

FÄHREN

Spezial

4-21

DFV
Deutscher Fährschiffsverein e.V.

DAS MAGAZIN DES DEUTSCHEN FÄHRSCHIFFFAHRTSVEREINS
FÄHREN • KREUZFAHRER • KÜSTENPASSAGIERSCHIFFE • AUSFLUGSDAMPFER



Wasalines neue AURORA BOTNIA



**Redaktion, Layout und Satz,
Verantwortlich für diese Spezialausgabe**

Marko Stampehl
mst@fahrverein.info

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Redaktion. Alle Beiträge, Fotos und Zeichnungen sind urheberrechtlich geschützt. Die Verantwortung für die Beiträge liegt bei den jeweiligen Verfassern. Dies bezieht auch Fotos und Zeichnungen mit ein. Die Redaktion behält sich eventuelle Kürzungen unverlangt eingesandter Artikel vor.

Sämtliche Angaben ohne Gewähr.
© DFV e.V. und Marko Stampehl

Deutscher Fährschiffsverein e. V.
Die internationale Vereinigung für Fähren,
RoRos und Kreuzfahrtschiffe (gegr. 1994)

Mitgliedsbeitrag 2022:
Inland 33,- EUR • Ausland 38,- EUR

Aufnahmeantrag und Infos erhältlich bei
DFV e.V. • 1. Vorsitzender
Ralph Christian Schöttker
Am Grambker See 21a
28719 Bremen
rcs@fahrverein.info

Das Titelfoto zeigt die AURORA BOTNIA
am 18. September 2021 vor Vaasa.

Editorial

Ein Neubau nach 73 Jahren...

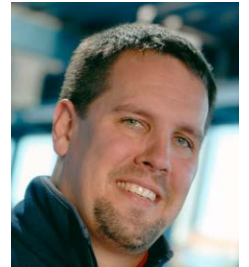
Dass 2023 nunmehr das 75-jährige Bestehen der regelmäßigen Fährverbindung zwischen den Regionalzentren Umeå und Vaasa beiderseits des "Kvarken" bzw. "Merenkurkku" (zu Deutsch in etwa zu übersetzen in "Meeresrachen") gefeiert werden kann, ist bemerkenswert. Um so mehr, als die Zukunft der Route in den vergangenen 25 Jahren mehrfach auf der Kippe stand. 1999 endete der zollfreie Verkauf auf den Strecken im Meerbusen, nur die Route Vaasa-Umeå überlebte. Die Silja Line, die seit 1993 der Betreiber der Routen war, zog sich zurück und verkaufte das verbliebene Schiff, die 1966 gebaute FENNIA, an RG Line, die von 2001 bis 2012 den Verkehr aufrecht erhielt. Auf die in CASINO EXPRESS umbenannte FENNIA folgte 2005 die in RG 1 umbenannte KAHLEBERG, eine Trailerfähre, auf der mehr schlecht als recht nach einem Umbau bis zu 300 Passagiere Platz fanden.

Die beiden Städte und die sie umgebenden Regionen nahmen daher das Heft selbst in die Hand. Als Ende 2012 die ehemalige TRAVEMÜNDE (geb. 1981) an das unter dem Namen NLC Ferry Oy Ab gegründete Unternehmen verkauft wurde, keimte erste Hoffnung auf, "das könnte was werden". Denn von Größe und Ausstattung her eignete sich die in WASA EXPRESS umzubenennende Neuerwerbung ideal. Nicht zuletzt durch ihre höchste Eisklasse. Unter der Geschäftsleitung von Peter Ståhlberg stieg die Verbindung wie Phönix aus der Asche. Ein Passagierrekord jagte den nächsten und auch auf den Frachtdecks konnte man sich steigender Auslastung erfreuen. Die Fähre warf wieder Gewinn ab. Und machte so den Weg frei für den Neubau über den in diesem FÄHREN SPEZIAL berichtet wird.

