

DFV INTERN

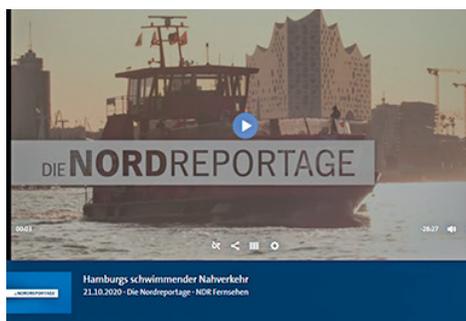
Mitteilungen, Berichte und Fotos aus dem
Deutschen Fährschiffsverein e.V.

Ausgabe 38 | Februar 2021



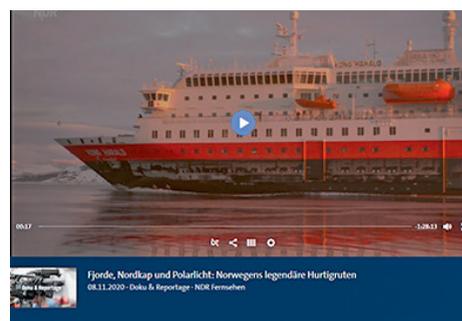
Im Spätherbst 2020 lief die KERRY, von DFDS gechartert, mehrmals wöchentlich Kiel an.
Foto: Tim Becker

TIPPS Schifffahrt im TV



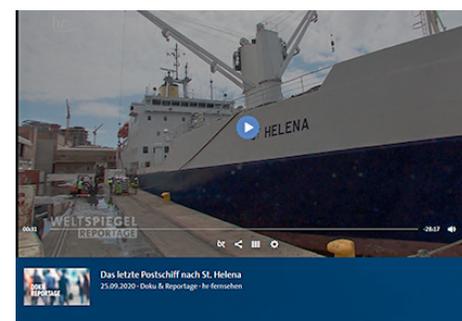
Hamburgs schwimmender Nahverkehr

Seit mehr als 130 Jahren bringt der Hamburger Fährbetreiber HADAG Arbeiter, Einheimische und Touristen über die Elbe. Etwa 9,5 Millionen Fahrgäste nutzen die 25 Fähren jährlich. Weltweit gibt es keinen schwimmenden Nahverkehr mit mehr Passagieraufkommen. Die Nordreportage zeigt einen Blick hinter die Kulissen des Hamburger Fährbetreibers der Superlative und erklärt, wieviel Erfahrung, Improvisationstalent, aber auch Leidenschaft jeden Tag nötig sind, um die Passagiere sicher per Linienschifffahrt zu transportieren. (NDR / 30:00)



Fjorde, Nordkap und Polarlicht: Norwegens legendäre Hurtigruten

Eine Fahrt auf den legendären Postschiffen entlang der norwegischen Fjordküste auf den Hurtigruten gilt als eine der schönsten Seereisen. Seit über 125 Jahren schaffen die Schiffe eine Verbindung zwischen den Küstenstädten und Dörfern an Norwegens zerklüfteter Küste. Die Hurtigruten waren bis vor wenigen Jahrzehnten die wichtigste Lebensader Norwegens. Noch heute sind sie für die Versorgung der kleinen Orte hoch im Norden unverzichtbar, prägen das Land und verbinden die Menschen. (NDR / 90:00)



Das letzte Postschiff nach St. Helena

Das Ende der Welt liegt mitten im Atlantik. Fünf Tage, mit Kurs nach Nordwesten, dann erst taucht der steile schwarze Felsen vor dem Bug der „RMS St. Helena“ auf. Die RMS St. Helena ist eines der zwei letzten königlich-britischen Postschiffe und noch immer die einzige Möglichkeit, St. Helena zu erreichen oder Waren dorthin zu transportieren. (hr / 30:00)



Schnellboot nach Schweden - Auf der Königslinie über die Ostsee

Gerade mal drei Wochen Zeit, dann soll der neue Hochgeschwindigkeitskatamaran „Skane Jet“ in Dienst gestellt werden. Bevor er in den Regelverkehr zwischen Sassnitz und Ystad starten kann, müssen eine spezielle hydraulische Laderampe montiert, die Crew geschult und der Ticketshop zum Laufen gebracht werden. Bei allen Beteiligten sind gute Nerven und beste Fachkenntnisse gefragt. (NDR / 30:00)

Schifffahrt im TV



Mit den Halligschippem im Wattenmeer

Meike und Bernd Diedrichsen betreiben mit ihrem fast schon historischen Passagierdampfer „Hauke Haien“ und ihrem kleinen Frachtschiff „Meike“ eine Reederei in Husum. Von den mächtigen Reedern im Nationalpark Wattenmeer, die mit riesigen modernen Fähren Fracht und Gäste in großer Anzahl auf die Inseln und Halligen bringen, lassen sie sich nicht unterkriegen. Dieser Massentourismus ist Meike und Bernd ein Dorn im Auge. Sie lieben ihre Heimat und wollen den Gästen die einzigartige Natur des Wattenmeeres zeigen. (NDR / 30:00)



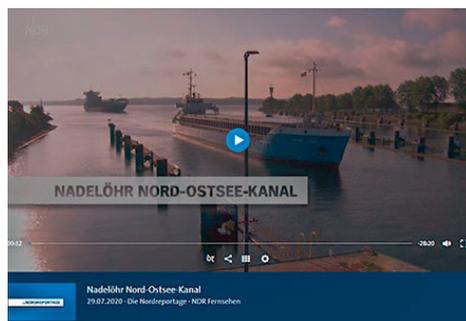
TÜV für den alten Eisbrecher „Stettin“

Der historische Dampfeisbrecher „Stettin“ wurde 2017 durch einen Unfall bei der Hanse Sail schwer beschädigt. Engagierte Hamburger arbeiten an der aufwendigen Instandsetzung (NDR / 30:00)



Kapitäne auf kleinen und auf großen Pötten

Auf der Brücke kleiner oder größerer Pötte läuft nichts ohne das Kommando von „Herrn“ oder „Frau“ Kapitänen. Eines haben alle gemeinsam: die Liebe zu Schiffen und zur See. (NDR / 60:00)

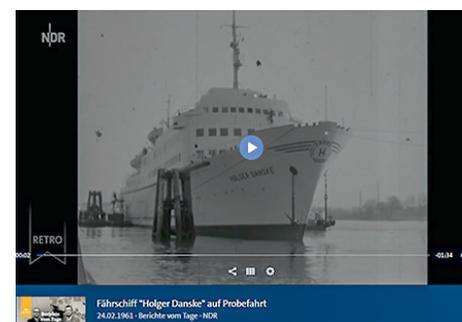
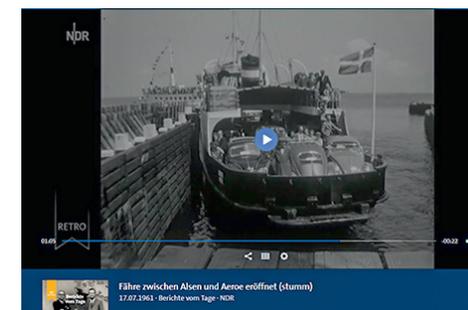


Nadelöhr Nord-Ostsee-Kanal

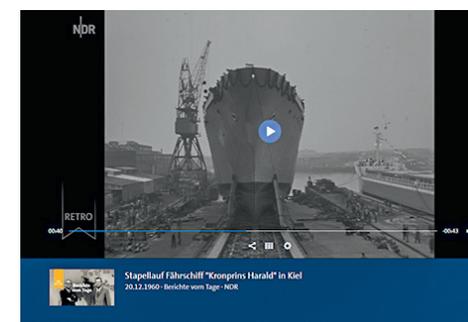
Der Nord-Ostsee-Kanal ist die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Rund 32.000 Schiffe passieren den Kanal pro Jahr - eine logistische Herausforderung für die Leitzentrale. (NDR / 30:00)

Historisches

Fähre zwischen Alsen und Aerö eröffnet ▶
NDR Bericht vom Tage 17. Juli 1961 (01:30)



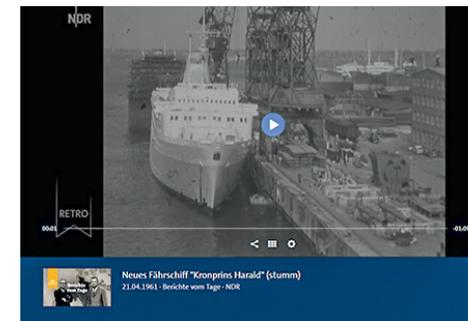
Fährschiff Holger Danske auf Probefahrt
NDR Bericht vom Tage 24. Februar 1964 (01:35)



Stapellauf Fährschiff Kronprins Harald in Kiel
NDR Bericht vom Tage 20. Dezember 1960 (01:25)



10 Jahre Fährverbindung Großenbrode/Gedser
NDR Bericht vom Tage 14. Juli 1965 (01:20)



Neues Fährschiff Kronprins Harald
NDR Bericht vom Tage 21. April 1961 (01:10)

