DFV intern

Mitteilungen und Berichte aus dem
Deutschen Fährschiffahrtsverein
Ausgabe 7 / Februar 2013

Liebe Mitglieder des DFV!

Da hatte ich zu Beginn des Monats vorsichtig angefragt, ob noch jemand etwas für das Rundschreiben zu bieten hat, und kurze Zeit später war der Briefkasten auch schon voll. Wahnsinn! Ich glaube, dieses Rundschreiben wird wieder sehr lesenswert. Es ist eine bunte Mischung aus „warmen und kalten“ Bildern, einem Bericht von den Azoren, aus Kreta, über alte und kleine Däninnen sowie einem neuen Modell, das einem irgendwoher bekannt vorkommt. DANKE!
Eine große Bitte hätte ich an dieser Stelle aber noch: Ich suche immer wieder verzweifelt nach geeigneten Titelbildern. Da aber die meisten von uns kaum hochformatige Bilder schießen oder zumindest versenden, muss ich am Ende immer auf die eigenen Photos zurückgreifen. Wer aber ein gutes hochformatiges Bild hat, schicke es mir bitte.
Der Verein plant, wie in den letzten Jahren zur Gewohnheit geworden, wieder zwei Treffen im Jahre 2013: Im April werden wir uns zur Jahreshauptversammlung in Papenburg bei der Meyer-Werft einfinden. Die korrekte Einladung dazu wird im nächsten FERRIES-Heft abgedruckt werden, weitere Informationen unten. Außerdem planen wir wieder eine Fahrt im Herbst nach dem 3. Oktober. Dabei sind Schweden/Finnland und Norwegen im Rennen, die endgültige Entscheidung werden wir nach der Mitgliederversammlung treffen. Ich freue mich schon jetzt auf zahlreiche Teilnahme.
Nun aber viel Vergnügen bei dem, was die DFV-Mitglieder so zusammengetragen haben!

Ralph Christian Schöttker

Inhalt

Mitteilungen aus dem Verein	3
Schnappschüsse	4
Unterwegs	10
Damals und heute	21
Das Modell	30
Wann – was – wo?	31
Impressum	31

*Titelbild: **COLOR MAGIC** hat am 1. Februar 2013 in Oslo festgemacht.*
Photo: R. C. Schöttker

Jahreshauptversammlung

Die diesjährige Hauptversammlung soll – wie bereits auf der DFV-Homepage vermerkt, am **Samstag, dem 27. April 2013** in Papenburg stattfinden. Dafür ist ab 12 Uhr ein Raum im „Wirtshaus zum Zeitspeicher“ reserviert, wo wir ein 3-Gänge-Menü einnehmen können. Danach geht es direkt in die Meyer-Werft. Die eigentliche Versammlung beginnt im Anschluss an die Besichtigung. Dabei werden wir, wie gewohnt, einen Überblick hinsichtlich der Vereinstätigkeiten geben, das Ziel der diesjährigen Vereinsfahrt diskutieren und hoffentlich ein neues Logo beschließen.

Alle weiteren Informationen werden im FERRIES-Heft 1/2013 zu lesen sein, wo dann auch die offizielle Einladung zu lesen sein wird. Wir würden uns sehr freuen, wenn wir viele bekannte, aber auch neue Gesichter an der Ems begrüßen dürfen!

Schnappschüsse

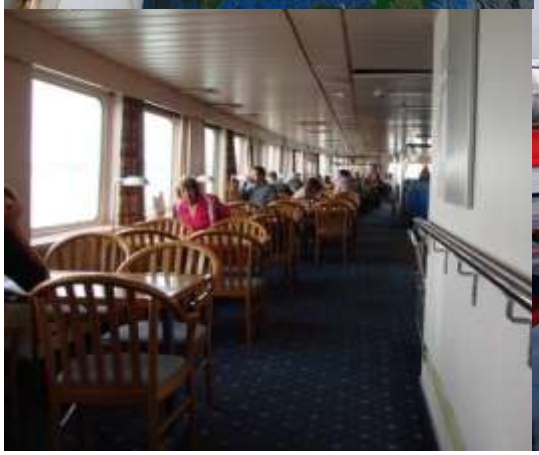
*Bei „fürchterlichstem Regenwetter“ hat Kai Ortel im Oktober von der **SASSNITZ** aus die **PETERSBURG** aufgenommen. Sie fährt jetzt mit blauem Rumpf und dem Logo von "BFI - Russian Railways" zwischen Sassnitz und Ust Luga.*

Schöneres Wetter hatte dagegen Jan-Otto Schaumann in Nassau am 29. Oktober 2012: ***AIDAAURA*** *„spielt "verstecken" zwischen* ***ALLURE OF THE SEAS*** *und* ***DISNEY DREAM****. Später kam auch noch die* ***CARNIVAL ECSTASY*** *als viertes Schiff dazu.*

