

# DFV INTERN

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

Ausgabe 43 | Mai 2022



Der Neubau NILS HOLGERSSON traf nach rund 11.600 Seemeilen und ca. fünf Wochen Reisezeit von China nach Nordeuropa via kurzem Zwischenstop in Trelleborg am Abend des 20. April in Travemünde ein. Hier wird das Schiff auf die Indienststellung Ende April vorbereitet.  
Foto: Tim Becker



## Es geht wieder los!

Zum Glück aber dieses Mal nicht die elende Zeit der Einschränkungen, sondern endlich mal wieder die Zeit des Reisens – und der Frühsommer tut das seinige, um die Freude komplett zu machen.

So hat die Redaktion gerade eine Rundreise durch Skandinavien machen können und dabei (für uns) neue Strecken und Schiffe besucht – große wie auch kleine. Unter anderem waren wir von Eemshaven nach Kristiansand an Bord, so wie einige Mitglieder vor uns auch schon. Von den Erlebnissen auf dieser Strecke lest ihr in der nächsten Ausgabe von FÄHREN, in der Christian Schmitz ausführlich davon berichten wird. Hier zeigen wir zunächst einen „Appetit-happen“, der neugierig macht.

Von „einer Woche voller Fährschiffe“ berichtet dagegen Ole Pützhoofen und Heino Sehlmann stellt die Neuigkeiten aus Dänemark sowie einige kleine Fahrgastschiffe in Mecklenburg vor. In den Schnappschüssen gibt es viele schöne Bilder von altbekannten, aber auch von neuen oder neu gestalteten Schiffen, die ebenso Lust machen, wieder auf Tour zu gehen. Sei es nun eine

kleine Reise an die Küste oder eine größere zu den europäischen Nachbarn oder sogar noch weiter weg. Vielleicht fährt auch jemand zu einer Ausstellung über Schiffe in einem Eisenbahnmuseum (!), auf die wir in dieser Ausgabe hinweisen?

Das Wichtigste aber ist: es geht wieder! Und es macht immer noch Spaß und hebt die Stimmung und das Lebensgefühl. Eine emotionale Befreiung sozusagen – mit einem kleinen Gefühl der Unsicherheit, wenn man merkt, wie locker es anderswo abläuft. Und natürlich auch, wenn man die Nachrichten aus dem Osten verfolgt, die wohl keinen von uns kalt lassen. Aber ich finde, wir brauchen auch die positive Energie, die aus frohen Stunden gewonnen wird und die uns Hoffnung gibt. In diesem Sinne wünsche ich euch allen Zuversicht und schöne Reiseerlebnisse, wo immer ihr auch unterwegs sein werdet. Und bis es soweit ist, habt viel Freude am Lesen des neuen INTERN!

Aus Bremen-Findorff grüßt euch ganz herzlich Martin Kursawe

## DFV Treffpunkte

Ja, es gibt wieder einen der beliebten DFV-Stammtische.

### Stammtisch-Bremen:

10. Juni 2022 ab 19:00 Uhr

Restaurant Orpheas, Burger Heerstraße 50, 28719 Bremen-Burg

Wer teilnehmen möchte, meldet sich bei Ralph Prüssmann

[ralph.pruessmann@freenet.de](mailto:ralph.pruessmann@freenet.de)

## DFV Fotokalender 2023



Die ersten Vorschläge sind eingegangen. Die Kalendermacher bedanken sich bei Tim Becker, Markus Klausnitzer, Kai Ortel und Heino Sehlmann.

Wir suchen weiter nach Fotos von Fähren, die zum Zeitpunkt der Aufnahme nicht mehr den Namen trugen, auf den sie ursprünglich getauft wurden.

Wie in den vergangenen Jahren sendet Ihr Eure Vorschläge bitte einfach per E-Mail an: [redaktion.kalender@faehrverein.info](mailto:redaktion.kalender@faehrverein.info). Einsendeschluss ist der 20. Juli 2022. Bildformate: 4:3 oder 3:2, die Bildgröße sollte 2.500 x 1.700 Pixel nicht unterschreiten.

## DFV-Magazin FÄHREN

Ein neues Fährschiff, eine neue Fährlinie und ein neues Kreuzfahrtschiff werden in Heft 2-22 eine Rolle spielen. Marko Stampehl ist mit der nagelneuen VIKING GLORY gefahren. Christian Schmitz berichtet von einer denkwürdigen Minicruise mit der ROMANTIKA zwischen Eemshaven und Kristiansand.

Den jüngsten Zuwachs der Flotte von Virgin Voyages, die VALIANT LADY, stellt A. Cooke vor. Kai Ortel trägt uns seine „Thyrrhenian Rhapsody“ vor und Andreas Wörteler begleitet die PRINSES BEATRIX auf ihrem Weg „Vom Helgen bis zum Strand“.

## DFV Vereinsfahrt 2022

Die kommende Ausgabe des Magazins FÄHREN wird das Buchungsformular für die Vereinsfahrt 2022 enthalten. Vom 1. bis zum 3. Oktober geht es mit der ROMANTIKA von Eemshaven nach

Kristiansand und zurück. Detaillierte Informationen zum Ablauf der Reise und zu den Preisen findet Ihr im Heft FÄHREN 2-22.

## DFV INTERN

Für die Beiträge und Fotos in dieser 43. Ausgabe bedanken wir uns bei: Christian Bardelle, Tim Becker, Stefan Hinder, Markus Klausnitzer, Christian Klein, Marc Peper, Ralph Prüssmann, Ole Pützhoofen, Ralph Christian Schöttler, Heino Sehlmann, Marko Stampehl, und dem Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V. Die nächste Ausgabe (44) erscheint Mitte August

2022. Beiträge, Fotos sowie Informationen zu Mitgliedertreffen werden im E-Mail-Postfach [redaktion.intern@faehrverein.info](mailto:redaktion.intern@faehrverein.info) entgegengenommen. Redaktionsschluss ist der 30. Juli 2022. **DFV INTERN** – das digitale Mitteilungsblatt des Deutschen Fährschiffsvereins. Redaktion: Martin Kursawe, Torsten Noeltling





Heino Sehlmann war am 1. April auf Borkum und fotografierte vom Südstrand aus die ROMANTIKA auf ihrem Weg zum Erstanlauf in Eemshaven.





Eher selten kommt es vor, dass die PETER PAN, wie hier am 23. Februar 2022, Travemünde mit Lotsenunterstützung verlässt. Oftmals sind die regelmäßig den Hafen anlaufenden Fähren als sogenannte Freifahrer von der Lotsenannahmepflicht befreit. Die Voraussetzungen einer solchen Befreiung für ein Schiff in der Größe der PETER PAN sind in der "Verordnung über die Verwaltung und Ordnung der Seelotsreviere Nord-Ostsee-Kanal I und Nord-Ostsee-Kanal II/Kieler Förde/Trave/Flensburger Förde" definiert (siehe nebenstehenden Info-Kasten).

Foto: Torsten Noeltling



Am Nachmittag des 1. März 2022 verließ die TOM SAWYER den Skandinavienkai in Travemünde. Wenige Tage später wehte die zypriotische Flagge am vorderen Mast und als Heimathafen steht nicht mehr Rostock, sondern Limassol am Heck. Zusammen mit der MARCO POLO und der NILS DACKÉ sind es nunmehr drei Schiffe der TT-Flotte, die die Flagge der Mittelmeerinsel tragen. Ab Mai 2022 tauchen alle drei Fähren häufiger im Fahrplan zwischen Trelleborg und Klaipėda auf.

Foto: Heino Sehlmann

Im Lotsenbezirk Trave kann die Schifffahrtspolizeibehörde auf Antrag von der Pflicht zur Annahme eines Bordlotsen befreien: ... Schiffsführer von außergewöhnlich großen Fährschiffen im regelmäßigen Liniendienst auf den Fahrtstrecken zwischen der Tonne „Trave“ vor Lübeck Travemünde und dem Tonnenpaar „5/7“ und „10“,

a) wenn sie die Strecke zuvor mit dem jeweiligen oder einem typgleichen Schiff in den letzten zwölf Monaten achtundvierzigmal unter Lotsenberatung befahren haben und den Nachweis darüber mittels der Bescheinigung gem. Anlage 2 erbringen, wobei von diesen Fahrten acht auf einem von der Schifffahrtspolizeibehörde anerkannten Simulator erfolgen können und bei nach Nummer 2 befreiten Schiffsführern 24 Fahrten an-gerechnet werden können und

b) sie über ausreichende deutsche Sprachkenntnisse verfügen und der Schiffsführer in einer Prüfung vor der Schifffahrtspolizeibehörde theoretische und praktische Revierkenntnisse der Fahrwasserhältnisse und der Verkehrsvorschriften nachweist.

c) Das Schiff muss bei jeder Inanspruchnahme der Befreiung

aa) über einen hohen und überprüfbaren Standard hinsichtlich der Sicherheit und des Schiffsbetriebes verfügen und es muss darüber eine entsprechende Zertifizierung nach dem ISM-Code vorgelegt werden können, insbesondere die Ruder-, Manövrier- und Antriebsanlagen müssen nachweisbar störungsfrei arbeiten,

bb) über eine Antriebsanlage verfügen, welche die auf der Brücke eingeleiteten Manöver unter Beibehaltung der Drehrichtung der Maschine kupplungsfrei auf den Antrieb überträgt; hierzu zählen insbesondere Verstellpropeller- und Ruderpropelleranlagen,

cc) nachweisbar die Manöviereigenschaften besitzen, auch bei Windstärke 6 Beaufort und maximaler Lateralfäche die Position zu halten und zu traversieren,

dd) die Lage des Schiffes im Fahrwasser einschließlich seiner maßstabsgerechten Abmessungen und die Darstellung der Bewegungskomponenten auf der Brücke in geeigneter Weise darstellen können und

ee) mit einem weiteren geprüften Nautiker als Stellvertreter des Schiffsführers auf der Brücke besetzt sein, an welchen folgende Anforderungen gestellt werden:

aaa) Zum Nachweis der Revierkenntnisse hat der Stellvertreter eine theoretische Prüfung vor der Schifffahrtspolizeibehörde abzulegen.

bbb) Vor Ablegen der Prüfung muss der Stellvertreter die Fahrtstrecke nach dieser Bestimmung in der Funktion des Stellvertreters in den letzten zwölf Monaten mit dem jeweiligen oder einem typgleichen Schiff mindestens vierundzwanzigmal befahren haben. Die Fahrten sind durch entsprechende Auszüge aus dem Bordtagebuch nachzuweisen."

