

# DFV intern



**Mitteilungen und Berichte aus dem  
Deutschen Fährschiffsverein  
Ausgabe 4 / Mai 2012**

Liebe Mitglieder des **DFV**!

Für mich, der ich groß geworden bin, als auf der Vogelfluglinie noch individuelle Fährschiffe fuhren, die alle einen ordentlichen Bug und einen anders geformten Heckbereich hatten, sind die heutigen Doppelender auch jetzt noch gefühlt die neuen Schiffe. Aber halt! Diese vermeintlich „neuen“ Schiffe sind mittlerweile schon 15 Jahre im Dienst. Grund genug, sich an das Ende der alten Veteranen zu erinnern. Martin Kursawe hat damals einige der letzten Bilder von der **THEODOR HEUSS** gemacht und erinnert sich an diese Zeit.

Auf der Parallelroute fahren dagegen zwischen Rostock und Gedser auch im Sommer 2012 noch zwei Veteranen aus DSB-Zeiten. Da die **BERLIN** auf sich warten lässt, musste die Jahreshauptversammlung auf den alten Große-Belt-Fähren stattfinden (worüber ich persönlich ja nun nicht wirklich traurig war). Umso kurioser aber die letzten Meldungen, nach der **PRINS JOACHIM** nun auf seine letzten Tage noch die deutsche Flagge hissen soll...

Sonst noch etwas? In Griechenland kämpft eine Ein-Schiff-Reederei ums Überleben. Nicht nur die Wirtschaftskrise ist hier das Problem, berichtet Kurt Warth. Und Torsten Noelting hat etwas beigetragen, das „für FERRIES zu klein“ ist – im wahrsten Sinne des Wortes.

Sie sehen, die Palette des „DFV interns“ wird breiter und bunter. Gut so! Es wäre schön, wenn das so weiter geht! Berichte und Bilder aller Art immer her an [intern@dfv-online.info](mailto:intern@dfv-online.info). Für heute nun viel Freude beim Lesen der elektronischen Zeilen (die man sich natürlich auch ausdrucken darf)!

Ralph Christian Schöttker

Inhalt

---

Mitteilungen aus dem Verein	3
Schnappschüsse	8
Damals	10
Unterwegs	21
Das Modell	25
Lost & Found	26
Wann – was – wo?	26
Impressum	26

*Titelbild: Das P&O-Fährschiff **PRIDE OF HULL**.*

*Photo: Torsten Noelting*

### Kalenderthema 2013

Auch 2013 soll es wieder einen DFV-Kalender geben. Verantwortlich ist auch in diesem Jahr Torsten Noelting, der ab sofort wieder Bilder unter [dfv@noelting-net.de](mailto:dfv@noelting-net.de) sammelt. Gesucht werden bevorzugt Motive, auf denen Departure und Arrival, Anlegen und Ablegen, Hafeneinfahrt und Hafenausfahrt, Beladen und Entladen, Einsteigen und Aussteigen usw. eingefangen wurden. **Einsendeschluss ist der 29. Juli 2012.** Die Gestaltung der Monate soll in der Form der 2012er-Ausgabe fortgesetzt werden.

### DFV-Fahrt nach Oslo

Auf der Jahreshauptversammlung haben die anwesenden Mitglieder sich für die Jubiläumsfahrt einmal Kiel-Oslo und zurück gewünscht. Das hat den Vorteil, dass wir auch ohne Brückentage klarkommen und so wieder da fahren, wo alles begann.

Marc Beeckmann sondiert jetzt Termine und Preise. Weitere Informationen sollen sich – wie gewohnt – in FERRIES 2/2012 finden.

### DFV-Logo

Auf der Mitgliederversammlung wurde beschlossen, auf Grundlage der vorgestellten Entwürfe einen professionellen Entwurf einzuholen. Für einen sehr günstigen Preis ist dabei der folgende Entwurf entstanden.

Dazu schreibt der Graphiker: „Jetzt liegt es an euch, was ihr noch geändert haben möchtet. Farbe ist ja ganz einfach aber bitte dran denken, umso mehr Details, umso schwerer der Druck auf Shirts etc.“

Der Vorstand würde sich sehr freuen, wenn zu diesem Vorschlag jede Menge konstruktive Ideen eingehen würden. Die würde der Graphiker dann noch einmal überarbeiten. Schon bemerkt ist der Fehler der web-Adresse.

