

DFV.digital

Mitteilungen, Berichte und Fotos aus dem
Deutschen Fährschiffsverkehrsverein e.V.
Ausgabe 2-2025 (55)

Mit dem Hybrid-Katamaran HANSE CAT startete die
Reederei Böttcher am 2. Mai 2025 eine neue Verbin-
dung zwischen Travemünde und Scharbeutz. Mehr
dazu auf Seite 18. Foto: Tim Becker



Leinen los für eine neue Ausgabe von DFV.digital!

Bei unserer Vereinsversammlung im April wurde mir wieder so richtig bewusst, wie voll ein Jahr bei uns im Verein doch steckt! Es ist prall gefüllt mit Leben, spannenden Fahrten und geselligen Treffen. Die gemeinsame Vereinsfahrt, die gemütlichen Stammtische und viele weitere Aktivitäten prägen unser Vereinsleben das ganze Jahr über. Aber wer steckt eigentlich hinter all dem lebendigen Treiben? Ihr, die Mitglieder. Ihr seid es, die den Verein auf Kurs halten und ihn erst so richtig lebendig machen. Und Ihr habt auch diese neue Ausgabe von DFV.digital möglich gemacht. Es ist wieder ein bunter Mix aus Eindrücken, Geschichten und natürlich vielen tollen Fotos. Lucia Hollemann nimmt uns zum Beispiel mit auf eine große Fahrt nach Norwegen mit Havila Kystruten und schildert uns ihre ganz persönlichen Eindrücke dieser Reise. Michael Borchert entführt uns ans Mittelmeer und hat sonstige Fotos von einem Kurzurlaub mitgebracht. Tim Becker war ganz nah dran in Travemünde und hat die aktuellsten Änderungen am Kai gekonnt mit seiner Kamera eingefangen. Und Matthias Dreier blickt zurück auf eine kleine Kreuzfahrt Ende letzten Jahres und teilt hier seine Erlebnisse von hoher See. Viel Spaß mit dem neuen DFV.digital!

Euer Torsten Noelting

DFV.digital

Für die Beiträge und Fotos in dieser 55. Ausgabe bedanken wir uns bei: Tim Becker, Michael Borchert, Matthias Dreier, Lucia Hollemann, und Heino Sehlmann. Die nächste Ausgabe (56) erscheint Mitte August 2025. Beiträge, Fotos sowie Informationen zu Mitgliedertreffen werden im E-Mail-Postfach redaktion.dfv.digital@faehrverein.info entgegengenommen. Redaktionsschluss ist der 27. Juli 2025. **DFV.digital** - das digitale Mitteilungsblatt des Deutschen Fährschiffsverkehrsvereins. Redaktion: Martin Kursawe, Torsten Noelting

DFV

Fotokalender 2026



Das Thema ist sicher keine Überraschung, es stand schon im letzten Jahr zur Diskussion und belegte in der Abstimmung hinter "Fähren und mehr" Platz zwei. Gesucht werden also Fotos von Fähren, die kein Schwester- oder Halbschwesterschiff hatten oder haben. Alter, Größe, Bauwerft oder Einsatzgebiet sind egal, es muss einfach nur ein "Einzelgänger" sein. Bildvorschläge wie immer per E-Mail an redaktion.kalender@faehrverein.info. Bis zum 25. Juli habt Ihr Zeit, um in Euren Fotoarchiven nach passenden Motiven zu stöbern. Bildformate: 4:3 oder 3:2, die Bildgröße sollte 2.500 x 1.700 Pixel nicht unterschreiten.

DFV

Vereinsfahrt 2025

Leinen los heißt es am 2. Oktober 2025. Mit der FINNSTAR geht es nach Helsinki. Das Reiseprogramm wurde im Magazin FÆHREN 1-25 veröffentlicht. Die Mindestteilnehmerzahl wurde bereits erreicht, noch ist aber ein kleines Kabinenkongingent verfügbar. Das Anmeldeformular ist online und steht [hier zum Download](#) bereit.

DFV

Magazin FÆHREN 2-25

Die Fährschiffe von Caledonian MacBrayne stehen im Mittelpunkt eines Reiseberichts von G. Menzer und Heino Sehlmann. Am 14. Dezember 1991 sank die ägyptische Fähre SALEM EXPRESS. S. Molde und Ralph Christian Schöttker haben sich mit Schiff und Unglück beschäftigt. Kai Ortel und Andrew Cooke nehmen uns mit an Bord der BIRKA GOTLAND und der SUN PRINCESS. Heino Sehlmann berichtet von einer Tagesfahrt nach Helgoland, zum Saisonstart war er an Bord des HALUNDER JET. Den einzigartigen Fahrenmoment beschreibt Marko Stampehl. Raoul Fiebig, Stefan Hefter und Andreas Wörteler sind für die Nachrichten aus Fähr-, Kreuz- und Küstenschiffahrt zuständig.