Mit der AURORA BOTNIA hat Wasaline das derzeit modernste und umweltfreundlichste Autopassagierfährschiff dieser Größenordnung auf der Welt im Einsatz. Wie es an Bord aussieht und welche Annehmlichkeiten ihre Passagiere erwartet, ist in diesem Bericht geschildert, genauso wie die technischen Besonderheiten dieses ersten Neubaus der für diese Route entworfen und gebaut wurde.

Marko Stampehl

Alle Fotos in diesem FÄHREN SPEZIAL stammen von Marko Stampehl.





AURORA BOTNIA - Der erste Neubau für Vaasa-Umeå

von Marko Stampehl

Die AURORA BOTNIA am 18. September 2021 bei der nachmittäglichen Ankunft in Vaasa. Alle Fotos in diesem Artikel stammen von Marko Stampehl.

Am 28. Mai 1948 nahm der damals schon stattliche vierundsechzig Jahre alte Passagierdampfer TURISTEN (102 BRT/1884/ HILLERSJÖ) den Verkehr auf der Route Vaasa-Umeå für die noch in Gründung befindliche Rederi Ab Vasa-Umeå auf. Es sollte mehr als dreiundsiebzig Jahre dauern, bevor im Bottnischen Meerbusen ein für diese Verbindung maßgeschneidert konstruierter Neubau zum Einsatz kommen würde. Am 28. August 2021 war es nun endlich soweit. Die AURORA BOTNIA brach morgens um 8 Uhr bei strahlendem Sonnenschein zu ihrer ersten kommerziellen Überfahrt nach Holmsund auf. Wohltuend, wie schon bei der Indienstellung der MEGASTAR von Tallink im Januar 2017, dass diese Überfahrt für jeden buchbar war. Als Erinnerung an diesen für die Regionen Västerbotten (Schweden) und Österbotten/Pohjanmaa (Finnland) historischen Tag erhielten alle Reisenden einen Glasblock mit einem darin gelaserten 3D-Modell der AURORA BOTNIA.

Nachdem der vorherige Betreiber der Route, RG Line, 2011 Insolvenz anmeldete, den Betrieb aber unter der Führung des Insolvenzverwalters fortführen konnte, kamen die Städte Vaasa und Umeå überein, eine gemeinsame Reederei zu gründen, um die Zukunft der Route zu sichern. Mit der BETANCURIA (17.098/1981/TRAVEMÜNDE) fand sich im Oktober 2012 eine alte Bekannte, die nun, umbenannt in WASA EXPRESS (dem Marketingnamen vom Sommer 1997, als das Schiff erstmals auf der Route zum Einsatz kam), die Ära einer neuen dauerhaften und finanziell abgesicherten Verbindung einläutete. Allerdings wurde die WASA EXPRESS von Anfang an als Zwischenlösung behandelt, nicht zuletzt we-

gen ihres Alters. Ihre Eisklasse (Finnische Eisklasse 1A Super) erfüllte eine der Grundvoraussetzungen für einen ganzjährigen Betrieb in diesen Breiten.

Recht bald nach ihrer Indienstellung Anfang Januar 2013 erschienen erste Studien und Skizzen für einen möglichen Neubau, die anfänglich noch sehr futuristisch daherkamen, aber mit der Zeit mehr und mehr in die Nähe realisierbarer Entwürfe entwickelt wurden. Äußerlich sichtbar übrig blieben große Fenster auf Deck 7 und 8, deren Formen an Eisschollen erinnern. Direkt neben dieser Fensterfront befindet sich auch der Einstieg für Passagiere, der direkt an der Information auf Deck 7 des

Schiffes gelegen ist. Eine großzügige Lobby sorgt hier dafür, dass das Gedränge für die Fußpassagiere nicht all zu groß wird.