☺

Und bevor jemand etwas falsch versteht: Das ist ein Vorschlag, kein Beschluss. Hinter einem Vereinslogo sollen alle stehen!



*Das war der erste Entwurf...*



... und das hier der Vorschlag von Christian Borchering.

### Die Jahreshauptversammlung

Ein ausführlicher Bericht wird noch in FERRIES 2/2012 erscheinen, daher hier nur ein paar Momentaufnahmen eines wunderbaren Samstags auf der Ostsee und in Gedser – und einen großen Dank an Christine Beckmann und Marc Beeckmann, die sich um den reibungslosen Ablauf und einen schönen Rahmen bemüht haben. So waren wir nicht nur auf beiden IC-Fähren **KRONPRINS FREDERIK** (Hinfahrt mit gemütlichem Essen und für manche auch Brückenführung) und **PRINS JOACHIM** (Rückfahrt mit Versammlung), sondern bekamen auch in Gedser jede Menge Informationen aus erster Hand von Scandlines-Mitarbeiter Kenneth Hansen.

Hier die wichtigsten Informationen aus der Versammlung, sofern noch nicht genannt:

- Der DFV hat mittlerweile rund 375 Mitglieder, davon 11 in Dänemark, 18 in den Niederlanden, 6 in der Schweiz, drei in Großbritannien, 4 in Schweden und je einer in Österreich, China, Belgien, Frankreich und Finnland.

- Der DFV-Kalender 2012 ist vollständig vergriffen und hat einen guten Überschuss in die Vereinskasse gespült.
- Die Zusammenarbeit mit FERRIES war im letzten Jahr ausgezeichnet. Zum Jubiläum im Dezember ist ein gemeinsamer Rückblick vorgesehen.
- Auf der Homepage soll die Benutzung der Galerie vereinfacht werden. Dazu hat Marius Carta im Forum bereits einen Hilfsartikel verfasst. Die Buchbesprechungen müssen allerdings über ein Online-Redaktionsmitglied laufen. Diese bitte einfach an [info@dfv-online.info](mailto:info@dfv-online.info) senden!
- Die finanzielle Lage ist stabil im Plus, allerdings mahnt Schatzmeister Stefan Kaminski: „Große Sprünge sind auch weiterhin nicht drin.“ Also weiterhin kein Geld für eine Klausursitzung des Vorstands auf der **COLOR MAGIC**. ☺ Im Ernst: Dem Verein geht es gut, er ist aber kein Unternehmen, das sich irgendwo finanziell einbringen könnte (bei Museen, mit eigenen Schiffen o.ä.). Der Kassenwart wurde einstimmig entlastet.
- Die DFV-Fahrt im Herbst wird vom 3. Oktober gelöst. Neben Kiel-Oslo war auch Travemünde-Malmö im Gespräch, landete aber in der Abstimmungsgunst knapp hinter Color-Line.
- Die nächste Jahreshauptversammlung soll im März 2013 in Papeburg stattfinden. Damit haben dann vielleicht die Mitglieder aus dem Westen einen günstigeren Anfahrtsweg...

Der Vorstand bedankt sich bei allen Teilnehmern und würde sich freuen, wenn die Beteiligung auch im nächsten Jahr wieder stimmt.



*DFVler an Bord der KRONPRINS FREDERIK.*

*Photo: Theo Dencker*



*Wo man sonst nicht hindarf: DFVler mit neon-gelben Scandlines-Westen am Anleger in Gedser... Photo: Marko Stampehl*

### Grüße aus Berlin

Die letzte DFV-Fahrt nach Schweden und Polen liegt nun schon weiter zurück als die nächste bevorsteht. Dennoch werden alle Teilnehmer sie bestimmt noch in guter Erinnerung haben, da sie rundherum gelungen war. Das lag auch daran, dass wir dieses Mal einen wirklich guten, spontanen und sicheren Busfahrer dabei hatten. Dazu versorgte uns seine Frau regelmäßig mit Kaffee und Würstchen.

