

DFV intern



Mitteilungen und Berichte aus dem
Deutschen Fährschiffsverein
Ausgabe 13 / August 2014

Liebe Mitglieder des DFV!

Wenn man Mitte August nach Dänemark aufbricht, möchte man ja eigentlich wunderbare Bilder von Fähren machen, die bei strahlendem Sonnenschein und blauem Himmel durch das Meer gleiten. Das war unser Plan, als wir mit vier DFV-Mitgliedern am letzten Wochenende in unserem nördlichen Nachbarland waren. Aber das war dann wohl nichts: Das letzte Wochenende war nass, nass und nochmals nass. Also fiel die Photoausbeute recht übersichtlich aus. Einziger Trost: Wir hatten immerhin ein wenig Seegang.

Gelohnt hat sich diese kleine Rundfahrt dann aber doch. Neunmal gingen wir in vier Tagen an Bord von acht verschiedenen Fähren, zehn Weitere konnten wir dazu noch sehen. Das klappt in Deutschland nicht wirklich. Auf unserem Weg suchten wir dazu noch nach Spuren alter Fährhäfen. Mehr dazu im Artikel im Bereich „Unterwegs“, der gerne zur Nachahmung anregen möchte.

Wenn Sie ähnliche Rundfahrten unternommen haben, schicken Sie doch Ihre Erfahrungen und Bilder gerne an intern@dfv-online.info. Ansonsten finden sich wieder jede Menge Schnappschüsse auf den nächsten Seiten. Auch hier sind Ihre Bilder willkommen! Schön wäre es, wenn Sie gleich die Vorauswahl treffen und kurz dazuschreiben, wo und wann das Bild entstanden ist. Sehr willkommen sind dabei auch alte Bilder – und ebenso gerne Photos aus der B-Produktion.

Viel Spaß beim Lesen wünscht nun aber

Ralph Christian Schöttker

Mitteilungen aus dem Verein	3
Schnappschüsse	4
Unterwegs	26
Aus dem DFV-Briefkasten	51
Wann – was – wo?	52
Impressum	52

*Titelbild: Fährschiff **HARLINGERLAND** beim Anlegen auf der Nordseeinsel Wangerooge am 8. Juli 2013. Photo: Ralph Christian Schöttker*

Vereinsfahrt 2014

Die bevorstehende Fahrt mit der **BERGENSFJORD** wird aller Voraussicht nach wieder eine Rekordbeteiligung haben: Schon über 40 Mitglieder haben sich für die Fahrt von Hirtshals über Stavanger nach Bergen vom 3. bis 5. Oktober angemeldet. Wir freuen uns also auf viele schöne gemeinsame Erlebnisse und vor allem den regen Austausch zu allen Tag- und Nachtzeiten!

Vereinsfahrt 2015

Da der 3. Oktober 2015 auf einen Samstag fällt, haben wir uns auf der Versammlung in Hamburg darauf geeinigt, die DFV-Fahrt 2015 schon vom **1. bis 3. Mai 2015** durchzuführen. Außerdem müssen wir bis Mitte November die Reise ausgearbeitet haben, um noch in FERRIES 4/2014 werben zu können. Daher wurde der Vorstand von den Mitgliedern beauftragt, das Reiseziel dieses Mal festzulegen.

Wir wollen aber gerne auf die Anregungen der Mitglieder eingehen und würden uns über Ideen und Hinweisen sehr freuen. Bisher gab es schon folgende Vorschläge:

1. Sardinien-Korsika (Das würde Flugreisen einbeziehen, deren Kosten schwer absehbar sind. Allerdings wäre das ein interessantes neues Ziel!)
2. Rotterdam-Hull mit P & O
3. Ystad – Swinemünde mit Unity Line (Anreise über TT oder Vogelfluglinie denkbar)
4. Stockholm – Mariehamn mit BIRKA STOCKHOLM (Das wäre auch mit einer Fluganreise verbunden.)
5. Frederikshavn-Oslo mit Stena Line (Mit Bus von Hamburg.)
6. Hoek van Holland – Harwich mit Stena Line (ggfs. in Verbindung mit Hull – Rotterdam).

Weitere Ideen wären Fahrten rund um Bornholm oder einmal eine ganz andere Fahrt mit vielen Fähren in Dänemark und Schweden.

Für Diskussionen ist in unserem Internetforum bereits ein Ordner „**DFV-Fahrt 2015 - vor der Fahrt ist nach der Fahrt!**“ angelegt, in den man leicht seine Meinung hineinschreiben kann. Mitglieder des DFV erreichen ihn über ihren kostenlosen Zugang.

DFV-Kalender 2015

Die Kalenderredaktion bestehend aus Torsten Noelting und Martin Kursawe hatte die Qual der Wahl: Für die 15 Bilder, die im neuen Kalender 2015 erscheinen werden, standen weitaus mehr Einsendungen als nötig zur Verfügung. Allen Einsendern für ihre Beiträge an dieser Stelle dafür ein herzlicher Dank!

Auf einer Klausursitzung im dänischen Næstved wurden die Motive letzte Woche am späten Freitagabend endgültig festgelegt. Der Kalender geht nun in die Produktionsphase, damit er Mitte/Ende Oktober erhältlich ist. Er kommt also „rechtzeitig vor Weihnachten“ und bietet sich durchaus als Geschenk an. Der Preis liegt in diesem Jahr bei 13 Euro (16 Euro bei Bestellung aus dem Ausland).

Da die Auflage wieder begrenzt sein wird, empfehlen wir eine zeitige Bestellung über das Bestellformular auf unserer Webseite (DFV intern, Kalender 2014 (ist noch das alte Formular!)) oder per Mail an info@dfv-online.info.



