

DFV INTERN

Mitteilungen, Berichte und Fotos aus dem
Deutschen Fährschiffsverkehrsverein e.V.
Ausgabe 51 | Mai 2024

Unterwegs Shetlandinseln
Schnappschüsse Vom Deck der MSC EURIBIA
Schnappschüsse Küstenschiffe
Neues aus Dänemark



Von Turku kommend läuft die FINNSIRIUS am 30. April 2024 Långnäs auf Åland an.
Foto: Torsten Noelting

„Eins, zwei drei im Sauseschritt...

läuft die Zeit, wir laufen mit. So hat es Wilhelm Busch aufgeschrieben. Manchmal läuft uns die Zeit aber auch davon und es ist unmöglich, sie einzuholen. So ist es uns im Mai ergangen, deshalb erscheint dieses **DFV INTERN** etwas verspätet.

In dieser Ausgabe nehmen wir Euch mit auf eine Reise zu den vielen kleinen Fahren auf den Shetlandinseln. Kleinere Fahrgastsschiffe stehen diesmal auch im Mittelpunkt der Schnappschüsse. Tim Becker und Christian Klein haben dafür gesorgt, dass es auch Fotos von „ausgewachsenen“ Fahren gibt.

Viel Spaß mit dem **DFV INTERN** wünscht Euch
Torsten Noelting

DFV Fotokalender 2025



Die Abstimmung auf der Website über das Motto des DFV Fotokalenders 2025 ist beendet. Mit 48,15% der abgegebenen Stimmen gab es einen klaren Gewinner: „**Fahren und mehr**“ wird die Überschrift auf dem Titelblatt lauten.

Jetzt heißt es, die Fotoarchive nach Aufnahmen von Fährschiffen in einer außergewöhnlichen Situation, in einer besonderen Umgebung oder vor einem imposanten Hintergrund zu durchsuchen. Es muss eben mehr sein als das Fährschiff, das das Foto besonders macht. Für Eure Bildvorschläge steht das Postfach redaktion.kalender@dfv.info ab sofort wieder weit offen. Einsendeschluss ist der 28. Juli 2024.

DFV-Magazin FÄHREN 2-24

Zwei neue Autoren tauchen im Plan für die zweite Ausgabe des Jahres auf: Christian Schrandt stellt sein Modell der NILS DACKE vor. Mit der FINNCANOPIUS stellt uns Marko Stampehl einen Neubau vor, Andreas Wörteler erzählt die Geschichte einer weiteren Papenburg-Schwester. Heino Sehlmann erinnert sich an die Butterfahrten. Ralph Christian Schöttker hat sich mit einem Fotografen darüber unterhalten, wie schöne Bilder aus der Luft entstehen. Der Weg vom Helgen bis zum Strand der SVEALAND wird nachgezeichnet und natürlich gibt es wieder aktuelle Nachrichten aus der Welt der Fähr-, Kreuz- und Küstenschiffahrt.

DFV Vereinsfahrt 2024

Mit VICTORIA SEAWAYS und AURA SEAWAYS vom 2. bis 5. Oktober von Kiel nach Klaipeda und zurück – das ist die Überschrift der Vereinsfahrt 2024. Diese Idee hat genau den Nerv der Vereinsmitglieder getroffen. Schon jetzt ist das Kabinenkongingent ausverkauft. Ein paar vereinzelt Innenkabinen sind, Stand 25. Mai, noch buchbar.

Schade für alle, die noch nicht buchen konnten, weil z.B. die Frage der notwendigen Urlaubstage noch nicht geklärt war.

DFV Treffen

Bremer Stammtisch:

Beeilung, denn der nächste Stammtisch findet schon am Freitag, 31. Mai 2024 statt. Startzeit ist 18:30 Uhr, Treffpunkt [Restaurant Orpheas](#), Burger Heerstr. 50, 28719 Bremen. Kurzentschlossene melden sich bitte per E-Mail : rca@faehrverein.info.

Stammtisch Hamburg:

Der Hamburger Stammtisch geht wieder auf Tour, diesmal in die Landeshauptstadt von Schleswig-Holstein. Am 07. Juni 2024 ist ab 18:00 Uhr ein Tisch im [Ahoi Steffen Hensler](#), An der Kiellinie 70, reserviert. Anmeldungen per E-Mail an dfvtreff.hamburg@faehrverein.info.

DFV Versammlung 2024

Am 4. Mai fand in der Bibliothek auf Helgoland die Jahreshauptversammlung des DFV statt. Knapp 20 Teilnehmer saßen zusammen, nahmen den Bericht des Vorstandes entgegen und diskutierten unter anderem über die Finanzen des Vereins, das Magazin, den Kalender, das Intern, die Stammtische und die Vereinsfahrt. Im Magazin des DFV, FÄHREN 2-24, wird detaillierter über Verlauf und Ergebnisse der Versammlung berichtet werden.

DFV INTERN

Für die Beiträge und Fotos in dieser 51. Ausgabe bedanken wir uns bei: Robert Beale, Tim Becker, Rainer Dodt, Christian Klein und Heino Sehlmann. Die nächste Ausgabe (52) erscheint Mitte August 2024. Beiträge, Fotos sowie Informationen zu Mitgliedertreffen werden im E-Mail-Postfach redaktion.intern@faehrverein.info entgegengenommen. Redaktionsschluss ist der 28. Juli 2024. **DFV INTERN** - das digitale Mitteilungsblatt des Deutschen Fährschiffahrtsvereins. Redaktion: Martin Kursawe, Torsten Noelting

DFV Flohmarkt

Thomas Becker bietet einen Doppelpack Aufkleber an. Das Exemplar „Reederei Cassen Eils“ ist ca. 14 x 11 cm groß, der Aufkleber mit der WAPPEN VON HAMBURG hat Postkartengröße. Je Doppelpack werden 5,- € fällig, inklusive Versand. Es sind mehrere Exemplare vorhanden. Interessenten melden sich bitte direkt per E-Mail bei Thomas (beckerei@web.de).



Unterwegs

Shetlandinseln

Text und Fotos von Torsten Noelting
mit freundlicher Unterstützung von Robert Beale



Volle Fahrt voraus: Die HENDRA auf dem Weg von der Insel Whalsay nach Laxo.

Teil II: Nach einer Woche Orkneyinseln führt uns der Weg weiter nach Norden. Wir machen in Wester Quarff, südlich der Hauptstadt der Shetlandinseln, Lerwick, Quartier. Von hier aus sind die Abgangshäfen zu den einzelnen Inseln gut zu erreichen. Bei zehn verschiedenen Routen, fast alle beginnen an unterschiedlichen Punkten, sind schon einige Tagesausflüge nötig, um allen Schiffen der Shetland Islands Council Ferries einen Besuch abzustatten.