(2) Sofern ein bereits geprüfter Stellvertreter als Schiffsführer eingesetzt wird, muss dieser eine praktische Prüfung ablegen. Vor Ablegen der Prüfung muss dieser nachweisen, dass er die Fahrtstrecke nach Absatz 1 Nr. 3 in der Funktion des Schiffsführers in den letzten zwölf Monaten mit dem jeweiligen oder einem typgleichen Schiff mindestens vierundzwanzigmal unter Lotsenberatung befahren hat.

(3) Nach bestandener Prüfung werden dem Schiffsführer oder dem Stellvertreter eine auf seinen und den Namen des Schiffes oder Fahrzeuges lautende Bescheinigung über die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht ausgestellt und ausgehändigt, die an Bord mitzuführen ist. Die Befreiung gilt für die Dauer von 12 Monaten.

(4) Eine Befreiung nach Absatz 1 Nr. 1 bis 3 kann auf Antrag jeweils um zwölf Monate verlängert werden, wenn der Schiffsführer im Fall des Absatzes 1 Nr. 1 und 2 die betreffende Fahrtstrecke in den vergangenen 12 Monaten mindestens sechsmal befahren hat. Im Fall des Absatzes 1 Nr. 3 muss der Schiffsführer und der Stellvertreter die betreffende Fahrtstrecke in den letzten zwölf Monaten mindestens vierundzwanzigmal als Schiffsführer oder als Stellvertreter mit dem jeweiligen oder einem typgleichen Schiff befahren haben. Der Nachweis über die Fahrten ist mittels der Bescheinigung nach Anlage 2 zu erbringen.

(5) Eine Befreiung nach Absatz 1 Nr. 1 und 2 kann auf Antrag auf ein typgleiches Schiff oder Fahrzeug übertragen werden. Dies gilt entsprechend für Befreiungen nach Absatz 1 Nr. 3 mit der Maßgabe, dass die Übertragung der Befreiung auf ein typgleiches Schiff nur bei Erfüllen aller dort genannten Voraussetzungen möglich ist.

(6) Die Schifffahrtspolizeibehörde kann die Befreiung nach Absatz 1 Nr. 3 mit der Auflage versehen, dass Revierfahrten mit witterungsbedingten Erschwernissen von der Befreiung ausgenommen sind.

(7) Das Schiff muss bei jeder Inanspruchnahme der Befreiung mit einem einwandfrei arbeitenden Radargerät sowie mit einer einwandfrei arbeitenden UKW-Sprechfunkanlage mit den für die zu befahrende Strecke erforderlichen UKW-Kanälen ausgerüstet sein.





Es scheint, als erzählen die Bilder aus Travemünde die Geschichte einer „wundersamen Reise des Nils Holgersson“ von einem Schiff zum andern.

▀ Am 3. April 2022 ist das Bild des auf der Gans fliegenden Jungen noch steuerbord am Schornstein der AKKA zu sehen.

▲ Drei Wochen später am 25. April 2022 ist die Zeichnung an dieser Stelle verschwunden.

◀ Dafür tauchen die Gans Martin und Nils auf dem Rumpf der neuen NILS HOLGERSSON wieder auf.

Fotos: Tim Becker



Die Schwesterschiffe STENA LIVIA und STENA FLAVIA (beide Baujahr 2008) bedienen die Verbindung zwischen Travemünde und dem lettischen Liepāja. Die beiden zur Mersey Viking Class gehörenden "Visentinis" haben nicht nur mehr Spurmeter, sie sind auch deutlich schneller als die vorher hier eingesetzten STENA GOTHICA und URD. Dadurch ist nun ein Fahrplan mit wöchentlich sechs Abfahrten je Richtung möglich.



Kurz vor Travemünde übernimmt die STENA LIVIA am 25. Februar 2022 den Lotsen. Foto: Torsten Noeltling



Die STENA FLAVIA macht am 1. März am Skandinavienkai fest. Foto: Heino Sehmman

Nur kurz währte der gemeinsame Auftritt der Schwesterschiffe FINNCLIPPER und FINNFELLOW zwischen Travemünde und Malmö (siehe FÄHREN 1-22, S. 50), denn erstgenannte ist nun für Grimaldi als IGOUENITSA im Mittelmeer unterwegs und ersetzt die EUROFERRY OLYMPIA. Am 5. Februar schiebt sich die FINNCLIPPER an den Anleger in Travemünde. Foto: Tim Becker



Am 5. März 2022 liegt die FINNFELLOW, von der Morgensonne beschienen, am Skandinavienkai. Foto: Heino Sehmman





# Schnappschüsse Minicruise nach Göteborg

Fotos von Markus Klausnitzer



Passt es oder passt es nicht? Diese Frage stellt sich immer wieder, wenn die Stena-Fähren von und nach Frederikshavn und Kiel unter der Älvsborgsbron in Göteborg hindurchgleiten. Bis jetzt hat es immer gepasst, so auch bei der auslaufenden STENA DANICA am 16. April 2022.





1



2

Wer die Reise mit der STENA GERMANICA oder STENA SCANDINAVICA von Kiel nach Göteborg schon einmal angetreten hat, der kennt die Foto-gelegenheiten, die sich so ergeben.

Kurz bevor die Fähre die in der Götamündung liegende Insel Nya Älvsborg passiert und auch kurz danach gibt es backbord einige wenige Augenblicke mit freier Sicht auf die DFDS-RoRo-Fähren. Am 18. April 2022 werden die FLANDRIA SEAWAYS (Bild 1) und die PETUNIA SEAWAYS (Bild 2) von der Morgensonne angestrahlt.



3



4

Als Fußpassagier auf Mini-cruise hat man den Vorteil, dass man nach dem Festmachen nicht sofort von Bord muss. So lässt sich auf dem Sonnendeck in aller Ruhe die morgendliche Abfahrt der STENA DANICA abwarten (Bild 3+4). Der hohe Standpunkt ermöglicht eine schöne Perspektive auf den langsam vorbeigleitenden Oldtimer.





5



6

Ein paar Meter südwestlich des Terminals befindet sich die Anlegestelle Klippan, an der die Schiffe der Älvsnabben in Richtung Oper abfahren. Von hier hat man einen guten Blick auf die jeweilige „Kielfähre“ (Bild 5). Durch die Älvsborgsbron hindurch lässt sich das Fotoobjektiv perfekt auf die aus Frederikshavn kommenden Fährten richten. Am Vormittag kommt gegen 10:30 Uhr die STENA JUTLANDICA fahrplanmäßig an und wird bei Sonnenschein gut ausgeleuchtet (Bild 6).



7



8

Eine Fahrt mit der Linie 285 der Älvsnabben führt am Dänemarkterminal vorbei. Wie lange es noch Gelegenheit gibt, die seit 2013 aufliegende HSS STENA CARISMA abzulichten, vermag niemand mit Sicherheit zu sagen (Bild 7 vorne).

Wer sich für die Rückreise nach Kiel rechtzeitig an Bord und auf das Sonnendeck begibt, der kann gegen 15:45 Uhr den erhöhten Standort für ein Foto der auslaufenden STENA JUTLANDICA nutzen (Bild 8).





Am 18. März 2022 gab es einen Erstanlauf in Hamburg. Die BOLETTE der Fred. Olsen Cruise Lines wurde zünftig mit Wasserfontänen in der Hansestadt empfangen. Die ehemalige AMSTERDAM kam 2020 wie das Schwesterschiff BOREALIS (ex. ROTTERDAM) von der Holland America Line zur Flotte der zur norwegischen Bonheur Gruppe gehörenden Reederei mit Sitz im britischen Ipswich. Fotos: Christian Klein

Eine Zwangspause gab es für die MEIN SCHIFF 1 Ende Februar. Wegen technischer Probleme mit den Stabilisatoren wurde eine Reise ab Bremerhaven sehr kurzfristig abgesagt. Auf dem Foto ist die MEIN SCHIFF 1 im Kaiserhafen zu sehen. Dorthin musste sie extra verholen, weil die Strömung an der Columbuskaje für die Taucher, die die Unterwasserreparatur ausführen, zu stark war. Foto: Christian Klein





► Am 25. April 2022 startete die HAMBURG von der gleichnamigen Hafenstadt aus zu einer Kreuzfahrt, die unter anderem nach London und Dublin führte. Hier ist sie elbabwärts bei Bützfließ zu sehen. Foto: Torsten Noeling

◄ Am 7. Oktober 2021 machte die AIDAPRIMA auf einer Ostseekreuzfahrt in Tallinn Station.



