

# DFV intern



Mitteilungen und Berichte aus dem  
Deutschen Fährschiffsverkehrsverein  
Ausgabe 2 / November 2011

Liebe Mitglieder des **DFV**!

Die erste Ausgabe dieses Mitgliederschreibens haben rund 50 Personen gelesen. 20 haben es exklusiv per Mail bekommen, nachdem ich es ein paar Wochen später auf unsere Seite [www.dfv-online.info](http://www.dfv-online.info) gestellt hatte, haben einige weitere Mitglieder auch dieses Angebot wahrgenommen. Das sind zwar deutlich mehr als das knappe Dutzend, das im Dezember 1992 beim ersten Fährschiffmagazin dabei waren, bei rund 350 DFV-Mitgliedern ist die Zahl aber noch ausbaufähig. Wir arbeiten dran.

Allerdings bekamen die Mitglieder, die das Blatt heruntergeladen haben, eine 1b-Ausgabe: Da war mir doch ein alter Entwurf in die Hände geraten, in dem eine andere Modellfähre abgebildet war. Nun, solche Fehler passieren wohl, ohne dass man sie vermeiden kann. Der Vorteil des digitalen Blattes ist nun, dass man ohne Probleme einfach beide Artikel noch einmal einstellen kann, ohne dass es mehr kostet.

Auch ein Mitgliederschreiben lebt von der Vielfalt. Daher noch einmal der Aufruf: Wer etwas für **DFV** intern mitzuteilen hat, der kann dies gerne per Mail an [intern@dfv-online.info](mailto:intern@dfv-online.info) loswerden, ganz egal, ob es ein kleiner Text, eine Anfrage, ein Angebot oder einfach nur ein interessantes Bild ist: In der nächsten Ausgabe ist es dann dabei.

Jetzt aber erst einmal viel Spaß bei der Lektüre wünscht

Ralph Christian Schöttker

Inhalt

---

Mitteilungen aus dem Verein	3
Schnappschüsse	5
Unterwegs	7
Das Modell	25
Lost & Found	28
Wann – was – wo?	28
Impressum	28

*Titelbild: Fährschiff **PRINSESSE BENEDIKTE** am 3. Oktober 2011 in Rødby. Das Schiff war zu diesem Zeitpunkt nicht im Dienst.*

### Seltenes Kreuzfahrt-Erlebnis in Hamburg

Anlässlich der Taufe der AIDamar am 12.05.2012 im Hamburger Hafen wird es eine Weltpremiere geben: Als Taufpaten werden die **AIDABLU**, **AIDALUNA** und **AIDASOL** sie begleiten. Wir wollen dabei sein, haben ein Schiff gechartert, um zu vielen einmaligen Fotos zu kommen.

Da am 12. Mai 2012 auch der Hamburger Hafengeburtstag gefeiert wird, ist somit dort "der Teufel los". Die Schiffsvermieter haben an einem solchen Tag, wenig Lust, ein Schiff komplett zu verchartern, denn Fahrkarten für Hafenrundfahrten an Einzelpersonen zu verkaufen, ist lukrativer. Trotzdem hatten wir Glück!

Die Taufe wird, lt. AIDA, zwischen 19.00 und 21.00 Uhr stattfinden, danach gibt es ein großes Feuerwerk auf der Elbe, ca. 22.00 Uhr. Wir werden also 3 Stunden dabei sein. Wir brauchen also schnellstmöglich Eure verbindlichen Zusagen. Der Preis wird sich nach der Teilnehmerzahl richten, wenn 50 Interessenten (max.) zusagen, werden 30 Euro pro Person fällig. Bisher liegen 30 Anmeldungen vor. Also meldet Euch bei Jan-Otto Schaumann, Hagenweg 14, 21436 Marschacht, Tel.Nr. 04176/7937, Fax-Nr.04176/ 949 824, E-Mail [jan-otto.schaumann@t-online.de](mailto:jan-otto.schaumann@t-online.de).

Wenn alles "in trockenen Tüchern" ist, erhalten alle Teilnehmer dann nähere Angaben zu den Abläufen und Bezahlung.

Also bis zur "Taufe".  
Jan-Otto Schaumann

### DFV-Vereinsfahrt 2011

Zu einem vollen Erfolg wurde die DFV-Fahrt 2011 nach Schweden und Polen. Hierzu gibt es in der Rubrik „unterwegs“ noch mehr Informationen in einem Artikel von Jürgen Bobe. Auch FERRIES wird mit einem Artikel von Holger Kohring darüber berichten.

Die nächste Fahrt wurde auf der Reise schon heiß diskutiert. Vorne im Rennen waren dabei Kiel-Memel/Klaipėda und Esbjerg-Harwich, aber auch andere Routen sind denkbar. Da nur ein kurzes Wochenende im Herbst zur Verfügung steht, könnten einige aber wohl nur eine kurze Reise mitmachen.