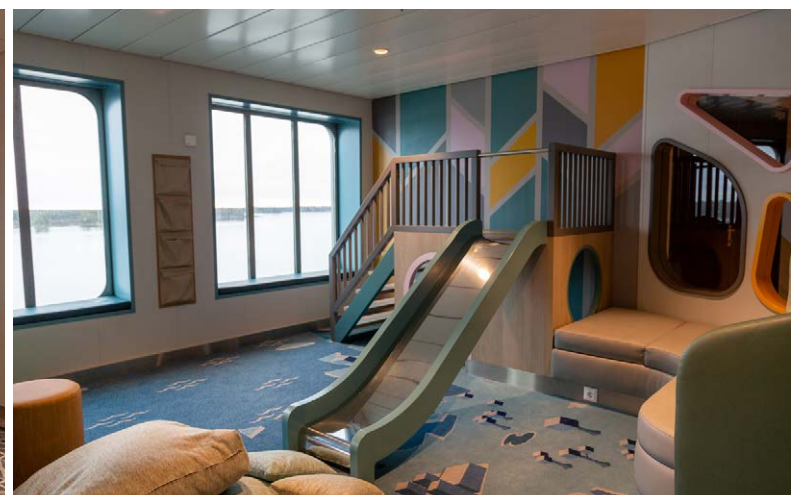
In den Jahren vor der Pandemie hat die Zahl der Passagiere, die das Schiff für einen kleinen Tagesausflug nutzen, stetig zugenommen, und so führte das Interesse am neuen Schiff auch gleich zu steigenden Buchungszahlen. Die "Info" dient gleichzeitig auch als Rezeption für den Konferenzbereich an Bord und ermöglicht die Versorgung von Konferenzteilnehmern mit Getränken von einer kleinen Bar. In der Nähe befinden sich auch die "Kids' play area", also der Bereich für die jüngeren Passagiere, sowie die Comfort Lounge mit leicht

Links: Die Business Lounge (14 EUR Aufpreis) bietet eine ruhige Atmosphäre für Gespräche sowie Möglichkeiten zum Arbeiten, gratis Kaffee, Tee und Zeitschriften sowie WLAN inklusive. **Rechts:** Die Eingangslobby direkt am Eingang für Fußpassagiere. Die Information dient zugleich als Rezeption und Bar für den dahinterliegenden Konferenzbereich.





Oben: Blick in das Buffet Restaurant, in dem das hervorragende und vielseitige "Skärgårdsbord" (Schärenbuffet) sowie auf den Morgenabfahrten ein reichhaltiges Frühstück serviert werden. Durch die großen Fenster bietet sich ein eindrucksvoller Blick nach vorn über den Bug. **Darunter links:** Wem das Buffet zu viel ist, findet im "À la carte-Restaurant" direkt daneben ein nordisch geprägtes Menü mit Vor-, Haupt- und Nachspeisen. **Darunter rechts:** Der gemeinsame Wartebereich vor den Restaurants bietet einen perfekten Ausblick durch die großen bodentiefe Scheiben. Besonders auf der finnischen Seite des Meerbusens bietet der Schärengarten vor Vaasa wunderschöne Motive. **Unten:** Der Kinderspielbereich "Kids' play area" ist direkt an der Information und der Eingangslobby gelegen, ebenfalls nicht weit ist der Eingang zum Shop hinten links im Bild.





Oben: Zentraler Aufenthaltspunkt für die Passagiere während der Überfahrt, sofern sie keine Kabine oder Loungezugang gebucht haben, ist der Pub vorn auf Deck 7. Hier gibt es eine Bühne und Tanzfläche, die während des Nachmittags und Abends regen Anklang bei den tanzfreudigen Finnen finden.

schräg in Blickrichtung nach draussen aufgestellten, "klassischen" Liegesitzen.

Auch die Business Lounge ist auf Deck 7, in direkter Nähe zur Information und dem Pub, der Showlounge, gelegen. Hier kann man, abseits vom sonstigen Trubel an Bord, in Ruhe arbeiten oder Gespräche

führen. Im moderaten Aufpreis von 14 EUR sind hier Kaffee und Tee, Zeitungen sowie freies WLAN inklusive. Die Comfort Lounge kostet lediglich 9 EUR Aufpreis und beinhaltet neben einem Sitzplatz ebenfalls freies WLAN. Wer es noch ein Stückchen bequemer und privater mag, dem sind die gemütlichen Außenkabinen zu empfehlen,

für die pro Richtung 54 EUR fällig werden. Leider kann (bis auf wenige Ausnahmen bei "Kurzkreuzfahrten" mit besonderem Musikprogramm) nicht in den Kabinen übernachtet werden, während das Schiff im Hafen liegt. Das wäre gerade bei der Ankunft in Vaasa um Mitternacht durchaus für den ein oder anderen Reisenden attrak-

Unten: Der kleine aber feine Shop mit Blick nach draußen hat ein wohl durchdachtes Sortiment und ein modernes, offenes Ambiente.





