

DFV intern



**Mitteilungen und Berichte aus dem
Deutschen Fährschiffsverein
Ausgabe 18 / November 2015**

Liebe Mitglieder des **DFV**!

Es hat leider wieder etwas gedauert, bis diese Ausgabe endlich vorliegt. Warum bin ich auch nur auf die Idee gekommen, dieses Rundschreiben zeitgleich mit dem FERRIES-Redaktionsschluss zu legen...? Schnell noch ein paar Texte geschrieben, den Termin für die nächste Jahreshauptversammlung festgeklopft, Gespräche mit der FERRIES-Redaktion geführt, außerdem ein paar Worte für den Kalender verfasst und noch einmal die neue Elbfähre getestet – da vergeht die Zeit wie im Flug. Ach ja, und da war dann ja noch das intern...

Aber hier ist es nun, vielleicht etwas schlanker als die Vorgänger, aber doch mit ein paar interessanten Bildern, einem Reisebericht und Neuigkeiten aus dem Vereinsleben. Dafür wieder ein Dankeschön an alle, die etwas dazu beigesteuert haben.

Auch 2016 sind alle Mitglieder wieder herzlich eingeladen, ihre Photos, Berichte und sonstige spannende Dokumente einzusenden an info@dfv-online.info. Nur zwei Bitten: 1. Bitte alles als unformatiertes Word-Dokument einsenden. Und 2. Bitte selbst eine Vorauswahl treffen. Ich schaue mir unglaublich gern Bilder an, aber es muss im Rahmen bleiben, denn leider muss ich manchmal auch arbeiten gehen.

Nun aber viel Freude beim Blättern wünscht

Ralph Christian Schöttker

Mitteilungen aus dem Verein	3
Schnappschüsse	5
Unterwegs	18
Aus alten Photoalben	24
Fähren als Modell	27
Wann – was – wo?	27
Impressum	28

*Titelbild: 44 Jahre alt und immer noch in Estland unterwegs: die bei der Meyer-Werft in Papenburg gebaute ehemalige Öresundfähre **REGULA**.*

Photo: Marko Stampehl

Jahreshauptversammlung 2016

Anders als zunächst geplant, haben wir uns entschieden, die nächste Jahreshauptversammlung auf die Elbe zu legen. Wir wollen am Samstag, den 16. Januar 2016, mit der 11 Uhr-Fähre ab Cuxhaven losfahren. Während der Überfahrt wird im noch nicht genutzten Bordladen die Versammlung mit folgenden Punkten stattfinden:

TOP 1	Begrüßung und Ernennung eines Schriftführers
TOP 2	Bericht der Vorsitzenden
TOP 3	Bericht des Schatzmeisters
TOP 4	Bericht der Kassenprüfer
TOP 5	Aussprache zu den Berichten
TOP 6	Vereinsaktivitäten
TOP 7	Publikationen
TOP 8	Verschiedenes

Auf der Rückfahrt gibt es für alle, die das mögen, Grünkohl (Bezahlen muss bitte jeder selbst). Ende der der Versammlung ist dann bei Ankunft in Cuxhaven gegen 14.30 Uhr.

Die genaue Einladung wird dann noch in FERRIES stehen. Wir hoffen, dass wir uns am 16. Januar 2016 in Cuxhaven wiedersehen!



SAAREMAA (alias ANNE-MARIE) auf der Elbe am 3. Oktober 2015.

Photo: R. C. Schöttker

Vereinsfahrt 2016

Die Vereinsfahrt soll Jahr 2016 wieder zum gewohnten Zeitpunkt Ende September/Anfang Oktober stattfinden. Es geht auf die Nordsee und weiter in die irische See. Über Rotterdam geht es nach Hull, von dort nach Cairnryan und Belfast. Der Rückweg führt über Liverpool, wo Zeit für eigene Erkundungen bleiben soll. Mit Stena geht es dann von Harwich zurück nach Hoek van Holland. Der Termin ist vom 30. September bis zum 3. Oktober 2016. Weitere Informationen folgen in den nächsten FERRIES-Ausgaben und auch hier im **DFV** intern. Wir hoffen, dass sich möglichst viele an dieser Fahrt beteiligen können: Also bitte Termin notieren!