Schnappschüsse

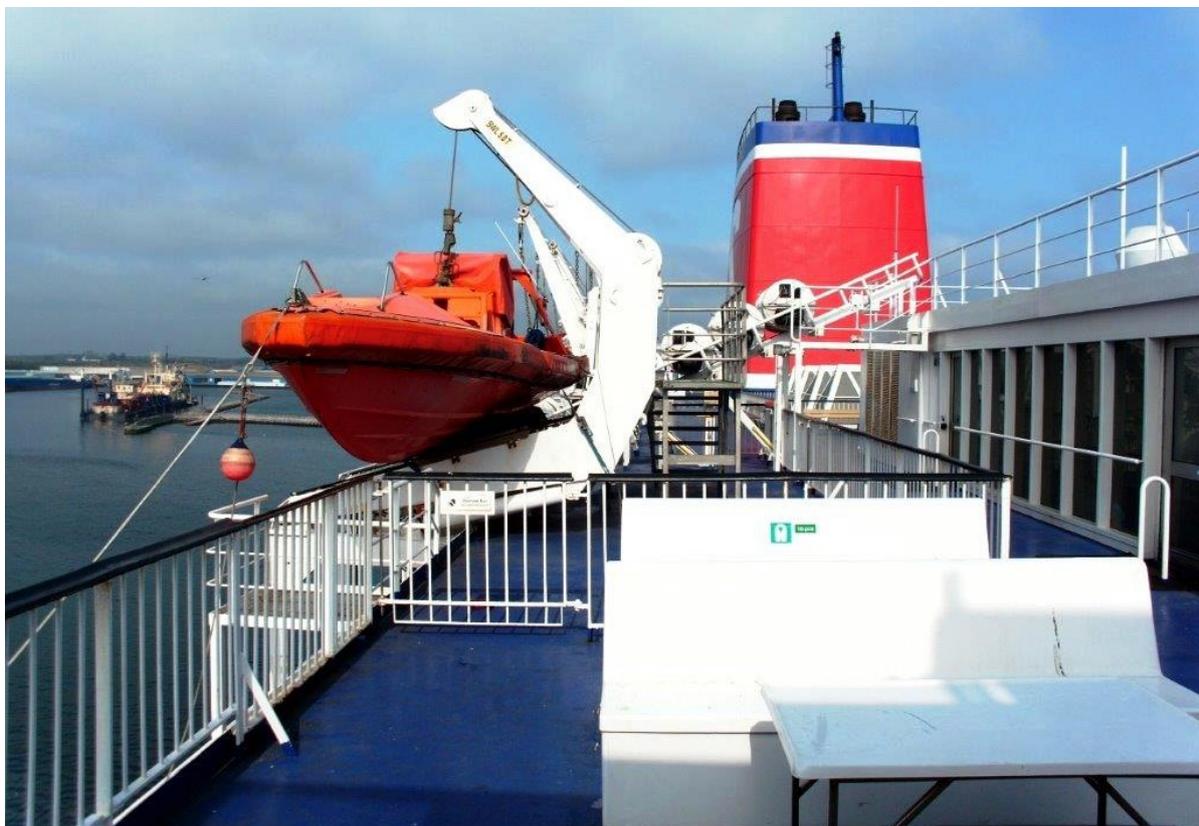


*Ein in unseren Gewässern eher seltener Besucher, der Kreuzfahrtklassiker **LOUIS AURA** (ex **STARWARD**), aufgenommen in Travemünde von Bord der auslaufenden **PETER PAN** am 30. Mai 2014.*

Photo: Thomas Müller-Bohn.



*Carsten Behm hatte die Gelegenheit, mit der **STENA NAUTICA** (der ehemaligen DSB-Fähre **NIELS KLIM** von 1987) zu fahren. Hier ein paar Eindrücke von Bord.*





Der Charme der 1980er lebt in den letzten großen DSB-Fähren, die seinerzeit für die Route Kalundborg – Aarhus gebaut wurden, weiter.





Die **STENA NAUTICA** havarierte in der Nacht zum 8. Juli 2014, als sie beim Auslaufen aus Grenaa gegen die Mole stieß. Nach einem kurzen Werftaufenthalt kehrte sie bald wieder in den Dienst zurück.





*Aus dem Februar stammen diese Aufnahmen von der **AMORELLA** am Pier von Mariehamn und der **GALAXY**. Photos: Carsten Behm.*





Das sind unverkennbar Schwesterschiffe: Oben die **BALTIC PRINCESS** und unten die **GALAXY**.
Photos: Carsten Behm.





Die NILS HOLGERSSON in Travemünde.

Photo: Carsten Behm.



*1935 als **BALTRUM II** in Papenburg gebaut, unterstützt die **JENS ALBRECHT III** auch in diesem Sommer zwischen Harlesiel und Wangerooge wieder die Regelfähren **HARLINGERLAND** und **WANGEROOGE** (12. August 2014).*

Photo: Ralph Christian Schöttker



*Jürgen Struck war am 19. Mai dabei, als die **BERLIN** von Stralsund durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Hamburg überführt wurde. Diese Bilder hat er dabei machen können.*



Klaus Bombel hielt dagegen die Ankunft im Hamburger Hafen fest.



*Ankunft der Stralsunder Schwesterschiffe in Hamburg. Oben die **BERLIN**, unten die **COPENHAGEN**. Mittlerweile haben bekanntlich beide Schiffe Hamburg wieder verlassen und werden wahrscheinlich(?) in Dänemark umgebaut.*
Photos: Klaus Bombel.





*Tim Becker hat eine große Menge Bilder zu diesem DFV intern beige-steuert, die auf den folgenden Seiten zu sehen sind. Hier war er dabei, als die **BOTNIA SEAWAYS** am 21.06.2014 auf ihrer neuen Linie nach Memel Travemünde verließ.*





*Schiffstausch bei DFDS: Die **BOTNIA SEAWAYS** wird gegen die **ANGLIA SEAWAYS** auf der Route Travemünde-Memel gewechselt.*



*Die **URD** am 18.04.2014 einlaufend Travemünde aus Libau kommend mit blauem Zierstreifen. Photo: Tim Becker.*



***FINNHANSA** am 09.06.2014 auslaufend Travemünde. Photo: Tim Becker.*



STENA FLAVIA auslaufend Travemünde am 21.06.2014 mit neuem Stena-Schonsteinlogo mit Kurs auf Ventspils. Photos: Tim Becker.



SCOTTISH VIKING auslaufend Travemünde. Photo: Tim Becker.



