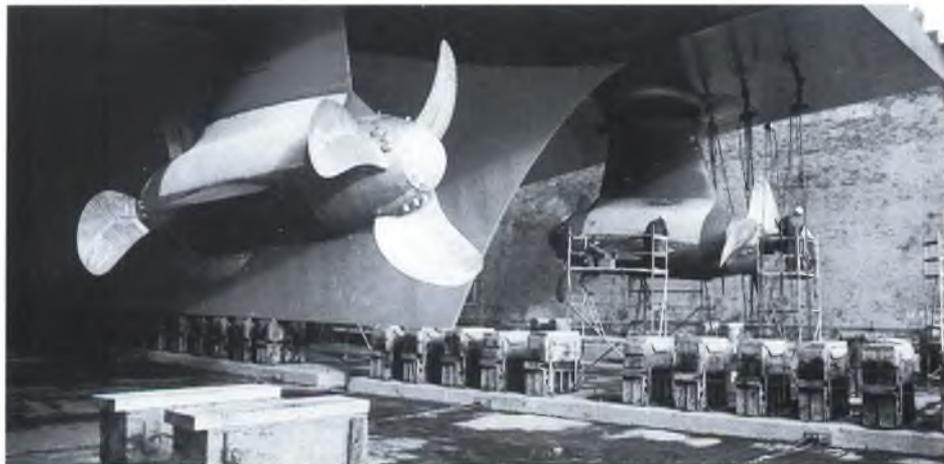
Für die 5,6 Seemeilen lange Strecke benötigt die QUEENSCLIFF etwa 35 Minuten. Sowohl vom Berufs- als auch vom Ausflugsverkehr wird die Route gut angenommen. Besonders im Sommer ist für viele Einwohner Melbournes eine Fahrt „rund um die Bay“

*Fortsetzung auf Seite 20 unten*

# Ablieferung der NILS HOLGERSSON verspätet sich

von Christian Eckardt

Die Ablieferung des Fährschiffsneubaus NILS HOLGERSSON (VI), der für die Hamburger Reederei TT-Line bei der Bremerhavener SSW Fähr- und Spezialschiffbau GmbH gebaut wurde, verspätet sich weiter. Ein Defekt an einem, von der Firma Siemens entwickelten neuen Antriebsmotors während der letzten Probefahrt Anfang April, machte einen längeren Aufenthalt des fertiggestellten Schiffes an der Pier der Bauwerft notwendig.



Im Dock der Lloyd-Werft wird an den Antriebsgondeln der NILS HOLGERSSON gearbeitet. Foto: Christian Eckardt

Die beiden, je 137 Tonnen schweren Antriebsmotoren mussten im Trockendock wieder ausgebaut und per Binnenschiff nach Berlin überführt werden. Dort sind die Techniker der Firma Siemens dabei, die um 360 Grad drehbaren Elektromotoren technisch zu überarbeiten.

Die Bauwerft teilte mit, das die nächste Probefahrt der NILS HOLGERSSON nun für Anfang Juli geplant sei und die Ablieferung gleich im Anschluss daran erfolgen solle.

Die Ablieferung der 190 Meter langen und 180 Millionen Mark teuren Fähre mit einer Kapazität von 744 Passagieren in 220 Kabinen sowie 174 Trailer auf insgesamt 2640 Lademetern war ursprünglich für Ende Fe-

bruar vorgesehen. Die NILS HOLGERSSON (VI) sollte zu diesem Zeitpunkt auf der Route Travemünde – Trelleborg ihre Namensvorgängerin ablösen.

Doch musste bereits die erste Probefahrt am 2. Februar ausfallen, ehe sie überhaupt am Beginn konnte: Bei einer Standprobe hat eine Bremse am Steuerbord-Antrieb unvermittelt ausgelöst und der Elektromotor wurde dadurch abrupt gestoppt. So musste die NILS HOLGERSSON erneut in das Trockendock der Lloyd-Werft, um dort den Antrieb überprüfen zu können.

Am 10. Februar, ein paar Stunden vor der geplanten zweiten Probefahrt, verzögerte ein Schmelbrand an einem der Trafos das Aus-

laufen. Das Schiff kehrte in den Werfthafen von SSW zurück. Es wurde kurzerhand der Trafo des sich in Bau befindlichen Schwesterschiffes PETER PAN eingebaut.

Am 16. Februar startete das Schiff zur dritten Probefahrt, die dann nach 3 Tagen wieder im Trockendock der Lloyd-Werft endete: Probleme an der Steuerbord-Antriebsgondel. Werft und Motorenhersteller entschlossen sich, die defekte Gondel auszubauen und zur Schadensbehebung per Binnenschiff zum Siemens-Werk nach Berlin zu bringen.

Ein paar Tage später wurde ein Ersatzmotor eingebaut und die vierte Probefahrt die Ende März begann, endete nach Wassereinbruch in einem der Motoren am 1. April wieder im Schwimmdock der Lloyd-Werft.

Zwischenzeitlich lief am 3. März bei der SSW auch das Schwesterschiff der NILS HOLGERSSON, die PETER PAN (V), (Baunummer 2001) vom Stapel. Die Taufe soll nach der Ablieferung in Trelleborg erfolgen. Aber auch die Ablieferung der PETER PAN, ausgerüstet mit dem gleichen Antriebssystem ausgerüstet, wird sich verzögern. Als Termin nennt die Bauwerft nun September.

Der Umbau der „alten“ NILS HOLGERSSON (V) ex ROBIN HOOD bei der SSW soll sofort nach Ablieferung der neuen NILS HOLGERSSON erfolgen

Fortsetzung von Seite 19

mit Besuch an einem der Strände nahe Queenscliff und einer Überfahrt mit der Fähre fast schon zum festen Bestandteil des Wochenendes geworden. Der Erfolg der Reederei führte in den 13 Jahren, die die Verbindung Queenscliff – Sorrento besteht, dann auch zu einem ständigen Anstieg der Beförderungszahlen. Die QUEENSCLIFF stößt seit einigen Jahren besonders an Sommerwochenenden an die Grenzen ihrer Kapazität. Hinzu kommt, dass die Fähre wegen des Fehlens eines Lifts an Bord nicht sehr behindertengerecht ist.

Also musste Peninsula Searoad Transport erneut die Kapazität der Route erweitern – diesmal allerdings nicht mittels Ersatz der QUEENSCLIFF durch einen noch größeren Neubau, der eine erneute Anpassung der Landanlagen in Queenscliff und Sorrento notwendig gemacht hätte. Stattdessen bekommt die QUEENSCLIFF in diesen Tagen eine ähnliche „Schwester“ gleicher Konstruk-



Die 1987 gebaute PENINSULA PRINCESS wird nur noch als Reserveschiff eingesetzt. Foto: Reederei

tion und Kapazität (700 Passagiere und 80 PKW). Im Frühjahr 2001 wird die neue SORRENTO von Southern Marine Shiplift Pty Ltd. aus Launceston / Tasmanien abgeliefert, so dass speziell im Sommer die Abfahrtsfrequenz auf der Route stark gesteigert werden kann. Übrigens wurde jede der drei Fähren der Reederei nicht nur von einer anderen Werft, sondern auch in einem

anderen Bundesstaat Australiens gebaut! Im Unterschied zur QUEENSCLIFF besitzt die SORRENTO einen Aufzug zwischen dem Fahrzeugdeck und der Passagier-Lounge. Nach all diesen Investitionen darf man auf die weitere Entwicklung dieser noch jungen Reederei „vom anderen Ende der Welt“ gespannt sein!

# Fährschiffe im Golf von Kalifornien

von Frank Heine

Im Norden Mexikos befindet sich an der Westküste die Halbinsel Baja California. Sie erstreckt sich über etwa 1300 km südlich in den Pazifik hinein und bildet damit im Osten eine bis zu 200 km breite Bucht, den Golf von Kalifornien. Obwohl im Vergleich mit anderen Gebieten Mexikos wirtschaftlich eher unbedeutend, befinden sich im südlichen Teil der Baja California einige mittelgroße Städte, die schon seit ihrer Gründung durch spanische Kolonialisten größtenteils auf dem Seeweg versorgt wurden. Zwar wäre auch eine Versorgung über den Landweg möglich, doch der Weg über die größtenteils aus trockenen Halbwüsten bestehende Baja California ist dermaßen lang und beschwerlich, daß eine Verbindung über den Golf von Kalifornien auch heute noch die eindeutig bessere Alternative ist. Während bis Mitte der sechziger Jahre konventionelle Frachtschiffe den Warentransport zur Baja California sicherstellten, kamen fast zeitgleich mit der Entwicklung in Europa dann auch in Mexiko die ersten RoRo-Passagierfährschiffe zum Einsatz. Unter staatlicher Regie wurde ein recht beachtliches Netz von Fährlinien aufgebaut, auf dem auch einige äußerst interessante Schiffe aus Nordeuropa ihren Dienst versahen und auch heute noch versehen. Informationen über die Entwicklung der Fährdienste im Golf von Kalifornien waren in der Vergangenheit immer nur sehr spärlich oder gar nicht zu erhalten und so wollen wir versuchen, den interessierten Lesern auch diese „exotischen“ Fährverbindungen einmal näher zu bringen.



Das erste Fährschiff der Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, die LA PAZ entstand 1964 in Japan. Foto: Archiv Frank Heine

## Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos

Anfang der sechziger Jahre beschloß das mexikanische Transportministerium, die bisher zwischen der Baja California und dem Festland verkehrenden kleinen konventionellen Frachter und Kombischiffe durch moderne RoRo-Schiffe zu ersetzen und damit die Versorgung der abgelegenen Region wesentlich zu vereinfachen und zu verbessern. Das etwa zu jener Zeit gegründete Department of Highways mit dem spanischen „Bandwurmnamen“ Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos gab dafür bei der Kure Zusenho Schiffswerft in Kure, Japan ein Fährschiff in Auftrag, das Ende Juli 1964 unter dem Namen LA PAZ abgeliefert werden konnte. Mit der LA PAZ sollte nunmehr als erste Maßnahme die Verbindung zwischen den beiden größten Städten der Region sichergestellt werden: zwischen La Paz, der Hauptstadt des Bundesstaates Baja California Sur und Mazatlan im Bundesstaat Sinaloa. Beide Städte erhielten dafür einige Kilometer außerhalb der eigentlichen Zentren neue Passagierterminals.

Am 9. November 1964 konnte der Fährdienst La Paz - Mazatlan dann auch feierlich eröffnet werden. 17 Stunden dauerte die Überfahrt auf der 240 Seemeilen langen Route, womit also von jedem der beiden Häfen zwar alle zwei Tage eine Abfahrt durchgeführt werden konnte, was jedoch aufgrund der noch nicht vorhandenen Auslastung auf zwei Rundreisen pro Woche beschränkt blieb. Das Fährschiff LA PAZ (2.531 BRT) bot Platz für 390 Passagiere, denen insgesamt 50 Betten in Kabinen zur Verfügung

standen, sowie für 120 PKW oder eine entsprechende Anzahl von LKW's oder Trailern auf insgesamt 144 Lademetern. Die LA PAZ war 109,02 m lang, 17,35 m breit und hatte einen maximalen Tiefgang von 4,31 m. Zwei B&W Dieselmotoren mit zusammen 4175 kW ermöglichten eine Reisegeschwindigkeit von 17,5 Knoten.

## Private Konkurrenz und Eröffnung einer zweiten Route

Mit der Indienststellung der LA PAZ war ziemlich schnell klar, daß sich das RoRo-Prinzip auch im Golf von Kalifornien durchsetzen würde. Die günstigen, staatlich subventionierten Fahrpreise taten ihr übriges und der Bedarf an weiteren Routen wuchs zusehends. Leider war man im Department of Highways zu dem Zeitpunkt noch der Meinung, nur die eine Verbindung zwischen La Paz und Mazatlan würde als direkter Weg nach Mexico City genug Fahrgäste und vor allen Dingen Fracht anlocken, um den Dienst wenigstens ohne allzu große Verluste durchführen zu können. Daher verschwendete man auch noch keine weiteren Gedanken an einen Ausbau des Transportes im RoRo-Verfahren. Diesen Umstand machte sich ein Geschäftsmann in La Paz im Frühjahr 1968 zunutze und erwarb in den USA ein seit dreieinhalb Jahren aufgelegtes Fährschiff mit dem Namen NORTHAMPTON, um es für seine Reederei Naviera del Pacifico S.A. auf



Leider gibt es keine Fotos der SALVATIERRA, doch hier kann man zumindest sehen, wie das ehemalige Landungsschiff als NORTHAMPTON ausgesehen hat. Foto: Archiv Frank Heine

einer zweiten Route im Golf von Kalifornien einzusetzen.

Dieses Schiff war ursprünglich 1944 als Tank-Landungsschiff LST-63 für die US-Navy bei der Jeffersonville Boat & Machine Co. fertiggestellt worden und nach Einsätzen im Pazifikraum nach Ende des Zweiten Weltkrieges aufgelegt worden. Im Juli 1948 erwarb die Virginia Ferry Corporation das verrostete Kriegsschiff und ließ es bei Newport News Shipbuilding zum Fährschiff für 630 Passagiere und 66 PKW oder etwa 15 LKW umbauen. Unter dem Namen NORTHAMPTON (1.042 BRT) kam das 99,97m lange und 15,24 m breite Fährschiff damals für die Virginia Ferry Corporation auf der, nahe der Atlantikküste gelegenen Route Cape Charles - Little Creek über die Chesapeake Bay in Fahrt. Mit einigen Routenveränderungen blieb die NORTHAMPTON bis zum April 1964 in Fahrt, als sämtliche Fährverbindungen über die Chesapeake Bay nach der Fertigstellung einer Brücken-Tunnel-Kombination eingestellt und die dort eingesetzten Schiffe verkauft oder aufgelegt wurden. Die NORTHAMPTON wechselte in den folgenden Jahren noch drei Mal den Eigentümer, blieb aber aufgelegt, bis sie im Januar 1968 an die Reederei Naviera del Pacifico S.A. mit Sitz in La Paz, Mexiko verkauft und im Monat darauf unter dem Namen SALVATIERRA über den Panama-Kanal nach La Paz auf der Baja California überführt wurde.

Dort angekommen, wurde das Schiff für den neuen Fährdienst hergerichtet und kam schließlich auf der Route La Paz - Topolobampo in Fahrt. Die SALVATIERRA, die nach wie vor ihren original General Motors Dieselmotor mit 1343 kW besaß, konnte die Route bei der möglichen Reisegeschwindigkeit von 12 Knoten in etwa 12 Stunden bewältigen und verfügte nach dem Umbau über Platz für 400 Passagiere und 120 PKW.

Anfang der siebziger Jahre wurde dann bei Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos klar, daß auch die Landstriche nördlich von La Paz regelmäßiger mit dem Festland verbunden werden mußten - und zwar ebenfalls mit RoRo-Schiffen. In der etwa 500 km weiter nördlich gelegenen Stadt Santa Rosalia wurde also ein neuer Passagierterminal errichtet, von dem aus eine Fährverbindung nach Guaymas im Bundesstaat Sonora aufgenommen werden sollte. Für diesen Fährdienst erwarb man am 13. September 1970 das Fährschiff CORT ADELER (2914 BRT, Bj. 1961) der norwegischen Reederei Larvik-Frederikshavn Ferjen A/S. Die 90,25 m lange, 15,55 m breite und 4,12 m tiefgehende CORT ADELER erhielt den neuen Namen PRESIDENTE DIAZ ORDAZ und wurde wenig später nach Mexiko überführt. Dort angekommen eröffnete sie nach den erforderlichen Renovierungsarbeiten am 3. Dezember 1970 den neuen Fährdienst. Zwar wurde ihr Passagierzertifikat von 800 auf 450 Passagiere reduziert, doch bot sie nach wie vor 250 von ihnen Bett-



**Eines der Schiffe, die die mexikanische Staatsreederei für europäische Shiplover so interessant machten : die ehemalige CORT ADELER der Larvik-Frederikshavn Ferjen in ihrem neuen Fahrtgebiet in Mexiko. Foto : Archiv Frank Heine**

plätze in Kabinen. Mit ihren zwei Nyqvist & Holm Dieselmotoren erreichte sie eine Geschwindigkeit von 18 Knoten und konnte damit die Strecke Santa Rosalia - Guaymas in nur sechs Stunden bewältigen, was ohne Probleme pro Tag einen Umlauf ermöglichte.

#### **Der rasante Ausbau der staatlichen Flotte beginnt**

Und nun ging es Schlag auf Schlag. Das Department of Highways hatte jetzt endlich erkannt, daß es einen ständigen Bedarf an Transportmöglichkeiten insbesondere für LKW's zur Baja California gab und man die angebotenen Routen dringend ausbauen mußte. Und zwar nicht nur um zusätzliche Linien zu eröffnen, sondern auch um ständig Schiffe in Reserve zu haben, falls mal eine Fähre ausfiel. Und so ging man einen ganz mutigen Schritt und gab bei der deutschen Jos. L. Meyer Schiffswerft in Papenburg gleich drei Neubauten in Auftrag, die in 12-monatigem Abstand zwischen 1973 und 1975 geliefert werden sollten. Weiterhin sah man sich auf dem Gebrauchtmarkt um erwarb bis Ende 1973 drei weitere Schiffe.