DFV-Kalender 2016

Torsten Noelting bittet, dass wir hier vermelden, dass die letzten 20 Exemplare des DFV-Kalenders 2016, der laut mehrfach geäußelter „Lesermeinung“ der bisher beste DFV-Kalender ist, noch einen Platz an einer Wand suchen. Wer also noch einen Kalender mit den „lieben

Alten“ und seiner vermeintlichen „alten Liebe“ haben möchte, bestellt so schnell wie möglich auf unserer Homepage oder per Mail an info@dfv-online.info.

Zusammenarbeit zwischen dem DFV und FERRIES

Am 20. September 2015 traf sich der Vorstand des DFV mit Frank Lose und Frank Heine, den Machern der Vereinszeitschrift FERRIES. Anlass war der nach zehn Jahren auslaufende Vertrag, der sicher stellt, dass alle Mitglieder die Zeitschrift viermal im Jahr in ihrem Briefkasten finden. Nach einem kurzen Austausch haben beide Seiten sich dafür ausgesprochen, die Zusammenarbeit fortzusetzen. Dabei wurde ein neuer Vertrag geschlossen, der bis zum Dezember 2017 gilt und sich stillschweigend bei Nichtkündigung beider Seiten verlängert. Ferner sind beide Seiten auf gegenseitige Wünsche eingegangen, so dass einer weiteren guten Zusammenarbeit nichts entgegensteht. Für die Mitglieder gibt es an dieser Stelle auch eine weitere gute Nachricht: Die Preise für das Magazin sind stabil, weshalb auch der Mitgliedsbeitrag konstant bleiben kann.



Während rund 20 DFVler Anfang Oktober über die Elbe schipperten, war Christian Klein in Monaco und konnte dort auch ein paar Schiffe auf den Chip bannen.





*In den Winterschlaf verabschiedet hat sich Ende September das Cassen-Eilts-Schiff **FAIR LADY**. Hier liegt es am Tag der Deutschen Einheit in Cuxhaven auf. Unterwegs nach Helgoland ist derweil noch die **HALUNDER JET**, die hier die Elbfähre am Anleger in Cuxhaven passiert.*

Photos: R. C. Schöttker





*Nach Rückkehr von Brunsbüttel konnten die DFVler, die sich am 3. Oktober auf die Elbe begeben hatten, noch die einlaufende **SELANDIA SEAWAYS** in bestem Licht auf den Chip bannen. Photo: R. C. Schöttker*