*Beim Anlauf der **SCOTTISH VIKING** am 12.04.2014 handelte es sich um einen einmaligen Anlauf als Werftvertretung. Photos: Tim Becker.*



*Die Fähren der Lübecker Stadtwerke **TRAVEMÜNDE** (oben) und **PÖTENITZ** (unten) nach Werftüberholung in HH mit neuem Anstrich am 12.04.2014 in Travemünde. Photos: Tim Becker.*





*Und dann wenden wir uns gen Niederlande. Hier zunächst die **KING SEAWAYS** in IJmuiden am 15.06.2014. Photos: Tim Becker.*





Die **DOKTER WAGEMAKER** in Den Helder am 18.06.2014.

Photos: Tim Becker.





Die **SCHULPENGAT** und die **TX 35** in Oudeschild auf Texel am 18.06.2014.
Photos: Tim Becker.



Christian Klein war mit der **AIDAVITA** unterwegs, von Palma aus bis nach Cadiz und über Tanger an der spanischen Küste zurück. Hier ein paar Bilder davon:





Und danach ging es für Christian Klein gen Dänemark, von wo die folgenden Bilder stammen:



Schon lange sollte die **KANHAVE** nicht mehr zwischen Sælvig auf Samsø und Hov verkehren. Ihr ursprünglich geplanter Nachfolger verkehrt längst zwischen Spodsbjerg und Taars. Nun aber wird sie noch im Laufe des Jahres die Verbindung nach Jütland verlassen und die **KYHOLM** (unten) auf der Verbindung nach Kalundborg ersetzen.





*Die bei Sietas in Hamburg gebauten Schiffe **LANGELAND** und **LOLLAND** verkehren zuverlässig zwischen Spodsbjerg auf Langeland und Taars auf Lolland.
Photos: Christian Klein.*





Nach Verschrottung der **MIE MOLS** und **MAI MOLS** fährt Mols-Linien nun mit den Schwestern **KATEXPRESS 1** (oben) und **KATEXPRESS 2** sowie der etwas kleineren **MAX MOLS** (unten). Photos: Christian Klein



Als Hausboot genutzt wird die ehemalige Ærø-Fähre **EGESKOV**.



Die **SEJERØFÆRGEN** mit ihrer blauen Bauchbinde verkehrt von Havnsø nach Sejerø. Photo: Christian Klein.



Die **KOI** (ex **DANIA**, ex **ADLER DANIA**, ex **DANIA**), frisch aus der Werft in Husum nach Umbau zum Partydampfer. Photographiert in Lübeck auf der Trave am 20.07.14 von Tim Becker.

Mal nach dem Rechten geschaut...

Für mich ist es mittlerweile zu einer liebgewordenen Tradition geworden, einmal in den Sommermonaten über ein verlängertes Wochenende nach Dänemark zu fahren und die kleinen und großen Fährn unseres Nachbarlandes zu besuchen. Und Dank Neubauten gibt es immer wieder etwas neues zu entdecken.

Los ging es am vergangenen Freitag, den 15. August 2014, morgens in Bremen. Da wir die Großbaustelle der A7 hinter dem Elbtunnel nicht so gerne mitnehmen wollten, führte uns der Weg zunächst gen Fehmarn, um über die Vogelfluglinie nach Dänemark zu gelangen. Bevor wir allerdings über den Fehmarnsund fuhren, bogen wir rechts ab und stellten uns vor, wir würden vor über 50 Jahren mit den Eisenbahnfähren über die Ostsee schippern wollen. So erreichten wir den ehemaligen Fährhafen Großenbrode Kai, von dem aus von 1951 bis 1963 der dänische Hafen Gedser angesteuert wurde. Wir wollten uns ein Bild davon machen, welche Spuren noch von dem Hafen vorhanden sind, der für ein gutes Jahrzehnt eine Drehscheibe des europäischen Verkehrs war.



Blick von der Mole in Großenbrode Kai auf den alten Fährhafen. Die Fährn legten etwa in der Mitte des Bildes an.

Nach Einweihung der Vogelfluglinie im Mai 1963 übernahm wenig später die Bundesmarine das Gelände. Noch bis in die 1990er Jahre war der Hafen für Normalsterbliche nicht betretbar. Einziger ziviler Stammgast war der Seenotkreuzer **JOHN T. ESSBERGER**, der seinen Liegeplatz am Ende im alten Fährbett 2 fand, in dem auch heute noch sein Nachfolger **BREMEN** liegt.

Heute ist die Yachtwerft Klemens am Fährterminal zu Hause, inklusive Anlegestellen für Dutzende Segel- und Motoryachten. Aber es gibt immer noch stille Zeugen der Zeit, als sich **DANMARK**, **DEUTSCHLAND**, **KONG FREDERIK IX** und **THEODOR HEUSS** regelmäßig durch die enge Einfahrt in das Haff, das als Hafen diente, zwängten. Vor allem die Fundamente der beiden Fährbetten zeugen noch von dieser Zeit.



Durch die natürliche Beschaffenheit des Hafens, der einem Binnensee gleicht, war nur eine Mole notwendig. Sie wurde seinerzeit auf den Resten der Anlage des Marinehafens aus der Vorkriegszeit gebaut. Heute ist sie noch begehbar, aber an einigen Stellen ist der Zahn der Zeit zu bemerken. Nicht nur die Mole ist an ein paar Stelle eingebrochen, auch die alten Spundwände verrotten langsam.



*Vom Fährbett 1, an dem regulär nur die alte Dampffähre **DANMARK** anlegte, sind noch die Betonfundamente vorhanden. In der Mitte führt ein Steg hindurch, wo einst die Klappbrücke bzw. das Schiff selbst lag.*





*Im Fährbett 2 liegt wie schon sein Vorgänger der Seenotkreuzer **BRE-MEN**. Auch hier sind noch die Fundamente der Klappbrücke vorhanden. Die auf dem unteren Bild hinten links erkennbare Betonbefestigung wurde seinerzeit bei Indienststellung der **THEODOR HEUSS** errichtet, da die ursprüngliche Stahlrohrkonstruktion für den Neubau nicht mehr stabil genug erschien.*





Wo einst internationale Schnellzüge an Land rumpelten, sind die Schienen längst verschwunden und an ihrer Stelle Gebäude errichtet worden.

