

# DFV intern



Mitteilungen und Berichte aus dem  
Deutschen Fährschiffsverein  
Ausgabe 8 / Mai 2013

Liebe Mitglieder des *DFV*:

Es hat etwas länger gedauert, dafür ist dieses Mitteilungsblatt auch das größte geworden, das bisher erschienen ist. Von vielen Mitgliedern kamen schöne Photos und manch einer war auch unterwegs. Gunnar Spahl konnte im März noch TEF testen, Martin Kursawe musste bereits auf DFDS ausweichen, um Südeuropa kennen zu lernen. Wolfgang Bohnsack hat einen Reisebericht über seine Fahrt mit der **NORRÖNA** von 2010 eingesendet. Mit Berichten zu diesem Schiff stand er nicht allein da. Während Christian Klein die Island-Fähre in Hirtshals knipste, hat auch Carsten Behm das Schiff vor wenigen Wochen getestet. Sein Reisebericht wird dann im nächsten Mitteilungsblatt zu lesen sein.

Auch im „historischen Bereich“ gibt es etwas zu berichten: Heino Sehlmann hat eine Anekdote zur Bugklappe der **KONG FREDERIK IX** zu erzählen, während Martin Kursawe an die Zeit erinnert, als noch Züge in Warnemünde verladen worden sind. Gerade diese historischen Bilder mit dem Reiz des Unwiederbringlichen sind hier immer erwünscht. Wer ähnliche Juwelen hat, möge sie gerne an [intern@dfv-online.info](mailto:intern@dfv-online.info) senden, aber bitte in Größen um 1 Megabyte. An diese Adresse gehen bitte auch alle Gesuche an andere Mitglieder, ob es nun Bücher, Bilder oder sonstige Fragen sind. Das ist auch weiterhin das Ziel von *DFV intern*.

Alle sieben älteren Ausgaben von *DFV intern* können übrigens weiterhin auf der DFV-Homepage [www.dfv-online.info](http://www.dfv-online.info) heruntergeladen werden. Nun aber viel Freude bei der Lektüre wünscht

Ralph Christian Schöttker

Inhalt

Mitteilungen aus dem Verein	3
Schnappschüsse	5
Unterwegs	21
Damals und heute	48
Das Modell	50
Wann – was – wo?	52
Impressum	52

Titelbild: **MOBY DREA** im Hafen von Olbia.

Photo: Kai Ortel

## Jahreshauptversammlung

Am 27. April fand in Papenburg die Jahreshauptversammlung des DFV statt. Nach einem gemeinsamen Mittagessen und der Besichtigung der dort ansässigen Meyer-Werft wurde bei Kaffee, Tee und Kuchen die eigentliche Versammlung durchgeführt.

Entscheidungen wurden dabei über die Vereinsfahrt getroffen, die in diesem Jahr nach Schweden und Finnland führen wird (siehe unten!), und über das zukünftige Vereinslogo. Außerdem gab der Vorstand einige Erläuterung zur derzeitigen Situation des Vereins, und Torsten Noelting berichtete über den geplanten Kalender 2014. Die nächste Jahreshauptversammlung soll in Hamburg stattfinden. Mehr dazu auch in der nächsten FERRIES-Ausgabe.

## Logo

Mit großer Mehrheit wurde ein Entwurf von Christian Giesler einstimmig angenommen, der nach einer munteren Diskussion im Internet von mehreren Mitgliedern weiterentwickelt wurde. Christian Giesler hat die endgültige Fassung dann ausgearbeitet. Wir hoffen, dass wir sie in der zweiten Jahreshälfte dann auch in aller Form nutzen können.

## Vereinsfahrt

Die Jahreshauptversammlung hat beschlossen, dass wir im Herbst eine Reise nach Schweden und Finnland machen werden. Dabei werden wir eine Passage mit der **GABRIELLA** und eine Doppelfahrt mit der **VIKING GRACE** vornehmen. Nähere Informationen werden mit der nächsten FERRIES-Ausgabe versendet. Dort wird auch ein Buchungsformular beiliegen. Wir bemühen uns ferner, auch eine Online-Buchung über unsere Internetseite [www.dfv-online.info](http://www.dfv-online.info) zu ermöglichen.

Die Reise startet am Donnerstag, den 3. Oktober 2013 um 16 Uhr in Stockholm. Am nächsten Tag erreichen wir vormittags Helsinki, wo wir Aufenthalt bis zum Nachmittag haben. Dann geht es nach Turku, wo wir abends auf den Viking-Line-Neubau gehen werden. Um nicht in aller Frühe von Bord gehen zu müssen, fahren wir direkt nach Turku zurück. Auf der Überfahrt werden wir noch exklusiv einen Konferenzraum für uns haben.

In Turku endet die Reise am Samstagabend. Die Heimreise kann individuell gebucht werden. Unser Partner DERPART ist dabei gern behilflich (ob nun mit einer weiteren Reise nach Stockholm oder einer Übernachtung auf der alten **BORE**).

Der Versammlung war bewusst, dass diese Reise das Budget einiger Mitglieder sprengen wird. Andererseits sind kostengünstigere Alternativen spärlich gesäht. Immer nur Kiel-Oslo oder Kiel-Göteborg ist auch nicht attraktiv. Allerdings wurde beschlossen, die DFV-Fahrt im Jahre 2014 möglichst wieder kostengünstiger zu gestalten.

Wir würden uns freuen, wenn wir möglichst viele Mitglieder an Bord begrüßen könnten und nehmen auch gerne Partner, Freunde und Verwandte unserer Mitglieder mit!

## Treffen

Nachdem der DFV-Treff in Hamburg mittlerweile eine feste Größe geworden ist, soll auch in Bremen soll in unregelmäßigen Abständen ein Mitgleidertreffen stattfinden. Wir treffen uns zum ersten Mal in Bremen an der Schlachte im **Paulaners** am Donnerstag, den 6. Juni 2013 um 18.30 Uhr. Wir freuen uns über jedes Mitglied, das vorbeischaun mag und wären, wenn möglich, für eine kurze Nachricht an [rcs@dfv-online.info](mailto:rcs@dfv-online.info) dankbar.

## Kalender

Liebe Mitglieder,  
der Winter ist zu Ende und es ist wieder an der Zeit, an das nächste Jahr zu denken - natürlich vorerst nur „kalendarisch“.  
Der DFV-Kalender 2014 wird unter der Überschrift „**Begegnungen**“ erscheinen. Wir hoffen auf vielfältige Motive, denn es kann sich ja allerdhand begegnen: Hochseefähre begegnet Flussfähre, Fährschiff begegnet Fährschiff, Fähre begegnet (Ro-Ro)-Frachter, Inselfähre begegnet Seebäderschiff, Fährschiff begegnet Cruiselinier oder oder oder...

Ab sofort ist das elektronische Postfach [dvf@noelting-net.de](mailto:dvf@noelting-net.de) wieder für Eure Bildvorschläge geöffnet. Damit eine ausreichend gute Druckqualität gewährleistet werden kann, sollten die Bilder in einer Größe von ca. 2500 x 1700 Pixeln vorhanden sein. Für die Sichtung reicht zunächst auch eine kleinere Kopie aus.

**Der Einsendeschluss ist der 4. August 2013.**

Wir freuen uns auf Eure sicher wieder zahlreichen Vorschläge !

Herzliche Grüße aus der Kalenderredaktion von  
Torsten Noelting und Martin Kursawe



*Carsten Behm war Richtung Bornholm unterwegs und hat die Færger-Schiffe im neuen Outfit abgelichtet. Oben der Veteran **POVL ANKER**, unten die **VILLUM CLAUSEN**.*



*Auch die **HAMMERODDE** hat nun endlich den Færger-Anstrich erhalten – und der wurde bei einigen Fährschiffahrtsexperten schon mit viel Kopfschütteln quittiert. Es scheint etwas viel schwarz zur Verfügung gestanden zu haben. Oder ist es ein Tarnanstrich? Alle Bilder von Carsten Behm vom 12. Mai 2013.*



*Außerdem hat Carsten Behm noch ein Bild der alten **BERGENSFJORD**, die ihren Namen noch in diesem Jahr an einen Neubau abgeben muss, zugesteuert. Mehr dazu im nächsten Mitteilungsblatt.*



*Eiszeit in Stralsund. Heino Sehlmann konnte die beiden für Scandlines gedachten und nun beschäftigungslos am Werftkai liegenden **BERLIN** und **COPENHAGEN** am 15. März 2013 dort antreffen. Die Scandlines-Aufschrift ist mittlerweile entfernt.*



*Ein jahrelang gewohnter Anblick in Rostock, doch das wird wohl bald Vergangenheit sein: Die **GEORG BÜCHNER** soll verschrottet werden. Wer zuletzt an Bord war, kann sich denken, warum nun Schluss sein soll.*