Weitere Vorschläge sind willkommen und können direkt an den Vorstand gesendet werden. Gerne veröffentlichen wir in DFV intern auch ausgearbeitete Routenvorschläge zur weiteren Diskussion.

### DFV-Mitgliederversammlung 2012

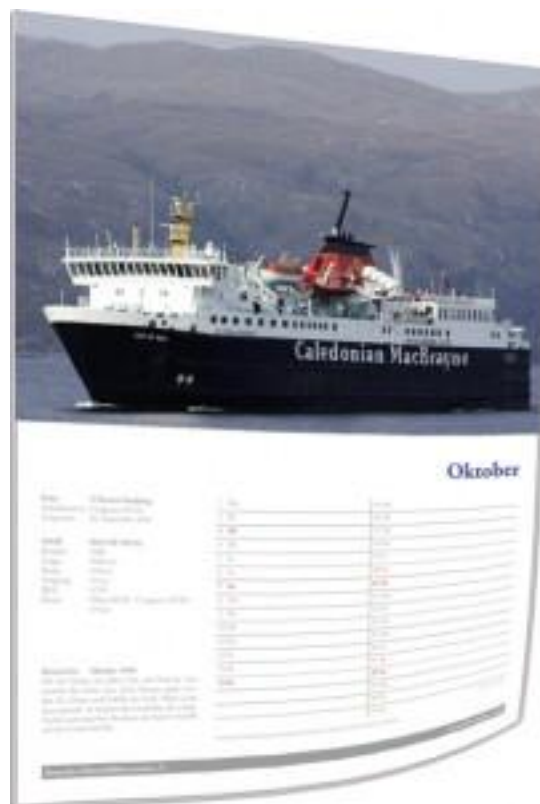
Auf der Mitgliederversammlung im März 2011 in Bremen hatte sich die DFVler als Tagungsort für 2012 die Fährlinie Rostock-Gedser ausgesucht. Der Termin sollte wieder im März liegen. Laut Scandlines werden die Neubauten **BERLIN** und **COPENHAGEN** nicht vor April fahren, so dass wir noch einmal ausgiebig die alten IC-Fähren vom Großen Belt nutzen können. Wir werden uns voraussichtlich am 24. März 2012 zur 13 Uhr-Abfahrt in Rostock zusammenfinden. Alles weitere werden wir mit FERRIES 4/2011 versenden.

### DFV-Kalender 2011 vergriffen!

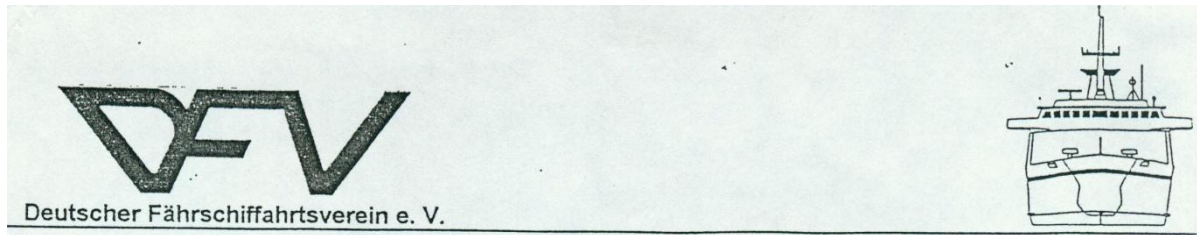
Da hatten wir lange gegrübelt, ob wir überhaupt 50 Kalender an den Fährschiffahrtsfreund bringen können und schon in der zweiten Novemberwoche war es soweit: Ausverkauft!

Mittlerweile sammeln wir weitere Vorbestellungen. Auch hier haben sich schon einige gefunden. Falls genügend zusammenkommen, werden wir noch eine 2. Auflage in Druck geben. Wer also noch einen Kalender haben möchte, bestellt hier vor: <http://www.dfv-online.info/der-dfv/kalender-2012.html>.

Der Vorstand möchte sich noch einmal bei Torsten Noelting für die hervorragende Organisation rund um die Herstellung des Kalenders bedanken. Ebenso geht ein Dank an Martin Kursawe, der ihn bei der Bildauswahl tatkräftig unterstützt hat. Beide haben schon Pläne für den Kalender 2013, es heißt also wieder fleißig Fotos sammeln.



## DFV-Logo



Die Mitglieder der „ersten Stunden“ erinnern sich vielleicht noch an obigen Briefkopf: Er zierte einst den „Jahresabschluss 1994“. Fakt ist jedoch, dass der DFV zur Zeit über kein offizielles Logo verfügt. Doch das soll sich nun ändern.

Ein erster Entwurf ist bereits gemacht, in den nächsten Wochen wird weiter daran gearbeitet. Ziel ist es, der Mitgliederversammlung im kommenden Jahr dann das Ergebnis zu präsentieren – zusammen mit einem Slogan und dem unvermeidlichen Hinweis auf die Internetpräsenz.

