

DFV INTERN

Mitteilungen, Berichte und Fotos aus dem
Deutschen Fährschiffsverein e.V.

Ausgabe 44 | August 2022

Unterwegs Für eine Nacht nach Norwegen
Schnappschüsse Rotterdam
Neues aus Dänemark
Kalenderblätter

Am 17. Juli steuerte das ConRo-Schiff BOTNIA ENABLER erstmalig Travemünde an.
Mehr dazu findet Ihr bei den Schnappschüssen Travemünde.
Foto: Heino Sehlmann



„Mach du mal“....

meinte Torsten, als er feststellte, dass es ihm etwas zu viel wurde mit der nahezu gleichzeitigen Fertigstellung des INTERN, des neuen Kalenders und seiner Reisevorbereitungen für die Ålandinseln. Und so durchbreche ich unseren umschichtigen Turnus und darf euch auch dieses Mal auf die neue Ausgabe des INTERN einstimmen, in der es aktuell mehr zu gucken als zu lesen gibt. Das ist auch weniger anstrengend für die Augen.

Im Frühjahr war die Redaktion auf internationaler Rundreise und davon gibt es hier zu lesen. Inzwischen sind Sommerferien und sicher viele von euch unterwegs und nicht wenige auch an den Küsten und auf dem Wasser zu finden. Vielleicht können wir in der nächsten Ausgabe davon berichten?

Es wäre schön! Traut euch und schreibt etwas - zur Not sind wir behilflich.

Der Sommerurlaub ist vermutlich genauso wichtig wie andere kleinere Reisen oder Wochenendausflüge. Ich merke immer wieder, dass die erschreckenden Nachrichten aus allen Teilen der Welt sich besser aushalten lassen, wenn man sich mitunter auf sein Hobby zurückziehen und eine Auszeit vom Alltag nehmen kann. So wünsche ich allen noch eine schöne und erholsame Sommerzeit mit der angedeuteten „Pause vom Alltag“ - ohne den Blick auf das große Ganze zu verlieren.

Bleibt gesund und reisefreudig und lasst die FAEHREN oder das INTERN anschließend gerne daran teilhaben!

Herzliche Grüße von der Weser
Martin

DFV Fotokalender 2023



Die Kalenderredaktion hat ihre Arbeit abgeschlossen und 15 Bilder für den Kalender ausgewählt. Die Produktion läuft, auf der Website des DFV wird das Bestellformular in Kürze freigeschaltet. Die Preise haben sich im Vergleich

zum Vorjahr nicht geändert: 14,00 € je Exemplar inklusive Versand innerhalb Deutschlands, 17,00 € bei Versand ins Ausland. Der Versand erfolgt ab 26. September 2022.

DFV-Magazin FAEHREN 3-22

Zum Ende des Sommers gibt es natürlich wieder die Sommerhighlights. Sebastian Schritt war an Bord der NORRÖNA und wird nicht nur über die Ergebnisse des Umbaus berichten. Mit dem Schiffsleben der CHARTRES hat sich Andreas Wörteler beschäftigt und erzählt es uns „vom Helgen bis zum

Strand“. Kai Ortel nimmt die „Visentinis“ STENA FLAVIA und STENA SCANDICA unter die Lupe. Zwei Fähren aus dem Mittelmeer stehen neben den gewohnten Nachrichten und Rubriken ebenfalls auf dem Plan. Heft 3-22 wird Ende September in den Briefkästen der DFV-Mitglieder landen.

DFV Vereinsfahrt 2022



Mit der ROMANTIKA nach Kristiansand

Am Samstag, dem 1. Oktober 2022 um 15:00 Uhr heißt es: Leinen los! An Bord der ROMANTIKA nimmt die Reisegruppe des DFV vom niederländischen Eemshaven aus Kurs auf Kristiansand. Alle Informationen zur Vereinsfahrt und das Buchungsformular sind im Ma-

gazin FAEHREN 2-22 erschienen. Wer sich anmelden möchte und das Heft gerade nicht zur Hand hat: [Hier steht das Buchungsformular zum Download](#) bereit. Bei Redaktionsschluss war die Mindestteilnehmerzahl noch nicht erreicht.

DFV INTERN

Für die Beiträge und Fotos in dieser 44. Ausgabe bedanken wir uns bei: Tim Becker, Stefan Hefter, Christian Klein, Kai Ledwig, Heino Sehlmann und Ralph Christian Schöttker. Die nächste Ausgabe (45) erscheint Mitte November 2022. Beiträge, Fotos sowie Informationen zu Mitgliedertreffen werden

im E-Mail-Postfach redaktion.intern@faehrverein.info entgegengenommen. Redaktionsschluss ist der 31. Oktober 2022.