*Photo: Christine Beckmann, siehe auch FERRIES 1/2012!*



*Herzlichen Glückwunsch, Vogelfluglinie! Am 14. Mai 2013 legten erstmals die Fährschiffe **KONG FREDERIK IX.**, **DEUTSCHLAND** und **THEODOR HEUSS** ihre Abfahrten zwischen Puttgarden und Rødby zurück. Hier ein Bild vom 9. September 2002, auf der eine „Gumminase“ auf die **PRINSESSE BENEDIKTE** gefahren wird. Photo: Martin Kursawe*



*"Europa 2", 42.830 BRZ - Taufe am 10.05.2013 vor Blankenese.*



Die **NORWEGIAN BREAKAWAY**, 145.000 BRZ, am 12.03.2013 auf dem



Weg nach Eemshaven. Die Meyer-Werft benutzte erstmalig bei einer Ems-Überführung einen Ponton als Manövrierhilfe, der quer am Schiffsbug vertäut "mitlief". Ein Schlepper hatte ebenfalls festgemacht und konnte so effektiver als ein Bugstrahlruder auf der engen Ems assistieren. Photos: Jan-Otto Schaumann

Hier noch zwei Aufnahmen der brandneuen **NORWEGIAN BREAKAWAY** am 29. April 2013 in Southampton. Nach der ersten offiziellen (eine Nacht) Kreuzfahrt von Rotterdam hat das Schiff hier eine Nacht





*verbracht und hat dann am 30. April eine einwöchige Transatlantikreise nach New York angetreten. Die Taufe fand am 8. Mai 2013 in Manhattan statt. Taufpatinnen sind die Broadway Stars "Rockettes".*

Photo: Steffen Schiemann



*ERTHOLM in Gudhjem. Auch dazu mehr im nächsten **DFV**intern.*

*Photo: Carsten Behm.*



*Karl Giesen hat auch wieder einige Bilder beigesteuert von „da, wo andere Urlaub machen“. Hier seine **Impressionen aus Heraklion (Kreta)**:  
Etwa zweimal pro Woche kommt zurzeit die **LOUIS OLYMPIA** ex **SONG OF AMERICA** ex **SUNBIRD** ex **THOMPSON DESTINY** nach Heraklion. Auf dem Photo sieht man sie und es spiegelt sich das Wasser sehr schön am Bug.*

*Bilder vom 7. Mai 2013: Zunächst die **NOORDAM**.*





Die anderen Photos zeigen oben die Fähre **GOLDEN BLAZE** ex **PESCARA JET** ex **ZARA JET** ex **SEACATAMARAN DANMARK** ex **HOVER SPEED BELGIUM** und unten die **MASTER JET** ex **SNAEFELL** ex **SEA EXPRESS** ex **SEACAT NORGE** Beide Fähren fahren täglich zur schönsten Insel der Ägäis, nach Santorini.



Der Tourismus ist schon ein wichtiger Faktor für die Genesung Griechenlands. Wenn die großen Kreuzfahrer hier anlegen, dann merkt man das in der Stadt schon sehr gut. Leider gibt es aber viele Punkte, die das erhoffte Wachstum in weite Ferne rücken lassen. Man hat den Arbeitern und Angestellten bis zu 30% den Lohn gekürzt, aber die Preise steigen trotzdem weiter. Seit ein paar Jahren zahlen wir z.B. um 1,80 € für 1 Liter Superbenzin. Auch die Lebensmittel sind nicht preisgünstiger geworden. Dann kommt noch die Haltung der Griechen dazu: Am letzten Wochenende war das griechische Osterfest. Es ist das größte Fest

*in Griechenland. Da fahren die Fähren (OLYMPIC CHAMPION, SUPERFAST XII, FESTOS PALACE und BLUE STAR 1) zweimal am Tag die Strecke Heraklion-Piräus. Am 1. Mai fuhr keine Fähre, da wurde gestreikt. Da der 1. Mai in die Fastenzeit fiel, konnte man ja nicht feiern.*

*Deshalb wurde der 1. Mai auf den 7. Mai verlegt, damit man feiern und grillen kann. Dieses Bild unten zeigt Fischerboote im Hafen von Heraklion, links die venezianische Festung, und hinten sieht man die "QUEEN MARY 2". Das war schon eine tolle Sache, als sie im Januar hier anlegte.*



*Zum Glück ist die Krise hier auf der Insel Kreta nicht so stark spürbar wie auf dem Festland. Der Tourismus und die Obst-, Gemüse- und Olivenenernte lassen es hier erträglich erscheinen. Die Gastfreundschaft der Kreter ist immer noch herzlich, und das Wetter ist auch noch genau so schön (am Tag der Bilder 29°C im Schatten) wie vor der Krise.*



*Christine Beckmann hat die SKANE in Rostock im Stena-Kleid erwischt.*



*Sowohl Christine Beckmann (oben) als auch Carsten Behm haben die QUEEN ELIZABETH bei ihrem Besuch in Rostock am 5. Mai 2013 auf den Chip gebannt.*





*Alles STENA oder was? Marc Peper ist diese Aufnahme in Trelleborg gelungen.*



*Ein Hauch von Harlesiel oder Wangerooge? Die alte Wangerooge-Fähre **OLDENBURG** in Ilfracombe. Mehr dazu schreibt Martin Kursawe in seinem Reisebericht am Ende dieses Mitteilungsblattes.*



*Am 22. Januar konnten unsere Mitglieder Christian Klein und Ralph Pruessmann in Memel nach Ankunft mit der **VICTORIA SEAWAYS** aus Kiel an Land Überbleibsel der **LISCO GLORIA** entdecken: Dort lagen die Rettungsboote auf einem Tieflader.*





*In einem der Fährbetten der früheren Mukran-Linie liegt die **OPTIMA SEAWAYS** in Memel, dem litauischen Klaipėda. Photo: Christian Klein*



*Den Neuzugang bei **SNAV**, die **ADRIACTICO** ex **STENA BALTICA -13** ex **KONINGIN BEATRIX 02**, BRZ: 31.910 / Bj. 1986, hat Lucia Hollemann am 27. März 2013 auf der Werft in Neapel beim Umbau von der **STENA** zur **SNAV** – Fähre gesichtet.*

Derzeit bedient diese Strecke nur die Hochgeschwindigkeitsfähre **CROAZIA JET** ex **FELIX**, BRZ: 5307 / Bj. 1996.



In Kiel dagegen hat Marc Peper die **MSC MUSICA** abgelichtet.



Immer noch zwischen Esbjerg und Nordby auf Fanø unterwegs ist die **SØNDERHO** (Bj. 1962), die schon den einen oder anderen Eigner hat kommen und gehen sehen. Bild vom 10. Mai 2013 von R. C. Schöttker.



*Eine Einstimmung auf den Reisebericht von Wolfgang Bohnsack: Christian Klein hat die **NORRÖNA** beim Auslaufen in Hirtshals aufgenommen. Wer schon einmal in Hirtshals gewesen ist, weiß, wo Christian Klein diese schönen Bilder gelungen sind..*





Bei ihrem Mini-Kreuzfahrtschiff **STENA SAGA** (Frederikshavn - Oslo) war die Stena Line in der Vergangenheit immer besonders kreativ, was Rumpf-Aufschrift und –bemalung betrifft. Fuhr das Schiff von 2002 bis 2005 als „Dansebåten“ (Tanz-Schiff), hieß es von 2006 bis 2008 in roten Lettern „Bli med og bli blid!“ (Komm mit und amüsier Dich!) und von 2009 bis vor kurzem wiederum „Gøy på vannet!“ (Hab Spaß auf dem Wasser). Im April, wie hier auf unserem Foto im Oslofjord, trug die **STENA SAGA** hingegen keinerlei Werbeslogan neben dem Reedereinamen – aber das dürfte sich bei ihrer nächsten Wertzeit schnell wieder ändern.

Eine Ergänzung zum Artikel über die **HOLGER DANSKE** aus dem letzten **FERRIES**-Heft: Die folgenden Bilder konnte ich am 18. Dezember 1998 auf-



nehmen, als ich mich relativ spontan entschloss, die Sammlung von aufgelegten **DSB**-Fährschiffen in Nakskov anzuschauen. Auf der **HOLGER DANSKE** konnte ich damals zwar Aktivitäten vernehmen, aber Menschen traf ich davor nicht an.

Erst bei den Recherchen zum Artikel im vergangenen Herbst fiel mir auf, dass ich die Ankunft der **HOLGER DANSKE** nur um wenige Stunden verpasst hatte: Sie war tatsächlich an diesem Tag im seeländischen Werfthafen eingetroffen...

Direkt von der Jahreshauptversammlung in Papenburg ist Sven Haase auf eine kleine Rundreise nach Großbritannien aufgebrochen und hat einige Bilder mitgebracht, die auf den kommenden Seiten zu sehen sind.



