

DFV INTERN

Mitteilungen, Berichte und Fotos aus dem
Deutschen Fährschiffsverein e.V.

Ausgabe 35 | Mai 2020

- Schiffsrundgang
- Schnappschüsse
- Unterwegs
- Neues aus Dänemark



Die COPERNICUS läuft im winterlichen Abendlicht in Swinoujscie ein. Foto: Markus Klausnitzer

Editorial und Inhalt

Alles anders, alles neu?

Oder auch „Erstens kommt es anders und zweitens als man denkt“, wird manch einer für sich gedacht haben, als im März plötzlich Reisepläne für die nächsten Wochen platzten und solche für die kommenden Monate immer fragwürdiger wurden.

Unsere Geduld und unser Improvisationsvermögen waren nun überraschend stark gefordert und wer sich generell nicht so leicht aus der Ruhe bringen lässt, konnte sich besser auf die neuen Einschränkungen einstellen als andere Menschen. Letztlich ist diese Krise, die das aktuell nahezu weltweit grassierende Corona-Virus ausgelöst hat, eine der größten Herausforderungen, die wir heute in Europa lebenden Menschen jemals meistern mussten. Da bin ich persönlich froh, dass ich in Deutschland lebe, wo wir noch vergleichsweise wenig betroffen sind und eine relativ gut aufgestellte Krankenversorgung um uns haben – auch wenn es zunächst Ausstattungsmängel gab.

Ich mache mir keine Illusionen darüber, dass wir vermutlich noch viele Monate mit weitreichenden Einschränkungen leben müssen. Aber uns geht es relativ gut dabei, wir können uns noch an der frischen Luft bewegen, die Sonne genießen und auf das Wasser schauen, vielleicht sogar Schiffe beobachten, wenn wir günstig wohnen oder der Weg dahin nicht zu weit ist. Und irgendwann werden wir auch wieder mit Schiffen reisen und darauf Urlaub machen können. Allerdings wird sich die maritime Streckenkarte dann mehr oder weniger verändert haben, man denke an die angekündigte dauerhafte Einstellung der Routen Oslo – Frederikshavn oder

Trelleborg – Sassnitz. Welche Routenverluste werden noch folgen, wenn die Beschränkungen länger dauern?

Wenn ich es aus meiner Perspektive beschreiben soll, würde ich sagen, es ist bedauerlich, dass solche wirtschaftlichen Schäden entstehen und dass wir Fährschiffsverkehrsleute Verbindungen und Schiffe „verlieren“. Aber es gibt dadurch vielleicht auch neue Gesellschaften, die auf diesen Rückzug reagieren werden und die Welt der Fährschiffe für uns dadurch unter Umständen wieder interessanter machen. Wir werden in einem halben Jahr oder im nächsten Jahr dann einiges nachzuholen haben und können die Zeit auf dem oder am Wasser hoffentlich wieder ausgiebig genießen. Bis dahin halten wir uns bei Laune mit Bildern, die vor der Krise entstanden sind oder die man derzeit trotzdem machen kann, z.B. an Seen oder auf Flüssen in unserer Nähe. Einige davon findet ihr wie üblich wieder hier im **DFVINTERN**.

Die Redaktion wünscht allen gute Gesundheit sowie ausreichend Geduld und Zuversicht.

Es grüßt euch herzlich
Martin Kursawe

Inhalt dieser Ausgabe

Internes aus dem DFV	ab Seite 3
Der DFV in Corona-Zeiten	
Vereinsfahrt 2020 verschoben	
DFV-Kalender 2021	
Flohmarkt	ab Seite 6
Schiffsrundgang	ab Seite 7
TOM SAWYER	
Schnappschüsse	ab Seite 10
Unterwegs	ab Seite 14
Åland	
Neues aus Dänemark	ab Seite 17

Impressum

DFV INTERN - das Online-Mitteilungsblatt des Deutschen Fährschiffsverkehrsvereins.

Redaktion: Martin Kursawe, Torsten Noelting

Für die Beiträge und Fotos in dieser 35. Ausgabe bedanken wir uns bei: Christian Bardelle, Tim Becker, Carsten Behm, Gerd Borchering, Stefan Hefter, Markus Klausnitzer, Wolfgang Müller, Heino Sehlmann, Jürgen Struck und Andreas Wörteler.

Die nächste Ausgabe (36) erscheint Mitte August 2020. Beiträge, Fotos sowie Informationen zu Stammtischen werden im E-Mail Postfach redaktion.intern@faehrverein.info entgegengenommen. Redaktionsschluss ist der 30. Juli 2020.

Intern(es) aus dem DFV

Wie gehen die Mitglieder des DFV mit der gegenwärtigen Situation um? Welche Pläne sind schon den Bach runtergegangen? Mitte April gaben die Vereinsmitglieder Christian Bardelle, Carsten Behm, Markus Klausnitzer, Wolfgang Müller und Heino Sehlmann Antworten auf diese und andere Fragen.

DFVINTERN: Haltet Ihr Euch an die geltenden Kontakt- und Bewegungseinschränkungen oder habt Ihr einen Weg gefunden, diese zu umgehen?

Wolfgang: Kontakt- und Bewegungseinschränkungen umgehe ich nur wie erlaubt, durch Telefonate u. ggf. Video-Konferenzen. Zum Glück dürfen wir bei uns noch vor die Tür gehen, und ich darf die 150 m zur Arbeitsstelle täglich hin und zurück laufen.

Heino: Die Regeln haben einen Sinn und Zweck. Folglich sind diese weder zum Spaß aufgestellt worden, noch sind sie in irgendeiner Art und Weise lediglich nach Lust und Laune zu befolgen. Sie gelten für uns alle! Und auch wenn sich nicht alle daran halten, gibt es mir noch lange nicht das Recht sie zu umgehen.

Christian: Durch die Einschränkungen ist mir wieder einmal deutlich geworden, was für ein Glück es doch ist, einen kleinen Garten zu haben, um der Enge entfliehen zu können. So haben sich über den Gartenzaun auch wieder intensivere Kontakte zu den Nachbarn ergeben (im gebührenden Abstand selbstverständlich). Ansonsten „umgehe“ ich die

Bewegungseinschränkungen, indem ich Bus und Bahn meide und alles zu Fuß erledige, was notwendigerweise erledigt werden muss. Bei dem schönen Wetter der letzten Tage und der Stille, die sich durch die Einschränkungen eingestellt hat, ist es sogar ein Vergnügen gewesen.