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

Unterwegs

Für eine Nacht nach Norwegen

Text und Fotos von Martin Kursawe (wenn nicht anders angegeben)

Vom 5.-9. Mai sind wir drei Freunde (Torsten, Christian und ich) wieder auf Fototour gewesen. Es ging für uns über die Niederlande, Norwegen, Schweden und Dänemark wieder zurück nach Norddeutschland. Viele und zum Teil weit entfernte Ziele, die aber dank einer neuen Verbindung leicht erreichbar sind, gab es zu entdecken. Wer die Reihenfolge der besuchten Länder liest, kann sich auch schon denken, womit es anfang.

Foto: Torsten Noeltig

Leer

Nach einigen anderen Vereinsmitgliedern waren auch wir neugierig auf die Überfahrt mit der ROMANTIKA von Holland-Norway-Lines von Eemshaven nach Kristiansand und haben für uns eine einfache Fahrt samt Auto an einem Donnerstag gebucht. Bei der Anreise gab es eine Pause mit Blick in den Leeraner Stadthafen zu den verschiedenen Fahrgastschiffen.



Die Germania Schiffsahrtsgesellschaft in Leer betreibt mit ihrer Flotte Hafenrundfahrten sowie Ausflugsfahrten auf Ems, Leda und Jümme und bis zu niederländischen Häfen. Erstes Schiff der Reederei war die 1954 in Bremen als WESERTAL erbaute HAFENMUSIK, die auch kleinere Häfen und Flussläufe erreichen kann. Für die Rundfahrten im Leeraner Hafen wurde 1995 aus Amsterdam das Grachtenboot KORALLE gekauft, das unter der geschlossenen Rathausbrücke hindurchfahren kann. Das sogenannte „Ems-Traum-schiff“ WARSTEINER ADMIRAL wurde 1994 erbaut und macht auch internationale Ausflüge. Optisch passt es nicht so gut zu den kleineren Schiffen und findet daher auch nur am linken Bildrand Erwähnung....



Die SPIEKEROOG III ist ein 1967 erbautes Fahrgastschiff, das bis 2013 für die Inselgemeinde Spiekeroog fuhr. Anschließend an Privat verkauft, wurde es zum Schiffsrestaurant umgebaut und zunächst auf Spiekeroog, ab 2017 dann in Leer als solches betrieben. Es liegt dort an der Rathausbrücke, gegenüber den Schiffen der Germania-Reederei.



Der 1909 in Papenburg gebaute Dampfer PRINZ HEINRICH fuhr bis 1970 für die AG Ems nach Borkum, zuletzt schon als Motorschiff und mit Namen HESSEN. Anschließend nach Lübeck verkauft und 2003 vor der Verschrottung gerettet, hat der Verein „Traditionsschiff Prinz Heinrich e.V.“ das Schiff wieder zum Dampfer umbauen lassen, es mustergültig restauriert und 2018 wieder in Fahrt gebracht. Sein Heimathafen ist Leer, wo es auch zu sehen ist.

Eemshaven

Am nächsten Ziel, Eemshaven, waren wir erstaunt, dass es außer dem Hafen und etwas Industrie dort gar keine Stadt Eemshaven gibt (aber dennoch einen Bahnhof für Reisezüge – zur Borkumfähre und nun auch zur Norwegenfähre!). Vom Deich östlich der Hafeneinfahrt konnten wir zunächst die Borkumfähre MÜNSTERLAND einlaufen und im gleichen Becken anlegen sehen, in dem auch die ROMANTIKA schon lag. Nach kompletter Umrundung des Hafengebietes waren wir am Terminal der Reederei angekommen. Hier lief alles noch recht provisorisch mit Handscannern

und ohne festen Schalter ab und wir erhielten unsere Bordkarten ausgehändigt. Bald konnten wir durch die Bugklappe an Bord fahren und unsere Kabinen belegen. Das galt allerdings nicht für alle, denn Torsten, der wie üblich eine Innenkabine gebucht hatte, musste zunächst mit seinem Rollkoffer „bei Fuß“ das Schiff erkunden, weil seine und etliche andere Kabinen nach sechs Stunden Liegezeit und längst nicht ausgebuchtem Schiff noch nicht hergerichtet waren!