◄ Die AIDAAURA war zur gleichen Zeit, wie die sparsame Beleuchtung des Schiffes in der Abenddämmerung vermuten lässt, in der estnischen Hauptstadt aufgelegt. Fotos: Ole Pützhoefen

► Die GANN fuhr bekanntlich seit ihrem Stapellauf 1982 bis zum Februar 2007 als NARVIK für die Hurtigruten in deren Liniendienst. Danach übernahm sie die Rogaland Sjøaspirantskola als Schulschiff. Auf einer ihrer Ausbildungsfahrten besuchte sie am 26./27. April Hamburg und lag dort an der Überseebücke. Eine Sicherheitskontrolle der Behörden (Port StateControl) ergab eine nicht ausreichende Abwasseranfertigung für die geplante Weiterfahrt in die Ostsee, so dass der Kurs wieder in Richtung Nordsee gesetzt werden musste. Foto: Martin Kursawe







Bild 1

Am 15. April 2022 war Ralph Prüssmann nicht nur an, sondern auf der Elbe. Bei der Überführung eines Segelbootes vom Winterlager an der Elbe zum Sommerliegeplatz an der Alster ergab sich die Gelegenheit für ein Foto der OTTO SVERDRUP.

Bild 2

Am Reiherstieg fotografierte Martin Kursawe am 26. April 2022 ein altes Seebäderschiff. Die HIDDENSEE gehört seit 2008 der Anderson Filmproduktion und wird wohl manchmal noch als Filmkulisse benutzt. Das Schiff lief 1935 als INSEL HIDDENSEE auf der Neptun-Werft in Rostock vom Stapel.

In den 50er und 60er Jahren wurden auf der Volkswerft Stralsund Motoren, Aufbauten und die Inneneinrichtung modernisiert. Für den VEB Fahrgastschiffahrt Stralsund war die INSEL HIDDENSEE rund um Rügen unterwegs und wurde nach der Privatisierung der Weißen Flotte 1990 außer Dienst gestellt.

Bilder 3-6

In frischen Farben sind die HADAG-Schiffe auf der Elbe unterwegs und Martin Kursawe sind dabei einige Details aufgefallen: Die Umsetzung des neuen Farbkonzeptes erfolgt offenbar nicht einheitlich, wie man an den beiden Typ-2-Schiffen NEUENFELDE (Bild 3) und BLANKENESE (Bild 4) sehen kann.

Das jüngste Schiff der Flotte, die KEHRWIEDER (Bild 5) trug bis jetzt nur ein "neutral-weißes" Farbleid. Die aktuelle Gestaltung mit ihrem maritimen Thema überzeugte den Fotografen.

Auf den ersten Blick hat sich bei der RAFIKI (Bild 6) nichts geändert. Martin hat jedoch sehr genau hingeschaut

und dabei festgestellt, dass der Untergrund der Musicalwerbung jetzt etwas heller ist. „Hamburg“ so sein Resümee des Ausfluges an die Elbe, „ist immer eine Reise wert“.





2|



3|



4|

## Schnappschüsse ETTA v. DANGAST

2016 war die ETTA v. DANGAST in der Sommersaison noch als Ausflugsschiff im Jadebusen unterwegs (Bild 1). Im Februar 2022 liegt sie als Restaurantschiff fest vertäut im Vareler Hafen und läuft nur noch zu gelegentlichen Charterfahrten aus. Die Ausflugsfahrten hat die hinter ihr liegende FEODORA I übernommen (Bild 2).

Das Papiermodell lief im April 2022 in der Werft von Ralph Christian Schöttker vom Stapel (Bild 3+4).

Bild 1: Christian Bardelle

Bild 2: Stefan Hinder

Bild 3+4: Ralph Christian Schöttker



1|



## Unterwegs Flensburg-Kiel-Hamburg

Text und Fotos von Ralph Prüssmann

Recht kurzfristig hatte mich ein Trauerfall an die Ostsee geführt. Statt an einem Donnerstag von Bremen nach Flensburg und zurück zu fahren, wurde daraus ein langes und sonniges, aber auch kaltes und windiges Wochenende in Flensburg, Kiel und Hamburg. In Flensburg erfüllte sich die Hoffnung, bereits etwas vom jüngsten Neubau FSG 782 der Flensburger Werft für Tennor Holding - IVP Ship Invest zu sehen,,,,,,,,, lei-

der nicht. Der Ausrüstungskai der Werft war leer. Also keine Bilder aus Flensburg.

So ging es am Freitag weiter nach Kiel. Eine Unterkunft nahe Friedrichsort war bis Sonntag mein Zuhause. Einige Male zog es mich dann zum Leuchtturm, um die gute Fotoposition zu nutzen. So erwischte ich dort die SCA ORTVIKEN und am Nachmittag die ATHENA SEAWAYS einlaufend.

### Steckbrief SCA ORTVIKEN

Baujahr / Baunummer: 1996 / 286  
Bauwerft: Astilleros Españoles, Sevilla, Spanien  
Vermessung: 20.154 BRZ  
Länge / Breite / Tiefgang: 170,4 m / 23,5 m / 5,9 m  
Hauptmaschinen: 2 x MaK 6M552C  
Leistung / Geschwindigkeit: 9.000 kW / 16 kn  
Heimathafen / Flagge: Sundsvall / Schweden

Ursprünglich 14 Meter kürzer kam das Ro-Ro Schiff Ende 1996 als ORTVIKEN für die Sanaga Shipping Ltd, (B&N Gorthons Lines) Helsingborg in Fahrt. Die Turku Repair Shipyard in Naantali führte im Jahr 2000 die Verlängerung aus. Das Kürzel SCA (Svenska Cellulosa Aktiebolaget) wurde dem Namen 2016 vorangestellt.







Das Fahrrad blieb auch am Samstag im Kofferraum, es war dann doch irgendwie zu frisch. Dafür habe ich viele Fotos von den Kitesurfern am Strand vor Friedrichsort gemacht. Tolle Eindrücke, die das Schiffe-Fotografieren fast in den Hintergrund drängten. Zumindest wurde die Wartezeit so nicht langweilig. Am Ende gab es Fotos der einlaufenden VICTORIA SEAWAYS und der COLOR CARRIER.

Sonntag ging es dann wieder Richtung Heimat. Nahe der Schleuse Holtenau erwischte ich neben der NOK-Fähre ADLER I die westwärts gehende TIMCA.



## Steckbrief ADLER I

Baujahr: 1984  
Bauwerft: Schiffswerft Husum, Husum  
Vermessung: 17 BRT  
Länge / Breite / Tiefgang: 14 m / 5 m / 2,2 m  
Hauptmaschinen: 1x MAN 6-Zyl-Diesel  
Leistung / Geschwindigkeit: 118 kW / 8 kn  
Heimathafen / Flagge: Kiel / Deutschland







Marinetraffic zeigte mir dann für Hamburg noch die MSC MAGNIFICA im Südwesthafen / C. Steinweg Süd-West-Terminal liegend an. Das ist ein eher ungewöhnlicher Liegeplatz für Kreuzfahrtschiffe in Hamburg, der nur selten Eintrag im Hamburger Kreuzfahrtskalender findet. So ließ sich das Schiff aber von vorne (Standort Hafen-City) und von hinten (Standort Afrikahöft) fotografieren.

Die QUEEN MARY 2 hatte an diesem Tag am Cruise-Center Steinwerder festgemacht.

## TIPP Website

Vereinsmitglied Ingo Josten betreibt die Website [Schiffe in Hamburg](#), auf der man immer eine aktuelle [Anlaufliste](#) für Hamburg findet.





# Unterwegs 8 Tage - 4 Routen Eine Woche voller Fährschiffe

Reisebericht von Ole Pützhoften



Voller Vorfreude geht es am Morgen des 2. Oktober 2021 los in Richtung Rostock. Als langjähriger Mitreisender auf den Schiffen zwischen Schweden und Finnland habe ich seit einigen Jahren meine Liebe für Fährschiffe wiederentdeckt. Favorit und Lieblingsschiff: SILJA SYMPHONY. Auf selbigem gab meine Frau

mir das Ja-Wort, daher ist meine Verbindung zu diesem Schiff also mittlerweile ins Unermessliche gestiegen. Nachdem die Pandemie Chaos angerichtet hatte, war ich extrem glücklich zu lesen, dass „SYMPPA“ nun auch wieder auf der Route zwischen Stockholm und Helsinki eingesetzt wird. Mittlerweile wurde die Eröffnung der Route Nynäshamn - Rostock immer konkreter und als sich mir dann im Oktober die Chance bot, eine Woche alleine Urlaub machen zu können, konnte ich gar nicht anders: Fährschiffrundreise, ich komme!



Die Route samt Reisezielen stand dann schnell fest: Mit der DROTEN von Rostock nach Nynäshamn und dann zum Knotenpunkt Stockholm. Von da aus zunächst mit der VIKING CINDERELLA nach Mariehamn und zurück, dann mit „SYMPPA“ nach Helsinki und zurück und abschließend mit der BALTIC QUEEN nach Tallinn und wieder zurück. Gen Heimat dann wieder mit der DROTEN von Nynäshamn nach Rostock.

