

DFV intern



Mitteilungen und Berichte aus dem
Deutschen Fährschiffsverein
Ausgabe 14 / November 2014

Liebe Mitglieder des **DFV**!

Der November ist, was den **DFV** betrifft, der stressigste Monat. Erst einmal muss das Jahresanschreiben für **FERRIES** fertig gestellt werden. Dann will die Jahreshauptversammlung vorbereitet sein: Wann können wir ins Deutsche Schifffahrtsmuseum? Was kostet uns das? Wo kriegen wir etwas für das leibliche Wohl? Und natürlich muss die Einladung noch pünktlich zur **FERRIES**-Redaktion. Warum um alles in der Welt habe ich auch zwei Wochen Urlaub gemacht?!

Und kaum ist das geschafft, wartet ja auch noch das **DFV** intern, das Sie nun endlich erhalten haben. Und ich meine, dass es wieder eine ganze Menge darin zu entdecken gibt. Dafür an dieser Stelle ein herzlicher Dank an alle Einsender, vor allem an Heino Sehlmann und Martin Kursawe, die mir gleich Texte und ganze Artikel geliefert haben.

Somit fiel es mir am Ende nicht so schwer, ein paar eigene Projekte auf die nächste Ausgabe zu schieben.

Ich wünsche allen viel Spaß bei der Lektüre, eine ruhige Adventszeit, und freue mich hoffentlich auf ein Wiedersehen in Bremerhaven am 18. Januar 2015!

Ralph Christian Schöttker

Mitteilungen aus dem Verein	3
Schnappschüsse	6
Unterwegs	19
Aus dem DFV-Briefkasten	36
Wann – was – wo?	36
Impressum	37

*Titelbild: Das Schwesterschiff der **LANGELAND** und **LOLLAND** liegt immer noch unfertig in Neuenfelde auf. Photo vom 25. September von Heino Sehlmann.*

Jahreshauptversammlung 2015

Bremen, den 12. November 2014

Liebe Mitglieder des Deutschen Fährschiffsvereins e.V.!

Hiermit lade ich im Namen des Vorstands zur Jahreshauptversammlung des Deutschen Fährschiffsvereins e.V. ein. Sie findet statt am Sonntag, den 18. Januar 2015, ab 11 Uhr im „Deutschen Schifffahrtsmuseum“ in Bremerhaven, Hans-Scharoun-Platz 1, D-27568 Bremerhaven.

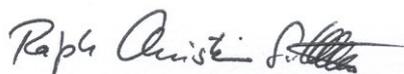
Folgende Tagesordnung wird vorgeschlagen:

- TOP 1 Begrüßung und Ernennung eines Schriftführers
- TOP 2 Bericht des Vorsitzenden
- TOP 3 Bericht des Schatzmeisters
- TOP 4 Bericht der Kassenprüfer
- TOP 5 Aussprache zu den Berichten
- TOP 6 Entlastung des Vorstandes
- TOP 7 Neuwahl des Vorstandes
 - (1) 1. Vorsitzender
 - (2) 2. Vorsitzender
 - (3) Schatzmeister
 - (4) 2 Kassenprüfer
- TOP 8 Vereinsaktivitäten
- TOP 9 Publikationen
- TOP 10 Verschiedenes

Die Versammlung beginnt mit einer 90-minütigen Führung durch das Museum. Anschließend gibt es die Gelegenheit für ein gemeinsames Mittagessen, das jedes Mitglied aber selbst bezahlen muss. Hieran schließt sich die eigentliche Versammlung an, die gegen 16 Uhr enden wird.

Wir hoffen auf zahlreiche Teilnahme und bitten aus organisatorischen Gründen bis zum 5. Januar 2015 um eine Voranmeldung, am besten per E-Mail info@dfv-online.info.

Mit freundlichen Grüßen



Ralph Christian Schöttker
Deutscher Fährschiffsvereins
1. Vorsitzender

Kleine Ergänzung zur Jahreshauptversammlung: Ein Eintritt muss nicht entrichtet werden, da wir mit dem Deutschen Schiffahrtsmuseum eine gute Absprache haben treffen können.

Was das Mittagessen anbelangt, so liegt uns ein Angebot des Restaurants auf dem Museumsschiff **SEUTE DEERN** vor:

Kartoffelrahmsuppe

Matrosenteller

Schollen-, Lachs- und Kabeljaufilet gebraten belegt mit Tomaten-Champignon-Lauchgemüse Kräutersauce, Petersilienkartoffeln

oder

Schlemmerteller

Medaillons vom Rind, Schwein und Geflügel belegt mit Tomaten-Champignon-Lauchgemüse, Sauce Bearnaise und Kroketten

oder

Gnocchi

mit Gemüse und Mozzarella

Creme Catalana

Drei-Gang-Menü Fisch/Fleisch € 25,00

Drei-Gang Menü Vegetarisch € 20,50

(als Zwei-Gang-Menü jeweils abzgl. € 5,00)

Wir sind allerdings für alternative Tipps offen (wir bekommen keine Provision ☺). Wer eine Idee hat, der schreibt sie gerne an den Vorstand (info@dfv-online.info).

Vereinsfahrt 2014

Die Vereinsfahrt 2014 wurde ein voller Erfolg. Mit 45 Mitfahrern sind die Erwartungen bei Weitem übertroffen worden. Wir haben uns sehr gefreut, dass trotz der langen Anreise so viele DFVler mit dabei waren, die die **BERGENSFJORD** kennen lernen wollten. Alles rund um die Fahrt kann in der nächsten **FERRIES**-Ausgabe nachgelesen werden. Hier an dieser Stelle nur schon einmal der Hinweis: Bis zur nächsten Fahrt sind es nicht einmal sechs Monate:

Vereinsfahrt 2015

Da unser traditioneller Fahrtetermin um den 3. Oktober im nächsten Jahr ungünstig am Samstag liegt, wodurch sich kein verlängertes Wochenende ergibt, haben wir bereits im Januar auf der letzten Jahreshauptversammlung beschlossen, in diesem Jahr bereits rund um den 1. Mai zu reisen.

Auf der letzten Fahrt auf der **BERGENSFJORD** sprachen sich die Mitfahrer einstimmig für eine Fahrt in der westlichen Ostsee aus. Dabei geht es zunächst von Hamburg nach Travemünde, von wo aus wir die **PETER PAN** über Rostock nach Trelleborg nehmen. Weiter geht es per Bus nach Ystad auf die **POLONIA**, die uns nach Swinemünde bringen wird. Hier haben wir einen Vormittag zur freien Verfügung, bevor es auf dem selben Weg zurück geht.

Von Ystad fährt uns der Bus nach Malmö, wo wir abends mit Finnlines in See stechen. Am nächsten Morgen sind wir dann zurück in Travemünde und kommen gegen Mittag in Hamburg an.