*Jan-Otto Schaumann hat die **ALLURE OF THE SEAS** dann noch beim Auslaufen aufgenommen – und sie angesichts des folgenden Bildes in **PLATTENBAU OF THE SEAS** umbenannt.*

*Martin Kursawe hat im Treibeis auf der Elbe die **NALA** und die **HAFENCITY** auf den Chip gebannt.*

*Der Täter ist gefunden, er hat sich selbst gestellt. Sven Haase hatte die Bilder von der **REGULA** und der **SCANIA** (nicht **OPHELIA**!) gemacht. Bei der Gelegenheit hat er mir noch Aufnahmen von der **REGULA** dazu gegeben. Danke!*



Alle Bilder sind 2010 von Sven Haase gemacht worden.

*Außerdem hat Sven Haase noch ein paar alte Photos herausgesucht. Die **GUSTAV VASA** und …*

*… die **NILS DACKE** (vermutlich vor Helsingborg) …*

*… und die **PRINSESSAN BIRGITTA** vor Travemünde.*

*Im letzten Sommer war Pierre Schreiber in Lysekiel und hat dort die alte **KONINGIN BEATRIX** am 9. August 2012 entdeckt. Das Schiff ist jüngst an SNAV verkauft worden und wird künftig in der Adria als **SNAV ADRIA-TICO** (ex **STENA BALTICA** -13, ex **KONINGIN BEATRIX** -02, Bj.1986) fahren.*

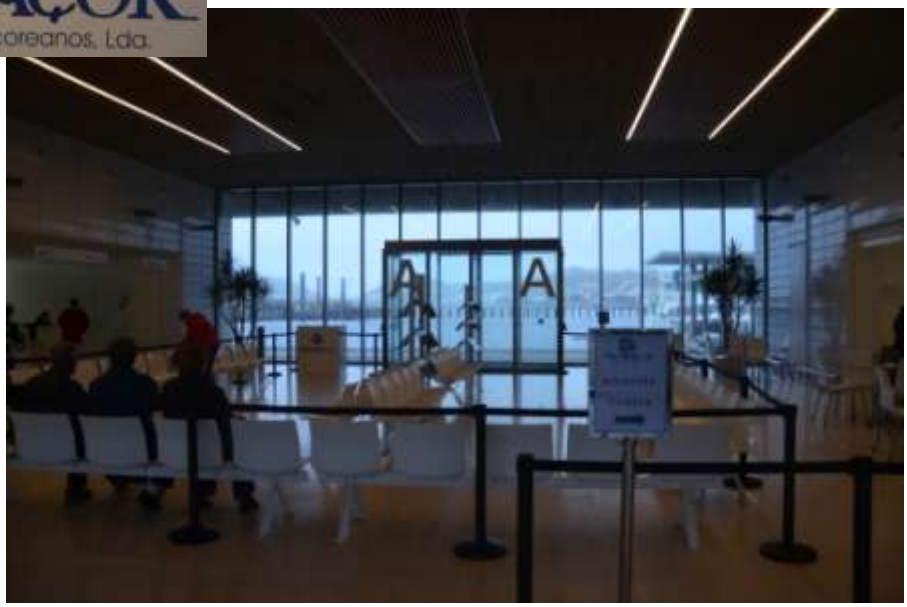
*Für einen Wochenendtrip hat sich Martin Kursawe gerade während der Werftzeit der **SASSNITZ** entschieden. Die Verwandlung zum Stena-Schiff hat die Fähre allerdings nicht vollständig vollzogen. Da fehlte der Steuerbordseite noch die Aufschrift, der Backbordseite aber die Schornsteinmarke… Im Vordergrund liegt oben die **BALTICA**, 1959 als **RÜM HART** von der Wyker Dampfschiffsreederei Föhr-Amrum in Dienst gestellt. Unten passiert die **KRONPRINS FREDERIK** die Werft.*

*Leider konnte ich ja persönlich nicht an der Vereinsfahrt nach Oslo teilnehmen. Immerhin war es mir vor zwei Wochen möglich, die Reise auf der **COLOR MAGIC** nachzuholen. Natürlich hätte ich mich auch gern mit anderen Fährschiffsliebhabern getroffen, der vereiste Oslofjord mit der **DRONNINGEN** war aber eine sehr schöne und eindrucksvolle Alternative.*

Das 2012 eröffnete neue Fährterminal in Horta auf Faial.
Außen unattraktiv, innen modern und funktionell.

TRANSMAÇOR
Transportes Marítimos Açoreanos, Lda.