Markus: Ich schaue mich an heimischen Gewässern einmal mehr um. Ich wohne ja in Thüringen nicht weit entfernt vom Hohenwarte-Stausee und vom Bleiloch-Stausee. Hier gibt es einige Fahrgastschiffe zu entdecken, die teilweise noch aus DDR-Zeiten stammen. Am Hohenwarte-Stausee ist zum Beispiel noch die HOHENWARTE (BiFa-Typ III der VEB Yachtwerft Berlin-Köpenick) im Einsatz. Komplett original erhalten feiert sie in diesem Jahr ihren 40. Geburtstag. Die beiden anderen Fahrgastschiffe hier sind die 94 Jahre alte SAALETAL (ex RHEINPERLE) und die SAALELAND (ex LIPPERLAND). Ebenso befährt die MÜHLENFÄHRE den Stausee. Sie verbindet die Linkenmühle mit der Gemeinde Altenroth. Sie ist die einzige Autofähre Thüringens. Auf dem Bleiloch-Stausee, dem größten Stausee Deutschlands, ist die 1976 in Dresden-Laubegast gebaute GERA im Einsatz. Sie ist das größte kleine Fahrgastschiff Thüringens. Weiterhin befährt die THÜRINGER MEER den Stausee. Sie wurde 1969 als BERNKASTEL auf der Lux-Werft Mondorf gebaut, ist 2017 von der Mosel an den Stausee gekommen und ersetzt die WAPPEN VON



Die HOHENWARTE gehört zur Baureihe BiFa (Binnenfahrgastschiff) Typ III. Zwischen 1976 und 1988 entstanden 60 Schiffe dieser Reihe. Foto: Markus Klausnitzer



Die SAALETAL (links) war bis 1994 als RHEINPERLE am Deutschen Eck bei Koblenz im Einsatz. Die SAALELAND (rechts) befuhr bis 2003 als LIPPERLAND den Schiedersee, einen Stausee im östlichen Nordrhein-Westfalen. Foto: Markus Klausnitzer



Auf dem Hohenwarte-Stausee verkehrt die MÜHLENFÄHRE, die den Nutzern 33 km Fahrweg um den Stausee herum erspart. Foto: Markus Klausnitzer



Die GERA fährt seit 1976 über den Bleiloch-Stausee. Bis 1992 wurde der Betrieb durch den VEB Kraftverkehr Schleiz durchgeführt. Foto: Markus Klausnitzer



Mit dem Fahrgastschiff THÜRINGER MEER führt die Saaltal-Kabinen-Schiffahrts-Kommandit-Gesellschaft Rundfahrten auf dem Bleiloch-Stausee durch. Foto: Markus Klausnitzer



Die WAPPEN VON SAALBURG war eins von vier Fahrgastschiffen der Bummi-Klasse, die 1957 und 1962 gebaut wurden. Die offizielle Bezeichnung der Baureihe der Yachtwerft Berlin war „Binnenfahrgastschiff 20 m“. Foto: Markus Klausnitzer

Intern(es) aus dem DFV

SAALBURG, die nun zum Verkauf steht. Letztere wurde 1962 als BRUMMEL (Bummi-Klasse) auf der VEB Yachtwerft Berlin-Köpenick für die Berliner Gewässer gebaut. Alle Schiffe verkehren ab Saalburg zu Rundfahrten bzw. bis Harra (THÜRINGER MEER). Leider fahren auch all diese Schiffe momentan nicht. Gestern (4. April, Anm. d.Red.) sollte die Saison beginnen. Alles ist bis auf Weiteres verschoben. Fotografieren kann man sie aber trotzdem.

DFV INTERN: Es gibt ja trotzdem Möglichkeiten, unserem Hobby nachzugehen, oder?

Christian: Ich habe endlich angefangen, mich meiner kleinen Sammlung von Metallschiffchen im Maßstab 1:1250 zuzuwenden. Aufgrund des hohen Preises für neue Schiffe hatte ich in der Vergangenheit hauptsächlich beschädigte oder unvollständige Schiffe auf Flohmärkten oder auch in entsprechenden Geschäften in Hamburg sehr viel günstiger erworben, mit der Absicht, diese "später" aufzuarbeiten. Nun habe ich endlich mit großer Freude damit beginnen können. Dazu gehört auch, dass ich mich mit der Geschichte der in Arbeit befindlichen Schiffe beschäftige. Hierzu steht mir ausreichend eigene Literatur zur Verfügung. Sehr entspannend.

Carsten: Ich hatte im März Urlaub. Die Hotels hatten noch geöffnet, also buchte ich zwei Nächte in der Yachthafenresidenz Warnemünde. Herrlicher Ausblick auf die Fährschiffe, die an mir vorbeizogen.

Am 19.3. war ich mittags anscheinend der letzte Gast, dann wurde hinter mir zugemacht für eine noch nicht absehbare Zeit. Auch zu Hause ist es schön, man macht alles in Ruhe, macht Spaziergänge, erfreut sich an der sauberen Luft, an der in Ruhe gelassenen Natur. Aber irgendetwas fehlt.

DFV INTERN: Welche geplanten Fahrten sind schon ausgefallen oder werden wohl ausfallen?

Carsten: Ich hatte mich sehr auf meine mit insgesamt fünf Mitfahrern geplante Hurtigruten-Reise ab 16.3. gefreut. Mit der VESTERÅLEN sollte es eine schöne entspannte Winterreise werden, An- und Abreise mit der STAVANGERFJORD. Meine letzte Schicht davor war am Freitag, den 13.3. und gleich morgens erreichte mich die Nachricht eines Mitfahrers, der bereits in Hamburg war, dass nun alles anders wird und er wieder nach Hause fährt. Also fährt man zur Schicht, ist aber eigentlich gar nicht richtig dienstfähig, weil die Gedanken kreisen. Mein Arbeitgeber war so kulant und ließ mich eine der beiden geplanten Urlaubswochen auf den Herbst verschieben.

Heino: Bei mir hat es die komplette (bisherige) Jahresplanung zerlegt: 14.03.-17.03. Umeå - Vaasa, Helsinki - Tallinn - Helsinki und Helsinki - Stockholm; 24.03. DFV-Stammtisch in Hamburg (ob es am 13.05. klappt?); 28.03. DFV-Versammlung in Leer, 19.04. Taufe des neuen Seenotrettungskreuzers HAM-

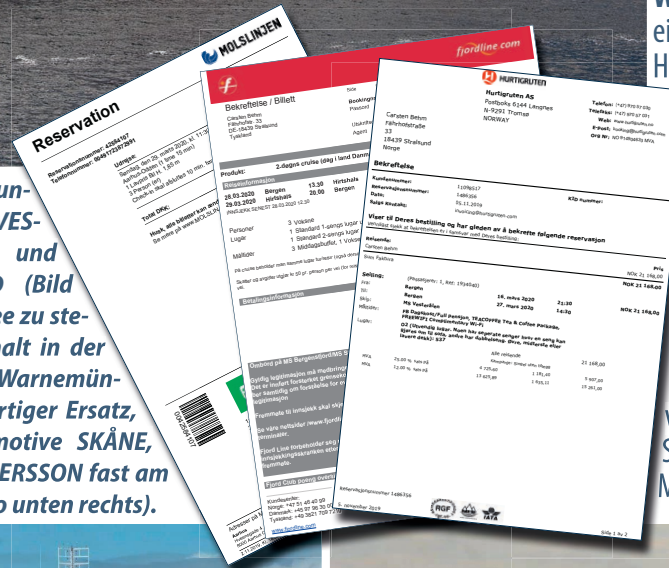


Foto: Torsten Noefling

Alles war gebucht, um unter anderem mit der VESTERÅLEN (Bild oben) und der STAVANGERFJORD (Bild unten) Mitte März in See zu stechen. Der Kurzaufenthalt in der Yachthafenresidenz in Warnemünde war da kein vollwertiger Ersatz, wenn auch die Fotomotive SKÅNE, BERLIN und NILS HOLGERSSON fast am Bett vorbei fuhren (Foto unten rechts).



Foto: Carsten Behm



BURG in Hamburg und die Vereinsfahrt natürlich. Dazu wollten wir Ostern nach Båsum (vielleicht mit Tagestour nach Helgoland, Amrum oder Föhr) und Pfingsten nach Årø. In beiden Fällen sind die Campingplätze aus bekannten Gründen geschlossen. Sollten wir uns Himmelfahrt freier bewegen dürfen, wäre Ostfriesland eine Option. Ein paar Inseln abklappern geht immer, und ein paar noch fehlende Einheiten der DGzRS könnte ich dann auch „abarbeiten“.