Schnappschüsse

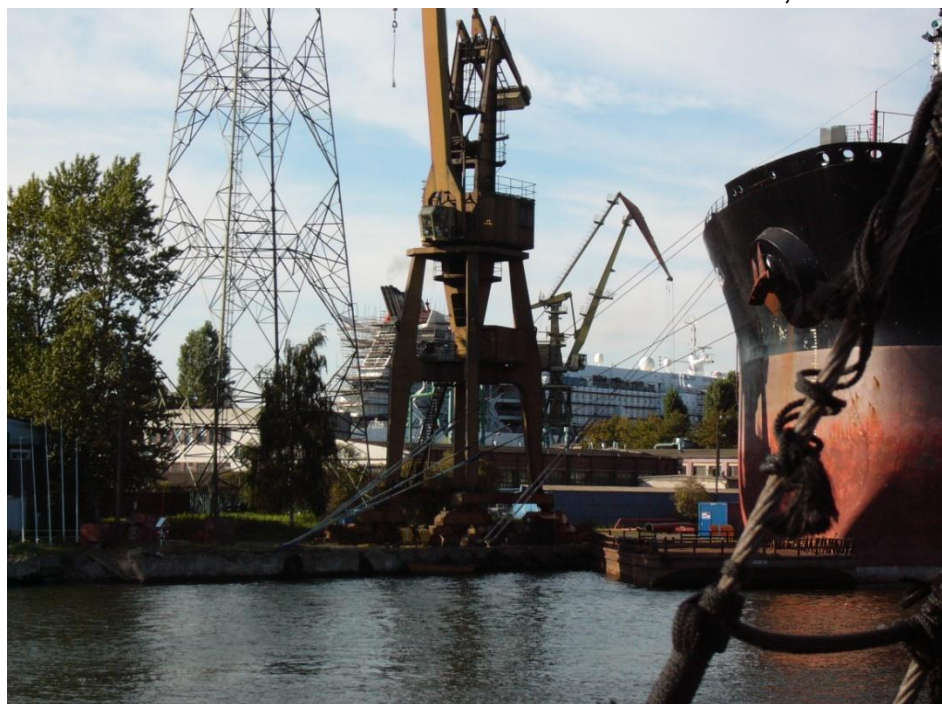


Auch wenn es nach Herbststurm aussieht: Das Bild der Wangeroogefähre **HARLINGERLAND** stammt aus dem Juli 2011, als das Wasser fast über den Anleger hinwegschwappte. Photo: R. C. Schöttker



Während der DFV-Fahrt konnten die Teilnehmer, die das Schiff zur Westerplatte nahmen, einen Blick auf die Remontowa-Werft werfen. Dabei gelang Theo Dencker-Wechmann dieses Bild der **SUPERFAST VIII**, die zu dieser Zeit mit ihrem Schwesterschiff **SUPERFAST VII** für die Stena Line hergerichtet wurde. Hier ist zu sehen, dass der Rumpf bereits weiß gestrichen ist. Ein besseres Foto war nicht zu bekommen, da die Schiffe

sozusagen „in der 2. Reihe“ lagen, wie man auf dem unteren Bild von R. C. Schöttker erkennen kann (hier das Heck der **SUPERFAST VII**). Beide Bilder vom 2. Oktober 2011.



## Die Fährverbindung Cuxhaven – Brunbsüttel



Die **NORDSTERN** der Reederei Brandt im Kanalhafen von Brunbsüttel.

Wer den Titel liest und an die Fähre von Cuxhaven nach Brunbsüttel denkt, der hat vermutlich vor allem die kurzlebige, aber in der Erinnerung noch recht präzente Autofährverbindung des Reeders und Spediteurs Egon H. Harms mit drei ehemaligen DSB-Fährschiffen von 1999-2001 vor Augen. Gut in Erinnerung sein dürfte auch noch die vorherige, etwas langlebigere Verbindung der HADAG mit den beiden Autofährschiffen **NIEDERSACHSEN** und **SCHLESWIG-HOLSTEIN** von 1969 bis 1981.

Heute soll es aber um die aktuelle, seit 2003 existierende Fußgänger- und Radfahrer Verbindung auf gleicher Strecke gehen. Während früher vorrangig Autofahrern eine zusätzliche Unterequerung angeboten werden sollte, sind heute Touristen und Radwanderer die Zielgruppe. Deshalb wird die heutige Verbindung auch nur saisonal von Mai bis Oktober angeboten. Die Reederei Brandt aus Wilster bietet mit ihren in Brunbsüttel beheimateten Schiffen in dieser Zeit Fahrten auf dem Nord-Ostsee-Kanal bis nach Kiel, über die Elbe ins niedersächsische Cuxhaven oder nach Neuhaus an der Oste und Flußfahrten bis ins hübsche Friedrichstadt in Schleswig-Holstein an.