Foto: Torsten Noelling

So hatte Torsten infolgedessen das neue Erlebnis, das Auslaufen einer Nachtfähre mit dem Gepäck „in der Hand“ zu erleben. Einige Zeit danach waren dann auch die restlichen Kabinen aufgeklärt und er konnte sein Gepäck endlich loswerden. Die Ausfahrt von Eemshaven ist nicht sonderlich spektakulär, aber Borkums Strände und Promenade dabei von der Seeseite zu sehen, ist ein hübsches Panorama. Abwechslung bot auch das Lotsenboot, das über eine Stunde hinter uns herfuhr und dabei einige schnittige Manöver zu unserer Belustigung und wohl auch zum Zeitvertreib seines Schiffsführers absolvierte. Auf Höhe des ersten Windparks nördlich von Borkum ging der Lotse dann von Bord und wir steuerten nun Kurs Nord, nachdem wir zuvor nach Westen gefahren waren, um den Windpark zu umgehen. Da es diesig wurde, bekamen wir vom Kreuzen des Hauptschiffahrtsweges in der Deutschen Bucht nicht viel mit und erkundeten statt-

dessen das erstaunlich leere Schiff. Auffällig war zum einen eine nur karg bestückte Wand mit Infobroschüren an der Rezeption und zum anderen zwei nicht voll bestückte Bordshops, deren leere Abschnitte durch die notdürftig dekorierten Fensterscheiben nur unvollständig verborgen wurden. Das sahen wir auf einer Fähre zum ersten Mal und waren leicht irritiert ob dieser wenig einladenden Gestaltung. Später gab es dann für uns eine ausgiebige Sitzung am Abendbuffet, das großartig und lecker war. Anschließend noch ein Besuch im zwei Decks hohen Nightclub, wo wir auf dem oberen Rang mit einem Kaltgetränk Platz nahmen und der House Band lauschten, die wirklich gut war und das leider recht überschaubare Publikum mit Oldies unterhielt und erfolgreich zum Tanzen animierte. Eine gelungene Darbietung und ein schöner Platz auf der ROMANTIKA!



Der Schiffsführer des Lotsenversetzers ORION vertrieb sich die Zeit bis zur Übernahme des Lotsen von der ROMANTIKA mit Fahrmanövern, die fast schon Show-Charakter hatten.



Gleich zwei Werftschilder hat die ROMANTIKA zu bieten. Die wetterfeste Variante (oben) ist auf dem Sonnendeck angebracht, die Hochglanzausgabe (unten) findet man in der Nähe der Rezeption auf Deck 6.



Breite Auswahl, sehr gute Qualität, ansprechende Präsentation. Das Abendbuffet begeisterte uns mit seinem Angebot und ließ uns lange im Grande Buffet auf Deck 7 verweilen. Foto: Torsten Noelling



„Fast wie aus der Zeit gefallen“ bemerkte Christian angesichts des Nachtclubs „Starlight Palace“, der sich achtern über Deck 6 und Deck 7 erstreckt. Foto: Torsten Noelling

Kristiansand - Stabbestad - Kragerø - Sandefjord

Am nächsten Morgen näherten wir uns nach 18 Stunden Seefahrt langsam der südnorwegischen Küste und mussten auch hier einen Lotsen aufnehmen, bevor es langsam in die Bucht von Kristiansand hineinging. Innerhalb der Schären begegneten wir noch der nach Dänemark auslaufenden SUPERSPEED 1 und schon innerhalb des Hafens der nach Hirtshals strebenden FJORD FSTR, die wohl nie einen Schönheitspreis gewinnen wird. Aber das ist bei allen Schnellfähren so. Nach der Ausschiffung gab es noch die obligatorischen Fotos des benutzten Schiffes und dann eine längere Autofahrt in Richtung Nordosten. Unterwegs besuchten wir die kleine Holzfähre

ØYSANG, die wie ein Doppelender aussieht, aber keiner ist und kürzten anschließend eine Fjordumfahrung mit der kleinen Autofähre von Stabbestad nach Kragerø ab. Hierfür war zu unserer Überraschung statt des Stammschiffes JESPER die Reservefähre NAUS im Einsatz und trotz fehlender Reservierungsmöglichkeit und wenig Decksfläche wurden wir mitgenommen. Auf der anderen Seite, in Kragerø, machten wir Mittagspause und beobachteten noch eine Zeit das "Kommen und Gehen" der hier zu unterschiedlichen Zielen verkehrenden Fähren KRAGERØ und NAUS. Auch die früher hier aktive und nun mustergültig restaurierte GAMLE KRAGERØ war anwesend.



Color Lines SUPERSPEED 1 läuft von Kristiansand nach Hirtshals aus, wo sie nach 3 Stunden und 15 Minuten ankommen wird.



Eine Stunde weniger als Color Line benötigt der Katamaran FJORD FSTR von Fjord Line, der kurze Zeit später ebenfalls aus Kristiansand ausläuft und die gleiche Strecke bedient. Welches Schiff die schönere Überfahrt bietet, muss jeder selbst entscheiden.



Nach unserer Ankunft muss natürlich noch die ROMANTIKA verewigt werden. Der Kai des Segelschulschiffes SØRLANDET ist frei und bietet uns eine geeignete Plattform für Fotos.



