

10 Jahre

DFV INTERN

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

Ausgabe 40 | August 2021



Die MEGA REGINA läuft am 25. Juli 2021 in Toulon ein. Vielen Fährschiffsfreunden ist die Fähre als MARIELLA bekannt. Markus Klausnitzer hat einen Schiffsrundgang auf der ehemaligen Ostseefähre unternommen.

Foto: Norbert Bourhis

Editorial und Intern(es) aus dem DFV

Jubiläum

Ich habe schon einige Jubiläen erlebt. Runde Geburtstage, Goldene Hochzeiten, Jahrestage von Firmengründungen, verschiedene Anlässe, die alle verschieden gefeiert und gestaltet wurden. Aber wie begeht man ein Jubiläum eines Mitteilungsblattes? Ob wir es schaffen, eine besondere, eben eine Jubiläumsausgabe des DFV INTERN zu gestalten, haben wir uns gefragt. Die Fährschiffsfahrtsfreunde und Vereinsmitglieder haben die Frage mit einem „Ja“ beantwortet.

Besonders viele Autoren und Fotografen haben ihren Beitrag zur Jubiläumsausgabe geleistet. Einen Schiffsrundgang über eine besonders beständige Fährre hat Markus Klausnitzer verfasst. Der Reisebericht von Pierre Schreiber aus dem Atlantischen Ozean ist auch etwas Besonderes, genauso wie die Abschiedsfahrt, die Carsten Behm mit der WASA EXPRESS unternommen hat. Am Ende gibt es noch eine besondere neue Rubrik, die Kalenderblätter.

Zu einem richtigen Jubiläum gehört auch eine kleine Rückschau. Wir blicken zusammen mit Ralph Christian Schöttker, dem Gründungsvater und langjährigen Macher des DFV INTERN auf die Anfangszeit und auf ein paar Besonderheiten einzelner Exemplare zurück.

Weil es besonders viel Material gab, hat die Zusammenstellung dieser 40. Ausgabe auch etwas länger gedauert und so kommt, die letzte Besonderheit für heute, das DFV INTERN ein paar Tage später.

Ich wünsche allen viel Vergnügen mit der Jubiläumsausgabe.

Viele Grüße vom Lehrter Redaktionschreibtisch
Torsten Noelting

DFV Fotokalender 2022



Der DFV-Fotokalender 2022 ist versandfertig. Das Titelbild gibt schon mal einen Vorgeschmack auf die 12 Monatsblätter. **Bestellen** kann man die „Inselfahren“ wie gewohnt auf der [Website des DFV](#). Der Versand erfolgt dann unmittelbar nach Zahlungsein-

DFV-Magazin FAHREN

Die „Sommerhighlights“, Fotos von Fährschiffen, die neu in Dienst gestellt wurden oder ihr Aussehen verändert haben, werden traditionell viele Seiten der Ausgabe 3-21 füllen. Daneben ist Platz für einen Ausflug auf den ame-

gang, allerdings ruht der Versand zwischen dem 3. und 24. September 2021. Der Preis ist, verglichen zum Vorjahr, konstant geblieben: 14,00 € inklusive Versand innerhalb Deutschlands. Bei Versand ins Ausland werden 17,00 € fällig.

rikanischen Kontinent und für Schiffe, die an der Ems gebaut wurden. Ihr könnt euch schon auf Ende September freuen, dann landet das Magazin wieder in den Briefkästen der DFV-Mitglieder.

DFV Vereinsfahrt 2021



Mit dem DFV und STENA GERMANICA von Kiel nach Göteborg - 1. bis 3. Mai 2020

Die letzte Vereinsfahrt 2021 wurde erst ein paar Wochen danach, als man schon die nächste im Herbst 2021 planen wird. Die Jahresabschlussveranstaltung im März 2021 hätte eigentlich heute werden sollen. In den gemeinsamen 10 Jahren der Vereinsfahrten nach Schweden sind viele schöne Momente entstanden. Die letzte gemeinsame Fahrt auf dieser Route mit STENA LINE liegt schon ein paar Jahre zurück, aber haben wir uns für diesen besonderen Ausbruch - demnach ist es ein Ausbruch - entschieden. Wir sind in Kiel, wo wir am späten Nachmittag an Bord der STENA GERMANICA gehen. Nach einem gemeinsamen Abschied von Schiffen, die uns in den letzten Jahren begleitet haben, geht es los. Die letzte gemeinsame Fahrt auf dieser Route mit STENA LINE liegt schon ein paar Jahre zurück, aber haben wir uns für diesen besonderen Ausbruch - demnach ist es ein Ausbruch - entschieden. Wir sind in Kiel, wo wir am späten Nachmittag an Bord der STENA GERMANICA gehen. Nach einem gemeinsamen Abschied von Schiffen, die uns in den letzten Jahren begleitet haben, geht es los. Die letzte gemeinsame Fahrt auf dieser Route mit STENA LINE liegt schon ein paar Jahre zurück, aber haben wir uns für diesen besonderen Ausbruch - demnach ist es ein Ausbruch - entschieden. Wir sind in Kiel, wo wir am späten Nachmittag an Bord der STENA GERMANICA gehen. Nach einem gemeinsamen Abschied von Schiffen, die uns in den letzten Jahren begleitet haben, geht es los.

So sah er aus, der ursprüngliche Fahrplan für die Vereinsfahrt von Kiel nach Göteborg. Aber aufgeschoben ist nicht aufgehoben und am 1. Oktober 2021 soll es nun endlich losgehen: Mit der STENA GERMANICA nach Schweden. Die Destination Göteborg hat für Liebhaber der Fährschiffsfahrt einiges zu bieten: Zum Beispiel eine Fahrt von Saltholmen in den südlichen Schären-garten von Göteborg oder eine „Hafenrundfahrt“ mit den Älvsnabben-Fähren. Linien- und Fahrpläne findet man auf der [Västtrafik-Website](#). Wer mit dabei sein will, kann sich [hier](#) anmelden.

DFV INTERN

Für die Beiträge und Fotos in dieser 40. Ausgabe bedanken wir uns bei: Tim Becker, Carsten Behm, Norbert Bourhis, Carl Groll, Christian Klein, Stefan Hefter, Sven Jagdhuhn, Markus Klausnitzer, Kai Ortel, Ralph Christian Schöttker, Heino Sehlmann und Marko Stampehl. Die nächste Ausgabe (41) erscheint Mitte November 2021. Beiträge, Fotos so-

wie Informationen zu Mitgliedertreffen werden im E-Mail-Postfach redaktion.intern@faehrverein.info entgegengenommen. Redaktionsschluss ist der 31. Oktober 2021.

DFV INTERN - das digitale Mitteilungsblatt des Deutschen Fährschiffsverkehrsvereins. Redaktion: Martin Kursawe, Torsten Noelting

DFV intern



Mitteilungen und Berichte aus dem
Deutschen Fährschiffsverein
Ausgabe 1 / August 2011

Die Titelseite der Ausgabe Nr. 1 des DFV Intern, das genau vor 10 Jahren aus der Taufe gehoben wurde. Alle Ausgaben stehen auf der Website des DFV im vereinsinternen Bereich zum Nachlesen zur Verfügung. Wer noch keine Zugangsdaten hat, kann sich [hier](#) registrieren.

10 Jahre

DFV INTERN

Interview mit Ralph Christian Schöttker

Ein Jubiläum ist immer Anlass für eine kleine Rückschau. Nun sollen hier nicht alle 39 bisher erschienenen DFV INTERN Revue passieren, aber ein kleiner Ausflug in die Geschichte des „Digitalen Mitteilungsblatts des Deutschen Fährschiffsvereins“ erscheint angemessen. Torsten Noelting vom DFV INTERN sprach mit dem Gründungsvater und langjährigen Redakteur Ralph Christian Schöttker.

Die Geburtsstunde des DFV INTERN schlug in Bremen, auf der JHV im März 2011 oder? Welche Erinnerungen werden wach, wenn du an die Arbeit an der Ausgabe Nr. 1 denkst?

Nein, das ist so nicht ganz richtig. Die Idee war bereits etwa ein Jahr vorher geboren. Damals wurde diskutiert, was alles aus dem Verein auch in der Vereinszeitschrift erscheinen sollte. Aus einem anderen Verein kannte ich elektronische Rundschreiben, die regelmäßig per Mail versendet wurden. Da kam der Gedanke auf, ob es nicht ein Kompromiss sein könnte, wenn ein kostenloses pdf-Dokument über das berichtete, was im Fährschiffsmagazin zu kurz käme. Dort könnte man auch Bilder veröffentlichen, die vielleicht nicht ganz so druckreif wären, Kaufgesuche und Verkaufsangebote schalten, Vereinstermine weitergeben oder mal einen kurzen Reisetipp veröffentlichen. Außerdem hoffte ich, dass man so die Hemmschwelle abbauen könnte für alle, die sich nicht trauten, einen Artikel für die große Zeitschrift zu schreiben. Die Idee nahm dann schnell Formen an. Die „Nullnummer“ habe ich schließlich Anfang Juni

2010 an den damaligen Vorstand geschickt. Ich habe sie mir gerade noch einmal angeschaut: Die spätere Nr. 1 ist im Aufbau recht identisch geworden, beim Inhalt konnte ich dann schon Beiträge von sechs weiteren DFV-Mitgliedern integrieren.

Du erwähnst eine „Nullnummer“. Was stand denn da drin? Können die INTERN-Leser diese mal sehen?