Oben: Die Cafeteria mit einem Teil der Designfeatures, die die Vorab-Berichte zum Neubau geprägt hatten. Unten: Blick in das achtere Treppenhaus mit Videowand, auf der Darstellungen des Nordlichts (lat. Aurora borealis) zu sehen sind, also ein Bezug zum Namen des Schiffes.

tiv und war z.B. in den 90er Jahren auf dieser Route möglich.

Während der dreieinhalbstündigen Überfahrt haben die Passagiere die Wahl zwischen drei verschiedenen Restaurants, die sich alle auf Deck 8 befinden. Auf der Backbordseite befindet sich die Cafeteria, die mit einer Vielzahl verschieden gestalteter Sitzgelegenheiten aufwartet. Ein wenig nüchtern ist dieser Bereich gestaltet, aber nicht ungemütlich. Sitzt man lieber in einer der wie kleine Häuschen gestalteten Vierergruppen, in einem der offenen Bereiche oder einzeln mit dem Mobilgerät zum Laden an die Steckdose gehängt? Apropos Steckdosen: Von diesen findet man immer wieder eine an den unterschiedlichsten Stellen und immer dann, wenn man denkt: "Hat mein Handy noch Akku?" Eines Ladesteckers bedarf es durch die eingebauten USB-Steckplätze nicht, das Kabel reicht.

Großer Popularität erfreute sich schon auf der WASA EXPRESS das "Skärgårdsbord" - das "Schärenbuffet" - , das eine Vielzahl von regionalen Spezialitäten anbietet, wobei ein Schwerpunkt (natürlich) auf Fisch

und Meeresfrüchten liegt. Alkoholfreie Getränke, Tee und Kaffee sind inbegriffen im Preis von 26 EUR (wenn bei Buchung des Tickets mitbestellt). Auf AURORA BOTNIA finden 200 Personen Platz im Buffetrestaurant, das durch seine großen Fenster einen schönen Blick nach vorn über den Bug freigibt. Direkt neben dem Eingang zum Buffetrestaurant befindet sich das kleine "À la carte-Restaurant", das aktuelle Gerichte der Saison und ein wechselndes Dreigängergemenu anbietet.

Besonders die Abfahrt am Samstagnachmittag ist beliebt bei Ausflüglern aus der Region um Vaasa. Das Schiff verlässt Vaasa um 16.30 Uhr und ist um Mitternacht wieder zurück. Da ist ausreichend Zeit um gut zu essen und zu trinken und im Shop noch ein paar Einkäufe zu tätigen, bevor man sich in die Bar auf Deck 7 begibt, wo ebenfalls bis zu 200 Personen gleichzeitig Platz finden. Samstagsabends spielt dort auch eine Band, zu der tanzbegeisterte Finnen gern eine flotte Sohle aufs Parkett legen.

Die gesamte Inneneinrichtung der AURORA BOTNIA wurde von Kudos Design ge-



staltet. Für die in Turku ansässige Firma war es der erste Auftrag zur Gestaltung eines Fährschiffs.

Die AURORA BOTNIA, so verkündet es eine eigens auf beiden Seiten des Rumpfes angebrachte Aufschrift, ist (aktuell) das umweltfreundlichste Passagierfährrschiff der Welt. Mit ihren Wärtsilä-Dual-Fuel-Motoren kann sie sowohl Marinedieselöl als auch Gas in Form von LNG oder Biogas (LBG) als Treibstoff verwenden. Letzteres ist derzeit noch nicht im ausreichenden Maße verfügbar, soll aber mittelfristig das LNG ersetzen. Denkbar wäre zu einem späteren Zeitpunkt gar der Einbau von Brennstoffzellen oder die Nutzung von neuen Eco-Treibstoffen. Das Schiff und seine Anlagen sind dafür vorbereitet. Derzeit erfolgt das Bunkern mit LNG durch den Lieferanten Gasum in Vaasa, später soll dies in beiden Häfen möglich werden. Durch den Einbau von Katalysatoren werden die strengen "Tier III"-Grenzwerte eingehalten. Die vier Generatoren liefern den Strom für die beiden ABB Azipods, diese sorgen für eine sehr gute Manövrierfähigkeit des Schiffes.