## Tag 1, 2. Oktober 2021

Abfahrt in Erfurt 10:00 Uhr, Ankunft in Warnemünde 15:45 Uhr. Gerade noch rechtzeitig schaffe ich es an die Westmole, um die auslaufende BERLIN (Bild 1) noch ohne Flettnerrotor, aber dafür mit Segler im Vordergrund auf den Chip zu bannen. Wenigstens erwische ich eine Stunde später die auslaufende PETER PAN (Bild 2) ganz ohne Segler im Vordergrund und wenn ich einmal da bin, kann ich mir die wenig später einlaufende COPENHAGEN (Bild 3) ja nicht entgehen lassen, oder? Konsequenz daraus ist allerdings, dass ich nur mit großem Gehetze um Punkt 18 Uhr (letzter Aufruf) beim Check-in von Hansa Destinations ankomme und mit Erschrecken feststelle, dass wirklich kein einziges Fahrzeug mehr in irgendeiner Schlange steht, um an Bord der DROTEN zu kommen. Ich werde von einem PKW der Hafenbehörde quasi persönlich in Empfang genommen und mit meinem Auto an Bord eskortiert. Ein absolutes Novum zwar, aber eines, das gerne ein

Unikat bleiben darf.

Um 18:35 Uhr legt die DROTEN dann auch überpünktlich ab (geplant 19:00 Uhr) und ich schnaufe einmal kurz durch. Aber nur kurz, denn ich will natürlich das Ablegemanöver auf dem Außendeck erleben.

Die Innenbereiche lassen mich auch eher kalt, ich unterhalte mich nett mit dem Personal der Information, die zeitgleich auch als Bar dient und bestelle ein Bier auf Schwedisch. Es scheint Probleme mit der elektronischen Bezahlung zu geben. Ein Mitreisender schwört auf Bezahlung per MasterCard an Bord der DROTEN, ich lege stoisch meine VISA-Karte auf das Lesegerät... Accepted... Wir lachen gemeinsam... Lucky me. Ich erkundige mich noch, ob das Geschäft denn gut laufe, als Antwort bekomme ich: Man ist optimistisch, dass sich die Route dauerhaft etabliert.

Nun aber raus an Deck! Wir passieren Warnemünde, wo die ARTANIA (Bild 4) noch an der Pier 8 des Warnemünde Cruise Centers liegt. Die AIDA-SOL hat gegen 18:00 Uhr das Terminal verlassen. Hinter uns kreuzt die kleine Autofähre WARNOW (Bild 5) den gleichnamigen Wasserlauf, während die BREITLING schon Feierabend hat. Wir verlassen die Hafeneinfahrt und die DROTEN beschleunigt spürbar bis auf etwa 17 Knoten. An backbord läuft der Lotse BUTT mit uns. Plötzlich gibt der Lotse Signal, die DROTEN nimmt Fahrt raus bis auf 9 Knoten und der Lotse legt sich backbord an die DROTEN.



1|



3|



2|



4|

Der Grund für dieses Manöver bleibt mir jedoch verschlossen. Jedenfalls dreht die BUTT nach dem Manöver bei und überlässt uns die freie Fahrt raus auf die Ostsee. Die DROTEN nimmt gegen 19 Uhr wieder Fahrt auf. Entgegenkommend passieren wir kurz darauf die BERLIN, die ich heute also zum zweiten Mal erblicke, wenn auch in Dunkelheit. Als uns dann um 19:30 Uhr die MECKLENBURG-VORPOMMERN begnet, wird mir endgültig klar, dass ich eine

Kamera brauche, die besser mit hohen ISO Werten klarkommt als meine alte D300S.

Um 20 Uhr überholen wir die vor uns laufende AIDASOL, ich mache noch ein Foto, obwohl ich weiß, dass außer hellen Flecken herzlich wenig zu erkennen sein wird. Ich ziehe mich in meine Kabine zurück und fange an, Notizen für diesen Bericht zu machen.



5|





6



7

## Tag 2, 3. Oktober 2021

Mich erwartet ein grauer und verregener Morgen, aber das kann meine gute Stimmung in keiner Weise schmälern. Nach dem Frühstück (serviert von 07:30 Uhr bis 08:30 Uhr) bestätigt ein Rundgang über das Passagierdeck 7 genau das, was Lars-Kristian Brandt in FAEHREN 3-21 beschrieben hat: „Man bekommt den Eindruck man sei an Bord eines Retro-Airliners mit lotrechten Außenwänden“.

Es ist 08:30 Uhr, in etwa einer Stunde erreichen wir Visby. Bis dahin habe ich freie Platzwahl und schmökere in der aktuellen Ausgabe der FAEHREN, die einen Tag vor der Abreise im Briefkasten lag. Herrlich! In Visby liegend „erwische“ ich die wohl frisch aufgelegte GOTLANDIA II (Bild 6) und die wohl seit Juni 2021 aufgelegte GOTLANDIA (Bild 7). Die DROTTEN füllt sich deutlich. Es ist Sonntag und die Wochenendgäste und

pendler verlassen die Insel Richtung Festland. Bereits um 10:20 Uhr verlassen wir den Hafen von Visby und erreichen pünktlich um 13:30 Nynäshamn, wo uns die WAWEL von Polferries am Anleger liegend erwartet. Nächstes Ziel also Stockholm, mit dem Auto geht es zum Fährhafen Stadsgården. Um 15 Uhr habe ich das Auto am Viking Line Terminal geparkt und habe also noch etwas mehr als zwei Stunden bis zur Abfahrt um 17:30 Uhr. Da die VIKING CINDERELLA für Fotos aus der Nähe des Terminals recht ungünstig liegt, beschränke ich mich auf ein Foto der GABRIELLA (Bild 8), die sich auf die Überfahrt nach Helsinki um 16:30 Uhr vorbereitet. Gelegenheit zum Ablichten der VIKING CINDERELLA hatte ich im Vorfeld schon eingeplant, doch dazu später mehr.



8





10|

Auch heute sollte es erneut eine Überraschung beim Check-in geben, doch diesmal eine der angenehmen Art, hatten sich doch klammheimlich meine Eltern als Überraschungsgäste ebenfalls eine Minikreuzfahrt an Bord der VIKING CINDERELLA gegönnt. Ihnen und den eingangs erwähnten Reisen zwischen Schweden und Finnland verdanke ich die Liebe zu solchen Schiffen. So verbrachten wir ein paar sehr schöne gemeinsame Stunden an Bord und konnten der Leidenschaft für Fährschiffe gemeinsam frönen. Unverkennbar handelt es sich um ein Schiff aus der goldenen Ära Ende der 1980er / Anfang der 1990er Jahre und so breitet sich bei mir ein wohliges Gefühl der Vertraut-

heit aus, obwohl dies meine erste Reise an Bord sein sollte. Nach ersten Eindrücken und dem Abladen des Gepäcks in der Kabine geht es auf direktem Weg auf die großzügigen Außendecks. Bei erneut diesen Verhältnissen und einsetzen der Dämmerung konnte ich noch die ODIN (Bild 9) in der Stockholms Reparationsvarv AB liegend erspähen und ablichten. Der Fährschiffveteran, der seinen regulären Dienst seit 2015 auf den Åland-Inseln zwischen Långnäs, Överö und Snäckö verrichtet, ist vielen Lesern sicher noch als ODIN SYDFYEN bekannt. Kurz nach dem Auslaufen um 17:30 Uhr wurden die ankommenden GALAXY (Bild 10) und AMORELLA (Bild



9|



11|

11) auf den Chip gebannt. Der Abend verlief dann sehr entspannt. Während wir mit 10 bis 12 Knoten gemütlich durch die Schären vor Stockholm bummeln, genießen wir das Abendessen im Buffetrestaurant und spätestens hier wird klar, dass die angebotene Reise tatsächlich eine Mini-Kreuzfahrt ist. Angebot und Service sind gehobener als ich es von den Überfahrten zwischen Stockholm und Helsinki gewohnt bin. Wir passieren Kapellskär und nehmen Kurs nach Nor-

den, abseits der Route der direkten Verbindung nach Mariehamn (und finden uns im Hornblower Pub ein um bei einem Bier und Live-Musik noch den Abend ausklingen zu lassen). Ein letzter Blick auf MarineTraffic verrät neben der Position die aktuelle Geschwindigkeit von 3,5 Knoten. Ich hatte mich schon gewundert, wie die Ankunftszeit von 07:00 wohl zu schaffen sei.





12|

## Tag 3, 4. Oktober 2021

Nach einer recht stürmischen und dadurch schön schaukeligen Nacht und kurzem Aufenthalt in Mariehamn ging es um 07:30 Uhr Ortszeit wieder auf die Rückreise gen Stockholm. Trotz spät gebuchtem Brunch (das übrigens vorzüglich war) hatte ich mir dann doch den Wecker gestellt, um das Auslaufen aus Mariehamn vom Außen-deck aus verfolgen zu können. Außer mir war keine Menschenseele an Deck. Der Wind heulte ums Schiff, aber auf Deck 12, genau oberhalb der Brücke, gibt es einen windgeschützten Bereich, der das Genießen des Wetters und des Ablegemanövers möglich machte (Bild 12).

Vor Kapellskär begegneten wir der von dort auslaufenden SIRENA SEAWAYS (Bild 13), die ihre Überfahrt nach Paldiski in Angriff nahm. Auf Höhe von Furu-und kam dann die VIKING GRACE

(Bild 14) in mittlerweile strömendem Regen entgegen. Die BALTIC PRINCESS lag zu dem Zeitpunkt in der Werft in Naantali, so dass Tallink Silja nur mit der GALAXY die Route Stockholm – Turku bedienen konnte. Somit sollte die VIKING GRACE das einzige Schiff bleiben, das es zu begrüßen galt.