Die ØISANG gilt als älteste noch fahrende Holzfähre Europas. Sie wurde 1950 auf der Holzbootwerft Moen bei Risør gebaut und quert seitdem mit maximal 60 Passagieren und 3 PKW an Bord den Østerfjorden zwischen Risør und Øysang. Leider ergab der Fahrplan keine Mitfahrgelegenheit. Foto: Torsten Noelting



Als wir in Stabbestad auf unsere Überfahrt nach Kragerø warteten, kam statt der JESPER die NAUS auf uns zu. Auch sie hat nur ein kleines Autodeck. Zum Glück wollten außer uns fast nur Radfahrer mit übersetzen.



Drüben in Kragerø musste die NAUS den Anleger zügig wieder freimachen und einen Aufliegeplatz aufsuchen, damit die KRAGERØ das einzige Fährbett nutzen kann. Außerdem gibt es noch ein Fahrgastschiff der gleichen Reederei, die WEST SEA, die vor der Kirche auflag.



Schließlich liegt hier noch die alte KRAGERØ, die mit dem Namensvorsatz GAMLE als Museums- und Veranstaltungsschiff erhalten ist und hervorragend gepflegt wird.

Minicruise Sandefjord - Strömstad

Nun folgte die letzte Straßenetappe des Tages nach Sandefjord, wo wir ein Hotel gebucht hatten und als Tagesabschluss eine Minicruise machen wollten. Die inzwischen nicht mehr ganz neue COLOR HYBRID wollten wir gerne kennenlernen und mit ihr eine gemütliche längere Seereise machen. Dabei gibt es zwei Einschränkungen: Zum einen kann man dort keine Minicruise im eigentlichen Sinn buchen, sondern nur zwei Einzelfahrten. Zum anderen müssen alle Passagiere auf schwedischer Seite, in Strömstad, das Schiff verlassen – nur um kurz danach erneut an Bord zu gehen. Trotzdem taten viele Norweger es uns gleich.

Sie wollten aber nicht primär das Schiff kennenlernen, sondern hatten offenbar vor allem den Genuss alkoholischer Getränke im Sinn. Immerhin schafften es fünfeinhalb Stunden später alle wieder „aus eigener Kraft“ an Land – wenn auch mehr oder weniger schwankend. Das Schiff selbst hat uns von der Einrichtung her sehr gut gefallen und die Überfahrt über den Oslofjord war wieder einmal eine Seefahrt, die man auch spürt – so wie wir es gerne haben. Außerdem ist eine einfache Fahrt für Fußgänger mit einem Preis von umgerechnet 4 Euro einfach unschlagbar!



Brevik

Der nächste Tag brachte für uns auch schon wieder die Abreise aus Norwegen. Wir hatten die mittägliche Abfahrt ab Langesund nach Hirtshals gebucht. Zunächst steuerten wir aber die Stadt Brevik nördlich von Langesund an. Von hier aus verkehren Fähren zu den vorgelagerten Inseln, mal als Autofähre, mal als „Fjordbuss“ ohne Fahrzeugbeförderung. Eingesetzt werden die kleine Autofähre OKSØY und das Fahrgastschiff LØVØY. Die Rundfahrt, die wir mitmachen wollten, war als „Fjordbuss“ ausgeschrieben. Wir sahen trotzdem die Autofähre zur richtigen Zeit an den Anleger kommen. Unser Rückschluss, dass sie dann als Fjordbuss fährt und keine Fahrzeuge mitnimmt, war allerdings falsch. Es war Sonnabend und viele wollten zu ihren Ferienhäusern oder auch zu einer größeren Feier auf Bjørkøya. Die kleine Fähre wurde richtig voll – mit Fußgängern und Autos! Man drückt hier wohl mal ein Auge zu, wenn jemand sein Auto übersetzen lassen will. Vielleicht benutzt man deshalb auch gleich die Fähre statt des Fahrgastschiffes. Ist ja viel einfacher für alle. . .



Steckbrief OKSØY

Baujahr / Baunummer: 1964 / 123
Bauwerft: Hagens Skipsverft A/S, Norwegen
Vermessung: 94 BRZ
Länge / Breite / Tiefgang: 20,33 m / 7,5 m / 1,8 m
Geschwindigkeit: 12 kn
Heimathafen / Flagge: Brevik / Norwegen



Das nächste Rätsel gab uns der am Anleger aushängende Routenplan auf. Warum wird die Insel Bjørkøya für die Rückfahrt umrundet, statt den selben Weg wieder zurückzufahren? Als wir den südlichsten Punkt dieser Rundfahrt erreichten, den Anleger Risøsundet auf Siktesøya, wussten wir es. Dort ist einfach kein Platz zum Wenden und so muss das Schiff die Fahrtrichtung beibehalten und auf der Rückseite der Insel zurück zum Ausgangspunkt fahren! Die Fähre dürfte keinesfalls breiter sein, um zwischen den Felsen hindurchzupassen.