Fähren zu den Shetlandinseln

Im herbstlichen Abendlicht hat sich die HJALTLAND von Lerwick auf den Weg nach Aberdeen gemacht.



Wer mit der Fähre zu den Shetlandinseln reisen möchte, kommt an NorthLink Ferries nicht vorbei. Jeden Tag macht eins der Schwesterschiffe HJALTLAND und HROSSEY in der Hauptstadt der Shetlandinseln fest. Die Route von Aberdeen zu

den Shetlandinseln ist die einzige Möglichkeit, mit dem eigenen PKW anzureisen. Einheimische begeben sich nur auf diese Seereise, wenn sie unbedingt müssen, oft machen Wetter und Wellen die Überfahrt zu einem unangenehmen Er-

lebnis. Davon konnten wir uns auf der Rückreise selbst überzeugen. Die Rückfahrt nach Aberdeen startet täglich um 17:00 Uhr, wenn unterwegs Kirkwall angefahren wird, sonst zwei Stunden später. Ankunftszeit in Aberdeen ist, wie auch in

Lerwick, 07:00 Uhr, wenn es nicht wetterbedingte Verspätungen gibt. Für die Versorgung des Archipels mit Fracht aller Art werden durch NorthLink Ferries zwei reine Frachtfähren betrieben. Sie starten ebenfalls in Aberdeen.



Viel unbegleitete Fracht auf dem Wetterdeck der HELLIAR, die gerade in Lerwick abgelegt hat.



Fertig beladen liegt die HILDASAY am Anleger in Lerwick.

Steckbrief HELLIAR / HILDASAY

Baujahr: 1997/1999
Bauwerft: Astilleros de Huelva, Huelva, Spanien
Baunummer: 569/572
Vermessung: 7.606 BRZ
Länge/Breite/Tiefgang: 122,3 m / 19,8 m / 6,2 m
Geschwindigkeit: 17 kn
Maschinerie: 2x Wärtsilä 9R32 / 7.400 kW
Heimathafen: Douglas
Flagge: Isle of Man
Kapazität: 12 Passagiere
1.055 Spurmeter / 63 Trailer



Die HROSSEY passiert kurz nach der Abfahrt in Lerwick die Insel Bressay



Blick vom Terminal auf die HROSSEY.



Alle Kabinen befinden sich auf Deck 4.



Das Sonnendeck der HROSSEY ist wetterbedingt oft geschlossen.



Mittig zwischen den Kabinengängen liegt die Rezeption.



Die Bar im Bug auf Deck 5 der HROSSEY.



SB-Restaurant auf Deck 5.



Das einzige Treppenhaus, das Deck 4 und Deck 5 verbindet.

Steckbrief HJALTLAND / HROSSEY

Baujahr: 2002
Bauwerft: Aker Finnyards, Rauma Finnland
Baunummer: 438/439
Vermessung: 11.720 BRZ
Länge/Breite/Tiefgang: 125 m / 19,5 m / 5,4 m
Geschwindigkeit: 24 kn
Maschinerie / Antrieb: 4x Caterpillar MaK 6M43 / 21.600 kW/ 2 Verstellpropeller
Heimathafen: Lerwick
Flagge: Großbritannien
Kapazität: 600 Passagiere / 125 PKW

Northern Isles

Vom Ende des 2. Weltkrieges bis in die 1970er Jahre war eine Reise zwischen dem Mainland und den nördlichen Inseln Yell, Unst, Whalsay, Skerries und Fetlar eine zeitaufwändige und abenteuerliche Angelegenheit. Die North of Scotland Orkney and Shetland Shipping Company war, vom Ministerium für Landwirtschaft und Fischerei subventioniert, für den Transport von Passagieren, Gepäck und Gütern verantwortlich. Die 1939 bei Hall, Russell & Co Ltd, Aberdeen, GB gebaute EARL OF ZETLAND legte dreimal wöchentlich in Lerwick ab. Durch seine Größe – 47,5 m lang, 8,9 m breit – konnte das Schiff in kleineren Häfen (Whalsay, Fetlar, Skerries) nicht festmachen. Einwohner der Gemeinden ruderten mit Tenderbooten hinaus, um Passagiere und ihr Gepäck zum Schiff und an Land zu bringen. Es hagelte wetterbedingte Absagen der Abfahrten. Lokale Transport- und Busunternehmen boten eine Alternative. Sie beförderten Passagiere und Fracht zunächst auf dem Landweg über das Mainland. Für die anschließenden kurzen Seepassagen wurden lokale Motor- und Fischerboote genutzt. Die Idee, dass man den Verkehr zwischen den Inseln mit RoRo-Schiffen organisieren

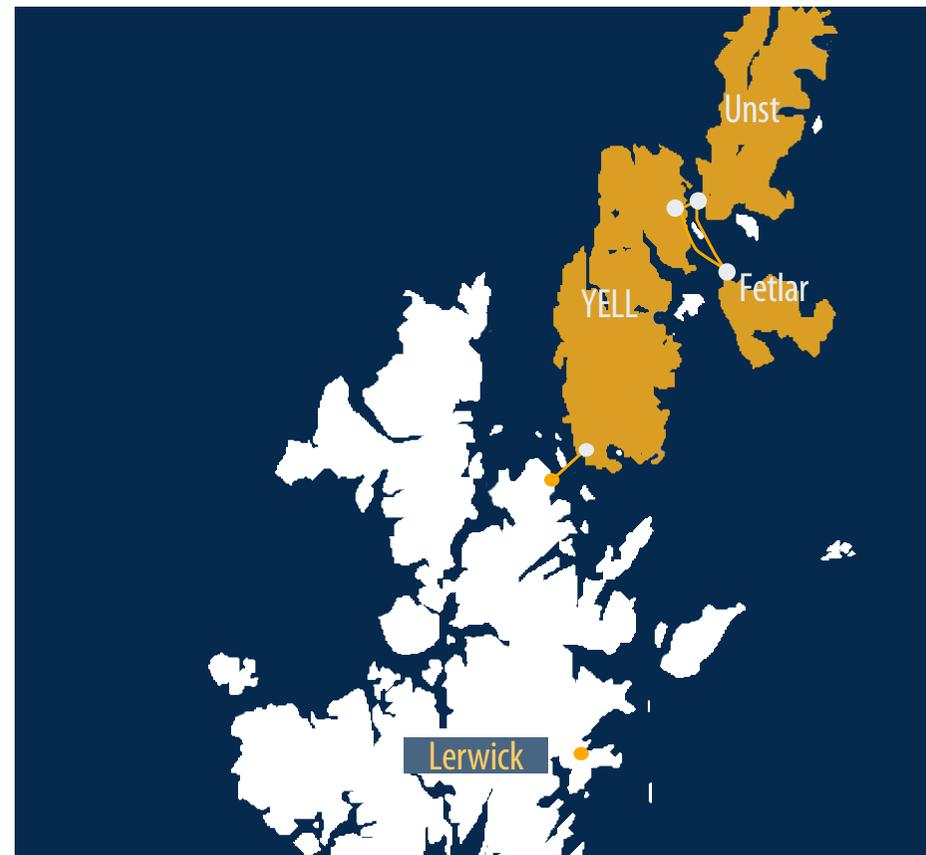
müsste, kam bereits Anfang der 1960er Jahre auf. Guter Rat kam aus Norwegen. Fachleute der Provinz Møre og Romsdal besuchten die Shetlandinseln und erarbeiteten ein Konzept, wie durch den Einsatz von Autofähren die Inseln schneller und effizienter zu erreichen sind. 1965 wurden mit der norwegischen Fähre ROVDEHORN Probefahrten zwischen den geplanten und provisorisch hergerichteten Anlegern durchgeführt.