*Die **POLONIA** am 31. Mai 2009 im Hafen von Ystad. Photo: Karsten Exner*



Freitag, 01/05/2015

07.00 Uhr Abfahrt in Hamburg mit Bus

09.25 Uhr „Leinen los!“ an Bord der **PETER PAN** mit Kurs auf Rostock und Trelleborg. Mittagessen mit Getränk.

Bustransfer nach Ystad

22.30 Uhr „Leinen los!“ an Bord der **POLONIA**, gemeinsames Abendessen.

Samstag, 02/05/2015

06.45 Uhr Ankunft Swinemünde, Frühstück / Stadtrundfahrt

13.00 Uhr Abfahrt Swinemünde, gemeinsames Mittagessen

20.15 Uhr Ankunft Ystad, Bustransfer nach Malmö

23.00 Uhr „Leinen los!“ an Bord von Finnlines, gemeinsames Abendessen.

Sonntag, 03/05/2015

Frühstücksbuffet

08.30 Uhr Ankunft in Travemünde
Transfer nach Hamburg

Leistungen:

- Schiffspassage in gebuchter Kabine
- 2 mal Frühstück
- 2 mal Mittag- und Abendessen
- Bustransfer ab Hamburg, zwischen den Häfen und zurück
- Steuern/Gebühren/ Treibstoffzuschlag

Sollte es Probleme auf der Malmö-Travemünde-Route geben, werden wir über Köge und Bornholm nach Sassnitz fahren, dann weiter nach Hamburg, wo wir am späten Nachmittag sein werden.

Weitere Informationen können dem Kasten auf der rechten Seite entnommen werden.

Alle weiteren Informationen über Preise, Fahrtverlauf und das Buchungsformular finden sich auch in der nächsten FERRIES-Ausgabe, die voraussichtlich zu Weihnachten erscheinen wird.

DFV-Kalender 2015

Die gute Nachricht für alle, die noch kein Exemplar des neuen DFV-Kalenders haben: Es gibt noch wenige Restexemplare. Wer noch einen Kalender mit dem Thema „Von Land zu Land“ haben will, sollte also schnell sein.

Der Preis liegt in diesem Jahr bei 13 Euro (16 Euro bei Bestellung aus dem Ausland). Bestellungen

nimmt das Bestellformular auf unserer Webseite (DFV intern, Kalender 2014 (ist noch das alte Formular!)) an oder die Elektrobriefadresse info@dfv-online.info.



Schnappschüsse



ROBIN HOOD am 22. Juni einlaufend Warnemünde.

Photo: Carsten Behm



Die NILS DACKE verlässt am 5. Juli den Hafen von Swinemünde, dem Ziel der DFV-Vereinsfahrt im Mai 2015. Unten verlässt die NILS HOLGERSSON Warnemünde vier Tage später. Photos: Carsten Behm



Ebenfalls in Warnemünde aufgenommen: Die AZURA.

Photo: Carsten Behm



*Zusammentreffen von **NILS HOLGERSSON**, **AZURA** und **WARNOW** am 9. Juli in Warnemünde (oben) und die **ROYAL PRINCESS** (unten).*

Photos: Carsten Behm



Von Warnemünde aus machte sich Carsten Behm dann in Richtung Dänemark auf, wovon seine Bilder auf den nächsten Seiten berichten.



*Auf dem Weg nach Dänemark traf Carsten Behm am 11. Juli die zwischen Gedser und Rostock als Sommerverstärkung eingesetzte **MERCANDIA VIII**. Am Abend war er dann in Spodsbjerg, als die **COLOR MAGIC** vorbeikam und nahm auch die **LANGELAND** auf.*





*Ebenso am 11. Juli hat die **FAABORG III** den Hafen von Faaborg erreicht. Dort kommt am folgenden Tag die **SKJOLDNÆS** im neuen Anstrich von ihrer Fahrt nach Søby und Fynshav zurück. Unten verlässt die **HØJESTENE** Svendborg Richtung Drejø und Skarø.*





*Von Marstal aus gibt es seit der Umstrukturierung des Fährverkehrs nach Ærø keine Verbindung mehr nach Langeland. Dafür war dort immerhin noch die **SØBY-FÆRGEN** aufgelegt, deren Route von Faaborg nach Søby bekanntlich die **SKJOLDNÆS** übernommen hat. Immer noch bunt angemalt ist die **ÆRØSKØBING** unterwegs, die auf ihrer Route von Svendborg nach Ærøskøbing jetzt von ihrer Schwester **MARSTAL** unterstützt wird.*





*Noch im alten Anstrich präsentiert sich die **MARSTAL** in Ærøskøbing. Carsten Behm fuhr mit ihr nach einer Inselrundfahrt zurück. Ærø ist „wie Bornholm, nur kleiner und ohne ausländische Touristen...“. Allerdings könnte sich das bald ändern. Mittlerweile ist Ærøskøbing tatsächlich als Ziel von mittelgroßen Kreuzfahrtschiffen ins Fahrtenprogramm aufgenommen worden! Zurück ging es für Carsten Behm über Fynshav...*





*Von Bord der **ODIN SYDFYEN** macht Carsten Behm das Bild von der entgegenkommenden **FRIGG SYDFYEN**. Auch das wird wohl schon im nächsten Jahr nicht mehr möglich sein...*



*Ein ganz besonderer Schnappschuss ist Jürgen Struck am 11. Oktober in Bremerhaven gelungen. Zu sehen ist das alte Achterschiff der Borkum-Fähre **OSTFRIESLAND**, die derzeit auf Flüssiggasantrieb umgestellt wird. Dabei erhält sie ein neues Heck.*

*Außerdem hat Jürgen Struck noch den Meyer-Werft-Neubau **QUANTUM OF THE SEAS** an der Columbus-Kaje (neudeutsch: Columbus Cruise Center) aufgenommen, was auf der nächsten Seite zu sehen ist.*



Die **FEODORA II** (ex **SVEN JOHANNSEN**, ex **FRIEDRICHSORT**) einlaufend Travemünde am 14.09.2014, für mehrere Sonderfahrten an dem Wochenende ausnahmsweise ab Travemünde. Photo: Tim Becker



Während die Teilnehmer der DFV-Fahrt im Bus quer durch Dänemark fuhren, hat Tim Becker am 5. Oktober alle vier Fähren der Vogelfluglinie aufgenommen, „3 davon bereits umgebaut bzw. umgemalt“.



Am 20. August war Tim Becker in Konstanz am Bodensee und hat dort jede Menge kleinere Schiffe aufgenommen. Von oben nach unten: **FRIDOLIN**, **FRIEDRICHSHAFEN**, **KONSTANZ** und **MÖWE** und **SCHAFFHAUSEN**.



*Oben: Die einst als **ISTRA** gebaute **ARION**, hier am 1. September 2011 aufgenommen, heißt mittlerweile **PORTO**. Unten: Das alte Seebäderschiff **HELGOLAND** (gebaut 1962 als **WAPPEN VON HAMBURG**) liegt am Silvestertag des Jahres 2011 als **SUPPER CLUBCRUISE 02** in Haifa.
Photos: Horte Schöttker*





KING SEAWAYS liegt am 27. Oktober 2014 in Ijmuiden.