Großes Foto: Torsten Noelting

Man konnte die Ufer beinahe von der Reling aus an beiden Seiten mit den Händen berühren! Unterwegs kamen wir dabei auch am fast fertigen Nachfolgeschiff für diese Routen vorbei, dem in Stathelle liegenden Doppelender SANDØY. Inwiefern er die schmale Durchfahrt zwischen Bjørkøya und Siktesøya meistern kann, wird sich zeigen. Vielleicht werden die Routen ja auch verändert.



Nach dieser interessanten Rundfahrt haben wir dann Kurs auf Langesund genommen, genauer auf deren südlichen Stadtrand. Dort kann man von den Felsen am Ende der Straße aus hervorragend das einlaufende Fjordline-Schiff beobachten, in unserem Fall die BERGENSFJORD. Auch wenn sie um diese Tageszeit nahezu im Gegenlicht auf uns zukam, war es beeindruckend, wie dieses große Schiff sich in den schmalen Sund schiebt.

Zurück in die Stadt zum Terminal war es für uns nur ein Katzensprung und wir reihten uns dort als letzte in die Wartespuren ein. Nur rund zwei Dutzend Autos warteten auf die viereinhalbstündige Überfahrt nach Dänemark. Das Ent- und Beladen ging hier bei den geringen Fahrgastzahlen sehr schnell und so konnte das Schiff mit uns an Bord schon 30 Minuten vor

der geplanten Abfahrtszeit die Leinen loswerfen und das Wendemanöver beginnen. Dies ist in dem engen Sund Millimeterarbeit und nicht ganz unkritisch. Der Freizeitverkehr unten auf dem Wasser nahm dabei wenig Rücksicht auf die Berufsschifffahrt. So stand die ganze Zeit ein Offizier mit Funkgerät als Ausguck ganz achtern auf dem Sonnendeck und half der Brückencrew mit Lageinformationen. Alles ging gut und wir waren schon bald mit Südkurs draußen auf dem Kattegat. Eine sanfte Dünung ließ die BERGENSFJORD stetig sanft stampfen und wir machten es uns in den verschiedenen Bereichen des schönen Schiffes zum Essen und für ein Getränk gemütlich. Trotz dieser relativ kurzen Überfahrt sorgte ganz vorn im Salon eine Liveband für musikalische Unterhaltung. Bei Fjordline geht man immer wieder gern an Bord!

Nach der Ankunft im abendlichen Hirtshals wurde noch schnell eingekauft und dann das Cottage auf dem nahegelegenen Campingplatz bezogen. Diese in Skandinavien weit verbreiteten mehr oder weniger großen Holzhütten mit Wohn- und Kochbereich, Terrasse, Bad und bis zu drei Schlafzimmern sowie eigenem Parkplatz vor der Tür sind immer eine gute und meist sehr preisgünstige Alternative zu Hotels oder ähnlichen Unterkünften. Man ist hier natürlich Selbstversorger (und muss ggf. am Abreisetag einmal feucht durchwischen), aber das ist ja heutzutage für emanzipierte Männer kein Problem.

Großes Foto: Torsten Noelling



Foto: Torsten Noelling

Nordjütland

Von nun an ging es für uns langsam aber sicher wieder in Richtung Heimat und die unterwegs besuchten Fährn wurden wieder deutlich kleiner. Zunächst besuchten wir am Folgetag die kleine im Limfjord gelegene Insel Livø, die im Sommerhalbjahr von Rønbjerg aus in rund 25 Minuten mit einem Fahrgastschiff zu erreichen ist. Das Stammschiff ist die BERTHA-K, ein Doppelrumpfschiff, das große Ähnlichkeit mit der von der Elbe bekannten JAPSAND hat. An diesem Sonntag war es aber aufgelegt und die recht kleine SVANEN führte den Dienst durch. Das kleine Schiff mit zwei Decks ist nur für 48 Passagiere zugelassen und war sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt gut ausgelastet! Irgendetwas Besonderes musste los sein, dass so viele Menschen zur Insel hin, aber gleichzeitig auch von dort weg wollten. Jedenfalls mussten auch hier auf Livø erst mal alle von Bord und auch wenn wir direkt für eine Rundreise bezahlt hatten, mussten wir zunächst um unsere Rückbeförderung bangen. Wir hatten ja nicht damit gerechnet, Plätze für Fußpassagiere reservieren zu müssen – andere Fahrgäste waren da deutlich besser vorbereitet und durften natürlich zuerst an Bord. Letztlich brauchten wir aber nicht zwei Stunden auf das nächste Schiff zu warten, sondern gingen als vermutlich 46., 47. und 48. Passagier erleichtert an Bord (es wurde mit der Stechuhr genau mitgezählt!). Die kleine SVANEN war mit diesem halben Hundert Menschen auch gut abgeladen und wir hatten bei beiden Fahrten unseren Spaß, denn der frische seitliche Wind ließ unsere „Nusschale“ immer fleißig rollen. Unten am Hauptdeck stieg zudem hinten an der Gangway immer wieder die See ein und bescherte manchem, der dort saß, nasse Füße. Oben auf dem Sonnendeck wählten wir vorsichtshalber die Luvseite, weil ein junger Mann die Schaukelei ganz of-