Zum Start des RoRo-Verkehrs wurden zwischen 1973 und 1975 fünf fast baugleiche Neubauten in Dienst gestellt. Die FIVLA (I), GEIRA(I), GRIMA, FYLGA und THORA boten bei 23,15 m Länge und 7,85 m Breite Platz für 10 PKW und 90 Passagiere. Die FIVLA (I) eröffnete am 1. Mai 1973 den RoRo-Verkehr über den Yell Sound. Am 1. Mai 1975 fusionierte der alte Grafschaftsrat von Zetland mit dem Stadtrat von Lerwick zum neuen Shetland Islands Council. Die Straßenbehörde der neuen Verwaltung übernahm zunächst den Betrieb der Fähren. Heute unterhält das kommunale Unternehmen Shetland Islands Council Ferries – kurz SIC Ferries – den Verkehr zu zehn Inseln.



Die THORA ist eine RoRo-Fähre der ersten Generation. Bis 2002 war sie im Yell Sound und im Walsay-Service im Einsatz. Danach diente sie bis 2015 als Reserveschiff. Hier ist sie nach ihrer Zeit bei SIC Ferries für die Harbour Facilities St Helier Ltd Jersey unterwegs, das Wappen des Shetland Islands Council am Schornstein ist rot übermalt.
Foto: Robert Beale

Yell, Unst und Fetlar, die North Isles



Yell, Unst und Fetlar bilden die Gruppe der North Isles der Shetland Inseln. Vom Mainland kommend überquert der Reisende zunächst den Yell Sound. Dafür stehen ihm die beiden neuesten Schiffe der Flotte zur Verfügung. Die baugleichen Doppelender DAGGRI und DAGALIEN wurden 2004 in Dienst gestellt. Vorher waren die Autofähren der ersten Generation sowie die HENDRA und die BIGGA aus der aktuellen Flotte hier im Einsatz. Im Fahrplan sind ganzjährig zwischen 6:15 Uhr und 23:30 Uhr bis zu 25 Rundfahrten verzeichnet. Von Montag bis Freitag sind zwischen 07:45 Uhr und 18:00 Uhr beide Schiffe im Einsatz. Vom Anleger Ulsta auf Yell geht die Reise zunächst über Land nach Gutcher an der Nordostküste der Insel. Hier legen die Schiffe zu den Inseln Unst und Fetlar ab. Im Dreiecksverkehr, im Fahrplan als Bluemull-

Service ausgewiesen, sind die GEIRA und die BIGGA unterwegs. Im September 2023 liegt die BIGGA in Lerwick auf, die FIVLA hat die Vertretung übernommen. Die Mehrzahl der Fahrten finden zwischen Yell, Unst und umgekehrt statt, ganze zehn Minuten dauert die Überfahrt. Fetlar wird sowohl von Yell, als auch von Unst aus angefahren, für diese Überfahrt sind im Fahrplan 25 Minuten vorgesehen. Zahlreiche Einwohner von Unst und Yell fahren täglich zum Mainland zur Arbeit. Für sie ist der tägliche Weg zum Job und wieder nach Hause trotz des dichten Fahrplans langwierig und beschwerlich. Es ist nicht verwunderlich, dass private Initiativen entstanden sind, die sich für den Bau von Tunneln einsetzen. (<https://shetlandtunnels.co.uk/>)



Die DAGALIEN auf dem Weg zum Mainland.



Die DAGGRI unterwegs im Yell Sound. Sie ist nur tagsüber im Dienst.

Steckbrief DAGALIEN / DAGGRI

Baujahr: 2004
Bauwerft: Stocznia Polnocna S.A.
Northern Shipyard, Gdansk, Polen
Baunummer: 600/1 / 600/2
Vermessung: 1861 BRZ
Länge/Breite/Tiefgang: 65,36 m / 13,8 m / 3,7 m
Geschwindigkeit: 12 kn
Maschinerie/Antrieb: 2x MAK 6M20 Dieselmotor/
2.400 kW / 2x Rolls-Royce Azimuth-Thruster
Heimathafen: Lerwick
Flagge: Großbritannien
Kapazität: 144 Passagiere / 31 PKW



Die GEIRA ist eines von zwei Stammschiffen im Bluemull-Sound.



Ein großer Salon unterhalb des Fahrzeugdecks steht den Passagieren der GEIRA zur Verfügung.



Die FIVLA ist gewöhnlich das Reserveschiff für die North Isles. Im September 2023 vertritt sie die BIGGA.

Steckbrief FIVLA

Baujahr: 1985
 Bauwerft: Ferguson-Ailsa, Troon, GB
 Baunummer: 566
 Vermessung: 230 BRZ
 Länge/Breite/Tiefgang: 30,0 m / 9,0 m / 2,61 m
 Geschwindigkeit: 11 kn
 Maschinerie: 2x Kelvin TASC8 Dieselmotor / 746 kW
 Heimathafen: Lerwick
 Flagge: Großbritannien
 Kapazität: 95 Passagiere / 15 PKW

Steckbrief GEIRA

Baujahr: 1988
 Bauwerft: Richard Dunston, Hesse, GB
 Baunummer: 968
 Vermessung: 226 BRZ
 Länge/Breite/Tiefgang: 29,9 m / 9,2 m / 2,61 m
 Geschwindigkeit: 11 kn
 Maschinerie/Antrieb: 2x Kelvin TASC8 Dieselmotor / 656 kW / 2x Verstellpropeller
 Heimathafen: Lerwick
 Flagge: Großbritannien
 Kapazität: 95 Passagiere / 15 PKW



Zwei Werftsschilder (links FIVLA, rechts GEIRA), wie sie unterschiedlicher nicht sein können. Ob das Kunststoffschild an Deck der FIVLA original von der Werft angebracht wurde, war nicht festzustellen.