DFV

Treffen

Bremer Stammtisch:

Das **Restaurant Orpheas** ist wieder Treffpunkt für die Bremer Runde. Der nächste Termin: 23. Mai 2025 18:30 Uhr. Gäste aus anderen Gegenden sind gern gesehen. Anmeldung bitte vorab per **E-Mail: rcs@faehrverein.info**.

Stammtisch Hamburg:

Im Sommer gibt der Hamburger Stammtisch wieder ein Gastspiel in Kiel. Am 18. Juni 2025 geht es bereits um 18:00 Uhr los. Treffpunkt ist das **Restaurant Margaretental**, direkt am NOK. Für Anmeldungen steht die E-Mail Adresse dfvtreff.hamburg@faehrverein.info zur Verfügung.

Stammtisch Niedersachsen

Für den 6. Juni 2025 hat sich der Niedersachsen-Stammtisch verabredet. Ab 18:30 Uhr ist ein Tisch in der **Brasserie Classic in Lehrte** reserviert. Anmeldung bitte bis zum 31. Mai 2025 per E-Mail an tn@faehrverein.info.

Berliner Stammtisch

Bis zum Redaktionsschluss wurde uns kein aktueller Termin übermittelt. Aktuelle Informationen gibt es im Klubraum oder in der nächsten Ausgabe des Magazins FÆHREN.

Versammlung 2025

Die ehrwürdige Viermastbark PASSAT, majestätisch an der Travemündung in Travemünde liegend, bot am 26. April 2025 eine wahrhaft passende Kulisse für die Jahreshauptversammlung des Deutschen Fährschiffsvereins e.V.

Gegen 10:00 Uhr versammelten sich etwa 20 Mitglieder des DFV in einer kleinen Messe an Bord der PASSAT. Während das imposante Schiff normalerweise größere Gesellschaften von bis zu 120 Personen in seinen Räumlichkeiten empfangen kann, schuf die intime Atmosphäre des gewählten Raumes eine fast familiäre Umgebung für die diesjährige Zusammenkunft. Der Austragungsort selbst ist mehr als nur ein Museumschiff; die PASSAT ist ein Wahrzeichen Travemündes und ein lebendiges Denkmal der Seefahrtsgeschichte.

Ein Jahr im Leben des DFV

Im Mittelpunkt der Versammlung stand der Bericht des 1. Vorsitzenden des Vereins, Ralph Christian Schöttker. Anhand einer Präsentation ließ er die Ereignisse und Entwicklungen des vergangenen Jahres Revue passieren. Dabei spannte er einen Bogen über die vielfältigen Aktivitäten des DFV, die das Interesse seiner Mitglieder an der Fährschiffahrt auf unterschiedliche Weise bedienen.

Besonderes Augenmerk der Präsentation galt dem Vereinsmagazin FÆHREN. Die Modernisierung des Layouts ist Beweis für das Bestreben, das Magazin weiterhin attraktiv und zeitgemäß zu gestalten.

Neben dem traditionellen Printmagazin beleuchtete der Vorsitzende auch den DFV-Fotokalender und die digitale Präsenz des Vereins mit der Website, der App Klubraum

und der Publikation DFV.digital.

Ergänzend dazu spielen die regionalen DFV-Stammtische eine wichtige Rolle im Vereinsleben. Diese Treffen bieten Mitgliedern in verschiedenen Regionen die Gelegenheit, sich lokal zu vernetzen und in kleinerem Kreis über ihre Interessen zu diskutieren.

TINKER BELL und FINNSWAN im Rampenlicht

Eine unerwartete Änderung der Tagesordnung ergab sich, als die auslaufenden Fähren TINKER BELL und FINNSWAN die Aufmerksamkeit der Anwesenden auf sich zogen. Für eine knappe halbe Stunde wurde die Präsentation unterbrochen, denn der "fotografierende Teil der Anwesenden" eilte auf das Außendeck. Selbst während der Hauptversammlung konnten die Fotografen es sich nicht nehmen lassen, die Fährschiffe bei ihrer Ausfahrt festzuhalten.

Nach der kurzweiligen Unterbrechung setzte der Vorsitzende seine Präsentation fort. Im Anschluss an den Bericht des Vorstands und die Kassenprüfung fand eine Diskussion statt. Die genauen Ergebnisse dieser Aussprache sind im Protokoll der Versammlung dokumentiert und können dort von den Mitgliedern nachgelesen werden.

Abschluss mit Tradition

Zum Abschluss der Jahreshauptversammlung fand traditionell das obligatorische Gruppenfoto statt. Die Mitglieder versammelten sich an Deck der PASSAT, um diesen besonderen Tag und die einzigartige Kulisse festzuhalten. (tn)



Die Präsentation kann beginnen - Der 1. Vorsitzende (links) und der Schatzmeister erstatten Bericht.