Die AURORA BOTNIA ist außerdem mit zwei 1,1 MWh Batteriepacks der Firma Leclanché ausgestattet, die sowohl für das sog. "Peak shaving" (also die Laststeuerung) als auch für das Manövrieren bei den Hafenanläufen dienen, sodass diese weitgehend emissionsfrei erfolgen können. Sie können bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt erweitert werden und zusätzlich in beiden Häfen über eine Landstromverbindung aufgeladen werden. Wasaline bzw. NLC Ferry Oy Ab hat eine enge Kooperation mit Wärtsilä geschlossen, die das Projekt von Anbeginn begleitet haben. Das Schiff wird als schwimmendes Testlabor fungieren, das mit dem Smart Technology Hub von Wärtsilä in Vaasa verbunden ist und eine Betriebsüberwachung in Echtzeit ermöglicht. Neben dem Hybridantriebssystem verfügt

das Schiff auch über die Data Bridge-Plattform von Wärtsilä, die auf deren NACOS System basiert. Das sehr fortschrittliche Smart-Bridge-System kann autonom oder ferngesteuert betrieben werden. Als erstes RoPax unter finnischer Flagge hat die AURORA BOTNIA keine Rettungsboote mehr, stattdessen ist sie mit Viking MES-Systemen auf beiden Seiten des Schiffes ausgerüstet.

Die Route Vaasa-Umeå hat vor allem die Funktion, Fracht zwischen den beiden Regionen zu transportieren. Schon im September, dem ersten vollen Monat, in dem das neue Schiff im Einsatz war, konnte die Reederei einen neuen Rekord verbuchen. Die Anzahl Frachteinheiten konnte eine Steigerung von 40% im Vergleich zum Vorjahresmonat verzeichnen. Insgesamt wird Wasaline 2021 etwa 25% mehr Fracht befördern als 2020. Die Abendabfahrt vom 24. September markiert dabei den Rekord für die größte Menge Fracht, die seit Aufnahme des Verkehrs durch Wasaline im Januar 2013 befördert wurde. Und auch die Passagierzahlen sehen sehr gut aus. Sie sind laut Reederei bereits besser als im bisherigen Rekordjahr 2019, also vor der Pandemie.

Die AURORA BOTNIA ist ohne jeden Zweifel ein Meilenstein für den Fährverkehr zwischen Vaasa und Umeå. Als erster für die Route geplanter Neubau setzt sie Maß-

stäbe. Rund 80% der Zulieferungen stammen aus Finnland, ein großer Anteil davon wiederum stammt sogar aus der Region um Vaasa. Ein sehr bemerkenswerter Umstand ist die enge Zusammenarbeit mit Wärtsilä, die auch heute noch Schiffsmotoren und Schiffstechnik in Vaasa fertigen. Die Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Bau und Betrieb der AURORA BOTNIA werden in viele neue Antriebs- und Navigationssysteme von Wärtsilä einfließen und in wenigen Jahren auf vielen anderen Schiffen in aller Welt zu finden sein. Man ist also beiderseits des Bottnischen Meerbusens nicht ohne Grund und völlig zu Recht stolz auf das neue Schiff, das mehr ist als einfach nur ein Neubau, der den Vorgänger ersetzt.

Die AURORA BOTNIA ist ein großer Gewinn für die Verbindung zwischen Vaasa und Umeå und die umliegenden Regionen. Ohne Frage wird sie in den kommenden Jahrzehnten einen wertvollen Beitrag für die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung in der Zusammenarbeit zwischen Vaasa und Umeå leisten.