Schiffsrundgang AMORELLA

Text und Fotos von Markus Klausnitzer



Geschichte

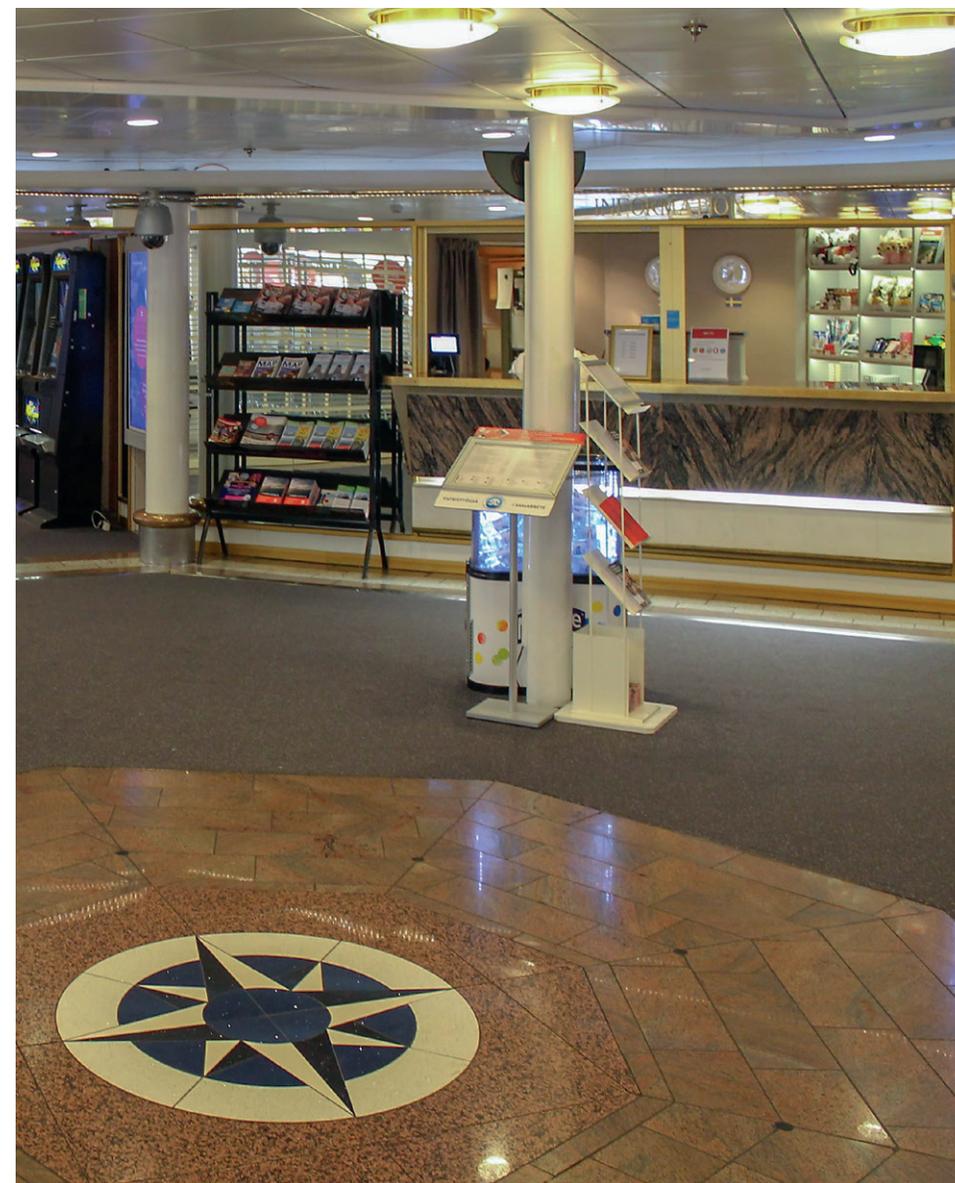
Mit ihren 32 Dienstjahren, die sie fast ausschließlich auf der Linie Stockholm–Turku verbrachte, ist die AMORELLA ein richtiges Fährurgestein. Bereits 1984, die MARIELLA für die Route Stockholm–Helsinki war gerade in Bau, plante SF-Line (damals einer der drei Partner der Viking Line) unter der Bezeichnung „Lillasyster“ ein neues Schiff für die Linie Stockholm–Turku, als Antwort auf Silja’s Neubauten SVEA und WELLAMO. Es entstand ein Entwurf für eine Fähre; etwas kleiner als die MARIELLA, aber deutlich größer die Vorgängerin TURELLA. Im Oktober 1984 waren die Spezifikations- und Ausschreibungsunterlagen fertig und wurden an ein gutes Dutzend Werften weltweit versandt. Zu den Adressaten gehörten Werften in Japan und Südkorea, aber auch Wärtsilä in Finnland und die schwedische Kockums. Den Zuschlag bekam letztlich die jugoslawische Brodogradevna Industrija in Split. Mit dieser Werft hatte SF-Line rund zwanzig Jahre zuvor schon Erfahrung durch den Bau der KAPELLA und MARELLA gemacht. Auch über den Bau der MARIELLA wurden seinerzeit Verhandlungen geführt, diese blieben aber erfolglos. Am 22. Dezember 1985 wurde die erste „Lillasyster“ bestellt, die Option zum Bau eines Schwesterschiffes –die spätere ISABELLA– wurde im März 1986 gezogen. Am 31. Oktober 1986 startete Neubau Nr. 356 mit der Kiellegung, zum Stapellauf am 11. Juli 1987 gab Taufpatin Kirsti Lundqvist dem Schiff den Namen AMORELLA. Die Innenausstattung lag, wie bei vielen Schiffen der Reederei vorher, in den Händen von Robert Tillberg. Die Ablieferung verschob sich mehrmals, bereits getätigte Buchungen mussten storniert, Passagiere vertröstet werden. Der Volksmund gab der Fähre den Spitznamen EVENTUELLA, da sie „ab da oder da eventuell“ im Einsatz ist. Am 28. September 1988 wurde die AMORELLA an SF-Line abgeliefert und machte am 14. Oktober ihre Jungfernfahrt von Stockholm über Mariehamn nach Turku.

Schiffsrundgang AMORELLA

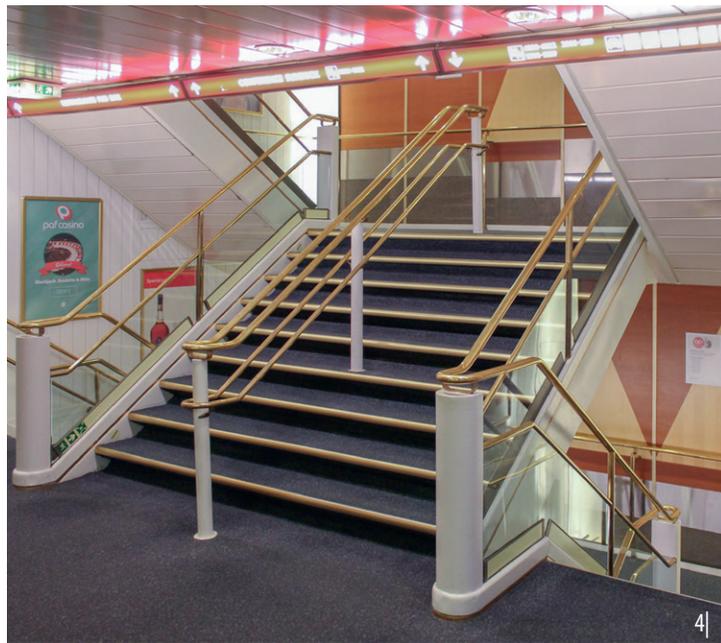
Rundgang



Über eine Gangway betritt man als Fußpassagier das Schiff auf Deck 7 und befindet sich direkt im kreisförmigen Empfangsbereich mit Rezeption, Eingang zum großen Bordshop und Wechselstube.



Schiffsrundgang AMORELLA



4|

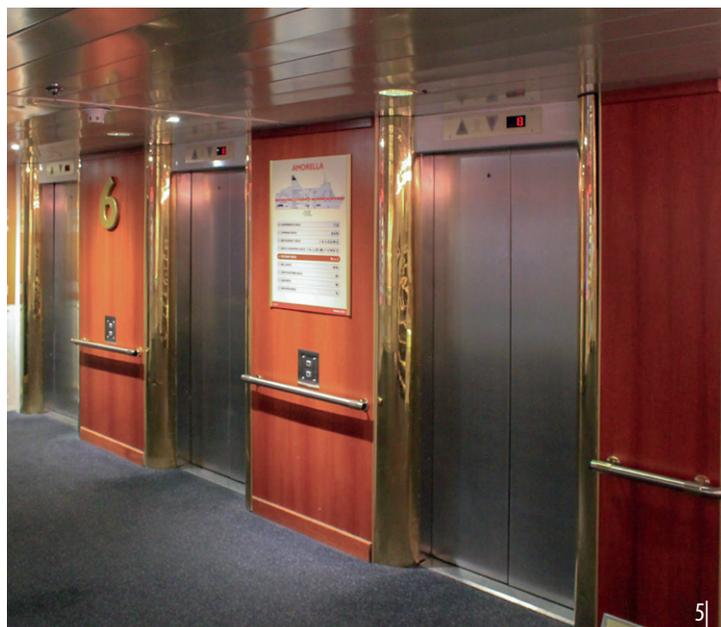
Wer sich ein paar Schritte in Fahrtrichtung bewegt, erreicht den im Deckplan Aula benannten Bereich des Schiffes mit großem Treppenhaus und den Fahrstühlen. Von hier aus erreichen die Passagiere ihre Zwei- oder Vierbettkabinen auf Deck 5 oder Deck 6. (Bilder 4-6) Beide Decks sind keine reinen Kabinendecks. Die hintere Hälfte von Deck 5 beherbergt ein zusätzliches PKW-Deck und einen weiteren Landgang. Im Bugbereich von Deck 6 ist der Spa- und Sauna-Bereich des Schiffes untergebracht. Diese Anordnung stellte bei der Indienststellung des Schiffes eine Neuerung dar. Bis dahin wurden Spa-Bereiche stets unter den Fahrzeugdecks eingerichtet.