Wolfgang: Die für Mai geplante Vereinsfahrt findet ganz sicher nicht statt! Hoffentlich finden wir einen neuen Termin im Herbst. Auch unser Familien-Sommerurlaub in der ersten Julihälfte (1 Woche Kreuzfahrt nach Norwegen + 1 Woche am Ostseestrand in Kühlungsborn) ist stark gefährdet.

Christian: Da sind gleich zwei Fahrten zu nennen, die leider ausfallen mussten. Zum einen habe ich wie gewohnt meinen Osterurlaub in Schweden verbringen wollen, dieses Mal mit der Fähre ab und bis Rostock,



Foto: Carsten Behm

Intern(es) aus dem DFV

um nicht immer wieder die Vogelfluglinie zu nutzen. Zum anderen ist mit großem Bedauern eine Reise nach Dänemark ausgefallen, die mit und von zwei Freunden intensiv geplant worden ist. Sie hätte uns mit vielen kleinen Fähren und entsprechenden Fotostopps entspannt durch die wunderschöne „Dänische Südsee“ geführt. Das Nachholen bleibt aber in Aussicht.

Markus: Ich wollte Anfang April meine Urlaubsreise antreten. Geplant war die Überfahrt mit der FINNLADY von Travemünde nach Helsinki, anschließend mit der MARIELLA weiter nach Stockholm. Von dort aus wollte ich eine Minicruise mit der ISABELLE nach Riga, eine 22 Std.-Minicruise mit der CINDERELLA nach Mariehamn und eine Minicruise mit der AMORELLA nach Turku unternehmen. Am Ostermontag sollte es mit der GABRIELLA zurück nach Helsinki gehen. Nach zwei Tagen Aufenthalt dort wäre die Rückreise nach Deutschland mit der FINNSTAR erfolgt. Leider musste ich alle Fahrten stornieren oder sie wurden seitens der Reederei abgesagt. Bis auf Finnlines haben alle Reedereien versprochen, den bereits vollständig bezahlten Reisepreis fast komplett zu erstatten. Finnlines bietet an, die gebuchte Reise bis zu sechs Monate zu verschieben. Vielleicht klappt es ja später im Jahr noch.

Carsten: Ja, die Reedereien bieten sehr unterschiedliche Möglichkeiten an. Bei Molslinjen kann ich kostenlos auf einen

späteren Zeitpunkt umbuchen, Fjordline erstattete die Hinfahrt (gebucht als Kreuzfahrt, da sie dann billiger als eine einfache Fahrt ist) ziemlich schnell auf mein Konto abzüglich einer Bearbeitungsgebühr von etwa 30€. Die Rückfahrt ab Bergen (gleicher Buchungstrick) wurde, ohne mich zu fragen, auf

den 1.12. umbucht, allerdings mit dem Hinweis, dass ich bis zu 2 Tage vorher kostenlos auf einschließlich 2021 umbuchen kann. Scandlines will Gutscheine für die gemachten Buchungen im Wert von 100% versenden.

DFVINTERN: Und Hurtigruten?

Carsten Behm: Sie bieten eine kosten-

lose Umbuchung an, unter Anrechnung der geleisteten Zahlungen. Das klingt gut, heißt aber in der Praxis nichts anderes, als dass man z.B. auf den für 2021 gültigen Katalogpreis umbucht wird. Für meinen Fall bedeutet das eine Nachzahlung von 1.800 €, für die gleiche Reise, nur eben ein Jahr später. **DFV INTERN:** Welchen Tipp habt Ihr für die Fährschiffsfreunde im DFV?

Heino: Corona trifft jeden von uns anders; gesundheitlich wahrscheinlich die wenigsten, wirtschaftlich sieht das schon anders aus. Natürlich ist es auch eine Frage der persönlichen Einstellung und Haltung zum Leben, jeder ist anders disponiert: Manch einer ist schwer aus der Ruhe zu bringen, dazu zähle ich mich. Andere geraten schon bei Kleinigkeiten in Unruhe oder gar Panik, wiederum andere machen aus dem kleinsten Busch eine Palme, auf die sie gleich gehen. Natürlich spielt auch das Umfeld

eine nicht zu unterschätzende Rolle. Tickt z. B. mein Partner ähnlich und man stützt sich gegenseitig, muss ich den anderen „auffangen“ oder lasse ich mich von meinem Umfeld herunterziehen. Ich halte es da mit Dale Carnegie: „Sorge dich nicht, lebe!“

Christian: Mir hat es geholfen, die „gewonnene“ Zeit meinem Hobby zu widmen. Ich denke, dass jeder noch eine Leidenschaft hat, die bislang aus irgendwelchen Gründen vernachlässigt werden musste. Vielleicht ist jetzt die Zeit dafür? Zur Not kann man ja auch mal „endlich wieder Fähre fahr’n“ in der Badewanne oder im Gartenteich.

Wolfgang: Man sollte sich dessen erinnern, was man an guten Dingen hat und das schöne Wetter genießen – aber bitte auf dem Balkon oder im eigenen Garten – durchaus bei einem guten Glas Wein. Liebe Freunde der Seefahrt, lasst Euch nicht unterkriegen, haltet die Regeln ein und bleibt gesund.



Foto: Torsten Noeltling

Im März gebucht, Anfang April storniert: Die Überfahrten nach und von Årø mit der ELLEN sowie der MARSTAL müssen Christian und seine Freunde auf den Herbst verschieben.



Foto: Torsten Noeltling



Christians nicht ganz ernst gemeinte Alternative in Corona-Zeiten: Fähre fahr'n im Gartenteich

Intern(es) aus dem DFV / Flohmarkt

DFV-Vereinsfahrt (Vorstandsmitteilung)



Liebe Teilnehmer der DFV-Vereinsfahrt 2020,

aufgrund der Beschlüsse zur Eindämmung der Corona-Pandemie kann die DFV-Vereinsfahrt nach Göteborg vom 1. bis zum 3. Mai 2020 nicht stattfinden. In Absprache mit Marc Beeckmann von unserem Kooperationspartner DERPART haben wir uns darauf geeinigt, die Fahrt ersatzweise auf die Zeit von Freitag, den 30. April 2021, bis Sonntag, den 2. Mai 2021, also genau ein Jahr später zu verschieben. Da momentan nicht abzusehen ist, wie lange sich die Einschränkungen noch hinziehen werden, haben wir davon Abstand genommen, die Fahrt in die 2. Jahreshälfte zu verlegen. Sollte sich die Möglichkeit ergeben, erwägen wir noch ein gemeinsames Treffen im Herbst, wo man ggf. mit der Jahreshauptversammlung eine Tagestour planen könnte. Wir bitten alle um Verständnis und hoffen auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr.

Allen gute Gesundheit wünscht im Namen des Vorstands

Ralph Christian Schöttker
Deutscher Fährschiffsverkehrsverein
1. Vorsitzender

DFV-Kalender 2021



Im DFV-Kalender 2021 sollen Fährschiffe ins rechte Licht gerückt werden. So könnte man das Motto umschreiben, das die Kalenderredaktion herausgegeben hat. „Lichtblicke“ oder „Lichtbilder“ ist der Arbeitstitel für die kommende Edition. Einzelheiten dazu sind auf der DFV-Website nachzulesen. Hier gibt es auch die nötigen Informationen über die Anforderungen, die an Fotovorschläge gestellt werden. Einsendeschluss ist in diesem Jahr der 12. Juli.