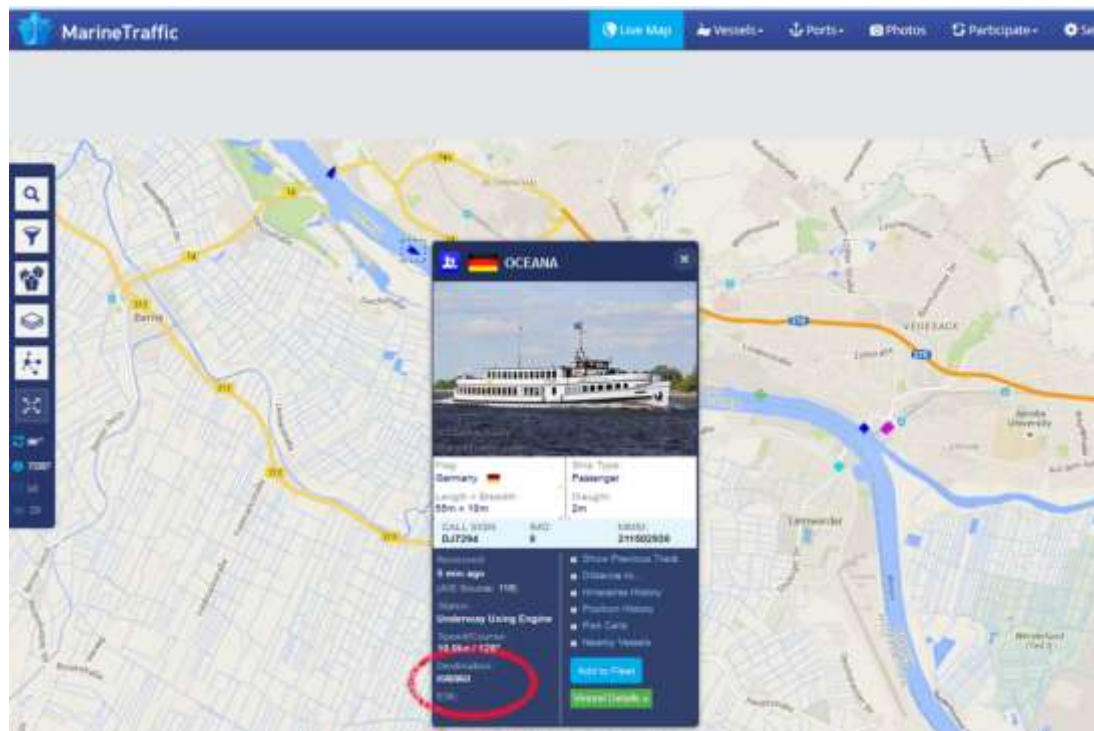


Die „Antares“, eingesetzt für eine! Rundtour Travemünde-Trelleborg-Travemünde in TT-Line-Charter als Werftvertretung am 17. September 2015 auf der Trave. Photo: Tim Becker



Die neue Personenfähre der Stadtverkehr Lübeck GmbH, die **PRIWALL VI**, am 17.09.2015 eintreffend Travemünde von der Werftüberföhrungsfahrt über Flüsse und Kanäle aus Sachsen-Anhalt kommend. Ersetzt wird zur nächsten Saison die **PRIWALL IV**, hier eine Aufnahme vom 25.07.2015. Photos: Tim Becker





*Da staunte Torsten Noelting nicht schlecht: Das seit 1938 (!) auf der Weser eingesetzte Fahrgastschiff **OCEANA** hatte bei „Marine Traffic“ doch tatsächlich als „Destination“ Hawaii angezeigt. Ob die alte Lady diese Reise heil überstehen würde, darf spekuliert werden...*



*Da passt die folgende Aufnahme, die Martin Kursawe am 24. Dezember 1988 in Bremen gemacht hat, doch recht gut: Am überfluteten Martini-Anleger in Bremen liegt die **OCEANA** (hinten) mit der **DEUTSCHLAND**, die wenig später die Weser verlassen sollte... Ralph Prüssmann hat dagegen die **MAGELLAN** in Hamburg gesehen.*





*Im Dock von Blohm & Voss liegt die **EUROPA** von Hapag Lloyd. Sie ist – im Gegensatz zudem Bauwerk hinten links – längst wieder alle Handwerker los und auf den Weltmeeren unterwegs. Photo: Ralph Prüssmann*



Carsten Behm hat die Skania beim Einlaufen in Swinemünde abgelichtet.





Auch die **KOPERNIK** hat Carsten Behm erwischt – mit interessiertem Begleiter.



Die **KARSIBOR III** unterwegs auf der Swine. Bei unserer Vereinsfahrt im Mai waren nur ihre Schwesterschiffe **KARSIBOR II** und **KARSIBOR IV** unterwegs. Photo: Carsten Behm



*Einlaufparade in Warnemünde, unten die **SKANE**.*



*Die in Emden beheimatete **ROBIN HOOD**.*



*Der alte Heimathafen der **ROBIN HOOD** ist noch zu erkennen.*



Weitere Ostsee-Sommerimpressionen von Carsten Behm.





Das Startschiff des diesjährigen Vereinsfahrt, die **PETER PAN**. Unten fährt die **BIRKA STOCKHOLM** auf der Trave. Photos: Carsten Behm





Ankunft der **TOM SAWYER** in Trelleborg. Unten die **WAPPEN VON BREEGE**.
Photos: Carsten Behm





*Ursprünglich für den Verkehr zu den Halligen gebaut fährt die **VITTE** nun schon einige Jahr nach Hiddensee.*

Photos: Carsten Behm



Bye, bye Burnaby



Die „Queen of Burnaby“ verlässt Comox am 29.05.2015

Der Verfasser dieser Zeilen nebst seiner weitaus besseren Hälfte haben 2015 bisher beschrittene Urlaubspfade verlassen und sich vier Wochen Kanada, genauer Vancouver und Vancouver Island gegönnt. Statt VW Touran und Wohnwagen ein Ford Super-Duty Pickup mit Wohnkabine. Truck-Camper nennt sich so etwas dann. Sattes Fahrzeug: 8 Zylinder, 440 PS und ordentlicher Sound. Verbrauch? Rund 20l Diesel. Wie wir inzwischen wissen, ist das nicht schlimm, schließlich sind die Abgase gaaanz sauber...