So sehenswert, dass man sie noch einmal veröffentlichen müsste, ist sie nicht. Das Titelbild mit der SEJERØFÆRGEN hatte ich tatsächlich fast identisch schon dabei. Als Beispiel für „Unterwegs“ hatte ich einen alten (nicht veröffentlichten) Artikel von mir über die GELTING SYD eingebaut. Dann waren da Termine von Stammtischen, Versammlungen und Vereinsfahrten, die z.T. schon zurücklagen, zwei „Schnappschüsse“ von der Insel Agersø, einen Linktipp zur damaligen Bornholms-Trafikken-Homepage, ein Modellbild und eine Nachfrage, die mir jemand tatsächlich einmal auf den Artikel über die DEUTSCHLAND von 1953 in Heft 1-03 gesendet hatte. Unter „Lost & Found“ waren noch fiktive Gesuche und Gebote.

10 Jahre DFV INTERN

Diese erste Ausgabe wurde als PDF an 40 Mitglieder versandt und 10 weitere Leser fanden den Weg zum INTERN über die Website des DFV. War das für Dich ein Erfolg oder eher eine Enttäuschung?

Das war ein Erfolg. Ich hatte im Herbst 2010 den Vorsitz des DFV übernommen und richtig Lust, neue Sachen auszuprobieren. Mit mir haben damals eine ganze Reihe Leute angefangen, sich in den DFV einzubringen. Von den sieben Vereinsmitgliedern, die damals den Erstling mitgestaltet haben, sind heute noch fast alle aktiv: Martin Kursawe und Du machen seitdem den Kalender und ihr habt später das Intern übernommen. Marcel Reich ist heute in der FÄHREN-Nachrichtenredaktion, Heino Sehlmann schreibt regelmäßig in beiden Publikationen und betreut die Rubrik „25 Jahre“. Außerdem hat mich unser Schatzmeister Stefan Kaminski, der bereits vor meinem Amtsantritt als Vorsitzender das Amt des Schatzmeisters innehatte, schon damals sehr unterstützt. Unser Ziel war ja nicht, sofort alle zu erreichen, sondern überhaupt etwas auf die Beine zu stellen. Und das INTERN hat sich auch schnell gut entwickelt.

Immer wieder tauchen in den zwanzig von Dir gemachten Ausgaben Schiffe aus dänischen Gewässern und alte DSB-Fähren auf, bekanntermaßen Deine Lieblingsthemen. Wieviel Ralph Christian Schöttker steckte im Inhalt des Intern?

Zunächst möchte ich dazu sagen: Wenn mir jemand Flüge nach Griechenland, in die Karibik oder nach „Down Under“ gezahlt hätte, dann hätte ich darüber auch im Intern geschrieben. Ich habe ja auch immer, wenn ich nicht gen Norden gereist bin, über Fähren berichtet (z.B. von den Seychellen oder Kanaren). Von meiner Heimat Bremen aus ist Dänemark allerdings gut und schnell erreichbar, und gerade in der Zeit, in der ich das INTERN betreut habe, war ich mit den Vereinsfreunden Martin Kursawe und Wolfgang Bruhn sowie zuletzt ja auch mit Dir viel rund um Dänemark unterwegs. Insofern habe ich eben das beigetragen, was ich im Köcher hatte. Das heißt aber noch lange nicht, dass ich mich nicht für andere Gebiete interessiere. Ich liebe Kai Ortels Mittelmeerberichte, bin aber noch nie dazu gekommen, solche Fahrten selbst zu machen. Ich würde mich freuen, wenn auch andere, die vor Ort sind, aus dem Mittelmeer und anderen Weltteilen berichten würden.



Im Februar 2012 erreichte die dritte Ausgabe des DFV INTERN die interessierte Leserschaft. Die Zählung als Nr. 1/2012 blieb eine einmalige Ausnahme, danach erschien die Publikation immer mit fortlaufender Nummerierung.



Im November 2016, Thomas Gregor und Stefan Kaminski hatten in der Zwischenzeit Redaktion und Gestaltung übernommen, veränderte das DFV INTERN leicht sein Gesicht. Der Titel übernahm die Schriftart des Vereinsmagazins.

10 Jahre DFVINTERN

Das Mittelmeer ist groß und hat viele Anrainerstaaten, Inseln und Fährlinien. Wenn Du Dich entscheiden müsstest, wo würde Deine erste Reise hingehen, und worüber würdest Du gerne von anderen im INTERN oder im Magazin etwas lesen?

Meine erste Reise würde entweder in die griechische Inselwelt vor Piräus oder Richtung Korsika/Sardinien gehen. Tatsächlich würde ich gerne eine reich bebilderte Übersicht zum Verkehr zwischen den griechischen Inseln lesen.

Und um auf die eigentliche Frage zurückzukommen: Wenn ich Beiträge zugesandt bekommen habe, war mir egal, aus welchem Fahrtgebiet sie stammten: Ich habe sie dann genommen. Das ist in FÄHREN heute auch genauso. Insofern steckte meine Idee im INTERN, aber ich habe es nie als ein reines Spiegelbild meiner Interessen angelegt. Übrigens: Ich bin früher zwischen Helsingør und Helsingborg lieber mit den blauweißen Schwedinnen als mit den DSB-Fähren gefahren.

Warst Du voller Vorfreude, wenn wieder drei Monate um waren und es wieder an die Produktion einer DFV-INTERN Ausgabe ging, oder hat es Dich manchmal auch unter Druck gesetzt?

Ich habe mich eigentlich immer darauf gefreut. Natürlich gab es Momente, wo man beruflich oder familiär stark eingespannt war. Anfangs war ich auch im-

mer noch viel für den Handball unterwegs. Aber ich hatte nicht den Druck, dass ich unbedingt zu einem bestimmten Zeitpunkt ein Hochglanzprodukt fertigstellen musste. Für das Intern hat ja keiner mehr bezahlt, und es war wohl allen klar, dass es eine Art Zugabe war. Insofern habe ich mich tatsächlich gefreut, alles das, was sich bei mir so angesammelt hat, in ein Gewand zu gießen - und es war echt spannend, was mich da so erreichte.

Welche Erfahrungen hast Du vom INTERN in die Redaktionsleitung des gedruckten DFV-Magazins FERRIES und später FÄHREN mitgenommen?

Was mir heute bei der Erstellung des Magazins hilft, sind tatsächlich Strukturen, die ich für mich in dieser Zeit entwickelt habe. Wo speichere ich im März etwas ab, damit ich es ja nicht im Mai bei der Erstellung der Ausgabe vergesse? Was bringe ich in dieser Ausgabe, was kann evtl. noch warten? Wo schieße ich vielleicht auch einmal nicht gleich alles in die Welt, sondern spare mir auch für später etwas auf? Und natürlich sind in der Zeit schon einige Kontakte zu Menschen im Verein gewachsen, die mir auch jetzt bei der Erstellung der Zeitschrift helfen.

Und darüber bin ich ganz glücklich: Allein ein Magazin zu erstellen, ist eine Herkules-Aufgabe - und ich habe immer noch großen Respekt vor Frank Lose, der das ja jahrelang gemacht hat. Kurz gesagt: Hätte ich das INTERN nicht fünf Jahre gemacht, wäre ich sicher



Mitteilungen und Berichte aus dem Deutschen Fährschiffsverein Ausgabe 16 / Mai 2015

Mit 53 A4-Seiten war das DFV INTERN Nr. 16 die „dickste“ Ausgabe aller Zeiten. Die KRONPRINS FREDERIK schaffte es als einziges Schiff zweimal auf die Titelseite, hier und vier Nummern später noch einmal, allerdings noch in DSB-Farben.

DFV
Deutscher Fährschiffsverein e.V. Editorial / Inhalt

Liebe Mitglieder des DFV!

„Das werden ganz schön lange 17 Monate!“ seufzten einige DFV-Mitglieder, als wir uns nach drei ereignisreichen Tagen auf der Ostsee voneinander verabschiedeten. Drei Tage lang hatten wir gemeinsam nach Herzenslust unserem Hobby gefrönt, hatten unzählige Bilder auf die Chips der Digitalkameras gebannt, gefachsimpelt, Swinemünde erkundet oder einfach nur die Seeluft genossen. Hier darf man einfach mal Fährschiffsfan sein, ohne dass man gleich schräg angeschaut wird: Niemanden stört es, wenn man mitten im Gespräch verschwindet, weil in der Nähe das Schiff auftaucht, das man immer schon einmal aufnehmen wollte. Man kennt sich, und wer neu dazukommt, wird ebenso gern aufgenommen.

Die nächste große Vereinsfahrt wird wohl erst im Oktober 2016 stattfinden. Doch ist nicht ausgeschlossen, dass wir uns vorher schon wiedersehen. Drei Anlässe laden dazu ein: Neue Schiffe wird es in den nächsten Monaten zwischen Rostock und Gedser, zwischen Cuxhaven und Helgoland und (etwas überraschend) zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel geben. Warum also nicht spontan mal treffen und miteinander (kleine) Fähre fahren. Bis dahin grüßt und wünscht viel Spaß bei der Lektüre

Ralph Christian Schöttker

DFV
Deutscher Fährschiffsverein e.V. Inhalt

Mitteilungen aus dem Verein	3
Schnappschüsse	7
Prospekte aus den 1980ern	16
Unterwegs	22
Aus alten Photoalben	50
Fähren auf Briefmarken	52
Wann – was – wo?	53
Impressum	53

Titelbild: Die KRONPRINS FREDERIK dreht am 1. Mai 2015 vor den Augen der Teilnehmer der DFV-Fahrt in Rostock an ihren Anleger.
Photo: Ralph Christian Schöttker

Das Inhaltsverzeichnis aus Mai 2015 - die Rubriken „Schnappschüsse“ und „Unterwegs“ haben sich bis heute durch das DFV INTERN gezogen.