Den Anfang machte man im September 1972, als das schwedische Fährschiff ÖLÄNNINGEN von der Rederi AB Nordö erworben wurde. Die 1.414 BRT große ÖLÄNNINGEN war ursprünglich im April 1965 an die schwedische Reederei abgelie-

fert worden und verkehrte von da an auf deren Stammroute Grankullavik - Klintehamn, zwischen den Inseln Öland und Gotland. 1967 hatte man das Schiff an die Rederi AB Gotland verchartert, wo es dort bis zu seinem Verkauf im September 1972 im Dienst blieb. Mit der Übernahme durch die Mexikaner am 30.9.1972 erhielt die ÖLÄNNINGEN den neuen Namen BENITO JUAREZ, den sie auch heute noch führt. Nach der Verlegungsfahrt durch den Panama Kanal und nur geringfügigen Umbauten eröffnete die 71 m lange und 14,85 m breite BENITO JUAREZ am 29. Dezember einen dritten Fährdienst für Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos zwischen La Paz und Guaymas. Für diese Route mit einer Fahrtzeit von 18 Stunden war die nur 14,5 Knoten schnelle, 600 Tagespassagiere und 60 PKW fassende BENITO JUAREZ eigentlich etwas zu klein, verfügte trotz ihrer Größe aber über Kabinen mit insgesamt 64 Betten.

Kurz nach dem Ankauf der BENITO JUAREZ suchte man etwa zeitgleich zwei weitere Fährschiffe, wobei man erneut in Europa fündig wurde. Zum einen war dies der RoRo-Frachter JASMINE (1966 BRT), der sich gerade bei der spanischen Werft Astilleros Construcciones S.A. in Vigo für die Reederei Topas Shipping Corp., Panama im Bau befand. Noch während der Ausrüstungsphase ging das Schiff in den Besitz der Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos über und konnte Anfang



**Das kleinste Fährschiff der Reederei, die BENITO JUAREZ ex ÖLÄNNINGEN. Foto: Archiv Frank Heine**

November 1973 unter dem Namen GUAYCURA abgeliefert werden. Verzögerungen gab es durch die Erweiterung der Aufbauten, die nunmehr 200 Passagiere aufnehmen konnten. Durch diesen Umbau erhöhte sich die Vermessung der 99,17 m langen und 16,62 m breiten GUAYCURA auf 3492 BRT. Mit dem Einsatz dieser Frachtfähre wollte man dabei erstmals auf den prozentual am stärksten steigenden Transport von begleiteten Lastkraftwagen reagieren, die in der Masse mit den vorhandenen Passagierfähren nicht mehr ohne Probleme transportiert werden konnten.

Das zweite Schiff fand man im September 1973 in Dänemark. Dort stand das Passagierfährschiff AKERSHUS (5012 BRT, Bj. 1964) der DFDS zum Verkauf, das am 10. Oktober für 5,6 Millionen US \$ unter dem Namen MAZATLAN in den Besitz der Mexikaner überging. Die AKERSHUS hatte eine Länge von 108,90 m und eine Breite von 17,27 m. 800 Passagiere (davon 224 in Kabinen) und 150 PKW fanden auf dem 19,5 Knoten schnellen Fährschiff Platz. Das Schiff wurde umgehend nach Mexiko überführt und sollte nach entsprechenden Umbauarbeiten einen neuen Fährdienst zwischen La Paz und Topolobampo eröffnen, den die private Konkurrenz, die Naviera del Pacifico, bereits seit Februar 1968 mit der SALVATIERRA bediente.



**Die COROMUEL war das erste Schiff der Dreierserie aus Papenburg. Sechs Schiffe von diesem Typ waren zwischen 1970 und 1973 an die schwedisch / finnische Viking Line geliefert worden. Foto: Archiv Frank Heine**

te die Indienstellung des ersten Passagierfährschiffsneubaus der Reederei gewesen sein. Dieses Schiff mit dem Namen COROMUEL war bereits am 25. Oktober als erstes der drei bei der Jos. L. Meyer Schiffswerft in Papenburg in Auftrag gegebenen Neubauten abgeliefert worden. Mit 108,87 m Länge und 17,58 m Breite war die 7.432 BRT große COROMUEL für 1200 Passagiere. Zusätzlich zu den 184 Bettplätzen in den

Golf von Kalifornien war erheblich erweitert worden. Anfangs wurden auf der neuen Route zwischen La Paz und Topolobampo nur alle zwei Tage eine Abfahrt angeboten, wobei die LA PAZ in Spitzenzeiten ohne Probleme in der Lage war, alle 24 Stunden eine Rundreise durchzuführen.

#### Die letzten zwei Neubauten folgen

Etwas mehr als vier Monate nach dem ereignisreichen Tag im November 1973, erfolgte am 27. Februar 1974 in Papenburg die Ablieferung des zweiten Neubaus aus Deutschland, der PUERTO VALLARTA (7.005 BRT). Sie unterschied sich von dem Schwesterschiff COROMUEL hauptsächlich durch die größere Anzahl an Kabinenplätzen. 224 Betten standen den 1.200 Passagieren auf der PUERTO VALLARTA zur Verfügung, im Gegensatz zu den 182 Bettplätzen des Schwesterschiffes. Der auffälligste äußere Unterschied war aber ein teilweise überdachter Windfang am Ende des Bootsdecks, den die COROMUEL nicht besitzt, sowie die überwiegend kleineren Fenster in den Aufbauten der PUERTO VALLARTA. Nach der Überführungsfahrt in den Pazifik und der notwendigen Einfahrzeit eröffnete die Reederei mit der PUERTO VALLARTA am 11. Mai 1974 einen neuen Fährdienst zwischen Cabo San Lucas, an der südlichsten Spitze der Baja California und Puerto Vallarta, einem Hafen etwa in der Mitte des mexikanischen Festlandes, der nur noch ca. 700 km von Mexico City entfernt ist. Beide Häfen liegen in den Haupttouristengebieten an der Pazifikküste Mexikos und die Reederei versprach sich davon natürlich einen ständig ausgelasteten Fährdienst und große Gewinne, was später dann leider doch nicht der Fall war. 18 Stunden dauerte übrigens die Überfahrt auf der neuen Linie, die die ganzen Jahre über ausschließlich von der PUERTO VALLARTA mit zwei Rundreisen pro Woche bedient wurde.



**Die ehemalige DFDS-Fähre AKERSHUS beendete ihre Karriere als MAZATLAN in Mexiko. Foto: J.G. van Delden**

#### Drei neue Fährschiffe werden an einem Tag in Dienst gestellt

Am 23. November 1973 war dann ein ganz großer Tag für Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos : gleich drei neue Fährschiffe sollten den Verkehr zwischen der Baja California und dem mexikanischen Festland aufnehmen und dabei noch eine neue Fährlinie eröffnen. Als erstes löste die frisch renovierte MAZATLAN entgegen ersten Planungen die wesentlich kleinere BENITO JUAREZ auf der Route La Paz – Guaymas ab, die nunmehr als Reserve-schiff abwechselnd auf fast allen Routen zum Einsatz kam. Zeitgleich folgte die Indienstellung der GUAYCURA als Frachtfähre auf der Route La Paz – Mazatlan. Doch das absolute Highlight an diesem Tag dürf-

vorhandenen Kabinen, gibt es für die Passagiere neben zwei Restaurants, einer Bar und einer Diskothek noch zwei Räume mit insgesamt 462 Liegesitzen. Das Autodeck bietet Platz für 225 PKW oder etwa 25 LKW bzw. eine entsprechende Anzahl von unbegleiteten Trailern.

Die COROMUEL ging also ebenfalls zusammen mit der GUAYCURA auf die Linie La Paz – Mazatlan und löste dort die LA PAZ ab, die nun ihrerseits den bereits angekündigten neuen Fährdienst zwischen La Paz und Topolobampo eröffnete. Durch die im Vergleich zur SALVATIERRA mit 17,5 Knoten wesentlich schnellere LA PAZ konnte die Fahrtzeit auf der Route zwischen La Paz und Mazatlan auf etwas mehr als acht Stunden reduziert werden. Und auch die Frachtkapazität auf der kürzesten Route über den

Mit der Ablieferung des dritten Neubaus aus Papenburg am 15. März 1975 war die Neubauserie der Reederei dann ein für alle Mal abgeschlossen. Dieses Schiff mit dem Namen AZTECA entspricht zwar eher der COROMUEL, unterscheidet sich von dieser aber durch die zwei bis weiter nach achtern verlängerten Passagierdecks, was ihr im Heckbereich ein geringfügig anderes Aussehen verleiht. Wie auch die beiden Schwesterschiffe ist die AZTECA 108,87 m lang, 17,58 m breit und verfügt über zwei 12-Zyl. Deutz Motoren mit zusammen 8000 PS, die dem Schiff eine Reisegeschwindigkeit von 18,5 Knoten ermöglichen. Den maximal 1200 Passagieren standen 184 Bettplätze in Kabinen und ebenfalls 462 Pullmannsitze zur Verfügung. Das Autodeck, das auch über ein bewegliches Hängendeck verfügt, fasst 225 PKW oder es finden auf insgesamt 415 m Aufstellspur bis zu 25 LKW Platz. Im Vergleich mit den beiden Vorgängern wurde die AZTECA allerdings nur mit 6.823 BRT vermessen. Der Neubau kam schließlich am 21. April 1975 zusammen mit der COROMUEL zwischen La Paz und Mazatlan zum Einsatz, woraufhin die GUAYCURA fortan meist wechselweise von La Paz nach Topolobampo und Mazatlan fuhr, je nachdem, wo am meisten Frachtkapazität gebraucht wurde.

Ende 1975 gab es offensichtlich Pläne, die PUERTO VALLARTA für einen neuen Fährdienst zwischen den USA und Mexiko einzusetzen, aber nicht im Pazifik sondern in der Karibik. Als Ausgangshafen dafür war Puerto Morelos auf der Halbinsel Yukatan vorgesehen, von wo aus Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos schon einen Fährdienst zur Insel Cozumel betrieb. Zweimal wöchentlich sollte die PUERTO VALLARTA von Puerto Morelos aus Miami ansteuern und die Fahrpreise für die 33 Stunden lange Überfahrt standen auch bereits fest, doch aus dem ganzen Projekt wurde dann doch nichts und die PUERTO VALLARTA blieb im Pazifik.

Als am 19. Juni 1976 die SALVATIERRA auf einer Fahrt von Topolobampo nach La Paz wenige Seemeilen vor dem Hafen im San Lorenzo Channel auf Grund läuft und dabei so schwer beschädigt wird, daß sie wenig später sinkt, ist Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos auf einen Schlag konkurrenzlos. Zum Glück kommen bei dem Unfall keine Menschen ums Leben, doch kam es durch den Verlust des alten Fährschiffes auf der Linie nach Topolobampo zu Engpässen, die man bei der staatlichen Reederei aber dank der vielen zur Verfügung stehenden Schiffe ausgleichen konnte. Die BENITO JUAREZ wurde jetzt zur Verstärkung der LA PAZ auf die Topolobampo-Route verlegt.

### Servicio de Transbordadores

Im Laufe des Jahres 1979 fand im mexikanischen Transportministerium eine Umgruppierung der einzelnen Departments statt. Aus



Die 1975 gebaute AZTECA hier mit blauem Schornstein im Anstrich von Servicio de Transbordadores. Foto: Archiv Frank Heine

dem - wohl gemerkt frei übersetzten - Department of Highways (Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos) wurde das - wieder einmal frei übersetzte - Department of Ferries. Damit einher ging, dass sämtliche staatlichen Fähren unter dem neuen Namen registriert wurden und damit ein „Bandwurmmname“ den anderen ablöste. Eingetragen wurden die Schiffe nunmehr für: Government of Mexico (Secretaria de Comunicaciones y Transportes Servicio de Transbordadores, Direccion General) mit Sitz nach wie vor in Mexico City. Der neue Name der Reederei wurde fortan aber meistens als Servicio de Transbordadores oder einfach nur mit Transbordadores abgekürzt, was übersetzt nichts weiter als „Fähren“ heißt. Als einziges nach außen sichtbares Zeichen für den „Eignerwechsel“ wurden die vormals roten Schornsteine der Fähren blau gemalt, wobei sich an dem eigentlichen Reedereiemblem aber nichts veränderte.

Im April 1981 erfolgte dann der erste, aber gleichzeitig auch der letzte Fährschiffsankauf der Servicio de Transbordadores. Es war dies die zwischen Kiel und Göteborg verkehrende Frachtfähre STENA TIMER ex JAGUAR - 78 ( 2905 BRT, Bj. 1977) der schwedischen Stena Line, für die sich die Mexikaner entschieden. Die STENA TIMER war - und das ist ziemlich ungewöhnlich - 1977 in Linz-Korneuburg - mitten in Österreich und damit weit weg von jedem offenen Gewässergewässer gebaut worden. Allerdings mußte man hier, wie auch bei den zwei Schwesterschiffen, den Rumpf zunächst getrennt von den Aufbauten konstruieren, damit beides dann - die Aufbauten wohl gemerkt auf Pontons verladen - über die Donau nach Rumänien ans Schwarze Meer geschleppt werden konnte, wo der endgültige Zusammenbau erfolgte. Die Frachtfähre hat eine Länge von 116,95 m, eine Breite von 18,14 m und einen maximalen Tiefgang von 5,76 m. Sie kann auf den zwei Ladedecks auf insgesamt 900 m Aufstellspur LKW's und Trailer laden. Die STENA TIMER erhielt nach dem Stapellauf für eine P&O Charter den Namen JAGUAR, bevor ab 1978 unter ihrem ursprünglichen Namen für Sealink in der Iri-

schon See zum Einsatz kam. Ab Februar 1980 fand sie noch auf der Stena Line-Route Kiel - Göteborg Verwendung, bevor sie etwas mehr als ein Jahr später in den Besitz der Mexikaner überging. Mitte Juni 1981 erreichte die Frachtfähre ihr neues Einsatzgebiet unter dem Namen LORETO und ging nach geringfügigen Veränderungen im Passagierbereich in den Fährdienst La Paz - Topolobampo.

Mit der Indienstellung der LORETO erreichte die Servicio de Transbordadores ihre größte Ausdehnung. Sie verfügte nunmehr über neun Fährschiffe, die auf insgesamt fünf Routen zum Einsatz kamen.

Aber der offensichtliche Erfolg der staatlichen Reederei lockte auch private Geschäftsleute an, die nun ihrerseits versuchten, einen Fährdienst über den Golf von Kalifornien zu eröffnen. So brachte eine Reederei mit Namen Regiomar 1982 zwei Passagierkatamarane zwischen La Paz und Topolobampo zum Einsatz. Doch gerade auf dem Gebiet des reinen Passagiertransportes machte sich inzwischen eine ganz andere Konkurrenz ganz erheblich bemerkbar - die des Flugzeuges. Viele kleine inländische Fluggesellschaften boten nun vermehrt Liniendienste zwischen dem Festland und der Baja California an. Billiger und vor allen Dingen schneller, als jede Reederei das könnte. Transbordadores konnte den defizitären Passagiertransport aufgrund staatlicher Unterstützungen leicht verschmerzen, doch die private Reederei Regiomar schaffte es nicht, aus den roten Zahlen heraus zu kommen und so wurde der Katamaranfährdienst nach nur zweieinhalb Jahren wieder eingestellt. 15 Jahre später sollte es die Reederei in anderer Konstellation noch einmal versuchen und das anscheinend mit Erfolg, doch dazu später mehr.

### Erste Rückschläge

Drei weitere Jahre sollte sich an den Aktivitäten der staatlichen Reederei Servicio de Transbordadores nicht viel verändern, lediglich die Schiffe wechselten von Zeit zu Zeit auf andere Routen. Dann gab es am 10.

August 1984 den ersten größeren Zwischenfall bei Transbordadores. An jenem Tag verließ das Fährschiff PRESIDENTE DIAZ ORDAZ den Hafen von Mazatlan auf dem Weg nach La Paz und stieß dabei direkt vor der Hafenausfahrt recht unsanft mit einem Unterwasserhindernis zusammen. Sofort versuchte der Kapitän, das 23 Jahre alte Fährschiff zurück in den Hafen zu bringen um dort den genauen Umfang der Schäden festzustellen. Fest stand allerdings, daß es bereits einen nicht gerade kleinen Wassereintrich gab. Zurück am Anleger wollte man noch mit dem Entladen des Schiffes beginnen, doch bekam es trotz eingeschalteter Lenzpumpen so schnell so starke Schlagseite nach Backbord, daß die Besatzung Hals über Kopf das Schiff räumen mußte. Es waren noch nicht alle Passagiere und Besatzungsmitglieder von Bord, als die PRESIDENTE DIAZ ORDAZ im flachen Wasser plötzlich auf die Seite fiel. Die noch an Bord befindlichen Personen konnten aber, mit einer tragischen Ausnahme, gerettet werden.

Obwohl man sich sofort an die Bergung des Wracks machte, dauerte es einige Zeit, bis man es wieder schwimmfähig bekam. Während dieser Zeit wog es für die Reederei eindeutig schwerer, daß der Anleger blockiert war, als daß nun ein Schiff fehlte. Sobald man die PRESIDENTE DIAZ ORDAZ wieder stabilisiert hatte, verlegte man sie in einen anderen Teil des Hafens und schleppte sie dann nach entsprechenden Abdichtungsarbeiten nach Guaymas, wo sie noch viele Jahre aufgelegt blieb. Nach und nach wurden dort Teile der Aufbauten entfernt und verschrottet, bis nur noch der Rumpf bis über dem Autodeck übrig blieb. Bis 1993 waren die Überreste der ehemaligen CORT ADELER / PRESIDENTE DIAZ ORDAZ noch in Guaymas, bis sie schließlich am 6. Juni d.J. vor San Carlos, nicht weit von Guaymas entfernt, im Golf von Kalifornien als künstliches Riff und Taucherattraktion versenkt wurden.