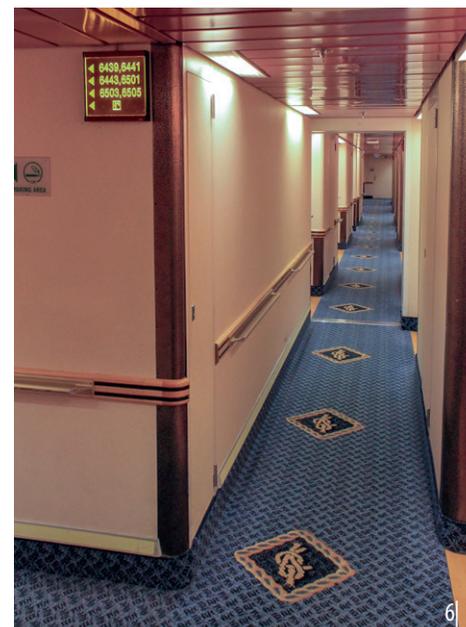
7|



8|



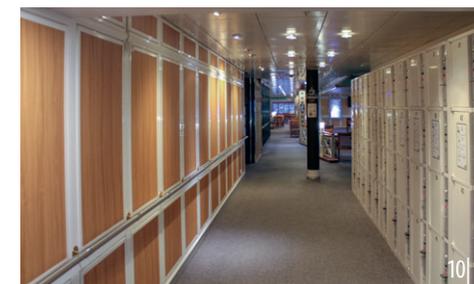
5|



6|



9|



10|

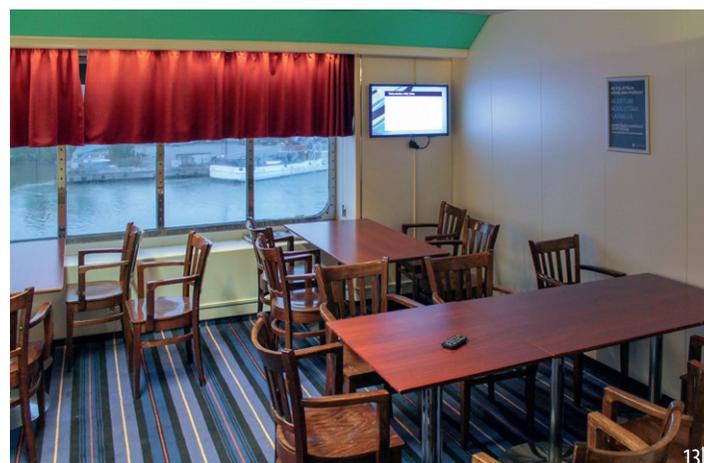
So weit unten, auf Deck 2, bietet die AMORELLA günstige Innenkabinen für Reisende, die mehr auf's Geld achten wollen oder müssen. (Bilder 7-8)
Weiter geht es auf Deck 7 in Richtung Bug. An Steuerbord führt der Weg nach vorn vorbei an der Smoke-Lounge sowie zahlreichen Schließfächern und Schränken mit Rettungswesten. (Bilder 9-10)

Schiffsrundgang AMORELLA

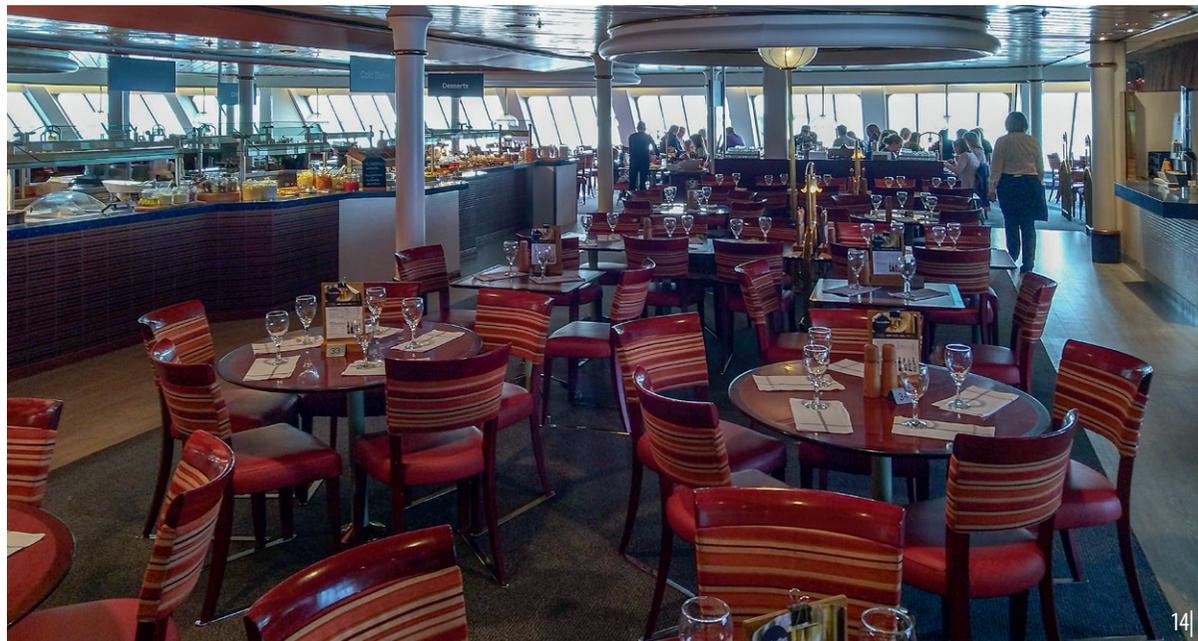


Ganz vorne angekommen erlauben die raumhohen Panoramafenster in der großen Cafeteria (Bilder 11-12) einen tollen Ausblick während der Schärenfahrt. An Backbord dieses Bereichs finden die kleinen Passagiere einen großen Spielraum und die Trucker einen separaten Aufenthaltsraum (Bild 13). Zurück in die Empfangshalle. Durch die

deutliche Vergrößerung des Bordshops vor einigen Jahren wurde die bis dahin mittschiffs gelegene, zum hinteren Treppenhaus führende Arkade an die Steuerbordseite verlegt und macht heute mit ein paar wenigen Spielautomaten eher einen trostlosen Eindruck (Bild 14). Ganz achtern wurden noch zahlreiche Passagierkabinen platziert.



Schiffsrundgang AMORELLA



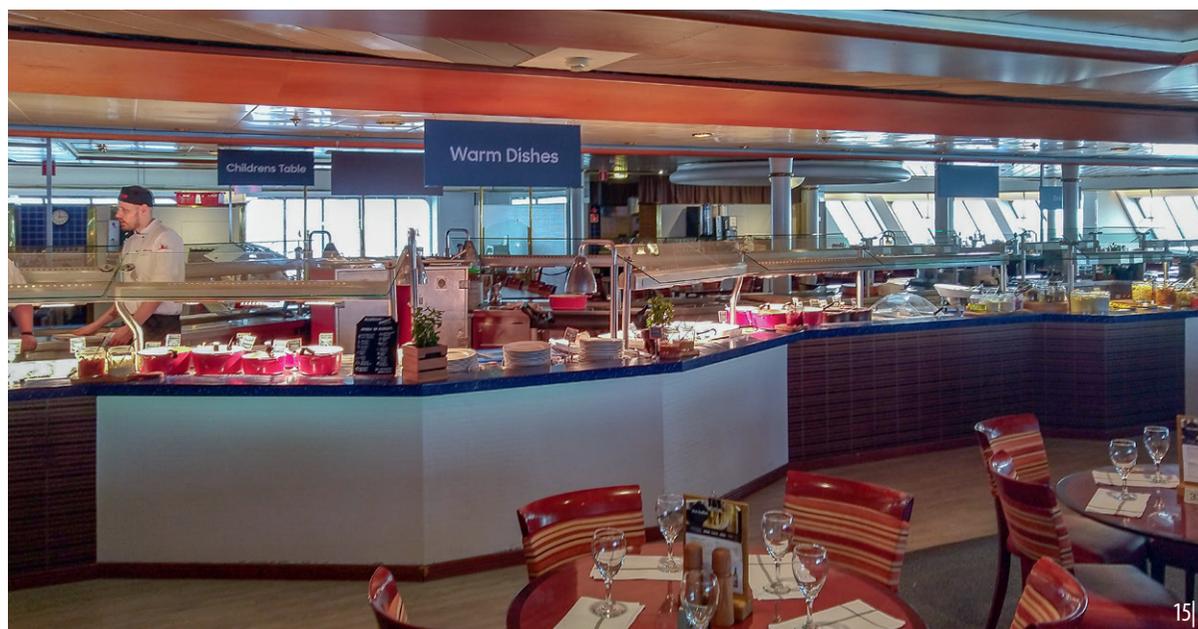
14



16



17



15

Durch das vordere Treppenhaus, das mit zahlreichen Messingapplikationen recht prunkvoll daherkommt, erreicht man Deck 8, das Restaurantdeck. Dieses Deck ist im klassischen Layout der Viking-Liner der späten 80er und frühen 90er Jahre gestaltet.