*Oben: SS ROTTERDAM in Rotterdam.*

*Rechts: NORWEGIAN BREAKAWAY am 28.04.2013 in Rotterdam.*



*PRIDE OF HULL am 28.04.2013 in Rotterdam.*

*STENA BRITANNICA am 28.04.2013 in Rotterdam.*





**ULYSSES** am  
30.04.2013 in  
Holyhead.

**NORBANK** am  
30.04.2013 in Dublin.



Außerdem hat Sven Haase die **DUKE OF LANCASTER** besucht. Er schreibt dazu:

Das Schiff liegt in Mostyn in Wales seit dem 10.08.1979 auf dem Land. Geplant war es als

"Fun Ship" mit Markt und Freizeiteinrichtung. Da die Rettungswege nicht ausreichten, wurde es wieder geschlossen und der Umbau zum Hotelschiff wurde auch nicht genehmigt. Plan ist seit 2012, dass Schiff in die größte Open-Air-Kunst-Galerie in Großbritannien zu verwandeln.



Schade um so ein schönes Altes Schiff, es wird sicherlich nie wieder entfernt werden und rostet so langsam für die nächsten 100 Jahre vor sich hin. Kann man gut bei Wikipedia alles nachlesen.

### TSS **DUKE OF LANCASTER**

Erbauer:

Harland & Wolff , Belfast, Baunummer: 1540.

Typ: Turbinen-Dampfschiff

Länge: 114,63 m, Breite: 17,46 m, Tiefgang: 4,54 m, Geschwindigkeit:  
21 Knoten, Kapazität: 1800 Passagiere, Tonnage: 4.450 GT.

Stapellauf: 1955.

Route:

1956-1975:

Heysham – Belfast,

1975-1979: Holyhead - Dun Laoghaire.



## Ein Foto – und die Geschichte dahinter



Dieses Foto entstand vor 15 Jahren. Die **KONG FREDERIK IX** hat dauerhaft in Nyborg festgemacht und ist Heimstätte des Dänischen Fährschiffahrtsmuseums. Natürlich wäre es fotogener, wäre die Bugklappe geschlossen – aber dann gäbe es auch keine Geschichte zu erzählen. Während des Pfingsturlaubs musste Nyborg zwecks Besuchs der **KONG FREDERIK IX** angesteuert werden. Im aktiven Betrieb hatte es nie geklappt Bekanntschaft mit DER dänischen Fähre zu machen, also war der Museumsbesuch ein Muss.

Meine Frau Anja (damals noch nicht soo fährinteressiert) hatte keine Lust, und so begab ich mich alleine an Bord. Zwar wurden Führungen angeboten, doch ich wollte erst einmal eigenständig den KONG in Augenschein nehmen. Nachdem ich eine Zeitlang alle zugänglichen Räume inspiziert hatte, nutzte ich die Gelegenheit durch ein mit „Adgang forbudt“ (Zugang verboten) gekennzeichnetes Schott hinter die Kulissen zu verschwinden. Irgendwie kam ich dann zum Maschinenraum, wo ich prompt einer geführten Gruppe in die Arme lief – natürlich aus der falschen Richtung... Dies schien aber nicht wirklich jemanden zu interessieren. Wahrscheinlich war ich nicht der erste, der eine „Schwäche“ für Verbotsschilder hatte! Nachdem ich mit meinen damals rudimentären Kenntnissen der dänischen Sprache für allgemeine Erheiterung gesorgt hatte, wurde ich mit einer Privatführung (auf deutsch-dänisch-englisch) belohnt. Auf dem Autodeck angekommen, sollte die Führung eigentlich zu Ende sein. Doch mein Guide hatte noch eine Idee und fragte mich: „Möchtest du die Bugklappe operieren (bedienen)?“ Klar wollte ich! Und so durfte ich den großen Hebel umlegen, die Hydraulik bedienen woraufhin sich mit knarzendem Geräusch die Bugklappe öffnete.

Zurück am Auto begrüßte mich Anja: „Stell dir vor, da ist eben die Bugklappe geöffnet worden...“

## Noch einmal von Oostende nach Ramsgate mit TEF

Nach diesem langen Winter sollte uns unsere erste Fährreise im Jahr 2013 in die englische Grafschaft Kent mit Ihren sehenswerten Herrenhäusern des National Trust wie z.B. Knole House oder Sissinghurst führen. Was lag da näher als eine Überfahrt von Oostende nach Ramsgate auf der Internetseite von Transeuropaferries zu buchen. Für Hin – und Rückreise wurden 118 Euro berechnet (für zwei Personen incl. Auto).

Laut Buchung sollte die Hinreise mit der **LARKSPUR**, die Rückreise mit der **GARDENIA** erfolgen. In der Woche vor der Reise kontaktierte uns dann aber Transeuropaferries und teilte mit, dass aufgrund technischer



Probleme der Fahrplan ständigen Änderungen unterworfen sei. Letztendlich blieb dann aber doch alles bei den gebuchten Zeiten und so konnten wir an einem Sonntag im März gegen 6.45 Uhr in Oostende unsere Tickets im TEF-Büro in

Empfang nehmen. Mit uns warteten nur noch weitere sechs PKW auf das Boarding. Ein Fahrzeug der Hafenverwaltung leitete uns zur Passkontrolle und weiter Richtung Liegeplatz.

Unsere Vermutung, die **GARDENIA** sei an einem Sonntag nahezu leer bestätigte sich aber nicht. Ganz im Gegenteil, das obere Ladedeck war bei unserem Boarding bereits randvoll mit Trailern und LKW und es passten tatsächlich nur noch die wenigen PKW hinein.

Da die **GARDENIA** nur über einen einzigen Aufenthaltsraum für alle Passagiere verfügt, war es zunächst rappellvoll und alle strebten der Theke zu, wo es für die LKW-Fahrer nach Vorlage eines Vouchers ein Frühstück nach Wahl gab; PKW Reisende konnten zwischen englischem und kontinentalem Frühstück wählen.

Nach einer halben Stunde wurde es dann schlagartig leerer, die LKW-Fahrer strebten Ihren Kabinen zu, und die Passagiere konnten sich einen Sitzplatz Ihrer Wahl aussuchen. Nach Rückfrage beim Chefsteward konnte ich dann den kroatischen 2. Offizier auf der



Brücke besuchen. Von ihm erfuhr ich, dass bei ungünstigem Wetter die Überfahrt durchaus einmal sechs bis sieben Stunden dauern könne und er die neue **OSTEND SPIRIT** für deutlich überdimensioniert für die Strecke Oostende-Ramsgate halte. Zwei Schiffe wie die **GARDENIA** seien optimal.

Gegen 11.30 Uhr englischer Zeit, also pünktlich, legte die **GARDENIA** mit dem Heck in Ramsgate an und nach Kontrolle durch die UK Border Agency konnten wir unsere Reise fortsetzen.

Für die Rückreise hatten wir die 7-Uhr-Abfahrt ab Ramsgate gebucht und nach Abholung unserer Tickets im Terminal ging es auch schon zügig mit den Kontrollen los. Hierzu fährt man in Ramsagte einzeln in



eine Halle und wird dort freundlich durch die Damen und Herren der Security befragt, wo man herkommt, wo man hinfährt und nach dem Grund des Aufenthaltes befragt. Zusätzlich wird man gebeten, die Motorhaube und den Kofferraum zu öffnen. Damit nicht genug, die Fahrzeuginsassen werden auch noch mit Handsonden wie auf einem Flughafen untersucht.

Nach Beendigung der Security-Checks und Passkontrolle ging es dann auf das obere Ladedeck der „neuen“ **OSTEND SPIRIT**. Das war nahezu leer und nach dem Abstellen des PKW ging es hinauf in den Passagierbereich.

Beim Frühstück in dem exklusiv, da alleine für PKW-Reisende geöffneten Restaurant wurden wir exklusiv und bestens von einem Steward betreut. Der Steward entschuldigte sich mehrfach, man sei auf diesem Schiff noch nicht so ganz eingespielt, in zwei Monaten wäre alles besser. Wir fühlten uns aber auch jetzt schon bestens betreut und unsere Frage nach einem Brückenbesuch wurde gerne entsprochen.

Auf der Brücke begrüßte uns der Kapitän, sein 2. Offizier und ein Ausguck. Dort konnten wir uns in aller Ruhe umschauchen und Fragen stellen. Der Kapitän war dann auch völlig erstaunt, dass wir nach ca. 10 Minuten schon wieder den Rückzug in die vordere Lounge des Schiffes antraten und die restliche Überfahrt dort vollkommen allein verbrachten.



Alle Besatzungsmitglieder die wir kennengelernt haben und die Mitarbeiter in den Hafengebäuden waren sehr serviceorientiert und ausgesprochen freundlich. Leider hat Transeuropaferries mittlerweile den Betrieb eingestellt und es bleibt abzuwarten wie es mit der Verbindung von Oostende nach Ramsgate weitergeht.

Text und alle Photos: Gunnar Spahl

## Mit der MS Norröna auf die Färöer und nach Island

Ein Reisebericht aus dem Sommer 2010

Tosende Wasserfälle und grandiose Landschaften faszinieren uns. Daher hatten meine Frau und ich schon länger damit geliebäugelt, eine Reise nach Island zu unternehmen. Da wir in der Regel mit mehr Ge-



päck reisen als benötigt wird, lag es nahe, mit dem eigenen Wagen zu reisen. Im Sommer 2010 war es für uns soweit.