Nach einem kräftigen Regenschauer marschierten wir noch auf die Mole - und versuchten uns auszumalen, wie die Hochseefähren seinerzeit in den Hafen glitten. Eins steht fest: Die Sonne steht bis zum Nachmittag hervorragend. Die Spitze der Mole wäre definitiv ein Traumplatz für jeden Photographen gewesen. Bleibt die Frage, warum Bundesbahn-Photograph Hollnagel dort nie seinen Apparat aufgestellt zu haben scheint. War die Mole seinerzeit nicht begehbar?



Die PRINSESSE BENEDIKTE mit ihrer Aufschrift „Hybrid Ferry“ und dem grünen Streifen.

Weiter ging es nach Puttgarden, wo wir die **SCHLESWIG-HOLSTEIN** erwischten, die ihre Abfahrten mit der **DEUTSCHLAND** getauscht hatte. Hier konnten wir den umgebauten Schornstein betrachten, den die Fähre nach Umbau zur „Hybridfähre“ erhalten hat. Uns blieb es allerdings ein Rätsel, warum die dänischen Schiffe ihre feinen Linien behalten konnten, während der Umbau bei der **SCHLESWIG-HOLSTEIN** sehr lieblos erfolgt zu sein schien.



Glück hatten wir, dass wir trotz dunkler Wolken im Hintergrund trocken über den Belt kamen und in Puttgarden noch die Gelegenheit hatten, die **HOLGER DANSKE** im alten Fährbett nebenan aufzunehmen.



Nachdem wir Rødby am Nachmittag erreicht hatten, beschlossen wir, noch einen kurzen Abstecher nach Stubbekøbing zu machen. Frei nach dem Motto „Wo eine Fähre fährt, kann man die Brücke umfahren!“ schauten wir einmal mehr bei der alten **IDA** vorbei, die über den Grønsund parallel zu einer festen Querung pendelt. Noch bis 1996 fuhr sie mit der **GRØNSUND** gemeinsam von Stubbekøbing nach Bogø, dann aber musste man sich der benachbarten Brücke geschlagen geben. Immerhin gelang es, mit der **IDA** in den Sommermonaten die Linie, die vor allem bei Fahrradfahrern beliebt ist, aufrecht zu erhalten.



Die IDA läuft in Stubbekøbing ein.

Bei unserer Ankunft in Stubbekøbing trafen wir dabei auf einen Überraschungsgast: Der ehemalige deutsche See- notkreuzer **HAMBURG**, der 1963 die Einweihung der Vogelfluglinie begleitete, lag dort an der Pier. Das Schiff, das heute (wieder einmal) den Namen **SEEWOLF** trägt, wirkte zumindest an diesem Tag recht verlassen. Wem das Schiff jetzt gehört, konnte auch die DGzRS nicht sagen. Dass sie mittlerweile in Dänemark unterwegs ist, war jedoch schon bekannt. Zuvor war sie in Rostock beheimatet gewesen.





Die **IDA** an ihrem Anleger in Bogø. Hier liegen ebenfalls einige „Lystbaade“.

Eine Überfahrt mit der **IDA** ist zwar nur kurz – aber immer wieder ein Erlebnis. Man kann neben dem Brückenhaus stehen und der Kapitän erzählt einfach mal drauflos, dass der Sund zwar 50 bis 60 m tief ist, beim Hafen von Bogø neben der Rinne aber nur ein Meter davon übrig bleibt. „Da muss ich ganz schön aufpassen!“ Und so tuckert er auch mit Schrittgeschwindigkeit in den kleinen Hafen. Für heute reicht das erst einmal. Wir fahren noch bis Næstved und beziehen dort in einem Bed & Breakfast Quartier. Am nächsten Tag soll es über Samsø nach Jütland gehen, da ist ein wenig Schlaf ganz nützlich.

Nach einer ruhigen Nacht und einem guten Frühstück machen wir uns auf nach Stignæs, von wo aus die Fähren nach Agersø und Omø verkehren. Wer allerdings vermutet, dass Stignæs ein richtiger Ort ist, der wird enttäuscht sein. 400 Meter vor dem Hafen, mitten in einem Wald, wird der Autofahrer davor gewarnt, dass er gleich ins Wasser fallen könnte, und außer einem recht weitläufigen Kraftwerk ist weit und breit nichts neben den Fährbetten zu sehen. Der Hafenkiosk hat dazu wegen einer privaten Angelegenheit am heutigen Samstag (immerhin ein Reisetag im Sommermonat August) einfach einmal geschlossen.

Auch das Wetter zeigt sich nicht von seiner besten Seite. Hatten wir bei unserem letzten Besuch vor Ort dicken Nebel, so hängen dieses Mal dicke Wolken am Himmel, als sich um 10.45 Uhr nacheinander die **AGERSØ III** und die **OMØ** in den kleinen Hafen schieben.



*Der Doppelender **AGERSØ III** hat die **AGERSØFÆRGEN** auf der Verbindung nach Agersø abgelöst. Die **OMØ** befährt die Route zur gleichnamigen Insel schon seit 2004.*



Wir begeben uns zunächst auf die **OMØ**, die für ihre Fahrt zur Insel Omø knapp 50 Minuten braucht. Dabei ist das Ablegemanöver schon das Geld wert: In dem winzigen Hafenbecken geht es rückwärts in Richtung der nebenan liegenden **AGERSØ III**, dann wird so rasant vorwärts gegengesteuert, dass das Heck bei der Ausfahrt aus dem Hafen haar-scharf am Anleger vorbeischrammt. Das will geübt sein. Danach nimmt das Schiff Kurs auf Omø, wobei es zunächst einen großen Bogen rund um die Insel Agersø macht.

Die Fähre ist wahrlich kein Anwärter auf einen Schönheitspreis. Hinter dem Brückenaufbau ist sie offen, an der Steuerbordseite gibt es neben dem Autodeck einen schmalen Salon mit einem Kaffeeautomaten, darüber liegt ein ebenso schmales Sonnendeck. Aber immerhin kann man von hier aus gen Achtern das Meer und die vorbeiziehenden Anleger des Kraftwerks bestaunen.