DFV Stammtisch-Termine

Momentan sind aus verständlichen Gründen keine Termine festgelegt. Wenn sich die Situation ändert und wieder Stammtische terminiert werden, informieren wir Euch auf der Website des DFV im Bereich Aktuelles.

FAEHREN das Magazin des DFV

Die Ausgabe 2-2020 wird Ende Juni 2020 erscheinen. Geplant sind ausführliche Berichte über die Auswirkungen der Corona-Krise in der internationalen Fähr- und Kreuzschiffahrt. Der Reisebericht „Drei Monate durchs Baltikum“ findet seine Fortsetzung und es geht mit einem Oldie durch die Ostsee. Neben den gewohnten Nachrichten aus der Passagierschiffahrt wird der Weg der TRANS-GERMANIA vom Helgen bis zum Strand nachgezeichnet.

Flohmarkt



Christian Bardelle hat die Zeit genutzt, sein Bücher- und Zeitschriftenregal aufzuräumen. Dabei hielt er einige Bücher und Magazine doppelt in den Händen und gibt diese Exemplare gegen Erstattung der Versandkosten ab. Auf ein neues Bücherregal warten unter anderem die Bücher **Cruise Liner in Hamburg** von 2017, **Die Vogelfluglinie und ihre Schiffe** von 1988, die Jahrgänge 2007-2010 sowie der Jahrgang 2012 der Zeitschrift **FERRIES** und verschiedene Ausgaben des Journals **Schiffahrt international**. Wer Interesse hat, meldet sich einfach per E-Mail bei Christian.

Schiffsrundgang TOM SAWYER



Foto: Andreas Wörteler

1|



Foto: Tim Becker

2|



Foto: Torsten Noeltig

3|

Text und Innenaufnahmen von Markus Klausnitzer
Die heutige TOM SAWYER wurde am 11.4.1988 bei der Schichau-Seebeckwerft in Bremerhaven auf Kiel gelegt und wurde am 27.1.1989 als ROBIN HOOD (Bild 1) an die deutsche TT-Line abgeliefert. Zusammen mit ihrer Schwester NILS DACKE, die heute als HUCKLEBERRY FINN ebenfalls noch für TT-Line im Einsatz ist, war sie bei ihrer Ablieferung die größte kombinierte Eisenbahnfähre der Welt. Bei einer Länge von 177,20 m und einer Breite von 26,00 m verfügte sie über eine Gleislänge von 910 m verteilt auf sechs Gleise. Darüber hinaus hatte das Schiff eine Kapazität für 300 Passagiere. Wie es das Schicksal wollte, blieben die Gleise bis heute unbenutzt. Somit standen die 2.250 Lademeter allein Straßenfahrzeugen zur Verfügung. Die insgesamt vier Hauptmaschinen erzeugen bis heute zuverlässig eine Leistung von 14.800 kW und bringen das Schiff über zwei Verstellpropeller auf eine Höchstgeschwindigkeit von 20 Knoten. Obwohl das Schiff bis heute unverändert für TT-Line im Einsatz ist, hat es seit 1989 nicht weniger als drei verschiedene Namen getragen und auch nicht weniger Umbauten über sich ergehen lassen müssen. Der erste Umbau erfolgte 1993, als das Schiff in Turku zur Jumbo-Fähre NILS HOLGERSSON umgebaut wurde (Bild 2). Dabei wurde das offene Wetterdeck komplett umgestaltet. Hier fanden zahlreiche zusätzliche Kabinen und öffentliche Bereiche Platz, wodurch die Passagierka-

pazität auf 1.044 gesteigert, die Ladekapazität jedoch auf 1.480 Spurmeter reduziert wurde. Der zweite große Umbau fand im Jahr 2001 statt. Nachdem das Schiff durch die neue NILS HOLGERSSON ersetzt wurde, wurde in Bremerhaven der Rückbau zur „Combi-fähre“ ausgeführt. Hierbei wurden die 1993 aufgesetzten Aufbauten wieder entfernt. Die Passagierkapazität wurde auf 400 reduziert, die Ladekapazität erhöhte sich dagegen wieder auf 2.240 Spurmeter. Nun erhielt das Schiff den Namen TOM SAWYER, den es bis heute trägt (Bild 3). Es kommt auf allen TT-Line-Strecken zum

Einsatz, auch wenn es Swinemünde nur unregelmäßig anläuft. Als Fußpassagier oder als Pkw- bzw. Lkw-Fahrer, der sein Fahrzeug auf dem Wetterdeck geparkt hat, betritt man die Passagierbereiche der TOM SAWYER über den Eingang auf Deck 5. Durch einen kurzen Gang an Steuerbord erreicht man den großen Empfangsbereich. Dieser wurde zum Jahreswechsel 2016/2017 komplett renoviert. Bis dahin befand sich hier eine für diesen Schiffstyp recht große Rezeption. Der Bereich verfügte jedoch über keinerlei Fenster und nur wenige Sitzmöglichkeiten. Daher

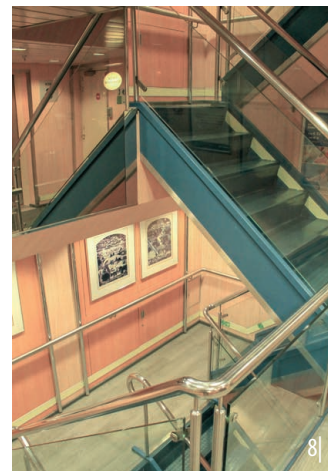
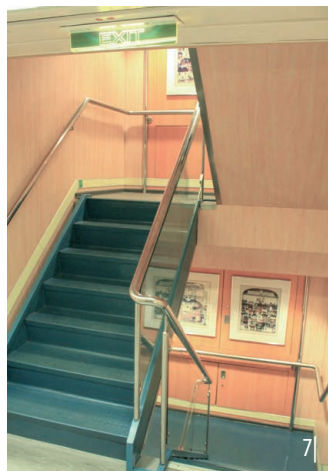


4|



5|

Schiffsrundgang TOM SAWYER



wurden bei der Renovierung hier vier große Panoramafenster an der Steuerbordseite installiert und ein weitläufiger Sitzbereich eingerichtet (Bild 4+5). Weiterhin befinden sich hier der kleine Bordshop, die unverzichtbaren Spielautomaten sowie eine Bar. Ein neuer sogenannter Multicounter übernimmt die Aufgabe als gemeinsame Rezeption, Bartresen und Shopkasse (Bild 6). Im Frontbereich von Deck 5 befinden sich 35 Kabinen. Durch das etwas kleine und schmale Treppenhaus (Bild 7+8), hier merkt man dem Schiff seine Vergangenheit als Frachtfähre an, erreicht man Deck 6, das Restaurantdeck. Auf diesem befindet sich im Frontbereich und an Backbord die große Cafeteria (Bild 9). Diese ist im typischen Stil von TT-Line eingerichtet und man bemerkt die Ähnlichkeit mit der aktuellen NILS HOLGERSSON an vielen verspiegelten Flächen und Wandverkleidungen in Holzoptik. Die hauptsächlich in Dunkelrot und Blau gehaltenen Stühle sind weich gepolstert und sorgen für ein gemütliches Ambiente. Durch die großen Panoramafenster rundum hat man eine fantastische Aussicht auf die