Eine Wahlmöglichkeit der Fährgesellschaft gab es auf der Route nicht. Die einzige Fährlinie nach Island ging im Sommer des Jahres 2010 von Hanstholm in Dänemark aus (seit Oktober 2010 von Hirtshals

aus). Während man bei Fährfahrten mit der Smyril Line bis zum Jahr 2009 auf der Fahrt nach Island einen Zwangsstopp auf den Färöer einlegen musste, da die **NÖRRÖNA** von Torshavn/Färöer aus einen Abstecher nach Bergen/Norwegen und zurück machte, ist dies nun je nach Abfahrtstag in Dänemark nicht mehr unbedingt erforderlich. Man kann aber auch nun noch einen Zwischenaufenthalt auf den Färöer einlegen.

Da uns auch die baumlose und bizarre Landschaft der Färöer ebenfalls interessierte, planten wir einen Zwischenaufenthalt auf den Färöer. So wählten wir eine Abfahrt an einem Samstag ab Hanstholm.

Am 3. Juli 2010 war es soweit. Sehr früh am Morgen machten wir uns von Friesland auf den Weg nach Hanstholm. Bis um 16 Uhr mussten wir in Hanstholm sein, da man mit dem



Pkw  
zwei



Stunden vor Abfahrt einchecken musste. Da sich der Verkehr trotz Sommerferien in Grenzen hielt, waren wir recht früh in Hanstholm. Umso erstaunter waren wir darüber, dass sich bereits einige Aufstellspuren hinter dem Check-In mit Autos gefüllt hatten. Am Check-In erhielten

wir dann die Information, dass die Überfahrt recht gut gebucht sei. Aus diesem Grunde durfte nur der Fahrer im Fahrzeug an Bord fahren. Alle anderen Passagiere mussten über die Gangway an Bord. Dies war für uns neu, denn wir waren es von unseren anderen Fährfahrten nach Skandinavien gewohnt, in aller Ruhe an Bord zu



fahren und dort das Reisegepäck, das unterwegs benötigt wird, aus dem Auto zu nehmen und zur gebuchten Kabine zu gehen. Es wäre schön gewesen, wenn wir im Vorfeld darüber informiert worden wären. So mussten wir sehr schnell entscheiden, wer welche Gepäckstücke mitnahm. Es wurde auch gesagt, dass alles Gepäck, das man aus dem Auto an Bord mitnehmen wollte, so platziert werden sollte, dass es von der Fahrerseite aus herausgenommen werden konnte. Die freundliche Person, die uns dies mitteilte, sollte Recht behalten.



Das Anbordfahren erfolgte recht zügig. Da die **NORRÖNA** wegen der rauhen See des Nordatlantiks keine Bugklappe hat, bedeutete dies, dass die Autos in einem großen Bogen an Deck fahren, damit die ersten Autos gewendet in Richtung des Hecks standen, um später wieder durch die Heckklappe von Bord fahren zu können. Es wurde zuerst die rechte Spurbahn gefüllt, in dem möglichst weit rechts an die Bordwand gefahren wurde. Rechts musste ja niemand mehr aussteigen. Nun stiegen möglichst alle Autofahrer, die ihr Fahrzeug in dieser Spur abgestellt hatten, schnell aus und schnappten ihr Gepäck und verließen das Autodeck. Mir gelang es nur meine Fototasche noch mitzunehmen, in dem ich einen kleinen Bordkoffer beherzt neben das Auto stellte und so das weitere Befahren der Spur links von unserem Auto stoppte. Wenn nämlich alle ausgestiegen waren, wurde zügig direkt neben den abgestellten Fahrzeugen ganz dicht wieder eine Reihe Autos abgestellt. So schafften es die Besatzungsmitglieder 6 Reihen Autos aufzuspüren, wo nur fünf Spuren auf Deck vorgesehen sind.



Voller Erwartung marschierte ich los und erklimm das Deck unserer gebuchten Kabine. Jäh ausgebremst wurde ich von einem Hinweisschild an der verschlossenen Tür zum Gang unserer Kabine. ‚Leider können die Kabinen noch nicht benutzt werden, da die Reinigungsarbeiten noch nicht beendet sind‘. Viele Mitreisende, deren Kabinen sich ebenfalls hinter dieser Tür befanden, hatten sich bereits häuslich auf dem Teppichboden eingerichtet. Nach einer Stunde war es dann soweit. Wir konnten unsere Kabine betreten.



Nachdem wir uns für die nächsten 30 Stunden häuslich in unserer Kabine eingerichtet hatten, machten wir einen Rundgang über das Schiff.



Viele Gäste vertrieben sich die Zeit bis zur Abfahrt in der Naust Lounge, einer Bar, in der abends ein Sänger die Gäste unterhielt. Für die zahlreichen Kinder an Bord gab es auch ein Unterhaltungsprogramm von der Zauberei bis zum Schminken.

Pünktlich um 18 Uhr legte die MS Norröna in Hanstholm ab. Hanstholm hat für die deutsche Edelgastro- nomie eine große Bedeutung. Viele Sterneköche decken sich hier mit fangfrischem Seefisch ein. Das Abendessen an Bord genossen wir im Büffetrestaurant. Das Büffet war sehr umfangreich und gut. Nach dem Abendessen sah man noch viele Fahrgäste an diesem lauen

Sommerabend an Deck. Die offene Sky Bar auf Deck 8 war an diesem Abend sehr gut besucht, während sich der Andrang in der Naust Lounge auf Deck 6 in Grenzen hielt. Der Sänger, der hier die Passagiere unterhalten sollte, konnte sie nicht wirklich fesseln.



Am nächsten Morgen stärkten sich viele Fahrgäste erst einmal beim umfangreichen Frühstücksbüffet.

Nach dem Frühstück vertrieben sich viele Fahrgäste die Zeit mit einem Bummel über Deck. Erstaunlicherweise war sogar das Peildeck begehbar und nicht wie



sonst bei vielen Fähren für Passagiere gesperrt. Bereits am frühen Morgen hatte die **NORRÖNA** einige Bohrinnseln nördlich von Schottland passiert. Je näher wir den Shetlandinseln kamen, desto häufiger umkreisten zahlreiche Basstölpel das Schiff. Auch wurde das Wetter merklich regnerischer. An die-



sem Tag hatte der Kapitän für die Passagiere eine interessante Route gewählt. Die **NORRÖNA** fuhr direkt zwischen den Shetlandinseln hindurch. Wenn man



die Shetlandinseln bei diesem regnerischen Wetter im Hochsommer betrachtet, versteht man, warum hier der Whisky als Medizin getrunken wird.



Gegen 23 Uhr erreichte die MS Norröna pünktlich den Hafen der Hauptstadt Torshavn der Färöer. Recht schnell kamen wir im Hotel Faroyar an. Dieses Hotel zeichnet sich unter anderem auch durch die fantastische Lage oberhalb der Hauptstadt aus. So konnten wir noch einen tollen Blick von unserem Hotelfenster aus auf die im Hafen liegende **NORRÖNA** erhaschen.



An den nächsten drei Tagen genossen wir nun die Annehmlichkeiten dieses Hotels und machten diverse Ausflüge über die Färöer. Die Färöer liegen nordwestlich von Schottland auf 62° N inmitten des Golfstroms. Die Inselgruppe besteht aus 18 Inseln mit zusammen 1399 km<sup>2</sup> und erstreckt



sich 113 km in nordsüdlicher und 75 km in ostwestlicher Richtung. Besonders auffällig und für uns sehr ungewohnt war das Fehlen von Bäumen.



Lediglich im Stadtpark von Torshavn werden einige Bäume mühselig aufgepäpelt.

Torshavn bildet den Lebensmittelpunkt der Färöer. Von hier aus fahren einige Fähren zu den einzelnen

Inseln. So auch die größte Fähre der Insel, die **SMYRIL**. Obwohl der Name auf die Reederei der **NORRÖNA** hindeutet, hat diese Fähre, die Torshavn mit der südlichsten Insel der Färöer, Suðuroy, verbindet, nichts mit Smyril Line zu tun. Im Vergleich zu den anderen Inselfähren, die man auf den Färöer antrifft, ist sie recht groß. Das 135 Meter lange Schiff kann über seine zwei Auffahrtrampen bis zu 200 Autos (oder 60 Trailer) und fast 1.000 Passagiere aufnehmen.

Die Fähren, die wir ansonsten im Einsatz zwischen den einzelnen Inseln sahen, waren kleiner und entsprachen diesem Typ. Hier sieht man die **TEISTIN**.





Recht schnell vergingen die Tage auf den Färöer. Am 7. Juli 2010 hieß es bereits wieder Koffer packen. Da die Abfahrt nach Island der **NORRÖNA** auf 18:00 Uhr angesetzt war, mussten wir spätestens um 16 Uhr einchecken.

Pünktlich um 16:30 Uhr schob sich dann auch die **NORRÖNA** in den Hafen von Torshavn.