Whalsay und Skerries

Mit der Inbetriebnahme der Anleger in Laxo (Mainland) und Symbister (Whalsay) begann im Februar 1976 der RoRo-Verkehr nach Whalsay. Die FYLGA aus der Flotte der ersten Autofähren absolvierte acht bis zehn Abfahrten täglich. Durch den Einsatz eines zweiten Schiffes ab 1992 konnten sechs Abfahrten zusätzlich in den Fahrplan aufgenommen werden. Heute können die rund 1.000 Bewohner der Insel zwischen 06:30 Uhr und 23:10 Uhr aus bis zu 18 Überfahrten zum Mainland und zurück auswählen. Die Hauptlast des Verkehrs wird durch die LINGA bewältigt, die HENDRA führt tagsüber die Verstärkerfahrten durch. Laxo ist gewöhnlich der Abgangshafen auf dem Mainland, wetterbedingt machen die Schiffe manchmal auch in Vidlin fest. Während Whalsay schon per Autofähre erreichbar war, wurde die Insel

Skerries noch bis 1983 mit einem umgebauten Fischkutter, der SPES CLARA angefahren. Zwei tägliche Rundreisen nach Lerwick absolvierte das 1947 gebaute Schiff. Mit der FILLA (I) kam danach zwar ein RoRo-Schiff zum Einsatz, konnte aber durch fehlende Rampen auf der Insel und in der Hauptstadt der Shetlandinseln nicht als solche fungieren. Erst 1986 wurden entsprechende Anleger fertiggestellt, das Zeitalter der Autofähren begann auch auf dieser Strecke. Schon 1985 endeten einige Fahrten testweise in Vidlin, per Bus ging es dann weiter nach Lerwick. 2003 wurde die FILLA (II) in Dienst gestellt. Dienstags und donnerstags wird aktuell Lerwick angesteuert, an den anderen Tagen geht die Fahrt nach Vidlin oder via Symbister (Whalsay) nach Laxo (Mainland), mittwochs stehen keine Abfahrten im Fahrplan.





Steckbrief LINGA

Baujahr: 2002
Bauwerft: Stocznia Remontowa, Gdansk, Polen
Baunummer: B597/1
Vermessung: 658 BRZ
Länge/Breite/Tiefgang: 36,2 m / 10,8 m / 3,2 m
Geschwindigkeit: 11 kn
Maschinerie: 3x Mitsubishi MTPKE Dieselmotor /
920 kW
Heimathafen: Lerwick
Flagge: Großbritannien
Kapazität: 95 Passagiere / 16 PKW

Die LINGA hat den Hafen von Symbister (Whalsay) verlassen und nimmt Kurs auf Laxo.



Die FILLA kreuzt vor Lerwick. Der Zweck der Fahrt und was vom Peildeck aus fotografiert wird, ist unbekannt.



Die HENDRA erreicht den Anleger von Laxo.



Steckbrief FILLA

Baujahr: 2003
 Bauwerft: Stocznia Polnozna S.A.
 Northern Shipyard, Gdansk, Polen
 Baunummer: B599/1
 Vermessung: 356 BRZ
 Länge/Breite/Tiefgang: 35,5 m / 9,0 m / 3,05 m
 Geschwindigkeit: 12 kn
 Maschinerie: 2x Mitsubishi S12R
 Dieselmotor / 671 kW
 Heimathafen: Lerwick
 Flagge: Großbritannien
 Kapazität: 30 Passagiere / 10 PKW

Steckbrief HENDRA

Baujahr: 1982
 Bauwerft: Mc Tay Marine, Bromborough, GB
 Baunummer: 45
 Vermessung: 248 BRZ
 Länge/Breite/Tiefgang: 33,6 m / 9,4 m / 2,6 m
 Geschwindigkeit: 11 kn
 Maschinerie: 2x Volvo Penta TAMD 165C
 Dieselmotor / 750 kW
 Heimathafen: Lerwick
 Flagge: Großbritannien
 Kapazität: 100 Passagiere / 18 PKW

Sonntagnachmittag in Symbister (Whalsay): Die FILLA (links) liegt in den Pausen zwischen ihren Fahrten nach Skerries im Hafen, während die HENDRA das ganze Wochenende über hier aufliegt.

Bressay



Die LEIRNA quert den schmalen Sound zwischen dem Mainland und Bressay. Die Insel bietet einen natürlichen Schutz für den Hafen von Lerwick.



Das wechselhafte Shetland-Wetter und der dichte Fahrplan der LEIRNA machten dieses Foto möglich.

Ein regelmäßiger Fährverkehr zur Insel Bressay lässt sich bis ungefähr 1925 zurückverfolgen. Fünfzig Jahre später überquerte die erste RoRo-Fähre, die FIVLA (I), das schmale Wasser zwischen Lerwick und der Insel. 1986 übernahm die ebenfalls aus der ersten Generation der Autofähren stammende GRIMA die siebenminütige Überfahrt. 1991 erwog man den Einsatz der GEIRA auf der Route. Dieser Plan wurde nach Prüfung des Passagieraufkommens verworfen. Mit durchschnittlich vier zusätzlichen Abfahrten, die locker in den Fahrplan der GRIMA passten, bewältigte man den Fahrgastandrang in Spitzenzeiten. Ein Jahr später wurde die

GRIMA in die zweite Reihe versetzt. Nach Indienstellung der LEIRNA übernahm sie die Rolle des Reserveschiffes. Die LEIRNA ist bis heute nur auf dieser Strecke unterwegs. Pläne, die Insel Bressay und das Mainland mit einer Brücke zu verbinden, wurden öfter erörtert, aus Kostengründen aber immer verworfen. 2001 beschloss der Gemeinderat von Bressay, dass zwischen 2004 und 2007 die Bauarbeiten für eine Brücke beginnen sollen, die Kosten wurden mit 12 -15 Mio GBP geschätzt. Im Herbst 2023 pendelt die LEIRNA noch immer mehrmals täglich zwischen Lerwick und der Insel Bressay, keine Spur von Brückenbauarbeiten weit und breit.

