

DFV INTERN

Mitteilungen, Berichte und Fotos aus dem
Deutschen Fährschiffsverein e.V.
Ausgabe 37 | November 2020



Am Abend des 28. September läuft die NORDFRIESLAND als letzte Fähre des Tages von Amrum und Föhr den Anleger in Dagebüll an. Foto: Martin Kursawe

Editorial und Intern(es) aus dem DFV

Reisefreuden

genossen wir, die Redakteure und einige andere Mitglieder im Spätsommer und Herbst – bevor alles erneut schwieriger wurde und die Grenzen sich nach viel zu kurzer Zeit wieder schlossen. So konnten glücklicherweise für diese Ausgabe noch einige kürzere oder längere Reise- und Erlebnisberichte entstehen, die hoffentlich ein wenig Licht in die trübe Jahreszeit und die trüben allgemeinen Aussichten bringen. Man merkt den Reisedestinationen an, dass einige von uns in diesem Jahr doch eher im Inland unterwegs waren als in der internationalen Nachbarschaft oder sogar auf den Weltmeeren. Letzteres war ja auch erst spät wieder möglich und dann auch nur mit großen Einschränkungen. Heino Sehlmann und die beiden INTERN-Redakteure waren zufällig im Herbst im selben Zielgebiet unterwegs und so entstand anschließend der Versuch einer Kombi-Reportage, damit es keine langweiligen Überschneidungen gibt. Wir hoffen, Ihr bleibt gesund und wünschen euch allen viel Freude bei der Lektüre und beim Betrachten der zahlreichen Bilder. Allen, die mit ihren Einsendungen zu diesem INTERN beigetragen haben, sagen wir herzlichen Dank!

Viele Grüße aus dem „Bremer Redaktionsbüro“ sendet
Martin Kursawe

DFV Treffpunkte

Es herrscht immer noch Zwangspause für die Treffen der DFV-Mitglieder. Der für den 19. November 2020 geplante Stammtisch in Hamburg musste abgesagt werden. In Bremen und Niedersachsen finden ebenfalls keine Stammtische statt.

DFV Fotokalender

Bei Redaktionsschluss war nur noch ein kleiner Restbestand verfügbar. Wer es bis jetzt versäumt hat, sein Exemplar zu bestellen, der kann es einfach auf der [Website des DFV](#) nachholen. Der Preis ist, verglichen mit dem Vorjahr, konstant geblieben: 14,00 € inklusive Versand innerhalb Deutschlands. Bei Versand ins Ausland werden 17,00 € fällig.



DFV-Magazin FAEHRER

An der vierten Ausgabe 2020 wird bereits intensiv gearbeitet, denn das Dezemberheft soll noch vor Weihnachten die Leser erreichen. Auf dem Zettel hat die Redaktion zwei Reiseberichte von der Ostsee und einen Artikel über eine alte DSB-Fähre. Natürlich sind die gewohnten Rubriken „Vom Helgen bis zum Strand“ und „Vor 25 Jahren“ wieder dabei, genau wie die aktuellen Meldungen aus Fähr-, Kreuz- und Küstenschifffahrt.

Angekündigt ist auch eine Ausschreibung für die nächste

DFV Vereinsfahrt

Anfang Mai 2021 soll er starten, der zweite Versuch mit Stena Line nach Göteborg zu fahren. Wir drücken die Daumen, dass im nächsten Frühjahr die dazu notwendige „Reisefreiheit“ herrscht.

DFV INTERN

Für die Beiträge und Fotos in dieser 37. Ausgabe bedanken wir uns bei: Tim Becker, Rainer Dodt, Christian Klein, Ralph Prüssmann, und Heino Sehlmann.

Die nächste Ausgabe (38) erscheint Mitte Februar 2021. Beiträge, Fotos sowie Informationen zu Mitgliedertreffen werden im E-Mail Postfach redaktion.intern@faehrverein.info entgegengenommen. Redaktionsschluss ist der 31. Januar 2021.

DFV INTERN - das digitale Mitteilungsblatt des Deutschen Fährschiffsfahrtsvereins.
Redaktion: Martin Kursawe, Torsten Noelting

Schnappschüsse mixed



Anfang Oktober liegt die halbe Flotte der Reederei Böttcher in Lübeck auf. Während die HERMES (links) coronabedingt pausiert, wartet die MARITTIMA (rechts) auf einen Käufer. Fotos: Tim Becker

Schnappschüsse mixed



In Marstal auf Ærø am Kai vor dem Schifffahrtsmuseum dümpelt die ANDREAS GAYK. Zu diesem Schiff schrieb Stefan Hefter in den Kurzmeldungen der Zeitschrift FERRIES Ausgabe 1/2011: "Das ehemalige "Butterschiff" RÜMM HART1 ex SUNSHINE -85 ex ANDREAS GAYK -82 ex STADTRAT STEINGRÄBER -81 ex ANDREAS GAYK -77 (380 BRZ/Bj. 1970) wurde nach über zweijähriger Aufliegezeit in Arnis vom Eigner Godske Hansen an die in Eckernförde ansässigen Kapitäne Rieke Boomgarden und Wolfgang Beyer verkauft. Beide wollen das vor 40 Jahren auf der Husumer Schiffswerft bebaute Schiff nach dem Abschluss umfangreicher Instandsetzungsarbeiten als fahrendes Museumsschiff betreiben." Schade, dass dieses Konzept nicht aufgegangen ist. Fotos: Heino Sehlmann (oben), Martin Kursawe



Hier nochmal ein Bild des VVM-Archivleiters Rainer Dodt, der uns für die letzte Ausgabe schon Bilder zur Verfügung gestellt hat. Er schreibt zu seinem Foto: "Die Lok MH 358 zieht in Gedser Güterwagen aus der MF Warnemünde, und zwar am 6. März 1981. Damals habe ich mit meiner Familie Urlaub im Sommerhaus auf Falster gemacht - teilweise noch bei Eis und Schnee. Das war noch vor der globalen Erwärmung...."

Schnappschüsse Gotland

von Torsten Noelting

Die Fotos auf dieser und den folgenden Seiten sind während einer Urlaubsreise nach Gotland im September 2020 entstanden.

KAJSA STINA (oben) und BODILLA (unten) verkehren zwischen Gotland und Färö. Im September sind sie abwechselnd im Einsatz, nur in der Hauptsaison pendeln die kostenlosen Fähren parallel. Trotzdem kommt es dann zu kilometerlangen Warteschlangen. Urlauber, die einen der großen Campingplätze oder Ferienhausressorts ansteuern, müssen zwischen Juni und August mit Wartezeiten bis zu zwei Stunden rechnen, bevor sie die sechsminütige Überfahrt antreten können.

Die Bevölkerung der kleinen, nordöstlich vor Gotland liegenden Insel hat sich aus Angst vor noch größeren Touristenströmen gegen eine feste Querung des an dieser Stelle nur 1.300 m breiten Färösunds ausgesprochen. Das garantiert noch einen langen Bestand dieser Fährlinie.



Schnappschüsse Gotland



Die Flotte von Destination Gotland, einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft der Rederi Gotland AB, umfasst zur Zeit sechs Passagierfähren. In diesem Jahr kamen maximal drei Schiffe gleichzeitig zum Einsatz. Das liegt - so ist zu vermuten - sowohl am pandemiebedingten Rückgang der Passagierzahlen als auch an einer Überkapazität, die durch den Zugang der zwei Neubauten 2019 und 2020 entstanden ist.