Die Transmaçor verbindet die Inseln der zentralen Gruppe der Azoren:
Faial, Pico und São Jorge



Unser Schiff, die **CRUZEIRO DO CANAL,** am Anlegesteg in Horta, Faial.

Sitzbereich im Unterdeck und Oberdeck.

Im Hafen von Madalena auf Pico. **CRUZEIRO DO CANAL**. Erbaut in der Werft von San Jacinto, in Aveiro 1987. Ab 1988 im Einsatz für Transmaçor zwischen Faial und Pico. Neben Platz für 244 Passagieren, verfügt die Fähre über 2 Stretcher - Kabinen, die für medizinische Transporte zwischen den Inseln erforderlich sind.
Technische Daten: Länge: 32,68 m, Breite: 8,21 m, Tiefe: 2,75 m, Tonnage: BRT 226,31. Geschwindigkeit: 13 Knoten.

Das Schwesterschiff der Cruzeiro do Canal, die **CRUZEIRO DAS ILHAS**, bei der Anfahrt auf Horta. Erbaut in der Werft von San Jacinto, in Aveiro 1986. Ab 1988 im Einsatz für Transmaçor zwischen den Inseln der zentralen Gruppe. Neben Platz für 208 Passagieren, verfügt die Fähre ebenfalls über 2 Stretcher-Kabinen.
Technische Daten: Länge: 32,68 m, Breite: 8,21 m, Tiefe: 2,75 m, Tonnage: BRT 222,83. Geschwindigkeit: 12 Knoten

Zum Abschied: Keine Fähre, aber ein ungewöhnliches Wasserfahrzeug, das Oceaneye. Dieses Boot bietet den Touristen wohl tolle Blicke in die Unterwasserwelt.

Unterwegs mit der alten TRAVEMÜNDE

Als wunderbare Ergänzung zum Artikel in FERRIES 1/2013 hier ein kurzer Testbericht von Carsten Behm, der sich Ende Januar zur WASA EXPRESS aufgemacht hat. Alle Photos und Texte stammen von ihm.

Von Hamburg fuhr ich mit dem Eurocity nach Kopenhagen, über die Öresundsbrücke und ab Malmö mit dem Nachtzug nach Stockholm (Sitzwagen reicht, recht rustikale bequeme Wagen). Ich bin noch einmal in Sundsvall umgestiegen (es gibt aber auch einen durchgehenden Nachtzug von Veolia von Malmö nach Gävle). Man muss mit etwa 260 € Hamburg-Umeaa und zurück rechnen, Fahrzeit einfach etwa 24 Stunden. Am Bahnhof in Umeaa ist ein Wandererheim, Hotels sind recht teuer und die halb so teure Pension ist noch im Aufbau befindlich; geht aber auch, man muss es mögen...

Nun zur **WASA EXPRESS**! Es hat alles im Großen und Ganzen gut geklappt. Der Transferbus fährt von der Haltestelle Vasaplan am Halteplatz O (es gibt dort Haltestellen von A bis O, verteilt auch auf die angrenzenden Nebenstraßen!) genau 1 Stunde vor der geplanten Ab-

fahrtszeit der Fähre ab, kostet 10 € bzw 90 SEK. Bei angekündigter Abfahrtsverspätung ab 3 Stunden fährt der Bus genau 1 Stunde nach der ursprünglichen Abfahrtszeit ab! Zurück geht es in Holmsund 15 Minuten nach Fährankunft los, Fahrzeit etwa 30 Minuten. In Vasa kostet es nur 3 € und der Bus fährt 45 Minuten vor Abfahrtszeit der Fähre los. Dort war ich aber nicht von Bord, da das Schiff mit 80 Minuten Verspätung gerade zur Abfahrtszeit angekommen war und

starkes Schneetreiben herrschte. Man konnte kaum etwas sehen und im Hafengebiet war auch alles eingezäunt, ebenso in Holmsund, so dass Außenaufnahmen vom Schiff nicht möglich waren (bis auf das Beispiel vorm Anbordgehen in Holmsund). Letzteres ging dann im Entenmarsch hinter einer Schiffsdame über die Laderampe,da wegen des neu eingesetzten Schiffes die Gangways nicht passen.

An Bord sind viele Räumlichkeiten (noch) abgesperrt und im Umbau befindlich. Man hat aber genügend Sitzmöglichkeiten. Das Selbstbedienungsrestaurant bietet ein Tagesgericht für 12,50 € an, sehr wohlschmeckend und zum Teller selbst randvoll füllen!