Steckbrief LEIRNA

Baujahr: 1992
Bauwerft: Ferguson Shipbuilders,
Port Glasgow, GB
Baunummer: 605
Vermessung: 420 BRZ
Länge/Breite/Tiefgang: 32,5 m / 10,7 m / 2,0 m
Geschwindigkeit: 8 kn
Maschinerie/Antrieb: 2x Mitsubishi / 626 kW
2x Voith-Schneider-Propeller
Heimathafen: Lerwick
Flagge: Großbritannien
Kapazität: 124 Passagiere / 19 PKW

Innenleben der LEIRNA: Durchgang parallel zum Fahrzeugdeck, die Treppe führt zum Salon.



Salon der LEIRNA



Papa Stour



Das Terminalgebäude in West Burrarfirth. So oder ähnlich sehen sie an allen Abgangshäfen aus.

Durch den Sound of Papa vom Mainland getrennt liegt die nur 8 km² große Insel westlich des Mainland. In der letzten offiziellen Statistik werden 15 Bewohner aufgeführt, es gibt eine kleine Poststelle, aber keinen Shop. Zweimal täglich legt die SNOLDA in West Burrarfirth ab. Die ehemalige FILLA (I) wurde frei, als 2003 der Neubau FILLA (II) den Out Skerries Service übernahm. Das Schiff wurde nach einer Felsnadel auf der Insel in SNOLDA umbenannt und pendelt seit 2004 zweimal täglich (außer dienstags) zwischen West Burrarfirth auf dem Mainland und der kleinen Insel. Früher legten die Schiffe nach Papa Stour in Melby, einem kleinen Ort einige Kilometer westlich von Burrarfirth, ab. 1981 ging die VENTURE, das Stammschiff der zu dieser Zeit privat betriebenen Route, verloren. Das gecharterte Ersatzschiff IVY LEAF passte nicht an den vorhandenen Anleger und startete die Überfahrten in

West Burrarfirth. Außerdem verschlang die Unterhaltung des Fahrwassers in Melby jährlich 400.000 GBP und West Burrarfirth blieb der Abgangshafen. 1984 wurde ein neuer Anleger gebaut, an dem die damals neue FILLA (I) festmachen konnte. Sie kam bis 1985 regelmäßig in die Gewässer westlich des Mainlands, um Fracht zur weiter südwestlich gelegenen Insel Foula zu transportieren. Danach übernahm die KOADA diese Aufgabe. Die ehemalige GOOD SHEPHERD (III) wurde im Fair Isle Service durch die GOOD SHEPHERD (IV) abgelöst und kam als neues Stammschiff nach Papa Stour zum Einsatz. Mit dem Verkauf der KOADA 2004 und dem Einsatz der SNOLDA begann der RoRo-Service nach Papa Stour. Die SNOLDA kann bis zu sechs PKW transportieren, und das, obwohl die Insel nur eine schmale Straße hat.



Die SNOLDA an ihrem Liegeplatz in West Burrarfirth. Die Besatzung fährt zwischen den Abfahrten am Vormittag und nachmittags nach Hause.

Steckbrief SNOLDA

Baujahr: 1983
Bauwerft: Sibbjorn Iversen, Flekkefjord,
Norwegen
Baunummer: 49
Vermessung: 130 BRZ
Länge/Breite/Tiefgang: 24,4 m / 7,0 m / 3,36 m
Geschwindigkeit: 9 kn
Maschinerie: 1x Volvo Penta D30AM5
Dieselmotor / 445 kW
Heimathafen: Lerwick
Flagge: Großbritannien
Kapazität: 20 Passagiere / 6 PKW

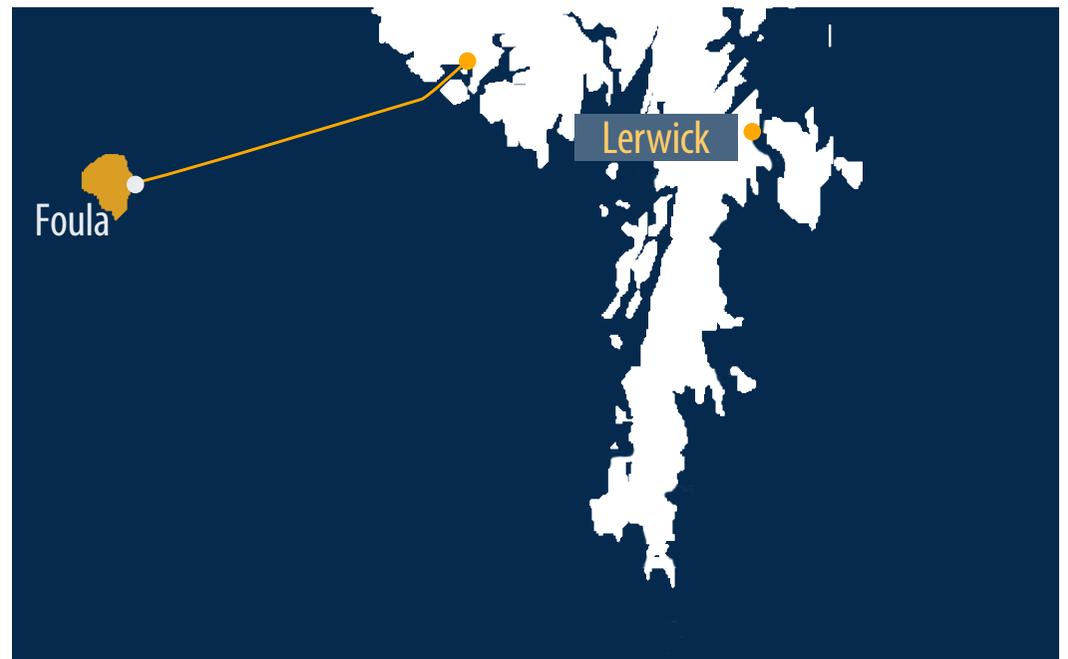


Die SNOLDA erreicht West Burrafrith.



Foula

Die NEW ADVANCE erreicht Walls.