Auf Omø bleiben zehn Minuten Zeit, um das Schiff am dortigen Anleger zu photographieren. Dann geht es auch schon wieder zurück. Der Versuch, die Brücke zu besichtigen, scheitert allerdings. Der Kapitän hat das wohl nicht so gerne. Das ist für die kleinen dänischen Inselfähren eher untypisch. Uns hat es bei frischer Luft dennoch gut gefallen, zumal der drohende Regen ausblieb.



Die OMØ in ihrem Heimathafen auf der gleichnamigen Insel.

Zurück in Stignæs gewinnt die **OMØ** dieses Mal das Rennen gegen die **AGERSØ III** und kann als erste in den Hafen einfahren. Inzwischen ist der verschlafene Anleger zum Leben erwacht. Auf den Inseln scheint an diesem Samstag jede Menge los zu sein. Als wir uns zehn Minuten später auf die **AGERSØ III** begeben, sind rund 30 fröhliche Fußpassagiere mit diversen Getränken bewaffnet mit dabei. Trotzdem wirkt das Schiff sehr überdimensioniert, da kaum Fahrzeuge zu trajektieren sind. Die bisher hier eingesetzte Fähre, die wir später noch wiedersehen werden, schien für uns Laien da von der Größe her völlig ausreichend.

Die **AGERSØ III** (auf die Zahl wurde bei der Seitenaufschrift verzichtet, am „Heck“ ist sie allerdings angebracht) ist ein zweckmäßiger Doppeler, 2012 in Stettin bzw. Søby auf Ærø gebaut und seit dem 1. September 2012 auf der 15-minütigen Überfahrt nach Agersø eingesetzt. Die beiden Bugklappen werden per Fernbedienung herabgelassen, wobei sich auch die Geländer auf Knopfdruck aufrichten und in die richtige Position bringen. Ein tolles Spielzeug.

Torsten Noelting gelingt dieses Mal der Weg auf die Brücke, wo der stolze Schiffsführer von seiner Fähre schwärmt. Selbst im Schritttempo ließe sich die **AGERSØ III** hervorragend manövrieren, berichtet er.



*Auch ich durfte noch einen Blick auf die Brücke der **AGERSØ III** werfen: Alles sehr geräumig. Mit zwei Joysticks auf beiden Seiten des Fahrplatzes wird das Schiff gesteuert.*

Nach unserer Rückkehr machen wir uns am frühen Nachmittag auf den Weg nach Havnsø im Nordwesten Seelands, von wo aus die alte **AGERSØFÆRGEN** nun als **NEKSELØFÆRGEN** nach Nekselø verkehrt. Es bleibt dabei genug Zeit für einen Verpflegungsstopp, denn die Ankunft des Schiffes und die der ebenso von Havnsø aus verkehrenden **SEJERØFÆRGEN** erfolgt erst nach 16 Uhr.



*Die **NEKSELØFÆRGEN** hat den Hafen von Havnsø erreicht.*

Als die beiden Schiffe schließlich einlaufen, ist die Sonne erneut hinter einer Wolkenwand verschwunden. Da blieb nur die Hoffnung, dass sie sich wenigstens beim wenig später erfolgenden Auslaufen zeigt. Wir beschließen, für weitere Photographien die gegenüberliegende Mole zu nutzen. Dort angekommen stellen wir fest, dass wir nicht allein sind, ein weiterer Photograph steht dort schon bereit. „Dass vier deutsche Photographen für dieses Schiff hier stehen...“, schmunzelt er. „Das kann eigentlich nur „einer von uns“ sein“, denke ich und stelle mich vor. Und tatsächlich lernen wir an diesem Tag FERRIES-Redakteur Uwe Jakob kennen, der gerade auf der Durchreise nach Norwegen ist, wo er sich die **HORIZON** näher anschauen will.

Dann wird es ernst. Die Kameras werden gezückt, als sich die **NEKSELØFÆRGEN**, der im übrigen der weiße Anstrich mit blauem Rumpfband ganz gut steht, auf die Reise macht. Wenig später verlässt auch die **SEJERØFÆRGEN** den Anleger – und meine Akkus das letzte

Bisschen Strom. Das tut weh... So bleibt der nächste Schnappschuss mein letzter in Havnsø und Christian Kleins Aufnahme weiter vorne in diesem Intern das Maß aller Dinge.



Wir müssen nun ohnehin aufbrechen, da wir ja heute noch nach Jütland wollen. Das geschieht stilecht mit der Fähre und nicht über diese dumme Brücke. Wir haben dazu die Variante Kalundborg – Kolby Kaas – Sælvig – Hou gewählt.



Blick von der KYHOLM im Hafen von Kalundborg auf den verwaisten Mols-Linien- bzw. Kattegat-Ruten-Anleger.

Um 17.45 laufen wir mit der **KYHOLM** aus dem von Ö raffinieren geprägten Hafen von Kalundborg aus. Sie ist nun das letzte Fährschiff, das den Hafen anläuft. Nebenan sind noch die Rampen der **KATTEGAT** zu sehen, die von hier bis zum letzten Jahr nach Aarhus aufbrach. Auch die Tage der **KYHOLM** sind gezählt: 2015 soll die **KANHAVE** die Route übernehmen, aber dann den neu gebauten Hafen von Ballen auf Samsø ansteuern. Schade, denn die **KYHOLM** ist ein richtig gutes Schiff. Der Passagier kann sich über großzügige Decksflächen freuen oder in einem der beiden Salons auf der Stirnseite den Blick über das Meer schweifen lassen. Schade, dass der Achtersalon, der sehr gediegen aussieht, auf dieser Fahrt geschlossen ist. Auch sonst macht das Schiff einen äußerst gepflegten Eindruck. Bleibt zu hoffen, dass sie tatsächlich, wie es momentan aussieht, die Route Bøjden-Fynshav übernehmen wird, wobei sie dafür doch ein wenig zu groß wirkt ...

Trotz recht bewegter See hält sich die **KYHOLM** hervorragend und kommt pünktlich auf Samsø an. Und dieses Mal spielt die Sonne mit: Als wir von der Mole unsere Abschiedsbilder aus diesem Hafen machen wollen, ist der Himmel hinter dem Schiff zwar tiefdunkel, aber das Schiff liegt im letzten Tageslicht strahlend vor uns. Das versöhnt auch mich wieder etwas nach der Pleite in Havnsø...