Ostsee. Hier findet der aufmerksame schiffshistorisch interessierte Passagier noch das ein oder andere Relikt aus der Geschichte der Fähre. So zum Beispiel die schon immer weiß lackierten Stützen und Deckenträger sowie die noch originalen Deckenlampen über den runden Tischen an den Frontfenstern (Bild 10). Auch der Bufettresen ist noch unverändert erhalten geblieben (Bild 11). Hinter der Kasse findet man noch immer ein großes Bild mit Motiven aus der Geschichte rund um Robin Hood – dem ursprünglichen Namensgeber des Schiffes. Ein „Captains Buffet“ wie auf den Premium-Schiffen von TT wird hier nicht angeboten. Man kann zwi-

schen Tellergerichten und dem „Sailors Menu“, bestehend aus Vor-, Haupt- und Nachspeise wählen, beim Menü ist ein alkoholfreies Getränk inklusive. Alkoholische Getränke müssen grundsätzlich extra bezahlt werden. Das Speisenangebot ist vollkommen ausreichend und auch abwechslungsreich. An der Steuerbordseite befindet sich ein durch Glasscheiben abgetrennter Raucherbereich. Nach achtern schließen sich weitere abgegrenzte Sitzbereiche (Bild 12) und eine Kinderspielecke an. Hier befanden sich zu NILS HOLGERSSON-Zeiten zwei kleine Konferenzräume. Im hinteren Bereich der Backbordseite ist seit jeher die Küche untergebracht. An den bei-



Schiffsrundgang TOM SAWYER



13|



14|



15|

den vorderen Ecken befindet sich jeweils ein weiteres, etwas spärlicher eingerichtetes Treppenhaus, über das man alle öffentlich zugänglichen Decks erreicht. Über das Haupttreppenhaus erreicht man Deck 7. Hier befinden sich insgesamt vier Ausgänge zu den Außendecks. Darüber hinaus liegen hier 13 weitere 2-Bett-Außenkabinen. Sie dienten bis 2001 der Besatzung, wurden dann aber zu Passagierkabinen umgewidmet. Durch das am vorderen Aufbauende liegende Treppenhaus erreichen wir das Kabinendeck 4. Dieses Deck ist seit der Indienststellung im Grunde genommen unverändert geblieben. Somit findet man auch hier noch einige schöne

Relikte aus alter Zeit. Highlight ist das große Bild der „Robin Hood Bay“ im Treppenhausbereich (Bild 13). Die Kabinengänge selbst sind recht schlicht eingerichtet und versprühen den Charme der 80er und 90er Jahre. Hier merkt man wieder, dass man sich eigentlich auf einer Frachtfähre befindet. Auf diesem Deck lag auch meine Kabine während dieser Reise. Es war die einzige 2-Bett-Kabine mit einem Doppelbett an Bord mit Blick über den Bug (Bild 14). Bis zum Jahr 2001 war diese Kabine, wie die übrigen Kabinen in Frontlage des Schiffs, eine 4-Bett-Außenkabine. Auf dem darunter liegenden Deck 3 gibt es genauso wie auf Deck 4 ausschließlich Kabinen sowie ein Zugang zum Fahrzeugdeck. Im Treppenhausbereich zwischen den beiden Decks findet sich wieder ein kleines Highlight aus Robin Hood-Zeiten (Bild 15). Eine „Badelandschaft“ wie auf der FINNTRADER (siehe DFVintern34) sucht man auf der TOM SAWYER dagegen vergeblich. Zwar verfügt das Schiff über eine Sauna auf Deck 1, also unter dem Eisenbahndeck, jedoch ist diese heutzutage für Passagiere nicht mehr zugänglich. Die TOM SAWYER verfügt über insgesamt 134 Kabinen, 76 davon sind Außenkabinen. Zur Auswahl stehen 2-Bett-Kabinen (auch behindertengerecht) sowie 4-Bett-Kabinen. Sie sind im Grunde genommen alle gleich eingerichtet. Eine Ausnahme bilden dabei die beiden behindertengerechten Kabinen sowie die von mir gebuchte Kabine mit Doppelbett. Alle Kabinen befinden sich im vorderen Schiffsbereich und das Schiff selbst läuft auch bei höherer Geschwindigkeit nahezu

vibrationsfrei. Einem guten Schlaf während einer Nachtfahrt steht somit nichts im Weg. Nun noch ein Blick auf die doch recht großzügigen Außendecks, die sich allesamt auf Deck 7 befinden. Durch die bereits erwähnten vier Ausgänge oder durch die beiden Treppenhäuser im vorderen Aufbau sind sie zu erreichen. Interessant sind hier außen die noch erkennbaren Nahtstellen, an denen sich frühere Aufbauten anschlossen. Praktisch sind auch hier wieder einmal die als Sitzbänke dienenden Aufbewahrungskisten für Rettungswesten (Bild 16). Darüber hinaus gibt es zahlreiche Kunststoffstühle, die zum Verweilen einladen. Bei schönem Wetter lässt es sich hier gut aushalten, zumal es mehrere windgeschützte Ecken gibt. In Trelleborg verlässt man das Schiff heute entweder über den Treppenturm, so wie in Rostock, oder wie bei meiner Fahrt durch die geöffnete Bugpforte auf Deck 2 (Bild 17). Die im Boden versenkten, nie genutzten Gleise an Bord sind noch heute gut zu erkennen. Fazit: Die TOM SAWYER ist trotz ihrer mittlerweile 31 Dienstjahre eine überaus angenehme Fähre mit einer gemütlichen Einrichtung, gutem Essen zu annehmbaren Preisen und im Vergleich zu so manchem Neubau sehr weitläufigen Außendecks. Für Fährschiffsfreunde wie uns bietet sie natürlich noch viele weitere Highlights aus ihrer gesamten Dienstzeit, die der normale Passagier, der einfach von A nach B (oder bei TT-Line auch gern einmal von A über B nach C) will, nicht findet oder beachtet.



Foto: Markus Klausnitzer

16|



Foto: Markus Klausnitzer

17|

Schnappschüsse



Im Februar war Torsten Noelting in Dagebüll und auf Föhr. Die NORDFRIESLAND (oben) und die NORDER-AUE (oben rechts) haben Mühe, sich bei starkem Wind in die Einfahrt von Dagebüll einzufädeln.



Bei ruhigerer See gleitet die SCHLESWIG-HOLSTEIN (unten) auf dem Weg nach Wyk durch das Dagebüller Fahrwasser. Im Wyker Hafen liegt die HAUKE HAIEN (unten links) auf und wartet auf den Saisonstart.



Schnappschüsse



„Nicht viel los in Lübeck und Travemünde“ schreibt Tim Becker zu den Fotos der FINNHAWK (oben) und der CAROLINE RUSS (unten). Da bleibt die Ausbeute im ersten Quartal 2020 eher mager.



Als Markus Klausnitzer an einem Abend Ende März die SASSNITZ (oben) sowie die SKÅNE und die NILS HOLGERSSON (unten) in Trelleborg ablichtet, ahnt noch niemand, dass einen Monat später die Königslinie Sassnitz-Trelleborg endgültig Geschichte ist.



Schnappschüsse



Links oben: Im Neustädter Hafen in Bremen liegt seit dem 13. April die ASTOR auf. Das Hafengelände ist kaum zugänglich und so versperren beim Blick über den Zaun Projektladungen die Sicht. **Links unten:** Drei auf einen Streich an der Weserfährstelle Bremen-Farge: In Fahrt ist die FARGE, 2018 in Tangermünde gebaut. Links im Bild liegt die JULIUSPLATE auf, die, 1995 gebaut, ebenfalls zwischen Farge und Juliusplate eingesetzt wird. Die RÖNNEBECK rechts im Bild ist mit Baujahr 1975 eine „alte Dame“ und wird nur noch als Reserve vorgehalten. Fotos: Martin Kursawe.