Das Anlegemanöver in Stockholm erfolgte dann pünktlich um 14:30 Uhr und ich hatte es eilig, zum Auto zu kommen, ließ doch die nächste Verbindung nicht viel Zeit zum Standortwechsel: Stockholm – Helsinki – Stockholm mit SILJA SYMPHONY stand an, ergo ging es per Auto vom Viking Line Terminal Stadsgården zum Tallink Silja Terminal Värtahamnen. Rechtzeitig an und im Terminal angekommen, kam ich diesmal ohne jegliche Überraschungen durch den Check-In und flugs aufs Schiff. Nach Beziehen der Kabine erfolgte zunächst das

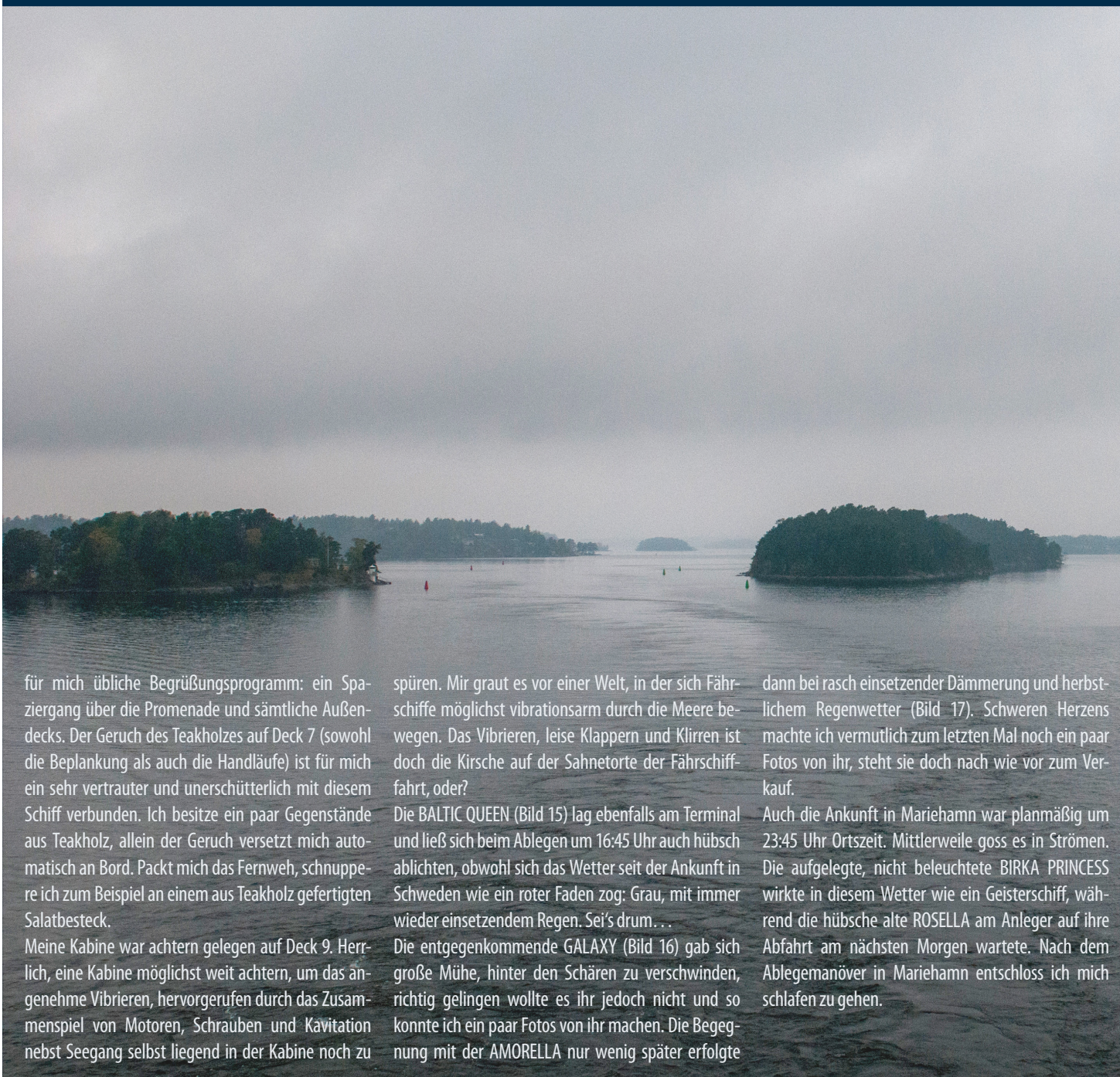


13|



14|





für mich übliche Begrüßungsprogramm: ein Spaziergang über die Promenade und sämtliche Außen-decks. Der Geruch des Teakholzes auf Deck 7 (sowohl die Beplankung als auch die Handläufe) ist für mich ein sehr vertrauter und unerschütterlich mit diesem Schiff verbunden. Ich besitze ein paar Gegenstände aus Teakholz, allein der Geruch versetzt mich automatisch an Bord. Packt mich das Fernweh, schnuppere ich zum Beispiel an einem aus Teakholz gefertigten Salatbesteck.

Meine Kabine war achtern gelegen auf Deck 9. Herrlich, eine Kabine möglichst weit achtern, um das angenehme Vibrieren, hervorgerufen durch das Zusammenspiel von Motoren, Schrauben und Kavitation nebst Seegang selbst liegend in der Kabine noch zu

spüren. Mir graut es vor einer Welt, in der sich Fährschiffe möglichst vibrationsarm durch die Meere bewegen. Das Vibrieren, leise Klappern und Klirren ist doch die Kirsche auf der Sahnetorte der Fährschiff-fahrt, oder?

Die BALTIC QUEEN (Bild 15) lag ebenfalls am Terminal und ließ sich beim Ablegen um 16:45 Uhr auch hübsch ablichten, obwohl sich das Wetter seit der Ankunft in Schweden wie ein roter Faden zog: Grau, mit immer wieder einsetzendem Regen. Sei's drum...

Die entgegenkommende GALAXY (Bild 16) gab sich große Mühe, hinter den Schären zu verschwinden, richtig gelingen wollte es ihr jedoch nicht und so konnte ich ein paar Fotos von ihr machen. Die Begegnung mit der AMORELLA nur wenig später erfolgte

dann bei rasch einsetzender Dämmerung und herbstlichem Regenwetter (Bild 17). Schweren Herzens machte ich vermutlich zum letzten Mal noch ein paar Fotos von ihr, steht sie doch nach wie vor zum Verkauf.

Auch die Ankunft in Mariehamn war planmäßig um 23:45 Uhr Ortszeit. Mittlerweile goss es in Strömen. Die aufgelegte, nicht beleuchtete BIRKA PRINCESS wirkte in diesem Wetter wie ein Geisterschiff, während die hübsche alte ROSELLA am Anleger auf ihre Abfahrt am nächsten Morgen wartete. Nach dem Ablegemanöver in Mariehamn entschloss ich mich schlafen zu gehen.



15|



16|



17|



## Tag 4, 5. Oktober 2021

Nachdem mich der Wecker zu einem morgendlichen Spaziergang über die Außendecks aufgefordert hatte, konnte ich anschließend beim Frühstück im Buffetrestaurant die in Richtung Tallinn vorbeiziehende FINLANDIA der Eckerö Line beobachten.

In Helsinki einlaufend erwartete mich auch schon der bereits beschriebene rote Wetter-Faden: Regen! Auch die Wettervorhersage klang gnadenlos, es sollte den ganzen Tag durchregnen, und leider behielt diese Vorhersage auch recht. Was mich noch erwartete: Die abfahrbereite VIKING XPRS, die kurz nach unserer Ankunft im Hafen um 10:20 Uhr Ortszeit die Leinen löste und ihre Überfahrt nach Tallinn begann (Bild 18). Das Fehlen der MARIELLA ließ den Viking Line Anleger doch etwas verlassen wirken, ein für mich ungewohnter Anblick, war sie doch lange stetiger Gegenpart der SILJA SYMPHONY.

Ich erinnere mich gut daran, wie ich mir als Kind ausmalte, dass SYMPHONY und MARIELLA auf der Überfahrt um die Wette fahren würden. Morgens nach dem Aufstehen galt es dann erstmal an Deck nach der MARIELLA Ausschau zu halten, war sie nun vor oder

hinter uns? Da war weder an Live Vessel Tracking per Smartphone zu denken, noch war mir die Bedeutung von Fahrplänen bewusst.

Das Wetter lud jedenfalls nicht zu endlosen Streifzügen durch Finnlands (mir wohl bekannte) Hauptstadt ein und so beschloss ich an Bord zu bleiben, die ersten Fotos zu sichten, an meinem Bericht zu schreiben und einfach die Ruhe an Bord zu genießen.

Kurz vor dem Ablegemanöver bemerkte ich drei LKW, die noch unten stehen und scheinbar darauf warten verladen zu werden. Diese drehen dann aber um und verlassen den Bereich des Anlegers. Ist das Schiff so voll mit Fracht, dass die drei LKW nicht mehr auf das Autodeck passen? Zuerne würde ich jetzt einen Blick hinunterwerfen können.

Beim Auslaufen beobachtete ich noch das Treiben im Hafen, mache ein Foto von der SUOMENLINNA II (Bild 19) und schlendere anschließend eine Weile über das Schiff, ehe ich mich nach einer Stärkung am Buffet für das Abendprogramm in der Starlight Showbar finde. Dort lasse ich den Abend ausklingen und ziehe mich dann in meine Kabine zurück.



18|



19|



## Tag 5, 6. Oktober 2021

Am Morgen kam uns vor Stockholm die VIKING GRACE entgegen, die ihre Tagesüberfahrt Richtung Turku angetreten hatte. Da es aber schon wieder oder immer noch regnete, verspürte ich wenig Lust, die Kamera mit an Deck zu nehmen, hatte ich das Schiff ja bereits an Tag 3 im Regen erwischt.