Die Aufzeichnungen über einen regelmäßigen Fährdienst zur Insel Foula, die bis in das Jahr 1879 zurückreichen, verzeichnen zunächst nur eine Überfahrt im Monat. Im Winter gab es zu dieser Zeit oft gar keinen Service. Die Boote starteten in Reawick und mussten auf ihrem Weg zur Insel die Südwestspitze vom Mainland umrunden, um Kurs auf Foula zu nehmen. Ungefähr 1935 nahm die ADVANCE als erstes motorisiertes Fahrzeug den Dienst auf der Route auf. Der Abgangshafen war nun Walls, was die Fahrzeit wesentlich ver-

kürzte. Als 1950 mit der ISLAND LASS ein neues Schiff den Fährdienst übernahm, wurden in Voe, dem Hafen der Insel, Davits montiert, um das Schiff nach der Ankunft aus dem Wasser zu heben und es so vor Wind und Wetter zu schützen. Die Prozedur nahm vier Stunden in Anspruch. 1978 ging der Betrieb von privater Hand auf das Shetland Islands Council über. 1990 stand kein Schiff für den Foula-Service zur Verfügung. Die KOADA bediente neben Papa Stour auch die weiter draußen in der See liegende Insel. Die Versorgung funktio-

nierte wohl mehr schlecht als recht, im Winter 1991 gab es teilweise nur einen Anlauf im Monat. Zwei Jahre später kam die SPES CLARA zusätzlich zum Einsatz. In den Sommermonaten von Juni bis August übernahm sie den Verkehr von West Burrafirth nach Papa Stour und die KOADA stand ausschließlich für die Versorgung von Foula zur Verfügung. In den anderen Monaten bediente die KOADA wieder beide Inseln, Foula wurde immer dienstags und donnerstags angefahren. Diese Regelung galt, bis 1996 die NEW ADVANCE in

Dienst gestellt wurde. 2006 übernahm Atlantic Ferries den Fährdienst, inklusive Schiff und Besatzung, 2011 ging der Vertrag an BK Marine. Noch heute ist die Verbindung von Walls nach Foula der einzige Service, der nicht durch SIC Ferries betrieben wird. „Aufbewahrt“ wird das Schiff auf der Insel, [wie hier zu sehen](#), nach wie vor an Land.

Steckbrief NEW ADVANCE

Baujahr: 1996
Bauwerft: Richardson's Boatyard, Stromness, GB
Länge/Breite/Tiefgang: 15 m / 4 m / 2,2 m
Heimathafen: Lerwick
Flagge: Großbritannien
Kapazität: 12 Passagiere



Das von BK Marine gecharterte Schiff trägt das Wappen des Shetland Islands Council nicht auf, sondern unterhalb des Schornsteins.



Zwei Stunden Pause bis zur Rückfahrt nach Foula.



Blick in den Fahrstand der NEW ADVANCE

Fair Isle

Lerwick

Fair Isle

Steckbrief GOOD SHEPHERD IV

Baujahr: 1986
Bauwerft: J W Miller & Sons, St. Monas, GB
Baunummer: 1024
Vermessung: 76 BRZ
Länge/Breite/Tiefgang: 18,3 m / 5,8 m / 2,63 m
Geschwindigkeit: 9 kn
Maschinerie: 1x Volvo Penta TMD121 C
Dieselmotor / 239 kW
Heimathafen: Lerwick
Flagge: Großbritannien
Kapazität: 12 Passagiere / 1 PKW

Auf halber Strecke zwischen den Orkney- und den Shetlandinseln liegt die Insel Fair Isle. Die Fahrt mit der GOOD SHEPHERD IV nach Grutness an der Südspitze vom Mainland dauert gute zweieinhalb Stunden. Ganzjährig macht sich das Schiff dienstags auf den Weg. Von Mai bis September stehen auch am Samstag Abfahrten im Plan, zusätzlich geht es jeden zweiten Donnerstag nach Lerwick. Dann dauert die einfache Fahrt fünf Stunden. Die GOOD SHEPHERD IV, eher Kutter als Fähre, machte ihre Jungfernfahrt im Mai 1986. Für den Schutz vor Wetter und Wellen wurde im Hafen der Insel eine Slipanlage gebaut, mit deren Hilfe das Schiff jederzeit, [wie hier zu sehen](#), an Land ge-

zogen werden kann. Für die jährlichen einwöchigen Werftaufenthalte gibt es keine Vertretung. Die etwas mehr als 60 Bewohner nutzen in dieser Zeit die vorhandene Flugverbindung. In einer 2016 veröffentlichten Studie zur Entwicklung des Verkehrs zwischen den einzelnen Inseln wird empfohlen, die GOOD SHEPHERD IV durch einen RoRo-Neubau zu ersetzen. Nicht nur das Alter des Schiffes ist Grund für diese Empfehlung. In einer Befragung gab die Mehrzahl der Bewohner an, dass sie der niedrige Komfort des Schiffes, die lange Reisezeit und der nicht vorhandene RoRo-Service von Fahrten zum Mainland abhält.



Nach zweieinhalb Stunden Fahrt kommt die GOOD SHEPHERD IV in Grutness im Süden vom Mainland an.



Stückgut, kleine Container, PKW - alles wird mit dem bordeigenen Kran entladen. Die GOOD SHEPHERD IV ist mehr Frachtschiff als Fähre.

Steckbrief BIGGA

Baujahr: 1991
Bauwerft: J W Miller & Sons, St. Monas, GB
Baunummer: 1043
Vermessung: 274 BRZ
Länge/Breite/Tiefgang: 33,5 m / 10,1 m / 2,6 m
Geschwindigkeit: 11,5 kn
Maschinerie: 2x Kelvin TASC8 Dieselmotor /
728 kW
Heimathafen: Lerwick
Flagge: Großbritannien
Kapazität: 96 Passagiere / 16 PKW



Die BIGGA, eigentlich Stammschiff im Bluemull-Service, liegt im September 2023 in Lerwick auf. Sie wird durch die FVLA vertreten.

Ein herzliches Dankeschön geht nach Nordengland an Robert Beale, der die historischen Fakten der SJCFerries zur Verfügung gestellt hat.

Schnappschüsse

vom Deck der MSC EURIBIA

Anfang März waren Christian Klein und seine Frau ab Hamburg auf einer einwöchigen Rundfahrt mit der MSC EURIBIA zu den Häfen von Rotterdam, Zeebrügge, Le Havre und Southampton.

Verglichen mit ihren bisherigen Erfahrungen mit der MEIN SCHIFF-Serie von TUI Cruises fällt vor allem eine geringere Personalstärke im Gästebereich auf, aber auch eine geringere Qualität der Speisen. Da in jedem der genann-

ten Häfen bisherige Gäste von Bord oder neue Gäste an Bord gehen, entsteht immer wieder Unruhe, die das Aufkommen von Kreuzfahrtflair stört. Christian empfiehlt MSC für Gäste, die keine zu hohen Ansprüche oder einen kleineren Geldbeutel haben. Er selbst war vom Standard eher enttäuscht und wird sich wieder TUI zuwenden. Unterwegs entstanden einige Bilder überwiegend von Deck der EURIBIA aus.