Ganz vorn befindet sich traditionell das große Buffetrestaurant (Bilder 14-15), auch hier mit großen Panoramafenstern rundum. Noch heute sind zahlreiche Ausstattungselemente von Robert Tillberg zu finden. Dieser war damals, wie bei zahlreichen Schiffen der Reederei zuvor auch, für die gesamte Ausgestaltung des Neubaus verpflichtet worden (Bilder 16-18).



18

Schiffsrundgang AMORELLA



Nach achtern geht es durch die mit zahlreichen Sitzmöglichkeiten ausgestattete Arkade. Diese wurde ebenfalls vor einigen Jahren großzügig umgestaltet und läuft seitdem nicht mehr geradlinig durch das Schiff. Nächster Stopp: Die „Bottega Prosecco Bar & Caffè“ (Bilder 19-20). Mit ihren gemütlichen Sesseln lädt sie Verweilen bei einem Drink ein. Ein schöner Aufenthaltsort, besonders wenn man es gern etwas ruhiger hat und auf laute Unterhaltung verzichten möchte.

Es folgt das Spezialitäten-Restaurant „Ella's Steakhouse“ in der Schiffsmitte (Bilder 21-22). Highlight dieses kleinen, sehr offen angelegten Restaurants ist die bunte Glasdecke mit Nelson's Flaggsschiff VICTORY aus der Ablieferungszeit des Schiffes (Bild 20). Sie gehörte zum „Pub Victory“, der sich ursprünglich an dieser Stelle befand. Das Restaurant reicht von der Schiffsmitte bis in Teile des an Backbord liegenden „Food Gardens“ hinein.

Schiffsrundgang AMORELLA

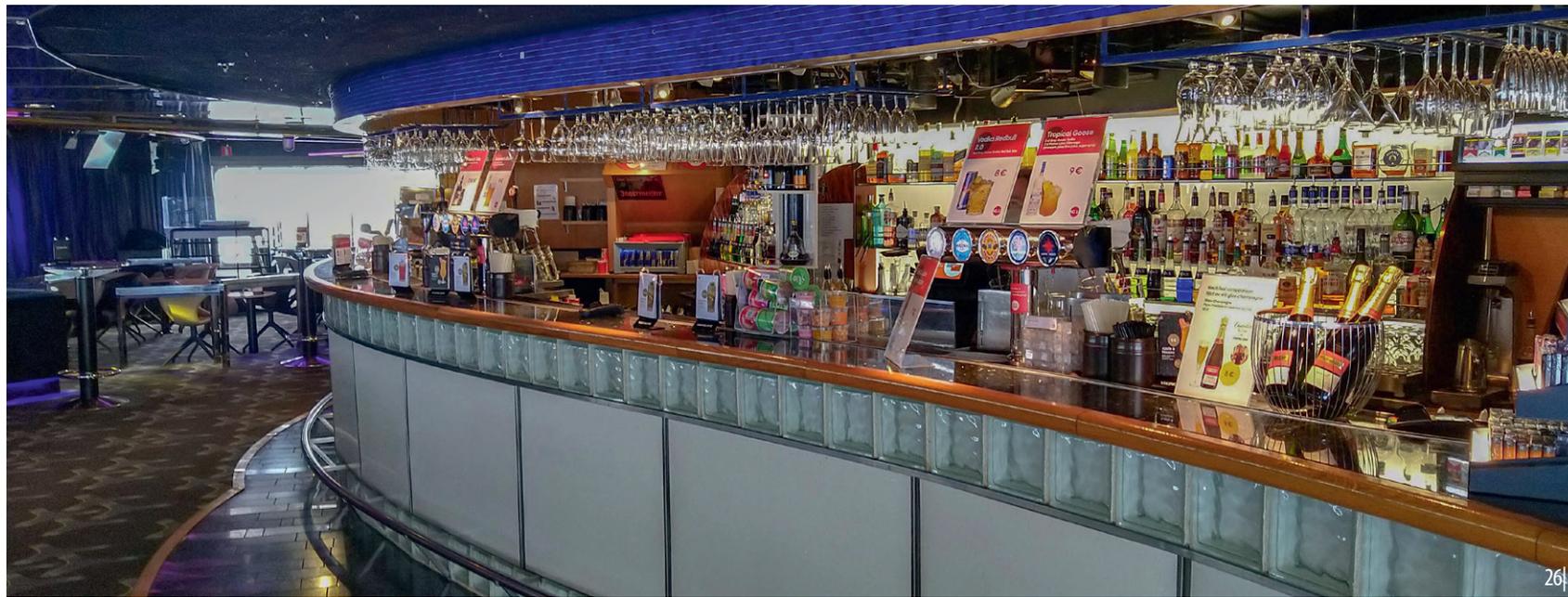


Das A la Carte-Restaurant „Food Garden“: Hier wird zu Mittag und am Abend nach Karte serviert. Am Morgen wird das gehobeneren Frühstück in Buffet-Form angeboten (Bild 23). Für Gäste der teureren Kabinen ist dieses Frühstück inklusive. Wer genau hinschaut, kann auch hier noch einige Ausstattungselemente des damals „A La Carte Bellevue“ genannten Restaurants aus der Ablieferungszeit erkennen, zum Beispiel Kronleuchter und Wandverkleidungen (Bild 24). Die Restaurantnamen, Speiseangebote und Einrichtungsstile dieser Bereiche werden je nach Passagierfrage regelmäßig angepasst und geändert. Alles in allem ist die Raumteilung der Restaurants und Bars in diesem Bereich von Deck 8 heute viel luftiger als ursprünglich. Waren sie ursprünglich fest vonein-

ander getrennt, kann man heute kaum erkennen, an welcher Stelle ein Restaurant aufhört und das andere anfängt, was aber keinesfalls einen Nachteil darstellt. Nach achtern schließt sich der heutige „Pub Victory“ an (Bild 25). Mit seiner dunklen Holzverkleidung und der rustikalen Möblierung macht dieser einen urigen Eindruck. Am Abend gibt hier der bordbekannte Troubadour sein Bestes und kann fast jeden Liederwunsch erfüllen.

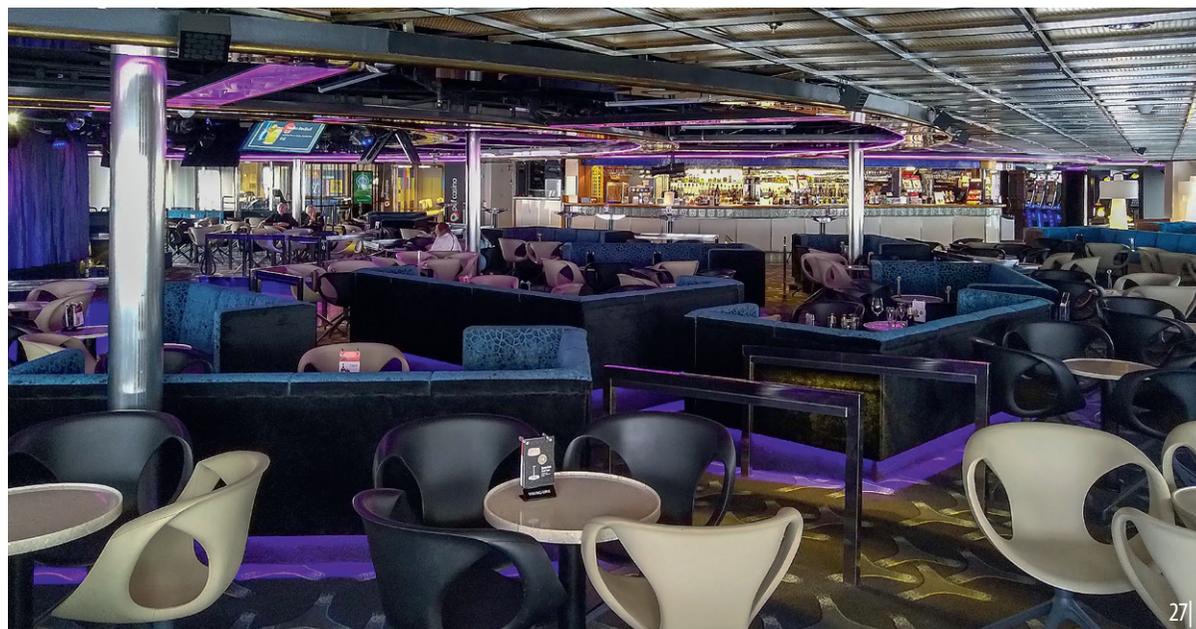
Der Konferenzbereich „Conference Versailles“, gleich hinter dem Treppenhaus, ist für die Öffentlichkeit geschlossen, kann aber für Feiern oder Konferenzen gebucht werden. Mit seiner fast schon königlichen Ausstattung, bestehend aus roten Sofas und riesigem Kronleuchter, macht er seinem Namen alle Ehre.