Die GOTLANDIA (links oben) und die GOTLANDIA II (links unten) haben das Jahr 2020 in Visby aufliegend verbracht.

Die GOTLAND, die auf dem Foto unten bei der Einfahrt in Visby gerade die EUROPA 2 passiert, wurde im März 2020 in Dienst gestellt. Vorrangig bediente sie die Verbindung von Visby nach Nynäshamn. Aber auch Verstärkerfahrten nach und von Oskarshamn standen während der schwedischen Sommerferien in ihrem Fahrplan. Ein Bericht über eine Fahrt mit dem jüngsten Mitglied der Flotte erscheint in der nächsten FÄHREN-Ausgabe.



Schnappschüsse Gotland

Rechts oben: Die Hoffnung, die gesamte Flotte fotografisch festzuhalten, erfüllte sich nicht. Die VISBORG versegelte im August nach Landskrona und liegt dort heute noch auf. Versteckt hinter der Werft gucken nur der vordere Mast, das Entlüftungsrohr des LNG-Tanks und der rote Schornstein mit dem weißen „G“ heraus.

Die DROTTEN (unten) läuft gerade aus Nynäshamn kommend auf die Molenköpfe in Visby zu. Sie übernahm im September die fahrplanmäßigen Verstärkerfahrten zwischen der Insel und dem kleinen südlich von Stockholm gelagerten Hafen. Die VISBY (rechts unten) liegt an einem Samstag ganztägig in Oskarshamn. Der Fahrplan weist zum Beginn des Wochenendes nur eine morgendliche Überfahrt zum Festland und eine abendlichen Rückfahrt nach Visby aus.



Schnappschüsse Mosel

Fahrgastschiffe und Flusskreuzfahrer - im Urlaub festgehalten von Tim Becker



In der Schweiz beheimatet ist die 2012 in Dienst gestellte A.BELLUCCI, hier zu sehen am 07. September in Zell an der Mosel.

Schnappschüsse Mosel



Morgens liegen in Bernkastel-Kues die Personenschiffe verschiedener Reedereien wie an der Perlenkette aufgereiht am Ufer der Mosel und warten auf den Besucheransturm. Bei gutem Wetter Anfang September wurden die Moselfahrten in beide Fahrrichtungen trotz Corona gut angenommen.

Schnappschüsse Mosel



Am Deutschen Eck in Koblenz, wo die Mosel in den Rhein mündet, ist es für die Liebhaber von Fahrgastschiffen nicht langweilig. Hier bieten mehrere Reedereien diverse Rundfahrten in verschiedenen Richtungen an.

Schnappschüsse Mosel



Die Personenfähre SCHÄNGEL der Reederei Gilles, benannt nach dem Wahrzeichen der Stadt Koblenz, verbindet die Altstadt mit dem Stadtteil Ehrenbreitstein unterhalb der gleichnamigen Festung.



Zwischendurch schummeln sich immer wieder Flußkreuzfahrtschiffe ins Bild, wie hier die im Jahr 2000 gebaute SWISS CROWN aus der Schweiz.

Schnappschüsse Mosel



Das 82 Meter lange Flusskreuzfahrtschiff EXCELLENCE PEARL der Reederei Swiss Excellence River Cruise aus Basel passiert am 07.09.2020 Traben-Trarbach moselabwärts.



Das auf der Neptun-Werft in Rostock gebaute und 2014 in Dienst gestellte Flusskreuzfahrtschiff A-ROSA FLORA hat gerade in Koblenz abgelegt und setzt seine Reise rheinaufwärts fort.

Meine umgeplante Fotosaison

Text und Fotos von Christian Klein



Die FRIDTJOF NANSEN erweist sich im Sommer 2020 als dankbares Motiv, denn sie ist mehrmals in deutschen Gewässern zu Gast. Am 24. Juli gelang mir bei Lühe diese Aufnahme des von Hamburg elbabwärts fahrenden Kreuzfahrtschiffes.

Umgeplante Fotosaison

Für März war eine Fahrt mit einem Feederschiff geplant. Ich wollte endlich mal eine Fähre in voller Fahrt aufnehmen und nicht immer umgekehrt ein Feederschiff von der Fähre aus. Außerdem hatten wir so eine Reise schon öfter mal geplant, weg von der Massenabfertigung der Kreuzfahrtschiffe. Voller Vorfreude haben wir über eine Agentur eine zehntägige Rundfahrt gebucht. Es sollte von Hamburg aus via Nord-Ostsee-Kanal in Richtung Finnland und Polen gehen. Das erste Schiff, auf dem wir gebucht waren, war die VERA RAMBOW. Gleich bei den ersten Meldungen über Einschränkungen durch Corona hat die Reederei Rambow die Mitführung von Passagieren auf ihren Schiffen storniert. Die Agentur hat uns auf das nächste abgehende Schiff gebucht, die HEINRICH EHLER. Das Fahrtgebiet war ähnlich, statt Finnland war nun Estland geplant, zusammen mit Polen. Kurz bevor der Lockdown begann, wurde auch diese Reise storniert. Das dritte mögliche Schiff war die KRISTIN SCHEPERS, aber das passte leider zeitlich für uns nicht mehr. Außerdem wurden die Meldungen immer dramatischer und immer mehr Länder haben ihre Grenzen geschlossen. So haben wir also die Reise storniert und statt zahlreicher Bilder und neuer Eindrücke war nun 14 Tage Urlaub zu Hause angesagt. Noch nie hatte ich so aufgeräumte Schubladen und Schränke wie nach diesem Urlaub....



Die Fotosaison startete also mit Tages- und Wochenendausflügen und passend zur Situation mit dem Foto der AIDAMAR, die gerade in Bremerhaven aufgelegt wurde.



In Emden - ich half meiner Nichte beim Umzug - konnte ich die AMERA aufnehmen. Nach ihrer Rückreise von Südamerika, über die eine TV-Reportage berichtete, wurde sie bei den Nordseewerken aufgelegt.

Umgeplante Fotosaison



Familiäre Gründe führten mich Anfang August nach Capelle aan den IJssel, einem Vorort von Rotterdam. Wenn man Schiffsfotos als Hobby hat, „muss“ man da zum Hafen.

Die STENA BRITANNICA und die HUMBRIA SEAWAYS machten sich planmäßig auf ihren Weg nach England.

Die PRIDE OF ROTTERDAM ist tagsüber ein gewohnter Anblick im Europort. Die hinter ihr sichtbare PRIDE OF BRUGES dagegen liegt schon seit März hier auf.

Umgeplante Fotosaison

Im Juni sollte es nach England durch diverse Gärten gehen. Aber auch diese Reise fand nur in Gedanken statt. Allerdings durfte man sich wieder etwas mehr bewegen und so konnten wir auch mal wieder raus. Bei einem Tagesausflug zum Nord-Ostsee-Kanal entstand die Idee, dort einmal eine Woche Urlaub zu verbringen. Das Schöne war: der Vorschlag kam von meiner Frau und ich war (wie man sich denken kann) sofort begeistert. Nach einiger Recherche im Internet fiel die Wahl auf den Ort Sehestedt.



Wir hatten eine sehr schöne Wohnung in Sehestedt direkt am Kanal und da ich nicht nur Fähren und Kreuzfahrtschiffe aufnehmen sondern fast alles, was schwimmt, „glühte“ so manches Mal die Kamera. Zwei Kreuzfahrtschiffe sind in dieser Zeit glücklicherweise auch noch durch den Kanal gekommen. Die HANSEATIC INSPIRATION unterwegs in die Ostsee und die EUROPA 2 auf dem Weg nach nach Hamburg.