Unser Mitglied Jürgen Bobe regte an, dass wir den beiden einmal ein FERRIES-Heft schicken sollten, weil sie nun doch etwas neugierig geworden waren. Das haben wir gerne getan – und erhielten daraufhin folgende (leicht gekürzte) Antwort:

Wir haben uns sehr über die Zeitschrift und den Artikel gefreut. Gerne denken wir an die schöne und für uns wirklich manchmal etwas verrückte Fahrt nach. Damals hatten wir ja unseren Hochzeitstag während der Fahrt und Christian lacht heute noch darüber und erzählt immer wieder gerne im Freundeskreis, dass er mir zu diesem besonderen Tag eine "Kreuzfahrt" geschenkt hat.

Als wir die Zeitschrift in den Händen hatten und die Fähre von Moby Lines sahen, fiel uns ein, dass wir im Sommer 2010 nach Elba auch mit einer Autofähre fuhren. Die Fahrt dauerte zwar nur eine Stunde, aber auf der Rücktour hatten wir die Fähre mit der wir zurückfuhren fotografiert. Diese Fotos haben wir im Anhang beigefügt. Wir hoffen, Sie gefallen.

Wenn Ihr dieses Jahr wieder eine Tour planen solltet, dann sehen wir uns ja vielleicht wieder. Wir würden uns darüber freuen! Vielleicht bis demnächst einmal, viele Grüße aus Berlin  
Christian +  
Jeanette



*Mancher kennt sie noch besser als **PEDER OLSEN** der Bornholms-trafficen, hier ist sie als **MOBY LALLY** unterwegs, die 1974 gebaute ehemalige **KATTEGAT II**.*

*Die 1985 gebaute **GIOVANNI BELLINI** und die **MOBY LOVE** (1972 als **SAINT ELOI** gebaut) auf Elba. Photos: Jeanette Hohmann*





Die **GÖTALAND** am 1. Oktober 2009 in Trelleborg.  
Einen neuen Fährtyp lässt dieses Bild vermuten. Die **HUCKLEBERRY FINN**  
und die Warnow-Fähre **BREITLING** treffen sich. Photos: Eric Feyen





Die AURORA am 16. April 2011.

Photo: Eric Feyen

In Reykjavik erwischte Heino Sehlmann im letzten Sommer die ANDREA (ex SUNDBUSS MAGDELONE, Baujahr 1972). Er schreibt dazu: „Sie sieht äußerlich gut aus und wird jetzt zum Whale-watching eingesetzt. Normalerweise kommen dafür ehemalige Fischereifahrzeuge zum Einsatz, die Andrea ist immerhin das größte Whale-watching-Schiff in isländischen Gewässern. Im Hafengebäude versicherte man mir, dass sie sehr zufrieden mit dem Schiff seien.“





*Die beiden neuen Fährschiffe auf der Route Spodsbjerg-Tårs: Oben die **LOLLAND** am 18. Mai 2012 beim Verlassen von Tårs, unten die **LANGELAND**, die ihre ersten Probefahrten auf den Elbe schon absolviert hat und in den nächsten Tagen die **ODIN SYDFYEN** zwischen Spodsbjerg und Tårs ersetzen wird. Photos: R. C. Schöttker (oben), H. Sehlmann.*





*Ihre letzten Wochen auf dem Fehmarnbelt sind mittlerweile angebrochen: Die **HOLGER DANSKE** soll zwischen Rødby und Puttgarden von der wesentlich größeren **KRONPRINS FREDERIK** abgelöst werden.*

*Photo: Ralph Christian Schöttker*

Damals

### Vor 15 Jahren – der Anfang vom Ende des konventionellen Fährverkehrs am Fehmarnbelt

Am 06. April 1997 hatte die **THEODOR HEUSS** ihren letzten Arbeitstag zwischen Puttgarden und Rødby. Nach insgesamt 95051 Überfahrten wurde sie nicht mehr gebraucht und in Warnemünde zum Verkauf aufgelegt.