Schiffsrundgang AMORELLA

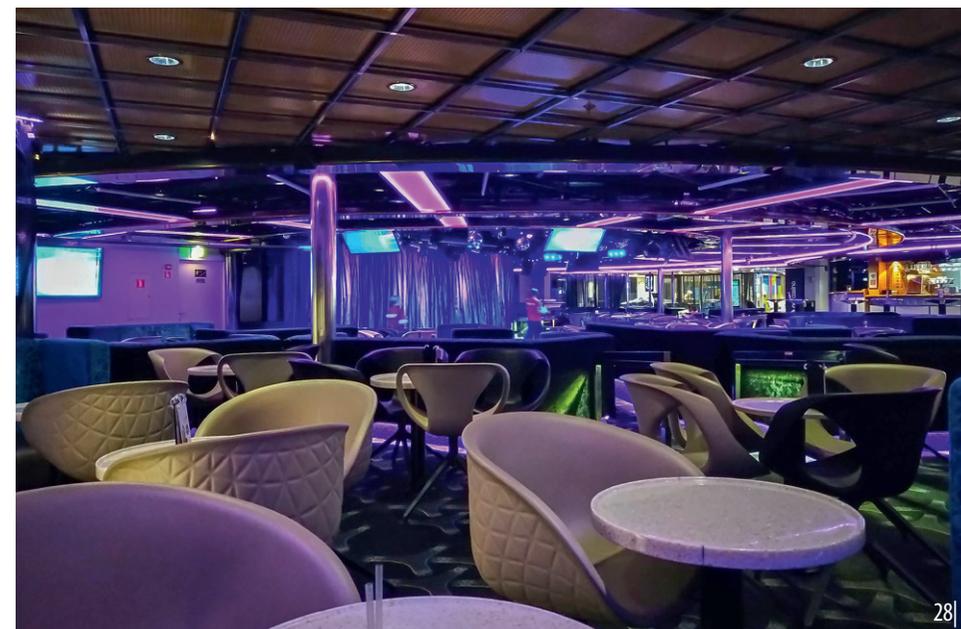


26

Im riesigen „Fun Nightclub“ mit seinen zwei großen Bars wird während der gesamten Überfahrt ein Musik- und Unterhaltungsprogramm geboten (Bilder 26–28). Tagsüber, während der Schärenpassage, hat man durch die großen Scheiben einen fantastischen Blick auf das Kielwasser. Früher gab es noch einen zweiten Ort für Musik und Tanz. Die „Disco Starlight“, die sich zweistöckig über Deck 9 und 10 erstreckte, wurde mittlerweile zur „Panorama Bar & Conference“ umfunktionierte und wird jetzt nur noch für gebuchte Veranstaltungen geöffnet.



27



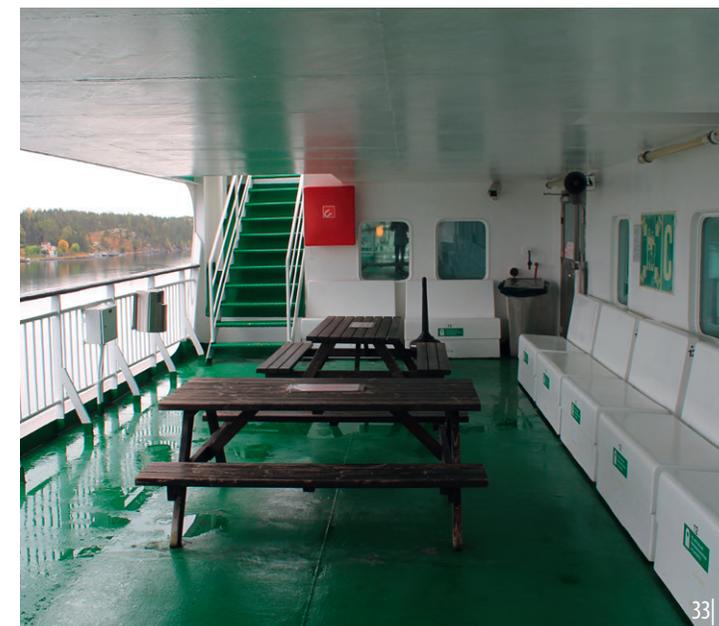
28

Schiffsrundgang AMORELLA



Der Rundgang führt nun auf Deck 9. Im Frontbereich liegen die teureren Kabinenkategorien des Schiffes, Suiten und sogenannte Lux-Kabinen (Bild 29). Im Kabinenpreis enthalten sind neben einer einmalig kostenlos gefüllten Minibar das bereits erwähnte Frühstücksbuffet im „Food Garden“-Restaurant. Neben dem Konferenzzentrum haben ein kleiner Raum mit Ruhesesseln, größere Innenkabinen sowie zahlreiche Besatzungsunterkünfte auf diesem Deck ihren Platz gefunden.

Die weitläufigen Außendecks reichen von Deck 9 bis hinauf auf Deck 11 (Bilder 30-33). Auf Deck 10 wird das Außendeck von dem riesigen Konferenzbereich mittschiffs unterbrochen (Bild 32). Dadurch hat man aber auf Deck 9 einen überdachten und windgeschützten Außenbereich (Bild 33).



Schiffsrundgang AMORELLA

Fazit

Alles in allem sieht man der AMORELLA ihre 32 Dienstjahre nicht an. Natürlich renoviert Viking Line das Schiff regelmäßig und passt es den Passagierwünschen an. Man fühlt sich bei einer Fahrt mit ihr nicht wie auf einem Fährschiff aus den 80ern. Vielleicht ein Zeichen für die Voraussicht ihrer Konstrukteure? Interessant ist es auch an Bord auf Spurensuche nach übriggebliebenen Ausstattungselementen von Robert

Tillberg zu gehen, die sich hier und da noch verstecken und alle bisherigen Renovierungen überlebt haben. Die Besatzung ist Viking Line-typisch sehr nett und zuvorkommend. Das Speisenangebot sucht seinesgleichen, für jeden ist etwas dabei. Es bleibt abzuwarten, was die Zukunft für die „Lilla-syster“, die kleine Schwester, bereithält.



Herbsturlaub Dagebüll

Text und Fotos von Martin Kursawe



Ende September 2020 habe ich mit meiner Frau die für das Frühjahr geplante und zu jener Zeit nicht durchführbare Urlaubsreise nachgeholt. Nicht ganz so wie gedacht, denn jetzt wurde Dagebüll als Standort gewählt, nicht Föhr, wie ursprünglich vorgesehen. Und so lagen einige Ausflugsziele dann auch im Binnenland statt direkt am Wasser. Da meine Frau zwar gerne mit dem Schiff fährt, der Schiffsfotografie aber nichts abgewinnen kann, war ein Tagesausflug nach Amrum eine gute Sache für uns beide. So konnten am Hafen und auf See doch noch einige Fährbilder entstehen die ich gerne hier zeigen möchte.



◀ Am Nachmittag des 29. September legt die SCHLESWIG-HOLSTEIN vom Anleger 2 in Dagebüll ab und beginnt die Überfahrt nach Wyk auf Föhr. Nachdem wir am Vortag dachten, das Wetter sei ungünstig für einen Ausflug nach Amrum, war es an diesem Tag leider auch nicht besser.
▶ Wir starteten trotzdem und folgten auf der SCHLESWIG-HOLSTEIN der zeitgleich ausgelaufenen NORDFRIESLAND, die allerdings nur bis Föhr fuhr.

Herbsturlaub Dagebüll



▮ Unterwegs tauchte aus dem Dunst über dem Wattenmeer die nach Dagebüll fahrende UTHLANDE vor uns auf.

▲ Auf Föhr war vormittags zeitweise „full house“. Alle verfügbaren Fähranleger waren durch die SCHLESWIG-HOLSTEIN, NORDFRIESLAND und NORDERAUE (auf der Fahrt von Amrum nach Dagebüll) belegt.

◀ Vor Wittdün auf Amrum lichtete sich der Dunst allmählich und so entstand ein halbwegs passables Foto der ADLER IV auf Ausflugsfahrt.

Herbsturlaub Dagebüll

► Nach ausgiebiger Radtour auf der Insel war es zum einen sonnig geworden und zum anderen verlief das letzte Stück des Weges am Seezeichenhafen von Wittdün entlang. So konnte noch die dort aufliegende EILUN verewigt werden.

►► Im Rahmen ihrer regelmäßigen Fahrten zwischen Nordstrand und Sylt läuft die ADLER-EXPRESS morgens und nachmittags auch Amrum an. So auch an diesem Nachmittag.