Die auslaufende TINKER BELL sorgte für eine Unterbrechung der Präsentation und anschließender Diskussion.



Abschließendes Gruppenfoto auf dem Deck der Viermastbark PASSAT.

Unterwegs

Norwegische Postschiffroute

Erfahrungen mit der HAVILA POLARIS
von Lucia Hollemann



Wow, vor weniger als einem Jahr war ich auf der norwegischen Postschiffroute unterwegs und jetzt bin ich wieder in Bergen, um am nächsten Tag erneut die Postschiffroute zu fahren.

Wie kam es dazu? Kurz nachdem ich im Oktober 2023 von meiner Reise mit der RICHARD WITH zurückkam, sprachen mich meine Schwester und meine Nichte an, ob ich nicht Lust hätte, gemeinsam mit ihnen 2024 die norwegische Postschiffroute zu fahren. Da ich eine große Affinität zu Norwegen und den entsprechenden Schiffen habe, kam ich ins Grübeln und recherchierte nach Einigung bezüglich des Reisezeitraumes, die Kosten für die Reise. Klar war für mich, dass ich nach meinen Reisen mit den Schiffen MIDNATSOL (2007), NORDKAPP (2007), NORDLYS (2018) und RICHARD WITH (2023) ein neues Schiff „testen“ wollte. Es sollten eine Zweibett-Außenkabine und eine günstige Einbettkabine gebucht werden.

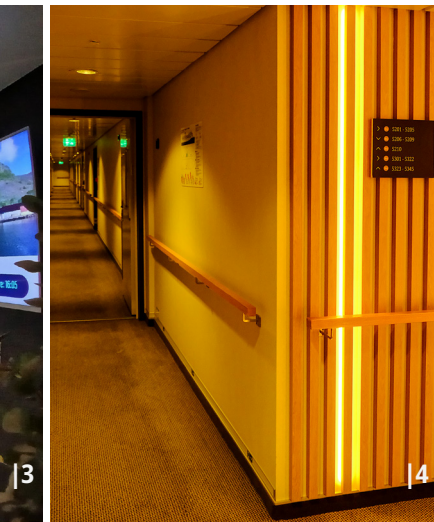
Die Preise für die Zweibettkabine waren zwischen Hurtigruten und Havila mit +/- ca. 100 € sehr ähnlich. Was jedoch einen erheblichen Unterschied machte, war die Einzelkabine. Im Reisezeitraum September 2024 bot Havila die Einzel-Innenkabinen für die kombinierte Nord- und Südroute inkl. Vollpension für unter 1500 € an. Hurtigruten war im Vergleichszeitraum bei der Innenkabine deutlich teurer. Somit war die Entscheidung klar und wir buchten die HAVILA POLARIS. Die Kosten für die Flüge ab München und die erforderliche Übernachtung vor und nach der Reise in Bergen müssen hinzugerechnet werden.

Zwei Postschiffe im Vergleich



Die HAVILA POLARIS (Bild |1) ging als drittes der vier Havila Kystruten AS-Schiffe in Fahrt, wobei alle Havila-Schiffe einen holprigen Start hatten. Zum einen wegen pandemiebedingter Verzögerungen, zum anderen, weil ursprünglich das russische Leasingunternehmen GTLK beteiligt war. Aufgrund der Sanktionen gegen Russland wurde 2022 die Neufinanzierung aller Havila-Schiffe erforderlich. Im Fall der HAVILA POLARIS und der HAVILA POLLUX kam noch eine weitere Schwierigkeit hinzu: Ursprünglich sollten diese beiden Schiffe auf der spanischen Barreras-Werft in Vigo gebaut werden. Aufgrund finanzieller Schwierigkeiten der Werft übernahm die türkische Tersan-Werft in Yalova die Bauaufträge. Somit wurden alle Schiffe von Havila auf der türkischen Tersan-Werft in Yalova gebaut. Die Jungfernfahrt der HAVILA POLARIS startete knapp drei Jahre nach Kielllegung, am 18. August 2023, mit einem Tag Verspätung ab Bergen. Aus diesem Grund machte das Schiff erst in Bodø den ersten Stopp, um dann wieder im Fahrplan zu sein. Die Schiffs- taufe erfolgte erst am 15. Oktober 2024. Erstmals wurde ein Postschiff während der Reise in Hammerfest getauft, leider war meine Reise bereits im September 2024 beendet.

Nach einem Tag Aufenthalt in Bergen startete am 16. September 2024 unsere Reise mit der HAVILA POLARIS. Da meine Fahrt mit der RICHARD WITH (Bild |2) nur 11 Monate zurücklag, konnte ich meine Eindrücke der beiden Schiffe gut vergleichen. Unverkennbar ist die HAVILA POLARIS ein



neues Schiff. Das fällt zunächst durch den vertikalen Bug auf. Dieser ist energieeffizienter bei langsameren Schiffsreisen (15-17 Knoten). Aber auch die, wie ich finde, edle dunkelblaue Rumpfbemalung mit dem Schiffsnamen und Heimathafen in goldener Schrift ist sehr gelungen.