*PRINCESS SEAWAYS am 6. November 2014 am Anleger in Newcastle.
Photos: Ralph Christian Schöttker*

Nostalgie in Esbjerg, oder ein Hoch auf die Offshore-Industrie

Der 27.09.2014 wird als besonderes Datum in die Stadtgeschichte Esbjergs eingehen. Nach fast 140 Jahren wurde an diesem Tag der regelmäßige Passagierdienst nach England eingestellt. Zum letzten Mal verließ die **SIRENA SEAWAYS** Esbjerg mit Ziel Harwich. Zukünftig werden nur noch Frachtfähren die Tradition der „Schinkenfähren“ weiterführen. Doch in Esbjerg spielt die Fährschifffahrt schon längst nicht mehr die bestimmende Rolle. Offshore-Industrie ist das Zauberwort. Bereits in den 1990er Jahren erkannten die Verantwortlichen das Potenzial der Energiegewinnung auf hoher See und stellten sich den neuen Herausforderungen. Begünstigt durch den Rückgang der traditionellen Fischerei erlebte der Hafen eine grundlegende Verwandlung. Offenbar mit Erfolg; vermarktet sich Esbjerg doch heutzutage selbstbewusst als DIE Energiemetropole.

Doch neben all' den Spezialschiffen neuester Art lagen an diesem fährschifffahrtshistorischen Tag drei Fähren in Esbjerg in Offshore-Diensten – zwei von ihnen mit direktem Bezug zu Esbjerg.



Die Moby Corse hat ihren alten Heimathafen wieder erreicht.

MOBY CORSE

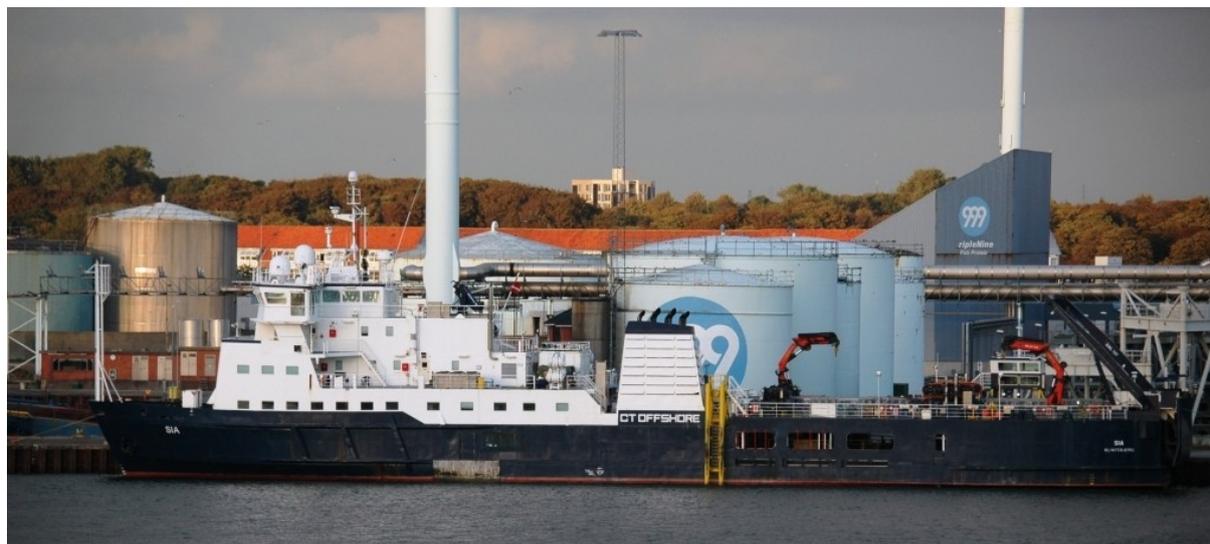
„Ihr hoher Schornstein macht die **DANA ANGLIA** unverwechselbar“ – so stand es 1983 im „Kludas“ zu lesen. 24 Jahre lang war dieser Schornstein in Esbjerg zu sehen, ehe 2002 neue Aufgaben in der Ostsee für die 1978 in Rendsburg gebaute Fähre warteten. Jetzt gibt es für die nächsten sieben Monate ein Wiedersehen. Dass sich ihr Liegeplatz in Sichtweite der Abwrackwerft befindet, ist hoffentlich kein schlechtes Omen.



In FERRIES wurde sie einst als „weißer Schwan“ bezeichnet. Damals hatte sie aber noch den hellen DFDS-Seaways-Anstrich...

WIND AMBITION

1994 übernahm DFDS die **VENUS** von Color und setzte sie ab 1995 als **KING OF SCANDINAVIA** u.a. auf der Strecke Newcastle-Esbjerg ein. Seit 2010 ist sie in der Offshore-Branche tätig, derzeit als Wohnschiff für einen Windpark bei Sylt. Bei ihren Besuchen in Esbjerg liegt die **WIND AMBITION** übrigens am alten England-Anleger.