*Die Germania am Anleger in Brunsbüttel.*

Die Verbindung nach Cuxhaven hat den aus heutiger Sicht großen Vorteil, dass das Schiff die Brunsbütteler Kanalschleusen passiert und direkt dahinter am Nordufer des Nord-Ostsee-Kanals anlegt. Das ist sehr innenstadtnah und direkt am Besucherzentrum der Schleusenanlage.

Die früheren Verbindungen waren für Fußgänger dagegen äußerst ungünstig, da der Fähranleger weit außerhalb Brunsbüttels am Elbdeich lag. Er ist heute noch existent, gut sichtbar und liegt brach.

Allerdings gab es bei der vorigen Verbindung einen täglichen Zweistundentakt, während es heute nur 2 Fahrtenpaare jeweils an Dienstagen und Donnerstagen gibt. Das Schiff fährt heutzutage um 8 Uhr und 16 Uhr ab Brunsbüttel sowie um 11 Uhr und 19 Uhr ab Cuxhaven, Alte Liebe. Die einfache Fahrt kostete in diesem Jahr 10 Euro und die Rückfahrkarte 15 Euro. Bei zwei bis zweieinhalb Stunden Überfahrtszeit (schleusenabhängig!) sind für beide Seiten ausreichend attraktive Aufenthalte möglich. Man muß bedenken, dass Brunsbüttels maritime Sehenswürdigkeiten recht dicht beieinanderliegen und auch in drei Stunden schon gut erlebbar sind. Zusätzlich bietet die Reederei in der Mittagszeit alternativ noch eine Rundfahrt auf dem Kanal an.



Für diese Fährverbindung fährt regelmäßig das im Jahre 2000 bei Peters in Wewelsfleth gebaute Salonfahrgastschiff **NORDSTERN**, das maximal 300 Personen befördern darf. Es ist ein geradliniges Zweideck-Schiff im modernen Design und mit großem Sonnendeck. Auf diesem kann man auch das Steuerhaus komplett umrunden und dem Schiffsführer dabei über die Schulter schauen. Auf dem Hauptdeck liegt der durchgängige, nahezu rundum verglaste Salon mit gemütlicher Bestuhlung und reichhaltigem Speisen- und Getränkeangebot sowie verschiedenen Kuchen am Nachmittag.

Als zweites Schiff setzt die Reederei Brandt ab Brunsbüttel das Fahrgastschiff **GERMANIA** ein – die frühere **NORDLAND** der ehemaligen Bremer Schreiber-Reederei. Das 1960 bei Schichau in Bremerhaven gebaute Schiff ist gegenüber früher bis auf das zusätzliche Oberdeck weitgehend unverändert und unverkennbar geblieben und bedient die saisonal befahrene Strecke zum niedersächsischen Neuhaus an der Oste, wo es ein Besucherzentrum zum Lebensraum Küste gibt – das „Natureum“. Während der Liegezeit in Neuhaus wird eine zwischenzeitliche Fahrt zu den Seehundsbänken in der Elbe angeboten. Außerdem stehen beide Schiffe für Charterfahrten zur Verfügung.

Die heutige Elbefähre Cuxhaven – Brunsbüttel ist also eine gemütliche Untereelbequerung mit guter Aussicht auf den Schiffsverkehr, einen Teil der Cuxhavener Kaianlagen und auf die Schleusenanlage Brunsbüttel. Wer nun neugierig geworden ist, erfährt genaue Fahrtage und einiges mehr auf der Internetseite der Reederei unter [www.psb-brandt.de](http://www.psb-brandt.de).

Text und Bilder: Martin Kursawe

DFV – Fahrt 2011 nach Schweden und Polen

„Wer schreibt denn den Artikel?“ Das war natürlich eine Frage, die bis zum Ende der DFV-Fahrt geklärt werden sollte. Am Ende fanden sich gleich zwei Mitglieder, die bereit waren, für FERRIES in die Tasten zu greifen. Nun wäre es sicher nicht sinnvoll gewesen, beide Artikel dort abzudrucken. So entschieden wir uns nach Absprache zwischen beiden Autoren, der FERRIES-Redaktion und dem Vorstand, den kürzeren Artikel von Holger Kohring in FERRIES zu veröffentlichen und den längeren exklusiv in dieses Rundschreiben zu nehmen.