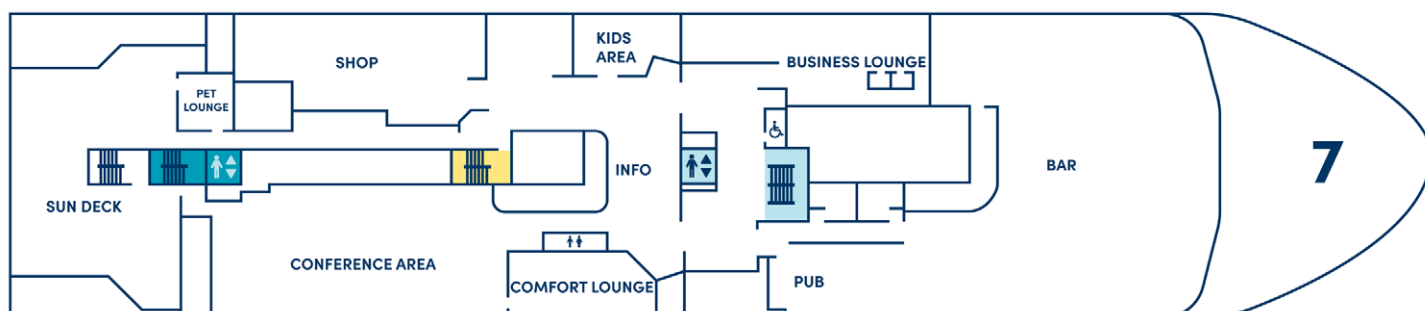
Technische Daten
IMO Nr. / Rufzeichen
Flagge / Heimathafen
Klassifizierung
Eigner
Bauwerft
Baujahr / Baunr.
Vermessung
Hauptabmessungen
Kapazitäten

ms AURORA BOTNIA

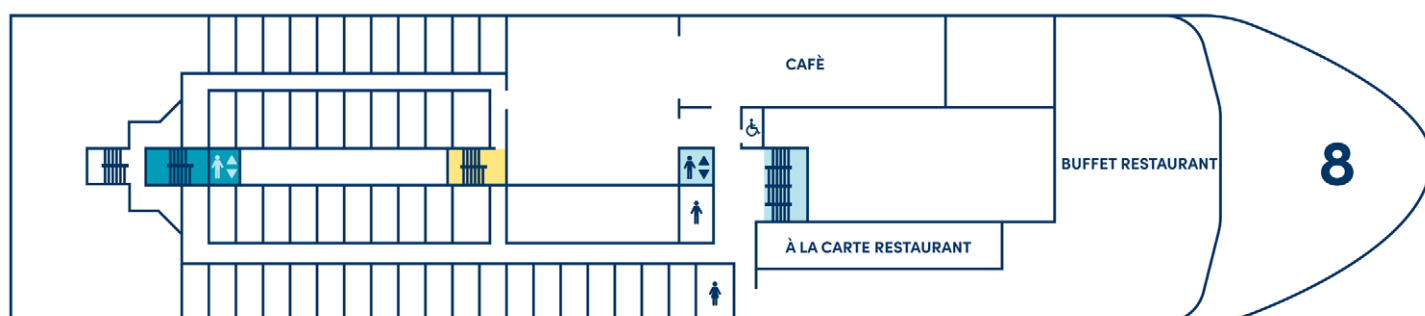
9878319 / OJTR
 Finnland / Vaasa
 DNV 1A Ferry / Eisklasse 1A Super
 Kvarken Link Oy, Vaasa
 Rauma Marine Constructions Oy, Rauma, FIN
 2021 / 6002
 24.036 BRZ / 7.264 NRZ / 3.380 dwt
 150,0 x 26,0 x 6,1 m (L x B x Tiefgang)
 800 Passagiere (Max 1.000 Pers. an Bord)
 1.502 Lademeter
 4x Wärtsilä Dual-Fuel-Motoren mit je 4.225kW
 2x ABB Azipods mit je 5.800kW
 17.600 kW
 2x Leclanché mit je 1,1MWh (erweiterbar)
 16 kn (Dienst) / 20 kn (Max.)
 SKF Marine
 rund 120 Mio. Euro