Erstaunlich schnell und routiniert geschah das Be- und Entladen im Hafen. Allerdings hatten wohl auch nicht so viele Fahrgäste einen Zwischenstopp auf den Färöer eingelegt. Hingegen waren bereits viele Fahrzeuge und Passagiere an Bord, die am 6. Juli 2010 in Hanstholm gestartet waren. Wenn man dienstags in Hanstholm startete, konnte man mit einem kleinen Zwischenstopp von lediglich 90 min auf den Färöer direkt nach Island fahren.



Entsprechend schnell musste in Torshavn auch be- und entladen werden. Vorwiegend Trailer wurden von Bord gezogen. Fracht aus Dänemark für die Färöer. Da bereits viele Autos an Bord waren, musste hier noch enger eingeparkt werden als in Hanstholm.



Infolge dieses kurzen Zwischenstopps konnten viele Kabinen leider auch noch nicht bezogen werden, da die Reinigungsarbeiten nicht abgeschlossen waren. Auch für die Weiterfahrt nach Island hatten wir wieder eine Außenkabine mit zwei unteren Betten geordert. Es stellte sich heraus, dass wir wieder eine Dreibett-



kabine erhalten hatten. Diese Kabinen bieten Platz für drei Betten, ein Ober- und zwei Unterbetten, die in Sofas umgewandelt werden können. Zur Ausstattung gehörten neben DU/WC auch ein Haartrockner, ebenso Bettwäsche und Handtücher. Auch ein Fernseher war vorhanden. Die Stromstärke betrug 230 Volt. Smyril Line schreibt in diesem

Zusammenhang von geräumigen Kabinen, was aber relativ ist. Wir empfanden sie kleiner als die Zweibett-Außenkabinen, die wir ansonsten vom Skandinavienverkehr kennen. Aus diesem Grund hatten wir während des Aufenthaltes auf den Färöer ein Upgrade auf eine Zweibett-Deluxe-Kabine für die Rückreise erworben.

Während wir uns die Zeit bis zur Abfahrt der **NORRÖNA** in Torshavn vertrieben, hatten wir bereits bemerkt, dass sich das Wetter stetig verschlechterte und die Windstärke zunahm. Dieser Eindruck verstärkte sich nach Abfahrt der **NORRÖNA** noch. Ein Blick auf die öffentlichen Flu-



re bestärkte uns in dieser Wahrnehmung, da mittlerweile überall ‚Spucknäpfe‘ verteilt waren. Hinzu kam eine der ganz wenigen Durchsagen in Deutsch mit nettem Akzent: „Wenn Sie gedenken heute noch etwas zu essen, dann sollten Sie es bis 20:00 Uhr tun. Danach wir werden haben etwas Schwierigkeiten mit

die Wellen!“ Wie Recht dieser Herr mit seiner Durchsage hatte, zeigte sich bereits kurze Zeit später. Die **NORRÖNA** begann heftig zu stampfen. Dies verstärkte sich noch im Verlaufe der Nacht. So ein Wetter hier mitten im Hochsommer! Wie mag es wohl erst im Herbst oder Winter sein, dachte man unweigerlich. Aber die **NORRÖNA** zeigte in dieser Nacht ein gutes Seeverhalten.

Am nächsten Morgen erreichten wir pünktlich Seydisfjörður auf Island.





Vor uns standen zwei erlebnisreiche Wochen auf Island. Einmal rund um Island auf der Ringstraße 1 mit einem Abstecher in die Westfjorde.

Überwältigende Eindrücke von einer faszinierenden Landschaft nahmen wir



mit, als wir am 22. Juli 2010 von Seydisfjörður die Rückreise mit der **NORRÖNA** antraten. Eine Seereise von 50 Stunden stand vor uns. Besonders erholsam erwies sich dabei auch die



Deluxe-Kabine. Diese Kabine war wesentlich geräumiger als die Kabine, die wir während der Hintour hatten. Zur Ausstattung gehörte ein großes

Doppelbett, eine Sitzgruppe bestehend aus einem Sofa und zwei Sesseln sowie Couchtisch und Telefon. Bei strahlendem Sonnenschein und sehr ruhiger See ging es zurück, zuerst nach Torshavn. Man gut, dass die See so ruhig war, denn die Autos standen auf der Rücktour noch enger beieinander als auf der Hintour.





Man konnte sehr gut auch an Deck sitzen und die Sonne genießen. Hierfür standen etliche Deckstühle in sehr gutem Zustand aus edlen Hölzern zur Verfügung. In Torshavn gab es am frühen Morgen des 23. Juli 2010 einen kurzen Zwischenstopp von 3 Stunden. Dann ging es weiter nach Hanstholm in Dänemark, wo wir am 24. Juli 2010 um 14 Uhr ankamen.

#### MS Norröna

**Baujahr:** 2003 / Flender Werft AG, Lübeck

**Baupreis:** € 93,4 Mill.

**Gesamtlänge:** 165,74 m

**Breite:** 30,00 m

**Tiefgang:** 6,30 m

**Gewicht:** 6.350 DWT

**Vermessung:** 35.966 GT

**Kabinen:** 318 (1012 Betten)

**Passagierkapazität:** 1482

**Besatzung:** max. 118

**PKW:** 800 oder **Trailer:** 130

**Spurmeter:** 1830 m

**Frachtkapazität:** 3.250 Tonnen

**Reisegeschwindigkeit:** 21 Knoten

**Hauptmaschinen:** 30.000 BHP

**Bugstrahler:** 4.755 BHP

**Helikopter-Landeplatz:** auf Deck 8 achtern

**Stabilisatoren:** Ja

<http://www.smyrilline.de/> (Quelle)

Alle Texte und Photos: Wolfgang Bohnsack.

Und im nächsten Mitteilungsblatt dann noch ein Bericht von Carsten Behm, der im Mai 2013 mit der **NORRÄNA** gefahren ist. Nur soviel: Es war sehr kalt...

---

 Ein Urlaub an der englischen Südküste im Frühjahr 2013
 

---

Vom 14. bis 28. April waren meine Lebensgefährtin und ich mit dem Auto in Südengland unterwegs. Natürlich gab es da auch eine Menge Fähren zu sehen – große und kleine, für Autos oder nur für Fußgänger, an der Kette oder freifahrend und manchmal auch nur Motorboote, die gar nicht nach Fähre aussahen.

Allerdings lag unser Schwerpunkt auf „normal touristischem Gebiet“ (wie das eben ist, wenn man der einzige Schiffsliebhaber in der Reisegruppe ist), weshalb das hier Gezeigte natürlich unvollständig ist. Der geneigte Fährliebhaber mag es verzeihen und den Bilderbogen als Anreiz für eigene Erkundungen auf der britischen Insel betrachten.

### Ankunft in der Grafschaft Kent

Beginnen und enden sollte alles mit einer Überfahrt von Oostende nach Ramsgate, da wir gerne möglichst weit im Südosten Englands ankommen wollten. Auch schien eine Fahrt mit der ehemaligen **GEDSER** reizvoll und das Städtchen Oostende ist ebenso nicht ohne Reiz. Und zuletzt schien die Überfahrt zum Buchungszeitpunkt am günstigsten zu sein (138€ für Pkw und 2 Personen hin und zurück). Doch damit begannen die Probleme... Der gewählte Transporteur, TransEuropaFerries oder auch TEF, strich uns kurz vor Abreise erst eine und dann auch die alternativ gewählte Überfahrt am 14. April. Da die dritte Abfahrt des Tages zu spät erschien, konnte ich die nette Mitarbeiterin am Telefon überzeugen uns auf die benachbarte Strecke Dunkerque – Dover von DFDS umzubuchen. Das war etwas mehr Autofahrt auf dem „Kontinent“ für uns, aber nicht schlecht für den Fährliebhaber wegen der vielen Schiffe im Umfeld der Strecke. Allerdings machte uns das Gebaren der Reederei schon etwas misstrauisch. Als Entschuldigung wurde aber seitens TEF ein zu spät aus der Werft zurückgeliefertes Schiff genannt. Doch die Probleme sollten bleiben...



*Die **LARKSPUR** liegt am 14. April in Oostende auf. Auf dem diesseitigen Ufer lagen die anderen beiden Schiffe **GARDENIA** und **OSTEND SPIRIT**. Gerne wären wir mit einem davon mitgefahren...*

Zunächst aber freuten wir uns auf die Reise und das schöne Süderland. Diese klappte mit DFDS (auf der **DUNKERQUE SEAWAYS**, ex **MAERSK DUNKERQUE** -10, Bj. 2005) auch problemlos. Das Schiff mit seinen Schwestern **DOVER SEAWAYS** und **DELFT SEAWAYS** macht einen schönen und gut gelungenen Eindruck – wenn man davon absieht, dass es wenig Außendecksfläche gibt und man für einen Blick in Fahrtrichtung einzig das vordere Restaurant wählen kann. Das ist für Selbstverpfleger ein bisschen ungünstig.