Wir sind auf dem Weg nach Port Hardy im Norden Vancouver Islands und machen am 29.05.2015 einen kurzen Stopp in Comox, um die nachmittägliche Abfahrt der **QUEEN OF BURNABY** um 15.15 Uhr nach Powell River an der Sunshine Coast fotografisch zu dokumentieren. Angesichts der deutlich sichtbaren Rostnasen kommt mir dabei ein Schunkelschläger von Horst Köbbert ins Gedächtnis: „Der Pott braucht wieder mal Farbe...“. Auf dem Rückweg nach Vancouver werden wir mit der **QUEEN OF BURNABY** nach Powell River übersetzen, dann werden wir sehen, ob dieser erste Eindruck zutrifft oder nicht.



Warten am Anleger in Comox.

Am 03.06.2015 stehen wir am Check-In-Häuschen, um ein Ticket für die Überfahrt mit der **QUEEN OF BURNABY** ´rüber zum Festland zu erstehen. Die freundliche Kassiererin erkundigt sich nach unserem Fahrtziel, was ich in etwa mit „Powell River – Sunshine Coast – Vancouver“ beantworte. Diese Route beinhaltet drei Fährüberfahrten; nämlich Comox-Powell River, Saltery Bay-Earls Cove und Langdale-Horseshoe Bay. Mit einem „Hab´ ich mir gedacht“ – Grinsen schlägt sie mir daraufhin vor, statt eines normalen Tickets eine Experience Card zu kaufen. Ich würde jetzt den Gesamtpreis für alle Überfahrten bezahlen und dafür eine Guthaben-Karte (mit Fährenmotiv!) erhalten. Positiver Nebeneffekt sind Rabatte bei den Tarifen. Was will man mehr! Darüber hinaus ist es auch äußerst bequem, einmal zu zahlen und dreimal Fähre zu fahren. Allerdings ist die Überfahrt Langdale–Horseshoe Bay in Nord-Süd-Richtung kostenfrei, da zahlen (und sparen) wir nichts. Gesagt getan, die Experience Card gekauft und am Ende um die 30 CAD gespart (damit wäre dann auch das Cap der Vancouver Canucks „bezahlt“!).

Unsere Fahrt fällt auf einen Mittwoch und da findet keine Nachmittagsabfahrt statt. Die **QUEEN OF BURNABY** liegt am Anleger und die Besatzung hat fast sieben Stunden Zeit für... Pause? Wir fahren in die Wartespur 5 und setzen erst einmal Kaffee („Tim Hortons – always fresh“) auf. Es ist schon ein unbestreitbarer Vorteil, wenn man „seine“ Küche dabei hat. Bis zur Abfahrt um 18.50 Uhr haben wir genügend Zeit, es passiert jedoch wenig. Kein nennenswerter Schiffsverkehr in der Strait of Georgia, der es

wert wäre, mit dem Fernglas beobachtet zu werden. Auch die heimische Vogelwelt, von einigen unvermeidlichen Möwen abgesehen, glänzt mit Abwesenheit.

Aber wer sich im Urlaub mit kanadischer Fährschiffsliteratur versorgt hat (siehe unten), der weiß sich auch anders zu beschäftigen. Wer ohne Fahrzeug unterwegs ist, kann es sich in einem kleinen Aufenthaltsraum mehr oder minder bequem machen. Für kulinarische Bedürfnisse steht ein Verkaufsautomat zur Verfügung und für andere Bedürfnisse ist auch gesorgt. Nachdem wir aus den Vorräten wieder ein bekömmliches Mahl hergerichtet und anschließend den unvermeidlichen Abwasch erledigt haben, bereiten wir uns auf die Überfahrt vor. Fernglas, Kamera und Notizbuch wieder in den Rucksack gepackt, Gashahn zuge dreht und das Slide-out wieder eingefahren. Zwischenzeitlich haben sich die Aufstellspuren gut gefüllt und alle warten auf den Beginn der Verladung, doch es passiert... nichts!

Etwa um 18.40 Uhr geht es endlich los und die ersten Fahrzeuge rollen an Bord. Das Prozedere zieht sich, obwohl die herabgelassenen Hänge decks nicht benötigt werden, bis etwa 19.00 Uhr hin. Fehlte möglicherweise etwas Vorbereitungszeit? Als Randnotiz sei vermerkt, dass es trotz Windstille und spiegelglatter See tatsächlich gelingen wird, die Verspätung bis zum Anlegen in Powell River noch auf eine Viertelstunde auszubauen.