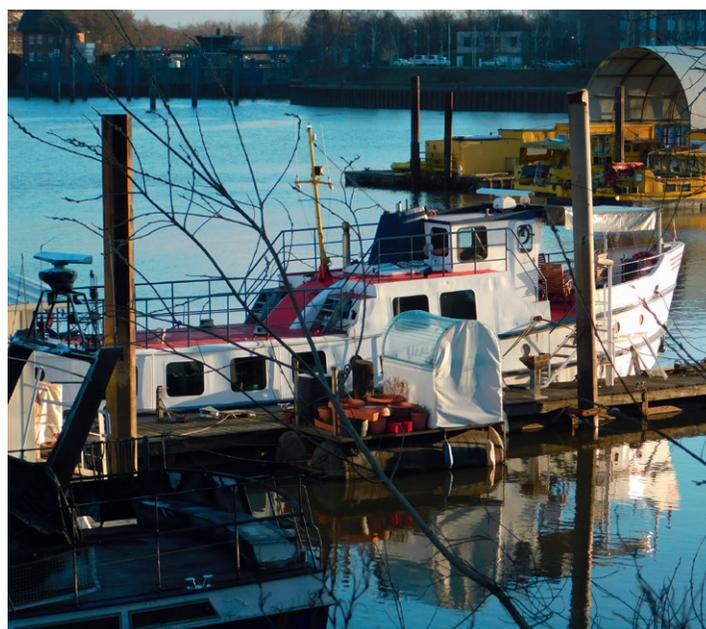


► Etwas zu weit entfernt für meine Kamera lag die in diesem Sommer für Adler-Schiffe kurze Kreuzfahrten durchführende QUEST vor Amrum auf Reede. Die ADLER IV dagegen ist gerade mit voller Fahrt voraus unterwegs.

Schnappschüsse MALMANTILE

Text und Fotos von Heino Sehlmann

In der Billwerder Bucht in Hamburg liegt seit etwa 20 Jahren das Hausboot MALMANTILE. Dahinter verbirgt sich die frühere ALTEFÄHR der Weiße Flotte Stralsund. 1991 / 1992 verschlug es das 1923 in Hamburg gebaute Fahrgastschiff zur Este-Rederei nach Buxtehude und wurde in DELPHIN umbenannt. Ob es noch zu einem aktiven Einsatz kam, ist unklar. Diverse Quellen berichten zumindest von einem zunehmend schlechteren Zustand. Nachdem die Este-Reederei ihren Betrieb eingestellt hatte, tauchte die MALMANTILE irgendwann zum Anfang des Jahrtausends in der Billwerder Bucht auf. Äußerlich präsentiert sie sich in tadellosem Zustand, sogar von gelegentlichen Fahrten ist die Rede. Ich habe mich am 16. Januar mal wieder aufgemacht, um den Veteran fotografisch zu dokumentieren. Für diejenigen, die es nachmachen möchten, gebe ich eine kleine „Gebrauchsanweisung“ mit auf den Weg: Landseitig von der Straße „Kaltehofe Hinterdeich“ aus, ist es schwierig, vernünftige Fotos zu machen. Entweder sind Zäune, Büsche oder Bäume (auch jetzt im Winter!) im Weg. Wenn der Fotograf jedoch ein Stück am Schiff vorbeigeht, findet sich eine Stelle, bei der die Böschung hinabgeklettert werden kann. Dann noch sich ein wenig durchs Unterholz schlagen und das Schussfeld ist frei! Vom gegenüberliegenden Ufer („Ausschläger Elbdeich“) gibt es derlei Probleme nicht. Allerdings ist für formatfüllende Aufnahmen ein Teleobjektiv von Vorteil.



Schnappschüsse Auflieger

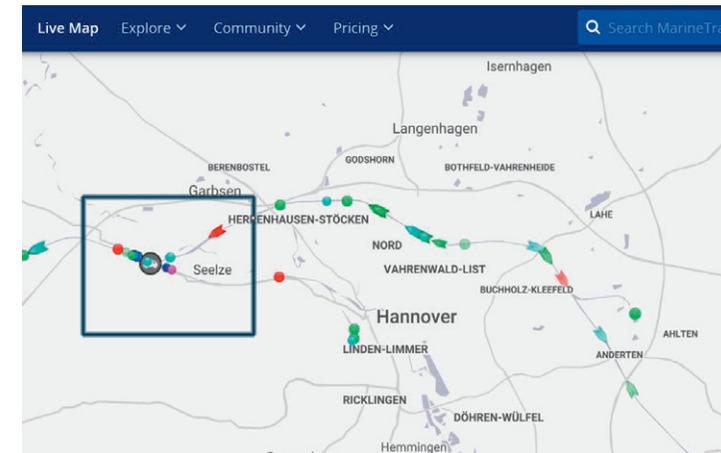
Die ARTANIA kam am 8.6.2020 von Port Klang Reede kommend in Bremerhaven an und liegt seitdem wegen der Corona-Pandemie an verschiedenen Kais der Lloyd-Werft auf. Ein Ende dieser Zeit ist für sie bisher nicht in Sicht.

Die EUROPA liegt seit dem 3.11.2020 in Bremen am Kopf des Neustädter Hafens auf der linken Weserseite auf. Da der Neustädter Hafen für Besucher nicht zugänglich ist, hat man entweder von der Eisenbahnüberführung an der Senator-Apelt-Straße einen Blick auf das Schiff (siehe Bild) oder von einer kleinen Promenade an der Busendstelle der Linie 24 in Rablinghausen.

Die Bilder nahm Martin Kursawe am 13.11.2020 in Bremerhaven und am 12.1.2021 in Bremen auf.



Schnappschüsse Auflieger



Im Mittellandkanal bei Seelze, westlich von Hannover, machen seit einiger Zeit mehrere Fluss-Kreuzfahrtschiffe eine Pandemie-Zwangspause. Im Päckchen liegen die beiden Schwesterschiffe FREDERIC CHOPIN und KATHARINA VON BORA von nicko cruise (Bild 1). Beide gehören zur sogenannten nicko-boutique-Klasse, unter der der Stuttgarter Reiseveranstalter kleinere Schiffe im Grand-Hotel-Stil vermarktet. Die 83 Meter langen Schiffe mit Platz für 80 Passagiere entstanden 2002 (FREDERIC CHOPIN) bzw. 2000 (KATHARINA VON BORA) bei der SET Schiffbau- und Entwicklungsgesellschaft Tangermünde. Unmittelbar hinter diesen beiden Schiffen hat die THURGAU SAXONIA festgemacht, die bei nicko cruises ebenfalls in der boutique-Klasse einsortiert ist (Bild 2). 2001 auf der Scheepswerft Grave in den Niederlanden gebaut bietet das

Schiff Platz für 88 Passagiere. Den Abschluss dieser Reihe bilden die EXCELLENCE CORAL und die EXCELLENCE PEARL der Swiss Excellence River Cruise (Bild 3). Die Schiffe kamen als Gebrauchttonnage in die Flotte des schweizerischen Unternehmens. Erstgenannte entstand als SWISS CORAL im Auftrag der Scylla Tours AG 1998 bei der Scheepswerft Grave und wurde 2012 vom in Basel ansässigen Reiseveranstalter übernommen. Fünf Jahre später wurde mit der EXCELLENCE PEARL das neunte und zugleich kleinste Mitglied der Flotte vorgestellt. Das Schiff lief 2003 als REMBRANDT bei der schon genannten niederländischen Werft vom Stapel. Nach einem größeren Brandschaden 2015 wurde es 2017 umfassend überholt. Fotos: Marcel Reich

Schnappschüsse Travemünde

Anfang des Jahres wurde ein neuer Liniendienst der Reederei WALLENIUS SOL von Finnland nach Belgien eröffnet. Eingesetzt werden auf dieser Relation die Schwestern JUTLANDIA SEA & FIONIA SEA. Auf der nordgehenden Reise wird immer Samstags ein Zwischenstopp am Travemünder Skandinavienkai eingelegt.