Unterwegs gibt es aber, wie erhofft, viel zu sehen. Man quert die Ost-West-Verkehrsströme, passiert Ankerlieger auf Reede und trifft vor Dover auf die Mitbewerber von P&O und MyFerryLink. Wenn man allerdings auf der östlichsten Strecke anreist, sind alle anderen die meiste Zeit des Tages im Gegenlicht zu sehen – was das Fotografieren etwas erschwert. In Dover angekommen haben wir uns zunächst einquartiert und dann die Kreidefelsen besucht. Die Aussicht von dort ist toll, die



Schiffe allerdings auch wieder im Gegenlicht und der Fährhafen verschwindet leicht im Dunst. Und mit dem Seafrance-Nachfolger hatte ich Pech. Keine Bilder in den Zeiten, die ich in Hafennähe war. Man kann den Aufenthalt ja aus oben genannten Gründen nicht unbegrenzt ausdehnen.

*Die PRIDE OF KENT am 14. April in Dover am Anleger 8 kurz vor ihrer Abfahrt nach Calais.*

Am nächsten Tag fuhren wir dann weiter

die Küste entlang nach Westen. Erstes Ziel war das nur rund 11 Km entfernte Folkestone. Der Fährhafen liegt seit September 2000 verwaist und abgesperrt da und der zugehörige Hafenhafenbahnhof ist nur noch eine Ruine, seit der planmäßige Zugverkehr dorthin 2002 endete. Nach dieser Station folgten einige hübsche kleinere und größere Orte, aber bis zur Ankunft in Portsmouth zwei Tage später sahen wir keine Fähren mehr.

### Portsmouth und die Isle of Wight

In Portsmouth haben wir zunächst den 2005 fertiggestellten Spinnaker Tower besucht, der strategisch günstig am Hafen steht (dicht bei den Anlegern von Wightlink und der Gosport Ferry) und von seinen verglasten Aussichtsplattformen in 100m Höhe einen grandiosen Rundumblick über Stadt, Hafen und Meer bietet – bis hinüber zur Isle of Wight. Die

Auffahrt auf den Turm kostet zwar 8,50 £ (rund 10 Euro) und die Aussichtsetagen sind mit grün getöntem Glas verkleidet, aber Luftaufnahmen von so vielen verschiedenen Schiffen sind wohl kaum so leicht wie hier zu bekommen! Und für die Farbkorrektur gibt es ja Computerprogramme... Die Gosport Ferry verbindet mit zwei kleinen Passagierfähren im Pendelbetrieb den Hafenbahnhof und die Historic Dockyards von Portsmouth mit dem gegenüberliegenden Gosport, während etwas südlicher (10 Schritte nach links auf der Plattform), die Passagierkatamarane und Autofähren von Wightlink die engmaschige Verbindung zur Isle of Wight herstellen. Noch ein Stück weiter südlich, schon am Stadtrand, pendeln regelmäßig zwei Hovercrafts ebenfalls zur Isle of Wight. Hinzu kamen während unserer Anwesenheit dort noch eine einlaufende Frachtfähre von Condor-Ferries, die im Hintergrund liegende Frankreichfähre von Brittany Ferries sowie die britische Marine, die dort einen großen Stützpunkt hat. Für Shipspotter also ein kleines Paradies! „Gleich nebenan“ hat die Marine ein großes Ausstellungsgelände, wo auch verschiedene alte Kriegsschiffe ausgestellt und zu besichtigen sind, so z.B. HMS **VICTORY** und HMS **WARRIOR**.



*Vom Spinnaker Tower aus gesehen, läuft die **ST. CECILIA** von Fishbourne auf der Isle of Wight kommend den Anleger in Portsmouth an. Sie hat gerade gewendet, um nun rückwärts anzulegen.*

*Die beiden unterschiedlichen Pendelfähren **PORTSMOUTH QUEEN** und **SPIRIT OF PORTSMOUTH** (hinten) begegnen sich auf ihrem knapp fünfminütigen Weg von Portsmouth nach Gosport bzw. zurück.*



Eine Überfahrt zur vorgelagerten Isle of Wight haben wir uns aber für den kommenden Tag aufgehoben, da man für diese große Insel mehr Zeit einplanen sollte. So sind wir dann am folgenden Morgen mit dem 2009 gebauten Katamaran **WIGHT RYDER II** von Portsmouth in 22 Minuten nach Ryde hinüber gefahren und an einer sehr schönen eisernen Seebrücke angekommen. Hier kann man umsteigen in eine besondere Inselbahn, nämlich eine alte Londoner U-Bahn, die hier die Ostküste entlangfährt – bis hinunter nach Shanklin. Unterwegs bindet sie auch eine kurze Museumseisenbahnstrecke mit an. Direkt neben der Seebrücke, allerdings am Strand des Ortes, kommen die Hovercrafts an, die für die Überfahrt (oder heißt es Überflug?) nur wenig mehr als 10 Minuten brauchen. Die alternativ verkehrende Wightlink-Autofähre von Portsmouth kommt dagegen auf der Insel im etwas abseits gelegenen Fishbourne an. Und eine weitere Autofährverbindung von Wightlink bedient die Strecke Lymington – Yarmouth (im Westen der Insel). Dazwischen liegt noch der Hafen von Cowes bzw. East Cowes (ein durch den River Medina geteilter Ort), der Fährverbindungen mit Katamaran oder Autofähre von Red Funnel nach Southampton hat.



*Hovercraft **FREEDOM 90** braust am 18. April über windbewegte See auf Portsmouth zu. Die Überfahrt dauert nur 10 Minuten.*

Da wir aber das Auto aus Kosten- und Entspannungsgründen am Festland gelassen haben, steuern wir den Busbahnhof an der Esplanade von Ryde an, von wo man in viele Richtungen der Insel gut starten kann. Hierfür empfiehlt sich ein Day-Rover-Ticket für 10 £, mit dem man 24 Stunden kreuz und quer fahren kann so viel man will (außer mit dem Rundfahrtbus, der die Insel in vier Stunden komplett umrundet). Unser Ziel waren die bizarren Kreidefelsen The Needles ganz im Nordwesten und auf dem Weg dorthin kommt man an der Fähre in Yarmouth vorbei. Außerdem ist die Fahrt in der ersten Reihe des Oberdecks im Doppeldeckerbus über teilweise einspurige Straßen und mit Gegenverkehr und Rangiermanövern auf diesen Landstraßen ein tolles Erlebnis!

Auf dem Rückweg haben wir noch einen Abstecher nach Cowes gemacht und dort die Fähre nach East Cowes genutzt, von wo der Bus einen wieder nach Ryde bringt. Die Fähre über den River Medina ist eine von der Gemeinde betriebene Kettenfähre für Autotransport mit dem schlichten Namen **NO. 5** (die mittlerweile fünfte Fähre an dieser Stelle), die aber zur Zeit unseres Besuches wegen Wartungsarbeiten außer Betrieb war. Als Ersatz fährt dann ein großes Motorboot für die Fußpassagiere im Pendelbetrieb. Die Autos haben in dieser Zeit einen

mindestens 10 Km langen Umweg über Newport vor sich! Zum Festland, nach Southampton gibt es hier jeweils eine Autofährverbindung und eine Passagierkatamaranverbindung von Red Funnel, die mit jeweils bis zu drei Schiffen arbeiten. Die Strecke ist die älteste Verbindung zur Isle of Wight und diese Autofähren sind die größten Schiffe, die die Insel bedienen.



*Die **RED EAGLE**, als jüngste Fähre von Red Funnel, lädt am 18. April in East Cowes für die Rückfahrt nach Southampton.*

Dem Fährhafen von Fishbourne (Autofähre nach Portsmouth) haben wir dann aus Zeitgründen keinen Umweg mehr gewidmet und sind von Ryde mit dem schon vertrauten Katamaran zurück nach Portsmouth gefahren. Die beiden Schwesterschiffe **WIGHT RYDER I + II** haben einen großen, überwiegend in grau gehaltenen, Salon mit Flugzeugsesseln, einen Stellplatz für 20 Fahrräder und immerhin auch ein nicht gerade kleines Sonnendeck mit Bänken, auf denen wir die stark windige und leicht schaukelige Überfahrt sehr genossen haben. Die Schiffe legen übrigens in Portsmouth direkt am Hafenbahnhof an und ab, so dass man auch wunderbar leicht in die Züge oder die Busse am dort befindlichen Busbahnhof umsteigen kann.



***WIGHT RYDER II** ist einer von zwei gleichen Katamaranen, die seit 2010 zwischen Portsmouth und Ryde auf der Isle auf Wight pendeln. Sie befördern max. 260 Passagiere und laufen für diesen Schiffstyp bescheidene 20 Knoten. Hier erreicht die Nummer II am 18. April soeben die Seebrücke von Ryde.*

## Über Poole und Weymouth nach Cornwall

Am nächsten Tag folgten wir wieder der Küste nach Westen und kamen recht bald in die Hafenstadt Poole, die saisonale Fährverbindungen nach Frankreich hat. Auf die neue Saison wartete hier offenbar der Kataran **CONDOR RAPIDE**, während kleine Personenfähren verschiedene Anleger in der vorgelagerten Bucht bedienten.