Bevor es an Bord geht, ein kurzer Blick in den Lebenslauf des Schiffes. Die **QUEEN OF BURNABY** kam 1965 als siebtes und letztes Schiff der sog. V-Klasse in Fahrt. Gebaut wurde sie in Victoria, wobei einige Quellen auch Vancouver angeben. Seit einer Verlängerung im Jahr 1972 werden die Abmessungen mit 129,98 m Länge und 23,93 m Breite angegeben. Weitere größere Umbauten gab es nicht, sodass der Zustand der **QUEEN OF BURNABY** weitestgehend als original zu bezeichnen sein dürfte. 1994 kam die **QUEEN OF BURNABY** in den Besitz der Reederei Victoria Line und für einen Dienst Victoria–Seattle in Fahrt. Dabei wurde sie in **ROYAL VICTORIAN** umbenannt. Bereits 1997 erhielt sie mit **PRINCESS MARGUERITE III** einen neuen Namen. Dieses Intermezzo war 1999 beendet und BCFerries kaufte seine Fähre zurück. Seitdem ist die **QUEEN OF BURNABY** auf der Strecke Comox-Powell River beheimatet.

Wir fahren an Bord, und im Gegensatz zu einigen Einheimischen, die während der Überfahrt ihren Wagen nicht verlassen, führt unser erster Gang auf Deck 5, das „Sun Deck“. Der erste Eindruck von vor ein paar Tagen verstärkt sich noch: hier ist es mit Farbe allein leider nicht getan. Rost an allen Ecken und Enden, der auch an der Reling nicht Halt macht.

Bei diesem Anblick hätte jeder ADAC-Fährentester seine wahre „Freude“!

Das Deck ist alles, nur nicht eben – bei Regen dürften nasse Füße nicht zu vermeiden sein.

Soll uns jetzt nicht stören, es ist trocken (wie die ganzen vier Wochen) und schließlich haben wir es mit einer älteren Lady zu tun; für manchen Zeitgenossen ist es sogar eine Designikone. Also nicht von äußeren Unzulänglichkeiten blenden lassen, die inneren Werte sind schließlich entscheidend. Sonst gibt es hier oben nicht viel zu sehen. Der achtere Bereich ist „Crew only“ und der frühere obere



Salon fungiert inzwischen als Aufenthaltsraum der Mannschaft. Von gelegentlichen Meetings zeugen im Raum verteilte Flipcharts. An einem ist der Decksplan der „Salish Orca“ angepinnt, sie wird 2016 die **QUEEN OF BURNABY** ablösen. Sonst ist hier oben nicht viel zu sehen, daher wenden wir uns Deck 4, dem „Passenger Deck“, zu.

Im achteren Bereich sind das Coastal Café und der Passages Gift Shop zu finden. Die Einrichtung des SB-Restaurants möchte ich als zweckmäßig beschreiben. Aus Stahlrohr wurden massive Stuhl-Tisch-Kombinationen zusammengezimmert und die Stuhlbeine fest installiert. Somit kommt das ganze Ensemble ohne Tischbeine aus, und dementsprechend sind weniger Hindernisse bei der Fußbodenreinigung zu umschiffen. Die Preise sind moderat und das Speisenangebot findet guten Absatz. Nebenan im Shop werden Reisebedarf, Zeitschriften, Bücher, Süßigkeiten und dergleichen wohlfeilgeboten. Auch BCFerries Merchandise-Artikel sind erhältlich. Neben einer Postkarte der „Northern Expedition“, die in mir einen dankbaren Abnehmer findet, ist u.a. eine Aufblasfahre im Angebot.