An Deck war noch viel Schnee und Eis, welches durch den starken Wind und wegen des Wärmeeinbruches tags zuvor gerade auftaute. Leider war dadurch auch die eisfreie Wasserfläche (www.itameriportaali.fi!) nach Norden gedriftet,so dass ich etwa zur Hälfte der Fahrt offene See mit entsprechender Bewegung hatte, was einen etwas beleibten Jungen dazu brachte sämtlichen Mageninhalt genau vor meinem Tisch auf den Teppich zu klatschen...

Das Anlegen in Vasa hat aufgrund des starken Seitenwindes selbst mit Schlepper **HERCULES** (siehe links mit Vorgängerschiff **RG1**!) eine halbe Stunde gedauert. Die alte **TRAVEMÜNDE** hat eben eine große Windangriffsfläche.

Ich kann die Fahrt auf jeden Fall empfehlen. Man kann herrlich entspannen.Das Schiff macht einen gepflegten Eindruck. An einigen Stellen findet man noch Beschriftungen aus **BETANCURIA**-Zeiten. Die Anreise mit dem Zug ist auch kein Problem. Leider war die finnische Besatzung nicht so sehr auf lebende Ladung eingestellt, sie mied jeglichen Blickkontakt,so dass ich ich nur einen einzigen Mitarbeiter mit dem FERRIES-Artikel kurzzeitig aufmuntern konnte...

Gammel Dansk in København

Dass Kopenhagen ein „Muss“ für Kreuzfahrer-Fotografen ist, ist hinlänglich bekannt. Sommertags ist immer irgendein Cruiser zu sehen und auf den Sensor zu bannen. Als Standort bietet sich das Ende der Langelinie an. Zum einen bietet sich der beste Ausblick auf die Szenerie, denn die Anleger am Langelinie-Kai, das DFDS-Terminal und der Freihafen sind in Sichtweite. Zum anderen gibt es Sitzgelegenheiten und ein Kiosk sorgt für die notwendige gastronomische Infrastruktur. Nörgelnde Kinder (oder Ehefrauen) können im Fall der Ernstfälle mit is, slik, pølser, kaffe, usw. besänftigt werden.

„Nur noch die Abfahrt der „…“ und dann können wir los…“. Schon mal gehört? Meistens zieht sich der Abmarsch dann doch noch etwas in die Länge – irgendwas ganz Besonderes kommt bestimmt noch vor die Linse.

Um den Fußweg gen Zentrum abzukürzen, bietet sich die Rückreise mit den gelben „Havnebussen“ bis Nyhavn an. Wenn schon kostbare Urlaubszeit der Schiffsfotografie geopfert werden muss, warum sich dann nicht selbst einmal auf schwankenden Planken bewegen. Und (psst!) während der Fahrt kommen wir rein zufällig an diversen dänischen Fährschiffsveteranen vorbei. Also verbinden wir das Angenehme mit dem Angenehmen und gehen an Bord der stadteinwärts fahrenden Linie 991 (die Linie 992 fährt stadtauswärts in entgegen gesetzter Richtung).

Unweit der „Lille Havfrue“ befindet sich der Anleger „Nordre Toldbod“. Am gegenüberliegenden Ufer ist die **BUKKEN BRUSE** auszumachen. Mit 200mm Tele ist die frühere Fejø-Kragenæs-Fähre leider nicht formatfüllend zu kriegen, aber wir wollen ja auch nicht gleich wieder rückfällig werden….

Dies ändert sich schlagartig am nächsten Anleger „Holmen“: Mit der **WILLIAM JØRGENSEN**, der **FRITZ JUEL** und der **FILMFÆRGEN** sind gleich 3 ehemalige Fähren auf engstem Raum zu erhaschen. Fotos können direkt von Bord gemacht werden, es ist nicht erforderlich an Land zu gehen. Warum es trotzdem zu empfehlen ist, wird später verraten.

Die **WILLIAM JØRGENSEN** ist äußerlich noch im Originalzustand. In ihrem früheren Leben war sie zwischen der Insel Sejerø und Havnsø (Sjælland) unterwegs. Nach der Außerdienststellung 2005 verbringt sie nun ihren Ruhestand als schwimmende Eventlocation.

Um die Ecke liegt die **FILMFÆRGEN**. Hierbei handelt es sich um die frühere **AARØ**, die heute als Atelier / Büro / Wohnung fungiert. Seit 2000 musste sie in Kopenhagen mehrere Umbauten über sich ergehen lassen und von der charakteristischen Silhouette ist nicht mehr viel zu se-

hen. Eingeweihte erkennen trotz massiver Umbauten immer noch eine klassische dänische Holzfähre.

