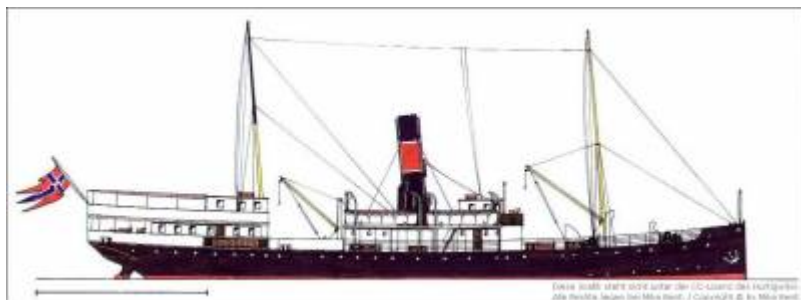


# DS HAAKON ADALSTEIN (1873)



## Technische Daten

- Länge: 57,43 m (LüA)
- Breite: 7,95 m
- Tiefgang: 5,1 m
- Seitenhöhe 6,45 m
- Geschwindigkeit: 10 Knoten
- Leistung: 760 PSi - 100 NHP (NE Marine Engineering Zweifach Verbund Dampfmaschine)
- Tonnage: 679 BRT / 478 NRT
- Tragfähigkeit: 320 tdw
- Passagiere: 200 (439 max.)
- Besatzung: 26
- Baunummer: 294
- Rufzeichen: JSMD/LDKH
- Reederei: **NFDS**

## Geschichte

Die HAAKON ADALSTEIN wurde 1873 von der Werft C. Mitchell & Co. in Newcastle upon Tyne für 80.000 Speciesdaler als kombiniertes Fracht- und Passagierschiff gebaut und der **NFDS** zum Dienst auf der Route zwischen Nordnorwegen und Hamburg übergeben. Ihr Namenspatron war Haakon Adalsteinfostre, der als Haakon der Gute von 933 bis 960 norwegischer König war.

Im Mai/Juni 1881 wurden im Rahmen eines Werftaufenthaltes die Laderäume vergrößert und die Einrichtung des Achterschiffs geändert, u.a. wurde ein Damensalon hinzugefügt. Anschließend wurde die HAAKON ADALSTEIN mit 703 BRT neu vermessen.

1892 wechselte die HAAKON ADALSTEIN von der Hamburg-Route auf den Liniendienst zwischen Christiania (Oslo) und der Finnmark, in dem sie bis 1901 verblieb.

Im September/Oktober 1897 erfolgte ein weiterer längerer Werftaufenthalt in **Trondheim**.



Sämtliche Beiträge und deren Anhänge im HurtigWiki stehen unter einer Creative Commons Namensnennung-Keine kommerzielle Nutzung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Deutschland Lizenz (CC BY-NC-SA 3.0 DE).

Weitere Einzelheiten sind unter <http://hurtigwiki.de/rechtliches/lizenz> zu finden.

Im Rahmen der von **NFDS** und **BDS** gemeinsam eingegangenen Verträge mit dem Staat über mehrere wöchentliche Hurtigruten-Abfahrten trat ein erhöhter Schiffsbedarf auf, sodass die HAAKON ADALSTEIN Ende 1901 zu umfassenden Umbauten auf Trondheims Mekaniske Værksted ging. Im Rahmen dieser am 12. März 1902 abgeschlossenen, mit 250.000,- kr. bepreisten Arbeiten wurde eine TMV Dreifachexpansionsdampfmaschine mit einer Leistung von 750 PSi/128 NHP installiert, die die Höchstgeschwindigkeit des Schiffes auf 12,25 kn erhöhte. Ebenso wurde die Inneneinrichtung umfassend erneuert, die Brücke und der Kartenraum wurden auf dem Bootsdeck platziert, auf dem Schutzdeck das Postbüro. Mittschiffs wurde ein neues Deckshaus mit dem Salon für die Passagiere der 1. Klasse errichtet. Nach dem Umbau wurde die HAAKON ADALSTEIN mit 710,93 BRT/430,59 NRT und einer Ladekapazität von 320 tdw neu vermessen und für 213 Passagiere auf der Küstenfahrt zertifiziert. Aufgrund des Umfangs der Umbauten war die HAAKON ADALSTEIN im März 1902 technisch wie optisch praktisch ein neues Schiff.