*Kaum noch als Fährschiff zu identifizieren: **SIA** ex **CLAYMORE**.*

SIA

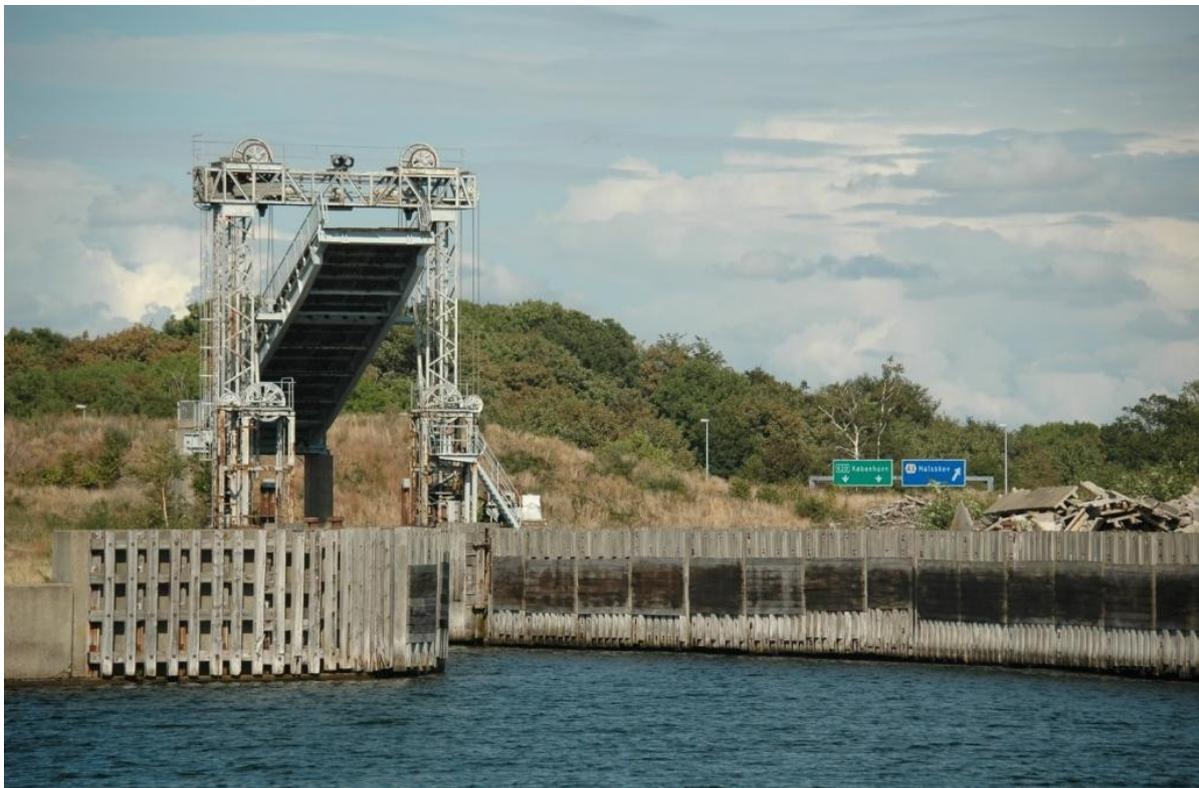
Erkennt? Möglicherweise erst auf den zweiten oder dritten Blick ist die ehemalige **CLAYMORE** zu identifizieren. Nach einem umfangreichen Umbau in Svendborg 2009 – 2010 ist die frühere CalMac-Fähre nur schwer wiederzuerkennen. Da ich auch bei näherem Hinsehen keinen eindeutigen Hinweis auf eine fährige Vergangenheit feststellen konnte, habe ich auf Verdacht abgedrückt. Ob ich zu früheren Zeiten auch drei Bilder teuren Farbfilms dafür geopfert hätte...?

PS: „Newcomer“ Regina Line hat angekündigt Ostern 2015 zu 99% an den Start zu gehen. Da derartige Bekundungen seit mehreren Jahren verbreitet werden, fällt mir dazu nur die „Blechtrommel“ ein – „Es war einmal ein Volk, das glaubte an den Weihnachtsmann...“

Text und alle Photos: Heino Sehlmann

Kein Bild einer Fähre

Angeregt durch die Fotos des früheren Fähranlegers in Großenbrode im letzten „DFV-Intern“, hier zwei Impressionen aus Halskov und Korsør aus diesem Sommer. 16 Jahre nach Fertigstellung der festen Verbindung über den Storebælt erinnert nur noch wenig an frühere Zeiten.



Darüber wird kein Auto mehr rollen: Ladebrücke in Halskov.

In Halskov sind noch die Fährbetten vorhanden und die Reste einer Fährbrücke stehen auch noch. Ansonsten wird das Areal sich selbst überlassen. Wer es nicht besser weiß, könnte auf die Idee kommen, es mit einer Bunkeranlage zu tun zu haben. Überwucherte Betonhügel und herumliegendes Stahlgeflecht lassen diese Vermutung zu. Das Gelände ist zwar mit einem Bauzaun abgesperrt, aber der Zutritt ist als Fußgänger oder Radfahrer nahezu problemlos möglich. Davon machen Einheimische und Touristen auch regen Gebrauch. Sei es zum Angeln oder um den Hund auszuführen. Und manch einer ist auch mit Kamera unterwegs, um den morbiden Charme der Szenerie einzufangen. Direkt angrenzend wurde nach Beendigung der Brückenbauarbeiten ein Campingplatz angelegt. Wenn auch für unsereins die Lage zwischen ehemaligen Fährhafen und der Brücke etwas Wehmut aufkommen lassen mag. Den Schiffsverkehr bei der Passage der Brücke zu beobachten, ist nicht ganz ohne. Und abends gegen 18:00 kommt die Oslofahre vorbei. Zugegeben: kein Ersatz für die DSB-Fähren!



Dem Trend „Wohnen am Wasser“ wurde in Korsør hier gefolgt. Die früheren Fährbetten der Eisenbahnfähren werden nun von mehrstöckigen Appartementshäusern gesäumt. Optisch macht der nüchterne skandinavische Mix aus Stein, Stahl und Glas was her; zumindest der Bauherr dürfte seinen Gewinn gemacht haben. Im Gegensatz zu Korsør; durch den Wegfall der Fährverbindung hat die Stadt ihre frühere Bedeutung verloren. Musste früher „alles“ durch die Stadt, um auf die Fähren zu gelangen, so geht heute fast alles an Korsør vorbei. Gleichzeitig fielen Arbeitsplätze weg bzw. wurden verlagert, was natürlich Auswirkungen auf die Bevölkerungsstruktur hatte. Als Kompensation, auch wenn es von offizieller Seite nie so bezeichnet wurde, wurde nach 1998 die Marinebasis ausgebaut. Und nun wird ernsthaft erwogen, die Marine komplett abzuziehen...

Text und alle Photos: Heino Sehlmann

Drei Raddampfer in der Zentralschweiz

Ein Reisebericht von Martin Kursawe

Vom 11. bis 18. Oktober haben meine Lebensgefährtin und ich einen Teil unseres Herbsturlaubes in der Zentralschweiz verbracht, genauer: in Luzern und Thun. Da gab es für uns unerwartet viele Raddampfer zu sehen und zu erleben. Einige davon haben wir genutzt und davon will ich hier kurz berichten (der Fährbezug stellt sich dann später heraus).

Wir waren zwar einigermaßen vorbereitet, weil ein dort lebender Bekannter uns etliche Tourenvorschläge hatte zukommen lassen, aber was wir davon umsetzen würden, haben wir erst spontan und wetterabhängig entschieden. In Luzern ist man ja am Vierwaldstätter See und damit in Reichweite einer der größten aktiven Raddampferflotten Europas und der Schweiz. Die größte aktive Flotte fährt bekanntermaßen von Dresden aus auf der Elbe und besteht aus neun Raddampfern.

Den „Tabellenplatz 2“ teilen sich dann schon die Dampferflotten auf dem Vierwaldstätter See und dem Genfer See (der zum Teil zu Frankreich gehört) mit jeweils fünf aktiven Dampfschiffen. In Luzern kommt man mit dem Zug praktisch direkt am Hafen an und kann mit wenigen Schritten die Anleger erreichen. Auch die Nacht- und Auftriegeplätze sowie die eigene Werft der „Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstät-



Die Dampfschiffe **GALLIA** und **URI** am Werftquai in Luzern. Die **GALLIA** ist schon eingemottet für die Winterpause, die **URI** liegt am nächtlichen Ruheplatz, 13. Oktober 2014.

tersees“ (SGV) sind gleich nebeneinander – übrigens ist dies die größte Werft der Schweiz! Man sieht es ihr von außen allerdings kaum an... Und die SGV ist auch die größte Binnenreederei des Landes mit 20 Schiffen (davon fünf Dampfern) und über zwei Millionen Fahrgästen im Jahr.