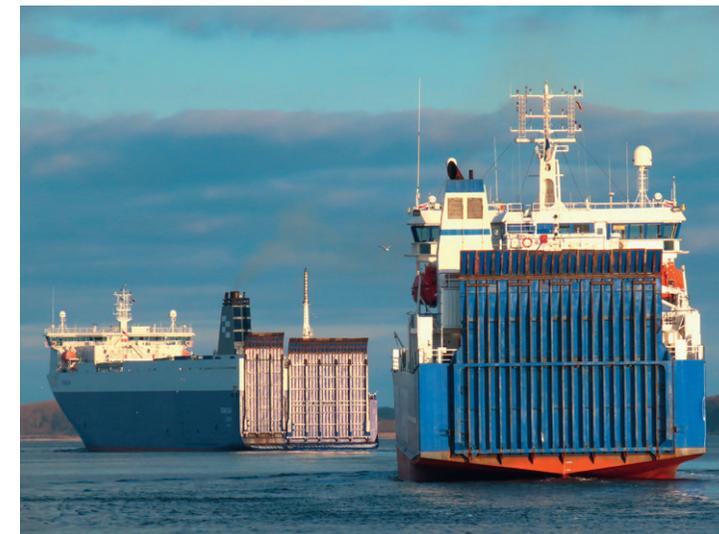
Die JUTLANDIA SEA hat am 9. Januar 2021 erstmalig in Travemünde festgemacht. Nach zehn Jahren Einsatz im Routennetzwerk von DFDS wechselte die RoRo-Fähre 2020 zu Wallenius SOL. Foto: Tim Becker



Die FINNTIDE ist, wie hier am 9. Januar 2021, Stammgast in Travemünde. Unverkennbar eine Schwester der beiden Wallenius-Fähren wurde sie allerdings 2017 um rund 20 Meter verlängert. Foto: Tim Becker



FIONIA SEA eine Woche später am 16. Januar 2021 einlaufend Travemünde. Das 2009 gebaute Schiff war bis 2020 ebenfalls im DFDS-Einsatz, wurde aber vor dem Wechsel zu Wallenius SOL von Februar bis November 2020 von Finlines eingechartert. Foto: Tim Becker



Auf dem Weg traveabwärts folgt die SHIPPER der FIONIA SEA auf dem Fuße. Sie verkehrt für Eckerö Shipping zwischen Schweden, Deutschland, den Niederlanden und Großbritannien. Foto: Tim Becker

Neues von alten Hurtigrutenschiffen

aus der Agentur „Nostalgische Postschiffreisen“

Von Margit Distler aus Nürnberg und ihrer Agentur „Nostalgische Postschiffreisen“ erhielten wir ein paar aktuelle Meldungen zum Sachstand dreier ehemaliger Postschiffe.

Die NORDSTJERNEN hätte das letzte Jahr in Hurtigrutencharter verbringen sollen und war als Hotelschiff für Umbauprojekte an deren Schiffen in Fosen vorgesehen. Im Sommer hätte sie Spitzbergenfahrten unternommen und anschließend wieder den „Hoteljob“ übernehmen sollen.

All dies wurde wegen der Pandemie nichts und so lag sie eine Zeit lang in Fosen, später in Kopervik und im Oktober ließ Vestland Classic sie dann nach Danzig in ihr Winterquartier überführen. So lange sie in Norwegen an der Werft lag, wurden auch kleine Unterhaltungsarbeiten durchgeführt und sie ist jetzt in tadellosem Zustand und sogar mit geschützten Freidecksflächen aufgelegt. Alle Beteiligten sind froh, dass es nicht notwendig war, gravierende Schritte einzuleiten, die rundherum ja viele alte und ältere Klassiker getroffen und sie von der Bildfläche haben verschwinden lassen. Die Hoffnun-

gen liegen nun auf dem kommenden Herbst und neuen Fahrten, möglichst ab deutschen Häfen. Immerhin wird das Schiff in diesem Jahr schon 65 Jahre alt!

Unter den jetzigen Umständen ist allerdings noch nichts geplant, da alles noch zu ungewiss erscheint.

Die alte RAGNALD JARL der Hurtigruten, gebaut im selben Jahr und auf der selben Werft wie die NORDSTJERNEN, ist im letzten Jahr ebenfalls in das Eigentum von Vestland Classic übergegangen. Das Schiff wurde 1996 von Hurtigruten an die Rogaland Sjøaspirantskole, Stavanger, verkauft und versah dort als GANN seinen Dienst als fahrendes Schulschiff. 2007 wurde es weitergegeben an die Sørlandets Seilende Skoleskibs Inst, Kristiansand, wo es als SJØKURS weiterhin als fahrendes Schulschiff diente. Im Jahr 2019 stellte die Schule es wegen seines sehr schlechten Zustands zum Verkauf und im März 2020 kaufte Vestland Classic den Oldtimer und rettete ihn damit vor der wahrscheinlichen Verschrottung. Bald darauf wurde das Schiff im Schlepp nach Danzig zur Werft über-

führt. Hier wird es in den nächsten Jahren behutsam saniert und dabei möglichst nah dem Ursprungszustand angenähert. Anschließend soll es für touristische Fahrten in Dienst gestellt werden, ähnlich dem Programm, das die NORDSTJERNEN in den letzten Jahren absolvierte.

Als drittes Schiff aus einer vergangenen Zeit wurde die 1964 erbaute LOFOTEN nach ihrem pandemiebedingt sehr unglücklich verlaufenen Abschiedsjahr im Hurtigruten-Liniendienst im November 2020 an die schon zuvor erwähnte Sørlandets Seilende Skoles-

kibs Inst, Kristiansand, verkauft. Dort soll sie nach Anpassungsarbeiten als fahrendes Schulschiff in Dienst gestellt und damit Nachfolger der ehemaligen RAGNALD JARL werden. Auch dieses Schiff bleibt damit erhalten – wenn auch nicht für touristische Zwecke nutzbar.

Zur Geschichte der RAGNALD JARL wird es einen ausführlichen Bericht in einer der nächsten Ausgaben von FAEHREN geben. Wir danken Margit Distler von Nostalgische Postschiffreisen für das Teilen ihrer Informationen.



Eine große Baustelle: Die RAGNALD JARL in der Danziger Remontowa-Werft. Dass es viel zu tun gibt, wird hier und auf den Bildern der nächsten Seite offensichtlich. Fotos: Sammlung Margit Distler

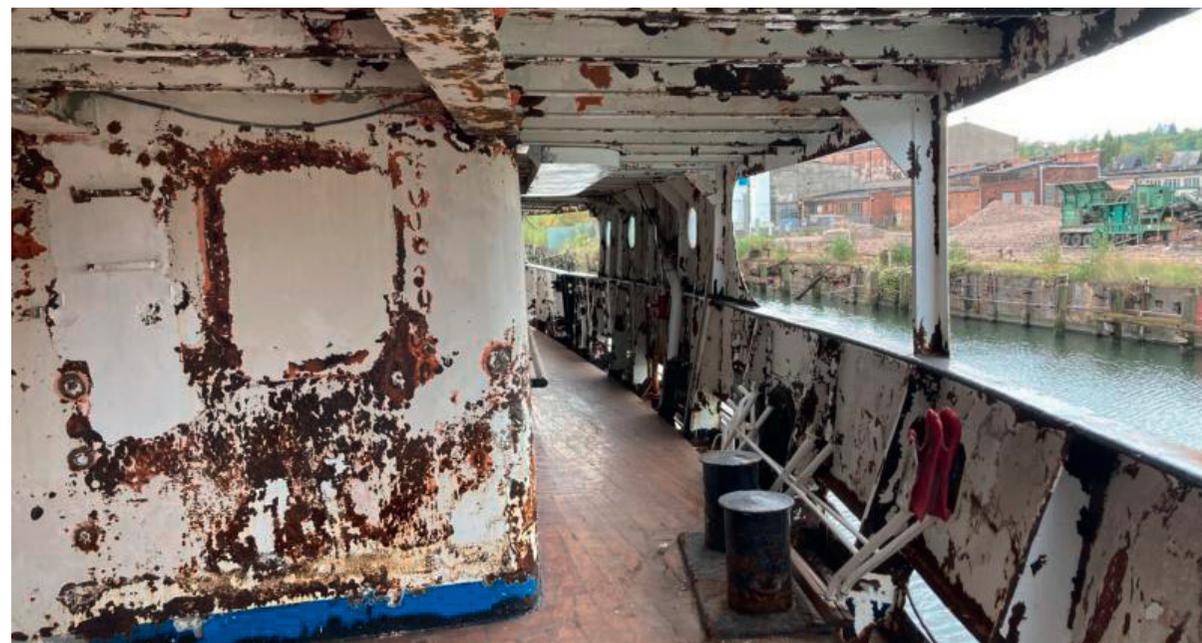
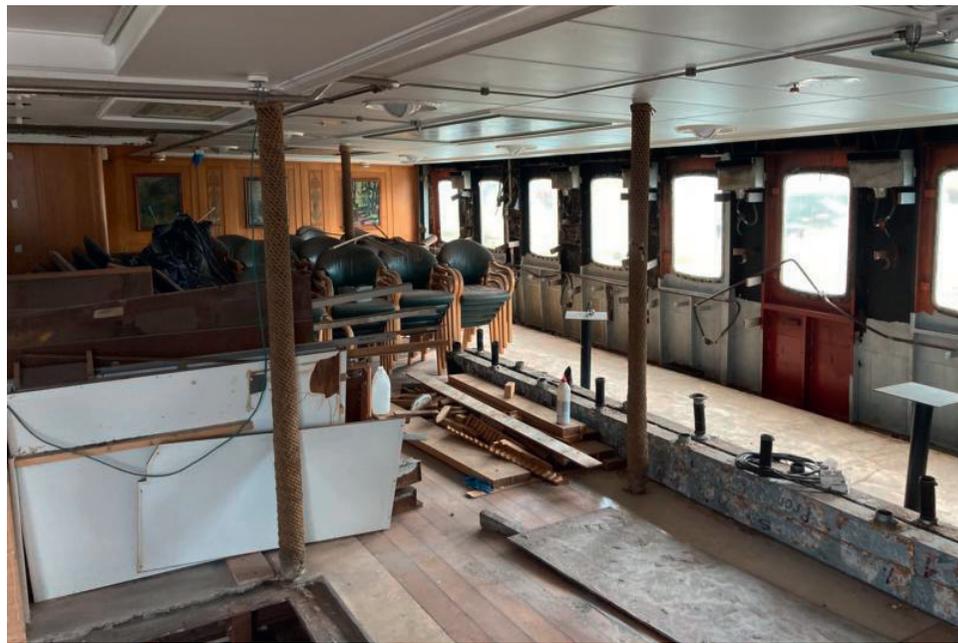