An Bord kommt man auf Deck 4, dem hellen und luftig wirkenden Rezeptionsdeck (Bild |3). Die Gänge hier auf Deck 5 haben eine angenehme Beleuchtung (Bild |4). Farben und Holzvertäfelungen sind sehr modern. Auf Deck 5 befindet

sich auch meine Innenkabine, mit rund 10 qm für eine Person ausreichend dimensioniert, belegt mit 2 Personen wäre sie etwas eng (Bild |5). Der Stauraum für die Kleidung ist ebenfalls ausreichend. Reist man mit einem großen Koffer, so kann dieser auf der Couch oder am Boden abgelegt werden. Auf dem Bild ist der Fernseher mit dem Tagesprogramm (nur im TV erhältlich) zu sehen. Hurtigruten bietet hierfür den Komfort einer App an, zum Zeitpunkt meiner Reise gab es diese App von Havila noch nicht.

Der Schiffsrundgang führte mich als nächstes zu Deck 6. Durch die Bug Lounge (Bild |6) kommt man zum genialen Aussichtspunkt am Bug des Schiffes (Bild |7). Einen gleichwertigen Platz sucht man auf der RICHARD WITH vergebens. Beide Schiffe haben ein Umlaufdeck, auf der HAVILA POLARIS befindet sich dieses über der Brücke auf dem Panorama Deck 9 (Bilder |8 und |9), bei der RICHARD WITH liegt es deutlich tiefer auf Deck 5 (siehe Bild |2).

Essen, trinken, shoppen

Deck 8 bietet zwei Jacuzzis (Bild |10) gegenüber der Havbris-Outdoor Bar (Bild |11). Hier finden die Freiluftinformationen mit dem Küstenerlebnis-Team (z.B. die Stockfischverkostung) statt (Bild |12). Auch die Sauna hat auf diesem Deck ihren Platz gefunden. Die RICHARD WITH bietet diesen Service auf Deck 7.

Sportliche Passagiere können auf Deck 7 in zwei unterschiedlich ausgestatteten Gym-Räumen Trainings- und Fitnessequipment nutzen. Auf Deck 6 befindet sich der Shop, der allerdings wenig Merchandiseprodukte der Havila anbietet (Bild |13). Da ist das Sortiment bei Hurtigruten deutlich breiter aufgestellt. Weiterhin befinden sich auf diesem Deck der Vortragsraum und drei Restaurants. Kaffee, Tee und Wasser stehen hier ganztägig kostenlos zur Verfügung. Das Foodkonzept bei Havila ist sehr interessant. Die kalten Zutaten beim Frühstück erhält man in Selbstbedienung am Buffet, alle warmen Gerichte werden im Havrandhauptrestaurant in kleinen Schüsseln serviert (Bilder |14 +|15).



Mittag- und Abendessen werden nach persönlicher Auswahl von 3-5 kleinen Gerichten serviert (Bild |16).

Havila verfolgt das nachhaltige Ziel, möglichst wenig Lebensmittelabfälle pro Person zu haben. Im Jahr 2023 entstanden nur 54 Gramm Abfall pro Person und Tag, was ein sehr niedriger Wert ist. Wenn man die Buffet-Schlachten der Kreuzfahrtschiffe kennt, wirken die servierten Mahlzeiten klein, sind jedoch ausreichend und von sehr guter Qualität. Nicht jeder Mitreisende sieht das ähnlich. Gelegentlich kann man auf den einschlägigen Havila-Facebookseiten hier eine gewisse Unzufriedenheit feststellen. Das Havly-Café serviert Snacks und

beliebte Mahlzeiten wie Pizza, Burger u.ä. Auf der Speisekarte sind die Gerichte, die man im Rahmen der Vollpension ohne Aufpreis bestellen kann, markiert. Aber man kann auch im Hildring, einem Fine-Dining-Restaurant mit 5-Gänge-Menü gediegen essen gehen, allerdings gegen Aufpreis (Bild |17).

Die HAVILA POLARIS bietet alles was man auf sich auf dieser Reise wünscht. Selbstredend ist ein neues Schiff in einem guten Zustand. Dazu gehört auch die hervorragend regulierbare Klimaanlage. An die Probleme mit eben dieser Regulierung auf der RICHARD WITH kann ich mich noch gut erinnern.



Begegnungen

Nachdem ich das Schiff nun ein wenig vorgestellt habe, folgen noch ein paar Eindrücke der Reise.

Am 2. Tag hatten wir in Ålesund Probleme beim Schließen der Gangway. Aufgrund dieser Schwierigkeiten lief die HAVILA POLARIS mit etwa 45 Minuten Verspätung zum Hjørundfjord aus. Hier wurde die Gangway erneut geöffnet und konnte repariert werden (Bild |18).