Der Vierwaldstätter See besteht aus sieben Teilen und Buchten bzw. Armen und hat eine dementsprechend vielfältige und sehr abwechslungsreiche Form. Er liegt auf einer Höhe von 434 m über dem Meer, ist mit einer Fläche von 114 km² der fünftgrößte See der Schweiz und hat eine maximale Länge von 38 km (Luzern – Flüelen) sowie eine maximale Breite von 3 km. Alle Teile des Sees sind über Linienkurse der SGV mit 21 Uferstationen an Luzern angebunden und werden im Sommer auch von den Raddampfern befahren. Im Oktober ist die Saison der Raddampfer allerdings schon fast beendet und es verkehren nur noch zwei der fünf Traditionsschiffe auf einigen der Linienkurse. Ende des Monats gehen auch diese beiden dann in die Winterpause. Mit einem dieser schönen alten Schiffe haben wir dann auch den See bereist. Zunächst war es an unserem Reisetag sehr grau und der Himmel komplett bedeckt, doch manchmal muss man einfach mal losfahren. So starteten wir morgens an der Luzerner Bahnhofsbücke mit dem Motorschiff **EUROPA** (ex **UNTERWALDEN**) und unterbrachen die Fahrt in Vitznau, wo wir nach einer Stunde auf den Raddampfer **STADT LUZERN** umstiegen, dem wir bis zum Wendepunkt Flüelen und weiter bis nach Beckenried treu blieben.



*Motorschiff **EUROPA** setzt seine Fahrt von Luzern nach Flüelen fort. Vitznau, 12. Oktober 2014.*



*Dampfschiff **STADT LUZERN** erreicht den Anleger Vitznau. Die Krängung kommt von dem zuvor gefahrenen engen Bogen, 12. Oktober 2014.*

Vielleicht war das erste Umsteigen eine gute Entscheidung, denn ab Vitznau besserte sich das Wetter zusehends, die Bewölkung wich schönstem Sonnenschein und auf der letzten Etappe, im Urnersee, erlebten wir sogar einen Föhnsturm. Vor dem wurde extra per Lautsprecherdurchsage gewarnt, damit man seine lose abgelegten Hüte u.ä. sichern konnte – was sich auch als notwendig erwies! Es war eine wunderschöne und abwechslungsreiche Seefahrt mit tollem Panorama auf

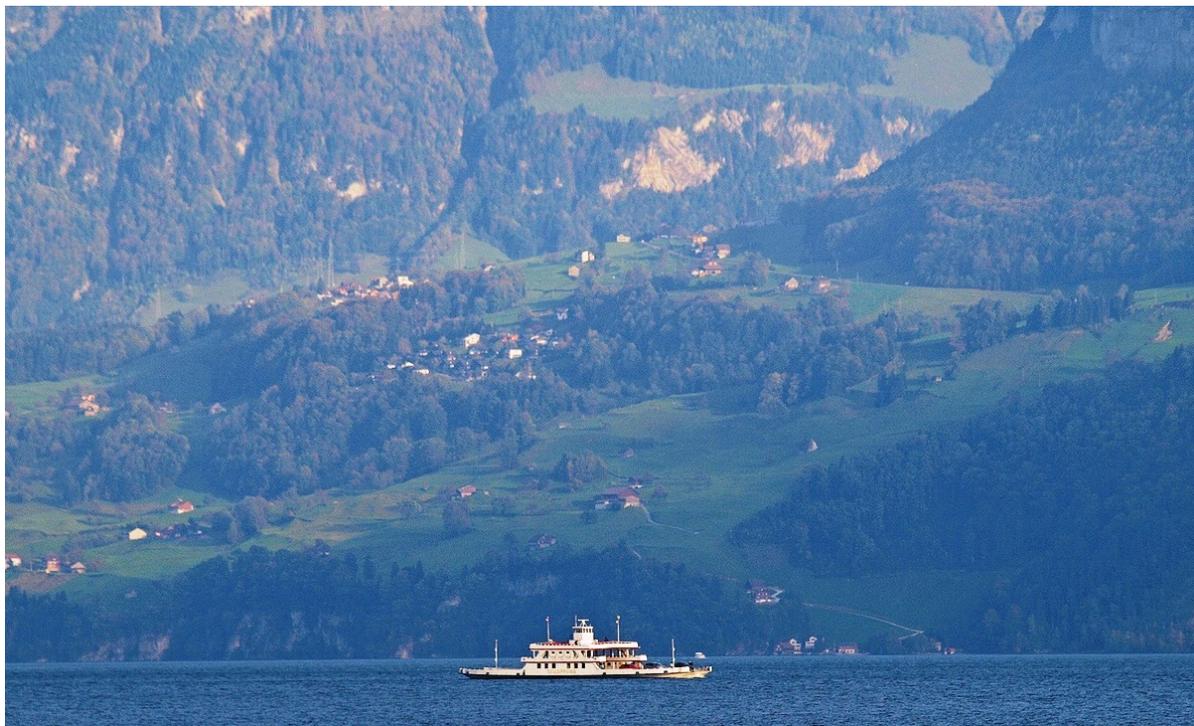


einem ebenso schönen und gut gepflegten Schiff, das wir nur weiterempfehlen können.

*Seitendeck hinter dem Steuerbord - Radkasten auf DS **STADT LUZERN**, 12. Oktober*

2014.

Übrigens querten wir kurz nach der Abfahrt von Vitznau noch eine „echte“ Fährverbindung, nämlich die der Autofähre Beckenried – Gersau, die im Sommerhalbjahr durch das Fährschiff **TELLSPRUNG** (Bj. 1930, Umbau 1964) im Stundentakt bedient wird. Leider war das Schiff immer recht weit entfernt, so dass nur einige eher ungünstige Teleaufnahme entstanden.



*Die Autofähre **TELLSPRUNG** auf ihrer Fahrt von Gersau nach Beckenried mitten auf dem Vierwaldstätter See, 12. Oktober 2014.*

Im weiteren Verlauf der Fahrt trafen wir dann auch den ebenfalls noch aktiven Raddampfer **URI**, der schon auf der Rückfahrt nach Luzern war. Beide Raddampfer sind in der Flotte etwas Besonderes. Die **STADT LUZERN** ist mit Baujahr 1928 das jüngste der fünf Dampfschiffe, außerdem das einzige von einer ausländischen Werft erbaute Schiff, nämlich von den Gebrüdern Sachsenberg in Rosslau an der Elbe. Das heißt aber nicht, dass sie an der Elbe entstand! Die Sachsenbergs bauten sie in der Werft in Luzern aus angelieferten Teilen zusammen – so wie es auch die Schweizer Firmen Sulzer und Escher & Wyss mit den anderen Dampfern getan haben! Die aus Deutschland mitgelieferte Dampfmaschine der **STADT LUZERN** war allerdings wohl unterdimensioniert, denn sie erlitt schon am zweiten Fahrtag nach Indienststellung (!) einen Totalschaden und ein Fabrikat der Schweizer Firma Sulzer musste sie ersetzen (und diese tut bis heute erfolgreich ihren Dienst). Sie soll die letzte aktive Drillings-Gleichstrom-Schiffsdampfmaschine weltweit sein. Zwar ist die **STADT LUZERN** mit rund 27 km/h nicht das schnellste Schiff

auf dem See, aber einige andere Flottenrekorde machen sie dennoch zum Flaggschiff: Sie ist das längste, breiteste und schwerste Passagierschiff auf dem See, kann die meisten Fahrgäste aufnehmen und hat die größte Maschinenleistung. Die o.g. Geschwindigkeitsangabe ist übrigens kein Fehler, denn in der Binnenschifffahrt wird die Geschwindigkeit in Kilometern pro Stunde statt in Knoten gemessen.