Umgeplante Fotosaison



Nach dieser wunderschönen Woche am Kanal ging es für uns weiter nach Dänemark, in Richtung Nørlev Strand, 15 Kilometer südlich von Hirtshals gelegen.

Wir waren schon öfter in der Gegend und die Schiffe BERGENSFJORD, STAVANGERFJORD, NORRÖNA....



... SUPERSPEED 2, SUPERSPEED 1, STENA VINGA und STENA DANICA sind alle schon mehrfach abgelichtet und archiviert worden.

Aber es war trotzdem sehr schön, das Meer, die Seeluft und die dänische Gemütlichkeit zu genießen.



Unterwegs rund um die Insel Ærø

Ein Urlaub mit Hindernissen

von Heino Sehlmann

Seitdem wir vor einigen Jahren Ærø im Rahmen eines Tagesausflugs von Faaborg aus kennengelernt haben, stand die Insel auf unserer „Da-könnten-wir-mal-für-länger-hinfahren-Liste“. Dieses Jahr sollte es zwischen Himmelfahrt und Pfingsten endlich soweit sein. Fähre und Campingplatz waren rechtzeitig gebucht und dann... kam Corona. Wir wurden allerdings nicht erst durch das Einreiseverbot für deutsche Touristen ausgebremst, vielmehr hatte uns der Campingplatz

schon sehr früh mitgeteilt, dass er erst zum 01. Juni würde öffnen können. Nachdem sich über den Sommer die Lage stabilisiert hatte, wollten wir es im Herbst noch einmal mit unserem Vorhaben versuchen.

Getreu dem Motto: „Lieber auf die Fähre warten als ihr hinterherzuwinken“ fahren wir am 25. September zeitig los und erreichen schon gegen 10:30 Uhr Fynshav auf Als. Von der Ostsee ist nicht viel zu sehen; es ist ziemlich diesig und leichter Regen setzt ein. Farblich bildet das rote Licht des LED-Laufbandes von Ærøfærgen einen guten Kontrast. Die Anzeige steht allerdings konträr zu unserer guten „Endlich-wieder-Dänemark-Stimmung“. Verheißt doch der durchlaufende Text nichts Gutes: Unsere Abfahrt um 12:35 Uhr ist „AFLYST pga tekniske problemer“ – ABGESAGT aufgrund technischer Probleme! Und nun? Eine zwischenzeitlich eingegangene E-Mail informiert über die Absage und empfiehlt lapidar, auf eine andere Überfahrt umzubuchen. Nun ist guter Rat nicht teuer, aber auf jeden Fall mit Mehrkosten verbunden. Da Ærøfærgen in Fynshav keinen Ticketverkauf an Land betreibt (Fahrkarten können nur online oder kurz vor der jeweiligen Abfahrt an Bord gekauft werden), wird per Smartphone die Umbuchungslage sondiert. Dies gestaltet sich schwierig, da jetzt im September aufgrund staatlicher Zuschüsse zur Ankurbelung des innerdänischen Tourismus die Fahrpreise drastisch reduziert wurden (unsere Überfahrt mit Wohnwagen kostete 10 Dänische Kronen) und dementsprechend die Fähren weitestgehend ausgebucht sind! Die nächste freie Abfahrt ab Fynshav ist am 27. September um 18:20 Uhr – ganz großes Kino! Andere Alternativen bieten sich auch nicht, weil die anderen Fähren nach Ærø



Die ELLEN am 25. September 2020 einlaufend Fynshav. Nachdem sich herausgestellt hatte, dass einige Batteriezellen fehlerhaft waren und nur einen Bruchteil der Leistung abgeben konnten, wurden diese im August kostenlos vom Hersteller durch Akkus der neuesten Generation ersetzt. Foto: Heino Sehlmann

Unterwegs Insel Ærø

auch restlos ausgebucht sind; zumindest für ein Wohnwagengespann mit knapp 12m Länge. So bleibt uns nichts anderes übrig, als diese Überfahrt zu buchen und die Zeit bis dahin auf dem Campingplatz in Fynshav zu überbrücken. Zwar wird im Laufe des Tages noch eine außerplanmäßige Abfahrt um 23:30 Uhr angekündigt, aber das kommt für uns im wahrsten Sinne zu spät. Die zusätzlichen Kosten für Fähre (Umbuchung bedeutet in Wirklichkeit Neubuchung!) und Campingplatz bleiben selbstverständlich bei uns hängen – TAK FOR KAFFEN ÆRØFÆRGEN! Sei´s drum: „Der Pessimist klagt über den Wind, der Optimist hofft, dass der Wind sich dreht und der Realist hisst die Segel“. Folglich arrangieren wir uns mit der Situation und stattdessen so u.a. dem nahe gelegenen Sønderborg einen Besuch ab.

Aber jetzt: Es ist Sonntagabend und wir fahren an Bord der ELLEN! Zuvor mussten wir uns allerdings einer „strengen“ Fahrkartenkontrolle unterziehen, bei der lediglich das Kfz-Kennzeichen von einer Liste abgestrichen wurde! Bevor das letzte Tageslicht schwindet, begeben wir uns auf das Aussichtsdeck, um von hier das Ablegen zu verfolgen - doch es passiert erst einmal nichts! Der Grund hierfür ist schnell ausgemacht, da die Andruckplatten des Vakuum-Systems die ELLEN nicht loslassen, sondern fest am Anleger in Position halten. Offenbar kommt das häufiger vor, denn zielstrebig macht sich ein Besatzungsmitglied auf den Weg und löst das Problem. „Leinen los“ zur 55-minütigen Überfahrt nach Søby. Nachdem wir noch eine Runde ums Steuerhaus machen, geht es in den backbordseitigen Salon. Dieser ist vom Autodeck ebenerdig zu erreichen, was im (hoffentlich nicht eintreffenden) Notfall die Evakuierung deutlich vereinfacht. Ganz ach-



Sitzgruppen und Kiosk im Salon der ELLEN. Neben einigen Bildern hängt hier auch das Werftschild. Darüber hinaus gibt es eine Tafel, auf der neben der Bauwerft alle Projektpartner und die Taufpatin Christina Clausen aufgezählt werden. Fotos: Martin Kursawe / Torsten Noelting



Der Fahrstand unterscheidet sich optisch nicht von dem eines konventionell angetriebenen Schiffes. Foto: Torsten Noelting

tern befindet sich der Kiosk, der kleine Speisen Getränke und auch ein paar Reederei-Souvenirs anbietet; sogar ein speziell für Ærøfærgen abgefülltes Bier kann hier erstanden werden. Im vorderen Bereich sind die Toiletten zu finden und dazwischen gibt es an Tischen gruppierte Sitzmöglichkeiten. An der Wand hängen das Bau-schild der Werft und einige schöne Fotos. Dazu sorgt die Schiffsglocke der ELLEN-SØBY für etwas nostalgisches Flair. Die lokale (Tourismus-)Wirtschaft kann wirkungsvoll auf sich aufmerksam machen, da jede Menge Prospekte ausliegen. Dank E-Antrieb gleiten wir nahezu geräuschlos und extrem laufruhig Ærø entgegen, wo wir gegen 19:15 Uhr eintreffen.