Ein Blick zurück: Gebaut von HDW in Kiel im Jahr 1957 und abgeliefert an die Bundesbahndirektion Hamburg mit Heimathafen Grossenbrode, wurde sie am 14.11.1957 zwischen Grossenbrode und Gedser in Dienst gestellt. Nach Fertigstellung der Fehmarnsundbrücke und des neuen Fährhafens Puttgarden 1963 wurde die **THEODOR HEUSS** am 14.05.63 auf die neue Vogelfluglinie zwischen Puttgarden und Rødby verlegt. Der Heimathafen wechselte 10 Tage später auch nach Puttgarden. Hier versah sie nun jahrzehntelang zuverlässig ihren Dienst. Herausragende Ereignisse auf ihren Überfahrten waren zum

Die **HEUSS** kommt. Kurz vor ihrer Außerdienststellung hat Martin Kursawe sie am 2. April 1997 beim Einlaufen in Puttgarden erwischt:







einen eine sturmbedingte Überfahrt von 22 Stunden anstatt der normalen rund 60 Minuten und dem abschließenden Rammen der Mole beim Einlaufen in Puttgarden am 14.03.1969 und zum anderen eine Grundberührung beim Anlaufen von Rødby im Februar 1972.

Im Juni 1986 wurde die für den regulären Fährverkehr zu klein gewordene **HEUSS** zur Güter- und Gefahrgutfähre degradiert und dafür bei Flender in Lübeck von August bis September des gleichen Jahres umgebaut. Den Übergang von der DB zur Deutschen Fährgesellschaft Ostsee (DFO) mit Sitz in Rostock am 01.01.93 machte sie trotz immer wieder geplanter Ausmusterung noch mit, aber vier Jahre später – am 06. April 1997 - war ihre Zeit im Fährdienst nach 34 Jahren Vogelfluglinie und insgesamt 40 Jahren Einsatz als Fährschiff dann doch abgelaufen.

Ein Erhalt als Museumsschiff oder ein weiterer Einsatz im Ausland zerschlugen sich sehr früh und so wurde die **THEODOR HEUSS** schon drei Tage später, am 09.04., an Eckhardt Marine in Hamburg verkauft – mit dem einzigen Ziel der Verschrottung in Alang in Indien. Umbenannt in **THEODOR** und ausgeflaggt nach St.Vincent & Grenadines mit Heimathafen Kingstown, begann am 13.04. die letzte lange Reise zum Indischen Ozean. Am 24. Mai kam sie vor Alang an und am 23. Juni begannen dort die Abbrucharbeiten. Als letzte Erinnerung an die **THEODOR HEUSS** steht am Puttgarder Hafen die Skulptur „Grüßende“ des Hamburger Bildhauers Benjamin Schubert, hergestellt aus verschiedenen Originalteilen des Schiffes.

Dieses bewährte und verdienstvolle Fährschiff machte nun den Anfang und bald sollten ihre langjährigen Weggefährten der 70er-, 80er- und 90er-Jahre auf dem Fehmarnbelt ihr folgen.

Das jüngste Schiff des dänischen Quartetts zwischen Puttgarden und Rødby, die 1982 in Frederikshavn gebaute und eingecharterte **LODBROG**, war seit Dezember 1988 mit dabei und verließ die Route nur wenige Tage nach der **HEUSS**, am 21.04.1997, gen Auftriegeplatz Fredericia. Drei Monate später kam sie wieder in Dienst, diesmal zwischen Halsskov und Knudshoved, wo sie auch schon vor ihrer Zeit auf der Vogelfluglinie diente.

Die 1973 von Naskovs Skibsvaerft gebaute **DRONNING MARGRETHE II.** hatte vier Monate später, am 03.08.97, ihren (vorerst) letzten Einsatztag zwischen Puttgarden und Rødby und wurde dann aufgelegt. Allerdings kehrte sie nach zwei Monaten schon als Ersatzschiff kurzzeitig auf die Linie zurück und wurde ein Jahr später dann als Güter- und Gefahrgutschiff endgültig wieder reaktiviert – zunächst auf der Vogelfluglinie und ab 01. Juni 1999 dann als ständiger Verstärker (und jetzt auch wieder



MF DRONNING MARGRETHE II, Puttgarden, 16/12/1998.  
(c) R. C. Schöttker

im Passagierverkehr) zwischen Rostock und Gedser. Ihre letzte Reise zum Abbruch in Alang folgte im Februar 2005.