Rechts oben: Im Steendiekkanal von Finkenwerder liegt die LA PALOMA, das neue Rundfahrtschiff der Reederei Abicht. Bis zur Übernahme durch Abicht fuhr das Schiff als ANJA auf dem Rhein. Foto: Stefan Hefter. **Rechts unten:** Auch die SEUTE DEERN sollte für das Unternehmen Kapitän Prüsse in Hamburg schon wieder unterwegs sein. Noch liegt sie fest an ihrem alten Platz am Sandtorkai. Foto: Tim Becker.

Schnappschüsse



Oben: Ein „Flottenfoto“ der Reederei RB Travemünde, die mit der HANSE und der HANSA zwischen Lübeck und Travemünde fährt. Foto: Markus Klausnitzer. Unten: Seit Mitte März liegt die STURMVOGEL II in Heiligenhafen. Eigner ist die Reederei Mirko Stengel. Foto: Jürgen Struck



Zwei historische Schnappschüsse aus dem Jahr 1986 zeigen die DB-Fähre KARL CARSTENS, die nach dem Wendemannöver rückwärts in Puttgarden einläuft. Dort liegt bereits die DANMARK. Seit Ende letzten Jahres ist der Trajektverkehr zwischen Dänemark und Deutschland Geschichte. Fotos: Gerd Borcharding



Unterwegs - Åland

Unterwegs mit Ålandstrafiken von Anja und Heino Sehlmann

Während unserer NORDTOUR (siehe auch FÆHREN 1/2020) haben wir knapp zwei Wochen auf Åland verbracht. 2002 waren wir auf der Durchreise nach Finnland schon einmal kurz auf Åland. Damals waren wir hauptsächlich im Großraum Mariehamn unterwegs; nun wollten wir viel Zeit haben, um den Archipel eingehend kennenzulernen. Inselhopping war also angesagt. Da wir unsere Fahrräder dabei hatten, war das Erlebnis unterwegs noch ein sehr viel Direkteres. Denn es ist schon ein Unterschied, ob man im klimatisierten Auto durch die Gegend fährt, oder sich die Strecken „erarbeitet“. Zwar sind größere Erhebungen auf den Inseln selten, aber topfeben ist die Landschaft auch nicht. Von unseren Eindrücken unterwegs und von Bord der ODIN, SKARVEN, ALFÅGELN, EJDERN, KNIPAN und SKIFTET handelt dieser Bericht.

Die erste Tour führt uns zunächst mit dem Auto (die Fahrräder sind huckepack dabei) von Mariehamn nach Långnäs. Von dort setzen wir mit der ODIN (ex ODIN SYDFYEN) nach Överö auf Föglö über. Wir sind früh genug am Anleger und können das Anlegemanöver beobachten. Bevor es an Bord geht, ist noch Zeit, um einige Fotos der ebenfalls anwesenden KNIPAN und FJÄRDVÄGEN zu machen. Nachdem wir ein „cykel retur billjet“ für 6 € erstanden haben (Fußgänger werden kostenlos befördert), schieben wir die Räder an Bord der 1982 in Svendborg gebauten Fähre. Sofort kommt ein „Heimatgefühl“ auf, denn es scheint so, als ob sich seit Scandlines-Tagen an Bord wenig verändert hat. Viele Schilder im vertrauten Scandlines-Design, eine Seekarte mit der



ODIN am Anleger in Överö. Bis 2015 fuhr Schiff als ODIN SYDFYEN zwischen den dänischen Orten Fynshav und Bøjden, wo heute noch das 1984 ebenfalls in Svendborg gebaute Schwesterschiff FRIGG SYDFYEN verkehrt. Foto: Heino Sehlmann

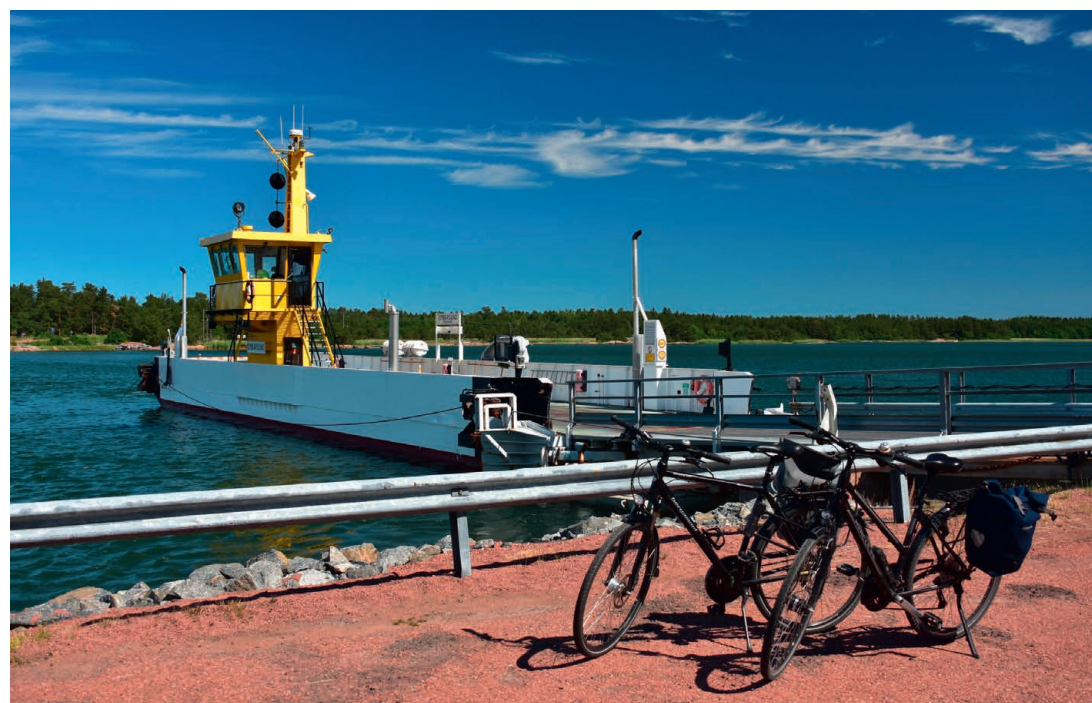
eingezeichneten Route Fynshav – Bøjden und die Uhr im geschlossenen Café geht eine Stunde nach – dänische Zeit. Wem nach einem Kaffee ist, der kann sich auf Vertrauensbasis an einer bereitstehenden Thermoskanne bedienen. Für die Verbindung in die weite Welt gibt es ein freies WLAN. Das Wetter ist viel zu gut, um sich im Salon aufzuhalten und daher begeben wir uns aufs Außendeck. So genießen wir die Aussicht auf Inseln und Inselchen und die entgegenkommenden SKIFTET und GALAXY sind bei Sonne im Rücken äußerst fotogen und finden den Weg auf die Speicher-karte.