Spannend war am gleichen Tag eine Begegnung mit der COSTA DIADEMA, 2014 auf der Fincantieri Werft in Triest gebaut (Bild |19). Diese kam auslaufend aus Ålesund und fuhr gefühlt sehr knapp vor unser Schiff.

Am dritten Tag der Reise begrüßten

wir die HAVILA CAPELLA mit lauten Schiffshörnern beim Auslaufen aus Trondheim (Bild |20). Sie wurde 2020 gebaut. Die erste Reise startete im Dezember 2021 und stand unter keinem guten Stern. Probleme bereiteten nicht nur mehrere Coronainfektionen. Probleme mit der Maschine und der Ladeklappe sorgten für Störungen im Reiseverlauf.

Ein großer Kontrast zu den modernen Havila-Schiffen: Das dienstälteste Hurtigruten Postschiff, die VESTERÅLEN, trafen wir am nächsten Tag kurz nach der Passage des Polarkreises (Bild |21). Dieses Schiff wurde 1982 auf der Kaarbø Mekaniske Verksted in Harstad/ Vesterålen gebaut





|19



|22



|20



|23



|21

und ist seit seiner Indienststellung 1983 auf der Postschiffroute unterwegs. Nur viereinhalb Stunden später, im Hafen-gebiet von Bodø, entschied der Kapitän, aufgrund starken Windes und Regens nicht im Hafen festzumachen. Das Schiff machte eine 180° Wende und verließ den Hafen wieder. Bei dieser Gelegenheit hatten wir einen schönen Blick auf zwei weitere Hurtigruten-Veteranen. Die GAMLE SALTEN (Bild |22) wurde ab 1952 auf der Trosvik Verksted AS in Brevik/Norwegen gebaut. Von 1953 bis 1964 war das Schiff als Ablöser im Einsatz für die

Hurtigruten Postschiffroute. Mittlerweile steht die GAMLE SALTEN unter Denkmalschutz, ihr Heimathafen ist Bodø. Nur wenige Meter entfernt lag die NORDSTJERNEN (Bild |23), ebenfalls ein Hurtigruten-Veteran, gebaut 1955/56 bei Blohm & Voss in Hamburg und von 1956 an für 56 Jahre im Postschiff-Einsatz, mit zusätzlichen Fahrten nach Spitzbergen und auf die Shetland-inseln. Im Jahr 2012 wurde das Schiff unter Denkmalschutz gestellt und wechselte den Besitzer. Sie ist jetzt für die norwegische Vestland Classic im Einsatz.

Die HAVILA CASTOR trafen wir einlaufend in den Hafen von Havøysund (Bild |24). Ihr Stapellauf war im September 2019, im Mai 2022 erfolgte die erste Reise. Auch dieses Zusammentreffen wurde durch lautstarke Schiffshörner begleitet.

Auf der Nordkapinsel Magerøya liegt hier unsere HAVILA POLARIS male-risch im Hafen von Honningsvåg (Bild |25). Auf der Südroute beinhaltete unser Reisepreis einen Ausflug zum „Frühstück am Nordkap“ mit anschließender Busfahrt nach Hammerfest. Da der Ausflug bereits um 6.00 Uhr startete, hatten wir den Vorteil, dass ausschließlich die 50 Ausflügler der HAVILA POLARIS am Nordkap waren. So menschenleer hatte ich das Nordkap noch nie erlebt (Bild |26).

An der Helgelandküste zwischen Ørnes und dem Polarkreis trafen wir nun noch das dritte Havila-Schiff, die HAVILA POLLUX (Titelbild). Ihr Stapellauf erfolgte zeitgleich mit dem der HAVILA POLARIS im Dezember 2021, ihre Jungfernfahrt fand fünf Tage nach jener der HAVILA POLARIS im August 2023 statt. Die Ablieferung der letztgebaute HAVILA POLLUX verzögerte sich auch noch durch das Erdbeben in der Türkei im Februar 2023.

Last but not least trafen wir noch ein Hurtigruten-Schiff beim Auslaufen aus Trondheim. Die NORDKAPP, 1995 von Kværner Kleven Ulstein AS, Ulstein gebaut (Bild |27). Das Schiff war in früheren Jahren auch gelegentlich in Südamerika und der Antarktis im Einsatz.



|24



|25

Diese Reise hat neben stabilem Wetter auch mehr Nordlicht-Beobachtungen geboten und war daher besonders gelungen. Die Fahrt auf der HAVILA POLARIS hat mich überzeugt, auch wenn es noch Punkte gibt, die optimiert werden können.

Hurtigruten ist das „Original“ der norwegischen Postschiffreisen. Havila schmückt sich auch mit 131 Jahren Erfahrung, was so nicht richtig ist. Die Stärken der Havila im Umweltschutz, z.B. emissionsfreie Reisezeiten und das Nachhaltigkeitskonzept werden sehr konsequent verfolgt. Hier hat das Unternehmen den Vorteil, dass neue, moderne und emissionsärmere Schiffe konzipiert werden mussten.