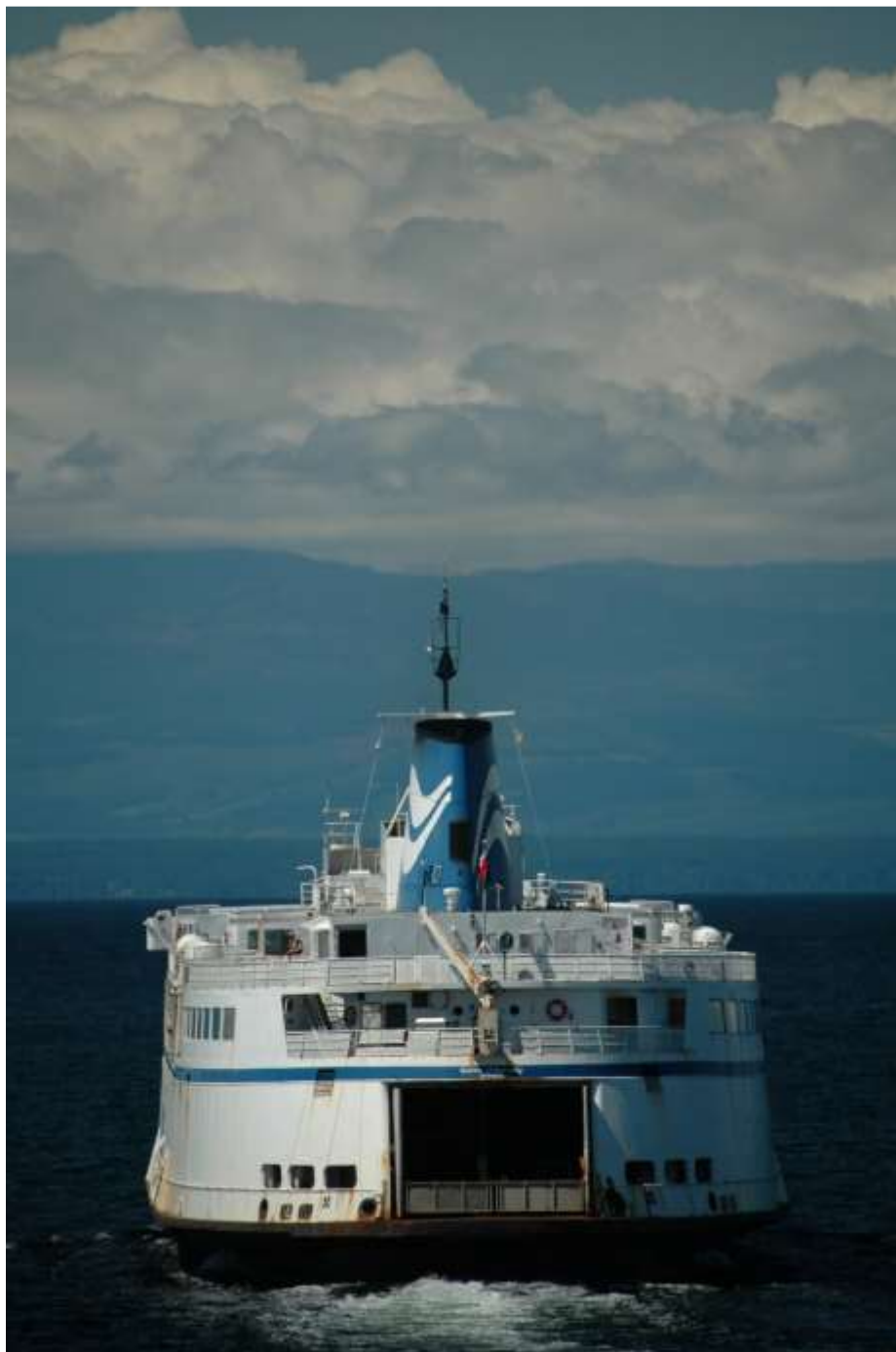
Werfen wir einen Blick in die Salons. Am Chief Steward's Office vorbei führt eine kleine Arkade in den mittleren Salon. Linkerhand ist ein Ständer mit touristischen Broschüren angebracht. Dergleichen findet man auf so ziemlich allen BCFerries Fähren. Der Salon birgt eine Ansammlung in Reih und Glied stehender Sitzgelegenheiten. Die Farbgebung der Stühle

und des Teppichs ist einheitlich – eine undefinierbare Melange aus oliv, grau und grün. Zusammen mit der billig aussehenden Deckenverkleidung und der geringen Raumhöhe entsteht hier allenfalls Wartezimmer-Atmosphäre. Der vordere Salon ist identisch ausgestattet. Allerdings wirkt er etwas freundlicher, was sicherlich auch daran liegt, dass große Fenster den Blick in Fahrtrichtung sowie zur Seite ermöglichen.

An Backbord gehen wir wieder zurück zum Coastal Café und treffen auf die Kids Zone. Ein abgetrennter verglaster Bereich, der den jungen Fahrgästen vorbehalten ist. Die Ausstattung ist dürftig: ein Wipptier und ein Fernseher, mehr nicht! Wir beschließen, die restliche Fahrzeit draußen zu verbringen. Das Außendeck auf Deck 4 ist größtenteils überdacht und – wo gibt es das noch? – bietet unter der Kommandobrücke freien Blick in Fahrtrichtung. Dort stehend genießen wir den Ausblick auf die schneebedeckten Coast Mountains. Und eine Fähre kommt uns auch noch entgegen. Es handelt sich um die **NORTH ISLAND PRINCESS**, die von Powell River Texada Island ansteuert. Für vernünftige Fotos reicht auch ein 300mm-Tele nicht. Wären wir pünktlich losgekommen, hätte es besser gepasst. Egal, da wir am folgenden Tag sowieso Fotozeit am Terminal in Powell River vorgesehen haben. So geht gegen 20.30 Uhr eine ruhige und gemütliche Überfahrt zu Ende.