Wie bereits erwähnt, war die PRESIDENTE DIAZ ORDAZ nach dem Unfall nicht ersetzt worden. Als Ausgleich für die reduzierte Kapazität auf der La Paz - Mazatlan-Route, zog man die AZTECA vom ständig geringer werdenden Fährdienst Santa Rosalia - Guaymas ab. Dorthin verlegte man nun die kleine BENITO JUAREZ, die nebenbei auch weiterhin die Verbindung zwischen Guaymas und La Paz sicherstellte.

Probleme gab es auch an anderer Stelle, nämlich ganz im Süden. Dort wurden die Transportzahlen auf der Route Cabo San Lucas und Puerto Vallarta immer geringer. Die dort eingesetzte PUERTO VALLARTA war nur noch sehr selten gefüllt und so wurde der Fährdienst 1987 eingestellt – Verlustbegrenzung hieß die Devise. Der Touristenort Cabo San Lucas machte das beste daraus und baute den Hafen zu einem reinen Sportboothafen um. Man steigerte so die Attraktivität des Ortes noch weiter und heute liegen sogar die Megakreuzfahrer von



**Auch nur eine Interimslösung war der blaue Anstrich, den die Fähren zwischen 1994 und 1996 führten. Foto : Archiv Frank Heine**

Carnival und Royal Caribbean Cruise Line auf Reede vor dem kleinen Hafen. Bei Transbordadores wollte man noch nicht ganz von einer Südverbindung lassen und verlegte die PUERTO VALLARTA nun gänzlich auf die schon ab 1983 ganz sporadisch bediente Route La Paz – Puerto Vallarta. Diese war mit einer Überfahrtszeit von 21 Stunden nun eindeutig die längste Route der staatlichen Reederei. Es blieb auch weiterhin bei zwei Rundreisen pro Woche.

#### Privatisierung

Ab 1988 kristallisierte sich ganz klar heraus, dass der mexikanische Staat sich in nicht allzu ferner Zukunft aus vielen Transportunternehmen zurückziehen würde. Wie auch in mehreren europäischen Ländern wollte man staatliche Unternehmen privatisieren um die defizitären Staatskassen von deren Subventionen zu entlasten. Es erging also eine Ausschreibung an Reedereien und Geschäftsleute, sich mit einem Konzept zum Betrieb der Fährlinien über den Golf von Kalifornien zu bewerben. Als Zeitpunkt der Übergabe war der folgende Sommer geplant, was den angeschriebenen Reedereien nicht allzu viel Zeit gab. Nach vielen langwierigen Verhandlungen wurde im Frühjahr 1989 die Entscheidung gefällt. Als das beste Konzept hatte sich das einer gerade erst für diesen Zweck gegründeten Gesellschaft erwiesen.

Einige Geschäftsleute hatten sich zusammen getan und unter dem Namen „Grupo Sematur de California S.A.“ in das Handelsregister eintragen lassen. Und diese Gesellschaft sollte nun die Konzession zum Betreiben der Fährdienste erhalten. Die Schiffe und Terminals sollten vom mexikanischen Staat zur Verfügung gestellt werden, für den Betrieb der Schiffe würde man aber keine Subventionen mehr erhalten. Doch wie es das Schicksal so will, in dem ganzen Drumherum wegen der Übernahme der Fährdienste durch die private Reederei und den zu erwartenden Verbesserungen, passierte genau einen Monat vorher der Supergau, der die ganze positive Stimmung wieder zu zerstören drohte.

Am 20. August 1989 befand sich das alte Fährschiff MAZATLAN auf dem Weg von La Paz nach Toplobampo, als an Bord ein Feuer ausbrach, das von der Besatzung nicht unter Kontrolle gebracht werden konnte. Während alle Passagiere und Besatzungsmitglieder unverletzt geborgen werden konnten, brannte die MAZATLAN aber vollständig aus und versank wenig später im Golf von Kalifornien. Natürlich hagelte es viel Kritik, aber nur für Transbordadores. Die Grupo Sematur de California stand vielmehr als „Erneuerer“ und „Retter“ der Fährdienste da. In der Tat störte es niemanden im Vorstand der privaten Reederei der Verlust des Fährschiffes, denn die MAZATLAN war auf-



**Das Aussehen der Schiffe zwischen 1996 und 1997 zeigt dieses Foto der AZTECA. Foto : Arie Lagendijk.**

grund ihres Zustandes ohnehin nicht Gegenstand der Übernahme gewesen, genauso wenig wie auch die LA PAZ.

### Grupo Sematur de California S.A. de C.V.

Am 20. September 1989 wurden die Pazifik-Fährdienste des Government of Mexico (Secretaria de Comunicaciones y Transportes Servicio de Transbordadores, Direccion General) an die Grupo Sematur de California S.A. de C.V. übergeben (im selben Jahr trennte sich das Department of Ferries übrigens auch von dem Fährdienst zur Karibikinsel Cozumel). Übernommen wurden von Sematur, wie die Reederei kurz genannt wird, die Fährlinien La Paz – Mazatlan, La Paz – Topolobampo und Santa Rosalia – Guaymas sowie die Fährschiffe BENITO JUAREZ, COROMUEL, AZTECA, PUERTO VALLARTA und die Frachtfähren GUAYCURA und LORETO. Die Fährlinie La Paz – Puerto Vallarta war im Frühjahr 1989 noch unter staatlicher Regie eingestellt und das dort eingesetzte Fährschiff PUERTO VALLARTA auf die Route La Paz – Mazatlan verlegt worden.

Wirtschaftlichkeit war nun oberstes Gebot. Die Konkurrenz durch Flugzeuge wurde immer größer, so dass man das Hauptaugenmerk von nun an auf den PKW- und Frachtransport legte. Die gesamte Versorgung der Halbinsel Baja California läuft ja nach wie vor über den Seeweg und der ständig steigende Tourismus tat sein übriges zum späteren Erfolg der Sematur. Das Mietwagen-geschäft läuft nämlich hervorragend auf der Halbinsel und so müssen Mietwagen in großem Maßstab mit Hilfe der Fähren ausgetauscht werden. Mit dem Wegfall der staatlichen Subventionen im Sommer 1989 mußten natürlich die Fahrpreise erheblich angehoben werden, was noch mehr Passagiere auf die Fluglinien umsteigen ließ, doch das ließ sich durch gesteigerte Frachtraten wieder ausgleichen.

Wie bereits erwähnt, war die LA PAZ nicht Gegenstand der Übernahme durch Sematur.

Laut Meinung der neuen Betreiber ließ sich mit dem Schiff kein wirtschaftlicher Verkehr mehr durchführen. Alle Schiffe gehören ja nach wie vor dem mexikanischen Staat und sind nur an Sematur verchartert. Die LA PAZ wurde 1989 an die mexikanische Marine übergeben und zum Truppentransporter und Versorger umgebaut. Am 16.3.1990 erfolgte dann die Indienstellung unter dem Namen PLAN DE INGUALA (A 08) für die mexikanische Marine. Stationiert war das Schiff fortan im größten mexikanischen Marinestützpunkt im Pazifik, in Salina Cruz. 1993 erhielt sie den neuen Namen RIO BALSAS (A 23), den sie auch noch heute trägt. Im Juli 1996 brannten die Aufbauten der RIO BALSAS im Hafen von Lazaro Cardenas fast vollständig aus. Fünf Besatzungsmitglieder kamen dabei ums Leben. Das Wrack wurde anschließend nach Salina Cruz geschleppt, wo die Aufbauten ab 1997 verschrottet wurden. Da der Rumpf noch in gutem Zustand war, plante man zunächst den Umbau zum Hubschrauberträger, was sich jedoch später wieder zerschlug. Seit 1998 ist man nun dabei, dem Schiff in Salina Cruz wieder neue Aufbauten zu verpassen.

Die LA PAZ wurde übrigens zu einer Art „Geisterschiff“, denn Lloyd's Register führt das Schiff noch heute, mehr als 11 Jahre nach dem Verkauf, unter seinem alten Namen für Transbordadores. Von der Übergabe an die mexikanische Marine, der zweimaligen Umbenennung und dem Feuer an Bord haben somit nur wenige Kenntnis erhalten. An diesem Beispiel ist krass bewiesen worden, dass auch Daten in Lloyd's Register besser mit einer gesunden Portion Skepsis zu betrachten sind: nicht alles, was im Lloyd's steht, ist automatisch richtig!

Mit der Übernahme durch Sematur erhielten die sechs verbliebenen Schiffe einen nur leicht geänderten Anstrich. Der Schornstein wurde jetzt dunkelblau mit einem weißen Streifen jeweils oben und unten und einem weißen „S“ in einem ebenfalls weißen Kreis. Der blaue Zierstreifen am Rumpf bleibt dagegen erhalten. Die Schiffe verteilten sich

wie folgt auf die Routen, wobei Änderungen natürlich hin und wieder eintraten:

La Paz – Topolobampo :  
LORETO, COROMUEL;

La Paz – Mazatlan :  
AZTECA, PUERTO VALLARTA,  
GUAYCURA

Santa Rosalia – Guaymas – La Paz :  
BENITO JUAREZ

### Neue Farbgebung und erneute Konkurrenz

1994 einigte man sich mit der größten mexikanischen Reederei, der Traspontacion Maritima Mexicana SA (TMM oder Linea Mexicana) auf eine Zusammenarbeit. Sematur wollte den wesentlich größeren finanziellen Hintergrund der Reederei für sich nutzen und Linea Mexicana im Gegenzug dazu ihre Aktivitäten in den Passagierbereich ausweiten. Man hatte sich sogar schon auf einen neuen Marketingnamen für den Gemeinschaftsdienst geeinigt: „Express Peninsular“. Im Vorgriff auf die Zusammenarbeit erhielt die LORETO bereits in jenem Jahr einen neuen Anstrich. Auf dem weißen Rumpf prangte nun die neue Aufschrift „Express Peninsular“ mit einem stilisierten blauen Wal dazu. Dasselbe Logo fand auch als Schornsteinmarke Verwendung. Was dann im Detail passierte, ist leider den Verantwortlichen bei Sematur heute nicht mehr zu entlocken. Fest steht, dass der geplante Gemeinschaftsdienst niemals zustande kam. Somit blieb auch die LORETO das einzige Schiff mit der nur kurzlebigen Aufschrift.

Anscheinend hatte man aber an farblichen Veränderungen Gefallen gefunden und so entsann man auch bei Sematur einen neuen Anstrich für die Schiffe. Und so wurden alle Schiffe Ende 1994 unterhalb der Zierstreifen mit einem dunkelblauen Rumpf versehen. Leider sind, von einer Ausnahme abgesehen, bis heute keine Fotodokumente bekannt, die die Schiffe in diesem Anstrich zeigen. Aber auch diese Farbgebung war nur von relativ kurzer Dauer. Grund dafür mag die zusätzliche Erwärmung der Schiffe aufgrund der dunklen Farbgebung gewesen sein. Also wurden die Sematur-Fähren Anfang 1996 nach und nach wieder weiß. Jetzt brachte man allerdings auch grün ins Spiel, denn die weißen Streifen am oberen und unteren Schornsteinrand verschwanden und wurden nun grün. Ebenso grün wurde auch der obere Zierstreifen am Bug und ein weiterer wurde direkt parallel zu dem schon vorhandenen blauen auf den Rumpf gemalt. Nicht ganz ein Jahr später verpasste man den Schiffen noch die Aufschrift „Sematur“ und fand wohl erneut Gefallen, an dem blauen Wal, den die LORETO schon drei Jahre zuvor am Rumpf hatte, jetzt allerdings mit Auge und einer Andeutung von Barten. Zusätzlich wurde am Schornstein der einfache weiße Kreis um das „S“ durch Anfügen



Die LORETO erhielt als einziges Schiff den Anstrich des geplanten Gemeinschaftsdienstes mit Linea Mexicana. Foto: ShipPax Information



Die BENITO JUAREZ liegt die meiste Zeit als Reserveschiff in La Paz auf. Foto : Frank Heine

von acht kleinen Strichen in ein Steuerrad verwandelt. Dieses Steuerrad mit dem „S“ darin prangte fortan auch im vorderen Bereich des Rumpfes über dem Wal, hier allerdings in blau. Somit wurde derjenige Anstrich eingeführt, den die Schiffe der Sematur auch noch heute besitzen.

Lange Zeit blieb Sematur konkurrenzlos, aber Ende 1999 brachte sich die Reederei Regiomar wieder ins Spiel. Diese Reederei hatte sich bereits 1982/83 mit Passagierkatamaranen im Golf von Kalifornien zu etablieren versucht, was aber seinerzeit nicht gelang. Mit anderen Partnern wollte man sich nun erneut zwischen der Baja California und dem mexikanischen Festland versuchen. Man gründete eine neue Reederei mit dem Namen Baja Ferries und charterte im Herbst 1999 den gerade erst von der Muttergesellschaft angekauften Ro-Ro Frachter RORO STAR ex CELTIC RORO -95 ex MALIKA -93 ex MISTI -93 ex MALIKA -92 (5556 BRZ, Bj. 1977). Mit diesem Schiff eröffnete man nun einen neuen Frachtdienst von La Paz nach Topolobampo, in direkter Konkurrenz zu Sematur. Im Frühjahr 2000 erwarb man zudem noch den kroatischen Ro-Ro-Frachter LEDENICE (10.142 BRT, Bj. 1979). Die LEDENICE erhielt den Namen RORO TOPAZ und ging dann zusammen mit der RORO STAR einen neuen Frachtdienst von La Paz nach Topolobampo. Mit zwei Rundreisen pro Tag konnte Baja Ferries mit den beiden Frachtfähren einen großen Anteil am Frachtverkehr innerhalb von wenigen Monaten auf sich ziehen.

#### Gegenwart

Die Konkurrenz von Baja Ferries bewog Sematur und natürlich auch das Mexikanische Transportministerium, dem die Schiffe noch immer gehören, ihr Augenmerk noch

weiter auf den Frachtverkehr zu richten. Die Schiffe, die zur Zeit im Dienst sind, besonders die Passagierfähren bieten nur einer relativ kleinen Anzahl von LKW's und Trailern Platz, besonders wenn viele PKW's und Passagiere transportiert werden. Die BENITO JUAREZ ist langsam zu alt für einen wirtschaftlichen Betrieb, komischerweise aber nicht zu klein für die angestammte Route. Die Verkehrszahlen zwischen Santa Rosalia und Guaymas lassen doch sehr zu wünschen übrig. Inzwischen macht die BENITO JUAREZ nur noch eine Rundreise pro Woche, sowie eine zwischen Pa Paz und Guaymas, dieses allerdings nur inoffiziell, da diese Route offiziell gar nicht existiert. Trotzdem denkt man über den möglichst baldigen Austausch des Schiffes nach. Aber auch die COROMUEL und AZTECA sind in-

zwischen zum Verkauf ausgeschrieben worden. Gerade die Passagierfähren haben einfach zu viele Kabinen, die meistens ungenutzt bleiben, weil sich ein Großteil der doch recht armen Bevölkerung der Baja California eine Überfahrt in einer Kabine nicht leisten kann. Die Fahrpreise sind heute um einiges höher als noch vor 12 Jahren, wo noch alles staatlich subventioniert wurde. Mit neuen Schiffen will man nun versuchen, dem veränderten Transportbedarf gerecht zu werden : mehr Fracht und weniger Passagiere lautet die Devise, die die Papenburger in Mittelamerika wahrscheinlich in den nächsten Jahren verschwinden lässt. Mit der Eincharterung einer weiteren Frachtfähre ist bereits ein erster Schritt in Richtung auf eine größere Frachtkapazität getan worden. Bei diesem Schiff handelt es sich um den RoRo-



Die COROMUEL beim Anlegemanöver in La Paz. Foto: Frank Heine



**Die PUERTO VALLARTA unterscheidet sich von ihren Schwestern COROMUEL und AZTECA durch kleinere Fenster auf dem mittleren Passagierdeck. Foto: Frank Heine**

Frachter SPIRIT OF COMPETITION ex MERCANDIAN EXPORTER II -87 (4925 BRZ, Bj. 1979) der neuseeländischen Reederei Pacifica Shipping, der seit Frühjahr 2001 als CIMARRON für Sematur zwischen La Paz, Topolobampo und Mazatlan fährt. Weitere Änderungen in der Flotte von Sematur wird es mit Sicherheit in den nächsten zwei Jahren geben. Man darf gespannt sein, wohin es die Passagierschiffe wohl verschlagen wird. Leider ist durch die Informationspolitik von Sematur so gut wie nichts über deren Aktivitäten zu erfahren, so dass wir in Europa Veränderungen möglicherweise erst viel später Kenntnis erlangen.