PAULINE und MAZARINE (rechts) von Cobelfret präsentierten sich im belgischen Hafen.



In Zeebrügge wurden BALTIC ENABLER und FINNECO 1 angetroffen





In Rotterdam ergab sich die Gelegenheit, die MSC EURIBIA festzuhalten.



Die SILJA EUROPA hat schon länger als Unterkunftsschiff in Rotterdam festgemacht.



Die Begegnung mit der STENA HOLLANDICA fand lange nach Sonnenuntergang in Hoek van Holland statt.



Die Nachtaufnahme der BARFLEUR von Brittany Ferries entstand in Le Havre.

Schnappschüsse Travemünde

Nach Indienststellung der FINNCANOPUS im Februar 2024 verkehrt die FINNSWAN nach kurzer Vertretung auf der Hansa-Linie Travemünde-Helsinki wieder auf der alten Nordö-Link-Route Travemünde-Malmö. Foto Tim Becker vom 14.04.2024 in Travemünde.



Tim Becker ist einer der treuesten Bildlieferanten des INTERN und trägt immer wieder interessante Fotos zu den Ausgaben bei. Er hat immer ein Auge auf Erstanläufe oder Werftvertretungen und andere Änderungen und Unregelmäßigkeiten im Fährbetrieb rund um Lübeck und Travemünde. Hier eine Auswahl seiner Einsendungen aus dem Frühjahr.



Am 5. Mai 2024, zwei Tage vor der Taufe in Kopenhagen, stellte sich der 2023 in Dienst gestellte Expeditionskreuzfahrer OCEAN ALBATROS am Travemünder Ostpreußenkai vor. Hierbei handelt es sich um die sechste Einheit der Infinity-Klasse für die US-Reederei SunStone Ships, die an unterschiedliche Reiseveranstalter verchartert sind.



Nachdem NILS HOLGERSSON seit dem 18. Januar 2024 nach einem Brand im Maschinenraum am Skandinavienkai instandgesetzt wurde, ging es am Abend des 5. Mai 2024 auf Testfahrt. Hier am Vormittag desselben Tages bei LNG-Übernahme durch AVENIR ASPIRATION.



Frisch gepönt kehrte die AKKA im April von einem Werftaufenthalt in Klaipeda in den Liniendienst von TT-Line zurück und machte am 27. April 2024 am Travemünder Skandinavienkai fest.

Schnappschüsse Küstenschiffe

Anfang April 2024 hat Tim Becker in „fremden Revieren gewildert“. Bei einem Ausflug an die mecklenburgische Ostseeküste entstanden in Warnemünde und Wismar die folgenden Fotos.

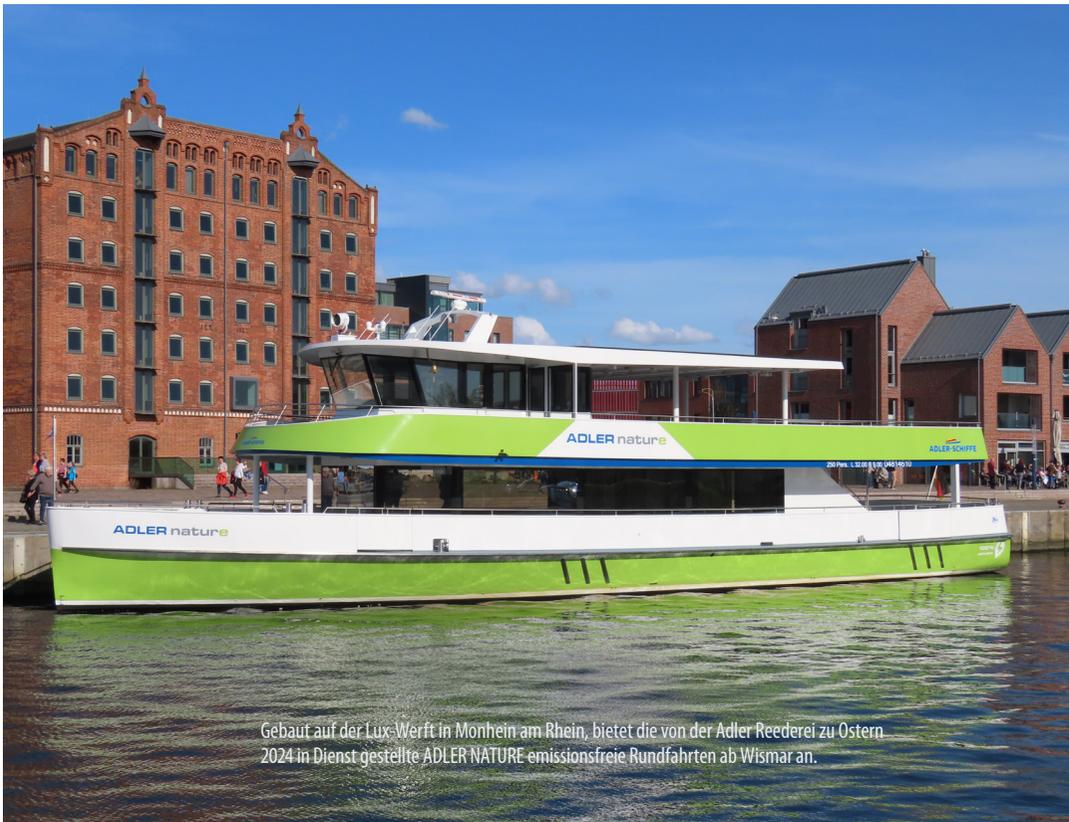
Die BALTICA lief 1959 bei der Husumer Schiffswerft als RÜM HART vom Stapel. Bis 1982 war das Seebäderschiff in der Nordsee zwischen der nordfriesischen Küste und den Inseln Amrum, Föhr und Helgoland unterwegs. In BALTICA umbenannt ging es mit Ausflugsfahrten in der Flensburger Förde und in der Lübecker Bucht weiter. 1999 wurde die BALTICA nach Warnemünde verlegt und ist seitdem entlang der mecklenburgischen Ostseeküste unterwegs.



Mit der MIN HERZING, 2007 bei der Lux-Werft in Mondorf gebaut, bietet die Warnemünder Personenschiffahrt H&H GmbH Hafenrundfahrten und Charterfahrten in Warnemünde an.



Für die Fahrgastschiffahrt Käpp'n Brass GmbH ist die SELENE in Warnemünde unterwegs. Die familiengeführte Reederei betreibt, wie der Name der Gesellschaft schon vermuten lässt, auch die KÄPP'N BRASS.