Hurtigruten verfügt über eine Flotte, die zwischen 22 und 42 Jahre alt ist. Die Schiffe haben Charme, jedoch Nachteile im Vergleich zu neu gebauten Schiffen.

Was mich bei Hurtigruten mehr überzeugt hat, ist das Küstenerlebnis-Team. Havila macht das auch schon ganz gut, aber es ist noch Luft nach oben. Die Hauptverantwortliche fiel aufgrund von Krankheit mehrere Tage aus, in dieser Zeit erfolgten die Ansagen nur auf Norwegisch und Englisch. Die Vorträge erfolgten ebenfalls nur in diesen zwei Sprachen. Insgesamt informiert Havila deutlich weniger über Routenänderungen, ausfallende Hafenstopps sowie Wind und Wetter als das bei Hurtigruten der Fall ist. Exemplarisch dafür ist das Hinweisblatt über Treffpunkte der Hurtigruten- und Havila-Schiffe, dieses gibt es bei Havila nicht. Auch die Begrüßung entgegenkommender Schiffe des Mitbewerbers war bei Hurtigruten besser. Havila informierte nur gelegentlich und sehr kurzfristig über entgegenkommende Hurtigruten-Schiffe.

Aber egal ob man sich für ein Hurtigruten- oder Havila Postschiff entscheidet, die Reise entlang der norwegischen Küste ist immer wieder ein Erlebnis und bietet für Schiffsbegeisterte viele interessante Eindrücke.



Schnappschüsse

Adventskreuzfahrt

Fotos von Matthias Dreier

Im Dezember 2024 hat Matthias Dreier eine siebentägige Kreuzfahrt an Bord der MEIN SCHIFF 3 gemacht. Die Tour startete und endete in Bremerhaven. Zwischendurch sollten Stopps in Kristiansand, Stavanger, Bergen und Flam eingelegt werden. Neben den Adventsmärkten galt Matthias' Interesse natürlich auch den Passagierschiffen in den Häfen, und seine Kamera war stets einsatzbereit.

In Kristiansand hatte Matthias richtig Glück mit dem Wetter: Die MEIN SCHIFF 3 (99.526/2014) lag da in der milden Wintersonne und hat sich von ihrer besten Seite gezeigt.



Oslo

Aufgrund ungünstiger Wetterbedingungen konnten die geplanten Häfen an der westnorwegischen Küste nicht angelaufen werden. Stattdessen wurde zunächst Oslo angesteuert, wo die Wetterlage etwas besser, aber typisch Dezembergrau war.

Die PEARL SEAWAYS (40.022/1989) lag daher etwas kontrastarm am DFDS-Terminal (Bild |3).

Den Aufenthalt in Oslo nutzte Matthias für eine winterliche Hafenrundfahrt. Die futuristisch anmutende VISION OF THE FJORDS (753/2016) lag schon startklar am Kai. (Bild |3). Von Bord des Katamarans konnte er ganz entspannt die COLOR MAGIC (75.024/2007) festhalten, die mit geöffneter Heckklappe an ihrem Liegeplatz vertäut war (Bild |4).

Den Liegeplatz gleich nebenan an der Filipstadkaia hatte die AIDANOVA (183.858/2018) in Beschlag genommen (Bild |5).



|2



|3



|4



|5



16



17



18

Aarhus

Vor der Rückreise nach Bremerhaven gab es noch einen Stopp im dänischen Aarhus, das sich bei durchaus fototauglichem Wetter präsentierte.

Der Katamaran LILLEØRE (338/2020) beendete gerade seine erste Überfahrt von Samsø (Bild 6). Die Samsø Rederi betreibt seit 2021 diese schnelle Fährverbindung für Fußpassagiere und Radfahrer zwischen der Insel und Westjütland. Die Fähre erreicht dabei eine Geschwindigkeit von bis zu 25 Knoten.

Die Ausflugsschiffahrt hatte die Saison noch nicht ganz beendet. Die HELENE (100/1995) der Reederei Aros Cruises wartete noch auf Interessenten für eine Hafenrundfahrt. (Bild 17). Die SVANEN (60/1994) wird von der Reederei Aarhus Havnerundfart seit 2018 zum Jahresende - festlich geschmückt und beleuchtet - als „Weihnachtsschiff“ eingesetzt. Tagsüber liegt sie eher unscheinbar am Kai im Dokk 1 (Bild 18).

Schnappschüsse

Kurzurlaub im Mittelmeer

Fotos von Michael Borchert

Michael Borchert war im Februar 2025 für einige Tage im Mittelmeer unterwegs. Die PREVELIS fuhr ihm bei der Einfahrt in den Hafen von Piräus vor die Kamera.