Am 04. Juli 1902 begann die HAAKON ADALSTEIN ihren ersten Hurtigrutenumlauf und verblieb bis Mai 1905 im Fahrplan, als sie die **Kong Halfdan** auf der sogenannten Finnmarkshurtigrute von **Tromsø** über **Hammerfest** nach **Vadsø** ersetzte.

1906 wechselte das Schiff auf die Route Christiania (Oslo)-**Tromsø-Vadsø**, kehrte aber zwei Jahre später auf die Hurtigrute zurück, teils regulär im Fahrplan, teils als Ablöserschiff. Zu diesem Zeitpunkt war sie für 200 Passagiere in der Küsten- und 439 Passagiere in der Lokalfahrt zertifiziert.

Im Januar 1922 musste die HAAKON ADALSTEIN vorübergehend in **Sandnessjøen** aufgelegt werden, da zwölf Besatzungsmitglieder an der Spanischen Grippe litten.

Nach der Auslieferung der **DRONNING MAUD** im Sommer 1925 wurde die HAAKON ADALSTEIN bis Juni 1930 nur noch als Ablöserschiff auf der Hurtigrute eingesetzt und dann als zu veraltet von der **KONG GUDRØD** ersetzt.

Am 17. Dezember 1927 lief die HAAKON ADALSTEIN bei Balsfjordneset südlich von **Tromsø** auf Grund, wurde aber freigeschleppt und in **Trondheim** repariert.

Nach ihrem endgültigen Ausscheiden aus der Hurtigrute wurde die HAAKON ADALSTEIN als reines Frachtschiff auf der Route zwischen **Trondheim** und **Bodø** eingesetzt, auf der sich die kooperierenden Reedereien **NFDS** und **BDS** einen erbitterten Frachtratenkrieg mit der **NDS** lieferten. 1936 lief die Zertifizierung der HAAKON ADALSTEIN als Passagierschiff aus und die Passagiereinrichtungen wurden bis auf die zertifikatfreien zwölf Passagierplätze entfernt. Von 1938 bis 1940 fuhr das Schiff auf der Frachtroute zwischen Oslo und **Kirkenes**.

Zum Zeitpunkt des deutschen Überfalls auf Norwegen am 09. April 1940 war die HAAKON ADALSTEIN bereits in **Trondheim** aufgelegt, wurde wegen des großen Schiffsmangels nach Kriegsende aber von November 1945 bis Anfang März 1946 noch einmal im Rahmen des wieder anlaufenden Hurtigrutenverkehrs zwischen **Tromsø** und **Kirkenes** eingesetzt, am 04. März 1946 jedoch erneut in **Trondheim** aufgelegt.

Am 09. Oktober 1946 verkaufte die **NFDS** die HAAKON ADALSTEIN für 50.000,- kr. an Ole T. Flakke aus **Kristiansund**, der sie unter dem neuen Namen GOMA als Frachtschiff einsetzte. Weniger als ein Jahr später, am 10. September 1947, kenterte das Schiff mit einer Ladung von 271 Pferden auf der Reise von Ålborg nach Danzig westlich von Tylö vor der Küste von Halland in Schweden. Das Schiff sank auf



22 m Tiefe, die Besatzung konnte sich retten, die Pferde ertranken.

## Bilder



From:

<http://hurtigwiki.de/> - **HurtigWiki**

Permanent link:

[http://hurtigwiki.de/schiffe/ds\\_hakon\\_adalstein\\_1873](http://hurtigwiki.de/schiffe/ds_hakon_adalstein_1873)

Last update: **19.08.2018 22:01**



Sämtliche Beiträge und deren Anhänge im HurtigWiki stehen unter einer Creative Commons Namensnennung-Keine kommerzielle Nutzung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Deutschland Lizenz (CC BY-NC-SA 3.0 DE).

Weitere Einzelheiten sind unter <http://hurtigwiki.de/rechtliches/lizenz> zu finden.