Hauptmaschinen
Antrieb
Leistung gesamt
Batteriepacks
Geschwindigkeit
Stabilisatoren
Baupreis
Lebenslaufdaten

Bestellung 21.1.2019, Baustart 17.9.2019,
 Kiellegung 13.2.2020, Aufschwimmen 11.9.2020,
 1. Probefahrt 6.-9.6.2021, Ablieferung und
 Taufe 25.8.2021, Indienstellung 28.8.2021



Orientierungspläne für die Passagierbereiche auf Deck 7 und 8. Quelle: Wasaline/Kvarken Link



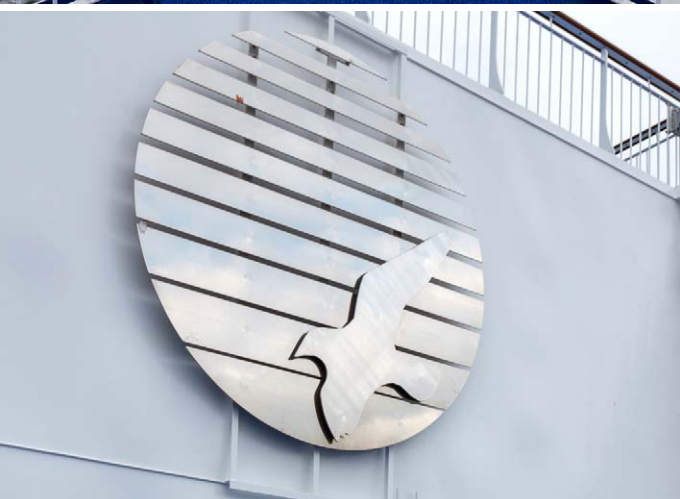


Oben: Blicke in einen Kabinengang auf Deck 8 mit großen Fotomotiven aus den Schären sowie in eine Außenkabine. Leider kann in diesen nur bei "Sonderkreuzfahrten" (z.B. Konzerte an Bord) im Hafen übernachtet werden. Wünschenswert wäre, dass diese von Reisenden auch regulär für eine Übernachtung nach der Ankunft buchbar wären, wie dies in den 1990er Jahren möglich war. **Unten links:** Der offene Bereich des oberen Autodecks ist für den Transport von Gefahrgütern ausgerüstet. **Rechts davon:** Noch nutzt die AURORA BOTNIA den alten Anleger in Vaasa. Rechts im Hintergrund ist bereits die neue, noch im Bau befindliche Pier erkennbar, die ab Frühjahr/Sommer 2022 genutzt werden soll. **Ganz unten links:** Oberes Auto- und Lkw-Deck auf der AURORA BOTNIA mit der beweglichen inneren Rampe. Das obere Autodeck verfügt auf der Steuerbordseite durch ein Pkw-Hängedeck über Kapazitätsreserven für die Hochsaison. **Ganz unten rechts:** Die Steuerbordseite des unteren Autodecks, Blick Richtung Bug.





Oben: Bis die neue Pier in Vaasa mitsamt neuem Landgang und die Modernisierung des Kais in Holmsund fertiggestellt sind, legt die AURORA BOTNIA in Vaasa mit dem Heck voran an und dreht daher vor dem Anlegen, wie auf diesem Foto vom 18. September. Das Schiff ist für die Beladung über Doppelstockrampen vorbereitet, die aber weder in Vaasa noch in Umeå geplant sind. **Unten:** Im achteren Bereich bietet die AURORA BOTNIA ausreichend große Decksflächen, um die schöne Schärenlandschaft zu genießen. Unten links passiert das Schiff die Engstelle bei Stora Skadabädan, mit einem für die Schären von Vaasa charakteristischen großen Felsen. Diese Stelle markiert die Einfahrt in die Schären von Vaasa. **Ganz unten:** Sowohl das Bauschild als auch ein Signet mit dem Logo von Wasaline, einer stilisierten Möwe, wurden auf dem achteren Sonnendeck für jeden sichtbar angebracht.





Die AURORA BOTNIA in den Schären vor Vaasa (oben) und beim Anlegemanöver im Hafen von Vaasa.