Wenn man die Bucht umrundet und auf die südlich gelegene Isle of Purbeck fährt (die eigentlich nur eine große Halbinsel ist), kann man die Runde zurück nach Poole mit der Kettenfähre **BRUMBLE BUSH BAY** beenden, die die Landzunge Studland Beach mit dem kleinen Ort Sandbanks verbindet. Weiter nach Westen fahrend kommt man dann zur kleinen Hafenstadt Weymouth, die in der Hochsaison Fährverbindungen zu den Kanalinseln bietet. Im April aber war von Fähren weit und breit nichts zu sehen. Immerhin ist diese Ecke Dorsets landschaftlich besonders schön, zumal es hier auch kilometerlange Sandstrände gibt (die zuvor viel kürzer waren und auch nur aus Kies und Steinen bestanden). Unsere Fahrt führte dann entlang der Küste weiter bis nach Exeter in Devon.



*Die Kettenfähre **BRUMBLE BRUSH BAY** aus dem Jahr 1994 beginnt hier am 19. April gerade ihre Überfahrt zum gegenüber sichtbaren Studland Beach.*

*Die **CONDOR RAPIDE** am 19. April an ihrem Auflegeplatz in Poole vor Beginn des Sommereinsatzes in Richtung Frankreich.*



## Von Exeter bis zur Südwestspitze

Exeter liegt am River Exe, der bis zu seiner Mündung in den Ärmelkanal bei Exmouth sehr breit wird, dort aber durch zwei schmale Halbinseln eingeengt ist. Hier gibt es eine saisonale Fährverbindung, die wir aber „links liegen gelassen“ haben. Ähnlich ist es mit der Personenfähre im weiter südlich gelegenen Teignmouth. Ich muss dazu sagen, dass wir uns vor der Reise erheblich mit den Reisegeschwindigkeiten verkal-

kuliert haben und so täglich einige Programmpunkte streichen mussten. Echte Autobahnen sind dünn gesät und die in Karten grün eingezeichneten Primary Routes sind keineswegs die (etwas naiv von uns) erwarteten „Rennstrecken“, die schnelle Ortswechsel erlauben. Dafür ist der Süden (bzw. Südwesten) dann doch zu hügelig und Talbrücken so gut wie unbekannt. Und eine Kurve folgt der anderen... Aber so sieht man viel von der schönen Landschaft! Doch nun zurück zu den Fähren.

Noch weiter südlich, bei Dartmouth, wo der River Dart in den Kanal mündet, gibt es wieder „richtige“ Fähren, nämlich zwei Autofähren (die **HIGHER FERRY** und die **LOWER FERRY**, deren Schiffe etwas einfallslos ebenso heißen), die am Seil fahren und in geringem Abstand voneinander die Durchgangsstraße A379 sowie die Kleinstädte Dartmouth und Kingswear verbinden.

*Die Seilfähre **HIGHER FERRY** ist eine "Floating Bridge" über den River Dart im Zuge der Landstraße A379 am nördlichen Stadtrand von Dartmouth und verlässt hier am 21. April das Westufer.*



Weiter im Südwesten folgt bei Kingsbridge und Salcombe ein größeres Fjordsystem, das Kingsbridge Estuary, das im Sommer einige Passagierfäherverbindungen aufweist. Landschaftlich ist es hier wiederum wunderschön, aber für den Autofahrer mühsam zu fahren und für den Fährfan etwas unergiebig. Nach Westen folgt dann bald Plymouth, das ja auch einige kleine und auch größere Fäherverbindungen (z.B. Nach Frankreich und Spanien) bietet. Aus Zeitgründen - die nächsten Herbergen waren ja vorbestellt und die Fahrten immer noch viel länger als erwartet - habe ich leider von einem Besuch dort Abstand nehmen müssen und wir haben die Stadt auf der gut ausgebauten A38 durchfahren. Dabei überquert man den River Tamar auf einer sehr großen Schrägseilbrücke mit schönen Aussichten. Diese Brücke ist mautpflichtig – aber nur nach Plymouth hinein, nicht wenn man nur hinausfährt (so wie wir)! So etwas hatte ich zuvor auch noch nicht erlebt...

So war unsere nächste Station erst wieder die kleine Hafenstadt Fowey, die schon in Cornwall liegt. Hier sind wir dann leider in eine nebelreiche Gegend gekommen und haben von schönen Aussichten leider nicht mehr ganz viel gesehen. Immerhin waren noch Bilder von der Autofähre zwischen Fowey und Bodinnick möglich. Auch dies ist wieder eine Seilfähre, die diesmal aber privat und nicht vom Council betrieben

wird. Zusätzlich schließt eine Fußgängerfähre den gegenüber auf einer Halbinsel gelegenen Ort Polruan an. Von Fowey aus gibt es auch noch eine saisonale Passagierfähre quer über die St. Austell Bay und Mevagissey Bay zum hübschen Fischerdorf Mevagissey. Bedient wird sie mit kleinen Fahrgastschiffen.

Da wir ja selbst motorisiert waren, haben wir Mevagissey (und unser Quartier in der Nähe) auf der Straße angesteuert. Am Folgetag hatten wir uns einen Besuch des südwestlichsten Zipfels des britischen „Festlandes“ – Land’s End – vorgenommen. Der Tag begann grau, wurde dann in Küstennähe stark neblig und so haben wir nur wenig gesehen von den Schönheiten Cornwalls – und auch keine Fähren. Der nächste Tag brachte einen Besuch von Falmouth und Lizard Point (dem südlichsten Punkt der britischen Insel), aber immer noch recht trübes Wetter. In Falmouth mündet der Truro-River in die Falmouth Bay und damit den Kanal. Der hier schon recht breite River hat zahlreiche Fahrgastschiffahrtslinien bis hinauf nach Truro und auch eine Passagierfähre mit kleinen Fahrgastschiffen hinüber nach St. Mawes auf der Ostseite der Mündung. Autos müssen hier wieder einen kilometerlangen Umweg über die Kettenfähre in Trelissick machen. Fowey hat im Übrigen das recht neue und sehenswerte National Maritime Museum zu bieten. Es zeigt zwar leider keine Ausstellung zu Fährschiffen, aber u.a. einen gut gemachten Bereich zur Seenotrettung der Royal National Lifeboat Institution (RNLI).



*Dieses Bild zeigt die Seilfähre, die zumeist **BODINNICK CAR FERRY** genannt wird (einen richtigen Namen konnte ich bisher nicht herausfinden - wer kann helfen?). Sie verbindet die Kleinstadt Fowey mit dem gegenüberliegenden Dorf Bodinnick. Dies*

*ist im Hintergrund schon sichtbar und wird am diesem 21. April in wenigen Sekunden erreicht sein.*

## Von Cornwall zum Bristol Channel

Am folgenden Tag verlagerte sich unser Reisegebiet erheblich nach Norden, an die Nordküste Devons und damit den Bristol Channel. Das hatte einen sehr speziellen Grund. Von den kleinen Städten Bideford und Ilfracombe aus gibt es eine fast tägliche verkehrende Schiffsverbindung zur autofreien Insel Lundy Island im Bristol Channel. Da dorthin keine Autos,

wohl aber Versorgungsgüter und Touristengepäck transportiert werden müssen, ähneln die Anforderungen auffallend denen der autofreien Ostfriesischen Inseln. Da kam der Reederei „The Lundy Co. Ltd.“ aus Bideford im Jahre 1985 die ausgediente Wangerooge-Fähre **OLDENBURG** gerade recht. Und so fährt das 1958 in Bremen gelbaute Schiff immer noch unermüdlich und nur wenig verändert und vor allem immer noch unter seinem damaligen Taufnamen nun für Touristen in engli-

Get away for a day trip on  
**M.S. OLDENBURG**  
a classic passenger ship - Lundy's supply vessel

NEXT SAILING TO LUNDY  
THURSDAY 25<sup>TH</sup> APRIL  
DEPART ILFRACOMBE 10:00  
RETURN ILFRACOMBE 18:00

**M.S. OLDENBURG**

- two inside saloons • open decks with seating
- buffet bar / shop • 4-6 hours on the island

For more information and tickets,  
call at the Lundy Stores Office

Bookings - 01271 863636



schen Gewässern! Da unser Reiseplan eng war und Besuche auf Lundy Island immer Tagesausflüge sind (2 Stunden hin, ca. 4 Stunden dort, 2 Stunden zurück), war auch hier keine Mitfahrt planbar. Aber sehen musste ich diesen Klassiker unbedingt! Und ich wurde auch nicht enttäuscht. Die „Grand Old Lady“ kam überpünktlich vor Ilfracombe in Sicht (während wir noch gemütlich bei Fish'n Chips am Pier saßen) und legte mit elegantem Bogen an der „Tiefwasserpier“ an (der Rest des Hafens fällt bei Ebbe trocken). Zum Schutz der alten, aber gut erhaltenen, Au-