Auf eine Besonderheit im Bezug auf die angegebene Vermessung der Schiffe möchte ich am Schluß noch hinweisen. Wie anfangs berichtet, hatten die Schiffe bei der Ablieferung 7.432 BRT (COROMUEL), 7.005 BRT (PUERTO VALLARTA) und 6823 BRT (AZTECA). Sie waren für jeweils 1200 Passagiere zugelassen. Irgendwann in den achtziger Jahren - der genaue Zeitpunkt ist leider nicht bekannt - reduzierte man das Passagierzertifikat auf 630 Passagiere (COROMUEL), 470 Passagiere (PUERTO VALLARTA) und 676 Passagiere (AZTECA). Noch mysteriöser sind die von der Reederei gemachten Angaben im Bezug auf die Vermessung der Schiffe. Demnach sind AZTECA

und PUERTO VALLARTA heute nur noch 3.748 BRT groß, wogegen sich die Vermessung der COROMUEL nur auf 6.629 BRT reduzierte. Auch die Vermessung der LORETO stieg von 2905 auf 6661 BRT, die der GUAYCURA von 3492 auf 4261 BRT. Es entzieht sich leider meiner Kenntnis, ob die Schiffe tatsächlich neu vermessen oder nur reedereintern anders berechnet wurden. Fest steht, dass Lloyd's Register nach wie vor die alte Tonnage auflistet, die reduzierte Passagierkapazität aber aufgeführt wird.

**Das ehemalige Stena Line Schiff LORETO liegt am Anleger in La Paz.**

Foto: Frank Heine



Im Kielwasser der ...

# PETER PAN



Die PETER PAN verläßt das winterliche Travemünde mit Kurs auf Trelleborg. Foto: Carsten Watsack

von Reiner Jensch

*Bald heißt es Abschied nehmen von der PETER PAN, dem vierten Schiff mit diesem traditionellen Namen. Die ehemalige NILS DACKE wird umgebaut zum Combi-Carrier und soll als HUCKLEBERRY FINN zwischen Rostock und Trelleborg fahren. Damit verschwindet zusammen mit dem Schwesterschiff NILS HOLGERSSON eine der klassischen Jumbofähren mit Ursprung in den achtziger Jahren. Höchste Zeit also, noch mal einen kleinen Blick auf die PETER PAN (IV) zu werfen.*

Dass ein Frachtfährschiff zum Passagierschiff umgebaut wird, kommt häufiger mal vor. Dass jedoch einige Jahre später erneut ein Rückbau zur Frachtfähre geschieht, sehr selten. 1993 fand der erste Umbau bei Kvaerner Masa Yards in Turku statt. Damals setzte man auf die Frachtdecks einen nach hinten durchgezogenen Passagierbereich auf. Das obere LKW-Deck wurde zum Kabinendeck. Man orientierte sich seinerzeit am Olau-Stil, der mit einer Mischung aus Glas, Chrom und Marmor Maßstäbe im Englischen Kanal setzte. Auf der PETER PAN sind 7000 m<sup>2</sup> Qualitätsteppiche, 7000 m<sup>3</sup> optische und schalldämmende Deckenverkleidungen, 600 Spiegel, 160 Bilder, 50 m<sup>2</sup> Fototapeten, 300 m<sup>2</sup> lackierte Dekore und 3000 Beleuchtungskörper sowie einige hundert Kilometer lange Kabelleitungen eingebaut.



Die Cafeteria der PETER PAN mit Blick nach vorn. Foto: Reiner Jensch

Die PETER PAN ist mit 30.825 BRZ vermessen. Auf einer Länge von 177,20 m und einer Breite von 26 m findet der Passagier auf einem Fahrgastdeck zentral alle öffentlichen Einrichtungen des Schiffes. Dazu gehören neben einem Night-Club im hinteren Bereich eine Cafeteria, ein Restaurant, ein Shop-Bereich sowie eine Art Arkade (80 m lang) mit Straßencafé. Unter diesem Deck liegen die

„neuen“ Kabinen, allesamt ausgestattet mit Dusche, Fön und WC. Und da sind wir bereits beim Stichwort: Das Fährschiff gliedert sich in „alt“ und „neu“ auf. Da es als NILS DACKE und somit als Frachtfähre bereits über einen gehobenen Standard verfügte, sind die im vorderen Bereich liegenden Kabinen während des Umbaus in Finnland nicht erneuert worden. Trotz der nunmehr

Hauptdaten

Länge: 177,20 m  
 Breite: 26 m  
 Tiefgang: 5,70 m  
 Tonnage: 30825 BRZ  
 Antrieb: 4 MAN B&W Diesel  
 Leistung: 2 \* 4230 kW  
 Geschwindigkeit: 19 kn

Lebenslauf

09.04.1988 Stapellauf als NILS DACKE für Scandinavlan Ferry Lines  
 16.08.1988 Kurzschluss und Feuer in der Hauptschalttafel während der Probefahrt  
 28.10.1988 Ablieferung  
 31.10.1988 Jungfernfahrt Travemünde-Trelleborg  
 01.01.1992 An Rederi AB Gotland  
 01.01.1993 An TT-Line  
 17.05.1993 Umbau in Turku (bis 27.07.1993)  
 01.09.1993 Als PETER PAN wieder im Dienst



Der Free-Flow-Bereich der Cafeteria. Foto: Reiner Jensch



Die Arkade zieht sich an der Steuerbordseite durchs Fahrgastdeck. Foto: Reiner Jensch

zurückliegenden 13 Jahre machen sie jedoch einen recht guten Eindruck. Nach wie vor zählt eine Reise mit der PETER PAN zu den Kurzkreuzfahrten in der südlichen Ostsee. 1044 Personen beträgt die Passagierkapazität, von denen 1025 in insgesamt 308 Kabinen

Schlafmöglichkeiten finden. Auf 1480 Lademetern können bis zu 110 LKW/Trailer oder 535 Pkw befördert werden. Dabei geschieht die Beladung des oberen Wagendecks entweder über interne Rampen oder (nur acht-tern) über die Seite. Am Travemünder

Skandinavienkai stehen große Rampen für die Be- und Entladung zur Verfügung.

Was sicherlich etwas in Vergessenheit geraten ist, ist die Tatsache, dass das Schiff eine Eisenbahnfähre ist. Mit ihm und der Schwester ROBIN HOOD (heute NILS HOLGERSSON) wollte TT-Line seinerzeit den Eisenbahnfrachtverkehr zwischen Travemünde und Trelleborg aufnehmen. Dieses zerschlug sich jedoch, was nichts daran ändert, dass bis heute die sechs Gleise vorhanden sind.

Noch in diesem Jahr wird wahrscheinlich die Nachfolgerin, die fünfte PETER PAN, ihren Dienst aufnehmen. Der Umbau zurück zum Combicarrier in Bremerhaven wird dem Schiff wiederum ein neues Aussehen geben. Wir dürfen gespannt sein. Wer es noch einmal als PETER PAN erleben möchte: Das Schiff legt jeden Tag um 10.00 Uhr in Travemünde ab, kommt um 17.15 Uhr in Trelleborg an. Zurück geht's um 22.00 Uhr, während die Ankunft am folgenden Tag um 7.30 Uhr stattfindet. In der Sommersaison gilt ein etwas geänderter Fahrplan (22.06. bis 02.09.2001), dann fährt das Schiff Samstags schon um 8.00 Uhr ab Travemünde.

**SVEALAND**

Von der italienischen Reederei Levantini Trasporti charterte die schwedische Reederei Scandlines AB die ALYSSA (25.206 BRZ/ Bj. 1999) für den Trelleborg-Travemünde Dienst ein. Die ALYSSA wird in SVEALAND umbenannt. Das Schiff war bisher in Charter von Cia. Trasmediterranea zwischen Barcelona und Palma de Mallorca eingesetzt worden. Das Schiff kann 240 Passagiere in 78 Kabinen und 2.300 Lademeter rollende Fracht befördern.

**Die ALYSSA wurde bei Trasmediterranea im Mai 2001 durch den Neubau SORALLA ersetzt. Foto: Ulrich Streich**



# FERRIES Aktuell

## CASINO EXPRESS im Dienst

Unter grosser Anteilnahme der Bevölkerung in Vaasa und Umeå hat RG-Line am 16. Mai mit der in CASINO EXPRESS umbenannten ehemaligen FENNIA den Verkehr aufgenommen. Damit gibt es knappe viereinhalb Monate nach Einstellung des Dienstes durch die Silja-Tochter Vaasanlaivat wieder eine reguläre Passagier- und Autofährverbindung zwischen den beiden regional bedeutenden Zentren Vaasa und Umeå. Bereits am 1. Mai hatte Finnlands Ministerpräsident Paavo Lipponen die neue Verbindung in Vaasa eingeweiht, nachdem zuvor am gleichen Tag die Frau von Rabbe Grönblom, Kerstin Grönblom die 35 Jahre alte FENNIA auf ihren neuen Namen CASINO EXPRESS getauft hatte. Mit den üblichen Wünschen für glückliche und gute Reisen zerschellte die Champagnerflasche am nunmehr tiefblauen Rumpf der neuen alten Vaasafähre. Lipponen bekräftigte indes nach der Taufzeremonie während einer Pressekonferenz, dass man den Fährverkehr zwischen Vaasa und Umeå auch zukünftig unterstützen werde. Wie dies geschehen soll, liess er allerdings nicht durchblicken. Im Gespräch sind hier z.B. das sog. Nettolohnsystem, aber auch andere staatliche Unterstützung.

Wie der Name bereits vermuten lässt, befinden sich an Bord nicht nur die auf Finland-Fähren bekannten einarmigen Banditen, sondern gleich ein ausgewachsenes Kasino, das laut Rabbe Grönblom seinen Teil dazu beitragen soll, die neue Verbindung auf sichere finanzielle Füsse zu stellen. Das Kasino soll helfen, Passagiere anzulocken und ist als neuer Anziehungspunkt anstelle des Tax-Free-Shops gedacht. Doch daneben gibt es auch eine Tanzbar (allerdings ohne Live-Band) sowie ein Buffet-Restaurant, das sowohl Krabben und andere Meeresleckereien, als auch Fast-Food der Marke Kotipizza, also Lasagne und Pizza anbietet. Für ganze fünfzig Finnmark (etwa 16 DM) kann man hier soviel essen wie man mag und kann. Kotipizza ist – wie bereits in früheren Ferries-Ausgaben berichtet – eines der bisherigen erfolgreichen Standbeine des frischgebakenen Reeders Grönblom und seiner ganzen Familie, die überhaupt bis zum jüngsten Mitglied mit Ideen zur Gestaltung der CASINO EXPRESS beigetragen hat. Ein Familienunternehmen also, wie es im Buche steht. Die einfache Überfahrt kostet pro Erwachsenen 240,- FIM, das Auto bis 6 m Länge noch einmal den gleichen Betrag. Die vergleichbaren Preise auf WASA QUEEN lagen bis Ende 2000 bei 220,- FIM für die Passage und 200 FIM für das Auto, also nur geringfügig darunter. Für das Jahr 2001 peilt RG-Line die Zahl von 150.000 Passagieren an. Es wäre der Reederei und den Regionen von Vaasa und Umeå zu wünschen, dass diese Zahl bald auch wieder übertroffen, und damit die Zukunft des Fährverkehrs auf dieser wichtigen Verbindung gesichert wird. (MS)



Nach Ende der Stena Line Charter am 17.3.01 erhielt die ROSEBAY einen gelben Schornstein und wurde in Rotterdam aufgelegt. Foto: Rob de Visser

## TRANSPARADEN für Botnia Link

Nicht nur der Neueinsteiger RG-Line sondern auch der vorhergehende Newcomer im Bottnischen Meerbusen, Botnia Link, macht weiter von sich reden. Nachdem man die GUTE von Gotlandsbolaget ab dem 19. Februar zunächst nur für zwei Wochen gechartert hatte, blieb diese aufgrund grösserer Probleme der TRADEN bis Ende April für Botnia Link in Fahrt. Es zeigte sich schnell, dass Botnia Link in der Lage war, die Kapazität der GUTE zu nutzen, und wie notwendig die Suche nach einer grösseren RoPax-Fähre wirklich war. Engship fand den Ersatz schliesslich in Form der ROSEBAY (13.700 BRZ/Bj. 1976) ex ROSEBAY -01 ex EUROCRUISER -98 ex EUROSTAR -97 ex ROSEBAY -97 ex TRANSGERMANIA -93 die man von Poseidon Schifffahrt, jetzt Finnlines Deutschland, erwerben konnte. Diese wurde zur Überholung nach Dunkerque geschickt, wo sie in TRANSPARADEN umbenannt wurde. Da die Werft-

arbeiten umfangreicher als geplant wurden, verzögerte sich jedoch leider ihre Indienstellung bis auf den 22. Mai. Da die GUTE bereits Anfang Mai bereits wieder Destination Gotland zur Verfügung stehen musste, bestand somit etwas mehr als zwei Wochen (bis zur Aufnahme des Verkehrs durch RG-Line) keinerlei regelmässige Fährverbindung zwischen Vaasa und Schweden. Nur geringfügige Erleichterung brachte die MIRANDA von Finnlines, die nach der Löschung einer Papierladung von 2150 tons in Vaasa für eine Reise nach Umeå zum Einsatz kam. Die TRANSPARADEN hat Kapazität für rund 100 Passagiere und 1600 Lademeter Fracht. (MS)

## Brand auf CINDERELLA

Während das Viking-Flaggschiff CINDERELLA am 21. März in Helsinki im Hafen lag, brach in einem Tax-Free-Lageraum an Bord Feuer aus, das mit Hilfe der Feuerwehr von Helsinki schnell gelöscht werden konnte. Die CINDERELLA konnte mit einigen Stunden Verspätung zu ihrer planmässigen Kreuzfahrt nach Muuga bei Tallinn auslaufen. Die Brandursache ist vermutlich auf Arbeiten zurückzuführen, die an diesem Tag während der Hafenziegezeit in dem Lagerraum durchgeführt wurden. (MS)

## STAR WIND soll ersetzt werden

Nicht unerwartet kommt von Seawind Line und deren Muttergesellschaft Silja Line die Meldung, dass man die STAR WIND (13.788 BRZ/Bj. 1977) ex ROSTOCK -99 zu Beginn des kommenden Jahres mit einer bedeutend grösseren RoPax-Fähre ersetzen wird. Die von DFO/Scandlines übernommene Eisenbahnfähre sollte eigentlich bereits im Herbst 1999 umgebaut und verlängert werden, um sie so in Ausstattung und Kapazität der SEA WIND anzugleichen. Durch die Übernahme Siljas durch Seacontainers haben sich die Pläne hier geändert, der Umbau fand bis heute nicht statt. Die SEA WIND erhielt inzwischen kurz nach dem Winter verglaste Brückennocks und wurde bei Baltic Ship Repairers in Tallinn kürzlich generalüberholt. Angesichts steigenden Frachtaufkommens dürften aber auch ihre Tage bei Seawind Line bald gezählt sein. (MS)



Die SEA WIND erhielt im letzten Winter geschlossene Brückennocks. Foto: Frank Lose

## Hurtigruten müssen EU/EWR-weit ausgeschrieben werden

Das Wettbewerbsüberwachungsorgan der EFTA, die ESA, hat darauf hingewiesen, dass der Betrieb der Hurtigruten ab dem Jahr 2006 EU/EWR-weit ausgeschrieben werden muss. Ursprünglich sollten die staatlichen Subventionen für die Hurtigrute bereits mit dem Jahr 2002 eingestellt werden. Im vergangenen Jahr hatte die norwegische Regierung allerdings beschlossen, die von den Reedereien OVDs und TFDS betriebene Küstenroute für weitere vier Jahre bis 2006 mit insgesamt 850 Mio. NOK zu unterstützen und angekündigt, dass auch darüberhinaus Unterstutzungen gezahlt werden sollen. Die beiden Reedereien hatten daraufhin zwei Neubauten in Auftrag gegeben, die die beiden letzten verbliebenen klassischen „Postdampfer“ HARALD JARL und LOFOTEN im Jahre 2002 ablösen werden. TFDS gab zudem zum Jahreswechsel 2000/2001 einen weiteren Neubau in Auftrag, der ab März 2003 die MIDNATSOL ersetzen wird. Mit Hilfe der dann fast runderneuerten Flotte wollen die Betreiber die Hurtigrute in die Gewinnzone steuern. (MS)

## SCANIA auf den Färöer-Inseln

In Estland im Frühjahr nicht gebraucht, fand sich eine passende Beschäftigung für die SCANIA der Saaremaa Laevakompanii, sonst im Einsatz zwischen Rohuküla und Heltermaa (Insel Hiiumaa) : die estnische Reederei vercharterte sie für zwei Monate zu den Färöer-Inseln. Die SCANIA verliess Estland am 7. April und wird rechtzeitig zur Sommersaison im Juni wieder

zurücksein. Auf ihrer regulären Fahrtroute muss indes die Fahrtrinne bis zum Sommer erneut ausgebaggert werden. Im vergangenen Jahr waren die Fährten dort teilweise mehrfach im flachen Wasser auf Grund gelaufen. Auch die im Herbst vergangenen Jahres plötzlich in Dänemark aufgetauchte VIIRE wird im Sommer wieder im Einsatz zur Insel Saaremaa sein. (MS)

**TRADEN eröffnete neue Route**

Die nach ihrem Maschinenschaden ganz aus dem Bottnischen Meerbusen verschwundene TRADEN ist nach ihrer Reparatur nun in neuen Gewässern im Einsatz. Sie verkehrt seit Anfang Mai für Norlines UK Ltd in zweiwöchigem Rhythmus auf der Verbindung Blyth-Bremen-Wallhamn-Frederikshavn-Kotka. (MS)