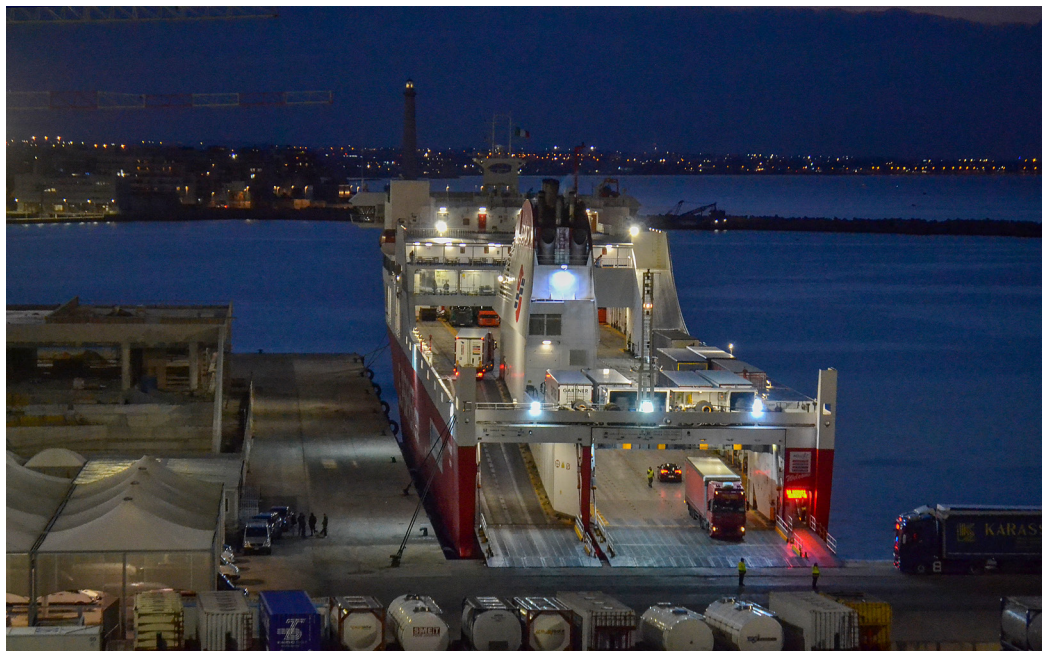




ZEUGMA SEAWAYS am 8. Februar 2025 einlaufend in Bari, sie kam aus Triest.



RIGEL V bei der Einfahrt in den Hafen von Bari am 8. Februar 2025



Abendstimmung in Bari - eine Super Fast-Fähre wird für die Fahrt nach Patras beladen.



BLUE STAR 1 bei der Abfahrt in Piräus am 10. Februar 2025.

Schiffswechsel bei Stena Line

Fotos von Tim Becker

Anfang März 2025 wurde bekannt, dass die STENA LIVIA (26.904/2008/NORMAN VOYAGER) an die neuseeländische StraitNZ Bluebridge verkauft wurde. Dort soll sie im Fährverkehr über die Cookstraße die STRAIT FERONIA (21.856/1997/MERSEY VIKING) ersetzen. Um den Verkehr zwischen Travemünde und dem lettischen Liepāja weiterhin mit zwei Schif-

fen aufrechtzuerhalten, hat Stena Line die STENA HORIZON (26.500/2005/CARTOUR BETA) aus dem Irland-Verkehr abgezogen und in die Ostsee verlegt. Dort war die STENA HORIZON seit 2011 sowohl zwischen Cherbourg und Rosslare als auch zwischen Dublin und Holyhead im Einsatz. Tim Becker hat den Schiffswechsel in Travemünde für uns fotografisch dokumentiert.



Strahlender Sonnenschein begleitete die letzte planmäßige Ankunft der STENA LIVIA am frühen Abend des 25. April 2025.



Am 19. April 2025 lief die STENA HORIZON erstmalig in Travemünde ein. Drei Tage vorher war sie im irischen Rosslare gestartet.



Wie zur Übergabe des Staffelstabes liegen die STENA LIVIA (links) und die STENA HORIZON in der Abendsonne am Skandinavienkai. Wenige Stunden später begann für die STENA HORIZON die erste Überfahrt nach Liepāja. Die STENA LIVIA versiegelte einen Tag später zur Werft nach Odense.



Mit der LAMARA ist ein ehemaliges Butterschiff in seinen alten Heimathafen Laboe zurückgekehrt. Die Geschichte dazu gab es im Februar [hier in den Kieler Nachrichten](#). Foto: Heino Sehlmann



Die MECKLENBURG (vorne) und die ADLER NATURE fahren in den Wintermonaten für Kapitän Prüsse Rundfahrten in Hamburg. Am 21. März lagen die Ausflugsschiffe startklar an den Landungsbrücken. Jetzt sind beide Schiffe wieder für die Reederei Adler-Schiffe ab Wismar und Rostock in der Ostsee unterwegs. Foto: Heino Sehlmann



Die LIINSAND war in den vergangenen Jahren mehr oder weniger erfolglos im nordfriesischen Wattenmeer, auf der Unterelbe und in der Flensburger Förde unterwegs. Den Winter über lag sie Travemünde auf.