## Vom Bristol Channel zum Ärmelkanal und zurück nach Deutschland

Nach dieser Begegnung traten wir langsam die Fahrt gen Osten und nach Ramsgate an. Unsere Fahrt führte zunächst zur vorletzten Übernachtung nach Bath, wo wir dann auch wieder einen Internetzugang nutzen konnten. Hier ereilte uns eine unschöne Überraschung. Nach den Schwierigkeiten bei der Hinfahrt mit TEF, lag nun wiederum eine Stornierung unserer gebuchten Abfahrt im Postfach. Da es spät am Abend war, konnten wir erst am nächsten Morgen aktiv werden. Da nutzten aber auch zahlreiche Anrufe über den ganzen Tag verteilt – sowohl in Belgien als auch im Terminal in Ramsgate – nichts mehr, denn es war keiner mehr zu erreichen. Da wurde uns schnell klar, dass etwas grundlegend schief lief bei TEF. Und das weniger als zwei Tage vor der geplanten Überfahrt! Da hatten wir zuvor vielleicht einen Fehler gemacht und waren zu gutgläubig und ungenügend ausgerüstet im modernen Medienzeitalter, aber nun half es alles nichts mehr und wir mussten improvisieren. Der vorletzte Tag war eh für eine längere Autobahnfahrt durch Südengland eingeplant und die letzte Übernachtung aus touristischen Gründen in Canterbury. So waren wir tatsächlich am Abreisemorgen strategisch günstig positioniert: es war für uns genauso weit nach Ramsgate wie nach Dover. Da immer noch niemand bei TEF erreichbar war, sind wir dann „auf gut Glück“ nach Dover gefahren und haben spontan ein Ticket nach Dunkerque bei DFDS gekauft und auch direkt die nächste Abfahrt buchen können. So kamen wir auch diesmal prima mit der **DUNKERQUE SEAWAYS** über den Kanal, nur in diesem Fall auf eigene Kosten. Und es entstanden wiederum ein paar Fährbilder in Dover und im Kanal – allerdings wiederum leider nichts Vernünftiges von MyFerryLink. Schade drum...



*Die CALAIS SEAWAYS ist am 28. April eben von Calais in Dover eingelaufen und hat am Liegeplatz 2 festgemacht. Aufgenommen von der auslaufenden DUNKERQUE SEAWAYS aus.*



Die 2011 gebaute **SPIRIT OF BRITAIN** folgt der **DUNKERQUE SEAWAYS** am 28. April durch den Eastern Entrance von Dover und fährt dann weiter nach Calais.

Das Gute an der spontanen Umbuchung war eine schnellere Heimkehr. Wir waren schon um 23 Uhr wieder in Bremen, statt wie erwartet um 1 Uhr nachts. Das Schlechte daran waren die „versenkten“ 85 £ für die Überfahrt mit DFDS. Nach der Recherche zu Hause fand ich dann auch den Artikel zur TEF-Insolvenz im DFV-Forum – und damit unsere Befürchtungen bestätigt. Letztlich ist damit wohl unser Geld für die nicht durchgeführte Rückfahrt Ramsgate – Oostende futsch, denn es dürfte ein zu großer Aufwand für einen viel zu kleinen Ertrag sein, wenn man jetzt rechtliche Schritte einleiten wollte. Wir trösteten uns damit, dass wir „Glück im Unglück“ hatten und es genug Alternativen zum Improvisieren gab. Und man lernt aus allem Erlebten immer etwas... Jetzt bleiben uns viele Erinnerungen, viele Fotos und viele Erzählungen von einer manchmal abenteuerlichen Reise durch das schöne Süderland!



Vor Dunkerque begegnen wir am 28. April der **DELFT SEAWAYS**, einem Drittel des Trios, das Dunkerque alle zwei Stunden mit Dover verbindet.

Text und alle Photos: Martin Kursawe



Ein Dokument aus längst vergangener Zeit. Am 9. September 1995, also kurz vor der Einstellung des Fährdienstes zwischen Warnemünde und Gedser war Martin Kursawe am Anleger an der Warnow. „Nichts dolles und auch noch bei Regen, aber heute bin ich froh über dieses Dokument.“ Und wir können diese Bilder hier betrachten. Wer ähnliche Bilder aus vergangenen Tagen hat, ist herzlich eingeladen, sie an [intern@dfv-online.info](mailto:intern@dfv-online.info) zu senden.





Wieder einmal kommt in diesem **DFV** intern ein Kartonmodell von Hans-Joachim Conrad ([www.conys-modellbau.de](http://www.conys-modellbau.de)) konstruiertes Papiermodell zur Veröffentlichung. Die kleine **LIMHAMN** ist zwischen 1960 und 1969 mit ihrem Schesterschiff **DRAGÖR** zwischen Dragör und Limhamn unterwegs gewesen. Das Modell ist wahrlich nicht groß und auch nicht sehr anspruchsvoll, die Geschichte dazu dafür umso interessanter. „Cony“ schrieb mir dazu:

„Die kleine Fähre **DRAGÖR** bzw. **LIMHAMN** habe ich nur in meine Fährensammlung genommen, weil ich ein direktes Erlebnis mit ihr hatte. Im Sommer 1960 bin ich ( 7 Jahre alt ) mit meinen Eltern nach Schweden gefahren. Die Fähre Dragör – Limhamn war erst wenige Monate in Betrieb und stellte eine gute Abkürzung für uns dar. Direkt hinter dem VW Käfer von meinem Vater stand ein LKW auf der Fähre. Wir fuhren in Limhamn vom Schiff und es gab ein lautes Krachen hinter uns. Der LKW hatte beim anfahren irgendwie die Fähre, die nur mit Motorkraft gegen den Anleger drückte, zurückgedrückt und stürzte mit der Rampe ins Wasser. Wir waren zum Glück schon an Land. Die anderen Fahrzeuge auf dem Schiff mussten noch einige Tage warten, da in Schweden Wochenende war, an dem keine Hafendarbeiter zur Bergung des LKW zur Verfügung standen.

Als wir dann 2 Wochen später mit dieser Fähre zurück fahren, gingen meine Mutter und ich zu Fuß an Bord. Mein Vater fuhr sicherheitshalber mit offener Tür (damit er notfalls herausspringen kann) an Bord. Es ging alles gut, da die Fähre jetzt auch korrekt festgemacht wurde.“

Sogar einen alten Zeitungsartikel aus einer schwedischen Zeitung hat Hans-Joachim Conrad noch aufgehoben, den Marin Kursawe ins Deutsche übertragen hat:

### *Lastzug fiel ins Wasser*

*Zwei Männer retteten sich im letzten Moment aus dem Führerhaus ihres Lastwagens, der gegen 18h am Sonntag beim Löschen der Autofähre LIMHAMN im Wasser landete. Der Lastwagen wurde aufgehängt, weil der Anhänger auf der Fähre stehen blieb.*

*Da der Lastzug als zweitletztes Fahrzeug an Land fahren sollte, bog sich die Brückenklappe beim Befahren und senkte sich zwischen der Fähre und dem Fährbett. Der Lastzug folgte ihr und schob die Fähre dabei ein Stück aus dem Fährbett. Da stellte sich der Lastwagen mit Motor und Führerhaus und der halben Ladefläche auf den Grund unter der Wasseroberfläche. Der Anhänger blieb zurück auf dem Deck und die Kupplung zwischen den Fahrzeugen hielt. Dadurch musste die Fähre dort liegen bleiben und die Bergung des schweren Fahrzeuges abwarten. Taucher und Froschmänner wurden schnell zum Ort geschickt und auch ein großer Kran wurde bei der Bergung eingesetzt. Noch spät am Sonntagabend hatte man immer noch nicht den Lastwagen wieder an Land gesetzt.*



*Währenddessen lief der Verkehr auf der Route in begrenztem Umfang weiter mit der Schwesterfähre DRAGÖR, die allerdings nur Pkw und Passagiere befördern konnte. Diese wurden direkt am Kai mit einer extra Vorrichtung an Land gebracht.*

**DFV-Treff in Hamburg:**

Bitte auf die Hinweise auf der DFV-Homepage achten ([www.dfv-online.info](http://www.dfv-online.info)).

**DFV-Treff in Bremen:**

Donnerstag, 6. Juni 2013, 18.30 Uhr, „Paulaners“ an der Schlachte.

**DFV-Vereinsfahrt**

Donnerstag, 3. Oktober bis Samstag, 5. Oktober 2013 nach Stockholm, Helsinki und Turku.

Sie haben noch wichtige Termine? Immer her damit an [intern@dfv-online.info](mailto:intern@dfv-online.info)!

Impressum

---

**DFV intern** – das elektronische Mitteilungsblatt des Deutschen Fährschiffsverkehrsvereins. An der Ausgabe 8 (Mai 2013) haben mitgewirkt: Christine Beckmann, Carsten Behm, Wolfgang Bohnsack, Hans-Joachim Conrad, Karl Giesen, Sven Haase, Lucia Hollemann, Christian Klein, Martin Kursawe, Torsten Noelting, Kai Ortel, Marc Peper, Jan-Otto Schaumann, Christian Schmitz, Gunnar Spahl, 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. August 2013 an [intern@dfv-online.info](mailto:intern@dfv-online.info) gesendet werden.

**DFV intern** 9 (August 2013) wird um den 15. August 2013 versendet.



**JUTLANDIA  
SEAWAYS** am  
10. Mai 2013  
am DFDS-  
Anleger in  
Esbjerg.  
Photo: R. C.  
Schöttker