Zwischen Lübeck und Liepaja in Lettland verkehrt seit dem 19. Mai 2001 die SEA SYMPHONY (4.972 BRZ/Bj. 1976) ex SEA SONATA - 95 ex ELEFSIS -95 ex BUONA SPERANZA -94. Das ehemalige Ro/Ro bietet Platz für 780 Meter rollende Fracht. Zuvor verkehrte das Schiff zwischen Griechenland, Zypern und Israel. Foto: Carl Groll

**Color Line kauft COLOR VIKING**

Bisher war sie von P&O Stena Line nur gechartert, jetzt hat Color Line die Kaufoption wahrgenommen und die seit Juni 2000 zwischen Strömstad und Sandefjord verkehrende COLOR VIKING (19.763 BRZ/Bj. 1985) ex STENA INVICTA -00 ex PEDER PAARS -91 für 145 Mio. NOK gekauft. Color Line hatte bereits 60 Mio. NOK für Umbauten im und am Schiff im Frühjahr 2000 investiert. Für das Jahr 2000 konnte Color Line einen Gewinn aus dem Fährverkehr in Höhe von rund 317 Mio. NOK ausweisen. Auf ihren acht Schiffen beförderte die Reederei im vergangenen Jahr ca. 4,3 Mio. Passagiere. (MS)

**STENA SAGA auf Grand-Prix-Ausflug in Kopenhagen**

Aus Anlass des Grand-Prix-Schlagerfestival hat die norwegische Zeitschrift „Se og hør“ die STENA SAGA für das Wochenende vom 11.-13. Mai für einen Trip von Oslo nach Kopenhagen gechartert. Das Stena-Fährschiff machte an der Langelinie fest und die Passagiere besuchten am Abend des 12. Mai das Grand-Prix-Festival in Kopenhagens Stadion „Parken“. (MS)

**MRF und Fylkesbaatane fusionieren**

Unter dem Namen Nordvestlandske AS fusionierten zum 1. Mai 2001 die beiden im nationalen Fährverkehr tätigen Reedereien Møre og Romsdal Fylkesbaatar, Molde sowie Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane, Bergen. Die Gesellschaften werden ihre Verkehre unter gemeinsamem Dach, aber als selbständige Einheiten unter ihren bisherigen Namen fortführen. Das Verkehrsgebiet des neuen norwegischen Fährriesen erstreckt sich von Bergen bis Trondheim. Mehr als 50 konventionelle Fähren und ein Dutzend Schnellfähren sind im Einsatz. Dazu kommt im Juni 2002 ein Neubau für 85 Pkw, den MRF bereits bei Remontowa in Polen für 80 Mio. NOK bestellt hat. (MS)

**PEARL OF SCANDINAVIA in Hamburg**

Nach dem Erwerb der ehemaligen Ostseefähre ATHENA (die von 1992 bis 2000 als Kreuzfahrtschiff LANGKAPURI STAR AQUARIUS in Südostasien im Einsatz war) durch DFDS Seaways wurde das zwischenzeitlich in AQUARIUS umbenannte Schiff zu Umbauarbeiten bei Blohm & Voss in Hamburg eingedockt. Wie in FERRIES 1/2001 berichtet, hatte DFDS die 1989 gebaute Großfähre im Januar 2001 von der Kreuzfahrtreederei Star Cruises erworben. Das Schiff kam nach einem Zwischenstop in Alborg am 30. März 2001 (wo das ehemalige Autodeck provisorisch wieder hergerichtet wurde) am 17. April April nach Hamburg, wo es im Dock Elbe 17 für seinen künftigen Einsatz auf der Kopenhagen - Oslo-Route umgebaut und renoviert wurde. Am 19. Mai verließ das Schiff Hamburg dann zu weiteren Umbauten in Aalborg. Inklusiv Umbaumaßnahmen wird DFDS

insgesamt mehr als 800 Mio. DKK in das neue Flaggschiff PEARL OF SCANDINAVIA investiert haben. Taufe und Jungfernfahrt des Schiffes sind für den 26. Juni 2001 in Kopenhagen vorgesehen. (KO)



Die PEARL OF SCANDINAVIA nach Abschluss der Umbauarbeiten in Hamburg. Foto: Frank Rabe

**Scandlines expandiert weiter**

Scandlines hat mit der polnischen Gdansk Shiprepair Yard „REMONTOWA“ einen Vertrag über den Umbau der beiden Schwesterschiffe ASK und URD geschlossen. Als erstes Schiff soll die zwischen Rostock und Liepaja verkehrende ASK im Mai 2001 um 20,25 m Meter verlängert werden. Außerdem werden 32 zusätzliche Kabinen montiert, der Restaurant-Bereich wird erweitert. Das Tank-Top Deck wird für den Transport von PKW umgebaut und interne Rampen werden installiert. Nach Fertigstellung der ASK folgte die zur Zeit zwischen Aarhus, Aabenraa und Klaipeda verkehrende URD, die genau wie ihre Schwester umgebaut wird. Die URD wird nach Ablieferung dann allerdings von Nordö zwischen Malmö und Travemünde eingesetzt. Sie wird auf der Klaipeda Strecke durch die Eisenbahnfähre TREKRONER (15.195 BRZ/Bj. 1979) ex SCANDIC WASA - 86 ex MILORA -83 ersetzt, die seit Juli letzten Jahres in Nakskov aufliegt. Die TREKRONER muss allerdings ebenfalls umgebaut werden. Ihr offenes Heck wird geschlossen und es werden interne Rampen zur schnelleren Be- und Entladung montiert. (FL)

**DFDS übernimmt LISCO**

Die dänische Großreederei DFDS hat im April die litauische Lithuanian Shipping Co. (LISCO) übernommen. Der Kauf schließt neben einigen Frachtschiffe die Ro/Ro-Fähren KLAIPEDA, KAUNUS, VILNIUS, SIAULIAI, PANEVEZYS und PALANGA ein. Zukünftig will DFDS diese Dienste unter DFDS LISCO vermarkten, die Schiffe bleiben allerdings, schon aus Kostengründen, in Litauen registriert. DFDS plant evtl. weitere Schiffe der Nordseeflotte unter litauische Flagge zu bringen. Ab 19. April 2001 setzte Lisco die Frachtfähre PALANGA (11.630 BRZ/Bj. 1979) ex MONTE STELLO -96 auf der Klaipeda - Karlshamn (Süd-Schweden) Strecke ein und stellte damit den Stockholm-Dienst ein. Außerdem hat DFDS Tor Line die TOR HAFNIA an die italienische Reederei Strade Blue verkauft, sie wurde im April durch die TOR NORVEGIA auf der Fredericia-Kopenhagen-Klaipeda-Strecke ersetzt. (FL)



Seit Anfang März verkehrt die GREIFSWALD (24.084 BRZ/Bj. 1988) in Charter von Transocean Shipping zwischen Aarhus und Halmstad in Schweden. Foto: Ulrich Streich

**Saßnitz - Rønne**

Die zwischen Saßnitz auf Rügen und Rønne auf Bornholm verkehrenden Reedereien Scandlines und Bornholmstraffiken haben nach langen Streitigkeiten eine Übereinkunft geschlossen. Scandlines hatten gegen die

Subventionierung des Wettbewerbes durch den dänischen Staat auf dieser Strecke protestiert. Die Übereinkunft sieht wie folgt aus: Im Sommer, von April bis Oktober, bedient nur Scandlines mit dem Fährschiff RÜGEN (12.289 BRZ/Bj. 1972) diese Strecke, im Winter setzt Bornholmstraffiken eines der beiden Schwesterschiffe JENS KOFOED (12.131 BRZ/Bj. 1979) oder POVL ANKER (12.131 BRZ/Bj. 1978) ein. (FL)

**Rostock – Gedser**

Am 29. März 2001 übernahm die PRINS JOACHIM (16.071 BRZ/Bj. 1980) von der DRONNING MARGRETHE II (10.850 BRZ/Bj. 1973) den Gedser – Rostock Dienst. Die DRONNING MARGRETHE II wurde zunächst im alten Eisenbahnfährianleger in Warnemünde aufgelegt, ehe sie am 1. Mai 2001 als drittes Schiff eingesetzt wurde. Scandlines bieten nun auf dieser Strecke tagsüber Abfahrten im Zwei-Stunden-Takt an. (FL)



Seit dem 29. März 2001 verkehrt die PRINS JOACHIM zwischen Gedser und Rostock. Foto: Dirk Stachely

**Nordö an Scandlines**

Ende April gab die deutsch/dänische Reederei Scandlines bekannt, von der schwedischen MGA Gruppe die zwischen Malmö und Travemünde verkehrende Reederei Nordö Link übernommen zu haben. Nordö Link setzt auf dieser Strecke die Schwesterschiffe LÜBECK LINK (33.163 BRZ/Bj. 1980) ex FINNROSE –90 und MALMÖ LINK (33.163 BRZ/Bj. 1980) ex FINNHAWK –90 ein. Außerdem verkehrt hier die von Finnlines eingecharterte FINNSAILOR (20.783 BRZ/Bj. 1988). Zunächst soll Nordö Link als eigenständiges Unternehmen weitergeführt werden, die FINNSAILOR wird allerdings durch die Scandlines Fähre URD (siehe oben) ersetzt werden. (FL)

**Elbe-Ferry Cuxhaven-Brunsbüttel hat den Betrieb eingestellt**

Relativ kurzfristig, zum 8. März 2001 wurde der Fährbetrieb der Elbe-Ferry zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel eingestellt. Der erst seit dem 1. August 1999 betriebene Fährdienst (siehe Ferries 1/99, Seiten 4 – 12) mit den drei ehemaligen dänischen Fährschiffen JOCHEN STEFFEN ex PRINSESSE ANNE-MARIE, HINRICH WILHELM KOPF ex PRINSESSE ELISABEH und WILHELM KAISEN ex NAJADEN, konnte trotz vieler Bemühungen des Reeders nicht wirtschaftlich betrieben werden. Allein die Bunkerpreise sind seit der Aufnahme des Fährdienstes um das 2,5-fache gestiegen. Auch eine Erhöhung der Fahrpreise hätte nach Ansicht der Reederei diese Kosten nicht aufgefangen können. 300.000 Fahrgäste und 72.000 Fahrzeuge wurden von den drei Fährschiffen in den vergangenen 1,5 Jahren transportiert. Rund 10 Mio. Mark Defizit hätte sich in dieser Zeit angesammelt, so dass die Notbremse gezogen werden musste. Zum 1.4.01 wurde das Fährterminal geschlossen, die beiden „großen“ Fährschiffe wurden im Fährhafen, die WILHELM KAISEN im Cuxhavener Fischereihafen aufgelegt. Eine weitere Nutzung dieser „Fährroldtimer“ ist im Augenblick fraglich. Interessenten gibt es für diese Schiff zur Zeit nicht. Ob langfristig ein Autofährdienst über die Außenelbe zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel wieder aufgenommen wird, ist zur Zeit eher unwahrscheinlich. Weder die Bundesländer Niedersachsen bzw. Schleswig-Holstein und noch die betroffenen Kommunen sind bereit, öffentliche Gelder für den Betrieb der Elbe-Fähre zur Verfügung zu stellen. Als Alternative zum stetig überlasteten Elbtunnel in Hamburg steht für die Reisenden westlich von Hamburg somit nur noch die Elbefähre Glückstadt - Wischhafen, direkt zwischen Hamburg und Cuxhaven gelegen, zu Verfügung. Dort wird ein halbstündlicher Pendeldienst von beiden Seiten der Elbe mit vier Fährschiffen betrieben. Die im Fahrgastgeschäft tätige Reederei Cassen Eils bietet seit Mai mit dem Fahrgastschiff FUNNY GIRL zu bestimmten Tagen einen Personenfährdienst zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel an. (CE)



Die Elbe Ferry Fährschiffe liegen nach Beendigung des Fährdienstes in Cuxhaven auf und sehen einem ungewissen Schicksal entgegen. Foto: Christian Eckardt

**Rotterdam – Purfleet Dienst**

Einen neuen Frachtfährdienst eröffnete die belgische Reederei Cobelfret zwischen Europoort und Purfleet in der Themsemündung am 23. April 2001. Zum Einsatz kommen hier die Schiffe LOVERVAL (10.391 BRZ/Bj. 1978) ex MATINA –85 ex VALLMO –83 und die BAZIAS 1 (9.082 BRZ/Bj. 1984) ex DART 1 –01 ex JOLLY ARANCIONE –97 ex BAZIAS 1 –97 ex BALDER FJORD –86 die zunächst ein tägliche Abfahrt in jede Richtung anbieten. (FL)

**STENA DISCOVERY**

Wieder einmal in den Schlagzeilen war am 15. März 2001 das zwischen Hoek van Holland und Harwich eingesetzte HSS STENA DISCOVERY. Kurz nach dem Auslaufen aus dem niederländischen Hafen setzte sich auf dem Fahrzeugdeck ein LKW in Bewegung und durchbrach die Hecktür. Der LKW stürzte zusammen mit drei Lieferwagen ins Meer und die STENA DISCOVERY kehrte nach Rotterdam zurück. Die Hecktüre sind auf Grund der Höhe über dem Wasser nicht besonders gesichert. Nach erfolgter Reparatur konnte das Schiff einen Tag später wieder eingesetzt werden. (FL)



Links ist deutlich das fehlende Hecktor der STENA DISCOVERY zu sehen. Foto: Rob de Visser

**Transmanche Ferries eröffnet Fährdienst**

Nach einigen Anlaufschwierigkeiten konnte die SARDINIA VERA, am 12. April 2001 den Fährdienst zwischen Dieppe und Newhaven aufnehmen (siehe FERRIES 1/2001, Seite 31). Nachdem das unter italienischer Flagge fahrende Schiff am 27. Februar 2001 in Dieppe eintraf und am 1. März 2001 eine Probefahrt nach Newhaven absolvierte, wurde es von der französischen Seeleutegewerkschaft bestreikt. Der Streik konnte beigelegt werden, nachdem die Reederei für den Servicebereich französische Mitarbeiter eingestellt hatte. Bevor nun der Fährdienst aufgenommen werden konnte, musste erst der Hafen von Newhaven von der kommunalen Behörde, der Conseil Generale Seine Maritime, erworben werden. Doch die Verhandlungen mit dem Vorbesitzer Sea Containers zogen sich hin, schließlich unterhält diese mit Ihrer Reederei Hoverspeed einen Schnellfährdienst zwischen den beiden Häfen und man wollte sich keinen Schaden zufügen. Eine Einigung konnte am 11. April 2001 erzielt werden und der Hafen wurde für rund 25 Mio. Euro an die Franzosen verkauft. Der Vertrag beinhaltet eine weitgehende Zusammenarbeit der beiden Reedereien, Hoverspeed übernimmt das Marketing und den Verkauf. In der Zeit zwischen Mai und Oktober transportiert Hoverspeed die Fußpassagiere und den PKW-Verkehr. Transmanche Ferries befördern in der Sommersaison Fracht, Busse, Wohnmobile bzw. Wohnwagengespanne. Im Winterhalbjahr wird der gesamte Verkehr über Transmanche Ferries abgewickelt. (AW)



Die SARDINIA VERA im April 2001 auslaufend Dieppe, der Rumpf ist noch gelb, das neue Logo ist in Mintgrün angebracht und sieht etwas gewöhnungsbedürftig aus. Foto: Andreas Wörteler

**Neuer Frachtdienst Oostende-Sheerness**

Die rumänische Reederei Sammarina Lines eröffnete am 4. Mai 2001 einen neuen Frachtfährdienst zwischen Oostende und Sheerness, mit der SAMMARINA A (10.349 BRZ/Bj. 1984) ex PALTINIS -97, die 58 Trailer transportieren kann. Eigentlich sollte der neue Fährdienst bereits am 28. Januar aufgenommen werden, aber ein Zwischenfall im spanischen Vigo verzögerte die Ankunft des Schiffes in Oostende. Am Neujahrstag suchte das Schiff bei schwerem Wetter Schutz in der Bucht von Vigo. Die SAMMARINA A. ankerte neben einem schwimmenden Muschelzuchtfloß und als man den Anker einholte verwickelte sich eine Schraube mit den Verankerungen des Flosses und beschädigte diese erheblich. Bei dem Manöver fiel eine Maschine aus und zwei Schlepper zogen das Schiff in den Hafen von Vigo. Die Hafenbehörde arretierte die SAMMARINA A und das spanische Seegericht verurteilte die Reederei Sammarina Shipping & Trading aus Constanta zur Zahlung des entstandenen Schadens in Höhe von etwa 2 Mio. Euro. Nach erfolgter Reparatur kam das Schiff am 28. April erstmals im belgischen Oostende an. (AW)



Die SAMMARINA A am neuen Ro/Ro-Terminal in Oostende. Foto: Mike Louagie



Die OLEANDER soll ab Juni 2000 zwischen Oostende und Ramsgate eingesetzt werden. Foto: Andreas Wörteler

**F&OSL PICARDY verkauft**

Die seit dem 3. Februar 2000 in Dunkerque aufgelegte P&OSL PICARDY (13.601 BRZ/ Bj. 1980) ex PRIDE OF BRUGES -98 ex PRIDE OF FREE ENTERPRISE -87 wurde am 2. April 2001 an Trans Europa Ferries verkauft. Umbenannt in OLEANDER mit Heimathafen Limassol wird das Schiff zur Zeit in Dunkerque umgebaut. Nach Abschluss der Arbeiten soll die OLEANDER ab Juni zwischen Oostende und Ramsgate zum Einsatz kommen und dort die Frachtfähre ROSEANNE (7744 BRZ/ Bj.1982) ex FAROY