*Die lange Tradition des Fährhafens Kolby Kaas geht bald zu Ende. Hier sehen wir die **KYHOLM** am Anleger.*

Wenn man die Lage Samsøs und die seiner Fährhäfen anschaut, ist die Verlegung des Ausgangshafens der Fährlinie nach Seeland absolut verständlich: Kolby Kaas liegt auf der Westseite der Insel, nur ein paar Kilometer weiter südlich von Sælvig, das die Schiffe von Jütland aus ansteuern. Die Errichtung des neuen Hafens in Ballen auf der Ostseite ist also nachvollziehbar: Die Fahrzeit wird deutlich verringert werden. Für den Fährfreund entfällt dafür allerdings das Umfahren der Südspitze, an der die See manchmal schon etwas unruhiger sein kann.

Wir machen uns nun auf den Weg nach Sælvig, das wir kaum eine Viertelstunde später zur 20.45 Uhr-Abfahrt der **KANHAVE** erreichen, die sich bei Einbruch der Dunkelheit in den Hafen schiebt. Allerdings sieht man ihre Blessuren trotzdem recht deutlich. So ist die Farbe am Rumpf gleich an einigen Stellen abgeschrammt.



*Abendliches Einlaufen der **KANHAVE** in Sælvig.*

Auch an Bord sind wir über den Zustand des Schiffes etwas entsetzt. Überall Rost, sogar an den innen verlaufenden Treppen, die dem Wasser gar nicht direkt ausgesetzt sind. Die Außendecks sind wellig, hier blättert an vielen Stellen auch die Farbe ab und Rost macht sich breit. In den Salons sind die Polster an vielen Stellen zerschlissen. So sieht keine Fähre aus, die gerade einmal fünf Jahre alt ist! Zum 30. September muss die Reederei Danske Færgen die Strecke an die Samsø-Kommune abgeben. Dann soll die **KANHAVE** für drei Monate in die Werft, um für die Kalundborg-Ballen-Route fitgemacht zu werden. Wir sind uns an diesem Abend einig, dass diese drei Monate auch in anderer Hinsicht sehr nützlich für das Schiff sein können.

Nach der Ankunft auf Jütland geht es noch in das Hotel in Vejle, wo wir zwei Tage Quartier beziehen werden. Nach einer ruhigen Nacht beginnt ein so nasser Tag, wie wir ihn bisher auf keiner unserer Dänemark-Fahrten hatten. Der ursprünglich für diesen Tag geplante Tagesausflug zur Insel Endelave wird angesichts des Regens spontan auf eine Hin- und Rückfahrt am späten Nachmittag gekürzt. Den Vormittag verbringen wir nun in einem Museumszug, der uns von Vejle nach Jelling bringt. Das soll aber an dieser Stelle verständlicherweise nur erwähnt sein.

Als wir uns gegen halb zwei auf den Weg nach Juelsminde machen, regnet es immer noch. In Juelsminde kommen wir 16 Jahre zu spät, um eine Fähre zu photographieren. Damals fuhr zum letzten Mal einer dieser charmanten Superflexe von hier nach Kalundborg. Die Spuren der „lige linie“ (gerade Linie) hinüber nach Seeland sind rarer gesäht als die in Großenbrode. Nur mit Hilfe der Vergleichsbilder aus Jan Vinter Christensens Buch „Den lige linie“ sind wir schließlich der Meinung, zumindest das alte Fährbett entdeckt zu haben. Da es wieder zu regnen beginnt, stellen wir weitere Suchexpeditionen ein. Es scheint ansonsten vieles neu bebaut worden zu sein. Dass hier einmal große Fähren angelegt haben, bemerkt der Laie nicht mehr.



Hier müsste bei der Eröffnung der Juelsminde-Kalundborg-Linien 1962 die JULLE angelegt haben. Jedenfalls sind wir nach eingehender Betrachtung der Bilder zu diesem Schluss gekommen.

Es geht weiter nach Snaptun. Vielleicht erinnert sich der eine oder andere FERRIES-Leser noch, dass wir hier einmal im „Snaptun Færgegaard“ direkt am Hafen höchstzufrieden genächtigt haben. Das geht heutzutage leider nicht mehr. Das Hotel ist pleite gegangen, und das Gebäude beherbergt nun eine „Efterskole“, eine weiterführende Schule. Aber der nahegelegene Fährhafen wird nach wie vor voll genutzt für die Überfahrt zur gegenüberliegenden Insel Hjarnø und zur etwas weiter vor der Küste liegenden Insel Endelave. Die jeweils dorthin eingesetzten Fähren tragen passenderweise die selben Namen wie die Inseln.



*Die **HJARNØ** pendelt von morgens bis abends regelmäßig zwischen Snaptun und dem Inselhafen von Hjarnø.*

Weil die **HJARNØ** nicht einmal die Größe einer Weserfähre vorweisen kann, lassen wir sie links schwimmen und entern lieber die **ENDELAVE**, die für ihre Überfahrt immerhin eine ganze Stunde benötigt. Allerdings müssen wir eine ganze Weile warten, bis sich das Autodeck geleert hat: Die Fähre ist voll besetzt von ihrer Heimatinsel gekommen.

Da der Passagierlandgang hüben wie drüben nicht genutzt wird, betreten wir das Schiff über die Heckklappe. Dort haben wir die Qual der Wahl: Entweder über die Treppen oder mit einem recht edlen Fahrstuhl nach oben. Zunächst erreicht man das Salondeck, das allerdings in der Mitte geteilt ist. Der Grund dafür ist, dass zwischen den Salons der Teil des Wagendecks liegt, auf dem LKWs verladen werden können. Der Salon ist zweckmäßig eingerichtet, hat aber vor allem schöne große Panorama-Fenster in bester Höhe für den Passagier.

Einen Kiosk gibt es ein Stockwerk höher, direkt vor dem Ausgang zum teilweise überdachten Sonnendeck, auf dem genügend Sitzgelegenheiten für sonnigere Tage zur Verfügung stehen. Außerdem

bleibt auch hier für den Passagier viel Platz zum Ausschau halten. Nur in Bugrichtung bleibt der Blick überall verwehrt.