fenbar nicht lustig fand und mit zugekniffenem Mund die Nähe der Reling suchte. Letztlich ging es aber auch für ihn noch gut. Wir jedenfalls haben es genossen und behalten diese Rundfahrt in guter und lebendiger Erinnerung. Als nächstes hatten wir noch die Überfahrten Amtøft – Feggesund und Branden – Fur auf dem Plan und haben hier jeweils eine Überfahrt mit dem Auto bzw. Rundreisen als Fußgänger mit den dortigen Doppelendschiffen mitgemacht. Auf diesen Strecken sind weder die Schiffe noch die Überfahrten spektakulär, aber wenn sie in der Nähe sind bzw. der Umweg dorthin nicht zu groß, dann wollen wir auch diese Fährn auf der Speicherkarte verewigen. Der dritte Doppelender des Tages war dann etwas später die kleine VENØFÆRGEN, die alle 30 Minuten auf einer der kürzesten Fährüberfahrten Dänemarks verkehrt – ganze 2-3 Minuten ist die Fahrt von Kleppen zur Insel Venø lang! Das kleine Schiff fasst ungefähr drei Pkw, aber manchmal müssen auch Lkw oder (Schul)Busse übergesetzt werden. Oder wie während unseres Besuchs ein Rettungswagen, der seine Sonderfahrt bekam. Wir bekamen dadurch ein Extrabild des fahrenden Schiffes. . .

Der vierte Doppelender und die letzte Fährstrecke dieses Tages war die noch relativ neue KANALEN, die zwischen Thyborøn und Agger über die westliche Mündung des Limfjordes verkehrt. Dieses Schiff ist keine Schönheit (wie fast alle modernen Doppelender), aber wie schon angedeutet zählt jede Fährstrecke für uns und die kleine Seefahrt von insgesamt gut 40 Minuten war wieder angenehm. Die Fähr wurde anschließend für die Nachtruhe aufgelegt und auch wir suchten unser Bed & Breakfast in der Nähe von Lemvig auf.



Der Limfjord bietet viele Gelegenheiten für Fährfahrten. Zwei davon sind im nebenstehenden Text beschrieben und die dort während unseres Besuches arbeitenden Schiffe sind hier zu sehen.





Die weiteren Ziele unseres „Nordjütland-Tages“ waren Branden (mit Überfahrt nach Fur), Kleppen (mit Überfahrt zur Insel Venø) und Thyborøn (mit Rundfahrt nach Agger und zurück).

Nach Fur verkehren zwei ungleiche Schwestern, von denen MJØLNER-FUR (Bild oben) offenbar die Hauptlast trägt, während die SLEIPNER-FUR sie in Hauptverkehrszeiten unterstützt. Von Branden aus kann man beide Schiffe gut zusammen auf ein Bild bekommen.



Die VENØFÆRGEN ist der kleinste und kürzeste Doppelender dieses Tages und passt damit gut zur sehr kurzen Überfahrt zur Insel Venø. Neben ihren beiden modernen Anlegerampen sind auch noch die alten Anleger vorhanden, die bei Einsatz eines Ersatzschiffes wieder benutzt werden.

Seit 2018 fährt eine neue KANALEN über den Thyborøn-Kanal. Sie ist ein wenig größer und vor allem höher als ihr Vorgänger. An Bord hängt ein Foto, das beide Schiffe nebeneinander auf See zeigt. Eine seltene Begegnung, die wir drei leider nie zu sehen bekamen. Hier erreicht sie gleich ihren Heimathafen.