Ihr nur wenige Monate jüngeres Schwesterschiff und treuer Weggefährte auf Großem Belt und Fehmarnbelt, **PRINS HENRIK**, hatte seinen letzten Einsatztag auf dem Fehmarnbelt am 04. Dezember 1997 und wurde nach rund zweijähriger Aufliegezeit noch nach Italien zu weiterem Einsatz verkauft.

Zwischen den beiden Schwestern verabschiedete sich aber noch die 1972 bei Nobiskrug in Rendsburg gebaute **DEUTSCHLAND** am 30.09.97 von ihrer Stammlinie. Nach sechsmonatiger Aufliegezeit in Warnemünde wurde sie als **EL SALAM 97** nach Ägypten verkauft, wo sie aber bald

eine Maschinenhavarie erlitt und schon ein Jahr nach ihrer Abreise aus Deutschland vor dem Strand von Alang ankam, wo die Abbrecher auf sie warteten.



*DEUTSCHLAND 1983 in Puttgarden, Sammlung Schöttker*

Die betagte, 1968 in Helsingør gebaute **DANMARK** und die noch junge, erst 1986 von HDW in Kiel gebaute **KARL CARSTENS** nahmen gemeinsam am 18.12.97 ihren Abschied von der Vogelfluglinie. Die **DANMARK** wurde nach einer Aufliegezeit von rund 20 Monaten zum Abbruch verkauft. Die **KARL CARSTENS** wurde zunächst Reserveschiff in Puttgarden und ab Mitte 1998 Auflieger in wechselnden Häfen bis zu ihrem Verkauf im Sommer 2000 mit folgender Umbenennung in **KARL**. Der geplante Umbau zum Offshore-Schiff verzögerte sich aber noch weitere sechs Jahre, die das Schiff weiter aufgelegt blieb.



*Die **DANMARK** in ihrem letzten Sommer auf der Vogelfluglinie. Das Bild hat Martin Kursawe am 12. August 1997 aufgenommen.*

So verließen innerhalb von acht Monaten alle sieben konventionellen Fährschiffe des Fehmarnbelts ihre angestammte Route und machten Platz für die vier neuen Doppelender, die die Überfahrtzeit dort um rund 15 Minuten senkten.

Das alles nahm seinen Anfang mit der Außerdienststellung der **THEODOR HEUSS** im Jahre 1997 – fast auf den Monat genau vor 15 Jahren!

*Die danach (und bis heute) noch auf dem Fehmarnbelt vorgehaltenen konventionellen Gefahrgutschiffe wurden hierbei außer acht gelassen, da sie nicht mehr dem allgemeinen Passagiertransport dienen.*

*Martin Kursawe*



*Auf diesem Bild gut zu erkennen ist der Supermarktanbau der **DANMARK** über dem Heck. In die schönen Linien will er nicht ganz passen. Photo vom 9. August 1997 von Martin Kursawe.*



*Die Pfaffenteichfähre **SCHWERIN**, wie sie zwischen 1953 und 1972 auf dem kleinen See in der Schweriner Innenstadt verkehrte. Im Hintergrund der Schweriner Dom. Photo: Sammlung Noelting*

## Für FERRIES zu klein!

Schwerin ist nicht nur Landeshauptstadt von Mecklenburg-Vorpommern, sondern auch Stadt der sieben Seen. Auf dem kleinsten von den sieben, dem nur 12 ha großen und mitten in der Stadt gelegenen Pfaffenteich, gibt es seit 1879 eine Fähre.

Zunächst wurden Ruderboote eingesetzt, ab 1927 übernahmen Motorboote den Fährbetrieb auf der 180 m langen Ost-West-Querung. Seit 1946 betreiben die Schweriner Verkehrsbetriebe die Fähre. 1953 wurde eine Spreewaldfähre (Baujahr 1924) angekauft. Nach einigen Umbauarbeiten wurde die durch ihre Holzaufbauten wetterfeste Fähre als **SCHWERIN** in Dienst gestellt. Bis 1972 leistete sie problemlos ihren werk täglichen Dienst. Dann erfolgte ein erster Umbau, bei dem die Holzaufbauten durch einen Metallaufbau ersetzt wurden. 1973 erhielt das Schiff bei einem weiteren Umbau seine bis heute erhaltene Form (mit Spitzbug).



Die **SCHWERIN** nach ihrem ersten Umbau. Gut zu erkennen ist der neue Metall-Aufbau. Photo: Sammlung Noelting

1979 erfolgte anlässlich des 100. Jahrestages der Aufnahme des Fährbetriebes die Umbenennung in PETERMÄNNCHEN - nach einem kleinen Geist, der im Schweriner Schloss sein Unwesen treibt. Eine Generalüberholung bescherte der betagten Dame ein neues Innenleben - neue Maschine, neue Bestuhlung, neue Verglasung, neue Lichtanlage.



*Zur Umbenennung in **PETERMÄNNCHEN** 1979 war der Schlossgeist persönlich anwesend. Das Schiff hat bereits die noch heute vorhandene Form. Photo: Sammlung Noelting*

In den Jahren ab 2000 wurden auch am Nord- und Südufer des Pfaffenteiches Anlegestege für die **PETERMÄNNCHEN** gebaut. Die Fähre ist in der Saison 2012 vom 1. Mai bis 30. September von Dienstag bis Sonntag und an Feiertagen in der Zeit von 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr im Einsatz zwischen ihren 4 Haltestellen. Wer also in den Sommermonaten in die Nähe von Schwerin

kommt, dem sei der Abstecher zum Pfaffenteich im Herzen der Stadt empfohlen. Für 1€ pro Person gibt es eine Mini-Cruise, Plausch mit dem Fährmann oder Stadtbilderklärung inklusive.



*Das Schwanenhäuschen gehört zum Pfaffenteich, wie die **PETERMÄNNCHEN**. Photo: Sammlung Noelting*



*Im blau-gelben Farbleid des Stadtwappens von Schwerin wartet die **PETERMÄNNCHEN** auch in dieser Saison auf Fahrgäste.*

*Photo: Torsten Noelting*

#### **PETERMÄNNCHEN**

Länge: 11,53 m, Breite: 3,48 m, Tiefgang: 0,44 m, Antrieb: Volvo-Motor 60 PS. Mehr Informationen unter

<http://www.nahverkehr-schwerin.de/technik/faehre/>

oder in einer Broschüre (PDF) die unter

<http://dfv.noelting-net.de/pfaffenteichfaehre.pdf>

zum Download zur Verfügung steht.

Torsten Noelting



*EXPRESS SCOPELITIS einlaufend Naxos. Photo: Kurt Warth*

### MS EXPRESS SCOPELITIS – die Lebensader der Kleinen Ostkykladen

Kapitän Dimitri Scopelitis hatte bereits in den 50er Jahren begonnen mit Schonern, zuletzt mit der **MARIANNA**, den Postverkehr von der Insel Naxos zu den „Kleinen Ostkykladen“ sicherzustellen. Im Jahr 1988 kaufte Dimitri Scopelitis die 1986 in Thessaloniki gebaute MS **ERESOS II**. Die 33,45 m lange Fähre konnte auch einige Autos oder kleine Lastwagen transportieren. Der Heimathafen der **EXPRESS SCOPELITIS** ist Katapola auf der Insel Amorgos. Dort beginnt auch dreimal die Woche morgens um 6.00 Uhr die große Kykladentour.

Mit Stopps auf den Inseln Donoussa, Koufonissi, Schinoussa, Iraklia wird die Insel Naxos um 12.05 Uhr erreicht. Zurück geht es dann um 14.00 Uhr. Am Abend, um 20.20 Uhr erreicht die **SCOPELITIS** den Heimathafen Katapola. Dreimal die Woche wird die kürzere Tour (ohne Donoussa) gefahren. Es geht dann erst um 7.10 Uhr los und um 17.55 Uhr ist sie dann von Naxos wieder zurück.

Am Sonntag hat die **EXPRESS SCOPELITIS** ihren „Ruhetag“. Seit 2011 startet sie aber in den Sommermonaten zu einer Tour nach Ios und Santorin. Heute ist Sohn Jannis Scopelitis Kapitän der **EXPRESS SCOPELITIS**. Bleibt zu hoffen, das diese charmante kleine griechische Fähre sich noch lange gegen die große Konkurrenz behaupten kann.