*Blick auf das Achterdeck der **ENDELAVE**.*

Die Abfahrt erfolgt pünktlich und – wie Torsten Noelting so schön sagt – „humorlos“: Ablegen, einmal 90° nach Steuerbord drehen und Hebel auf den Tisch. Da bleibt nur ein kurzer Blick auf das an diesem Sonntagabend absolut verschlafene Fischernest Snaptun auf der einen und Hjernø auf der anderen Seite und schon ist man vom Meer umschlossen. Erfreulich, dass uns auch hier der Kapitän auf der Brücke empfängt. Und da er ansonsten ziemlich allein dort oben steht, scheint er auch recht dankbar, dass er mit uns ein wenig plaudern kann.

Wir erfahren dabei auch ein paar Neuigkeiten. So plant die Kommune wohl einen Neubau, der möglicherweise 2017 die **ENDELAVE** ablösen soll. Das geschieht weniger, weil die 1996 in Esbjerg gebaute Fähre nicht mehr in gutem Zustand ist, sondern vielmehr, weil sie für die Linie zu groß erscheint. Dass das Autodeck so voll ist, wie wir es bei der Ankunft in Snaptun erlebt haben, scheint an ganzen zehn Tagen im Jahr so zu sein. Ein kleineres Schiff, das dann vielleicht mal eine Fahrt mehr machen muss, scheint die weitaus rentablere Lösung zu sein. Der Kapitän selbst scheint die **ENDELAVE** zu schätzen. Ein gutes Schiff ist sie, das er ungern weggeben möchte. Wir bedanken uns für den Besuch und machen uns wieder auf den Weg auf das Sonnendeck, wo wir den Hafen der Zielinsel in Sicht bekommen.



*Blick von der Brücke der **ENDELAVE** in Fahrtrichtung von der Stelle, von der der Kapitän das Schiff steuern kann.*

Auf Endelave bleiben uns 15 Minuten, um im Grau dieses späten Nachmittags wenigstens ein paar Beweisfotos zu schießen, dass wir dagewesen sind. Kalendertauglich sind die Aufnahmen allerhöchstens für den November, dabei haben wir Mitte August! Ein nettes Detail fällt noch auf, das wir schon in Snaptun bemerkt haben. An einer Tafel wird festgehalten, wie viele Personen die **ENDELAVE** auf ihre Fahrt mitnimmt. Hier ist es noch der Eintrag der 15-Uhr-Abfahrt.

M/F ENDELAVE	
DATO	17/8
AFG. KL.	1500
PASS.	149
BESÆT.	5
KIOSK	
IALT	154



*Wahrlich kein Photowetter: Die **ENDELAVE** in Endelave.*

Auf der Rückfahrt bemerken wir, dass die Sonne sich doch noch ein wenig durch die Wolken kämpft. Werden wir in Snaptun die Gelegenheit haben, noch ein brauchbares Bild zu schießen? Die Hoffnung erfüllt sich ebenso wenig wie die auf vorbeischwimmende Seehunde, die gern versprochen werden. Am Ende genießen wir die frische Seeluft und wissen, dass wir wohl spätestens 2017 wieder einen Grund haben werden, Snaptun bzw. Endelave zu besuchen. Was bleibt, ist die Hoffnung, dass ja vielleicht am morgigen Montag, dem Tag unserer Rückreise, das Wetter etwas freundlicher werden wird.

Doch daraus wird wieder nichts. Wir verlassen Jütland in strömendem Regen über die Brücke über den kleinen Belt. Auch auf Fünen bleibt es nass bis feucht. Auf unserem Weg nach Spodsbjerg machen wir kurz in Svendborg halt (ist irgendwie Tradition geworden). **ÆRØSKØBING** und **MARSTAL** sind gerade unterwegs, aber die **HØJESTENE** wartet an ihrem Anleger auf die nächste Abfahrt nach Skarø und Drejø.



Die HØJESTENE im herbstlichen August 2014 in Svendborg.

Und dann müssen wir feststellen, dass beim nächsten Mal wohl etwas in Svendborg fehlen wird, das bisher immer dort gewesen ist: Die alte Fähre nach Ærøskøbing, die **ÆRØSUND II**, hat wieder einmal den Liegeplatz gewechselt – zum vorletzten Mal, wie es aussieht.



Das Wetter passt: Traurig sieht auch die alte ÆRØSUND II aus!

Sofort fällt uns auf, dass das Schiff keine Fensterscheiben mehr hat. Auch der Mast liegt demontiert neben dem Schiff. An Bord sind Männer in weißen Anzügen und mit Schutzmaske zu erkennen: Das Schiff wird also auch seiner Schadstoffe entledigt. Für den Moment sind wir uns nicht ganz sicher, was das nun bedeutet. Wird die alte Dame nun abgewrackt oder soll sie nun tatsächlich als Tauchattraktion vor Fünen versenkt werden? Gewissheit bringt erst später die Informationssuche

im Internet: Das dänische Umweltministerium hat nun doch die Freigabe für die Versenkung gegeben: Wenn wir das Schiff in Zukunft wiedersehen wollen, werden wir uns wohl oder übel Tauchanzüge besorgen müssen. So war dieser Umweg über Svendborg ein Abschied.



*Oben: Der Mast der ÆRØSUND II liegt bereits neben dem Schiff.
Unten: Keiner hat uns daran gehindert, direkt bis vor die alte Dame zu fahren und unsere Bilder zu machen.*



Es geht schnell weiter nach Spodsbjerg, wo wir die 11.15 Uhr-Abfahrt nach Taars mit der **LANGELAND** gebucht haben. Torsten Noelting hat beim Einlaufen nicht nur das Schiff geknipst, sondern gleich mal mit der Frau Kapitän, die mit uns auf das Schiff gehen wird, die Brückenbesichtigung klar gemacht. Fünf Minuten nach der Abfahrt stehen wir am Bistro-Tresen bereit und folgen ihr von Deck 4 auf Deck 7. Und nicht nur hier sieht im Gegensatz zur **KANHAVE** alles geleckert aus.