In Överö angekommen, schieben wir von Bord und sehen der ODIN noch beim Ablegen zu. Sie fährt weiter nach Snäckö auf der Tvärgående Linjen. Överö liegt übrigens direkt an der Fahrhinne der internationalen Schiffe und die vorbeifahrenden Fähren sind hier „in voller Fahrt“ zu fotografieren. Wir schwingen uns auf die Räder, treten in die Pedale und nehmen südlichen Kurs nach Degerby auf. Am Embar Sund geht es erstmal nicht weiter: Hier gibt es keine Brücke, sondern eine kleine Kabelfähre, die das geringe Fahrzeugaufkommen über den Sund befördert. Da sie gerade vom gegenüberliegenden Ufer losfährt, müssen

wir nur kurz warten. Kaum an Bord, geht es auch schon los – wir sind die einzigen Fahrgäste! Weiter geht es über die spärlich befahrene Straße. Viel Grün, viel Natur und absolute Stille (abgesehen vom Klacken der Gangschaltung, dem durch die Speichen surrenden Wind und dem ein oder anderen Tierlaut). Elche soll es hier geben, aber davon sehen wir während unserer gesamten NORDTOUR nicht einen einzigen! Aber ein einsamer Kranich am Wegesrand kann uns auch erfreuen. Nach einem Abstecher zur Kirche St:a Maria Magdalena und der obligatorischen Runde über den Friedhof erreichen wir Degerby und versüßen uns die Wartezeit auf die SKARVEN mit einem Eis. Rechtzeitig gehen wir in Position, um die 2009 in Klaipėda gebaute Fähre zu fotografieren.

Die SKARVEN kommt mit voll beladenen Hänge-decks an und fährt auch ebenso voll (und verspätet) Richtung „Festland“ wieder ab. Ein kurzer Rundgang im Salon zeigt, dass sie ein handelsüblicher Doppelender mit den üblichen Annehmlichkeiten ist. Insofern hebt sie sich von der älteren und rudimentär eingerichteten Tonnage von Ålandstrafiken ab. Das Personal in der Cafeteria ist gut beschäftigt, aber bei einer knappen halben Stunde Überfahrtszeit wollen natürlich alle sofort bedient werden. Wir können nicht in Erfahrung bringen, was in der Kombüse vor sich geht; es hört sich zumindest so an, als wenn der Koch die gesamte Überfahrt auf wehrlose Schnitzel einprügelt. Auf der Überfahrt nach Svinö können wir am Horizont noch die BALTIC PRINCESS erahnen und die VIKING GRACE kreuzt wenig später unseren Kurs. Drüben angekommen sehen wir die in einiger Entfernung vorbeilaufende FINNSWAN. Auf dem fälligen Foto verewigen sich im Vordergrund passend zum Schiffsnamen ein paar

Unterwegs - Åland



Kurzer Stopp nach der Fahrt über den Embarsund. Foto: Heino Sehlmann

Schwäne. Nachdem die SKARVEN sich wieder auf den Weg nach Degerby gemacht hat, radeln wir die paar Kilometer nach Långnäs, nehmen die Fahrräder wieder huckepack und fahren zum Campingplatz nach Mariehamn zurück. Die nächste Fahrt führt uns auf der Norra Linjen zur Insel Kumlinge. Mit der ALFÄGELN geht es in Hummelvik los, und die EJDERN wird uns später wieder zurückbringen. Das Beladen ist für die Decksleute durchaus eine knifflige Angelegenheit, denn vier Anlaufhäfen werden auf der Fahrt bis Brändö angesteuert, da müssen die Fahrzeuge gut sortiert werden. Viel Außendecksfläche bietet die ALFÄGELN nicht, dafür hat sie einen großen Salon, der sehr wohn-

lich gestaltet ist. Für Krankentransporte ist eine abgeteilte Ecke eingerichtet, heute wird sie aber nicht benötigt. Das Café überzeugt mit einem reichhaltigen Angebot, was bei einer Fahrzeit von bis zu 2 ½ Stunden auch seine Berechtigung hat. Auch sonst lässt sich die Zeit vertreiben: Zeitungen, Bücher und Prospekte liegen aus, eine gut bestückte Mappe informiert über die Inseln und am Schwarzen Brett finden sich Veranstaltungshinweise und Flohmarktanzeigen. Eine Seekarte bietet Orientierung und gleich zwei Bauschilder künden von der norwegischen Bauwerft in Flekkefjord. Hier lässt es sich auch bei schlechtem Wetter, das wir aber nicht haben, gut aushalten. Die meiste Zeit verbringen wir draußen und genie-



„Rush hour“ in Kumlinge: Kurz nachdem die ALFÄGELN abgelegt hat, nähert sich die ROSALA II dem Anleger Foto: Anja Sehlmann

ßen den Ausblick auf die Schärenwelt. Dabei können wir südlich von uns den Schornstein der gen Mariehamn strebenden AMORELLA ausmachen. Nach 1 ½ Stunden erreichen wir Kumlinge. Der Anleger befindet sich in the middle of nowhere – der eigentliche Ort ist ein paar Kilometer entfernt. Bis zur Rückfahrt nach Hummelvik haben wir nur etwa eine Stunde Zeit, zu wenig für eine sinnvolle Erkundungstour, weswegen wir heute die Räder auch nicht mithaben. Wir setzen uns erst einmal auf den nächstbesten Felsen, beobachten das Treiben und bekommen einiges geboten: So zum Beispiel ein älteres deutsches Ehepaar, das nach Brändö möchte und fast jeden am Anleger fragt, ob diese Fähre dort hinführe. Dies wird mehrfach

bejaht, sie gehen dennoch nicht an Bord. Als sich die ALFÄGELN auf den Weg macht und unsere Landsleute ihren Irrtum bemerken, wechseln sie ihre bisher lautstark geführte Unterhaltung in einen handfesten Streit und ziehen von dannen. Nächste Chance in ungefähr fünf Stunden. Das gilt auch für ein ca. 13 m langes Wohnwagengespänn, für das kein Platz mehr auf dem Autodeck ist. Pech gehabt! Eine Fähre gibt es hier auch noch zu fotografieren: Die kleine ROSALA II pendelt regelmäßig zur wenige Fahrminuten entfernten Insel Enklinge. So dauert es gar nicht lange und schon kommt die EJDERN in Sicht, die uns wieder heimwärts bringen wird.

Unterwegs - Åland



Fliegender Wechsel in Kökar: Während die GUDINGEN Fahrzeuge und Passagiere der KNIPAN für die Weiterfahrt Richtung Turku übernommen hat und gerade ablegt, wird die KNIPAN noch beladen.

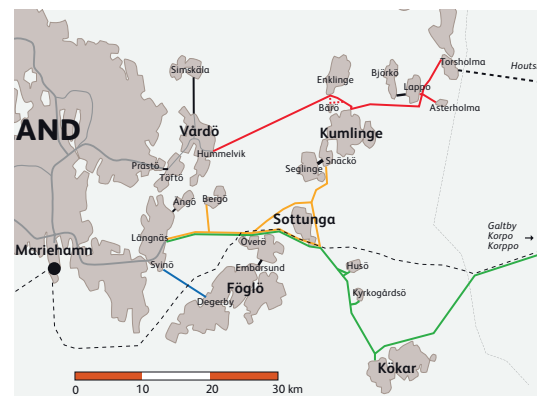
Foto: Anja Sehlmann

Über steile Treppen gelangen wir aufs Oberdeck hinter der Kommandobrücke. Von dort können wir gut das Anlegemanöver auf Enklinge beobachten. Ein LKW fährt von Bord und wir könnten weiterfahren, aber es passiert nichts. Stattdessen nehmen wir wahr, dass der LKW auf der Rampe stehenbleibt und ein paar Paletten mit Lebensmitteln abgeladen werden. Sobald dies beendet ist, fährt der LKW auf die Fähre zurück und wir nehmen Kurs gen Westen auf. Da zu viel frische Luft auf Dauer ermüdend wirken kann, begeben wir uns in den ein Deck tiefer gelegenen Salon. Hier geht es rustikal zu und das Gestühl vermittelt Wartehallencharakter. Ein Kaffeeautomat und eine Mikrowelle stellen das gastronomische Angebot dar. Für Entertainment sorgt ein kosten-