Abends stand dann die nächste Überfahrt an, es sollte mit der BALTIC QUEEN nach Tallinn gehen. Allerdings liegen ja zwischen Ankunft und erneuter Abfahrt etwa 5,5 Stunden, so dass ich mir bereits einen Plan für diese Zeit zurechtgelegt hatte. Die VIKING CINDERELLA hatte ich bisher nicht ablichten können und ich war auch noch nie bei der Fredriksborg. Also auf zum Oxdjupet, einen Blick auf die Festungsanlage werfen und auf die aus Mariehamn kommende VIKING CINDERELLA warten. Zuvor kam aus Richtung Stockholm ein unklassifizierbares Schiff vorbei, die RING (Bild 20), ein ausgedientes Fährschiff?

Der Abstecher hat sich in jeder Hinsicht gelohnt, die Festungsanlage ist sehr interessant und die Passage am Oxdju-

pet ist eingefleischten Fährschiffreuten natürlich längst bekannt, bietet sie doch Gelegenheit, die Schiffe sehr nah und recht gemächlich vorbeifahren zu sehen. Darüber hinaus hatte es bereits kurz vor meiner Ankunft an der Festungsanlage aufgehört zu regnen, so dass ich trocken ein paar Aufnahmen von der VIKING CINDERELLA (Bild 21+22) machen konnte. Nebenbei konnte ich noch ein Foto von der VIVI (Bild 23) machen, die den Verkehr zwischen Rindö und Stenslätten bediente.

## Steckbrief RING

Die Baufähre mit Stützbeinen, Kran und Frachtdeck war bis 2004 für die schwedische Marine im Einsatz und gehört jetzt zur Flotte von AMFIMARIN.

Baujahr/Baunummer: 1943/6

Bauwerft: Ab Hammarbyverken, Stockholm

Vermessung: 119 BRT

Länge / Breite / Tiefgang: 28,5 m / 8,1 m / 1,7 m

Hauptmaschinen: 2x Volvo TAMD 120A Diesel

Heimathafen / Flagge: Nacka / Schweden





Pünktlich um 16 Uhr war ich zum Boarding dann wieder im Terminal. Zuvor versuchte ich noch mehr oder weniger erfolgreich vom Parkplatz aus möglichst nah und ohne behindernde Zäune ein Foto von der SILJA SYMPHONY (Bild 24) zu machen.

Ich hatte Hoffnung, von Bord der BALTIC QUEEN aus Fotos von der auslaufenden SILJA SYMPHONY ma-

chen zu können, habe allerdings die Entfernung unterschätzt und hatte das Tele-Objektiv in der Kabine gelassen. Wie sich herausstellen sollte, nicht die einzige Gelegenheit, bei der ich das Tele vermissen würde. Auch bei der entgegenkommenden GALAXY hätte ich wohl besser das Tele dabei gehabt. Fairerweise muss ich sagen, dass es allerdings auch wieder recht schnell

dunkel wurde und dass ich beide Schiffe ja bereits abgelichtet hatte.

Ich erkunde das Schiff dann erstmal gründlich und beende den Tag nach einem Besuch im Buffetrestaurant rechtzeitig in meiner Kabine, um noch ein paar Stichpunkte zu Papier zu bringen.







25|



26|



27|



28|

## Tag 6, 7. Oktober 2021

Bei der Ankunft in Tallinn um 10:45 Uhr Ortszeit riss der wolkenverhangene Himmel dann doch auf und ich bekam beim Einlaufen die Gelegenheit, die STAR, die SILJA EUROPA und die frisch von ihrer Charter im Mittelmeer zurückgekehrte VICTORIA I in der Vormittagssonne vor die Linse zu bekommen (Bilder 25-27). Darüber hinaus konnte ich noch von Bord aus die in Paljasaa-re aufgelegten ISABELLE und die alte Dame SEA WIND festhalten (Bild 28). Die SEA WIND kenne ich noch aus den Tagen, als sie für die Sea Wind Line, eine Tochtergesellschaft der Silja Oy Ab, zwischen Stockholm und Turku im Dienst war. Am Kreuzfahrtskai lagen die aufgelegte AIDAAURA und die AIDAPRIMA, die auf einer ihrer Kreuzfahrten in Tallinn Halt gemacht hatte.



Da ich die Stadt selber noch gar nicht kannte, nutzte ich die Stunden des Aufenthalts um mir Eindrücke und einen Überblick zu verschaffen. Dabei wurde mir bewusst, dass man westlich, unweit des Fährhafens, etwa vom Seefahrtsmuseum aus, einen wunderbaren Blick auf ein- und auslaufende Schiffe hat. Ich stelle mir einen Tag im Sommer mit milden Temperaturen in den Abendstunden vor, eine Kamera, ein Stativ. . .

Aber da dies mein erster Besuch war, entschloss ich mich dann doch, ein bisschen schweren Herzens, dieses Vorhaben auf einen späteren Besuch zu verschieben um mir die Stadt genauer anzuschauen. Zunächst noch ein Stück in Richtung Westen, dem Wasser folgend, um dann anschließend von Nordwesten aus in Richtung Altstadt zu marschieren um mir den Kern Tallinns genauer anzuschauen. Ich möchte unbedingt noch einmal für einen längeren Aufenthalt hierher kommen, bietet die Stadt doch ein rundum gelungenes Paket

aus Historisch, Modern und Seehafen. Herz, was willst du mehr? Nachdem ich so den ganzen Tag mehr oder weniger ohne Pause zu Fuß unterwegs war, nutze ich auf dem Rückweg den Besuch beim Estonia Denkmal für ein kurzes Innehalten und Verschnaufen. Ein letzter Abstecher führt mich zur Linnahall, ehe ich mich wieder zum Terminal begeben.

Zurück an Bord, verpasse ich nur knapp das Ablegemanöver der STAR (Bild 29) um 16:30 Uhr Ortszeit, bin aber dann rechtzeitig zum Auslaufen der VIKING XPRS (Bild 30) um 17:00 Uhr an Deck. 20 Minuten später kommt die FINLANDIA (Bild 31) der Eckerö Line um die Kurve geschossen. Ich sollte also doch noch die Chance bekommen sie zu fotografieren. Etwa 30 Minuten später, um 17:50 Uhr, lösen wir die Leinen und treten die Rückfahrt nach Stockholm an. Zeitgleich mit uns verabschiedet sich die AIDAPRIMA mit Nebelhorn aus Tallinn, die AIDAAURA antwortet ihr zum Abschied. Beim Auslaufen mache ich noch Fotos von den nebeneinander liegenden FINLANDIA und VICTORIA I (Bild 32). Dann kommt uns kurz nach der Ausfahrt aus dem Hafenbecken in mittlerweile einsetzender Dämmerung noch die MEGASTAR von Tallink entgegen (Bilder 33+34), auch diese Begegnung sollte für mich eine Premiere sein. Fährschiffe im 30-Minuten-Takt, herrlich! Der Wind beginnt zunehmend aufzufrischen und auch der Seegang nimmt zu. Ein kleiner Herbststurm lässt das Schiff angenehm stampfen und rollen. Nach wohlverdienter Stärkung am Buffet und einem Umtrunk im Nachtclub Starlight falle ich froh und zufrieden in mein Bett.



29|



30|



31|



32|



33|



34|





35

## Tag 7, 8. Oktober 2021

Am nächsten Morgen begegnet uns dann um 08:50 Uhr Ortszeit im Nebel vor Stockholm wieder die VIKING GRACE. Im Hafen bereits festgemacht liegt die SILJA SYMPHONY und ich kann bei unserer Ankunft um 10:00 Uhr im Sonnenschein von Bord aus ein paar Fotos von ihr machen (Bild 35). Ich verlasse das Terminal und begeben mich mit dem Auto nach Lidingö

auf der gegenüberliegenden Seite des Värtahamnen, um von dort aus noch ein paar Fotos von beiden Schiffen zu machen (Bild 36). Mittlerweile hat die BALTIC QUEEN im Hafen gedreht, es werden Übungen mit den Rettungsbooten durchgeführt.



36



37

Ich verabschiede mich um 12:30 Uhr von beiden Schiffen und trete die Fahrt nach Nynäshamn an, wo mich die DROTEN wieder nach Rostock bringen soll. Da ich recht früh vor Ort bin, nutze ich die Gelegenheit und schlendere noch durch den Sportboothafen und kann die DROTEN von dort aus auch nochmal ablichten (Bild 37).

Dabei entdeckte ich auch die FLORA (Bj. 1952) und die SKÄRPO (Bj. 1965) (Bild 38). Dann spazierte ich noch am Fährterminal vorbei, in der Hoffnung die am Kai liegende WAWEL von Polferries auch noch einmal vom Ufer aus auf den Chip bannen zu können. Allerdings bekomme ich kaum bis gar keine uneingeschränkte Sicht auf das Schiff, lediglich eine Heckansicht gelingt (Bild 39).



38



39



Nun ruht die Hoffnung auf frühem Beladen der DROT-  
TEN. Die WAWEL verlässt Nynäshamn um 18 Uhr in  
Richtung Danzig, vielleicht schaffe ich es bis dahin ge-  
radeso an Deck? Fehlanzeige: Im Auto sitzend und auf  
das Beladen wartend, sehe ich, wie die WAWEL ab-  
legt. An Deck bin ich erst um 18:40 Uhr und sehe noch  
die aus Visby kommende VISBORG und in größerer  
Entfernung noch die STENA FLAVIA, wobei es für ein  
Foto viel zu dunkel ist. Beladen wurde die DROT-  
TEN erst auf den allerletzten Drücker, so dass das Ablegen  
sogar mit leichter Verspätung erfolgte.  
Um 22:00 Uhr erreichen wir Visby und um 22:40 Uhr  
verlassen wir den Hafen bereits wieder, bei mittler-  
weile dichtem Nebel. Vor der Hafeneinfahrt begegnet  
uns noch die GOTLAND. Ein letztes Mal ziehe ich mich  
auf dieser Reise in meine Kabine zurück.