Der Folgetag war dann schon der letzte unserer Exkursion und zugleich auch etwas eintönig. Es gab viele Straßenkilometer zu fahren und nur wenige Schiffe zu sehen und so schauten wir unterwegs kurz in den Häfen von Torsminde und Hvide Sande an der jütländischen Westküste vorbei. Danach setzten wir direkten Kurs auf die Elbfähre Glückstadt – Wischhafen. Nach der dort üblichen längeren Wartezeit konnten wir mit einem der stetig pendelnden und immer randvollen Schiffe übersetzen und hinterher noch einen Blick in den Traditionshafen von Wischhafen werfen. Auch ein Blick nach Oberndorf an der Oste war noch drin, wo eine alte Warnowfähre nun als Cafe- und Restaurantschiff OSTEKIEKER dient. Letztlich waren wir mit unserer interessanten und abwechslungsreichen Fähr-Exkursion bei stetig sonnigem Wetter sehr zufrieden und können auch die Überfahrt von Holland nach Norwegen uneingeschränkt weiterempfehlen!

Schnappschüsse Rotterdam

von Christian Klein



Anfang Juli war Christian Klein an der niederländischen Nordseeküste und schreibt dazu:

„Ich war drei Tage in Rotterdam bzw. auf der Maasvlakte, das ja einige Kilometer vom Centrum entfernt ist. In der Zeit habe ich über 4300 Bilder gemacht, weil irgendwie immer was los ist. Wenn man alles fotografiert was schwimmt, kommt einiges zusammen – Fotos und Kilometer.“

Natürlich sind mir in den drei Tagen auch einige Fähren (überwiegend Frachtfähren) vor die Linse gekommen. An einem Tag hat uns die Küstwacht mit ihrer ständigen Patrouille vor unserer Linse etwas geärgert. Wie gut, dass man die STENA HOLLANDICA schon früher öfters aufgenommen hat. Aber schön war das Wettrennen zwischen der STENA TRANSPORTER und der PRIDE OF ROTTERDAM.“



TULPA SEAWAYS



ACACIA SEAWAYS



AKRANES



AMADINE



MELUSINE



SOMERSET



JUTLANDIA SEA



SCA OBBOLA



Es hätte ein perfektes Begegnungsfoto werden können, als die auslaufende SIECIA SEAWAYS der einlaufenden STENA HOLLANDICA begegnete. Allein die niederländische Küstenwache wusste es zu verhindern.



Die STENA TRANSPORTER und die PRIDE OF HULL haben sich gleichzeitig auf den Weg zur Humbermündung in England gemacht.

Schnappschüsse

Kreuz und Quer

Mit BOTNIA ENABLER präsentierte sich am 17.07.2022 das „Ro/Ro-Schiff des Jahres 2022“. Diese wird zusammen mit der Schwester BALTIC ENABLER in das Routennetzwerk von Wallenius SOL von Nordschweden und Finnland nach Westeuropa integriert.
Foto: Tim Becker

Steckbrief BOTNIA ENABLER

Baujahr: 2022

Bauwerft/Baunummer: CIMC Raffles Shipyard, China/H487

Vermessung: 61.272 BRZ

Länge / Breite / Tiefgang: 242 m / 35 m / 8,9 m

Hauptmaschinen: 2 x WinDG 7RT- je 9 900 kW

Betrieb mit MGO oder LNG

Spurmeter: 6442 m

Heimathafen / Flagge: Göteborg / Schweden





Am 18. Juni 2022 fand der Erstanlauf des Finnlines-Neubaus FINNECO I (Bild oben) in Travemünde statt. Einen Monat später, am 25. Juli 2022, machte die FINNECO II (Bild unten) erstmalig am Skandinavienkai fest. Mit 5800 Lademetern sind sie eine große Kapazitätserweiterung. Die neuen RoRo-Schiffe von Finnlines bzw. SOL-Wallenius (siehe Vorseite) läuten größentechnisch eine neue Ära für die Lübecker Hafengesellschaft am Skandinavienkai ein. Für die Abfertigung wurden bzw. werden Anleger modernisiert und neue Umschlag- und Lagerkapazitäten geschaffen. Fotos: Tim Becker



Nach einer Fahrplananpassung im Frühjahr wird FINNFELLOW nun als „Nachtfähre“ ab Travemünde eingesetzt, hier am 18.06.2022 kurz vor der Öresundbrücke. Foto: Tim Becker

Frisch aus der Werft in neuem Look passierte die TUNDRALAND am 06.06.2022 den Stadtteil Herrenwyk traveaufwärts. Foto: Tim Becker





Die CADENA 3, hier am 15. Juli 2022 auslaufend Travemünde, ist wie die BOTNIA ENABLER und die TUNDRALAND für Wallenius SOL unterwegs und läuft regelmäßig den Lübecker Hafen an. Foto: Heino Sehlmann



Auch wenn Moby Cargo in großen Lettern an der Bordwand prangt - Die ELIANA MARINO, hier am 15. Juni im Seekanal Rostock, ist für Hansa Destination zwischen Rostock und Nynäshamn unterwegs. Foto: Heino Sehlmann