Gebaut auf der Lux-Werft in Monheim am Rhein, bietet die von der Adler Reederei zu Ostern 2024 in Dienst gestellte ADLER NATURE emissionsfreie Rundfahrten ab Wismar an.



Bis zu 230 Fahrgäste können mit der MECKLENBURG Hafenrundfahrten unternehmen oder sich zur Insel Poel übersetzen lassen.



Die LÜTTE ADLER wurde 1989 auf der Kufra-Werft in Lübeck gebaut. Die ehemalige INSEL POEL wurde 2011 umgetauft, als sie durch die Reederei im Husumer Hafen eingesetzt wurde. Seit 2016 ist sie wieder in ihren Heimatgewässern unterwegs.



10 Jahre nach der LÜTTE ADLER wurde auf der Kufra-Werft in Lübeck die HANSEAT fertiggestellt. Allerdings trug das Fahrgastschiff bei Ablieferung den Namen KUFRA STAR.



Heino Sehlmann hat im Frühjahr im Rahmen von DGzRS-Veranstaltungen und einem Bildungsurlaub auch einige Küstenbilder anfertigen können, u.a. in Ostfriesland und Dithmarschen. Aber auch an der heimatischen Elbe und ihren Nebenflüssen gibt es immer mal wieder etwas zu entdecken.

In Neuharlingersiel wurde vor kurzem endlich die SPIEKEROOG IV von ihrem im Dezember unfreiwillig eingenommenen Trockenliegeplatz zurück ins Wasser gehoben. So konnte Heino sie am 24. April einlaufend in Neuharlingersiel aufnehmen.



Am 13. April konnten auf der kleinen Ewer-Werft an der Wischhafener Süderelbe folgende Schiffe dokumentiert werden: Seit vielen Jahren liegt die halb versunkene HAFFTOURIST im Schlick.



Am 31. März konnte Heino in Büsum die Umbauarbeiten an der OL BÜSUM betrachten. Ihr Oberdecksalon wird verkleinert und nähert sich damit wieder dem Originalzustand an. Außerdem bekommt das Schiff nun die „adlertypischen“ Farben mit blauem Rumpf und weißem Aufbau.



Nebenan schwimmt, zumindest bei Hochwasser, die 1972 erbaute ATLANTIS (ex ATLANTIS III).



Am 11. Mai war Heino im Rahmen des Hamburger Hafengeburtstages ehrenamtlich an Bord des Seenotkreuzers BERLIN aktiv. Im Rahmen einer Rettungsvorführung konnte er von Bord aus zeitweise auch die Umgebung ablichten. Diese bestand u.a. aus der aus Wismar herübergekommenen MS MECKLENBURG und der nun im Fährkanal aufliegenden SEUTE DEERN, die einige Jahre zuvor in der Hafencity noch bedeutend besser ausgesehen hat.



2010 an der Unterelbe: Die ALTONA ist im Linienverkehr zwischen Blankenese und Cranz im Einsatz...



...während in der Sietas Werft der Neubau UTHLANDE am Kai liegt. Fotos: Rainer Dodt

Neues aus Dänemark zusammengestellt von Heino Sehlmann

Neubaupläne für Læsø vorerst auf Eis

Die Planungen für einen Neubau sind vorübergehend gestoppt worden. Læsø Kommune stellt Überlegungen an, inwiefern ein externer Anbieter den Fährdienst übernehmen könnte. Hintergrund sind Kostenerwägungen der Kommune: Sollte eine Reederei günstiger sein, als ein Betrieb in Eigenregie, dann würde der Fährverkehr ausgeschrieben werden. Mehrere Anbieter sollen schon Interesse bekundet haben. Man hofft bis zum Jahresende eine Entscheidung treffen zu können; erst dann würde das Neubauprojekt weiter vorangetrieben werden.

Grünes Licht für den Ærø-Sonderweg

Ærø hat sich wie andere Kommunen auch um Fördermittel für „grüne“ Neubauten beworben. Diese wurden aus København zugesagt, allerdings bezogen auf Fähren des sog. Standardfähren-Projekts. Diese sind für die Ærø-Fährdienst nicht geeignet, sodass dort ein eigenes Design entwickelt wurde. Nun wurde veröffentlicht, dass die zugesagten Zuschüsse auch für diese Neubauten gewährt werden. Der Ærø-Sonderweg konnte den Entscheidungsverantwortlichen im Vorweg erläutert und verständlich gemacht werden.

COLUMBUS mit unklarer Zukunft

Die (finanzielle) Zukunft des 75jährigen Veterans ist vage. Im Haushaltsplan 2023-2026 heißt es lediglich, dass der Betrieb im Zeitraum gesichert ist und die Möglichkeit einer neuen Fähre untersucht wird. Weitere konkrete Zusagen wurden

bisher nicht gemacht. Insbesondere die laufenden Kosten für Instandhaltung und Reparaturen stellen die Wirtschaftlichkeit des Fährbetriebs in Frage. Jüngere oder gar neue Tonnage wird selbstverständlich noch teurer. Vom Anfang 2023 in Aussicht gestellten Neubau ist momentan keine Rede mehr.

ELLEN wieder in Fahrt

Nach dem Brand im Batterieraum am 11. Juli hat die ELLEN am 2. Februar wieder den Betrieb aufgenommen. Grund für das Feuer war ein überhitztes Batteriemodul, bis zu 252 dieser Module wurden nun ausgetauscht. Grund für die lange Aussetzung des Fährbetriebs war, dass weder Hersteller, Reederei oder Schiffsbehörde Erfahrungen diesbezüglich hatten und dementsprechend ratlos und vorsichtig waren. Folglich zogen sich Untersuchungen und Überprüfungen in die Länge.

Fähren zu kaufen

Die frühere FAABORG (Spitzname: Holzschuh!) wird, wie viele andere Fähren auch, seit Jahren in København als Hausboot genutzt. Nun steht das geschmackvoll ausgestattete Wohnschiff für 3.500.000 DKK zum Verkauf – Näheres gibt es [hier](#) zu sehen und lesen.

Ebenso zum Verkauf steht die DOT ONE (früher KANALEN). Auf dem Preisschild stehen 2.000.000 DKK.

Quelle: Færgefarten 1/2024



Zukunft ungewiss: Die COLUMBUS auf der Überfahrt von Sølager nach Kulhuse. Foto: Torsten Noelting



Für umgerechnet ca. 455.000 € steht dieses „schwimmende Einfamilienhaus“, die frühere FAABORG, zum Verkauf. Foto: Heino Sehlmann