Im Coastal Café.



In diesem Sinne: Bye, bye Burnaby. Nett dich kennengelernt zu haben. Natürlich bist du aus einer anderen Zeit und der Zahn derselben hat an dir genagt. Ein bisschen mehr Pflege durch die Mannschaft in den letzten Jahren hätte dir gut zu Gesicht gestanden. Wenn ich mal wieder in der Gegend sein sollte, werde ich hier anstatt deiner eine moderne Doppelendfähre antreffen können.

Bücherliste:

„Dogwood Fleet“ - H. Cadieux u. G. Griffiths, Cadieux & Griffiths, 1967
„The Ships of British Columbia“ – G. u. P. Bannerman, Hancock House, 1985

Alle Photos und Texte: Heino Sehlmann

Wie schon in den letzten Ausgaben gibt es auch dieses Mal wieder ein paar exklusive Bilder vom Alltag auf der Linie Großenbrode Kai-Gedser in den 1950er und 1960er Jahren. Lutz Lüttig, dessen Vater seinerzeit auf der **DEUTSCHLAND** der Deutschen Bundesbahn als 1. Offizier fuhr, hat uns die Aufnahmen freundlicherweise zur Verfügung gestellt. Dieses Mal werfen wir einen Blick ins Innere.



Ein (leider unscharfer) Blick in die Kajüte des diensthabenden Kapitäns. Im Rahmen rechts in Frakturschrift ein Seemannsgebet, das mein Vater zu einem mir nicht mehr geläufigen Anlass geschenkt bekam.

Der Text:

*"Ehre sei Gott auf dem Meere.
Er hat das Meer so weit bestellt,
als schönsten Teil der großen Welt.
Und tat damit seinen Willen kund,
auf dass nicht jeder Lumpenhund,
mit denen die Erde so reichlich gesegnet,
dem braven Seemann da draußen begegnet!
Ehre sei Gott auf dem Meere."*

Rechts: Vermutlich der Speisesaal der 2. Klasse...



Lutz Lüttig vermutet, dass es sich oben um den Salon der 2. Klasse handelt.



*Oben sehen wir definitiv den Speisesaal im vorderen Teil des Schiffes.
Alle Photos: Lutz Lüttig*

*Und auch dieses Mal noch eine Zugabe aus nicht ganz so alter Zeit. Am 19. Juli 1984 hat Martin Kursawe die Nachfolgerin der **DEUTSCHLAND** von 1953 von der auslaufenden **PRINS HENRIK** aus photographiert.*





Ohne die Diskussion losstreiten zu wollen, ob die Hurtigruten-Schiffe nun Fähren sind oder nicht, hier ein Bild von einem Modell der **SANCT SVITHUN**, das im Hurtigruten-Museum in Stokmarknes steht. Das Schiff, 1950 in Ancona gebaut, fuhr nur zwölf Jahre an der Küste Norwegens: Am 21. Oktober 1962 sank es nach einer Kollision mit einem Riff, wobei 42 Menschen ums Leben kamen. Es war das bisher letzte Mal, das ein Schiff der Hurtigruten verloren ging. Photo: Ralph Christian Schöttker

DFV-Treff in Hamburg:

Hat gerade erst stattgefunden.

DFV-Treff in Bremen:

Donnerstag, 19. November 2015, 19 Uhr im PORT, Am Speicher XI 1, 28217 Bremen.

DFV-Treff in Niedersachsen:

Freitag, **11. Dezember 2015, 19:00 Uhr** in Braunschweig, Restaurant "Anders", Am Magnitor 7, 38100 Braunschweig.

DFV-Vereinsfahrt

30. September bis 3. Oktober 2016 nach Großbritannien und Irland.

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

DFV intern – das elektronische Mitteilungsblatt des Deutschen Fährschiffsverkehrsvereins. An der Ausgabe 18 (November 2015) haben mitgewirkt: Tim Becker, Christian Behm, Christian Klein, Martin Kursawe, Lutz Lüttig, Torsten Noelting, Ralph Prüssmann, Heino Sehlmann, Marko Stampehl 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 2015 an intern@dfv-online.info gesendet werden.