Noch ein paar Daten zum Schiff: Länge ü.A. 63,65 m, Breite über Radkästen 15,20 m, Tiefgang beladen 1,73 m, Passagierkapazität 1200 Personen, 6 Besatzungsmitglieder. Die Kessel werden heute (wie auch bei den anderen Raddampfern) mit leichtem Heizöl befeuert, nachdem zuvor Schweröl und noch früher Kohle verbrannt wurde.



DS STADT LUZERN am Anleger Beckenried vor der Weiterfahrt nach Luzern, 12. Oktober 2014.

Ein paar persönliche Eindrücke von der Mitfahrt seien auch noch kurz geschildert. Für mich bemerkenswert war die gute Beschleunigung beim Ablegen sowie das schnelle Aufstoppen beim Anlauf der Anleger. Das machte mir den Eindruck eines besseren Wirkungsgrades als bei Schraubenschiffen. Schön auch der Durchblick vom Hauptdeck auf die arbeitenden Kolben der Maschine und die Kurbelwelle, die hier allerdings durch eine Plexiglashaube abgedeckt sind. Die ausführlichen Schiffsdaten sind auf einer Emaille tafel daneben angegeben und die Radkästen haben innen Fenster, durch die man die Schaufelräder arbeiten sehen kann. Die Kommunikation zwischen Brücke und Maschine erfolgt noch „traditionell“ durch klingelnde Maschinentelegrafen, die



auch auf den Sonnendecks zu hören sind. Die Dampfpfeife am Schornstein (oder Kamin, wie die Schweizer sagen) kündigt jede Station und jedes neue Ablegen laut an und „Gegenkommer“ werden auch damit begrüßt. Da kommen die Motorschiffe mit ihren Typhonen recht „eintönig“ daher...

Links: Die Hand an der Pfeife. Der Kapitän betätigt die Zugleine für die Dampfpfeife am Schornstein. Beckenried, 12. Oktober 2014.

Interessant für uns (und auch sehr ungewohnt) ist der in der Schweiz noch übliche Zweiklassenbetrieb der Schiffe. Auf dem Hauptdeck findet sich die Zweite Klasse, während auf dem Oberdeck die Erste Klasse zu finden ist. Das ist scheinbar auch für viele andere Touristen ungewohnt, wie man beobachten kann, wenn der Kassierer (oder Kassier auf Schweizerdeutsch) herumgeht und die Tickets kontrolliert. Dann werden die Zweitklassenfahrgäste auf dem Oberdeck freundlich aufgefordert, einen Aufschlag zu zahlen oder das Deck zu wechseln. Das Personal scheint diese Gespräche aber durchaus gewohnt zu sein und bleibt (nicht nur hierbei) überaus freundlich. So ist es auch auf dem dritten von uns genutzten Schiff, dem Motorschiff **SCHWYZ**, das uns abends von Beckenried nach Luzern zurückbringt. Auch auf diesem (wie auf den anderen Schiffen) bekommen die Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen ihr persönliches „Grüetzi miteinander“ bzw. „Ade miteinander“ mit auf den Weg. Und in Luzern ist auch der Kapitän mit an der Gangway zu finden. Man ist offenbar bemüht, allzeit einen guten Eindruck zu hinterlassen und wir können den Besatzungen einen vollen Erfolg hierbei bescheinigen!

*Das Motorschiff **SCHWYZ** erreicht den Anleger in Beckenried, 12. Oktober 2014.*



*Dampfschiff **URI** hat Treib verlassen und den Anleger für die **STADT LUZERN** freigemacht. Der Kapitän betätigt gerade die Dampfpeife.*



Noch ein kurzer Blick zum unterwegs entgegkommenden

Dampfer **URI**, bevor wir uns einem anderen See zuwenden. Wie schon angedeutet, hat auch die **URI** ihre Besonderheiten. Sie ist mit Baujahr 1901 nicht nur das älteste aktive Schiff der Flotte, sondern auch der gesamten Schweiz und hatte zwischen 1961 und 1991 ein versenkbares Steuerhaus, klappbare Masten und einen Teleskopkamin, damit sie die Straßenbrücke in Alpnachstad unterfahren konnte. Diese Umbauten wurden allerdings 1992 bei einer Grundüberholung rückgängig gemacht und der ursprüngliche Zustand des Schiffes wiederhergestellt. Diese Wiederherstellung galt auch dem neobarocken Innenausbau. Das Schiff wird jeden Winter für die zahlreichen Weihnachts- und Silvestergäste wieder in Betrieb genommen, während sonst eigentlich ab Ende Oktober „Winterruhe“ bei den Dampfern herrscht. Es hat bisher von allen aktiven Schiffen des Vierwaldstätter Sees mit über 2 Millionen Kilometern die größte Fahrleistung erzielt. Das Schiff hat folgende Abmessungen: Länge ü. A. 61,80 m, Breite über Radkästen 14,0 m, sowie eine Passagierkapazität von 800 Personen.

Eine einfache Fahrt über die Maximaldistanz Luzern – Flüelen schlägt in der Zweiten Klasse mit 45 Franken zu Buche, in der Ersten Klasse mit 68 Franken. Fahrkarten für Hin- und Rückfahrt sind günstiger. Am einfachsten reist man mit den örtlichen Regionalpässen für Bus, Bahn und Schiff, die für eine unterschiedliche Anzahl von Tagen erhältlich sind und einen (bei immer noch recht hohem Preis) vom ständigen Mitrechnen oder dem täglichen Stöhnen über die teuren Tickets befreien. Die Schweiz ist eben ein sehr teures Reiseland – was man auch bei den Fahrpreisen der vielen schönen Bergbahnen rund um die Seen merkt.

Wenden wir uns nun unserem nächsten Reiseziel Thun und dem Thuner See zu. Die Zentralbahn bringt uns über den Brünigpass und entlang des Briener Sees nach Interlaken, wo wir in den Zug nach Thun

umsteigen, der am Südufer des Thuner Sees entlang fährt. Auf beiden Seen sind unterwegs vom Zug aus schon Schiffe zu sehen und wir schauen in den Folgetagen noch genauer hin.