-89 ex REINA DEL CANTABRICO -87 ex SALAH LABIAD -85 ex REINA DEL CANTABRICO -83 ersetzen. (AW)

**P&O Stena Line : Verlängerung beantragt**

Die Kanalreederei P&O Stena Line hat bei der EU-Kommission fristgemäß den Antrag zur Verlängerung der Freistellung vom Kartellverbot für ihre Fährdienste im Ärmelkanal eingereicht. Nach drei Jahren war am 9. März die bisherige Freistellung ausgelaufen. P&O Stena Line möchte eine Verlängerung dieser Freistellung um 20 Jahre erreichen. Dieser lange Zeitraum sei nötig, um Planungssicherheit für die für den Wettbewerb mit dem Kanaltunnel notwendige Flottenerneuerung zu erhalten. Sofern die EU-Kommission nicht innerhalb von drei Monaten Stellung nimmt, verlängert sich die Freistellung automatisch um sechs Jahre. (MS)

**SOLIDOR 5 abgeliefert**

Die norwegische Fjellstrand A/S aus Omastrand lieferte am 20. Dezember 2000 den Neubau SOLIDOR 5 an die französische Reederei Emeraude Lines ab. Die Indienststellung fand am 5. Januar statt und seitdem verkehrt die SOLIDOR 5 zwischen St. Malo und den britischen Kanalinseln Jersey und Gernsey. Der Katamaran vom Typ „Jumbo Cat 60“ hat eine Länge von 60 m, ist 16,90 breit und hat einen Tiefgang von 2,70 m. Das Schiff kann 450 Passagiere befördern und das Autodeck ist für 60 Pkw, oder alternativ für 48 PKW und 2 Busse ausgelegt. Die Maschinenanlage besteht aus zwei Caterpillar-Diesel mit zusammen 14400 kW und verleiht dem Schiff eine Höchstgeschwindigkeit von 40 Knoten, die Dienstgeschwindigkeit liegt bei 36 Knoten. Die SOLIDOR 5 ersetzt die ebenfalls bei Fjellstrand erst 1996 erbaute SOLIDOR 3 (2.068 BRZ). Dieser Katamaran ist der Prototyp der „Jumbo Cat“ Serie und kann 427 Passagiere und 52 Pkw transportieren. Hauptgrund für die Bestellung der SOLIDOR 5 ist die um 3 Knoten höhere Dienstgeschwindigkeit. Die SOLIDOR 3 konnte Anfang des Jahres an die Flensburger Reederei FRS ( Förde Reederei Seetouristik GmbH & Co. KG) verkauft werden. Umbenannt in TANGER JET wird sie seit Mitte Mai zwischen Tanger, Tarifa und Gibraltar für die FRS Iberia eingesetzt. (AW)



Die neue SOLIDOR 5 einlaufend St. Malo im April 2001. Foto: Andreas Wörteler

**P&O Portsmouth**

Nicht verlängern will P&O Portsmouth die Charter der ehemaligen Olau Schiffe PRIDE OF LE HAVRE und PRIDE OF PORTSMOUTH, die zum Ende des Jahres ausläuft. Nach dem Wegfall von Duty-Free sind die Passagierzahlen drastisch gesunken. Man sucht jetzt zwei Fährschiffe mit geringer Passagier- aber dafür hoher Frachtkapazität. Die beiden Schiffe werden an den Eigner, die deutsche TT-Line zurückgegeben. Für diese Schiffe dürfte es wohl viele Interessenten aus Nord- aber auch aus Südeuropa geben. Auch mit den Zahlen auf der Portsmouth – Bilbao Strecke ist man bei P&O nicht gerade zufrieden, die dort verkehrende PRIDE OF BILBAO ex OLYMPIA ist von Irish Ferries eingechartert. Die zwischen Portsmouth und Cherbourg verkehrenden PRIDE OF HAMPSHIRE und PRIDE OF CHERBOURG dürfen aufgrund der SOLAS-Bestimmungen nur noch bis Oktober 2002 fahren. Dann braucht P&O auch auf dieser Strecke neue Schiffe. Außerdem setzt P&O Portsmouth auf der Cherbourg Strecke wieder den von Buquebus gecharterten Katamaran CATALONIA ein, der in diesem Jahr übrigens nicht in PORTSMOUTH EXPRESS umbenannt worden ist. (FL)

**LEIP ERICSON**

Nach dem die STENA CHALLENGER (18.523 BRZ/Bj. 1991) ihre letzte Abfahrt zwischen Holyhead und Dublin am 8. April 2001 durchführte, wurde sie umgehend vom neuen Eigentümer Marine Atlantic Inc. übernommen. Umbauarbeiten fanden in Falmouth statt, bevor das Schiff nun umbenannt in LEIF ERICSON die Reise über den Atlantic angetreten hat. Seit dem 1. Juni 2001 soll sie zwischen North Sydney und Port-aux-

Basques verkehren. Die Schreibweise des neuen Namens führte sogar zu diplomatischen Verwicklungen, die in Ottawa ansässigen Botschafter Norwegens und Islands forderten von der Reederei man solle den Namen korrekt schreiben. In den jeweiligen Ländern spricht man von Leif Eiriksson, die offizielle Schreibweise in Kanada ist allerdings Leif Ericsson. Wie der Streit ausgegangen ist, war bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt, es darf aber davon ausgegangen werden, dass die Schreibweise beibehalten wird. Der Norweger Eiriksson/Ericsson/Ericson entdeckte vor 1000 Jahren Nordamerika. (FL)



Die SUPERFAST LEVANTE liegt in der Endausrüstung in Barcelona. Foto: Sammlung Ton Grootenboer

**Trasmediterranea expandiert weiter**

Die staatliche spanische Reederei Cia. Trasmediterranea hat Ende April mit der Indienststellung des Neubaus SUPERFAST LEVANTE die Kapazitäten im Fährdienst zwischen Cadix und den Kanarischen Inseln erheblich ausgeweitet. Die SUPERFAST LEVANTE lief am 18. August 2000 bei Union Navale de Levante in Valencia vom Stapel. Das 22 Knoten schnelle Schiff ist mit 17.391 BRZ vermessen, 157,9 m lang und kann auf 1.905 Lademetern Fracht befördern. Die Frachtfähre mit Platz für 12 Passagiere verkehrt in einem wöchentlichen Umlauf zwischen dem spanischen Festland und den Inseln Lanzarote, Gran Canaria, Teneriffa und La Palma. Außerdem wurde die Kapazität der Schwesterschiffe SUPERFAST ANDALUCIA (20.198 BRZ/Bj. 1997) ex BAYARD -98 und SUPERFAST CANARIAS (20.198 BRZ/Bj. 1998) ex BRABANT -98 bei Astilleros de Santander (Astander) durch den Einbau eines zusätzlichen LKW-Decks erheblich erhöht. (FL)



Das Foto zeigt die SUPERFAST CANARIAS nach den Umbauarbeiten in Santander mit dem zusätzlichen LKW-Deck. Foto: Dieter Streich



Die FESTOS PALACE am Tag der Jungfernfahrt, dem 5. Mai 2001 im Hafen von Piräus. Eingesetzt wird das Schiff zwischen Piräus und Heraklion auf Kreta. Foto: J.W.F. Smallegange

**Minoan expandiert weiter**

Im April 2001 gab die griechische Reederei Minoan Lines bekannt, zukünftig mit der italienischen Grimaldi Gruppe die Fährdienste im westlichen Mittelmeer ausbauen zu wollen. Der im nächsten Jahr aus Korea zu liefernde Neubau ARIADNE soll zwischen Genua und Tunis verkehren und drei wöchentliche Rundtouren mit einem Zwischenstop in Malta absolvieren. Die für 2003 geplante Schwester soll ebenfalls auf dieser Strecke eingesetzt werden, außerdem plant das neue Joint-Venture weitere Strecken von Italien und Frankreich nach Nordafrika. Außerdem befinden sich Minoan Lines in Gesprächen mit dem Wettbewerber ANEK Lines über eine mögliche Zusammenarbeit in verschiedenen Bereichen.

Außerdem konnten Minoan Lines im April den Verkauf ihres Fährschiff N. KAZANTZAKIS (11.174 BRZ/Bj. 1972) ex SHIRETOKO MARU – 89 bekanntgeben. Das in MING FAI PRINCESS umbenannte Schiff soll für Pacific Cruises mit Heimathafen Panama Kreuzfahrten von Hongkong aus unternehmen. Die N. KAZANTZAKIS wurde Anfang Dezember durch den Neubau KNOSSOS PALACE (siehe FERRIES 1/01, Seite 32, 33) ersetzt. Im nächsten Jahr will die Schwestern der KNOSSOS PALACE, die OYLYMPIA PALACE und die EUROPA PALACE auf der Ancona – Patras-Strecke einsetzen, die dort bisher verkehrenden Schiffe PASIPHAE und IKARUS sollen dann zusammen mit dem Neubau PROMETHEUS zwischen Venedig und Ancona eingesetzt werden. Der Neubau PROMETHEUS verkehrt übrigens seit dem 6. April 2001 zwischen Ancona, Igoumenitsa und Venedig. Das ehemalige TT-Line Schiff FEDRA (17.879 BRZ/Bj. 1974) ex ROBIN HOOD-87 ex PETER PAN-86, bisher ebenfalls auf der Venedig Strecke eingesetzt, und seit Oktober 2001 aufgelegt, soll in diesem Sommer in Charter von Hellas Ferries zwischen Piräus, Kos, Mytilene, Ikaría und Samos verkehren. (FL)



Die mit 26.995 BRZ vermessene PROMETHEUS wird seit dem 6. April 2001 zwischen Venedig, Igoumenitsa und Patras eingesetzt. Foto: J.W.F. Smallegange

**TASSILI abgebrochen**

Die bisher von Algerie Ferries hauptsächlich zwischen Alicante und Oran in Algerien eingesetzte TASSILI (12.268 BRZ/Bj. 1971) ex CENTRAL No. 1 –73 wurde im letzten Jahr zur Verschrottung nach Indien verkauft. Algerie Ferries fahren von den europäischen Häfen Marseille und Alicante nach Algier, Oran, Bejaia und Skikda in Algerien. Als Ersatz für die TASSILI wurde schon im letzten Jahr von Five Stars Ferries die POSEIDON (15.237 BRZ/Bj. 1970) ex UTOPIA -94 ex FERRY LILAC -80 ex FERRY IZU ex SUZURAN MARU eingechartert. Auch diesen Sommer verkehrt das Schiff wieder zwischen Alicante und Oran. (FL)



Die 1971 in Japan gebaute TASSILI wurde bereits im letzten Jahr in Indien verschrottet. Foto: Frank Heine



Die MEGA EXPRESS TWO in der Endausrüstung in Livorno. Das Schiff soll nach Fertigstellung zwischen Italien, Frankreich, Korsika und Sardinien verkehren. Foto: Bruce Peter

**MEGA EXPRESS**

Die mit etwa 23.700 BRZ vermessene MEGA EXPRESS nahm am 2. April 2001 den Fährdienst zwischen Toulon und Ajaccio auf der Insel Korsika auf. Mit der MEGA EXPRESS TWO setzt Corsica ab 12. Juni 2001 ein Schwesterschiff ein. Beide Schiffe verkehren abwechselnd von Toulon, Savona und Livorno nach Bastia und Ajaccio, sowie von Livorno und Civitavecchia nach Golfo Arranci auf Sardinien. Die bei Cantiere Navale Fratelli Orlando in Livorno gebauten Schiffe können 1.750 Passagiere und 550 PKW befördern. (FL)

**Ventouris Ferries**

Wenig hat man in den letzten Jahren von Ventouris Ferries gehört, die ihre Flotte reduziert hatten und sich anscheinend mit der Übermacht von Superfast in der Adria sehr schwer taten. Doch für 2001 erweitern die Griechen ihren Fahrplan stark. Neben den konventionellen Ro-Pax Fähren VENUS und ATHENS EXPRESS, setzt man nun auch wieder die POLARIS (20.326 BRZ/Bj. 1975) ex SKÅNE LINK -91 ex DANA FUTURA -88 ex DROSSELFELS -77 ex DAMMAN EXPRESS -77 ex DANA FUTURA -76 zwischen Patras, Igoumenitsa und Bari ein, nachdem dieses Schiff seine Cotunav-Charter im westlichen Mittelmeer beendet hat. Die POLLUX und IONIS sollen zwischen Bari und Valona verkehren, das ehemalige Nordö Schiff SATURNUS (8.379 BRZ/Bj. 1974) ex EUROPA II-91 ex ATLAS III-87 ex RAED B.-83 ex SCANDINAVIA-80 verkehrt zwischen Igoumenitsa, Korfu und Brindisi.

Für diese Strecke haben Ventouris Ferries außerdem von International Catamarans zwei Schnellfähren eingearbeitet. Mit der THUNDERCAT I (3.989 BRZ/Bj. 1994) ex INCAT 033 -01 ex FAST CEUTA -00 ex INCAT 033 -00 ex RONDA MARINA -99 ex STENA LYNX II -97 ex STENA SEA LYNX II -96 und der THUNDERCAT II (3.989 BRZ/Bj. 1995) ex INCAT 035 -01 ex CAT -LINK I -99 bietet die Reederei drei Abfahrten pro Tag in jede Richtung an. Die Überfahrtsdauer soll 3 Stunden und 40 Minuten betragen. (FL)

**„Mafia“-Fähre arretiert**

Unter dem Verdacht an Bord ein illegales Spielcasino zu betreiben um Mafia-Gelder zu waschen wurde die EUROPA I (3.983 BRZ/Bj. 1963) ex SLAVIJA I -98 ex SLAVIA -76 ex SKIPPER CLEMENT -76 ex JENS KOFOED -64 am 3. April 2001 in Brindisi von der Polizei arretiert. Außerdem soll das zwischen Brindisi und Valona in Albanien verkehrende Schiff zum Transport von illegalen Einwanderern genutzt worden sein. (FL)



Die im Juni 2001 abgelieferte UND EGE wurde von der Flensburger Schiffbaugesellschaft für den Triest-Istanbul-Dienst gebaut. Foto: Ulrich Streich

**Turkish Marmara Line**

Ist der Name eines türkisch/deutschen Joint Ventures. Die Reederei chartete von Blue Ferries / Strintzis Line die beiden Fährschiffe BLUE ISLAND (18.858 BRZ/Bj. 1973) ex IONIAN ISLAND -00 ex ALBIREO -89 und BLUE GALAXY (17.691 BRZ/Bj. 1972) ex IONIAN GALAXY -00 ex ARKAS -87 und benannte sie in CESME 1 und CESME 2 um. Die CESME 1 verkehrt seit dem 12. Mai 2001 zwischen Venedig und Cesme, die Schwester soll ab 23. Juni 2001 von Brindisi aus nach Cesme fahren. Ab September soll der Venedig Dienst auf Istanbul ausgeweitet werden. (FL)

**BONANZA EXPRESS in Florida**

Die von Lineas Fred. Olsen bisher zwischen Santa Cruz de Tenerife und Agaete auf Gran Canaria eingesetzte Schnellfähre BONANZA EXPRESS (5.029 BRZ/Bj. 1999) eröffnete am 6. April 2001 einen neuen Dienst für Fred. Olsen zwischen Miami in Florida und den Grand Bahamas

**Ex ENGLAND gesunken**

Die seit dem 2. September 1987 in der Bucht von Eleusis aufgelegte EUROPA (4.986 BRZ/Bj. 1964) ex EMMA -88 ex AMERICA XIII -87 ex ENGLAND -87 wurde im März 2001 von ihrem Eigentümer Latsis zum Abbruch in das indische Alang verkauft. Am 24. März verließ das Schiff im

Schlepp Griechenland und passierte am 30. März den Suez Kanal. Am 3. April nahm der Konvoi Kurs auf Indien, einige Tage später sank das ehemalige DFDS Fährschiff vor Aden in schwerem Sturm. Für die letzte Fahrt war das Schiff in St. Vincent & Grenadines in Kingstown registriert worden. Außerdem sind auch die ebenfalls zur Latsis Gruppe gehörenden Passagierschiffe MARIANNA VI (14.084 BRT/Bj. 1951) ex AUREOL -74 und die MARIANNA 9 (19.393 BRZ/Bj. 1961) ex VERA -81 ex FAIRSKY -80 ex AL HASA -79 ex PRINCIPE PERFEITO -76 zur Verschrottung nach Alang verkauft worden. (FL)



Ein Foto der ehemaligen ENGLAND aus dem Frühjahr 2000, im Hintergrund liegt die ebenfalls verschrottete MARIANNA VI ex AUREOL. Foto: Bert Pellegrom

**Tylos Ferry**

Die aus Bahrain stammende Gesellschaft Tylos Ferry chartete von El Salam Shipping die AL SALAM TABA I (5.340 BRZ/Bj. 1968) ex SALEM FLOWER -98 ex TABA I -98 ex SALEM FLOWER -97 ex ZAHRET MISR -93 ex TIEPOLO -93 ex CANGURO BIANCO -83 um mit ihr einen Fährdienst für indische Gastarbeiter zwischen Häfen am Persischen Golf und Indien zu eröffnen. Ab dem 1. Juni 2001 verkehrt das Schiff einmal monatlich nach Cochin und zweimal pro Monat nach Mumbai. (FL)