DFV intern 19 (Februar 2016) wird um den 15. Februar 2016 versendet.

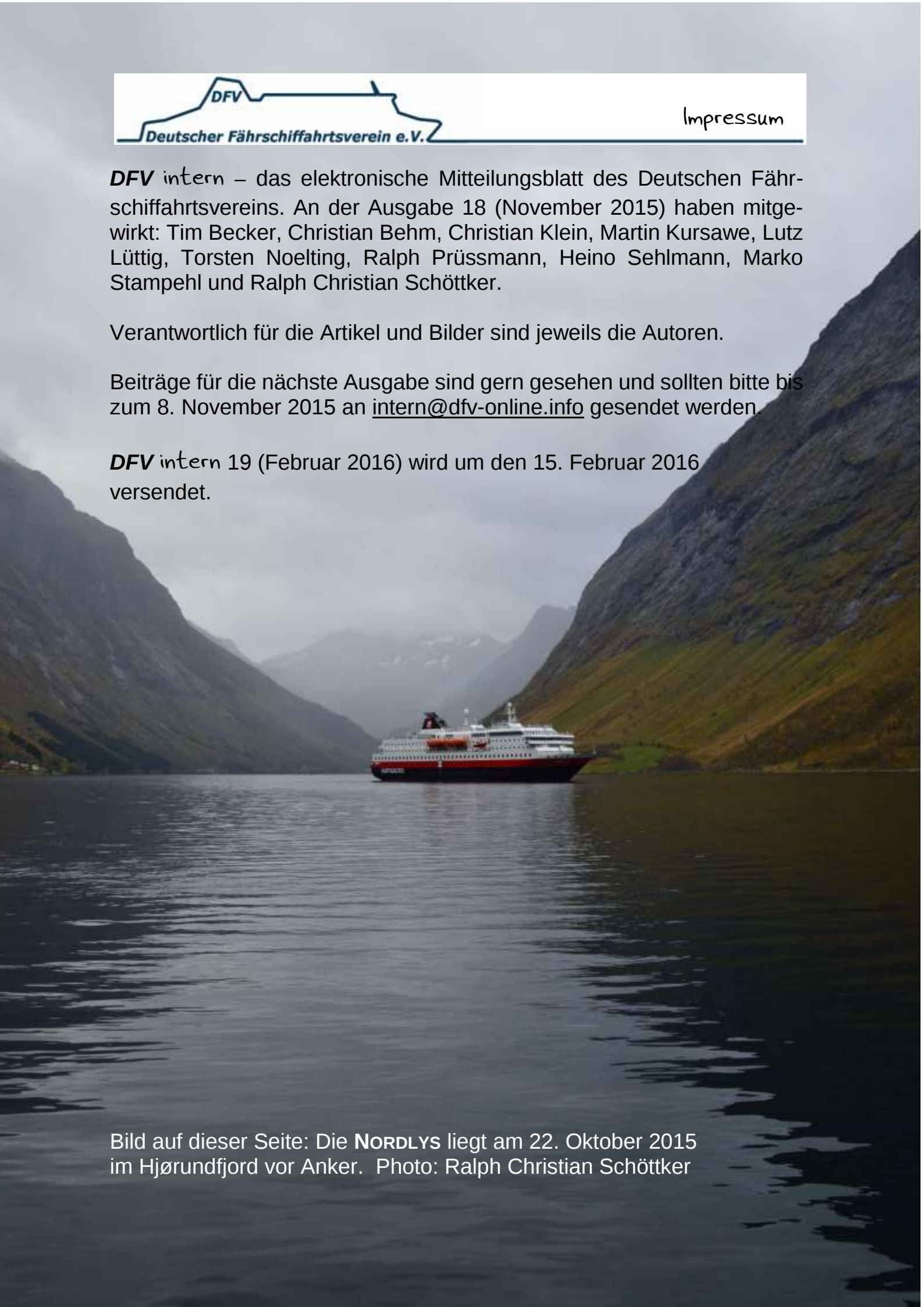


Bild auf dieser Seite: Die **NORDLYS** liegt am 22. Oktober 2015 im Hjørundfjord vor Anker. Photo: Ralph Christian Schöttker