## Tag 8, 9. Oktober 2021

Den letzten Reisetag verbringe ich nach dem Früh-  
stück an Bord der DROT-  
TEN damit, die Ausgabe der  
FAEHREN zu Ende zu lesen und meine Fotos grob zu  
sortieren. Wir erreichen um 12:15 Uhr die Hafenein-  
fahrt von Warnemünde, wo wir diesmal die BREIT-  
LING im Dienst (Bild 40), und die AIDASOL am Kai lie-  
gend zu Gesicht bekommen (Bild 41).

Im Seehafen erwarten uns die KRAFTCA von Transfen-  
nica und die EUROARGO SAVONA von Grimaldi Lines.  
Von Bord aus lassen sich beide allerdings nicht son-  
derlich hübsch ablichten. Meine Lust auf die Suche  
nach einem besseren Platz von Land aus ist in Anbe-  
tracht der vor mir liegenden recht langen Autofahrt  
nicht gerade groß. Ich belasse es bei einem Beweisfo-  
to von Bord und begeben mich auf das Autodeck.



40|



41|

Erfreulicherweise verlief die Rückfahrt nach Erfurt  
problemlos und so lasse ich den Abend in Erinnerun-  
gen schwelgend ausklingen. Für die wohlverdiente  
Stärkung musste der wohnungseigene Kühlschrank  
statt üppigem Buffet herhalten und als Rückzugsort  
später das Schlafzimmer statt gemütlicher Kabine.  
Könnte man nicht eine Kabine ins Schlafzimmer ein-  
bauen? Nur wie kriegt man die Symphonie aus Mo-  
toren, Schrauben, Kavitation und Seegang in die hei-  
mischen vier Wände? Eine Mammutaufgabe, dies  
umzusetzen. Dann doch lieber schnellstmöglich wie-  
der Fährschiff fahren.



# Unterwegs Zwischen Wustrow und Barth

Text und Fotos von Heino Sehlmann



Ein verlängertes Wochenende in Stralsund stand im Januar auf dem Programm. Naheliegender wäre es, die Anreise von Hamburg über die A 1 und A 20 weitestgehend über die Autobahn zu absolvieren. Aber warum nicht einen Abstecher über Fischland, Darß und Zingst einbauen, um die dortigen Fahrgastschiffe im „Vorbeigehen“ zu fotografieren? Zum letzten Mal war ich 2013 in der Gegend, insofern war es an der Zeit, dort mal wieder nach dem Rechten zu sehen. Beginnend in Wustrow führt die Route nach Born, Prerow, Zingst und Barth.

Übrigens: Die Fotos sind allesamt nicht in Güteklasse „A“ einzustufen, denn das Wetter (diesig, Sprühregen) gab einfach nicht mehr her. Macht aber gar nichts, denn genau für solche Bilder bietet das „INTERN“ schließlich ein geeignetes Forum!



## Wustrow

Hier ist die Reederei Kruse & Voß seit 1990 aktiv. Angeboten werden ein Dreiecksdienst zwischen Ribnitz, Dierhagen und Wustrow mit der BODDENKIEKER und ein Pendeldienst zwischen Wustrow und Born mit der OSTSEEBAD WUSTROW. 1963 gebaut, ist erstgenannte bereits seit 1990 in der Flotte. Zuvor war sie u.a. als SCHWABSTEDT für die Reederei Schröder in Friedrichstadt unterwegs.



Die OSTSEEBAD WUSTROW hingegen wurde 2001 zusammen mit dem Schwesterschiff BÜLTENKIEKER als Neubau in Dienst gestellt. Von dieser trennte sich die Reederei 2017. Sie fährt heute als SELLIN unter der Flagge der Weiße Flotte Stralsund.





## Born

In Born ist die Reederei Rasche beheimatet. Von hier wird die 1997 in Berlin gebaute HEIDI im Fährverkehr nach Bodstedt und Prerow eingesetzt. Insbesondere die Verbindung Born-Bodstedt ist bei Fahrradfahrern beliebt, da sie eine wirkliche Abkürzung ist. Auf dem Landweg sind um den Saaler Bodden herum ungefähr 50 Kilometer Strecke zu bewältigen – kein Vergleich zur vierzigminütigen Überfahrt.



## Prerow

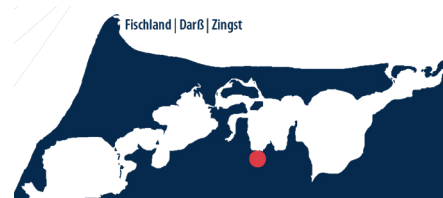
Auch hier ist die Reederei Rasche mit einem Schiff, nämlich der OSTSEEBAD PREROW vertreten. Sie unternimmt von hier Boddenrundfahrten und stieß 2006 zur Flotte. Zehn Jahre zuvor in Berlin gebaut, war sie seitdem als OSTSEEBAD WARNEMÜNDE auf der Warnow zu Hause gewesen. Die Reederei Rasche bietet auf ihrer Webseite [www.fahrgastschiff-darss.de](http://www.fahrgastschiff-darss.de) diverse Rabattcoupons zum kostenlosen Download an!





**Zingst**

Von den fünf Schiffen der Poschke Fahrgastschiffahrt sind bei meinem Besuch die beiden „Raddampfer“ BALTIC STAR und RIVER STAR sowie SEEHEILBAD ZINGST zu- gegen. Letztgenannte wird gewöhnlich im Liniendienst nach Barth eingesetzt, während die beiden anderen Einheiten für Boddenrundfahrten ab Prerow bzw. Zingst eingesetzt werden. Als die Reederei 1990 den Betrieb aufnahm, war sie auf second-hand-Tonnage angewiesen. Die heutige Flotte hingegen besteht aus, von einer Ausnahme abgesehen, nach eigenen Vorstellungen entwickelten Neubauten. Da der Anleger in Zingst gesperrt war (dort vertäute Schiffe lassen sich aber auch nicht gut fotografieren), musste ich für die Aufnahme der SEEHEILBAD ZINGST den Deich erklimmen. Das Resultat ist mittelprechtig, aber immerhin kann ich das 2017 abgelieferte Fahrgastschiff nunmehr als Neuzugang in meiner Fotosamm- lung begrüßen!

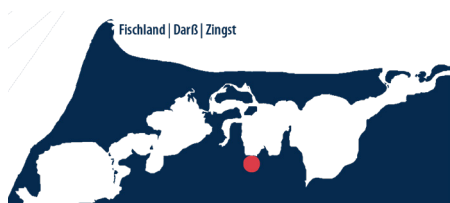


**Barth**

Im Bereich der Werft konnte ich durch einen Zaun die SWANTEVIT ablichten. Hier- bei handelt es sich um ein Binnenfahrgastschiff (BiFa) vom Typ III der sog. Raub- vogelklasse. Zwischen 1976 und 1988 entstanden bei der Yachtwerft Berlin ca. 60 Einheiten in Serie. Als Nummer 34 kam 1982 die RECKNITZ zur Weiße Flotte Stral- sund und wurde im Bereich Rostock eingesetzt. Seit 2002 ist sie als SWANTEVIT für die Reederei Oswald auf der Strecke Zingst-Bodstedt-Born-Ahrenshoop-Ribnitz in Fahrt. Rein äußerlich und vom Alter her betrachtet mag die SWANTEVIT nicht mit den übrigen Schiffen mithalten zu können, doch mit diesem Liniendienst scheint die Reederei eine passende Nische gefunden zu haben.







## Barth

Die SEESTERN ist der jüngste Zugang der Reederei Poschke. Erst vergangenen Sommer wurde der Neubau von der Lux-Werft in Mondorf am Rhein übernommen. Das Flaggschiff der Flotte wird im Dienst von Zingst (teilweise auch Barth) nach Hiddensee eingesetzt.

Die frühere MIN HERZING, von der es hier leider kein Bild gibt, kam 2006 als OSTSEEBAD ZINGST in die Poschke-Flotte und wurde 2017 in STADT BARTH umbenannt. Sie ist die zweite im Fährdienst zwischen Zingst und Barth eingesetzte Einheit.



Der Vollständigkeit halber soll die GRANITZ nicht unerwähnt bleiben. Dieser Oldtimer (Baujahr 1906) ist schon lange nicht mehr in der aktiven Fahrt beschäftigt. Seit Jahren schon in Barth liegend, wird er aktuell als schwimmende Gaststätte genutzt.

Damit ist der kleine Abstecher über Fischland, Darß und Zingst beendet. Und bis zum nächsten Mal wird es sicherlich nicht wieder acht Jahre dauern. . .