Die AL SALAM TABA 1 verkehrt seit Juni 2001 zwischen dem persischen Golf und Indien. Foto: Ralph-Christian Schöttker

**ARAHANGA verschrottet**

Wie bereits in FERRIES 4/00, Seite 37 berichtet, wurde die Frachtfähre ARAHANGA im Dezember letzten Jahres von NZ Rail außer Dienst gestellt. Da sich für das 1972 gebaute Schiff kein Käufer fand, verkaufte es die Reederei zur Verschrottung nach Indien. Am 12. Mai 2001 verließ das Schiff den neuseeländischen Hafen Wellington mit Kurs auf Alang, ein Bunkerstop soll noch in Singapur eingelegt werden. Unter St. Vincent & Grenadines Flagge soll das Schiff am 4. Juni seine letzte Reise beendet haben. (FL)



Anfang 2001 wurde der erst am 8.3.2000 eröffnete Lineas Fred. Olsen Fährdienst zwischen Arrecife (Lanzarote), Puerto del Rosario (Fuerteventura) und Las Palmas (Gran Canaria) wieder eingestellt. Das Foto zeigt die BETANCURIA (8.531 BRZ/Bj. 1974) ex BENCHIJIGUA -00 ex BENCHIJIGUA II -95 ex DJURSLAND -94 ex DJURSLAND II -81 aufgelegt am 11. Mai 2001. Foto: Dieter Streich

# FERRIES - Küstenschifffahrt

von Inselfährschiffen, Schnellfähren und  
Seebädderdampfern  
von Christian Eckardt

## Reederei AG „Ems“ stellt Katamaran POLARSTERN in Dienst

Die Reederei Aktien-Gesellschaft „Ems“, Emden, hat nach der Taufe durch Brigitte Seiters am 27. April in Papenburg den in Borkum beheimateten Passagierkatamaran POLARSTERN in Dienst gestellt. Der 12 Millionen Mark teure Katamaran wurde von der australischen Werft Oceanfast aus der Konkursmasse erworben. Das für 408 Passagiere ausgelegte Fahrzeug wurde dort bereits 1996 als CARAIBE JET erbaut und war für einen Dienst in der Karibik geplant. Im Herbst 2000 wurde das Schiff von der AG „Ems“ übernommen und bei Wavemaster International in Henderson umgebaut. Unter anderem wurde eine neue Maschineanlage eingebaut und die Inneneinrichtung auf die Bedürfnisse in Nordeuropa umgebaut. Am 12. April traf der 47,25 Meter lange und 12,32 Meter breite Katamaran an Bord des Schwergutfrachters LENA in Emden ein. Im Anschluss an die Taufe erfolgte eine Fahrt auf der Ems, die von Papenburg über Emden nach Borkum führte. Das mit vier M.T.U. Motoren mit einer Leistung von je 2000 kW ausgestattete Schiff, erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 40 Knoten und ist für Fahrten von Papenburg, Leer und Ditzum nach Borkum bzw. dreimal die Woche nach Helgoland vorgesehen. Ferner soll mit der POLARSTERN auch das niederländische Eemshaven angesteuert werden. Für die Passagiere stehen auf zwei Decks 408 Sitzplätze in klimatisierten Räumen zur Verfügung.



Ursprünglich für den Einsatz in der Karibik geplant, fährt die POLARSTERN jetzt in der Nordsee. Foto: Christian Eckardt



Die HANSEPFIL, hier nach dem Umbau mit hochgesetzter Brücke, fährt nun auf dem portugiesischen Tejo. Foto: Christoph Podlucky

## Elbe-City-Jet hat den Liniendienst eingestellt

Der seit dem 15. Juli 1996 zwischen Stade und Hamburg auf der Elbe mit zwei bzw. drei Katamaranen betriebene Personenfähndienst der Elbe-City-Jet wurde zum Jahresende 2000 aufgrund zu geringer Transportzahlen endgültig eingestellt. Die beiden Katamarane, die Schwesterschiffe HANSEPFIL und HANSEBLITZ wurden im Frühjahr nach Portugal verkauft, sie verkehren nun auf dem Tejo zwischen Lissabon und dem ehemaligen Expo-Gelände. Die 1997 erbaute HANSESTAR verkehrt weiterhin auf der Elbe zwischen Stade und Hamburg. Elbe-City-Jet wurden anfangs von der Reederei Schiffahrtskontor Altes Land (SAL, Steinkirchen) und der HADAG, Hamburg, betrieben. Im April 1997 schied die HADAG als Gesellschafter aus und die Flensburger KG Seetouristik wurde neuer

Anteilseigner. Die beiden 27,5 Meter langen Katamarane HANSESTAR und HANSEBLITZ wurden auf der norwegischen Werft Lindstøl A/S in Risør gefertigt. Der Ausbau der HANSEPFIL erfolgte aus Termingründen bei Abeking und Rasmussen in Lemwerder bei Bremen. Am 24. Juli 1997 wurde mit der HANSESTAR ein weiterer Katamaran mit einer Länge von 33,3 Metern und einer Passagierkapazität für 322 Personen auf der Elbe in Dienst gestellt.

1999 wurden die HANSEPFIL und HANSEBLITZ für zwei Jahre an die niederländische Flevo-Ferries verchartert. Mit drei weiteren eingekauften japanischen Schnellfähren sollte dort ein Personenfähndienst von Amsterdam nach Flevoland über das IJsselmeer aufgenommen werden. Die HANSEBLITZ wurde in IJSELMEER umbenannt, die HANSEPFIL in VELUWEMEER. Zudem wurde die Brücke auf beiden Schiffen umgebaut, die sich nach dem Umbau oberhalb der Fahrgasträume befand. Doch der Chartereinsatz in Holland war nur von kurzer Dauer, nach finanziellen Schwierigkeiten bei Flevo-Ferries kamen beide Schiffe bereits Ende 1999 wieder zurück an die Elbe und erhielt dort ihre ersten Namen zurück. Schnell zeichnete sich ab, dass der Liniendienst mit den 3 Katamaranen nicht rentabel betrieben werden konnte. Zum Jahresende beendete FRS die Beteiligung an Elbe-City-Jet, das Schiffahrtskontor Altes Land (SAL) war damit alleiniger Eigentümer. Um den Dienst aufrechterhalten zu können, bot das Land Niedersachsen eine einmalige Zahlung von 5 Millionen Mark an, allerdings nur unter der Bedingung, dass der Dienst für 10 Jahre weiterbetrieben werde. Die Reederei wollte sich darauf jedoch nicht einlassen und verkaufte kurzerhand die beiden Katamarane nach Portugal. Für Ausflugsfahrten sah die Reederei jedoch einen Markt, so verkehrt der HANSESTAR weiterhin viermal täglich zwischen Stade und Hamburg. Ein weiteres Schiff wurde für diese Fahrten im Mai 2001 von der Lindstøl Werft in Norwegen erworben. Die 21 Meter lange IBIS III soll im Juni an der Elbe eintreffen und nach Umbauten zu Ausflugsfahrten zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven eingesetzt werden.



Die VELUWEMEER ex HANSEPFIL im Anstrich der Flevo Ferries. Foto: Ton Grootenboer

## Schnellfähren im Helgoland-Verkehr: Eine Übersicht

In der Saison 2000 wurden auf Helgoland ca. 300.000 Tagesgäste begrüßt, die die Insel per Schiff erreichten. Rund 120.000 dieser Gäste nutzten bereits einen Katamaran und die Beförderungszahlen im Schnellverkehr sollen nach den Prognosen der Seebädderreedereien in diesem Jahr noch weiter ansteigen.

Bereits in den 60er Jahren gab es erste Planungen und Versuche der etablierten Reedereien mit Luftkissenbooten und anderen Schnellschiffen Helgoland anzusteuern, jedoch gab es nie den rechten Erfolg und diese Versuche wurde schnell beendet.

1989 wurde für die Reederei AG „Ems“ in Norwegen bei A/S Fjellstrand in Omastrand der erste deutsche Katamaran, die NORDLICHT, erbaut. Dieses Schiff war ursprünglich für den Einsatz von Emden und Borkum nach Helgoland vorgesehen. Doch durch eine gerichtliche Verfügung, die Helgoländer Börteboot-Fahrer sahen ihre Einnahmen in Gefahr, durfte die NORDLICHT, bis auf wenige Ausnahmen, den Helgoländer Südhafen nicht anlaufen. Erst in den letzten Jahren ist die NORDLICHT regelmäßiger Gast auf Helgoland gewesen. In diesem Jahr wird das Schiff verstärkt im Emden-Borkum-Verkehr eingesetzt, der Helgolanddienst wird von der neuen POLARSTERN übernommen.

Erst acht Jahre später erfolgte ein wesentlicher Stimmungswandel der Helgoländer und der Gemeinderat stimmte dem Anlaufen des Südhafens zu. 1997 wurde die erste reguläre Schnellverbindung durch AG „Ems“ aufgenommen und in den nächsten Jahren folgten weitere Strecken.



Die NORDLICHT und die POLARSTERN am 27. April 2001 in Papenburg. Foto: Christian Eckardt

Den Anfang machte der eingecharterte Katamaran VARGØY. Von der Hamburger Reederei Abicht und dem Bauunternehmer Weber wurde dafür mit Speedways Fast Ferries ein neues Unternehmen gegründet. Am 4. Juli 1997 führte die VARGØY in 3,5 Stunden die erste Fahrt von den Hamburger Landungsbrücken nach Helgoland durch. Ein Zwischenstopp wurde in Cuxhaven eingelegt. Die VARGØY, 1994 gebaut, war von Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap in den Jahren 1994 bis 1996 zwischen Hammerfest und Øksfjord in Nordnorwegen eingesetzt worden.



Die aus Norwegen eingechartete VARGØY vor Cuxhaven. Foto: Christian Eckardt

Seit dem 1. Mai 1998 wird der Katamaran BALTIC JET der Flensburger Förde Reederei Seetouristik GmbH für Fahrten nach Helgoland eingesetzt. Auch dieses Schiff startet von den Hamburger Landungsbrücken und macht ebenfalls einen Zwischenstopp in Cuxhaven. Die BALTIC JET war am 12.5.1997 an die MS „Warnow“ Schiffsahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Vitte, KR Weiße Flotte GmbH abgeliefert worden. Der Rohbau entstand bei Kvaerner Fjellstrand Pte. in Singapur und wurde als Decksladung auf der RICKMERS TIANJIN zur Endausrüstung nach Norwegen gebracht. Zum Einsatz kam der 10 Millionen Mark teure Katamaran im Ablieferungsjahr zu Fahrten ab Travemünde und Burgstaaken nach Warnemünde sowie zu Sonderfahrten nach Dänemark. Im Sommer 1999 wurde die BALTIC JET im Helgoland-Verkehr zeitweise durch das 1996 auf der Kvaerner Fjellstrand A/S, Omastrand erbaute Schwesterschiff HANSE JET abgelöst und die BALTIC JET übernahm die Ostseefahrten. Dieses erfolgte, da die staatliche Baupreisförderung für die beiden Schiffe an einen Einsatz in Mecklenburg-

Vorpommern gekoppelt war. Im März 2000 wurde die HANSE JET nach Tarifa in Südspanien überführt um dort für die FRS-Tochtergesellschaft FRS Maroc einen neuen Fährdienst zwischen Spanien und Tanger in Marokko aufzunehmen (siehe Ferries 1/2001, Seite 34). Im Frühjahr 2000 nahm dann die BALTIC JET wieder den Dienst von Hamburg nach Helgoland auf, und wurde am 30.06.2000 in HANSE JET II umbenannt. Zu diesem Zeitpunkt wurde auch der tägliche Helgoland-Dienst um Wedel-Schulau in Schleswig-Holstein erweitert.

Im Juli 1998 machte sich auch der holländische Kapitän Marinus Boersma



Seit Juni 2000 fährt die ehemalige BALTIC JET als HANSE JET II im Helgoland-Dienst. Foto: Christian Eckardt

Gedanken zum Thema Schnellverkehr nach Helgoland. Boersma kaufte in Rußland die zuletzt zwischen Klaipeda und Gdansk eingesetzten Kometa-Tragflügelboote ALPHA und OMEGA und ließ sie nach Emden bringen. Die ALPHA sollte zwischen Bremerhaven und Helgoland, die OMEGA von Borkum nach Helgoland eingesetzt werden. Die Schiffe wurden 1979 bzw. 1980 als KOMETA 41 (ALPHA) bzw. KOMETA 47 (OMEGA) erbaut. Doch aus dem geplanten Einsatz wurde nichts. Beide Schiffe wurden im Jahr 2000 an den Wilhelmshavener Unternehmer Michael Spitz verkauft. Die ALPHA wurde in RINCON umbenannt und bei der Neuen Jadewerft in Wilhelmshaven überholt. Für die Spitz Nautico Lda. verkehrt die 35 Meter lange RINCON seit Dezember 2000 zwischen den Kapverdischen Inseln vor der Westküste Afrikas. Die OMEGA liegt nach mehr als 3 Jahren noch immer in Emden auf und befindet sich nicht mehr im Besitz der Spitz Nautico Lda. Die geplante Umbenennung in VULCANO erfolgte nicht. Vielleicht kann ein FERRIES-Leser weiterhelfen, und Hinweise auf die neuen Eigentumsverhältnisse der OMEGA geben.

Am 3. Juli 1999 wurde mit der CAT NO. 1 der größte deutsche Passagier-Katamaran im Liniendienst nach Helgoland eingesetzt. Das in Australien gebaute Schiff wurde für ein Konsortium folgender Reedereien erbaut: AG Norden-Frisia (50%), AG „Ems“ (25 %), Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr Amrum GmbH (10 %) und Förde Reederei Seetouristik (15 %). Das knallrote Schiff kommt in einem recht komplizierten Fahrplan von mehreren Ostfriesischen Inseln, Amrum, Büsum, Hooksiel und Hörnum/Sylt zum Einsatz nach Helgoland. Erstmals wird die CAT No. 1 in diesem Jahr nicht von Cuxhaven aus verkehren. Dafür wird sie aber in Charter der Reederei Warrings 25 Mal von Hooksiel nach Helgoland und in Charter von Cassen Eils einmal pro Woche zwischen Büsum und Helgoland verkehren.

Nach vielen Anlaufschwierigkeiten im Zusammenhang mit der verspäteten Ablieferung und den missglückten Rettungsübungen konnte dann im

### Übersicht der im Jahr 2001 im Helgoland-Verkehr eingesetzten Hi-Speed-Passagierschiffe

Daten	VARGØY	HANSE JET II	CAT NO. 1	SPEEDY	POLARSTERN	NORDLICHT
Eigner	Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap, Hammerfest	KG Seetouristik, Vitte	Schiffsahrtsges. Supercat & Co., Norderney	Reederei Warrings, Bremen	AG „Ems“, Emden	AG „Ems“, Emden
in Charter von	Speedway Fast Ferries					
Bauwerft	Kvaerner Fjellstrand, Omastrand	Singapore Kvaerner Fjellstrand, Singapur	Austral Ships, Fremantle	Wave Master Int., Henderson	Oceanfast Ferries, Henderson	A/S Fjellstrand, Omastrand
Baunummer	1623	32	80	1	91	1592
Ablieferungsjahr	1994	1997	1999	2000	2001	1989
Bruttovermessung	456 BRZ	466 BRZ	920 BRZ	440 BRZ	597 BRZ	435 BRZ
Länge ü.a.	40 m	40 m	52,4 m	49,95 m	47,25 m	38,8 m
Breite ü.a.	10,1 m	10,1 m	13,0 m	9,0 m	12,32 m	9,4 m
Tiefgang	2,4 m	1,6 m	1,5 m	1,8 m	1,95 m	1,61 m
Pasagiere	230	342	432	324	408	272
Maschinenanlage	2 M.T.U.	2 M.T.U.	4 M.T.U.	2 Caterpillar	4 M.T.U.	2 M.T.U.
Leistung	5400 kW	4000 kW	7760 kW	4018 kW	8000 kW	1.838 kW
Antrieb	Waterjet	Waterjet	Waterjet	2 Propeller	Waterjet	Waterjet
Geschwindigkeit	33,9 Knoten	36 Knoten	40 Knoten	32 Knoten	40 Knoten	33,5 Knoten
Einsatzroute	HH-Cux.-Helgoland	HH-Cux.-Helgoland	Cux/Büsum-Helgol.	Bremen-Helgol.	Papenburg-Emden-Helgoland	Emden-Borkum-Helgoland
Im Helgolandverkehr seit	04.07.1997	01.05.1998	03.07.1999	25.08.2000	28.04.2001	April 1989



Die CAT No. 1 fährt in diesem Jahr auch von Büssum, Hooksiel und Wangerooge nach Helgoland. Foto: Christian Eckardt

Spätsommer 2000 mit rund zweimonatiger Verspätung das Passagier-Monohull SPEEDY auf den Weg nach Helgoland gebracht werden. Die im ostfriesischen Carolinensiel ansässige Reederei Warrings hatte im Herbst 1999 bei der australischen Werft Wave Master den Auftrag zum Bau erteilt. Für den geplanten Einsatz auf der Weser zwischen Bremen, Bremerhaven und Helgoland hatte sich die Reederei für diesen Schiffstyp entschieden, um Schwellbildung bei hoher Geschwindigkeit so gering wie möglich zu halten. An Bord des Schwergutschiffes DITZUM traf die SPEEDY am 10. August in Bremerhaven ein. Mehrere Rettungsübungen mit der anfälligen Notrutsche waren nötig um am 25. August 2000 endlich starten zu können. Die Fahrt ging von der Bremer Innenstadt über Bremen-Vegesack und Bremerhaven nach Helgoland. Die Fahrzeit auf dieser Strecke beträgt rund 4 Stunden. Das Anlaufen der tideabhängigen Häfen Hooksiel, Wangerooge und Spiekeroog wurde bereits im Jahr 2000 nach mehreren Versuchen wieder aus dem Programm genommen und wird in diesem Jahr nicht mehr angeboten.