Die FINNMERCHANT am 15. Juni 2022 kurz vor Warnemünde. Mittlerweile ist das Schiff verchartert und als NEW AMSTERDAM unter niederländischer Flagge unterwegs. Foto: Heino Sehlmann



Noch bis zum 24. September taucht immer samstags, wie hier am 28. Mai 2022, die POVL ANKER hinter der Mole von Sassnitz Mukran auf. Foto: Heino Sehlmann



Oben: Kleine Fähre, großes Kreuzfahrtschiff : Im Nord-Ostsee-Kanal kreuzt die neue Kanalfähre ALSTER den Weg der EUROPA. Foto: Christian Klein

Unten: Aus der FEODORA II ist nunmehr die JANTJE v.DANGAST geworden. Foto: Heino Sehlmann



In Warnemünde machen in diesem Jahr die MSC POESIA (Bild oben) und VIKING VENUS (Bild unten) regelmäßig fest, hier an einem schönen Frühlings- tag im Mai 2022. Fotos: Tim Becker





Regelmäßige Gäste des Kieler Hafens sind in diesem Jahr AIDAnova (Bild oben) und MSC GRANDIOSA (Bild unten), hier am 04.06.2022 in der Fördestadt festgehalten. Fotos: Tim Becker



In Travemünde ist das Kreuzfahrtgeschäft erfahrungsgemäß übersichtlich, trotzdem gibt es auch in diesem Jahr interessante Erstanläufe wie z.B. INSIGNIA (Bild oben) und LE CHAMPLAIN (Bild unten). Fotos: Tim Becker





Neues aus **Dänemark** zusammengestellt von Heino Sehlmann

Ungewisse Zukunft der BROEN

Der neugewählte Stadtrat in Slagelse setzt den Rotstift an. Im laufenden Haushalt soll ein dreistelliger Millionenbetrag eingespart werden, was sich in die Zukunft fortsetzen soll. Im Hinblick auf die BROEN hat der Wirtschaftsausschuss fünf verschiedene Szenarien für die zukünftige „Nutzung“ erstellt:

1. Versenkung als Taucherattraktion
 2. Verschrottung
 3. Bewahrung des derzeitigen Zustands
 4. Bewahrung und weitere Instandsetzung, zur Nutzung für Veranstaltungen
 5. Vollständige Renovierung (quasi original-Zustand)
- Ein Expertengremium soll sich mit den jeweiligen Szenarien befassen und Kostenpläne erstellen. Auf dieser Grundlage will der Stadtrat am 31. August über das Schicksal der BROEN entscheiden.

Insel des Jahres

Strynø wurde zur Insel des Jahres 2022 gekürt und konnte sich dabei gegen Fejø und Femø durchsetzen. Ziel des Wettbewerbs ist es, den gesellschaftlichen Zusammenhalt auf den Inseln zu fördern und zu stärken. Verbunden mit der Auszeichnung ist ein Scheck über 50.000 Kronen, der in diesem Sinne verwendet werden soll. Mag dies allenfalls von lokalem Interesse sein, ist die Folge für Fähr(foto)freunde nicht zu leugnen: Das Steuerhaus der STRYNØ zielt nun das Logo „Årets Ø 2022“ – also schnell hin und fotografieren. . .

Neue Fähren und Anleger in København

Orientkaj, Islands Brygge Syd und Enghave Brygge heißen die neuen Anleger der „Havnebusse“. Zugleich wurde die Anzahl der eingesetzten Schiffe auf sieben erhöht, wobei eines immer als Reserve vorgehalten wird. Die elektrisch angetriebenen „Havnebusse“ verkehren tagsüber zwischen 7.00 und 22.00 Uhr und können 80 Passagiere sowie acht Fahrräder an Bord nehmen.



Die STRYNØ hier noch ohne Auszeichnung am Steuerhaus, verbindet die gleichnamige Insel mit Rydkøbing auf Langeland. Foto: Torsten Noeltig



Viele Freunde der DSB-Fähren wählten die BROEN in einem sicheren Hafen, als sie im August 2020 im alten Fährbett 2 in Halsskov festmachte. Nun steht wieder ein dickes Fragezeichen hinter ihrer Zukunft. Foto: Ralph Christian Schöttker

Kalenderblätter

Waren das noch Zeiten, als auf deutschen Werften große Fährschiffe gebaut wurden. 2017 füllten unter dem Thema „Aus Deutschland in die Welt“ Fähren, die in Kiel, Bremerhaven, Lübeck, Husum oder Flensburg vom Stapel liefen, die Kalenderblätter. Zu den Vorschlägen gehörten aber auch noch unvollendete Neubauten.



COPENHAGEN
Foto: Ralph Prüssmann



MECKLENBURG-VORPOMMERN
Foto: Kai Ledwig



SKANIA
Foto: Stefan Hefter