Die NORDSTJERNEN liegt im Mai 2019 abfahrbereit am Kreuzfahrtterminal in Travemünde. Ob das alte Postschiff 2021 wieder in einem deutschen Hafen zu sehen sein wird, steht noch in den Sternen. Foto: Torsten Noelting



Die LOFOTEN, hier im November 2010 nordgehend zwischen Ørnes und dem Polarkreis, war bis Herbst 2020 das älteste Schiff im Liniendienst der Hurtigruten. Foto: Martin Kursawe

Neues von alten Hurtigrutenschiffen



Neues aus Dänemark

Aus dem Forum der DFV-Website übernommen

Motorschaden auf der ÆRØXPRESSEN

Auf der Überfahrt von Rudkøbing nach Marstal erlitt die ÆRØXPRESSEN am 22.11. eine Motorhavarie. Dem Vernehmen nach lief Kühlflüssigkeit aus und kam in Kontakt mit einem Turbolader, woraufhin eine Rauchentwicklung einsetzte, die schlussendlich zum Motorschaden geführt haben soll. Antriebslos in der Nähe von Strynø treibend wurde der Anker geworfen und ein Schlepper aus Svendborg angefordert. Dieser brachte den Havaristen nach Marstal und barg auch den Anker, den die ÆRØXPRESSEN mangels ausreichenden Stroms nicht selbst heben konnte. Der schadhafte Diesel musste ausgetauscht werden. Bis auf die ausgefallenen Fahrten ist der Reederei kein weiterer finanzieller Schaden entstanden, da der Schaden noch während der Garantiezeit eintrat und die Kosten dem Zulieferer zufließen.

Mit Strom nach Fyn

Die Kommunen Sønderborg (Als) und Faaborg-Midtfyn (Fyn) haben die gemeinsame Vision einer Brücke zwischen beiden Inseln – geschätzte Kos-

ten 22 Milliarden DKK. In den ersten Voruntersuchungen wird aber auch der Einsatz einer Elektrofähre geprüft. Die wäre bedeutend günstiger (600 Millionen Kronen) und könnte später noch verkauft werden. Als Überfahrtsdauer sind 35 Minuten projektiert, was sich positiv auf die Abfahrtsfrequenz auswirken würde.

UDBYHØJFÆRGEN wird umgebaut

Wie bereits berichtet, wird die Kabelfähre auf Einmann-Betrieb umgerüstet. Zukünftig fällt der Bootsmann als Kassierer weg und der Skipper ist für den gesamten Bordbetrieb zuständig. Im Jahr werden Einsparungen von 800.000 DKK erwartet. Kritiker befürchten, dass dies zu Lasten der laufenden Wartung und Pflege gehen und in der Folge zu höherem (und kostspieligerem) Reparaturaufwand führen wird. Ab April 2021 soll der Einmann-Betrieb umgesetzt werden.

„Neues“ Terminal in Esbjerg

Bis die Elektrofähre im Herbst 2021 für Fanølinjen in Fahrt geht, soll das Terminalgebäude im neuen Glanz erstrahlen. Drinnen wie draußen soll renoviert

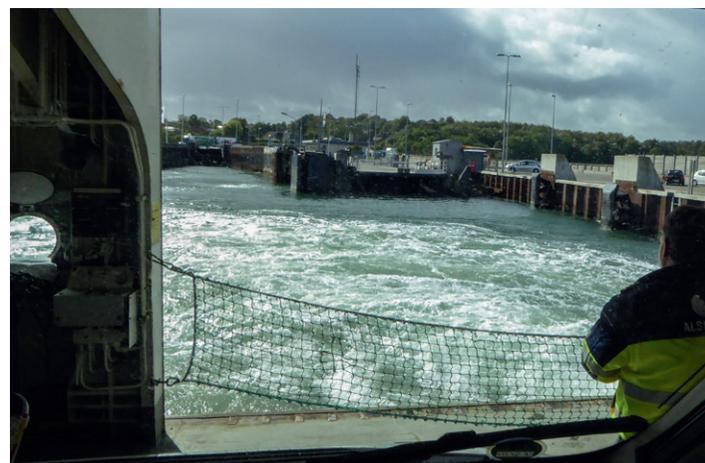
werden und eine „Barista´s kaffeebar“ wird auch einziehen. Auch auf Fanø wird an einem besseren Fahrerlebnis gearbeitet, u.a. sollen die Aufstellspuren erweitert werden.

Neue Fahrhinne zwischen Thyborøn und Agger

Aufgrund der zunehmenden Versandung, die immer wieder zu umfangreichen Baggereinsätzen führte, soll nun bei Agger eine neue Fahrhinne gegraben werden. Gleichzeitig soll die Mole

verstärkt und verlängert werden, da zu befürchten ist, dass anderenfalls der Hafen komplett versanden würde. Die Hoffnung ist, dass die dafür erforderlichen 2.500.000 Kronen bis auf weiteres die letzten diesbezüglichen Kosten darstellen.

Quelle: Færgefarten 4/2020, Zusammengefasst von Heino Sehlmann



Ein Blick durch die Heckklappe der FYNHAV, die sich rückwärts an den Anleger des Hafens von Fynshavn auf der dänischen Insel Als schiebt. Erlebnisse dieser Art wird es bei einem Brückenschlag zwischen Fynen und Als nicht mehr geben. Foto: Torsten Noelting



Der Schwimmbagger muss regelmäßig für die berühmte „Handbreit Wasser unter'm Kiel“ der KANALEN sorgen. Nun soll der 2018 in Dienst gestellte Doppelender eine neue Fahrhinne bekommen. Foto: Torsten Noelting

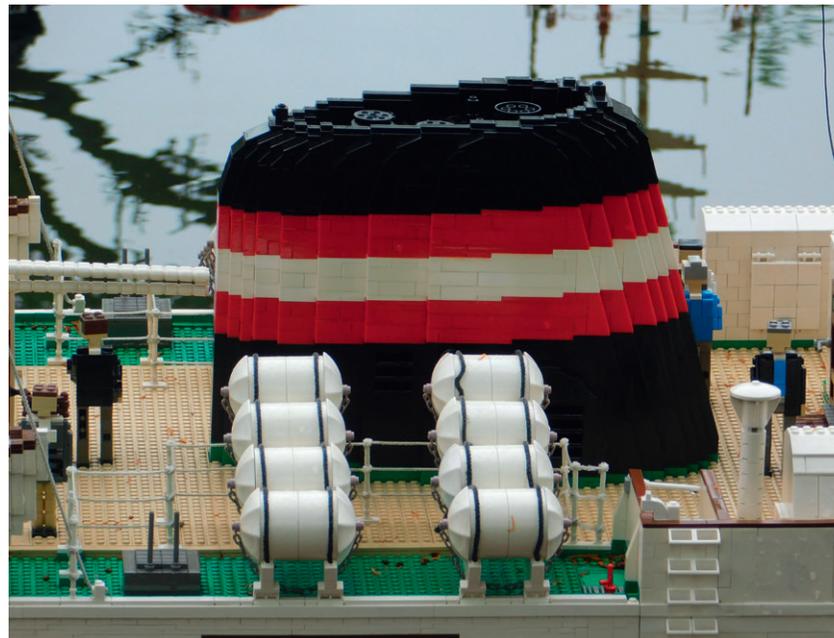


Seit 2006 pendelt die UDBYHØJ zwischen Udbyhøj Syd und Udbyhøj Nord. Zukünftig wird der Schiffsführer auch die maximal drei PKW-Fahrer und 12 Passagiere abkassieren. Foto: Martin Kursawe

Die letzte Meldung

Text und Fotos von Heino Sehlmann

Wie in FÄHREN 4/2020 ausführlich zu lesen war, ist es nach jahrelangen Bemühungen endlich gelungen, die BROEN vor der Verschrottung zu retten. Doch auch fernab der Küste wird die BROEN in einem gelungenen Gesamtkontext der Nachwelt erhalten und zugänglich gemacht. Davon wird auch reichlich Gebrauch gemacht, von etwa zwei Millionen Besuchern in normalen Jahren ist die Rede. Das wäre für die BROEN zweifelsohne zu viel, aber sie liegt ja auch nicht im Legoland.



Im Dezember 2020 war Heino Sehlmann in Ostholstein auf der Suche nach alten und neuen Schiffen der DGzRS unterwegs. Die URD ging, in Travemünde einlaufend, als Beifang ins Netz. Es scheint so, als hätte sie ein zum Spätherbst-Grau passendes Fabkleid mit Rostflecken angelegt.