Als letztes Schiff im Helgoland-Dienst stieß dann am 28.04.01 die im oben genannten Artikel erwähnte POLARSTERN für die AG „Ems“ dazu. Ob dieser Dienst auf der Ems mit einem 40 Knoten schnellen Katamaran auf Dauer aufrecht gehalten werden kann, ist fraglich, denn verschiedene Umweltverbände sehen durch den Einsatz von Schnellfähren die Tierwelt bedroht, diese fordern ein Tempolimit von 8 Knoten auf Flüssen. Abzuwarten bleibt auch, ob in den nächsten Jahren weitere Schnellfähren im Helgoland Verkehr zum Einsatz kommen. Gerade die zur Zeit hohen Bunkerkosten, die innerhalb des vergangenen Jahres um 70 % angestiegen sind, drücken auf die Stimmung der Reeder. Zudem ist die Helgoland-saison mit fünf bis sechs Monaten recht kurz, die Schiffe verkehren nur

von April und bis Anfang Oktober und sind im Herbst und Winter beschäftigungslos aufgelegt.

Doch der Bürgermeister von Helgoland Frank Botter sieht die Zukunft recht optimistisch: Er könne sich vorstellen, dass in naher Zukunft auch Katamarane aus Holland und Dänemark, beispielsweise aus Esbjerg, den Weg nach Helgoland finden können. Schließlich könne der zollfreie Einkauf auch unsere europäischen Nachbarn anlocken. Als nächste konkrete Maßnahme für die Schnellfährendienste plant die Inselgemeinde eine neue, separate Anlegestelle im Bereich der Landungsbrücke.



Die SPEEDY der Reederei Warrings in voller Fahrt auf der Weser. Foto: Christian Eckardt

## FERRIES Online – Links

### Fakta om Fartyg

<http://members.nbci.com/scandinavica>

Eines ist sicher: Diese Website ist eine wahre Fundgrube für jeden Schiffsfahrtsfreund. Und solche, die es werden wollen. Micke Asklander, Mitglied im DFV, bringt massenweise Fähren und Reedereien zur Sprache. Damit nicht genug: Zu allen Fähren dieser Homepage kommen Fotos, technische Daten und Lebensläufe hinzu. Die riesige Auswahl lässt sich durch eine klare Navigation auf den Seiten recht gut im Überblick behalten. Hinzu kommt (eine wirklich tolle Sache) ein alphabetisch geordnetes Register mit allen Schiffen, die hier zu finden sind. Die Aufmachung und das Design ist einfach gehalten, weder überladen, noch langweilig. Die Sprache ist schwedisch, wobei eine englische Version in Planung ist. Im Notfalle hilft Micke jedoch weiter, wie er bekundet.

Dass nicht nur Fähren zu finden sind, sondern auch Frachtschiffe, rundet diese wirklich sehr gelungenen Seiten ab. (CW)

## FERRIES Buchvorstellungen

### Erinnerungen an die THEODOR HEUSS

Von Carsten Watsack, zu beziehen bei FERRIES-Vertrieb, Albertstraße 20, 31241 Ilsede, 29,90 DM zzgl. Versandkosten.

40 Jahre lang sorgte das Eisenbahnfährschiff THEODOR HEUSS für tägliche Verbindungen zwischen Deutschland und Dänemark. Was 1957 mit der Indienstellung begann, endete im Jahre 1997 auf einem indischen Strand in der Schrottwert. Dazwischen liegen viele bislang größtenteils

unveröffentlichte Begebenheiten: Die schwerste Fahrt der HEUSS z. B., als das Schiff in einem Sturm 1969 mit der Mole in Puttgarden kollidierte. Oder die Nennung zahlreicher prominenter Gäste, wie dem Nobelpreisträger Albert Schweitzer, der in den fünfziger Jahren mit dem Schiff nach Norden fuhr. Der technisch interessierte Leser wird aber ebenso fündig: Im ersten Teil des Werkes wird sehr tiefgehend auf Technik und Bau des Schiffes eingegangen. Eine komplette Gästeliste der Jungfernfahrt sowie alle Werft- und Aufliegezeiten im Anhang sowie natürlich zahlreiche S/W-Fotos runden dieses Buch ab. (RJ)

### Lake Michigan's Railroad Car Ferries

von Karl Zimmermann, Andover Junction Publications 1993, ISBN 0-944119-11-5 zu beziehen beim Verlag Andover Junction Publications, PO Box 1160, Andover, NJ 07821, USA oder bei den führenden maritimen Buchläden in Deutschland.

Dieses Buch ist eines der wenigen aus Nordamerika, welches auch im normalen Verkauf in Deutschland erhältlich ist. Es handelt sich um ein 64 Seiten starkes Softcover-Buch im Format 22 x 28 cm, das die gesamten Eisenbahnfahrverbindungen auf dem Lake Michigan beschreibt. Im ersten Teil geht es um die Chesapeake & Ohio Railway Co. und deren Fährschiffe samt Geschichte, im zweiten um die Ann Arbor Railroad und Grand Trunk Western Railway und im dritten und letzten Teil über die Mackinac Transportation Company und deren bekanntestes Eisenbahnfährschiff, die CHIEF WAWATAM. Der Text ist im gesamten Werk recht kurz gehalten, gibt aber einen recht guten Eindruck über die Geschichte der einzelnen Gesellschaften ohne zu sehr ins Detail zu gehen. Aber das besondere sind die zahlreichen Abbildungen: insgesamt 87 sw- und 36 Farbfotos, einige Zeichnungen und Postkarten- und Fahrplanabbildungen machen das ganze zu einem „Bilderbuch“ ersten Ranges. (FH)



Die gerade abgelieferte CARNIVAL SPIRIT bei schönstem Fotografierwetter auf der Ostsee. Foto: Peter Therkildsen

# Passagierschiffe aktuell

von Arnold Kludas

## Stapelläufe

28.2.2001 THE WORLD bei Bruce's Shipyard, Landskrona, für Residensea, Nassau.

## Ablieferungen

### mse CARNIVAL SPIRIT

Carnival Cruise Lines, Panama  
Kværner Masa-Yards, Helsinki; Baunr. 499  
85 619 BRZ / 292,56 m Länge ü.a. / 32,2  
(38,80) m Breite / 7,80 m Tiefgang / Sechs  
9-Zyl.-Diesel mit 62 370 kW, sechs Genera-  
toren, zwei E-Fahrmotoren in Azipods;  
Wärtsilä-ABB / 35 200 kW / 2 Schrauben /  
22 Kn / 2114 (2680) Pass. in 1057 Kabinen /  
Bes. 902

7.7.2000 aufgeschwommen / 1.2001 erste  
Probefahrt / 6.4.2001 Ablieferung / 12.4.2001  
ab Helsinki nach Miami / 29.4.2001 Jungfern-  
kreuzfahrt Miami - Los Angeles /

### ms OLYMPIC EXPLORER

Royal Olympic Cruises, Piräus  
Blohm + Voss, Hamburg; Baunr. 962  
24 400 BRZ / 2300 tdw / 180,40 m Länge  
ü.a. / 25,50 m Breite / 7,25 m Tiefgang /  
Vier 9-Zyl.-Diesel mit Getriebe; Wärtsilä / 37  
800 kW / 28 Kn / 800 (836) Pass. in 400  
(416) / Bes. 360  
19.5.1999 aufgeschwommen / 15.3.2001  
Abschluß der Probefahrt / 4.2001 Heimat-  
hafen wird Gibraltar, dadurch Namensän-  
derung in OLYMPIA EXPLORER / 24.4.2001

Gäste- und Vorstellungsfahrt / 27.4.2001 Die  
Reederei verweigert aus vorgeschobenen  
Gründen die Abnahme des Schiffes. Ange-  
geblich vereinbarte Umbauten seien nicht  
ausgeführt worden; mit denen die Werft al-  
lerdings gar nicht beauftragt worden war /  
Bis Redaktionsschluß konnte keine Einigung  
erzielt werden.

### mse R EIGHT

Renaissance Cruises, Monrovia  
Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire; Baunr.  
Z31  
30 277 BRZ / 2700 tdw / 181,00 m Länge  
ü.a. / 25,46 m Breite / 5,83 m Tiefgang /  
Zwei Diesel mit 19 440 kW, vier Generato-  
ren, zwei E-Fahrmotoren; General Electric-

Die OLYMPIA EXPLORER am 24. April 2001 vor Cuxhaven. Wenig später erwies sich die griechische Reederei als zweifelhafter Geschäftspartner. Foto: Hans-Joachim Reinecke



Alsthom / 13 500 kW / 2 Schrauben / 18 kn  
/ 702 (777) Pass. in 351 Kabinen / Bes. 372  
1.2.2001 Ablieferung / Europäische Kreuz-  
fahrten /

**SEVEN SEAS MARINER**

Radisson Seven Seas Cruises,  
Chantiers d'Atlantique, St. Nazaire; Baunr.  
K31  
46 500 BRZ / 20 Kn / 700 Pass. in Kabinen  
/ Bes. 445  
6.2000 aufgeschwommen / 8.3.2001 Ablie-  
ferung /

*Veränderungen*

**FAIR PRINCESS** 24 799 BRZ, 1956 als  
CARINTHIA erbaut  
2000 CHINA SEA DISCOVERY, Emerald  
Cruises, Monrovia. Kreuzfahrten Hongkong  
- Hainan vorgesehen, die wegen zu großen  
Tiefgangs des Schiffes abgesagt werden.  
Nach erfolglosen Kasino-Fahrten in Hong-  
kong aufgelegt.



Die AMSTERDAM in Port Everglades. FERRIES hat das Schiff im vorigen Heft vorge-  
stellt. Foto: Mike Lennon



Zur Verbesserung der Seeigenschaften erhielt die c.COLUMBUS im Mai 2001 bei der  
Lloydwerft in Bremerhaven einen sogenannten Ducktail. Foto: Peter Voß



Wie der Anbau das Heck des Schiffes veränderte, zeigt dieses achterliche Foto aus  
dem Juni 1997. Foto: Wolfgang Kramer

**JOY WAVE** 12 704 BRZ, 1967 als  
FINLANDIA erbaut  
10.2000 GOLDEN PRINCESS, Eurasia Inter-  
national, Nassau; Casinoschiff ab Hongkong.

**SKY PRINCESS** 46 087 BRZ, 1984 als  
FAIRSKY erbaut  
2000 umbenannt PACIFIC SKY, Heimthaf-  
en wieder London. Kreuzfahrten ab Austr-  
lien.

**SHOTA RUSTAVELI** 21 275 BRZ,  
Baujahr 1968  
2000 ASSEDO, Kaalbye Shipping Internati-  
onal, Kingstown.

**TROPICALE** 35 190 BRZ, Baujahr 1981  
2.2000 COSTA TROPICALE, Costa Crociere,  
Genua / 2. bis 6.2001 Umbau bei der Mariotti  
Werft.

*Abwrackungen*

**AMERIKANIS** 18 458 BRZ, 1952 als  
KENYA CASTLE erbaut  
2001 zum Abwracken nach Indien.

**DOLPHIN IV** 12 091 BRZ, 1956 als  
ZION erbaut  
1.10.2000 in Nassau unter Arrest und zur  
Versteigerung gestellt / 2001 zum Abwrak-  
ken nach Indien.

**MARIANNA 9** 19 303 BRT, 1961 als  
PRINCIPE PERFEITO erbaut  
2001 zum Abwracken nach Indien.

**MARIANNA VI** 14 083 BRT, 1951 als  
AUREOL erbaut  
2001 zum Abwracken nach Indien.

# FERRIES Aktuell - Kurswechsel

Name	von	an	Neuer Name	Bemerkungen
<b>FÄHREN</b>				
AL SALAM TABA I	El Salam Shipping	C	Tylos Ferry	ex CANGURO BIANCO
AQUARIUS	DFDS Seaways	N	PEARL OF SCANDINAVIA	ex ATHENA
BLUE GALAXY	Strintzis Lines	C	Turkish Marmara Lines	ex IONIAN GALAXY
BLUE ISLAND	Strintzis Lines	C	Turkish Marmara Lines	ex IONIAN ISLAND
CAPTAIN ZAMAN II	Diler Line	C	Comanav	ex KNOSSOS ex SVEA
FEDRA	Minoan Lines	C	Hellas Ferries	ex PETER PAN
FENNIA	Silja Line	V	RG Line	für 2 Monate
GIGLIOESPRESSO SECONDO	Mare Giglio	V	Tremar	Carloforte-Calasetta
INCAT 033	InCat Chartering	V	Ventouris Ferries	ex STENA LYNX II
INCAT 035	InCat Chartering	V	Ventouris Ferries	ex CAT-LINK I
LEROS	DANE Sea Lines	V	Abbruch in Aliaga	ex CANGURO BRUNO
MIR	Vergina Cruise Lines	V	Abbruch	MYRTO
N. KAZANTZAKIS	Minoan Lines	V	Pacific Cruises	MING FAI PRINCESS
PEGASUS TWO	Ocean Bridge Invest.	V		SHANNON ALEXIS
P&OSL PICARDY	P&O Stena Line	V	Trans Europa Line	OLEANDER
ORPHEUS	Epirotiki	V	Abbruch in Indien	
SCANIA	Saaremaa	C	Strandfaraskip Landsins	Faroer-Inseln
SOLIDOR 3	Emeraude Lines	V	FRS Iberia	TANGER JET
STENA CHALLENGER	Stena Line	V	Marine Atlantic	LEIF ERICSON
SUPERFERRY	Strintzis Lines	N		BLUE AEGEAN

## Ro-Ro

ALYSSA	Visentini	C	Scandlines AB	SVEALAND	Trelleborg-Travemünde
ARAHANGA	Tranz Rail	V	Abbruch in Alang		
BORDEN	Engship	C	SeaWind Line		Turku-Stockholm
BLUE SKY	Uniroll	C	Bornholmstraffiken		Rønne-Køge
BLUE SUN	Uniroll	C	Aarhus-Moss		Aarhus -Moss
CLARE	Danielsen	C	Smyril Line		Hantsholm-Thorshavn
DANA CORONA	Goliath Shipping	N	Scandlines	SEA CORONA	Aarhus-Klaipeda
DART 1	Octagon Shipping	C	Cobelfret	BAZIAS 1	ex BAZIAS 1
EUROPEAN TRADER	P&O Irish Sea	V	Taygran Shipping	TAYGRAN TRADER	Ullapool-Stornoway
GUTE	Destination Gotland	C	Botnia Link		Februar-April 2001
KENT	Maersk Line	V	Strait Shipping		ex MAERSK KENT
ROSEBAY	Denvil Maritime	V	Rederi AB Engship	TRANSPARADEN	ex TRANSGERMANIA
STENA CHALLENGER	Stena Line	V	Marine Atlantic	LEIF ERICSON	Neufundland
TOR FLANDIRA	Stena Line	V	DFDS Tor Line		Göteborg-Gent
TOR HAFNIA	DFDS Tor Line	V	Strade Blue	STRADA CORSARA	Sardinien-Dienst
TRADEN	Rederi AB Engship	C	Norline		ex BORE SONG
TRANSPARADEN	Rederi AB Engship	C	Botnia Link		ex TRANSGERMANIA
VOMERO	Marnavi	V	Trasporti Marittime Catanesi	LUIGI COZZA	Catania-Salerno

**V = Verkauf; N = Umbenennung; C = Charter**



Die VOLCAN DE TACANDE (12.962 BRZ/Bj. 1974) ex SEAFRANCE MONET -00 ex STENA LONDONER -96 ex VERSAILLES -92 ex STENA NAUTICA -87 ex STENA NORDICA -84 ex STENA DANICA -81 verkehrt für Naviera Armas zwischen den kanarischen Inseln. Das Foto zeigt das Schiff im Februar 2001 in Santa Cruz de la Palma. Foto: Reiner Meyer



Der ehemalige Viking Liner AQUARIUS ex LANGKAPURI STAR AQUARIUS -01 ex STAR AQUARIUS -93 ex ATHENA -93 auf der Fahrt zur Blohm + Voss Werft in Hamburg am 17. April 2001 vor Cuxhaven. Foto: Christian Eckardt  
Bereits seit April 1999 liegt die AFRICA MERSEY (10.607 BRZ/Bj. 1980) ex INGRID -00 ex DRONNING INGRID -99 bei Cammel Laird in South Tyneside bei Newcastle. Mittlerweile erhielt das Schiff die Schornsteinmarke von Mercy Ships. Nach Ablieferung soll sie als Hospitalschiff in Afrika eingesetzt werden. Foto: Reinhard Konopka





Die AZTECA wird von der mexikanischen Reederei Sematur zwischen Mazatlan und La Paz über die Bucht von Kalifornien eingesetzt. Foto: Frank Heine

Die SUPERFAST VII eröffnete am 17. Mai 2001 den Rostock - Hango - Dienst. Das Foto zeigt das Schiff am 19. Mai 2001 einlaufend Rostock. Foto: Andreas Wörteler