Beiden Autoren an dieser Stelle ein großes Dankeschön für Ihre Mühen – und nun viel Vergnügen mit dem Artikel von Jürgen Bobe:

## Danziger Goldwasser...

...vier Tage, vier Länder, vier Schiffe – und viele neue Eindrücke!  
von JÜRGEN BOBE

*Die jährlich stattfindenden DVF-Vereinsfahrten sind inzwischen schon liebgewordene Tradition, und es gestaltet sich immer schwieriger, neue und interessante Destinationen zu finden. Nach einigen Diskussionen nutzte das Organisationsteam in diesem Jahr die günstige Lage des „Tages der deutschen Einheit“ auf einem Montag zur Planung einer interessanten viertägigen Tour von Hamburg via Schweden in die polnische Dreistadt Gdynia-Sopot-Gdansk.*

Wie ärgerlich, da freue ich mich das ganze Jahr auf die Vereinsfahrt des DFV, das Wetter ist so herrlich, wie es besser gar nicht sein könnte, und nun quäle ich mich auf den Autobahnen A2 und A7 durch einen Stau nach dem anderen. Schon bald zeichnet sich ab, dass ich den Treffpunkt am ZOB in Hamburg trotz üppiger Zeitreserven nicht mehr rechtzeitig erreichen werde. Glücklicherweise ist Elke bereits dort, und um die Gruppe nicht warten zu lassen, vereinbare ich mit ihr per Handy, direkt nach Travemünde zu fahren. Das neue Hafenhäus am Skandinavienkai erreiche ich etwa 15 Minuten, bevor der Bus mit den übrigen Reiseteilnehmern dort eintrifft – geschafft!

Der Skandinavienkai, 1962 für den damals stark expandierenden Güter- und Personenverkehr nach Dänemark, Schweden und Finnland errichtet, wurde in den Jahren 2006 bis 2007 erheblich erweitert. Das ehemals hügelige Gelände wurde abgetragen, die Travemünder Landstraße unterbrochen und die Bahnstrecke Bad Schwartau-Travemünde auf einer Länge von mehr als einem Kilometer westwärts verlegt. Das neue Terminal befindet sich ca. 1 km landeinwärts, die alten Gebäude dicht an der Trave wurden mittlerweile abgerissen.

Ich werde herzlich begrüßt, und bei der Unterbringung meines Gepäcks im Bus bestaunen wir die elektrisch betätigten Kofferraumklappen. Diesmal hat unser bewährter Organisator Marc, der leider nicht dabei sein kann, nicht zu viel versprochen, es handelt sich um ein erstklassiges Fahrzeug mit jeglichem Komfort. Der Check-In erfolgt problemlos und gegen 20:30 Uhr rollt Busfahrer Christian mit uns Richtung Schiff. Auf dem riesigen Areal zwischen all den Trailern und abgestellten Trucks kommen wir uns ein wenig verloren vor. Wehmütig

erinnere ich mich an die alten Anlagen, auch wenn sie zum Schluss einen etwas herunter gekommenen Eindruck vermittelten. Direkt vor der Fähre verlassen wir den Bus, nehmen unser Gepäck und gehen über ein etwas abweisend wirkendes Treppenhaus an Bord „unseres“ Schiffes.

Über die **NILS HOLGERSSON** ist an dieser Stelle nicht viel auszuführen, den interessierten Leser verweise ich auf den sehr detaillierten Bericht von Miles Hellmich in FERRIES, Heft 3/2011.

Wir erreichen das Schiff auf Deck 7 im sogenannten Atrium, dort befindet sich ebenso der Hauptbereich mit Rezeption, Restaurant, Shop und Panorama Bar/Lounge. Auch nach mehr als 10jährigem Einsatz wirkt die Einrichtung noch immer absolut zeitgemäß – premium, sagt man heute wohl. In den Kabinengängen auf Deck 8 und 9 schmeicheln dicke Teppiche den Füßen, und die Wände, getäfelt mit hellen Hölzern, werden durch edel wirkende Applikationen aus gebürstetem Aluminium aufgelockert. Reichlich angebrachte Bilder mit maritimen Motiven sorgen für ein hochwertiges Ambiente. So fein und gediegen habe ich das auf noch keinem Fährschiff gesehen. Wir beziehen unsere Kabinen und begeben uns anschließend in das Restaurant, wo das Captain's Buffet schon auf uns wartet. So ein Buffet ist für mich immer ein Höhepunkt einer Fährschiffsreise, auch wenn die Vielfalt der Speisen bei TT-Line inzwischen etwas hinter meinen Erwartungen zurück bleibt, aber vielleicht bin ich nur schon reichlich verwöhnt. Immerhin sind die Getränke; Limonaden, Bier, Weiß- und Rotwein, bereits im Preis enthalten.

Nachdem wir uns ausgiebig gestärkt haben, es ist nun nach 22:00 Uhr, und die **NILS HOLGERSSON** hat inzwischen ihren Liegeplatz verlassen, verfolgen wir die Fahrt die Trave hinab vom Deck aus vorbei an der hell erleuchteten Vorderreihe in Travemünde, dem ältesten, jedoch nicht mehr aktiven, Leuchtturm Deutschlands und dem 1974 fertig gestellten Maritim-Hotel mit 35 Stockwerken, das auf 115 Metern das höchste Leuchtfeuer Europas mit einer Reichweite von 18 sm beherbergt. An Steuerbord verabschiedet uns die Viermastbark **PASSAT**, die als einer der legendären „Flying P-Liner“ der Reederei F. Laeisz 1911 vom Stapel lief und seit 1960 als stationäres Museumsschiff, Jugendherberge und Veranstaltungsort in Travemünde vor Anker liegt. Im Jahr 1978 wurde sie unter Denkmalschutz gestellt.