10 Jahre DFV INTERN

DFV INTERN

Mitteilungen, Berichte und Fotos aus dem Deutschen Fährschiffsverein e.V.
Ausgabe 30 | Februar 2019



Die STENA JUTLANDICA läuft am Ende ihrer morgendlichen Rundfahrt an einem sonnigen Herbsttag in Göteborg ein. Die Bildreportage Unterwegs in dieser Ausgabe berichtet von einem Tag in Göteborg und im südlichen Schärengarten. Foto: Torsten Noelting

2019 wechselte das DFV INTERN ins Querformat, um das PDF für die Anzeige auf digitalen Endgeräten wie Smartphone und Tablet zu optimieren.

nicht so gut ins gedruckte Magazin gekommen. Allerdings darf ich an dieser Stelle auch nicht Marko Stampehl verschweigen, der in den ersten anderthalb Jahren die Hauptarbeit gemacht und mich dabei super in das Layout-Programm eingearbeitet hat.

Seit einiger Zeit gibt der DFV das Magazin FÆHREN in Eigenregie heraus und damit ist dort eigentlich genug Platz für vereinsinterne Informationen. Hat das INTERN aus Deiner Sicht trotzdem noch seinen Platz im DFV und hat dieser sich seit dem Erstling vor zehn Jahren verschoben?

Das INTERN ist auf keinen Fall überflüssig geworden. FÆHREN ist das gedruckte „Premiumprodukt“, das einen gewissen Anspruch haben darf, ohne deshalb jemanden auszuschließen. Ich finde, das INTERN ist als „Spielwiese“, auf der auch einmal neue Sachen getestet werden können, hervorragend geeignet und immer noch unersetzlich. Hier kann sich jeder ausprobieren, ob „alter Hase“ oder „Schiffsjunge“, und mal etwas schreiben. Es sollte auch immer noch ein Sprungbrett sein: Wenn der Artikel besonders interessant ist, dann sollte er seinen Weg auch ins FÆHREN-Magazin finden. Im Gegensatz dazu kann eben im INTERN auch mal eine Themen-Wiederholung kommen, ohne dass sich jemand beschweren muss.

Das Gesicht des INTERN hat sich in den zehn Jahren auch verändert, wie bewertest Du diese Metamorphose?

Die Metamorphose vom ins pdf-Format konvertierte Word-Dokument zum anklickbaren Onlinemagazin ist tatsächlich enorm. Wie bei jeder Publikation bringen die Menschen, die dahinter stecken, ihre Ideen mit ein und das ist auch gut so. Ich hatte mich einst bewusst für die einfache Variante entschieden. Genauso finde ich es aber gut, wie Ihr das INTERN in ein hochmodernes Gewand gekleidet habt. Die Freiheit muss jeder haben.

Gibt es etwas, was Du dem INTERN für die nächsten 10 Jahre mit auf den Weg geben möchtest?

Das INTERN war nie als Konkurrenz zu FÆHREN entwickelt, sondern als Ergänzung. Deshalb würde ich ihm mitgeben, dass es sich auch weiterhin daran orientieren möge. Anders tut es keinem von beiden gut. Ich würde mich freuen, wenn das INTERN auch einmal wieder Bilder aus der B-Produktion zeigt, die zugleich aber zu spannend sind, um sie unter Qualitätsbedingungen ganz auszusortieren. Da könnten wir zum Beispiel Bilder, die es nicht in die Reihe „Vom Helgen bis zum Strand“ geschafft haben, zeigen. Und ich würde ihm wünschen, dass sich mehr Mitglieder finden, die es nutzen, sei es als Verkaufstresen oder auch als Geschichtenerzählsessel. Und natürlich hoffe ich, dass es weiterhin Redakteure hat, die es so liebevoll betreuen und auf die Reise schicken. In diesem Sinne danke ich Stefan Kaminski und Euch beiden aktuellen Redakteuren, dass Ihr die Idee nach meinem Wechsel in die FÆHREN-Redaktion so gut weitergeführt habt.



Schiffsrundgang MARIELLA

von Markus Klausnitzer

Fotos - wenn nicht anders aufgeführt - von Markus Klausnitzer.

Im Frühsommer 2021 hieß es Abschied nehmen von der MARIELLA, einer Ostseefähre, die seit ihrer Ablieferung 1985 ausschließlich auf der Route Stockholm-Helsinki im Einsatz war.

Die MARIELLA war für mich nicht einfach eine Fähre. Als größte Passagierfähre der Welt wurde sie seinerzeit in Dienst gestellt. Sie setzte Maßstäbe im Fähr- und Kreuzfahrtschiffbau. Sie wurde nach dem Abgang der FINNJET zurecht „Königin der Ostsee“ genannt.

Ich war viermal an Bord, zuletzt im Oktober 2019. Immer wenn ich auf dem Weg von Stockholm nach Helsinki oder umgekehrt die Wahl hatte, habe ich mich für die Überfahrt auf der MARIELLA entschieden. Es bleibt die Erinnerung an eine nette und zuvorkommende Besatzung, an das Frühstück im Food Garden Restaurant mit Ausblick auf die aus dem Morgendunst auftauchenden Stockholmer Schären und an die Frage des Stewards, ob man gern ein Glas Sekt möchte, bevor man zwischen Tee oder Kaffee wählen konnte.

In jenem Oktober 2019 trat ich von Helsinki aus mit Finnlines die Heimreise an. Direkt vor der finnischen Hauptstadt wurde die MARIELLA überholt. Ich habe der alten Dame lange hinterher gesehen, als ob ich ihren Verkauf geahnt hätte.

Dieses Schiff wird mit seiner Ausstattung und seinem Flair auch die Passagiere zwischen Südfrankreich und Korsika begeistern.

Schiffsrundgang MARIELLA

Geschichte

Auf der Jahreshauptversammlung der drei Viking-Li-
ne-Partner am 3. März 1980 wurde vereinbart, dass
ab dem 1. Juni 1983 SF-Line und die Rederi AB Slite
die Erlaubnis erhalten, künftig jeweils ein Schiff auf
der Linie Helsinki-Stockholm in Fahrt zu bringen und
die dortigen Sally-Schiffe abzulösen bzw. zu unter-
stützen.

Bereits im Oktober 1980 legte SF-Line fertige Zeich-
nungen für einen Neubau für die Helsinki-Linie vor.
Hauptproblem bei der Suche nach einer Werft war
der kurzfristige Liefertermin für das Schiff. Angebo-

te kamen von Wärtsilä, von Nobiskrug in Rendsburg,
von der Meyer-Werft in Papenburg und von Mitsubi-
shi in Japan.

Da SF-Line für den Bau des Schiffes eine Finanzierung
von der Bank of Finland brauchte und diese darauf
bestand, dass der Auftrag an eine finnische Werft zu
vergeben sei, fiel die Wahl auf Wärtsilä in Turku-Per-
no. Wärtsilä schlug der SF-Line vor, den Neubau auf
Basis der FINLANDIA der Silja Line zu bauen, um Ent-
wicklungskosten zu sparen. Dieser Vorschlag wurde
von SF-Line aber abgelehnt.

► Mit der Eisklasse 1A Su-
per zertifiziert konnte die
MARIELLA auf Routen mit
extremen Eisverhältnissen
eingesetzt werden.
Foto: Marko Stamphehl



◄ Ungezählt sind die An-
läufe der MARIELLA in Helsin-
ki und Stockholm. In der fin-
nischen Hauptstadt ging es
immer mit dem Heck an den
Anleger, auf schwedischer
Seite hob sich das Bugvisier.
Fotos: Stefan Hefter



Schiffsrundgang MARIELLA

Am 18. April 1984 erfolgte schließlich die Kiellegung des Schiffes, für das zeitweise der Name STELLA MARIS im Gespräch war. Am 28. September 1984 fand das Aufschwimmen im Baudock und gleichzeitig die Taufe auf den Namen MARIELLA statt. Taufpatin war Carita Blomsterlund. Am 17.5.1985 folgte die Ablieferung des Schiffes. Das Kommando übernahm der langjährige Viking-Line-Kapitän Börje Johansson. Zu diesem Zeitpunkt war die MARIELLA das größte Fährschiff der Welt. Für die Planung der Inneneinrichtung hatte Nils-Erik Eklund, Sohn des Reedereigründers Gunnar Eklund und heutiger Großaktionär von Viking Line, seinerzeit Studienreisen durch ganz Europa unternommen. Er inspizierte Hotels, Fähren und

Restaurants, um sich Inspirationen für die Einrichtung, Ausstattung und Aufteilung der Passagierbereiche zu holen. So wurde im Gegensatz zu Siljas Helsinki-Schiffen die Show-Lounge ins Heck verlegt. Das riesige und äußerst beliebte Buffetrestaurant bekam ganz vorne seinen Platz, zwischen beiden eine Arka mit den angrenzenden Spezialitätenrestaurants. Ein sehr erfolgreiches Konzept, wie sich später herausstellte. Die Popularität der MARIELLA von Anbeginn ihres Einsatzes überraschte selbst die Geschäftsführung der SF-Line. Die Passagierzahlen stiegen im ersten Dienstjahr um 29 Prozent gegenüber den Vorgängerschiffen.