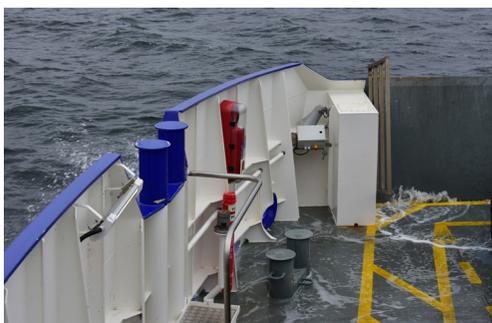
Auf Ærø gibt es drei Campingplätze – nämlich in Søby, Marstal und Ærøskøbing. Wir haben uns für letzteren entschieden. Zumindest die Aussicht betreffend ist dies die richtige Wahl, denn regelmäßig passieren die ÆRØSKØBING und MARSTAL in Sichtweite. Von unserem Basislager aus erkunden wir die Insel zu Fuß, mit dem Rad, dem kostenlosen Linienbus und dem Auto. Aber die Fährschiffahrt soll natürlich auch nicht zu kurz kommen!

Unser erster Fährausflug führt uns an Bord der ÆRØXPRESSEN von Marstal nach Rudkøbing auf Langeland. Auf dem Fahrzeugdeck befindet sich ein kleiner Salon für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, der Ganzjahressalon ist über eine Treppe zu erreichen. Im Gegensatz zur ELLEN dominieren im Salon Flugzeugsessel, auch sind Getränke und Snacks nur an Automaten erhältlich. Die Wand ist mit Fotos früherer Marstal-Fähren dekoriert. Im Salon sind mehrere Monitore angebracht, die abwechselnd verschiedene live-Bilder von der Bug- bzw. Heckkamera und eine See-

Unterwegs Insel Ærø

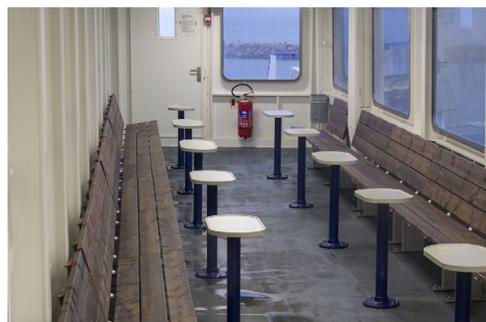
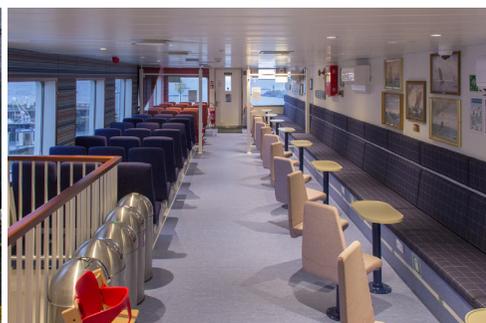


Die **ÆRØXPRESSEN** setzt vor dem Anleger in Marstal zum Wendemanöver an.
Foto: Heino Sehlmann



Oben: Das Fahrzeugdeck der **ÆRØXPRESSEN** wird durch das fehlende Schanzkleid regelmäßig überspült. Foto: Heino Sehlmann.

Rechts: Der Salon (oben) wartet mit bequemen Sesseln und gepolsterten Sitzgruppen auf. Der Sommersalon (unten) dagegen lässt sich mit dem Begriff „Holzklasse“ beschreiben. Fotos: Torsten Noeltling



Die **STRYNØ** verbindet die gleichnamige Insel mit Rudkøbing. Die einfache Überfahrt dauert fahrplanmäßig ca. 35 Minuten. Foto: Heino Sehlmann

karte zeigen. Rein subjektiv wirkt es hier etwas freundlicher als auf der ELLEN. Auf der Steuerbordseite gibt es noch den so genannten Sommersalon. Dies ist ein teilweise offener und unbeheizter Unterschlupf, der vor äußeren Witterungseinwirkungen leidlich schützt. Er ist allerdings auch nur zur Nutzung bei höherer Passagierkapazität im Sommer gedacht. In der Nebensaison, wenn die zulässige Passagieranzahl reduziert ist, reicht der eigentliche Salon aus. Auf dem Außendeck kann auch das Steuerhaus umrundet werden, und wer nach einem Werftschild sucht, der wird hier fündig werden. Weiterhin kann von außen die Echolotanzeige gesehen werden. Vor allem in der Ansteuerung auf Rudkøbing ist nicht viel Wasser unter dem Kiel in der schmalen Fahrrinne! Apropos Wasser: Die **ÆRØXPRESSEN** hat kein Schanzkleid am Bug und dementsprechend fließt immer wieder Wasser über das Autodeck. . . Beim Antrieb wurde bewusst auf eine Hybrid-Lösung gesetzt.

Auf „hoher See“ fährt die **ÆRØXPRESSEN** mit herkömmlichem Antrieb, was an der Rauchentwicklung aus den beidseitig in Höhe der Wasserlinie liegenden Auspuffen deutlich zu erkennen ist. Im Hafengebiet wird dann auf Batterie umgeschaltet, wobei der Wechsel durch einen Ruck deutlich spürbar ist. Ursprüngliche Konzepte sahen einen reinen Batteriebetrieb vor, doch auch aufgrund des „Vorbilds“ der ELLEN (deutlich verspätete Ablieferung aufgrund vieler Probleme mit den Batterien während der Bauphase), wollte man auf Nummer sicher gehen und entschied sich für die jetzige Lösung. Bei weiter fortschreitender Entwicklung soll zu einem späteren Zeitpunkt die Batteriekapazität weiter ausgebaut werden. Nach unserer Ankunft in Rudkøbing lassen wir noch die **STRYNØ** ein- und die **ÆRØXPRESSEN** auslaufen, ehe wir uns zu einer kurzen Runde durch die Stadt aufmachen. Mit Kaffee und Süßteilen versorgt, gehen wir zum Anleger zurück,

Unterwegs Insel Ærø



Die MARSTAL (oben) und die ÆRØSKØBING - zwei Schwestern die sich innen mehr gleichen als außen. Während bei erstgenannter die schwarze Rumpfbemalung hinter dem Bug verspringt, zeichnet sich die Schwester durch ein backbord aufgemaltes virtuelles Innenleben aus. Beide Schiffe wurden 1999 in Esbjerg gebaut. Fotos: Heino Sehlmann



Oben: Der für Passagiere zugängliche Bereich auf dem Sonnendeck erstreckt sich über das ganze Schiff, Blick durch die hinteren Fenster der Brücke eingeschlossen. Rechts: Das Bistro (oben) hält die typische Auswahl an Speisen und Getränken für die Passagiere bereit. Der achtere Salon der ÆRØSKØBING (unten) ist als Ruheraum ausgewiesen. Fotos: Torsten Noeltig



wo die ÆRØXPRESSEN schon auf uns wartet, um uns wieder nach Marstal zu bringen. Ein Tagesausflug nach Svendborg darf natürlich auch nicht fehlen. Zum einen ist Svendborg immer wieder einen Besuch wert und zum anderen ist das mit einer 75-minütigen Fährfahrt verbunden. Selbstredend werden die Fahrten so gelegt, dass wir mit beiden Fähren fahren können. Unsere Fahrt mit der ÆRØSKØBING startet mit etwa 15 Minuten Verspätung, da auf der Herfahrt das Autodeck bis auf den letzten Platz gefüllt war und sogar die Hängedecks zum Einsatz kommen mussten. Auch für unsere Überfahrt sind die Wartespuren sehr gut gefüllt. So ist es nicht verwunderlich, dass das Ent- und Beladen seine Zeit braucht. Im Gegensatz zur ELLEN oder ÆRØXPRESSEN gehen die Fußpassa-