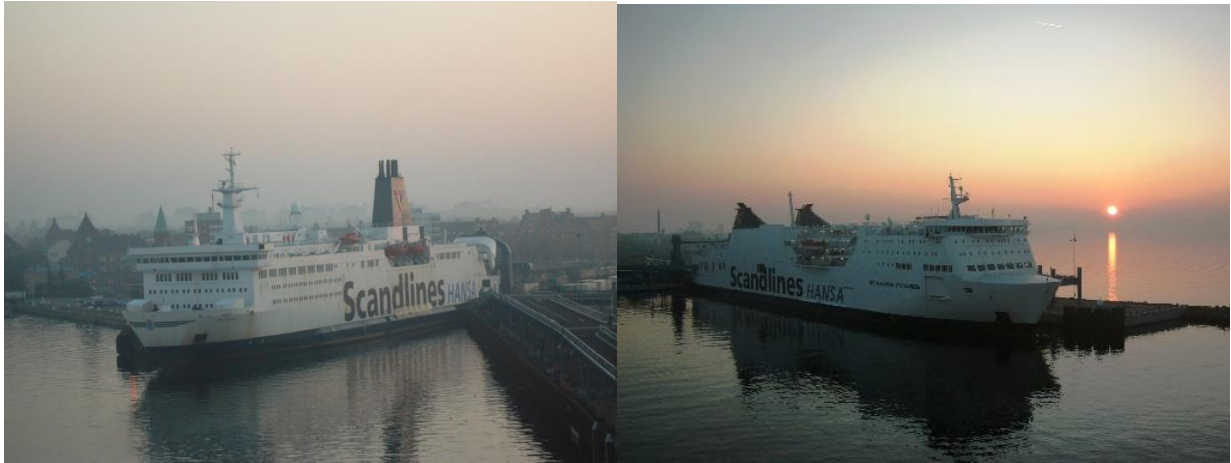
Nach diesen Eindrücken trifft sich ein Großteil unserer Reisegruppe noch auf ein Getränk zu interessanter Unterhaltung in der ganz vorn auf Deck 7 befindlichen Panorama Bar, die von ihrer Gestaltung für meinen



*Ausfahrt aus Travemünde. Photo: Jürgen Bobe*

Geschmack eine Spur zu nüchtern ausgefallen ist. Gegen Mitternacht verabschiedete ich mich mit Elke, und wir begeben uns in unsere Kabine auf Deck 9. Die Nachtfahrten absolvieren die TT-Liner mit einer reduzierten Geschwindigkeit von nur 13-14 Knoten. Zudem verfügen Sie über einen extrem laufruhigen und für Fährschiffe einzigartigen Azipod-Antrieb, im Schiffsinnen befinden sich nur die Diesel mit den Generatoren, die eigentlichen Fahrmotoren hängen an drehbaren Gondeln unter dem Rumpf. Einer ungetrübten Nachtruhe steht also nichts im Wege.

Da die **NILS HOLGERSSON** bereits um 7:30 Uhr in Trelleborg eintrifft, ist frühes Aufstehen angesagt. Um 6:00 Uhr ist das Restaurant mit dem allseits geschätzten, üppigen Frühstücksbuffet geöffnet, und um diese Zeit haben sich schon einige Teilnehmer unserer Reisegruppe dort eingefunden. Schließlich möchte man ja das Einlaufen im Zielhafen auch mitbekommen. Jetzt ist es noch stockfinster, aber als wir an Deck gehen, stellen wir fest, dass sich nur mühsam gegen den dichten Nebel durchsetzt. Die Ostsee ist glatt, wie ich sie selten erlebt habe, und vor der wunderbar aufgehenden Sonne präsentiert sich im Hafen von Trelleborg zunächst an Steuerbord die **MECKLENBURG-VORPOMMERN**,



**TRELLEBORG** und **MECKLENBURG-VORPOMMERN** in Trelleborg.

wenig später die **TRELLEBORG**, und anschließend auf der Backbord-Seite die **HUCKLEBERRY FINN**. Dabei offenbart sich leider auch ein echter Makel der TT-Schwestern in meinen Augen. Der Blickwinkel von Deck ist stets eingeschränkt durch vorstehende Treppenhaustürme oder Abgaspfosten. Am Anleger angekommen, gehen wir über eine schier endlose Gangway von Bord, passieren den als Terminal-Gebäude hervorragend restaurierten alten Speicher, vermissen ein wenig die Hühner im Stadtpark, die ansonsten immer als Attraktion für eine Minicruise mit TT-Line erhalten müssen und treffen uns kurze Zeit später wieder an unserm Bus, den Christian bereits vom Schiff fahren und bereitstellen konnte.