► Den rot-weißen Anstrich mit dem Schriftzug der Reederei trug die MARIELLA vom Anfang bis zum Ende ihres Einsatzes in der Ostsee.
Foto: Stefan Hefter



► Um auf den 2000 erfolgten Umbau der Innenbereiche aufmerksam zu machen, wurde der MARIELLA außen ein Hinweis „aufgestempelt“. Neben den Umbauten im Inneren erhielt das Schiff die Ducktails am Heck, MED-Stationen auf dem Bug sowie Ausschnitte im Schanzkleid für eine bessere Sicht.
Foto: Marko Stampehl

◄ Die auffälligste äußerliche Veränderung erfuhr die MARIELLA mit der Einführung der „Viking Line Welle“.
Foto: Marko Stampehl

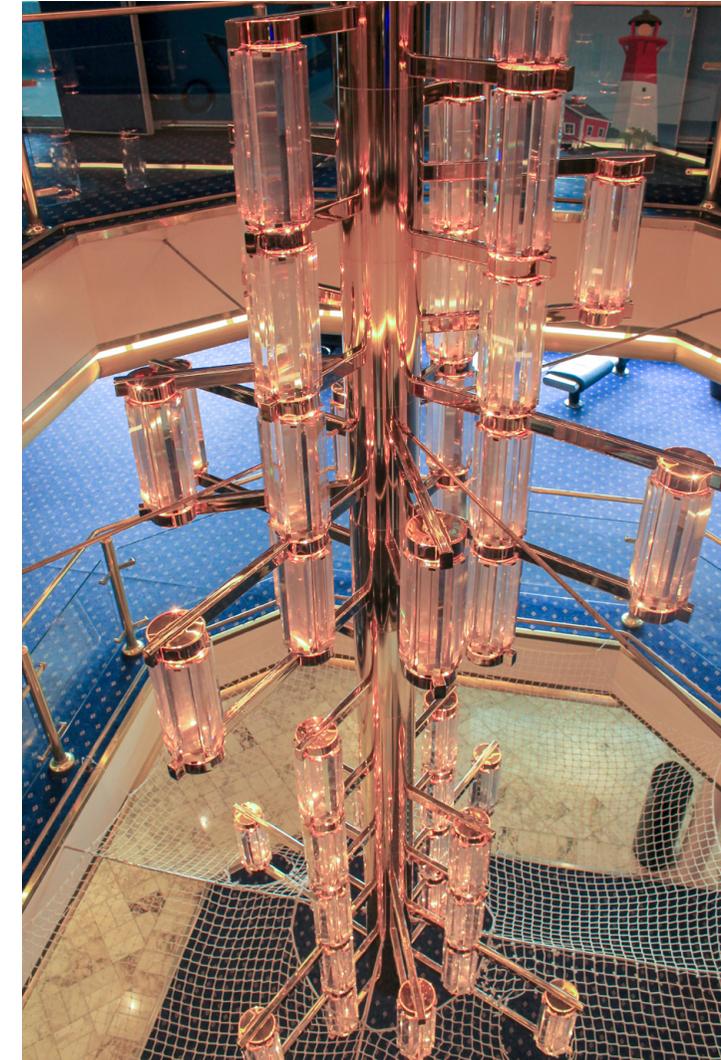


Schiffsrundgang MARIELLA

Rundgang Hallen und Arkaden

▼ Seit jeher ist die große Empfangshalle auf Deck 6 der Mittelpunkt des Schiffes. Gut zu erkennen sind hier rechts die Rezeption und links der Eingang zum „Sea Side Cafe“. Im Front- und Heckbereich dieses Decks befinden sich noch zahlreiche Kabinen.

▼ Ein Highlight ist der über drei Decks reichende Kronleuchter im Atrium. Zur Zeit der Indienstellung der MARIELLA eine absolute Neuheit bei Fährschiffen.



Schiffsrundgang MARIELLA



◀ Ursprünglich schloss sich nach achtern an die Empfangshalle auf Deck 6 eine mittschiffs liegende Arkade an, die bis zum zweiten großen Treppenhaus reichte. Zugunsten eines vergrößerten Tax Free-Shops wurde sie an die Steuerbordseite verlegt.



◀ Von der Empfangshalle auf Deck 6 erreicht man durch das vordere Treppenhaus die Aula von Deck 7, dem zweiten Hauptpassagierdeck.

Schiffsrundgang MARIELLA



▲ Auch auf diesem Deck lädt nach achtern eine traditionelle Arkade zum Verweilen ein.

► Die Aula auf Deck 8, das für den normalen Passagier eher uninteressant ist. Im Frontbereich befindet sich der riesige Konferenzbereich, der nicht zugänglich ist. Außerdem finden hier die jüngeren Passagiere an Steuerbord einen Game-Room mit Videospiele und Spielautomaten.



Schiffsrundgang MARIELLA

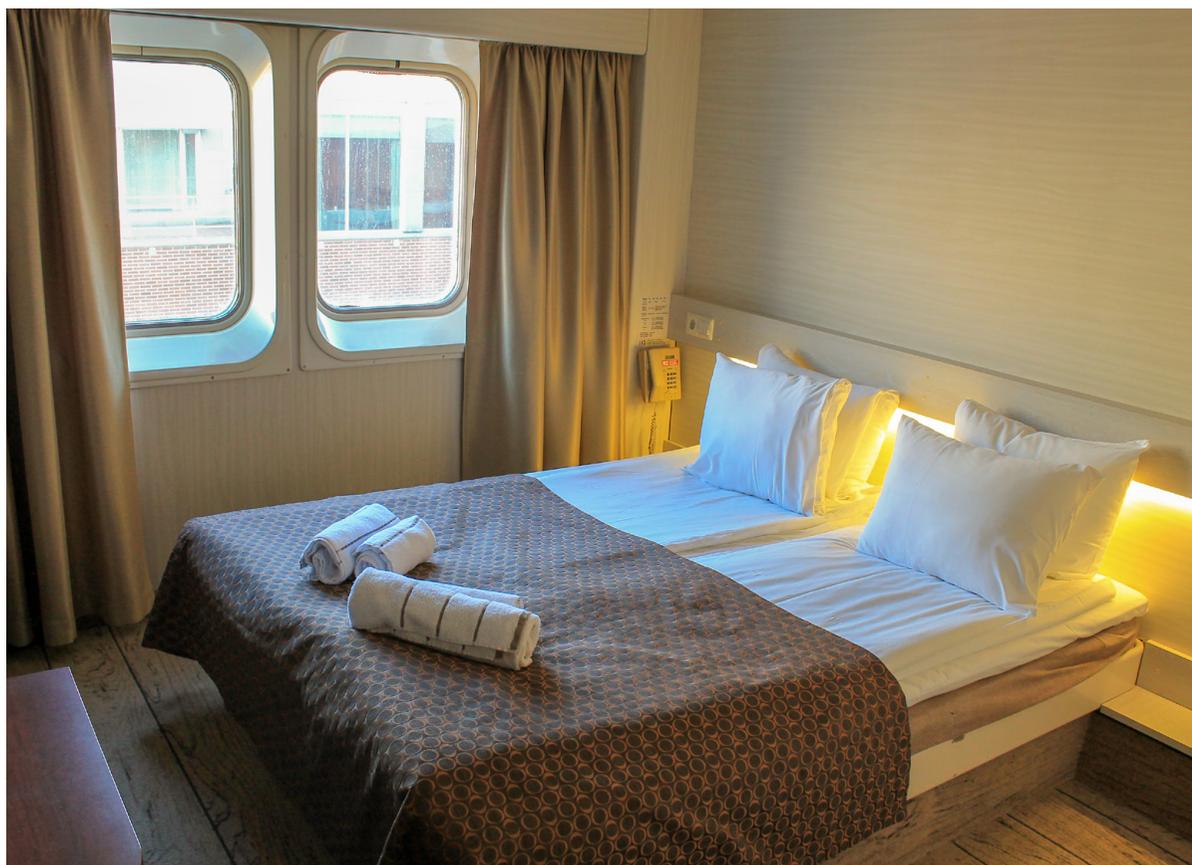
Rundgang Kabinen

Deck 5 und 4 sind reine Kabinendecks. Es stehen verschiedene Kabinenkategorien zur Wahl: Von der Einbett „Piccolo“-Kabine, in der man sich geradeso drehen kann, bis hin zur großen Suite. Die größeren Kabinentypen verfügen über ein Doppelfenster.

► Die Mariella verfügt, wie damals noch üblich, auch über Kabinen auf Deck 2, unter dem Autodeck. Die Einrichtung der Kabinen unterscheidet sich nicht von denen auf den oberen Decks. Außerdem gibt es auf diesem Deck im Bugbereich die Pool- und Saunalandschaft mit Saunabar.

▼ Hier werfen wir einen Blick in eine De Luxe-Kabine.

▲ Die Kleine Suite bietet Ausblick in Fahrtrichtung.



Schiffsrundgang MARIELLA

Rundgang Restaurants und Bars

► Ganz vorn auf Deck 7 befindet sich das große „Viking Buffet“. Die Abtrennung einzelner Bereiche mit Glaswänden sorgt dafür, dass der Geräuschpegel im Rahmen bleibt und Gespräche am Tisch in normaler Lautstärke möglich sind.



Schiffsrundgang MARIELLA



▲ An den „Food Garden“ angrenzend liegt mit dem heutigen „Plate Social Dining“ ein weiteres A La Carte-Restaurant. Mit seiner Einrichtung, bestehend aus aufgeschnittenen Blechtonnen, macht es heute einen etwas merkwürdigen Eindruck. An dieser Stelle befand sich früher das klassisch eingerichtete „Bellman“-Restaurant, benannt nach dem schwedischen Dichter und Komponisten Carl Michael Bellman. Zu dieser Zeit gab es noch klare Grenzwände zwischen den einzelnen Restaurants. Heute gehen die gastronomischen Bereiche ohne erkennbare räumliche Abgrenzung ineinander über.

▼ Steuerbord auf Deck 6 gegenüber der Information liegt das „Sea-Side Cafe“, früher das „Cafe Boulevard“. Auf der Karte stehen kleine und einfache warme Gerichte sowie Kaffee und Kuchen.

► Die „Cavar Bar“, eine modern eingerichtete Cocktailbar, bildet den Abschluss der Arkade auf Deck 7. Ursprünglich befand sich hier der „Pub Pamir“, damals eine Reminiszenz an Reedereigründer Gunnar Eklund, der zeitweise auf der Viermastbark Pamir fuhr.



Schiffsrundgang MARIELLA

Rundgang Besondere Details



◀ Ganz achtern auf Deck 7 entwickelt sich der große „Club Mar“ abends und nachts zum Haupttreffpunkt der Passagiere.
Foto oben: Carsten Behm
Foto unten: Kai Ortel

▲ Ein Bild der Taufpatin Carita Blomsterlund und die Überreste der Taufflasche haben ihren Platz im Restaurant „Food Garden“ gefunden.

▼ Originale Ausstattungselemente von Robert Tiberg findet man noch im Restaurant „Viking Buffet“.

► Eine der originalen Tiffany-Lampen im Restaurant "Food Garden".

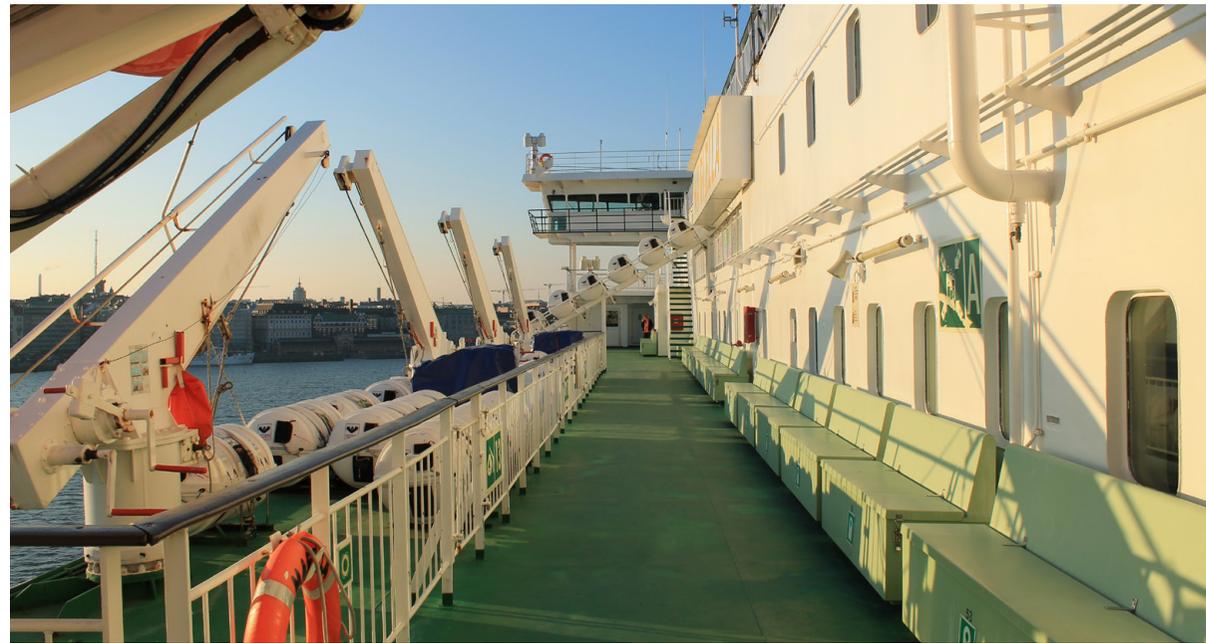


Schiffsrundgang MARIELLA

Rundgang Außendecks

Noch ein Blick auf die sehr weitläufigen Außendecks der MARIELLA: Fast alle Bereiche sind frei begehbar. Ein besonders schöner Platz ist der unterhalb der Brückennock mit Blick in Fahrtrichtung. Der große Schornstein ist für ein Foto

ein schönes Motiv. Vorteilhaft sind die vielen Bänke, die zur Aufbewahrung der Rettungswesten dienen. Kein nerviges Suchen nach einem Campingstuhl.



Unterwegs Syltimpressionen

Text und Fotos von Heino Sehlmann

Für einige ist Sylt schlechthin „Die Insel“. Zu diesen Menschen zähle ich mich definitiv nicht, nichtsdestotrotz habe ich mich am 19. Mai mal wieder für einen Tagesausflug dorthin aufgemacht. In Hörnum konnte ich ADLER VI (Bild unten), ADLER IV (Bild rechts oben) und die ADLER EXPRESS (Bild rechts unten) bei Sonnenschein ablichten. Erstere war zu diesem Zeitpunkt noch nicht im Einsatz, während die ADLER VI ihr ganz normales Fahrtenprogramm abspulte. Auch die ADLER EXPRESS war regulär zwischen Nordstrand und

Sylt unterwegs, wengleich die „Kreuzfahrt durchs Inselmeer“ und der „Tagesausflug Sylt“ (zumindest im Internet) noch nicht zu buchen war. Die ADLER IV hat inzwischen auch schon das neue Adler-Farbkleid mit dunkelblauem Rumpf erhalten. Es ist wohl nur eine Frage der Zeit, wann die ADLER VI auch in dieser Farbgebung in See stechen wird. Wenn es soweit ist, dann werde ich wohl mal wieder nach Sylt fahren „müssen“ – vielleicht mit einem Abstecher nach List und einer Überfahrt nach Rømø?



Unterwegs mit der WASA EXPRES

von Carsten Behm

Ja, was macht man, wenn man genau ab dem ersten Urlaubstag, dem 5. Juli, wie geplant über Schweden nach Norwegen reisen dürfte - aber nur mit für mich unangenehmer Corona-Testerei und zu umständlichen Anmeldeformalitäten bei Ein- und Ausreise sowie ungünstiger Wetterprognose für die vorgesehene Region? Ganz einfach: Man bleibt in Schweden und stattet der WASA EXPRESS bei schönstem Wetter den wahrscheinlich letzten Besuch ab, ohne jegliche Einschränkungen, einfach so wie früher.

Die Übernachtung in Holmsund war schnell gebucht, aber leider durch die für den Norden ungewöhnlichen Hitze total aufgeheizt. Dafür punktete sie aber mit einem nur zwei Kilometer langen Weg zum Fähranleger.

Dort am Folgetag angekommen erstmal verwundertes Augenreiben: Die WASA EXPRESS fuhr vorbei und weiter in den Industriehafen. Am Schalter - ja, so etwas gibt es hier noch - folgte die schnelle Aufklärung: Der eigentliche Anleger war mit Transformatoren belegt, so dass dort nicht angelegt werden konnte. Der Transfer der Fahrgäste von Umeå nach Holmsund

erfolgte mit dem Bus. Die Fahrt führte sozusagen zurück, wieder dicht an der gestrigen Unterkunft vorbei. Zu Fuß ging es über die Heckrampe an Bord und kurz darauf begann die Fahrt Richtung Wasa. Für die Einreise nach Finnland wäre auch ein negativer Coronatest erforderlich gewesen, aber Fahrgäste, die eine Tagestour ohne Landgang machen, sind davon ausdrücklich ausgenommen. Eine ähnlich klare Regelung, die vom diensthabenden Personal nicht so oder so ausgelegt wird, hätte ich mir vor einigen Tagen am Schalter der Stena Line in Rostock auch gewünscht. Obwohl ja die Ablösung schon mit den Hufen scharrt, machte das Schiff einen sehr gepflegten Eindruck. Alle Service-Einrichtungen an Bord waren geöffnet und uneingeschränkt nutzbar, für mich ein echter Genuss in diesen ungewöhnlichen Zeiten.

Die ehemalige TRAVEMÜNDE ist einfach Seefahrt schlechthin, viel Platz auf dem Außendeck, obwohl nur ein Deck außen genutzt werden durfte. Die herrliche Natur, gepaart mit Sonnenschein pur und 26° C taten ihr Übriges. Möge die WASA EXPRESS noch viele Jahre, wo und für wen auch immer, unterwegs sein.



Unterwegs mit der WASA EXPRESS



◀◀ Viel Platz, so wie hier auf Deck 9, gibt es für die Passagiere auf den Außendecks der WASA EXPRESS. Neben den Außenbereichen auf Deck 9 und 10 wird den Fahrgästen auf Deck 11 ein Sonnendeck geboten.

◀ Ob der Rettungsring nach dem Verkauf an der Reeling verbleibt und eine neue Beschriftung erhält oder irgendwo als Souvenir landet bleibt ungewiss.

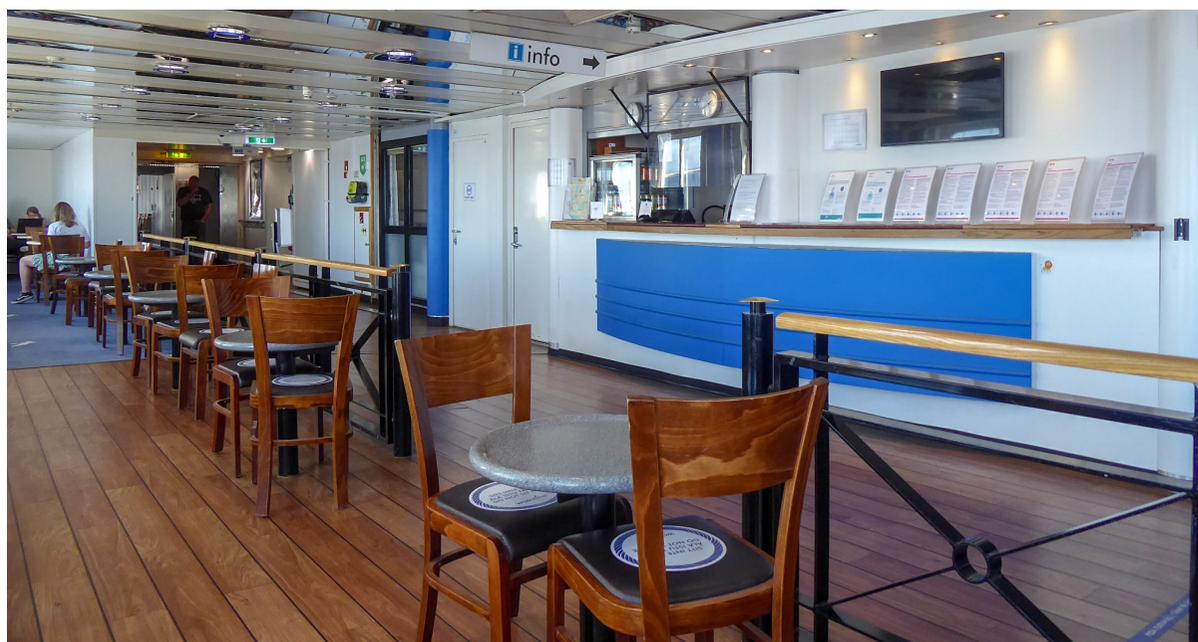


◀◀ Der blaue Schornstein mit der weißen Möwe prägt die Silhouette des Schiffes. Die Innenräume auf Deck 9 und 10 sind der Besatzung vorbehalten.

◀ Das Typenschild der Glocke im Treppenaufgang verrät, dass sie aus Kopenhagen stammt. Das Schiff selbst wurde 1981 in Helsinki vom Stapel gelassen.

Fotos auf dieser Seite von Carsten Behm

Unterwegs mit der WASA EXPRESS



▲ Die öffentlichen Bereiche sind auf Deck 7 und Deck 8 untergebracht. Im Café im vorderen Bereich auf Deck 7 werden zur Selbstbedienung einfache Speisen angeboten.

▶ Etwas ausgefallener und delikater ist das Angebot im Buffetrestaurant etwas weiter achtern auf Deck 7. Dahinter finden die Fahrgäste einen kleinen Bordshop.

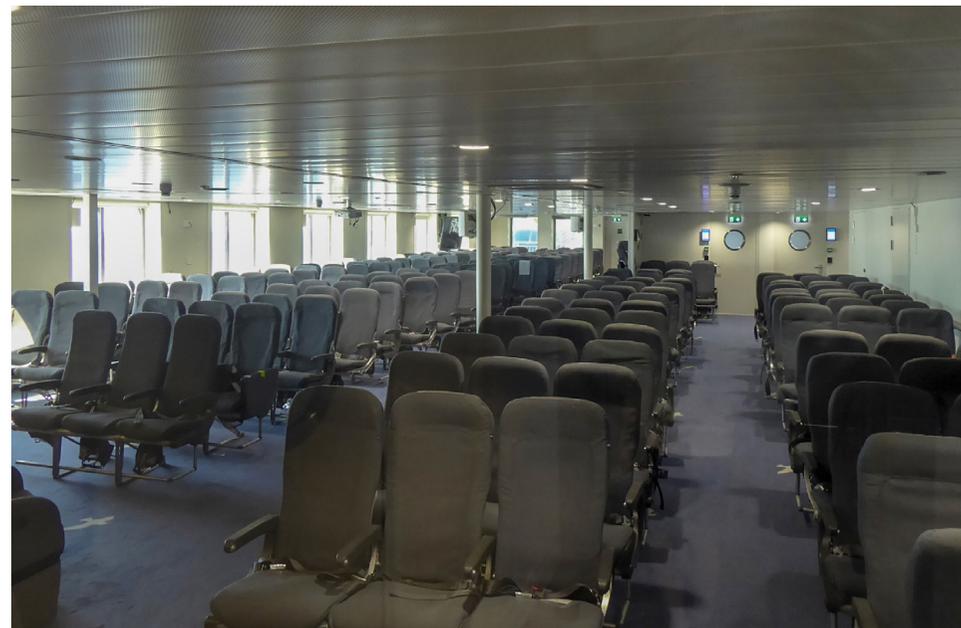
◀ Im langen Gang zwischen dem Buffetrestaurant und dem Café befindet sich die Information.

Fotos auf dieser Seite von Carsten Behm

Unterwegs mit der WASA EXPRESS



◀ Die Panoramabar auf Deck 8 bietet neben viel Aussicht auf [Kvarken](#) und Drinks aller Art am Wochenende auch Live-Unterhaltung. Die wechselnden Solokünstler werden auf der [Website der Reederei](#) vorgestellt.



◀◀ Diese 3-Bett Standard Außenkabine ist eine von insgesamt 60. Neben den Außenkabinen werden Innenkabinen sowie Tages-Außenkabinen, ausgestattet mit zwei Couches, angeboten.

◀ Passagiere, die einen Platz in der Seatlounge auf Deck 8 buchen, haben während der gesamten Überfahrt freies W-Lan. In der Business Lounge auf dem gleichen Deck gibt es dann auch noch Kaffee, Tee und Tageszeitungen gratis dazu.

Fotos auf dieser Seite von Carsten Behm

Schnappschüsse Fahrgastschiffe



◀ Die MECKI war vor langer Zeit in Bremerhaven für die örtliche BVV als SEALINER MECKI in Dienst gestellt worden und ist nun schon seit vielen Jahren in Hooksiel beheimatet. Hier entstand am 23. Juli 2021 das Foto

◀ Die JENS ALBRECHT, die an ihrem Liegeplatz in Hooksiel festgemacht hat, ist auch schon eine „Institution“ im Wangerland.
Fotos: Axel Stegmann



◀ Rund 40 Jahre hat Kapitän Anton Tapken mit der ETTA VON DANGAST Passagiere von Dangast zum Leuchtturm Arngast gebracht. Nun ist er in den Ruhestand gegangen und das Schiff wurde ausgemustert. Mit der FEODORA I übernimmt seit Anfang August Kapitän Eike Wassermeier diese Ausflugsfahrten. Auf dem Bild aus Juli 2021 liegt das Schiff noch in Wilhelmshaven.
Foto: Axel Stegmann

◀ Die AG Ems bietet verschiedene Ausflugsfahrten mit der WAPPEN VON BORKUM ab Cuxhaven an. Hier hat das Schiff an seinem Liegeplatz in der Stadt an der Elbmündung festgemacht.
Foto: Tim Becker

Schnappschüsse Fahrgastschiffe



Die Reederei Böttcher (RB) verkehrt mit ihren beiden Schiffen HANSA und HANSE bis zu 6x täglich zwischen Lübeck und Travemünde. Die Schiffe benötigen 90 Minuten für die einfache Strecke.

◀ Die HANSA läuft den Anleger im Lübecker Hansahafen an.

◀ Die HANSE kommt von einer ihrer mittäglichen Rundfahrten in Travemünde zum Anleger an der Promenade zurück. Im Hintergrund quert soeben die Personenfähre PRIWALL VI die Travemündung. Fotos: Martin Kursawe



▲ Im Lotsekanal, an der Südseite der Harburger Schlossinsel, liegen u.a. zwei Fahrgastschiffe mit interessanter Vergangenheit auf.

Die KOLLAU (vorne) wurde 1930 als Nachzügler einer Serie von neuen Alsterbarkassen gebaut und hieß zunächst CLEMENTINE. Bald in KAMERADSCHAFT umbenannt, überstand sie den Krieg und diente anschließend den britischen Behörden. 1949 in GOLDBEK umbenannt, wurde der Name schon 1951 in COLLAU geändert. 1959 in den Niederlanden im Stil der dortigen Grachtenboote umgebaut und modernisiert, wurde der Name anschließend der aktuellen Schreibweise KOLLAU angepasst. 1991 wurde sie zum Abwracken verkauft, entging dem Schneidbrenner aber. 2016 erwarb der Verein Alsterdampfschiffahrt auch dieses Schiff, überführte es aus eigener

Kraft zurück nach Hamburg und restaurierte es. Leider gewähren die Behörden derzeit keine Betriebserlaubnis, obwohl das Schiff über sechs Jahrzehnte in Hamburg fuhr. So liegt es weiterhin in Harburg und wartet auf seine erneute Inbetriebnahme.

Die TARPENBEK (hinten) entstand 1935 als Prototyp einer größeren Serie moderner Dieselschiffe für die Alsterlinien. Damals hieß es noch HANS CYRANKA. Nach dem Krieg war es das erste Alsterschiff, das wieder in Betrieb kam. 1959 wurde es zum Einmann-Schiff und 1988 endete nach einem Unfall seine Alster-Karriere. Der Verein Alsterdampfschiffahrt konnte es 2015 erwerben. Inzwischen ist es weitgehend restauriert und wartet in Harburg auf seine Fertigstellung. Es fehlt u.a. noch eine Antriebsmaschine. Foto: Martin Kursawe

▲ Im Harburger Binnenhafen liegen u.a. viele Hausboote, die nicht als solche gebaut wurden. Hierzu zählt auch die ehemalige Hamburger Hafenfähre STADERSAND, die noch als Typschiff erkennbar ist und von der Schlossinsel aus fotografiert werden kann. Foto: Martin Kursawe

Schnappschüsse Kreuzfahrer



◀ Zur AMADEA als Phoenix-Traumschiff in Wartestellung hat sich zwischenzeitlich die AMERA gesellt. Die ARTANIA, die über viele Monate an gleicher Stelle auflag, ist mittlerweile wieder mit Gästen unterwegs.