loses WLAN, diesen Luxus bieten offenbar nur die älteren Einheiten. Ein Werftschild weist als Baujahr 1977 aus und das Alter ist der EJDERN deutlich anzusehen. Sie ist ein solides Arbeitspferd – nicht mehr. Um jetzt keinen falschen Eindruck zu erzeugen: Wir sind hier als Touristen unterwegs; die Fähren dienen zuvorderst der Inselversorgung und sind unverzichtbares Element des ÖPNV – da wäre es vermessen, übermäßigen Luxus zu erwarten. Zumal wir als Fußgänger für den Transport nicht einen Cent bezahlen müssen! Die dritte Fahrt steht noch auf dem Programm: Von Långnäs geht es auf der Södra Linjen nach Kökar, mit diversen Zwischenhalten eine Tour von ungefähr 2 ½ Stunden. Heute haben wir auch wieder die Fahrräder dabei und wollen während

des Landgangs eine mittelalterliche Klosterruine besuchen. Auf der Hinfahrt sind wir mit der KNIPAN unterwegs. Sie präsentiert sich in etwa wie die EJDERN, nur etwas größer und ein paar Jahre jünger. Auch heute haben wir wieder bestes Wetter und so können wir diese „Schärenkreuzfahrt“ in vollen Zügen genießen. Wir bekommen einiges geboten: Die GALAXY passiert in Sichtweite und in voller Fahrt enge Passagen zwischen Holmen und Inseln und wir laufen jeden Anleger an (auch solche, die gar nicht im Fahrplan vorgesehen sind). So bleibt es nicht aus, dass wir mit einiger Verspätung auf Kökar eintreffen. Am dortigen Anleger liegt die zur Reise nach Galtby abfahrtsbereite GUDINGEN; laut Fahrplan wäre sie schon längst weg. Aber die Verbindung zum finnischen Festland wird nur zweimal täglich angeboten, selbstverständlich also, dass die GUDINGEN auf Transferpassagiere der KNIPAN wartet. Nachdem wir unser Besichtigungsprogramm erledigt haben, finden wir uns rechtzeitig wieder am Anleger ein, wo die SKIFTET bereits wartet. Sie präsentiert sich ähnlich wohnlich wie die ALFÅGELN und verfügt darüber hinaus über kostenloses WLAN. Kleiner Wermutstropfen: Der Kuchen ist hier teurer – irgendwas ist immer. Auf der Fahrt legen wir nur planmäßige Zwischenstopps ein und so kommen wir flott voran. Unterwegs machen wir die letzten Aufnahmen der eindrucksvollen Schärenlandschaft und die FINNFELLOW erwischen wir auch noch (im fast perfekten Winkel) auf ihrem Weg nach Naantali.

So verschieden die Fähren von Ålandstrafiken auch sind – wir haben diese ganz unterschiedlichen Fahrten wirklich genossen. Zur Nachahmung empfohlen!



Ålandstrafiken

- AX-22100 Mariehamn, Styrmansgatan 1
- [Informationen zu den Schiffen](#) (Reederei)
- [weitere Informationen zu den Schiffen](#)
- [Fahrpläne](#)
- [Routen](#)
- [Fahrpläne gedruckt](#)



Neues aus Dänemark (Aus dem Forum der DFV-Website übernommen)

Fährbuch im kostenlosen Download erhältlich

Das Marstal Søfartsmuseum hat eine [Publikation über die Fährgeschichte Marstals](#) online gestellt. Eine Veröffentlichung in gedruckter Version wird nicht erfolgen.

ÆRØXPRESSEN nimmt Dienst auf

Seit 18.12.2019 ist die neue Reederei am Start und die ersten Zahlen sehen vielversprechend aus. Es ist bereits gelungen, ÆRØFÆRGEN Marktanteile abzunehmen. Es bleibt abzuwarten, inwiefern sich der Trend fortsetzt und wie der bisherige Platzhirsch reagieren wird.

Neubau für Fanølinjen

Am 06.01. wurde bekannt, dass Hvide Sande Shipyard im Spätsommer 2021 einen Neubau abliefern wird. Das Design orientiert sich an der FENJA / MENJA, allerdings wird es etwas mehr Stellfläche auf dem Ladedeck geben. Der noch namenlose Neuling wird vorrangig elektrisch angetrieben werden, wird aber auch als back-up mit einem herkömmlichen Dieselmotor ausgestattet sein. Etwa 100 Millionen Kronen werden als Investitionsvolumen angegeben. Die Refinanzierung soll über den Zeitraum von 15 Jahren über moderat erhöhte Fahrpreise erfolgen. Damit zukünftig drei Fähren gleichzeitig fahren können, muss die Fahrinne ausgebaut werden. Mit Indienststellung im nächsten Jahr sind die Tage des Fahrgastschiffes SØNDERHO (Baujahr 1962) gezählt.

Mögliche Zusammenarbeit im Gespräch

Die Kommunen Odder und Horsens sind in Gesprächen über eine mögliche zukünftige Zusammenarbeit. Dabei könnten für die Dienste Hou-Tunø (Odder) und Snaptun-Endelave (Horsens) gemeinsame Schiffe angeschafft und betrieben werden. Seitens der Kommune Horsens besteht kein aktu-



Für die 1996 gebaute ENDELAVE (oben) ist bereits ein Ersatz im Gespräch, für die drei Jahre ältere TUNØFÆRGEN sieht die zuständige Gemeinde Horsens noch keinen Handlungsbedarf.

Fotos: Tosten Noelting



ter Handlungsbedarf, aber in einigen Jahren steht die Nachfolge der 1996 gebauten ENDELAVE auf dem Programm. Seitens des Færgesekretariat wird an einer Art Standardfähre gearbeitet, die für möglichst viele Überfahrten geeignet sein soll und flexibel einsetzbar wäre. Vergleichbare Initiativen in der Vergangenheit hatten keinen nachhaltigen Erfolg.

Gerüchte über neue Fähre nach Læsø

Nach Berichten von Göteborgs-Posten hat Stena Überlegungen über eine neue Verbindung Göteborg-Læsø-Frederikshavn angestellt. Demnach könne in einem überschaubaren Zeitraum ein entsprechender Hafen in Østerby angelegt werden. Welche Art der Tonnage eingesetzt werden könnte, ist offen; Stena rechnet mit 50.000 Passagieren jährlich.

BROEN mit Preisschild

Die Verhandlungen sind abgeschlossen, für 3,5 Millionen Kronen könnte Slagelse Kommune die letzte verbliebene Storebælt-Fähre übernehmen. Sollte der Verkauf über die Bühne gehen, dann könnte die BROEN am 24.06., zeitgleich zum Brückenlauf, in Halsskov eintreffen. Nach bisherigen Planungen wird der Liegeplatz im Fährbett mit Sand aufgefüllt werden, fahren wird die BROEN folglich nicht mehr.

LILLEØRE zu Wasser gelassen

Der Passagierkatamaran wurde am 20.02. in China seinem Element übergeben. Sollten alle Tests und die Reise (Huckepack per Frachter) reibungslos über die Bühne gehen, könnte der Betrieb zwischen Samsø und Aarhus am 15.06. aufgenommen werden.

Quelle: Færgefarten 1/2020, zusammengestellt von Heino Sehlmann