giere nicht über das Autodeck, sondern über eine eigene Seitenpforte an Bord. Dann geht es über zwei steile Treppen zum Salondeck. Im vorderen Salon ist schon für eine Reisegruppe eingedeckt, vermutlich wird sich hier auf dem Rückweg von Svendborg eine Busgruppe zum Frühstück einfinden. Zumindest bietet die Küche die übliche dänische „Fähr“pflege an. Einen Kinder-spielraum gibt es, der allerdings momentan verwaist ist. Zwei Daddelautomaten sind aufgestellt und werden von einem Passagier die ganze Fahrt über gut gefüttert. Wie auf der ELLEN liegen auch hier einige Prospekte aus. Der Hecksalon ist als Ruhebereich ausgewiesen, doch anstatt dort zu verweilen, nehmen wir lieber draußen auf den Echtholzbänken Platz. Zwar haben wir bedeckten Himmel, aber nach Regen sieht es nicht aus

Unterwegs Insel Ærø



Die HJORTØBOEN gehört zu den kleinsten Fahrzeugfähren in Dänemark. Wie viele andere Inselfähren befördert sie auch die Post, was man am gekrönten goldenen Posthorn rechts oben in der Flagge erkennt. Foto: Heino Sehlmann



Von Faaborg kommend, kämpft die SKJOLDNÆS vor Søby mit den Elementen. Bei starkem Seitenwind ist es für den Schiffsführer schwierig, die Fähre unbeschadet an den eng stehenden Molenköpfen vorbeizusteuern. Foto: Heino Sehlmann

und der Ausblick ist von hier sowieso besser. Nicht zu vergessen, dass uns schon bald die MARSTAL begegnen wird und selbstverständlich im Bild festgehalten werden muss. Aber auch ohne Schiffsverkehr gehört die Passage von Ærø nach Svendborg, vorbei an Inseln und Inselchen und durch den Svendborgsund hindurch, zweifelsohne in die Kategorie sehenswert! Leider entgeht uns eine Begegnung mit der HØJESTENE, die von Svendborg aus die Inseln Drejø und Skarø ansteuert. Letztere wird nur bei Bedarf angelaufen und der ist heute offenbar vorhanden. Anstatt uns in fotofreundlichem Abstand zu passieren, nimmt sie Kurs auf das Eiland und fährt zu weit von uns entfernt vorbei. Die Aussicht genießend vergeht die Zeit wie im Flug und schon bald kommt die Svendborgsundbroen in Sicht und wenig später machen wir gegen 12:00 Uhr am Havnepladsen fest. Bis zu unserer Rückfahrt um 16:05 Uhr haben wir genügend Zeit für einen ausgedehnten Stadtbummel. Dabei zeigt sich, dass hier einiges im Werden ist: Ausgehend vom Neubau der Seefahrtsschule SIMAC soll der Hafenbereich umgestaltet und zugleich die Stadt zum Wasser hin geöffnet werden. Impressionen, wie es ab 2022 aussehen soll, gibt es hier zu sehen: <http://www.smuc.dk/galleri/>. Aber auch sonst wird an vielen Ecken eifrig gewerkelt. Mal sehen, wie sich das Ganze bei unserem nächsten Besuch präsentieren wird.

Auch die Rückfahrt mit der MARSTAL verbringen wir wieder auf dem Außendeck. Inzwischen ist die Sonne herausgekommen und so schmecken Kaffee und Süßteilchen noch besser! Die Innenausstattung der Schwesterschiffe ist bis auf ein kleines Detail identisch – auf der MARSTAL ist nämlich ein Poster mit allen bisherigen Ærøfäh-

ren zu bewundern. Die HØJESTENE flieht übrigens wieder vor uns nach Skarø, stattdessen begegnet uns nun die HJORTØBOEN. Nur ein Fahrzeug kann auf der Kleinstfähre transportiert werden, und tatsächlich wird heute ein Trecker von Hjortø zum Festland gebracht. Wie klein das Schiff auch sein mag, wenn rollende Fracht befördert wird, dann gilt es als Fähre! Schließlich kommt uns noch die ÆRØSKØBING bei schönem Fotolicht entgegen und schon bald verkündet die Ansage „Færgen er i havn om få minutter...“, dass diese Fahrt – so wie unsere Zeit auf Ærø – unweigerlich dem Ende entgegenstrebt.

Die Rückfahrt von Søby nach Fynshav am 03. Oktober verläuft dann etwas lebhafter, da sich über Nacht ein kräftiger Ostwind entwickelt hat. Direkt nach Verlassen des Hafens laufen wir quer zum Wind und die ELLEN gerät ins Schaukeln. Dies bleibt auch so, als wir Kurs Richtung Fynshav aufnehmen und vor dem Wind „segeln“. Durch die Schiffsbewegungen animiert, beginnen regelmäßig die Alarmanlagen dreier PKW zu fiespen und tröten, was von den meisten Fahrgästen belustigt zur Kenntnis genommen wird. Doch damit nicht genug: Großes Gejuchze setzt beim Drehmanöver in Fynshav ein. Wir liegen kurzfristig quer zu Wind und Welle, weshalb die ELLEN zu einer Schiffschaukel mutiert. Das Ganze wird natürlich akustisch von den Alarmanlagen begleitet – leider gibt es keine Extrarunde! Stattdessen schiebt sich die Fähre mit dem Heck voraus an den Anleger. Kaum angelegt hebt sich die Schranke und der Weg ist frei für die Heimreise nach Hamburg.

Unterwegs Langeland, Lolland, Møn

Text und Fotos - wenn nicht anders angegeben - von Martin Kursawe



Die beiden 2012 in Hamburg gebauten Schwestern LOLLAND und LANGELAND pendeln unermüdlich zwischen Spodsbjerg auf Langeland und Tårs auf Lolland hin und her.

Unterwegs Langeland, Lolland, Møn

Kurz nachdem Anja und Heino Sehlmann wieder zu Hause waren, hat sich die Intern-Redaktion zusammen mit Christian Bardelle dorthin begeben, wo die Sehlmanns zuvor waren. Auch wir haben unsere im Frühjahr nicht durchführbare Rundreise nun nachgeholt. So standen wir am 7. Oktober ebenso in Fynshav, um „in See zu stechen“. Für uns klappte das zum Glück problemlos und so konnten wir in den Folgetagen alle rund um Ærø verkehrenden Fähren fotografisch verewigen und zum größten Teil auch für eine Rundfahrt oder zum Übersetzen benutzen. Das soll hier aber nicht weiter beschrieben werden, weil Heino das maritime Geschehen in der „Dänischen Südsee“ schon wunderbar skizziert hat.