*Die **WILLIAM JØRGENSEN** am 02.10.2011 am Anleger Holmen. Im Hintergrund ist die **FRITZ JUEL** zu sehen.*

Da verhält es sich mit der nebenan liegenden **FRITZ JUEL** schon anders: Hier wurde auf dem Fahrzeugdeck, salopp formuliert, ein Wohncontainer installiert und der Rest mehr oder minder im Original belassen. Einigen ist die **FRITZ JUEL** vielleicht noch als **JACOB HARDESHØJ** bekannt. Unter diesem Namen war sie bis 2001 auf dem Alssund zwischen Hardeshøj und Ballebro unterwegs. Dieser Name ist auch heute noch im Register vermerkt. Das Holzschild **FRITZ JUEL** wurde wohl nur aus nostalgischen Gründen am Steuerhaus montiert.
Und warum sollte der geneigte Schiffsfotograf doch von Bord gehen (wenn die Familie ihn denn lässt)? Ganz einfach: Nur einen kurzen Spaziergang entfernt befindet sich in einem Hafenbecken die Möglichkeit fünf weitere frühere Fähren in Augenschein zu nehmen. Einfach vom Anleger linkerhand auf die Insel Nyholm gehen und sich dann in der Marinestation zur „Sixtus Batteri“ begeben. Das Gelände gehört zum Marinearsenal, es kann aber ohne Einschränkungen betreten werden. Bislang hatte ich dort auch keinerlei Probleme fotografieren zu dürfen.
Nebeneinander (aber aus fotografischer Sicht weit genug voneinander entfernt) sind hier die **A.L.B.**, **OURØ**, **FURSUND**, **ASKØ** und **HANNÆS** vertäut und fristen ein Dasein als Wohnschiff. Auch hier haben sich die

neuen Besitzer heimwerkerisch ausgetobt – mit ganz unterschiedlichem Erfolg…

*Die **A.L.B.** am 02.10.2011 in herbstlicher Nachmittagsonne vom Gelände des Marinearsenals Holmen aus fotografiert.*

Die **A.L.B.** kam ursprünglich für den Dienst zwischen Marstal (Ærø) und Rudkøbing (Langeland) in Fahrt und verdankt ihren Namen dem Grafen Ahlefeldt-Laurvig-Bille. Im Volksmund wurde daraus jedoch die Bezeichnung „alle Langeländer Bauern“. Die **A.L.B.** hat ihre Fahrenszeit überwiegend im Südfünischen Inselmeer verbracht, zuletzt als **ÆRØBOEN** im Verkehr zwischen Svendborg und den Inseln Drejø und Skarø. Am dortigen Anleger kenterte die **ÆRØBOEN** am 2. September 1993 und wurde nach erfolgter Bergung nach Kopenhagen verkauft. An ihrem Äußeren hat sich seitdem wenig verändert, da die **A.L.B.** als bewahrungswürdig eingestuft wurde.
Als nächstes Schiff folgt die **ORØ**, die bis 2003 zwischen Holbæk und der Insel Orø im Isefjord im Einsatz war. Nachdem sie durch einen Neubau ersetzt wurde, erfolgte ab 2004 der Umbau zum Wohnschiff und der Umzug nach Kopenhagen.
Nebenan liegt die **FURSUND**. Sie war zeitlebens auf dem gleichnamigen Sund im Limfjord in Fahrt. Bei ihr handelt es sich um eine der vielen klassischen dänischen Fähren mit durchgängigem Autodeck und darüber befindlicher Brücke. Nach Außerdienststellung im Jahre 1999 kam sie nach Kopenhagen und wurde über die Jahre in ihren heutigen Zu-