Foto: Axel Stegmann

◀ Am Abend des 1. April verließ die ODYSSEY OF THE SEAS nach der Übergabe durch die Meyer-Werft an Royal Caribbean Bremerhaven.

Foto: Axel Stegmann



◀ Die CRYSTAL SYMPHONY macht im Juli und August eine Werftpause in Bremerhaven.

Foto: Christian Klein

◀ Wetter und Sicht waren in den frühen Morgenstunden des 10. Juli nicht wirklich fototauglich. Die in die Kieler Förde einlaufende MSC SEAVIEW bot trotzdem einen imposanten Anblick. Foto: Christian Klein

Schnappschüsse Fahren



◀◀ Tim Becker und Torsten Noelting haben im selben Revier „gefischt“, wenn auch zu unterschiedlichen Zeiten. Erstgenannter drückte im Mai auf den Auslöser, als die ROBIN HOOD im Abendlicht in die Travemündung einlief.

◀ Das Schwesterschiff, die NILS DACKE fuhr im Morgenglicht des 16. Juli Travemünde verlassend Torsten vor die Linse.



◀◀ Die VINTERLAND im Hafen von Lübeck wurde auch für beide Fotografen zum Motiv; am 13. Juli von Tim Becker festgehalten -

◀ und am 16. Juli von Torsten Noelting. Das RoRo-Schiff machte regelmäßig in Lübeck fest, zuletzt als Wertvertreter für die TAVASTLAND. Nach dem kürzlich erfolgten Verkauf verließ sie wenige Stunden nach dieser Aufnahme, unter togoischer Flagge Lübeck endgültig Richtung Tripolis.

Schnappschüsse Fahren



◀ Die TIMCA, eins von insgesamt sechs baugleichen RoRo-Schiffen, liegt am 16. Juli am Seelandkai in Lübeck.
Foto: Torsten Noelting

◀ Ein morgendlicher Blick auf den Skandinavienkai am 16. Juli. Bis auf die abfahrbereite EUROPALINK scheint er verwaist zu sein.
Foto: Torsten Noelting



◀ Ganz verwaist war der Skandinavienkai den ganzen Tag über nicht! Die FINNWAIVE lag am westlichsten Anleger auf und wartete auf neue Überfahrten.
Foto: Martin Kursawe

◀ Die STENA GOTHICA erreichte von Liepaja kommend den Skandinavienkai deutlich früher als im Fahrplan vorgesehen und so gab es leider an diesem Tag kein Foto der fahrenden Fähre.
Foto: Martin Kursawe

Schnappschüsse Fahren



◀ Die in Estland gebaute und Mitte Juli überführte ARLAU war am 22. Juli als erste neu gebaute NOK-Fähre mit Hybrid-Antrieb im NOK unterwegs. Sie startete am Vormittag bei der Werft Gebrüder Friedrich in Kiel. Erste Anlegestelle im Kanal war der südliche Anleger der Fährstelle Oldenbüttel. Hier fährt sie gerade in Höhe Schacht-Audorf nördlich der Fährstelle Nobiskrug. Foto: Sven Jagdhuhn

◀ Da blättert der neue Lack schon ab. Der HALUNDER JET, hier im Juli die Elbmündung passierend, hatte erst im Frühjahr einen neuen, der aktuellen CI von FRS folgenden Anstrich erhalten. Nun scheint der alte Anstrich schon wieder durch. Foto: Tim Becker



◀ Die REGINA SEAWAYS läuft am 15. Mai in Kiel ein. Sie ist wie das Schwesterschiff VICTORIA SEAWAYS Stammfähre auf der Linie Kiel-Klaipeda. Foto: Tim Becker

◀ Knapp 90 Minuten früher erreichte die MAXINE die Kieler Förde. Sie war zu diesem Zeitpunkt von DFDS eingearbeitet und als Verstärker zwischen Deutschland und Litauen im Einsatz. Foto: Tim Becker

Unterwegs zwischen den KANAREN

Text und Fotos von Pierre Schreiber



Unterwegs zwischen den Kanaren

Am Samstag, den 12.06. war es soweit, es sollte endlich wieder losgehen. Morgens gegen 7 Uhr ging der Flug von Düsseldorf nach Las Palmas auf Gran Canaria. Nach etwas mehr als vier Stunden Flug und einer halben Stunde Busfahrt entlang der Küste lag sie vor uns im Hafen von Las Palmas: AIDAPERLA, mein Zuhause für die nächsten sieben Tage. Die Crew begrüßte ihre Gäste sehr freundlich und herzlich, da musste man schon fast eine Träne verdrücken. Vor Las Palmas lagen auch noch zwei weitere AIDA-Schiffe, AIDABELLA und AIDASTELLA und eine alte Bekannte, mit der ich schon zu Seafrance Zeiten von Dover nach Calais gefahren bin, die heutige AL ANDALUS EXPRESS (ex SEAFRANCE NORD PAS DE CALAIS). Später fuhr auch noch die BETANCURIA EXPRESS (ex LEONORA CHRISTINA) von Fred. Olsen in den Hafen ein. Gegen 22 Uhr hieß es dann „Sail away“ und die Reise ging richtig los.

Tag 2 der Reise war ein Seetag, ausreichend Zeit, um das Schiff zu erkunden und die vielen kulinarischen Angebote zu verkosten.

Am nächsten Morgen erreichten wir Santa Cruz de La Palma. Als das Schiff fest an der Pier lag, fuhr wieder ein Fred. Olsen-Schiff in den Hafen ein. Die 1999 gebaute BENCOMO EXPRESS, sie fuhr schon immer für die Reederei, trug aber zuvor schon zwei andere Namen (ex BENCHIJGUA EXPRESS ex BENTAYGA EXPRESS).

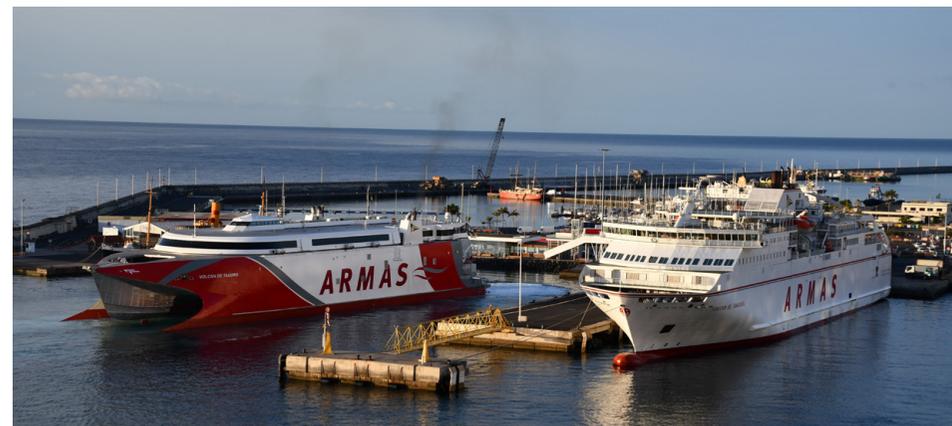


◀ Die BETANCURIA EXPRESS läuft von Arrecife oder Morro Jable kommend den Hafen von Las Palmas de Gran Canaria an, während im Hintergrund die AL ANDALUS EXPRESS und ein AIDA-Schiff ankern.



◀ In Santa Cruz de La Palma konnte das Einlaufen der von Agaete kommenden BENCOMO EXPRESS beobachtet und fotografisch dokumentiert werden.

Unterwegs zwischen den Kanaren



⚡ Vor dem Einlaufen in Santa Cruz de Tenerife wurden die aufgelegten Schiffe AIDALUNA und AIDANOVA passiert. Früh klingelte der Wecker, um sie nicht zu verpassen.

◀ Die BAJAMAR EXPRESS verlässt den Hafen von Santa Cruz de Tenerife.

▶ Die BENTAGO EXPRESS verkehrt für Fred. Olsen von Santa Cruz de Tenerife nach Agaete auf Gran Canaria.

▼ Eine Reederei, zwei sehr unterschiedliche Schiffe: In Santa Cruz de Tenerife treffen sich die VOLCAN DE TAGORO und die VOLCAN DE TAMADABA von Naviera Armas. Das konventionelle Schiff verkehrt über Arrecife nach Agadir in Marokko.

Das nächste Ziel war Santa Cruz de Tenerife auf Teneriffa, dort lagen wir zwei Tage und mir kam einiges vor die Linse. Normale Passagiere dachten sich wahrscheinlich „zwei Tage, da schlafe ich erstmal aus“. Für mich klingelte der Wecker jedoch etwas früher, ich wollte mir das Vorbeifahren an den dort aufgelegten Schiffen AIDAMAR, AIDALUNA, AIDANOVA, AIDAMIRA (ex. MISTRAL ex GRAND MISTRAL ex COSTANEO RIVIERA) und MEIN SCHIFF HERZ (ex MERCURY ex CELEBRITY MERCURY ex MEIN SCHIFF 2) nicht entgehen lassen. Im Hafen von Santa Cruz de Tenerife ging es zeitweise wie auf einem stark befahrenen Bahnhof zu. Das eine Schiff lag im Hafen, das andere legte ab und das nächste war schon wieder am Horizont zu sehen. Insgesamt bekam ich dort fünf Schiffe, die die Kanarischen Inseln miteinander verbinden, zu Gesicht. Eine der bekanntesten Reedereien dort ist Fred. Olsen, von ihnen sah ich die beiden Schnellfähren BENTAGO EXPRESS (ex BENCHIJUGA EXPRESS) und BAJAMAR EXPRESS. Die Reederei Naviera Armas setzte die Schnellfähre VOLCAN DE TAGORO sowie eine klassische, die VOLCAN DE TAMADABA, ein.