Unser Weg führte uns nach den Tagen auf Ærø weiter nach Langeland, Lolland und Møn. Hierfür setzten wir zunächst mit der ÆRØSKØBING nach Svendborg über, wo wir uns den Hafen noch etwas genauer ansahen. Der ist auch in unseren Augen (und genau wie Heino es zuvor beschrieb) immer einen Besuch wert und es gibt jedes Mal etwas Interessantes zu entdecken. Für uns waren es zunächst die Auslaufvorbereitungen der kleinen HJORTØBOEN, die wir anschließend erstmals in Fahrt fotografieren konnten. Bei einem Abstecher zur Rückseite der örtlichen Werft entdeckten wir noch die dort aufliegende ehemalige HARLE SAND der Reederei Warrings, die jetzt weitab ihrer ursprünglichen Route zur Insel Wangerøoge auf eine neue Aufgabe als zukünftiges Restaurantschiff wartet. Gleich nebenan lag ein vor langer Zeit schon ausgemusterter Bremerhavener Lotsenversetzer – immer noch unter seinem alten Namen KAPITÄN STOEWAHSE und mit Heimathafen Bremerhaven. Ein freudige Überraschung für den Autor dieser Zeilen und die



Die 1972 gebaute HARLE SAND fuhr bis 2017 als Fahrgastschiff zwischen Harlesiel und der Insel Wangerøoge. Anschließend zum Abbruch verkauft, wurde sie noch einmal weiterverkauft und soll nun in Svendborg zum Restaurantschiff umgebaut werden.



1997 erbaute die Werft Torshavnar Skipasmidja in Torshavn auf den Färøer-Inseln die kleine Autofähre HØJESTENE, die seitdem ausschließlich auf ihrem Dreieckskurs zwischen Svendborg, Skarø und Drejø verkehrt. Ob sie wohl auf eigenem Kiel die Übergabefahrt auf dem Nordatlantik durchgeführt hat? Foto: Torsten Noelting

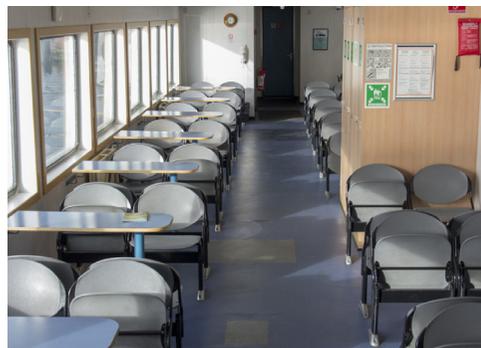
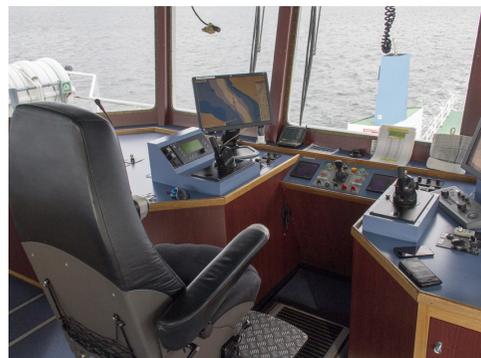
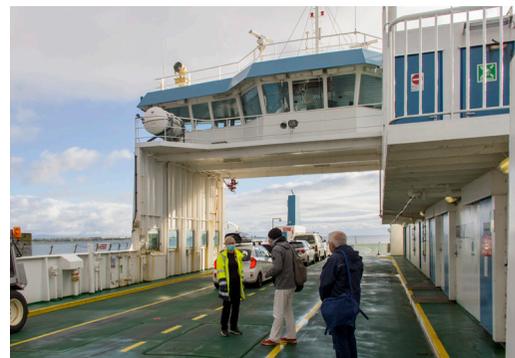
Bestätigung, dass man dem Geschehen an der Svendborger Werft immer etwas Aufmerksamkeit schenken sollte!

Dann ging es auf eine Rundfahrt mit der HØJESTENE zu den Inseln Skarø und Drejø. Unterwegs konnten wir noch einmal die HJORTØBOEN auf ihrer Rückfahrt nach Svendborg und die ÆRØSKØBING auf dem Weg in ihre namensgebende Hafenstadt aufnehmen. Und die längere Liegezeit auf Drejø wurde für einen Besuch des Inselortes und ein Picknick bei schönstem Herbstwetter genutzt.

Auf der Rückfahrt zog eine dunkle Wolkenfront hinter uns her, die nichts Gutes verhieß. Und so kam es dann auch nass von oben während wir anschließend auf dem Weg nach Rudkøbing waren, wo die Fähre STRYNØ von uns erwartet wurde. Schließlich hatten wir eine Rundfahrt zur Insel Strynø auch noch auf dem Plan. Es hatte nun zwar aufgehört zu regnen, aber die dunklen Wolken rundherum machten ein Foto der bis über die Salonfenster hinauf schwarz gestrichenen STRYNØ nicht gerade einfacher.

Die kleine Fähre war an diesem Nachmittag nahezu ausgebucht (zumindest mit Autos), offenbar wurde auf der Insel an diesem Wochenende zur Jagd geblasen. Die vorherrschende Bekleidungsfarbe war jedenfalls oliv und die Zahl der anwesenden Hunde nicht unerheblich... Außerdem begannen wohl die dänischen Herbstferien, was man hier wie auch auf den Fähren zuvor schon merkte. Auf der Rückfahrt konnten wir bei kurzzeitiger Wetterbesserung noch die nach Marstal ausgelaufene ÆRØXPRESSEN schön im flachen Abendlicht fotografieren. Die STRYNØ musste für diese Begegnung die Fahrt deutlich reduzieren und sogar kurzzeitig das sehr enge Fahrwasser

Unterwegs Langeland, Lolland, Møn



2002 erbaute die Søby Motorfabrik & Staal-skibsværft auf Ærø (mit Rumpfulieferung aus Stettin) den Doppelender CHRISTINE. Kein besonders hübsches Schiff, aber alltagstauglich und praktisch und dazu mit einer ausgesprochen freundlichen Besatzung. Die kleinen Bilder zeigen das Autodeck mit der darüberliegenden Brücke, den Platz des Schiffsführers und den Seitensalon neben dem Autodeck mit seiner schlichten Bestuhlung.

Fotos: Martin Kursawe (oben), Torsten Noelting

verlassen. Nach diesem Programmpunkt querten wir Langeland von West nach Ost und schifften uns kurz danach auf der LOLLAND ein, um während der Abenddämmerung nach Tårs auf Lolland überzusetzen. Das nächste Quartier lag nahe Maribo und damit strategisch günstig zu den weiteren Zielen der nächsten Tage.

Am nächsten Morgen steuerten wir die Küste der Tårs Vig an, wo die Reederei Lolland Færgefart mit drei Schiffen zu den vorgelagerten Inseln verkehrt. Vom Hafen Kragenæs aus fahren zwei Fähren. Der Doppelender CHRISTINE fährt in einer knappen Viertelstunde über das Ståldyb zur gegenüberliegenden Insel Fejø und dies sollte auch unsere erste Rundfahrt des Tages sein. Eigentlich soll man hier vor Fahrtantritt ein Ticket erwerben, wie am noch geschlossenen Schalterhäuschen zu lesen war. Einen Automaten gab es aber nicht. Da die Zeit ein wenig drängte, gingen wir direkt an Bord und fragten die nette und gut gelaunte Decksfrau nach Fahrkarten. Zu unserer Überraschung erfuhren wir, dass für Fußgänger und Radfahrer die Überfahrt kostenlos sei. Ein späterer Blick auf die Internetseite der Reederei zeigte übrigens, dass dies im gesamten letzten Quartal des Jahres und auf allen drei Strecken der Gesellschaft der Fall ist. Heino hat so etwas ja zuvor auch in der dänischen Südsee erlebt und es hängt vermutlich mit der staatlichen Tourismusförderung in Coronazeiten zusammen. Später wurden wir von der Decksfrau noch einmal angesprochen, weil das Tun der drei Fotografen sie amüsierte. Während eines kurzen Austauschs über das Wieso und Wohin kam dann über Funk offenbar die neugierige Nachfrage von der Brücke, was das denn für Typen seien. Weil der