stand verwandelt. Anfangs wurde nur das Autodeck zu Wohnzwecken umgebaut, doch mittlerweile wurde der Brücke ein Aufbau übergestülpt, der ästhetisch nicht ganz zu überzeugen vermag…
Mit der **ASKØ** verhält es sich ähnlich. Zwar ist noch zu erkennen, dass sie einmal eine Fähre war, auch ist noch der Name an der Bordwand angebracht – nur das Resultat der Umbauten wird das Auge des Fährfreundes nicht erfreuen. Zur Ehrenrettung muss jedoch gesagt sein, dass die **ASKØ** ab 1993 erst zum Restaurantschiff umgebaut werden sollte und ein Einsatz als Hausboot nicht auf der Agenda stand. Möglicherweise hat der heutige Eigner aus der übernommenen Baustelle nicht mehr viel anderes machen können. In ihrer aktiven Zeit war die **ASKØ** zwischen der gleichnamigen Insel und Bandholm auf Lolland in Fahrt.
Auch bei der **HANNÆS** handelt es sich um eine alte Limfjord-Fähre. Sie war auf der kurzen Überfahrt über den Feggesund zu Hause. Nachdem sie dort nur noch als Reservefähre gefragt war, wurde sie 1999 nach Kopenhagen verkauft. Zwar hat auch sie Umbauten über sich ergehen lassen müssen, doch ist bei ihr noch die klassische Silhouette zu erkennen.
Über Geschmack lässt sich bekanntlich nicht streiten und so möge sich jeder selbst ein Bild von den (mehr oder weniger) gelungenen Umbauten machen.
Aus fotografischer Sicht lässt sich das ganze am besten nachmittags von Nyholm aus auf den Sensor bringen.
Wem das noch nicht reicht und die Schiffe rundum fotografieren will, muss einen weiteren Spaziergang unternehmen. Allerdings ist der Zugang zu den Wohnschiffen als „privat område“ (Privatgelände) markiert. Wer sich davon nicht abhalten lässt, sollte zumindest auf etwaige Fragen von Anwohnern gefasst sein. Deshalb im Zweifel lieber die Kamera einstecken und den Rückweg antreten.
Zurück in Richtung Anleger; allerdings steigen wir nicht wieder „Holmen“, sondern am fußläufig erreichbaren Anleger „Operaen“ ein. Auf den Weg dahin können wir in einem Kanal wenige Meter hinter der Oper im Vorbeigehen eine weitere frühere Fähre.
Dabei handelt es sich um die **ELLEN**, die früher hauptsächlich zwischen Kragenæs auf Lolland und der Insel Femø eingesetzt wurde. Heute wird sie als Bar / Restaurant betrieben und zielt offenbar auf zahlungskräftiges Opernpublikum ab. Während im Sommer regelmäßig geöffnet ist, wird im Winterhalbjahr nur an Spieltagen oder für geschlossene Gesellschaften die Gangway auf den Kai gelegt. Dem Vernehmen nach soll die **ELLEN** immer noch fahrbereit sein.
Wieder an Bord des „Havnebussen“ geht es weiter stadteinwärts.
Kurz bevor wir den Anleger „Nyhavn“ erreichen, sehen wir an Backbord ein schwimmendes Gebilde, das nicht erkennen lässt, dass sich eine

Fähre dahinter verbirgt. Es ist die **GRØNSUND**, die bei Nordatlantens Brygge auf Christianshavn festgemacht hat und heute für Veranstaltungen verschiedenster Art genutzt werden kann. In ihrem früheren Leben war sie im Limfjord und im Grønsund in Fahrt. Nachdem sie dort überzählig war wurde sie in den 1990er Jahren dem Dänischen Fährschifffahrtsmuseum übertragen. Die Idee des Museums war „mächtig gewaltig“; mit der **KONG FREDERIK IX** und der **GRØNSUND** sollten zwei dänische Fähren im Originalzustand der Nachwelt erhalten bleiben. Leider gipfelten die hochtrabenden Pläne in einem wirtschaftlichen Fiasko. Und während die ***KONG FREDERIK IX*** (liebevoll „Kongen“ genannt) schlussendlich im Hochofen endete, konnte die **GRØNSUND** der Nachwelt erhalten bleiben. Vom Originalzustand ist freilich nichts mehr zu erkennen, heute sieht die **GRØNSUND** eher wie ein schwimmender Gartenpavillon aus!

*Die **GRØNSUND** am 18.08.2012 – Fähre oder Gartenlaube?*

Quasi um die Ecke finden wir noch zwei weitere frühere Fähren. Im Christianshavns Kanal finden wir die ***KARLA*** und die ***BRANDSØ***.
Erstere ist ein kleines Fährchen von nicht einmal 15 Meter Länge. Immerhin drei PKW sollen Platz an Bord gefunden haben. Auch sie war im Limfjord beheimatet und ist schon seit 1995 in Kopenhagen anzutreffen. Das niedliche Hausboot stand im Herbst 2011 zum Verkauf – Kostenpunkt leider nicht bekannt!

Die ***BRANDSØ*** hat sich in ihrer aktiven Fahrenszeit durch ein kantiges, klobiges Aussehen „ausgezeichnet“. Seit den 1960er Jahren war sie im Fährdienst zur Insel Baagø tätig. Durch diverse Umbauten ist über die Jahre ein ansehnliches Wohnschiff entstanden. Am Heck fehlt nur ein Schaufelrad, dann wäre die Mississippi-Dampfer-Illusion perfekt.
Vom „Havnebussen“ sind die beiden Wohnschiffe nicht sehen, aber zurzeit wird eine Brücke von Nyhavn nach Christianshavn gebaut, so dass nach dem Ausstieg am Anleger „Nyhavn“ vielleicht noch ein „kleiner Abstecher“ möglich ist…

Ich kann diese Tour nur zur Nachahmung empfehlen, aber: bekanntermaßen haben Schiffe die mitunter dumme Angewohnheit sich bei Nacht und Nebel klammheimlich von ihren Liegeplätzen zu verziehen. Bevor der Familienanhang murrt, sei gesagt, dass zumindest letzten Sommer die hier vorgestellten Schiffe an den beschriebenen Liegeplätzen auszumachen waren.