*Photo: Christian Schmitz*

Schon bald geht es weiter. Über die Reichsstraße 9, eine der landschaftlich reizvollsten Strecken Schwedens, rollen wir 50 km Richtung Ystad, nahezu immer in unmittelbarer Nähe der Ostsee. Dort angekommen, steuert Christian den Bus zu einem Parkplatz direkt am Hafen. Wir erblicken bereits die polnischen Fähren **WAWEL** und **KOPERNIK**, und über beiden erkennen wir den markanten Schornstein eines ehemaligen **SUPERFAST**-Schiffes, der heutigen **SKANIA** von Unity-Line, die aus Swinemünde herüber gekommen ist.

Das Wetter ist herrlich, die Sonne scheint nun schon warm vom Himmel, und Elke und ich nutzen die gute Stunde, die wir hier Aufenthalt haben, zu einem Rundgang durch die malerische Kleinstadt.

Es ist kaum zu glauben, dass sich der schwedische Autor Henning Mankell dieses beschauliche Fleckchen als zentralen Ort für seine Kriminalgeschichten rund um den fiktiven Kommissar Kurt Wallander ausgewählt hat, so friedlich wirkt die Stadt an diesem herrlichen Samstagmorgen. Als wir rechtzeitig zum Bus zurückkehren, hat Jeanett, die nette Partnerin unseres Busfahrers Christian, bereits für frischen Kaffee gesorgt. Dankbar nehmen wir einen Becher entgegen.

Um 10:00 Uhr setzen wir unsere Fahrt fort. Wir verlassen nun die Ostsee und fahren durch hügeliges Gelände mit zahlreichen, netten Orten und den so liebenswerten Holzhäusern in bunten Farben. Der Süden Schwedens ist waldreich, noch recht dicht besiedelt und erinnert mich bisweilen etwas an den Harz. Bis Karlskrona sind es rund 200 km. Dank eines Hinweises von Stefan biegen wir nicht ab zum Hafen, der weit außerhalb liegt, sondern steuern direkt zur Stadt. Dort treffen wir kurz nach Mittag ein. Christian findet einen Parkplatz für unseren Bus ganz dicht am Zentrum, und Jeanett hat inzwischen in der Bordküche heiße Bockwürstchen zubereitet. Es ist schon beachtlich, welche Annehmlichkeiten so ein modernes Fahrzeug bietet. Den kleinen Snack nehmen wir bei herrlichstem Sonnenschein im Freien ein, anschließend macht sich jeder für sich auf Entdeckungstour, wir haben bis zum Abend Zeit.

Karlskrona, 1679 als Flottenstützpunkt von Karl XI auf 30 Inseln gegründet, ist die einzige Barockstadt Schwedens. In der sehenswerten, heute ca. 35.000 Einwohner zählenden Stadt wurden der Marinehafen, ehemalige Werften und zahlreiche Gebäude der Innenstadt von der UNESCO zum Welterbe erklärt. In der Tourist-Information erhalten wir einen Stadtplan, und der dort eingezeichnete Rundweg führt uns zu den wichtigsten Attraktionen der Stadt. Daneben bleibt aber noch reichlich Zeit für einen hausgemachten Apfelstrudel in einem sehr netten Gartencafé. Die Zeit bis zur Abfahrt verbringen Elke und ich, indem wir uns auf einem kleinen Inselchen mit herrlichem Blick auf die Altstadt die wärmende Sonne auf den Rücken scheinen lassen.



Punkt 18:00 Uhr treffen wir uns am Bus, und die Fahrt geht zum etwas außerhalb der Stadt gelegenen Hafen in Verkö. Nach dem Einchecken warten wir auf die Ankunft „unseres“ Schiffes. Inzwischen ist von der

Ostsee her dichter Nebel aufgekommen, und außer ein paar in der Ferne tutenden Nebelhörnern ist rein gar nichts mehr auszumachen. Endlich, gegen 19:00 Uhr erspähen wir durch den Nebel die Umriss der einlaufenden **STENA VISION**. Als sich dann, kurz vor Erreichen des Anlegers, das neu eingebaute Bugvisier über den bisherigen Bugtoren öffnet, geht ein gedehntes „Ahhh“ durch die Gruppe. Unseren Bus sehen wir noch auf das Schiff fahren, anschließend begeben wir uns mit den übrigen Passagieren und ca. 500 norwegischen Jugendlichen, wodurch ein gewisses Gedränge entsteht, an Bord.