Schiffsführer aber auch gut gelaunt war, wurde der schnell geäußerte Wunsch nach einem Brückenbesuch sofort positiv beschieden. Das war zuvor längst nicht überall so – Corona ließ allerorten grüßen! So erlebten wir die Überfahrt nach Kragenæs sowie das dortige Anlegen aus der Sicht des Wachhabenden und erfuhren so einiges über Werdegang, Arbeitszeiten und Vorlieben des Schiffsführers. Er war zuvor viele Jahre Kapitän auf Saugbaggern und damit u.a. auf der Elbe unterwegs. Bei Lolland Færgefart ist er nach nur vier Jahren zum Chefkapitän aufgestiegen und fährt auf allen drei Strecken der Gesellschaft. Er wies auch noch auf die Vorzüge des Voith-Schneider-Antriebs gegenüber den auf der CHRISTINE installierten, langsamer reagierenden Azipods hin. Hier auf der Kurzstrecke hat er 24 Stunden Dienst an Bord (von Mittag bis Mittag) und dann 72 Stunden frei – was ihm gut gefällt. Da die beiden Fähren ab Kragenæs nur eine kurze verkehrsfreie Zeit von ca. 0 – 6 Uhr haben, hat er sogar eine Kabine an Bord. Allerdings zieht er nachts das Brückensofa seiner Kabine vor. Gut gelaunt und bestens unterhalten verabschiedeten wir uns voneinander. Die nette zweiköpfige Crew wurde bald darauf abgelöst und konnte in ihren Freitörn entschwinden. Wir erwarteten nun die zweite Fähre, ein konventionelles Schiff mit einem Seitensalon neben dem Autodeck, um zur weiter draußen in der Bucht liegenden Insel Femø zu fahren. Während der gemächlichen Überfahrt auf der FEMØSUND kann man in Ruhe die Ostküste der Insel Fejø betrachten und anschließend noch ein bisschen Seefahrtsfeeling genießen, wenn das Schiff im Femø Sund zwischen den beiden Inseln in der quer von Westen

Unterwegs Langeland, Lolland, Møn

hereinlaufenden Dünung rollt. Hier galten dann auch wieder die zuvor schon oft erlebten Restriktionen in Bezug auf Brückenbesuche. Nach dieser Rundfahrt stand als Letztes die Verbindung zur Insel Askø auf unserer Agenda. Die hier eingesetzte Fähre gehört zur gleichen Gesellschaft und fährt vom rund 25 Kilometer weiter südöstlich gelegenen Bandholm ab. Dieser Hafen ist deutlich größer als der vorherige und sieht von Zeit zu Zeit noch Frachtschiffahrt. Am Kai lag ein Minibulker und lud mit dem bordeigenen Bagger Berge von Holzhackschnitzeln – was uns selbst in einiger Entfernung noch ordentlich Staub um die Ohren wirbelte. Der Hafen war mit diesem Schiff auch gleich zur Hälfte ausgefüllt. Die Fähre ASKØ, mit der wir nun zur gleichnamigen Insel fahren wollten, legt an der nordwestlichen Ecke des Hafens ab und war deshalb bei ihrem Einlaufen gut zu fotografieren. Obwohl es ein Katamaran ist, fährt auch dieses Schiff nur mit den schon gewohnten rund 10 Knoten „Marschfahrt“ zur Insel hinüber. Der Aufbau ist der selbe wie zuvor: ein kleiner Seitensalon neben dem Autodeck und obendrauf ein kleines Sonnendeck. Von hier aus kann man auch gut in das vorne liegende Steuerhaus blicken, dessen Zugang über das Sonnendeck erfolgt. Ein Besuch im Reich des Schiffsführers erübrigte sich für uns allerdings, nachdem wir beim Betreten des Schiffes von oben herab ziemlich rüde angerufen wurden, wer uns das erlaubt hätte. Da lag offenbar ein Kommunikationsproblem vor, denn der Decksman unten an der (für Autos noch geschlossenen) Schranke hatte es uns just gestattet... Der Schiffsführer fiel uns später noch einmal auf, weil er offenbar die meiste Zeit der Überfahrt nutzte, seinen



Das zweitälteste Schiff von Lolland Færgesart ist die 1996 in Assens erbaute FEMØSUND. Eine etwas eigenwillige Form zeichnet diese kleine Fähre aus, die aber im Prinzip aufgebaut ist wie viele andere auch: Autodeck mit darüberliegender Brücke, neben den Fahrspuren ein kleiner Salon und über diesem ein ebenso kleines Sonnendeck. Dem Schiff sieht man im Herbst 2020 äußerlich an, dass die kommende Wertzeit ihm guttun wird. Foto:Torsten Noelting



Die ASKØ ist - auch wenn es nicht so aussieht - mit Baujahr 1993 das älteste Schiff der kleinen Flotte und ein Katamaran. Der Doppelrumpf verhilft ihr allerdings nicht zu einer hohen Fahrgeschwindigkeit. Ihr Aufbau gleicht den anderen beiden Schiffen, aber ihr Anstrich ist wesentlich attraktiver. Besonders auffällig ist ihr schräger Signalmast, der das Toplicht direkt über der Schiffsmitte positioniert. Foto:Torsten Noelting

Arbeitsplatz mehr als gründlich zu desinfizieren – obwohl er dort die ganze Zeit alleine war, denn der Decksman blieb unten in seinem Kontor. Nach dieser Runde besuchten wir noch Saksøbing und die dort als Vereinsheim des örtlichen Segelklubs liegende OMØSUND, die bis 2005 zur Insel Omø verkehrte. Damit endete ein recht entspannter Tag mit einigen interessanten Erlebnissen. Noch interessanter sollte es auf diesem Fährstrecken in den Folgewochen werden, denn die CHRISTINE und die FEMØSUND hatten jeweils Werftaufenthalte in Søby vor sich, bei denen in beide Schiffe sparsamere Maschinen eingebaut werden sollen, wie der auskunftsfreudige Kapitän der CHRISTINE noch erzählt hatte. In dieser Zeit sollte die ASKØ in Kragenæs Vertretung machen und die Insel Askø würde gleichzeitig ersatzweise mit der gecharterten, denkmalgeschützten Holzfähre IDA (ebenso ab Kragenæs statt Bandholm) angebunden. Das hätten wir zu gern erlebt! Eine kleine Holzfähre mit Unterdeckssalon ohne Fenster und ohne Bug- und Heckklappe auf einer ca. 40-minütigen Überfahrt in kabbelliger See. . . .

Am nächsten Morgen brach leider schon unser Rückreisetag an. Wir wollten aber noch einige weitere kleine Schiffe besuchen, bevor wieder heimatlicher Boden erreicht würde. So starteten wir in Richtung Møn, wo wir hofften, die gleichnamige alte Fähre anzutreffen. Zunächst führte unser Weg aber auf die Südspitze Sjællands, wo wir in Kalvehave die zur Insel Lindholm verkehrende Fähre ULVSUND besuchten. In Fahrt sahen wir sie nicht, was wir aber auch nicht erwartet hatten, da sie nur für die Mitarbeiter des Forschungsinstitutes auf der Insel fährt und wir an

Unterwegs Langeland, Lolland, Møn



Wenn Dänemarks älteste betriebsfähige Fähre nicht auf Ausflugsfahrten unterwegs ist, kann man die MØN in ihrem Heimathafen Stege antreffen. Sie wurde schon 1923 erbaut und war u.a. bis 1987 die Vorgängerin der ULVSUND zur Insel Lindholm. Heute wird sie von einem Verein erhalten und betrieben.