Kopenhagen ist immer eine Reise wert – vi ses! Und darauf einen Gammel Dansk!

Fotos aller hier vorgestellten Fähre sind demnächst in der Galerie auf unserer Website zu sehen. Auf die detaillierten Lebensläufe habe ich aus Platzgründen verzichtet. Wer sich genau informieren möchte, dem empfehle ich die Website www.fjordfähren.de. Den Fahrplan der Havnebusser gibt es unter www.moviatrafik.dk. Unter www.krak.dk findet sich ein Stadtplan (auch mit Satellitenaufnahmen). Weitere Informationen zur **ELLEN** und zur **GRØNSUND** gibt es unter www.kontikibar.dk bzw. www.gronsund.dk.

Text und alle Photos: Heino Sehlmann

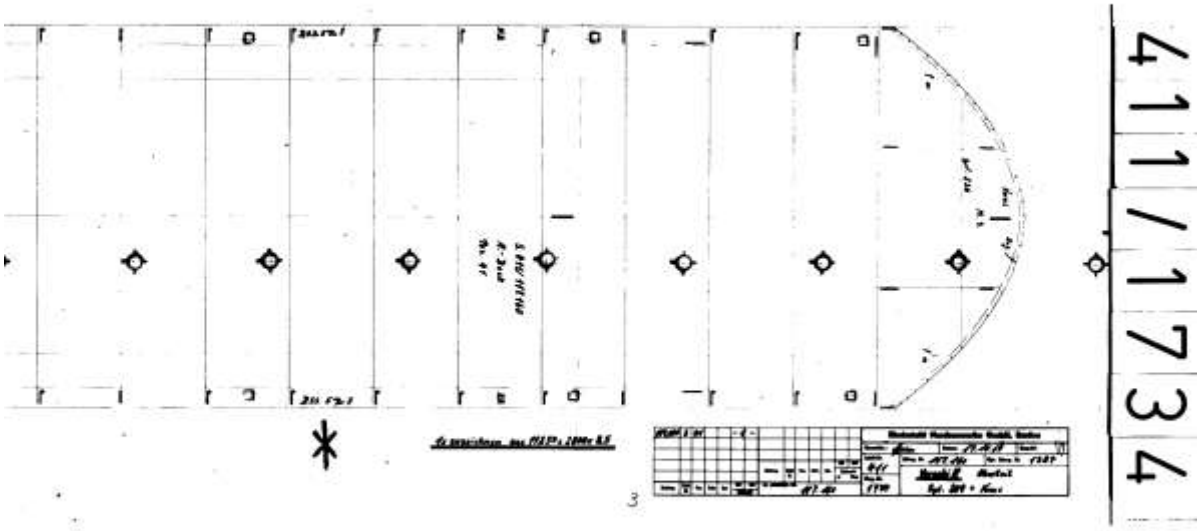
Damals und heute

Wiedersehen nach 40 Jahren

Ein Dèjá Vu hatte im letzten Jahr DFV-Mitglied Karl Giesen in seiner griechischen Wahlheimat…

Als Schiffbauer auf den Rheinstahl Nordseewerken in Emden, besuchte ich von 1968 bis 1970 einen Industriemeisterlehrgang. Zur Meisterprüfung gehörte, dass eine „Situationsaufgabe“ geschrieben werden musste. Zu der Zeit kam ich von der Bauteileanzeichnerei als Detailkonstrukteur in die Optische Vorzeichnerei. Dort hatte ich mit der Konstruktion eines Vorschiffs zu tun. Somit entschied ich mich eine Arbeit mit dem Thema „Die Bearbeitung des Vorschiffes eines Passagierschiffsneubaus in der optischen Vorzeichnerei“ zu schreiben. Das ging vom Kolli-

sionsschott Spant 195 bis zur Kammplatte. Enthalten war auch die Echolot- und Kielkonstruktion, sowie die markante Ausführung des Klüsenrohrs.



Das A-Deck im Vorschiff 1969 von mir gezeichnet.

Bei ihrer Taufe erhielt die Baunummer 411 den Namen **SEA VENTURE**, und die Baunummer 414 wurde die **ISLAND VENTURE**. Wir alle waren sehr stolz auf unsere ersten Passagierschiffe. Es blieben die Einzigen.
Da unsere Tochter auf der Sonneninsel Kreta verheiratet ist, zogen meine Frau und ich in 2007 nach Heraklion auf Kreta. Unser Haus liegt direkt am Meer. Wir sehen jedes Schiff das in den Hafen ein- oder ausläuft. Als Schiffsspotter muss ich natürlich jedes Passagierschiff fotografieren. Zuletzt war die **QUEEN MARY 2** hier.