*Anfang der 80er Jahre bestellte die Stena-Line bei der Werft Gdynia Stocnia i Komuni Paryski in Gdynia sowie der Stocznia Gdanska IM Lenina, Gdansk, Polen, vier Schwesterschiffe, die als **STENA SCANDINAVICA**, **STENA GERMANICA**, **STENA POLONICA** und **STENA BALTICA** geplant waren. Die heutige **STENA VISION** lief 1981 als **STENA SCANDINAVICA** vom Stapel, aufgrund der sich schon damals anbahnenden politischen Veränderungen in Polen verzögerte sich ihre Fertigstellung jedoch immer wieder, so dass Stena-Line die Bestellung zweier Schiffe annullierte. Die geplante **STENA POLONICA** fährt heute als **EL VENIZELOS** bei Anek-Line im Mittelmeer, das vierte Schiff, vorgesehen als **STENA BALTICA**, wurde nach Griechenland verkauft und sollte zum Kreuzfahrtschiff **REGENT SKY** umgebaut werden. Der unfertige Rumpf lag jedoch mehr als 20 Jahre in Griechenland auf, bevor er unbestätigten Meldungen zufolge im Sommer 2011 verschrottet wurde. Die **STENA SCANDINAVICA** wurde dann vor Ihrer Indienststellung noch einmal umgetauft und kam endlich, im April 1987, als **STENA GERMANICA**, auf der Route Kiel – Göteborg in Fahrt, wo das Schiff auch für die nächsten knapp 20 Jahre verblieb und gemeinsam mit der 1988 fertig gestellten **STENA SCANDINAVICA** ohne größere Zwischenfälle äußerst zuverlässig den Dienst versah. Im Laufe der Jahre wurden beide Schiffe ständig den sich wandelnden Anforderungen angepasst: Bereits 1992 erfolgten der Aufbau eines zusätzlichen Decks mit Luxuskabinen für 42 Passagiere sowie Änderungen am Unterwasserschiff zur Verbesserung der Fahreigenschaften, 1999 reagierte man auf den Wegfall der Duty-Free Einnahmen durch den Rückbau von 80 Passagierkabinen zugunsten eines größeren Autodecks. Im Jahr 2007 erfolgte eine umfassende Renovierung der Inneneinrichtung, bevor die **STENA GERMANICA** im Jahr 2010 auf ihrer Stammroute durch eine Nachfolgerin gleichen Namens, die ehemalige **STENA HOLLANDICA**, ersetzt wurde. Das nun in **STENA VISION** umbenannte Schiff wurde mit zusätzlichen Rampen vorn und achtern ausgestattet, die Kabinen auf Deck 5 und 6 wurden zugunsten einer größeren Stellfläche für Fahrzeuge komplett entfernt, es erhielt einen Wellness- und Beauty-Bereich im vorderen Teil auf Deck 9 und*

versieht seitdem den Dienst auf der Strecke Karlskrona – Gdynia. Ein Jahr später folgte ihr das Schwesterschiff, nun als **STENA SPIRIT**.

Die technischen Daten der beiden Schiffe sind weitestgehend identisch: Bei einer Länge von 176 m und einer Breite von 30 m bieten sie bei einer Vermessung von gut 30.000 BRZ Platz für maximal 1.700 Passagiere und 569 Fahrzeuge. Vier 16-Zylinder Diesel mit einer Leistung von rund 40.000 PS ermöglichen eine Geschwindigkeit von 22 Knoten. Zwei Bugstrahlruder mit je 1.500 PS sorgen für gute Manövriereigenschaften.

Die äußere Form der Schiffe wirkt zeittypisch ziemlich eckig, allerdings sind sie von den Proportionen her stimmig, und die zahlreichen Umbauten haben das Erscheinungsbild kaum verändert. Dominierend ist der mächtige, gedrungene Schornstein, herausragend die Heckgalerien über fünf Decks, von denen man einen hervorragenden Blick auf das Kielwasser aus unterschiedlichsten Perspektiven genießt.



Wir betreten das Schiff auf Deck 7, hier befindet sich auch die Rezeption. Die Decks 7 und 8 sind vorwiegend Kabinendecks. Auf Deck 8 ist noch ein recht großzügiger Shop und ein Raum mit Spielautomaten untergebracht. Deck 9 ist das Restaurant-Deck, und auf Deck 10 finden wir das „C-View“, Nachtclub und Discothek. Das Layout ist also recht übersichtlich, Orientierungsprobleme entstehen in der Regel nicht. Wir sind auf Deck 8 untergebracht, die Kabine ist recht großzügig geschnitten, vor allem, wenn man das Alter des Schiffes berücksichtigt.

Überhaupt ist Großzügigkeit der vorherrschende Eindruck an Bord, bei der Planung der Schiffe Ende der 70er Jahre wurde ganz offensichtlich noch nicht mit jedem Quadratmeter gerechnet, alles wirkt weitläufig, geräumig und luftig, vor allem im Vergleich zur neuen **STENA GERMANICA**, die wir auf unserer letztjährigen Vereinsfahrt kennenlernten.



Ralphs gutgemeinter Versuch, unser Abendessen auf die zweite Sitzung zu verschieben, damit wir das Ablegen noch verfolgen können, scheitert. Es ist alles restlos ausgebucht. