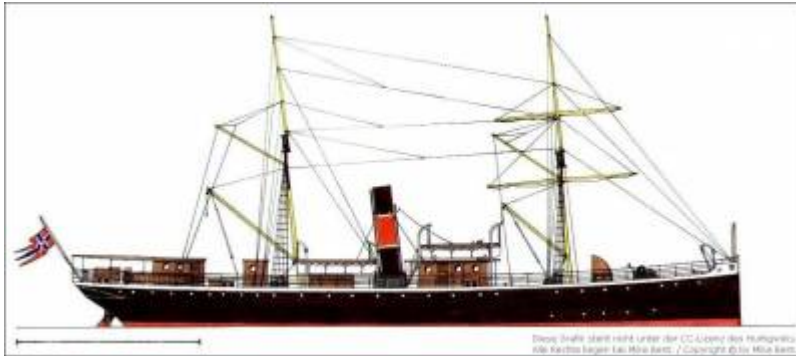


DS KONG HALFDAN (1874)



Technische Daten

- Länge: 52,15 m (RegL)
- Breite: 7,54 m
- Tiefgang: 5,69 m
- Geschwindigkeit: 11 Knoten
- Leistung: 400 PSi - 120 NHP (Lindberg Zweifach Expansions Dampfmaschine)
- Tonnage: 574,19 BRT / 402,14 NRT
- Tragfähigkeit: 350 tdw
- Passagiere: 170 (300 max.)
- Besatzung 25
- Baunummer: 91
- Rufzeichen: (JSPD)
- Reederei: **NFDS**

Geschichte

Das kombinierte Facht- und Passagierschiff wurde 1874 als SIRIUS von Lindbergs Warft & Werkstads AB in Stockholm an die Stockholms Rederi AB Svea übergeben, aber bereits 1878, nachdem schwere Schäden durch eine Grundberührung im Øresund im Jahr 1876 auf einer Werft in Oscarshamn repariert worden waren, für 200.000,- kr. an die **NFDS** verkauft und in KONG HALFDAN umbenannt.

Im Februar 1882 hatte das Schiff bei **Skjervøy** eine Grundberührung und musste im Dock in **Bergen** repariert werden und war 1889 in eine Kollision mit der HENDRIK WERGELAND verwickelt.

1891 wurde ein neuer Großmast montiert und die Decksbeplankung im Heckbereich erneuert, 1893 ein neuer Kessel installiert. Nach einer Kollision mit dem DS HÆGHOLMEN am 25. August 1894 erhielt die KONG HALFDAN während der Reparaturarbeiten in Christiania (Oslo) auch einen neuen Schornstein. Am 01. Dezember 1895 kam das Schiff zu weiteren Umbauarbeiten nach **Trondheim**, und



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 Juli 1896 wurde eine umfangreiche Überholung der Maschinenanlage durchgeführt (jetzt 82 NHP), wobei auch der Kessel der **Tordenskjold** installiert wurde. Zudem erhielt die KONG HALFDAN bei diesem Werftaufenthalt ein neues Deckshaus sowie eine neue Einrichtung und wurde neu vermessen. Ab 31. Juli 1896 fuhr das Schiff wieder im regulären Liniendienst. Im September 1898 wurden im Vorschiff Einrichtungen für die 3. Klasse installiert und das Kartenhaus auf der Brücke eingerichtet. Ihre Passagierkapazität betrug nach dem Umbau 300 Personen in der Küsten- und 680 Personen in der Lokalfahrt, die Ladekapazität lag bei 350 TDW.

Ab 01. Oktober 1898 kam die KONG HALFDAN auf der sogenannten Finnmarkshurtigrute zwischen **Tromsø**, **Hammerfest** und **Vadsø** zum Einsatz, wurde aber bereits am 01. Juli 1899 durch die **Orion** abgelöst. Die Einrichtungen der 3. Klasse wurden in Folge wieder entfernt.

Von Juli 1900 bis Februar 1905 war die KONG HALFDAN erneut auf der Hurtigrute eingesetzt und wurde dann von der **Haakon Adalstein** abgelöst. Von Juli 1906 bis Januar 1907 kam das Schiff aber erneut auf der Finnmarkshurtigrute zum Einsatz.

Im Januar 1907 wurde in **Trondheim** eine neue Vierzylinderdreifachexpansionsdampfmaschine mit 550 PSI installiert, die eine Geschwindigkeit von 11 Knoten erlaubte. Gleichzeitig wurde das Schiff für 170 Passagiere in der Küstenfahrt und 300 Passagiere in der Lokalfahrt zertifiziert. In den Folgejahren wurde die KONG HALFDAN auf diversen Küstendiensten außerhalb der Hurtigrute eingesetzt, bevor sie ab Dezember 1917 als Reserveschiff auf die Hurtigrute zurückkehrte.

Am 19. Januar 1918 lief die nordgehende KONG HALFDAN bei Russelv nördlich von **Tromsø** auf Grund und sank. Die 70 Personen an Bord konnten gerettet werden.

Bilder

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

Permanent link:
http://hurtigwiki.de/schiffe/ds_kong_halfdan_1874

Last update: **19.08.2018 12:14**



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.