*Die **LANGELAND** verlässt Taars auf Lolland.*

Da der Langelandsbelt durch die stürmischen Tage zuvor recht bewegt ist, kommt hier oben auf der Brücke richtig Seefahrtstimmung auf. Beim Plausch mit der Schiffsführerin (ihr 1. Offizier sitzt an den Joysticks) müssen wir doch ein wenig die Balance halten – und es kostet mich sechs Anläufe, bis ich endlich ein nicht verwackeltes Bild der Werftplakette habe. Die Passagierzähler und auch manch Funkgerät geht dabei zu Boden. Aber es macht einen großen Spaß. Vor allem, als wir auch noch auf die Nock nach draußen dürfen, um die entgegenkommende **LOLLAND** in voller Fahrt zu fotografieren.

Im übrigen schwärmt unser weiblicher Kapitän (es ist tatsächlich die selbe Frau, die bei unserem Besuch 2012 auf der **LOLLAND** am Ruder saß, siehe FERRIES 3/2012!) von dem Schiff. Sietas hat gute Arbeit geleistet, weswegen wir später auch im Auto darüber rätseln, warum Schiff Nr. 3 noch immer halb fertig in Hamburg herumliegen muss. Wir genießen danach die Einfahrt in Taars auf dem mittlerweile freigegebenen Deck 5 und staunen einmal mehr, wie ruhig das Schiff unterwegs ist.



Die LOLLAND begegnet ihrer Schwester LANGELAND.

Photo: Torsten Noelting.

In Taars angekommen warten wir die Abfahrt des Schiffes noch ab, um uns dann nach Saksøbing zu begeben. Uwe Jakob hatte uns den Tipp gegeben, dass dort die ehemalige Omø-Fähre **OMØSUND** als Vereinsheim des „Saksøbing Motor- und Segelbootclubs“ festgemacht hat. Und tatsächlich lässt sich hier die Sonne auch einmal blicken!



Die OMØSUND hat einen schönen Liegeplatz und im vergangenen Jahr auch einen neuen Anstrich erhalten.

Als wir um 13.45 Uhr wieder auf der **SCHLESWIG-HOLSTEIN** sind, haben wir erst noch Hoffnung, die **PRINS RICHARD** nach der Ausfahrt zu erwischen, aber kaum sind wir aus dem Hafen, ergießt sich wieder ein heftiger Schauer über uns. So verfuttern wir unsere letzten Kronen in der Cafeteria und freuen uns über die großen Panoramafenster in Fahrtrichtung – da hatte mal ein Designer eine gute Idee. Zu sehen bekommen wir einen aufgewühlten Fehmarnsund, der die Gischt der einen oder anderen Woge bis zu uns hinauf peitscht.



*Suchbild: In diesem Regenschauer hat sich die **PRINS RICHARD** versteckt.*

Es bleibt nur noch kurz Zeit, den Travel-Shop zu besuchen und das an Bord tätige DFV-Mitglied zu treffen. Dann ist Puttgarden auch schon erreicht. Der Bedarf an Bildern von der Mole in Puttgarden ist bei dem Wetter auch gedeckt. Unser Fazit: In Dänemark ist alles noch beim Alten, also in bester Ordnung. Die Fahrt hat sich wieder einmal gelohnt, wenn auch mehr in Hinblick auf Erholung als auf Bilder – und so nass und kalt haben wir unser Nachbarland Mitte August noch nicht erlebt.

Text und Photos soweit nicht anders notiert: Ralph Christian Schöttker

Nachdem wiederholt bemerkenswerte Post in realen oder virtuellen Briefkästen des DFV gelandet ist, gibt es nun eine eigene Rubrik dafür. Dieses Mal erreichte uns eine Mail, die uns dabei helfen möchte, dass unser Verein nicht Opfer von Piratenangriffen wird. Damit war allerdings nicht ein Antihackerprogramm gemeint. Hier die Mail in Auszügen:

Protect your Vessels from Piracy

Would you like to Save Your Company Money and Time?
Educate Your Vessels Crew While They Are Onboard
How to Protect Your Vessels and Themselves

Q: What is the biggest Problem in the Shipping Market?

A: No doubt currently Piracy is the biggest Problem

Q: Do you know that Anti-Piracy Training Video really works?

A: Many companies now educate the Mariners

How to protect themselves and them vessels and it's really work

This Is The

World's First Anti-Piracy Training Course Ever

For the First time in the Shipping Market

Makes the outrageous Anti-Piracy be easy for seaman's

We made complete **Anti-Piracy Training Program**
which you can download from

<http://www.seabird-marine.com/full.zip>

User name: full

Password: full

If the link not active copy and past it into your web browser

Kindly if you do not have winrar installed in your system download it from

<http://www.rarlab.com/download.htm>

The password for uncompress is: power

Please send this program for all your seafarer crew

As we are situated in Port Said, only 10 minutes away from the Suez Canal,
We are supplying all kinds of **Tricks against the Somali Pirates**



DFV-Treff in Hamburg:

Findet erst wieder statt nach der DFV-Vereinsfahrt im November.

DFV-Treff in Bremen:

Die Bremer DFV-Mitglieder treffen sich am Dienstag, den 18. November 2014 um 19 Uhr. Da unser Stammlokal schon mit Weihnachtsfeiern (!) belegt ist, suchen wir derzeit noch nach einer Alternative. Nachfragen und Anmeldungen gerne an rsc@dfv-online.info. Wir freuen uns über jeden neuen Besucher und auch auf Gäste von außerhalb!

DFV-Treff in Niedersachsen:

Findet erst wieder statt nach der DFV-Vereinsfahrt im November.

DFV-Vereinsfahrten

3. bis 5. Oktober 2014 nach Stavanger und Bergen.

1. bis 3. Mai 2015. Das Ziel steht noch nicht fest.

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

DFV intern – das elektronische Mitteilungsblatt des Deutschen Fährschiffsfahrtsvereins. An der Ausgabe 13 (August 2014) haben mitgewirkt: Tim Becker, Carsten Behm, Klaus Bombel, Christian Klein, Martin Kursawe, Thomas Müller-Bohn, Torsten Noelting, Jürgen Struck 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. November 2014 an intern@dfv-online.info gesendet werden.

DFV intern 14 (Dezember 2014) wird um den 15. November 2014 versendet.