So habe ich auch ein Schiff mit dem Namen **DISCOVERY** fotografiert. Dabei fiel mir das

*Links: Die **SEA VENTURE** 1970 in der Ausrüstung.*

*Die **SEA VENTURE** 1971 am Ausrüstungskai der RNSW in Emden.*

Klüsenrohr des Schiffes auf. Zu Hause habe ich dann gleich in dem Buch „Die grossen Passagierschiffe der Welt“ nachgesehen, und musste feststellen, dass es sich dabei um die ex **ANSAMAN VICTORY**, ex **DISCOVERY**, ex **PLATINUM**, ex **HYUNDAI PUNGAK**, ex **ISLAND PRINCESS**, ex **ISLAND VENTURE** handelt. Es war also das Passagierschiff, das ich mitkonstruiert hatte. Ich war mächtig stolz, dieses Schiff nach 40 Jahren wiedergesehen zu haben. Laut FERRIES 4 / 2012 fährt die **DISCOVERY** ab Februar unter der Marke Cruise & Maritime Voyages.

*Die **DISCOVERY** 2009 im Hafen von Heraklion.*

Im Internet habe ich dann nach dem Schwesterschiff gesucht. Die **SEA VENTURE** wurde 1975 in **PACIFIC PRINCESS** umbenannt. Auf ihr wurde die weltweit erfolgreiche US- Fernsehserie „Love Boat“ gedreht. In 2002 erhielt sie den Namen **PACIFIC**, und wurde im letzten Jahr von einem türkischen Metallverwerter für 2,5 Millionen Euro gekauft, um leider verschrottet zu werden.

*Das Vorschiff der **DISCOVERY** in Heraklion.*

Alle Bilder und Texte von Karl Giesen.

Hier noch schnell ein Bild von achtern, allerdings deutlich weiter nördlich im Juli 2011 in Rostock aufgenommen.

Photo:
R. C. Schöttker

Wieder einmal gab es bei Marc Peper einen Stapellauf zu vermelden, dieses Mal ist das Schiff blau-weiß geworden. Er schreibt:
„Nach 1,5 Jahren Bauzeit ist jetzt die Nr. 2, die PP als **PRINCESS SEAWAYS** für meinen Kumpel fertig. Baubeginn der Nr. 3 für den Kapitän des Schiffes wird demnächst erfolgen ... und die Nr 3 wird dann definitiv auch die letzte ihrer Art sein!“

DFV-Treff in Hamburg:
Am Dienstag, den 9. April 2013, soll der nächste Stammtisch, der zweite in diesem Jahr in Hamburg stattfinden. Bei leckerem Essen und dem einen oder anderen Getränk werden wir sicherlich eine Menge rund um die Fähr- und Passagierschifffahrt zu erzählen wissen.

Die wichtigsten Fakten:

Das Lokal:	„HOPI – Das unglaubliche Restaurant“ (http://www.hopi-hamburg.de/),
Die Anschrift:	Oberstraße 3, 20144 Hamburg,
Die Anreise :	U-Bahn-Station Hoheluftbrücke (Linie U3),
Der Termin:	Dienstag, der 9. April 2013,
Der Beginn:	18.30 Uhr.

Wir würden uns auch dieses Mal wieder sehr über eine rege Teilnahme freuen. Damit wir planen können, sind wir für eine kurze Anmeldung per E-Mail (an: dfvtreffhh@dfv-online.info) dankbar! Wir sehen uns im April! Es grüßen Frank Schönstedt und Stefan Kaminski.

DFV-Jahreshauptversammlung
Termin: Samstag, 27. April 2013, Meyer-Werft in Papenburg.

Sie haben noch wichtige Termine? Immer her damit an intern@dfv-online.info!

DFV intern – das elektronische Mitteilungsblatt des Deutschen Fährschiffahrtsvereins. An der Ausgabe 7 (Februar 2013) haben mitgewirkt: Carsten Behm, Karl Giesen, Sven Haase, Lucia Hollemann, Stefan Kaminski, Martin Kursawe, Kai Ortel, Marc Peper, Jan-Otto Schaumann, Pierre Schreiber, Heino Sehlmann und Ralph Christian Schöttker.

Verantwortlich für die Artikel und Bilder sind jeweils die Autoren.

Beiträge für die nächste Ausgabe sind gern gesehen und sollten bitte bis zum 8. Mai 2013 an intern@dfv-online.info gesendet werden.

DFV intern 8 (Mai 2013) wird um den 15. Mai 2013 versendet.