*DS **BLÜMLISALP** erreicht von Interlaken kommend den Anleger Spiez, 16. Oktober 2014.*

Nach Bezug des Quartieres nutzen wir den sonnig-warmen Tag sogleich für eine Rundfahrt auf dem Thuner See, dank passendem Fahrplan auch hier wieder mit einem historischen Raddampfer, der **BLÜMLISALP** von 1906. Sie wurde erbaut von Escher & Wyss für die damalige „Oberländische Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ auf einer neu errichteten Werft in Thun. Sie war damals das größte, leistungsfähigste und eleganteste Schiff unter allen Schwestern auf dem Thuner- und dem Briener See. Ihre Daten lauten: Länge ü.A. 60,45 m, Breite über Radkästen 13,15 m, Tiefgang vollbeladen 1,58 m. Ihre Kessel werden mit leichtem Heizöl befeuert, die Zweizylinder-Verbundmaschine leistet 650 PS und das Schiff darf 800 Personen sowie 6 Besatzungsmitglieder transportieren und erreicht eine Geschwindigkeit von 25 km/h vorwärts und 20 km/h rückwärts (dies nach Aussage des Kapitäns). Nach 65 Jahren Dienst wurde die **BLÜMLISALM** 1971 außer Dienst gestellt und aufgelegt. Eine Genossenschaft, die zu ihrem Erhalt gegründet wurde, schaffte es tatsächlich, sie bis 1992 zu renovieren und wieder in Fahrt zu bringen. Den Betrieb übernahm ab da die BLS Schifffahrt (ein Unternehmensbereich der BLS AG, der größten Schweizer Privatbahn), in deren Eigentum sie zum 1. Januar 2013 auch überging.

Die **BLÜMLISALP** am Anleger Interlaken West, 14. Oktober 2014.

Das Schiff verkehrt zusammen mit einigen Motorschiffen (vorhanden sind 10 weitere Schiffe, die jedoch z.T. langfristig aufgelegt sind) auf einem Rundkurs mit 11 Stationen zwischen Thun und Interlaken West.



Der Thuner See ist bei einer Fläche von knapp 48 km² 17,5 km lang und bis zu 3,5 km breit und liegt auf rund 560 m Höhe über dem Meer. Fahrplanmäßigen Betrieb gibt es ganzjährig, aber der Dampfer fährt nur im Sommerhalbjahr bis Ende Oktober. Einige Zusatzfahrten gibt es dann noch zwischen Weihnachten und den ersten Januartagen. Auch auf dem Thuner- und Briener See trifft man wieder auf Zweiklassenschiffe mit der zuvor schon beschriebenen Aufteilung. Betrieblich interessant ist hier besonders die Bedienung der Häfen in Thun und Interlaken, denn beide liegen an mehr oder weniger langen Kanälen. Das ist an sich nichts Besonderes, aber hier gibt es an beiden Endpunkten keine Wendemöglichkeit! So wird der Hafen von Thun in Vorwärtsfahrt verlassen und so auch bis Interlaken durchgefahren – zuletzt auf dem mehrere Kilometer langen Schifffahrtskanal Interlaken, der unterwegs eine einzige Ausweichstelle aufweist. In Interlaken endet diese „Sackgasse“ vor einer Staustufe mit Wasserkraftwerk und direkt neben dem Bahnhof Interlaken West. Da sich keine (zunächst von mir erwartete) Wendestelle findet, wird das Schiff in der Liegezeit genauer von mir inspiziert. Und siehe da, es gibt einen waagerechten Spalt im Bug, der ein Bugruder offenbart! So wird dann kurz danach auch die kilometerlange Rückwärtsfahrt bis in den Thuner See angetreten, die dank Bugruder und fehlendem Gegenverkehr problemlos und sehr zügig bewältigt wird. Das war schon ein besonderes Erlebnis! Aber es kommt noch besser, denn an der drittletzten Station, Hilterfingen, wird nach dem Ablegen beinahe ein Vollkreis gefahren und der staunende (unkundige) Fahrgast fragt sich, ob das Brückenpersonal nicht beim deutlich sichtbaren „Klönchnack“ die Ruderbedienung vergessen hat. Doch alles hat seine Richtigkeit: der Dampfer stoppt kurz auf und setzt sich dann über das Heck in Bewegung. So werden die nächsten beiden Stationen, Hünibach und Thun in Rückwärtsfahrt angelaufen und bedient und die restliche Weiterfahrt auch so fortgesetzt – dank des Bugruders wiederum kein Problem! Aber ein Raddampfer mit deutlich erkennbarem Bug und Heck ist doch eigentlich kein Doppelender?



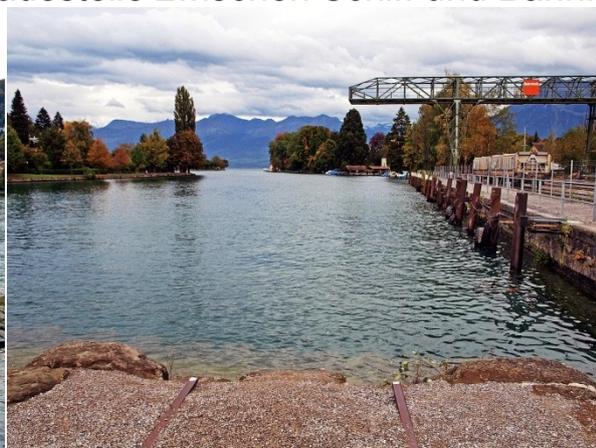
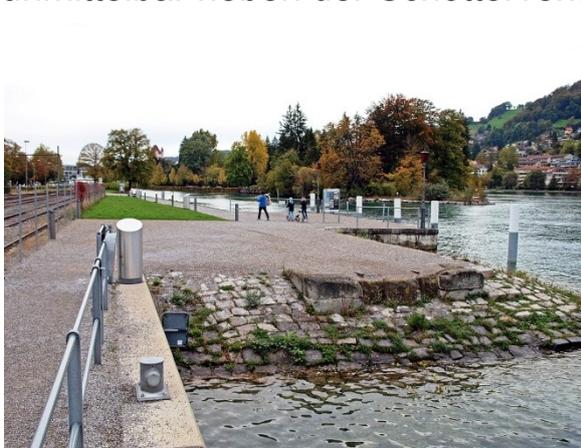
Salon 2. Klasse auf dem Hauptdeck von DS BLÜMLISALP.

Photo: D. Hildebrand

Dieses in unseren Augen recht sonderbare „Verhalten“ mit langen Fahrten über das Heck und dem

großen Bugruder lässt mich dann doch sehr schnell an ein Fährschiff denken. Womit der Bogen zu unserem Hobby sich dann doch noch schlagen lässt, wenn man ein Auge zudrückt.