Die OMØSUND (oben) ist seit 2013 das Vereinsheim des Segel- und Motorbootclubs in Sakskøbing und dort nahe der Innenstadt fest vertäut. Das Schiff wurde auf der Søby Stålskibsværft erbaut, allerdings schon im Jahr 1962. Bis 2005 fuhr sie zwischen Omø und Stignæs. Danach war sie bis 2012 Reservefähre für viele Strecken in der näheren Umgebung. Auch die ULVSUND (rechts), Baujahr 1987, entstand auf der Søby Stålskibsværft. Sie ist auf einer nicht öffentlichen Route unterwegs und verbindet bei Bedarf den Hafen Kalvehave auf Sjælland mit der vorgelagerten Inseln Lindholm, auf der das Veterinärinstitut der Technischen Universität Dänemarks eine Seuchen-Forschungsstation unterhält. Ein recht großes Schiff, zugelassen für 150 Personen und bis zu 10 Pkw. Ob diese Kapazität hier jemals ausgenutzt wird? Die 745 Meter lange Dronning-Alexandrines-Bro (rechts) überspannt den Ulvsund und bildet das Motiv auf der 500-Kronen-Banknote.



Dänische Hausboote, die eine Fährvergangenheit haben, tragen oft weiterhin den letzten Namen ihrer aktiven Fahrtzeit. So auch die STRYNBOEN, die bis 2013 von Rudkøbing zur Insel Strynø fuhr und danach noch einige Jahre als Reserveschiff in der dänischen Südsee diente. Jetzt scheint ihr Umbau zum Hausboot abgeschlossen zu sein. Ihr zierliches Steuerhaus wurde auf die neu hinzugekommene „Wohneinheit“ wieder aufgesetzt. Schöner geworden ist sie nicht.



Zufällig war ein zweites Hausboot anwesend, denn die an Land gezogene ehemalige VENØSUND II, die normalerweise in Kopenhagen ihren Liegeplatz hat, brauchte offenbar technische „Support“, wie man heute sagt. Das Schiff hat eine Vergangenheit auf den Strecken Stenøre (Fur) - Branden und zuletzt bis 2010 Venø - Kleppen, Dänemarks kürzeste Fährstrecke mit 2-3 Minuten Fahrtzeit. Bis 2011 wurde sie dann zum Hausboot umgebaut.

Unterwegs Langeland, Lolland, Møn



Ein in den Augen vieler Schiffsliebhaber besonders schönes Schiff ist die Motorfähre IDA, die von Stubbekøbing den Grønsund zur Insel Bogø überquert. Seit Eröffnung der parallel verlaufenden Farøbrücke fährt sie nur noch saisonal. Vor allem für Fahrradtouristen denen die Nutzung der Brücke untersagt bleibt, ist die Fährverbindung von Bedeutung. Ein Verein unterhält und betreibt die Holzfähre seit dem Jahr 2005.

einem Sonntag vor Ort waren. Gleich nebenan blickt man auf die 1943 eröffnete Dronning-Alexandrines-Bro, die als schönste Brücke Dänemarks gilt und zur Insel Møn hinüberfährt. Mit ihrer filigranen Gitterkonstruktion ist sie ein „echter Hingucker“ - zugegebenermaßen auch für uns, die wir an dieser Stelle natürlich eine Fähre vorgezogen hätten. Über diese Brücke erreichten wir kurze Zeit später die Kleinstadt Stege, die man auch nicht links liegen lassen sollte, wenn die Zeit für einen Besuch ausreicht. Hier ist die älteste betriebsfähige Autofähre Dänemarks als Museumsschiff zu Hause, die 1923 erbaute MØN. Und es gibt dort eine kleine Werft, die auch alte Fähren in Hausboote umbaut und sie technisch unterhält, wenn es nötig ist. So konnten außer

der alten Museumsfähre auch zwei weitere ehemalige Fähren entdeckt und dokumentiert werden. Am Kai der Werft lag die offenbar weitgehend fertiggestellte STRYNBOEN, die bis 2013 die Insel Strynø mit Rudkøbing verband und dann vom heutigen Schiff abgelöst wurde. Nebenan lag aufgesplippt die ehemalige VENØSUND II, die schon seit 2011 in Kopenhagen als Hausboot dient. Nach diesen Entdeckungen setzten wir die Reise zur vorletzten Überfahrt für heute fort. Auf dem Programm stand noch die saisonal und von einem Verein betriebene Fährverbindung Stubbekøbing – Bogø, auf der die 1959 noch aus Holz erbaute IDA über den Grønsund pendelt. Saisonal bedeutet hier Sommerferien und zusätzlich auch noch Herbstferien, was uns jetzt zugute kam.



Auf dem Fehmarnbelt waren zur Zeit unserer Überfahrt nur drei der vier regelmäßig verkehrenden Doppelendfähren im Einsatz. Eine davon war die entgegenkommende PRINSESSE BENEDIKTE. Im Hintergrund ist die nach Kiel strebende REGINA SEAWAYS zu sehen, die deutlich schneller unterwegs war als wir. Zwischen zahlreichen Frachtschiffen hindurch mussten wir weit nach Westen ausweichen, was uns eine unerwartete Verspätung einbrachte.

Von der Südseite des Sundes kann gut das einlaufende Schiff fotografiert und anschließend für eine Rundfahrt genutzt werden. Bevor wir aber an Bord gehen durften, wurde zunächst noch der am Autodeck installierte Feuerlöschmonitor routinemäßig ausgiebig getestet. Ein wenig Showprogramm für die weit gereisten Touristen... Nach dieser immer wieder schönen Überfahrt auf dem alten, hervorragend gepflegten und ganz gemütlich „tuckernden“ Schiff war es für uns an der Zeit, den Weg nach Süden anzutreten um die gebuchte „Vogelflugfähre“ in Rødbyhavn zu erreichen. Die PRINS RICHARD von Scandlines brachte uns dann auf einem ausgedehnten Zickzackkurs zwischen den zahlreichen Frachtschiffen hindurch nach Puttgarden auf der Süd-

seite des Fehmarnbells. Die unterwegs in Sichtweite kreuzende und nach Kiel laufende REGINA SEAWAYS hatte natürlich Vorfahrt und war mit ihren gut 20 Knoten leider zu schnell um noch in Kamerareichweite zu sein. Man kann nicht alles haben. Die nun noch folgende längere Autofahrt erbrachte dann (natürlich) auch keine Schiffs-sichtungen mehr, weshalb dieser Reisebericht hier enden soll. Schön war es mal wieder und abwechslungsreich war es auch. Am besten war vielleicht, dass wir es noch geschafft haben, vor den nächsten (inzwischen geltenden) Reiseverboten noch einmal unterwegs gewesen zu sein. Hoffen wir auf eine Besserung der allgemeinen Lage im kommenden Jahr!

Die VICTORIA SEAWAYS im August 2020 in der Kieler Förde. Noch ziert das Malteserkreuz ihren Schornstein.
Die ebenfalls auf der Strecke Kiel-Klaipeda verkehrende REGINA SEAWAYS trägt zu dieser Zeit bereits die neue Schornsteinmarke der Reederei, die nur noch aus den vier Buchstaben DFDS besteht.

Foto: Ralph Prüssmann