Am 2. Mai 2025 nahm der Katamaran - frisch lackiert und in HANSE CAT umgetauft - den Linienverkehr zwischen Scharbeutz und Travemünde auf. Gut zu erkennen sind die neuen Sitze auf dem Sonnendeck. Fotos: Tim Becker

Neues aus Dänemark

zusammengestellt von
Heino Sehlmann

Læsø-Fährverkehr könnte von Molslinjen übernommen werden

Die in der letzten Ausgabe angekündigte Ausschreibung wurde inzwischen abgeschlossen. Mehrere Reedereien haben ihr Interesse bekundet, aber lediglich Molslinjen hat ein Angebot abgegeben. Læsø-Kommune und Molslinjen verhandeln nun über die Bedingungen einer abzuschließenden Vereinbarung. Bisher wurde nur bekannt, dass ein Neubau kommen wird und dass die Kommune eine Garantie hinsichtlich des wöchentlich zu befördernden Transportvolumens verlangt. Sollten die Verhandlungen erfolgreich abgeschlossen werden, soll der Vertrag spätestens im Laufe des Jahres 2027 inkrafttreten.

Die neuen Standardfähren werden nicht in Dänemark gebaut

Mit Ablauf der Ausschreibungsfrist am 10. Dezember 2024 wurde bekannt, dass die Neubauten nicht von einer dänischen Werft kommen werden. Hvide Sande Shipyard, Assens Skibsværft und Søby Værft verkündeten unisono, dass sie interessiert seien, aber die Bedingungen nicht annehmbar seien und sie daher die Teilnahme verweigert haben. Hauptkritikpunkt ist die Festlegung der Vertragsstrafen, die deutlich über den sonst üblichen Gepflogenheiten liegen. Ob sich überhaupt Werften an der EU-weiten Ausschreibung beteiligt haben, wurde nicht bekannt.

SMALÅNDSHAVET zur Verschrottung verkauft

Als Lolland Færgesart im Jahr 2021 die SMALÅNDSHAVET gekauft hatte, gab es durchaus einen Plan mit ihr. Zum

einen sollte so immer eine Reservefähre in der Flotte zur Verfügung stehen, zum anderen hoffte man auf lukrative Chartereinsätze. Letzteres war jedoch selten der Fall, und auf Dauer wurde die 38-jährige Fähre zum kostspieligen Klotz am Bein. Nach vier Jahren wurde dieses Kapitel nun beendet: Die SMALÅNDSHAVET wurde zum Verschrotten an Fornæs Ship Recycling in Grenaa verkauft.



Die Pläne für den Einsatz der SMALÅNDSHAVET, hier im März 2025 in Bandholm liegend, erfüllten sich nicht. Foto: Martin Kursawe

OMØSUND nach Belgien verkauft

Der Sakskøbing Motor- og Sejlbådsklub hat sein schwimmendes Vereinsheim an einen belgischen Geschäftsmann verkauft. Seit 2013 hatte es in dieser Funktion im Hafen von Sakskøbing gelegen und wurde vor zwei Jahren zum Verkauf ausgeschrieben. Als Kaufpreis wurde die Summe von 495.000 DKK genannt. Wo der 1962 gebaute Veteran zukünftig zu sehen sein wird, ist noch nicht bekannt. Zwar hat der neue Eigner die Vorstellung, die frühere Fähre als Büroschiff und schwimmende Begegnungsstätte zu nutzen, einen Liegeplatz hat er nach eigenem Bekunden allerdings noch nicht. Bevor es auf die Überführungsfahrt gehen wird, stehen noch umfangreiche Arbeiten an – zwar sollen Maschine und Ruderanlage funktionieren, aber zwölf Jahre Liegezeit „versprechen“ die ein oder andere Überraschung...



Die OMØSUND, hier am 27. September 2021 in Sakskøbing aufliegend, war für viele Jahre das schwimmende Vereinsheim des Sakskøbing Motor- og Sejlbådsklub. Foto: Martin Kursawe

Notfahrplan für ELLEN

Bis auf weiteres absolviert die ELLEN nur vier anstatt der üblichen fünf Doppelfahrten am Tag. Ende letzten Jahres wurden einige Batteriestränge entfernt und nun ist kein Ersatz zu bekommen. Die verbliebene Batteriekapazität reicht jedoch nicht aus, um den Fahrplan aufrechtzuerhalten, da die Ladepausen nicht ausreichen.



Im Fahrplan von Ærøfærgerne stehen in diesem Jahr nur vier tägliche Rundreisen der ELLEN zwischen Ærø und Als. Foto: Torsten Noelting