Veranstaltungstipp

# Auf der Elbe und über die Elbe

Sonderschau im Eisenbahnmuseum  
Lokschuppen Aumühle

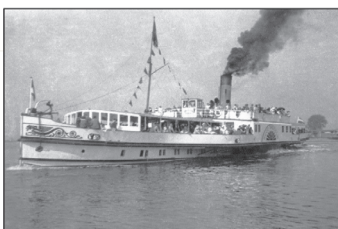
Dampfer KRAUTSAND auf der Harburger Linie im Bereich der  
Landungsbrücken. Foto: Bruno Baresch





Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V.  
(gemeinnützig)

## Eisenbahnmuseum Lokschuppen Aumühle



### Auf der Elbe und über die Elbe

Längs und quer von Dömitz bis Cuxhaven

#### 87. Sonderschau

Vom 17. April bis 25. September 2022  
sonntags von 11 bis 17 Uhr

**Besondere Aktionstage:**  
18. April und 15. Mai 2022

Fahrzeugschau – Lehrstellwerk – Video  
Modellstraßenbahn – Bücherantiquariat  
Draisinen- und Feldbahnfahrten – Buffetwagen

[www.vvm-museumsbahn.de](http://www.vvm-museumsbahn.de)



MS WAPPEN VON HAMBURG (I) am 25. September 1955 an den Landungsbrücken.  
Foto: Bruno Baresch



MS SCHULAU 1951 den Anleger Wedel-Schulau anlaufend.  
Foto: Sammlung Richard Lutz



MS HINRICH-WILHELM KOPF legt am 9 Oktober 1999 vom Steubenhöft in Cuxhaven ab.  
Foto: Rainer Dodt

### Fotoausstellung über die Fährschiffahrt auf der Elbe

Der Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V. (VVM) mit Sitz in Hamburg betreibt u.a. ein Eisenbahnmuseum in Aumühle bei Hamburg. Auf den ersten Blick ist nicht erkennbar, was dies mit unserem Themenbereich zu tun hat. Aber wenn man genauer hinsieht, merkt man, dass die dortigen Aktiven sich nicht nur um Schienenfahrzeuge kümmern, sondern auch um alle anderen Verkehrsmittel in und um Hamburg herum. Wir haben dabei schon des öfteren vom guten Kontakt zwischen dem VVM-Archivar Rainer Dodt und Martin Kursawe profitiert und maritimes Bildmaterial für das INTERN erhalten.

Das Museum in Aumühle zeigt immer wieder Sonderausstellungen. In diesem Jahr ist die Fährschiffahrt auf der und über die Elbe das Thema und wir möchten gerne auf die bis September laufende Ausstellung hinweisen. Sie befasst sich mit der Geschichte der Quer- und Längsverbindungen zwischen Cuxhaven im Nordwesten bis hin zu denen im Bereich Lauenburg im Südosten und geht auf die Historie der einzelnen Linien als auch auf die eingesetzten Schiffe ein, von denen die Hamburger HADAG sicherlich die bekannteste Betreibergesellschaft ist. Das Museum ist jeden Sonntag von 11-17 Uhr bei freiem Eintritt geöffnet. Näheres dazu auf der Website des Vereins: [www.vvm-museumsbahn.de](http://www.vvm-museumsbahn.de).



## Neues aus Dänemark zusammengestellt von Heino Sehlmann

### ÆRØXPRESSEN wird umgebaut

Die ÆRØXPRESSEN soll bis Ende 2023 auf vollständigen Batteriebetrieb umgestellt werden. Da die o.g. Zuschüsse (7,5 Mio DKr) aber nur 25 % der Kosten abdecken, ist die Reederei in Gesprächen, um die Finanzierung auf die Beine zu stellen. Deutlich fortgeschrittener ist dafür der Umbau des sogenannten Sommersalons auf der Steuerbordseite der Fähre. Dabei handelt es sich um ei-

nen ungeheizten Aufenthaltsraum, der nur bei entsprechend hohen Außentemperaturen ein annehmbares Reiseerlebnis bieten kann. Aufgrund einer Spende eines wohlmeinenden und -habenden Aktionärs wurde die Reederei nun in die Lage versetzt, diesen Salon entsprechend des Standards des Backbordsalons einzurichten. In diesem Frühjahr sollen die Arbeiten abgeschlossen sein.



Die ÆRØXPRESSEN im Oktober 2021 auf dem Weg von Rudkøbing nach Marstal. Noch ist die 2019 in Hvide Sande fertiggestellte Fähre mit einem Hybridantrieb unterwegs. Sowohl zwei von Scania-Dieselmotoren angetriebene Generatoren als auch ein Batteriepack mit 316 kWh liefern den Strom für die beiden elektrischen Fahrmotoren.

Foto: Ralph Christian Schöttker



Das rechte Bild zeigt den Steuerbordsalon der ÆRØXPRESSEN in seinem Originalzustand. Im Vergleich mit dem Backbordsalon (linkes Bild) wirkt er wie „Holzklasse“ gegen „Businessclass“.

Fotos: Torsten Noeltling





Die Planungen für den Ersatz der Schwesterschiffe MARSTAL und ÆRØSKØBING haben bereits begonnen. Jedoch werden sie sich noch mindestens bis 2027 täglich zwischen Svendborg und Ærø begnügen, so wie hier im Sommer 2021. Foto: Ralph Christian Schöttker





## Neubauten für Ærø

Nachdem zum Jahresende vom Transportministerium Zuschüsse für „grüne“ Neubauten bewilligt wurden (siehe auch Intern 42), hat Ærøfærgerne die „Grobplanung“ begonnen. Ausgangspunkt ist die bereits vorgestellte Standardfähre; ein Doppelender mit Platz für 450 Passagiere und 80 Pkw bei einer Länge von 80 m und 17 m Breite. Die bisher zwischen Ærø und Svendborg eingesetzten Fähren weisen als Kapazität lediglich 395 Passagiere und 42 Pkw auf. Die Stromversorgung soll über vier Batteriemodule erfolgen, von denen zwei mittels eines Krans an Land gehoben und gegen aufgeladene Module ausgetauscht werden können. Die übrigen Module würden erforderlichenfalls während der kurzen Liegezeit (etwa zwölf Minuten) per Schnellladung wieder aufgeladen werden. Durch das langsamere Aufladen der Module an Land sollen die Batterien weniger beansprucht werden, darüber hinaus könnte die Stromversorgung an den Anlegern geringer dimensioniert werden. Es wird erhofft, dass mit den nicht vor Ende 2027 zu erwartenden Neubauten, jährlich 191.700 t CO<sup>2</sup>

einzusparen. Dies würde noch mehr werden, wenn auch für die Route Søby – Faaborg ein Neubau bestellt werden sollte; was seitens der Reederei als durchaus möglich angesehen wird.

## ELLEN preisgekrönt

2 ½ Jahre nach Indienststellung wurde der ELLEN der Energy Globe Award 2021 verliehen. Bei diesem Preis handelt es sich dem Vernehmen nach um die weltweit wichtigste Auszeichnung im Bereich Nachhaltigkeit.

## Molslinjen kauft LOLLAND

Molslinjen hat die LOLLAND von Samsø Linjen gekauft. Damit endet die bisherige Bareboat-Charter. Am Einsatz auf der Strecke zwischen Spodsbjerg und Tårs ändert sich nichts. Über die Kaufsumme wurde Stillschweigen vereinbart.

## Filme mit dänischen Inselfähren

Færgesekretariatet hat einige Kurzfilme mit verschiedenen Inselfähren veröffentlicht. [Ein Blick lohnt sich!](#)

Quelle: Færgefarten 1/2022



Die LOLLAND hat am 24. September 2021 in Tårs festgemacht. 2012 wurde der bei J.J. Sietas in Hamburg Neuenfelde gebaute Doppelender als SAMSØ an die Samsø Linien A/S abgeliefert. Auf der ursprünglich geplanten Strecke zwischen Salveig (Samsø) und Hou (Jylland) kam das Schiff aber nie zum Einsatz. Umgetauft in LOLLAND wurde es für 10 Jahre an die Danske Færger AS verchartert.  
Foto: Heino Sehlmann



„Von der Vision zum Vorbild“ könnte man über die Geschichte der ELLEN schreiben, die auf dem Foto vom 25. September 2020 gerade den Hafen von Fynshav erreicht. Das Projekt der ersten vollelektrischen Fähre in der dänischen Südsee dient für viele Inselkommunen und Reedereien in Dänemark als Vorlage für den eigenen Weg zur emissionsfreien Fähre.  
Foto: Heino Sehlmann





### In waters new - Former UK Ferries in Southern Europe

Richard Seville, 2005 Ferry Publications

Auf 96 Seiten werden etwa 50 Fähren vorgestellt, die nach ihrer Zeit in britischen Gewässern im Mittelmeer anzutreffen waren. Viele Fotos, überwiegend in schwarz/weiß.

**Preis: 15 € + Versand**

Bei Interesse bitte bei [heinoehmann\(at\)gmx.de](mailto:heinoehmann(at)gmx.de) melden.



### Japanese Ferries

Bruce Peter und Tsuyoshi Ishiyama, 2012 Ferry Publications

Auf 160 Seiten wird der Werdegang der japanischen Fährschifffahrt bis in die heutige Zeit geschildert. Mit den vielen Fotos (weit überwiegend in Farbe) wird so ein sehr guter Einblick in die uns völlig fremde japanische Fährszene gegeben.

**Preis: 25 € + Versand**

Bei Interesse bitte bei [heinoehmann\(at\)gmx.de](mailto:heinoehmann(at)gmx.de) melden.





MEGA EXPRESS THREE  
Foto: Christian Klein

## Kalenderblätter

Im Kalender 2018 waren Nachtfähren („Nightliner“) das Thema und wir hatten wie so oft viele schöne und interessante Bildvorschläge – viel mehr als wir unterbringen konnten.

In dieser Nachlese veröffentlichen wir drei Fotos, für die vor vier Jahren kein Platz mehr war.





MARIELLA  
Foto: Hans-Joachim Hellmann





VAL DE LOIRE  
Foto: Marko Stampehl