*Kapitän Dimitri Scopelitis in seiner typischen Geste beim Einlaufen in den Hafen von Naxos (1978).*

*Photo: Giovanni Perotti, Sammlung Warth.*



*Ankunft der EXPRESS SCOPELITIS in Naxos mit Kleinlaster und wenigen Passagieren.*

*Photo: Kurt Warth*



*Ankunft der **AQUA SPIRIT** in Naxos – ex **MR SHOPPY ONE**. (Die schwedische Fähre verkehrte zwischen Kalvik in Schweden und Tönsberg in Norwegen.)  
Photo: Kurt Warth*

Neben der großen Blue Star Ferries machen NEL Lines und die schnellen Katamarane von Hellenic Seaways (Bild unten **FLYING CAT 3**) und SeaJets dem kleinen Familienunternehmen schwer zu schaffen. So war das Jahr 2011 ein sehr schweres Jahr. Wie viele griechischen Fähren, war auch die Express Scopelitis von gefälschten Schiffszertifikaten der

russischen Klassifikationsgesellschaft „Maritime Register of Shipping“, betroffen. Wochenlang lag die Express Scopelitis an der „Kette“ und das mitten in der Hauptsaison. Bei einer Reederei mit nur einem Schiff ist das eine Existenz bedrohende Situation.





Der Katamaran **SUPERJET** vor der Ankunft in Naxos – die **SUPERJET** ist einer von drei Katamaranen der Reederei SeaJets. (Photo: Kurt Warth)



Die **HIGHTSPEED 4** verlässt Naxos mit Kurs auf die Insel Ios. (Photo: Kurt Warth)



Die **BLUE STAR NAXOS** mit Kurs auf Naxos. (Photo: Kurt Warth)



Das Schwesterschiff **BLUE STAR PAROS** einlaufend in Naxos – mit einem Zwischenstopp auf der Nachbarinsel Paros ist in 5 ½ Stunden die Hafenstadt Piräus erreicht. (Photo: Kurt Warth)

Das Modell



Vor ungewohnter Kulisse: Photograph Marc Pepers **PETER PAN** und Marc Nevermanns **TOM SAWYER** schippern beim Hamburger Modellverein Beluga.

### SUCHE...

- Vereinsmitglied Christian Schmitz sucht schon seit einiger Zeit ver-zweifelt das Buch *Carsten Watsack: Puttgarden-Rødby Die Ge-schichte der Vogelfluglinie*, Verlag Deutsche Fährschiffpublikationen, Edition Ostseeland 2000, [ISBN 3-8311-0357-7](https://www.isbn-international.org/details/9783831103577). Das Buch ist schon länger vergriffen, auch der Autor hat keine Exemplare mehr. Wer ei-nes abzugeben hat, schreibe bitte an [schmittychristian@gmx.de](mailto:schmittychristian@gmx.de).

### BIETE...

- Köhlers Flottenkalender abzugeben, Jahrgänge 1971, 1975, 1985. Außerdem diverse DGzRS-Jahrbücher aus den letzten Jahrzehnten und auch Museumsführer des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Wer Interesse hat und/oder Fragen, mailt bitte an Ralph Christian Schött-ker, [racs@dfv-online.info](mailto:racs@dfv-online.info).

Was – wann – wo?

---

Herbst 2012      DFV Fahrt mit Color-Line von Kiel nach Oslo

Sie haben noch wichtige Termine? Immer her damit an [intern@dfv-online.info](mailto:intern@dfv-online.info)!

Impressum

---

**DFV intern** – das elektronische Mitteilungsblatt des Deutschen Fähr-schiffahrtsvereins. An der Ausgabe 4 (Mai 2012) haben mitgewirkt: Christine Beckmann, Theo Dencker, Eric Feyen, Jeanette Hohmann, Martin Kursawe, Torsten Noelting, Marc Peper, Heino Sehlmann, Marko Stampehl, Kurt Warth 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. August 2012 an [intern@dfv-online.info](mailto:intern@dfv-online.info) gesendet werden.

**DFV intern** 5 (August 2012) wird um den 15. August 2012 versendet.