Unterwegs zwischen den Kanaren

Auch Trasmediterranea fährt den Hafen mit ihrer Schnellfähre VILLA DE AGAETE (ex AVEMAR ex ALBORAN) an. Gegen 18:30 Uhr hieß es dann wieder Leinen los und Kurs auf Fuerteventura. Kurz nach der Hafenausfahrt begegnete uns noch die für Trasmediterranea eingesetzte VILLA DE TAZACORTE. Das im Jahr 2010 gebaute Schiff wechselte schon oft seinen Namen und sorgt im Moment für die Versorgung der Insel.

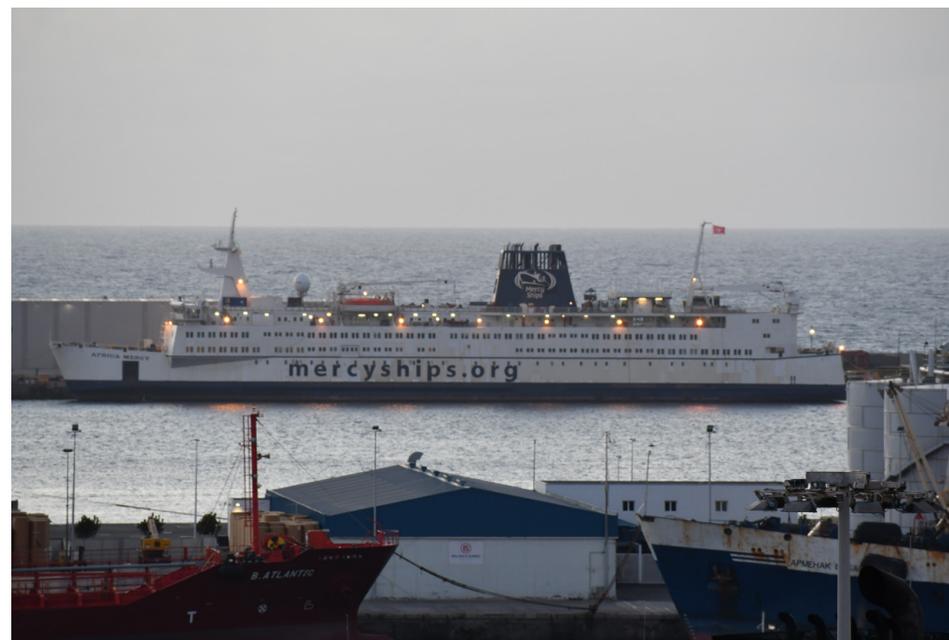
Die nächsten beiden Häfen der Fahrt waren Puerto del Rosario auf Fuerteventura und Arrecife auf Lanzarote. Dort sah ich dann auch die VOLCAN DE

TAMADABA von Naviera Armas wieder.

Wie immer war die Reise viel zu kurz und viel zu schnell ging es wieder von Bord. Die Fahrt verlief anders als ursprünglich geplant (die Gründe sind bekannt), aber sie war trotzdem wunderschön. Das letzte mal die Bordkarte vorgezeigt, ausgescannt und die Gangway hinab gestiegen, die Crew bedankte sich und verabschiedete mich mit einem freundlichen „Auf AIDAsehen“. Ein großes Lob geht an die Reederei und die vielen fleißigen Mitarbeiter, die mir und den anderen Mitreisenden diese Reise ermöglichen haben.



◀ Seit Ende 2019 an Armas Trasmediterranea verchartert, wurde die VILLA DE AGAETE zwischen Santa Cruz de Tenerife und Las Palmas de Gran Canaria sowie zwischen Las Palmas und Morro Jable auf Fuerteventura eingesetzt.



◀◀ Die Frachtfähre VILLA DE TAZACORTE versorgt ab Cadix auf dem spanischen Festland die Kanarischen Inseln, u.a. Santa Cruz de Tenerife und Las Palmas de Gran Canaria.

◀ Ein schöner Zufallstreffer war die auf den Kanaren ange-troffene AFRICA MERCY, eine alte Bekannte aus Dänemark: die ehemalige Eisenbahnfähre DRONNING INGRID der DSB.

Neues aus Dänemark zusammengestellt von Heino Sehlmann



Kommt bald das Aus für zwei Oldtimer? Für die EGENSE, die hier vom gleichnamigen Ort abfahrend den Limfjord überquert, sowie für den zweiten Doppelender auf der Strecke, die HALS-EGENSE, plant die Aalborg Kommune modernen Ersatz. Foto: Torsten Noelting



Die ELLEN auf ihrem Weg von Soby auf Ærø nach Fynshav auf Als. Die vollelektrische Fähre ist die erste ihrer Art in der dänischen Südsee. Foto: Torsten Noelting

Neuer Anker für GROTTE

Das ursprünglich vorgesehene Ankergeschirr befindet sich an Bord der EVER GIVEN, die mittlerweile von den ägyptischen Behörden freigegeben wurde. Um die Ablieferung des Neubaus von Fanølinjen nicht zu gefährden, wurde kurzfristig in Zusammenarbeit mit der Werft in Hvide Sande und dem niederländischen Hersteller Wortelboer ein neues Geschirr hergestellt.

Explosion auf ELLEN

Am 19. März kam es im Umformer zu einem Kurzschluss mit anschließender Explosion. In der Folge konnten die Batterien nur noch zu 75% geladen werden. Dies führte dazu, dass bis auf weiteres jede zweite Abfahrt gestrichen wurde und lediglich vier Rundreisen täglich durchgeführt werden können.

E-Fähre für Hals-Egense

Die Überfahrt am östlichen Eingang des Limfjords soll nach Plänen von Aalborg Kommune zukünftig von einer E-Fähre bedient werden. Es wird mit Kosten von 70 Millionen Kronen kalkuliert. Bisher kommen dort die EGENSE (Baujahr 1956) und HALS-EGENSE (Baujahr 1961) zum Einsatz.

Neue Initiative für neue Standardfähren

Mehrere Partner haben sich zusammengetan, um für zukünftig zu ersetzende Klein(st)fähren umweltfreundliche Standardfähren anbieten zu können. Antreiber dieser Initiative ist die Gesellschaft Pension Danmark. Diese würde die Neubauten finanzieren, die dann von den Kunden geleast würden. Somit hätte die Pensionskasse regelmäßige Einnahmen und die Betreiber hätten einen überschaubaren Kapitalbedarf. Bis zum Jahresende sollen erste Entwürfe vorgestellt werden. Es bleibt abzuwarten, inwiefern die den unterschiedlichsten Anforderungen geschuldete

bisherige Fahrenvielfalt durch wenige Standardbauten ersetzt werden kann. Vergleichbare Initiativen und Bestrebungen gab es schon öfter, verliefen dann aber regelmäßig im Sande.

KAREN ORØ wird ersetzt

Die Tage der 1978 gebauten Kabelfähre sind gezählt. Voraussichtlich 2023 wird ein elektrisch betriebener Neubau zwischen Orø und Hammer Bakke in Dienst gehen.

200 Mio DKK für umweltfreundlichere Fähren

Die 66 innerdänisch eingesetzten Fähren sollen grüner werden. Nun wurden öffentliche Gelder bereitgestellt, die für entsprechende Projekte der Reedereien vorgesehen sind. Dabei ist es egal, ob es sich um Neu- oder Umbauten handelt. Gleichzeitig wurde eine Studie begonnen, die die Fragestellung untersuchen soll, ob und wie sich die dänische Fährschifffahrt bis 2030 auf Nullemissionen-Antriebe umstellen lässt.

ULVSUND verkauft

Wie bereits vermutet, wurde die ULVSUND an Lolland Kommune verkauft und umbenannt. Die SMÅLANDSHAVET wird zukünftig als Reservefähre auf den Strecken Kragenæs-Fejø, Kragenæs-Femø und Bandholm-Askø zum Einsatz kommen.

Sommerpakke 2021

Wie im letzten Jahr wurden auch diesen Sommer wieder mit stattlichen Zuschüssen kostenlose Überfahrten für Fußgänger und Fahrradfahrer ermöglicht. Die teilnehmenden Reedereien können im Zeitraum Juni – September nach eigenem Gutdünken entscheiden, wie das Angebot umgesetzt wird.

Quelle: Færgefarten 2/2021

Kalenderblätter

Immer nach Auswahl der Bilder für den DFV-Fotokalender bleiben viele schöne Fotos „übrig“. Mal war kein Monat mehr frei oder das Fahrtgebiet war in dem jeweiligen Jahr schon besetzt. Mal waren schon so viele weiße Schiffe in der Auswahl, mal stand einfach nur ein Gittermast im Weg.

Hier wollen wir Euch zukünftig einige dieser Fotos zeigen. Wir beginnen mit Bildern, die uns 2021 zum Thema „Lichtblicke“ erreichten und keinen Platz im Kalender fanden. Drei Bilder für drei Monate - bis das nächste DFV Intern erscheint.



ULYSSES
Foto: Carl Groll

Kalenderblätter



DRONNINGEN
Foto: Ralph Christian Schöttker

Kalenderblätter



SUPERSPEED 1
Foto: Christian Klein