Auch am Thuner See gibt es noch etwas von „echtem Fährbetrieb“ zu sehen – wenn auch wenig! Es gab zwischen 1873 und 1893 ein Eisenbahntrajekt für Güterverkehr zwischen Thun (bzw. dessen heutigem Ortsteil Scherzligen) und Därligen (nahe Interlaken), um die beiden damaligen Eisenbahndepotpunkte zu verbinden. Dies wurde zwar schon vor 121 Jahren überflüssig und die beiden vorhandenen Dampfschiffe zum Vierwaldstätter See verkauft, aber nach der jüngsten Umgestaltung des Uferbereiches in Thun wurde das über all die Jahre erhaltene Fährbrückenwiderlager mit einem Gleisrest in alter Lage und mit einer Infotafel im Uferbereich versehen. Man kann es gut besuchen, wenn man an der Südseite des Hafenkanals entlangwandert und findet es unmittelbar neben der Schotterverladestelle zwischen Schiff und Bahn.



Ehemaliges Widerlager der Trajekt-Fährbrücke am Thuner Hafenkanal im Stadtteil Scherzligen. Im Kies und in der kleinen Wiese dahinter liegt ein Gleis als Erinnerung an die Eisenbahnfähre über den Thuner See.

Nun aber auch hier noch ein paar Eindrücke von Schiff und Besatzung. Die **BLÜMLISALP** ist ein hervorragend aufgearbeitetes und gepflegtes Schiff mit viel Sonnendecksfläche und wiederum sehr freundlicher Besatzung. Das Oberdeck und das vordere Hauptdeck kann mit Sonnensegeln überspannt werden, was zum Teil auch im Oktober noch der Fall war. Außerdem gibt es auf dem vorderen Oberdeck sogar einige Liegestühle, die auch gut in Anspruch genommen wurden. Immerhin war auch hier – so wie in Luzern – noch nichts vom Herbst zu merken, denn die Tage hatten durchgängig noch um die 18 Grad auf Seehöhe und viel Sonnenschein.



*Das vordere Sonnendeck 1. Klasse auf der **BLÜMLISALP** mit dem Thuner See und Bergpanorama, 16. Oktober 2014.*

*Photo:
D. Hildebrand*

Nach verschiedenen Bergtouren im Umland (mit oft wunderschönen Ausblicken auf den See) haben wir auch eine weitere Rückkehr davon nach Thun mit der täglichen Rundfahrt der **BLÜMLISALP** kombiniert. Die Fahrt auf dem alten Dampfschiff mit seiner schönen Dampfpeife und der hier noch üblichen Kommunikation zwischen Brücke und Maschine

über Sprachrohre (! - beim An- und Ablegen auch aus den Brückennocks und gut für alle Gäste verfolgbar) sind auf jeden Fall besser als die natürlich deutlich schnellere Zugfahrt entlang des Ufers!



*Blick über das vordere Sonnendeck der **BLÜMLISALP** auf Spiez, 14. Oktober 2014.*



*Links: Der Kapitän der **BLÜMLISALP** beim Anlegen in Interlaken in der Brückennock am Sprachrohr. Rechts: Blick auf die Kurbelwelle der **BLÜMLISALP**, 14. Oktober 2014. Unten: Schiffsglocke, Ankerwinde und Backbordanker der Blümlisalp auf dem Vordeck. 16. Oktober 2014.*



Was dann nicht mehr gelang, war der Besuch bei dem in Interlaken Ost schon im „Winterschlaf“ liegenden Raddampfer **LÖTSCHBERG** von 1914, der zusammen mit vier Motorschiffen die Fahrten auf dem Briener See durchführt. Er ähnelt der **BLÜMLISALP** durchaus, hat aber eine kürzere Fahrsaison und lag ungünstig unterhalb einer Eisenbahnbrücke an einem schlecht erreichbaren Liegeplatz. Insofern gibt es hiervon leider nicht mal ein Foto. Somit bleibt ein weiterer Grund für eine Wiederkehr! Vielleicht hat ja auch der ein oder andere Leser Lust bekommen, auch mal ins Binnenland zu reisen...?



Zum Abschluss noch zwei Hinweise auf passende Internetseiten, die u.a. auch noch viele schöne Bilder der Raddampfer auf dem Vierwaldstätter See zeigen:

<http://www.lakelucerne.ch/>

(offizielle Homepage der Schifffahrtsgesellschaft – auch wenn es nicht so klingt! Hier unter dem Menüpunkt „Media“ den Unterpunkt „Die schönsten Dampfschiffbilder beachten“)

<http://bls.ch/d/schifffahrt/schifffahrt.php>

(Homepage der BLS, die die Schiffe auf dem Thuner See betreibt)



***DS STADT LUZERN** hat Beckenried verlassen und setzt die Fahrt nach Luzern fort, 12.10.14*

Text und alle Photos: Martin Kursawe.

Per Mail erhalten im August 2014:

Zauber Garten Schlauch Pro mit Expander-Effekt dehnt sich bis zum 3-fachen seiner Länge aus.

- + *Zauber Garten Schlauch Pro*
- + *Länge 5 bis über 15 Meter*
- + *Automatische Verlängerung und Entleerung*
- + *Kein Verdrehen, Verknoten und Verbiegen mehr*
- + *Auch ideal als Geschenk*

Stefanie A. aus Bonn

"Kaum zu glauben, dass es so einen tollen Gartenschlauch wirklich gibt. Jetzt habe ich beim Blumengiessen überhaupt keine Arbeit mehr, denn zusammenrollen tut er sich von selbst"

Bestellen Sie jetzt direkt:...

Wie ärgerlich, dass der DFV immer noch keinen Garten hat mit großen Becken für Fährschiffsmodelle...

Jahreshauptversammlung:

Sonntag, 18. Januar 2015 im Schiffahrtsmuseum Bremerhaven. Siehe Seite 3!

DFV-Treff in Hamburg:

Finden erst wieder statt nach der Jahreshauptversammlung im Januar.

DFV-Treff in Bremen:

Findet erst wieder statt nach der Jahreshauptversammlung im Januar.

DFV-Treff in Niedersachsen:

Dienstag, 09. Dezember 2014, 18:30 Uhr, Restaurant 'Meiers Lebenslust', Osterstraße 64, 30159 Hannover. Teilnahmemeldungen wie immer an [dfv\(at\)noelting-net.de](mailto:dfv(at)noelting-net.de).

DFV-Vereinsfahrt

1. bis 3. Mai 2015 nach Schweden und Polen, siehe Seite 5!

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

DFV intern – das elektronische Mitteilungsblatt des Deutschen Fährschiffsvereins. An der Ausgabe 14 (November 2015) haben mitgewirkt: Tim Becker, Carsten Behm, Karsten Exner, Dagmar Hildebrand, Martin Kursawe, Torsten Noelting, Horte Schöttker, Heino Sehlmann, Jürgen Struck und Ralph Christian Schöttker.

Verantwortlich für die Artikel und Bilder sind jeweils die Autoren.

Photo auf dieser Seite: Die **JEAN DE LA VALETTE** läuft am 17. Oktober 2014 aus dem Hafen von La Valetta aus.

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 15 (Februar 2015) wird um den 15. Februar 2015 versendet.

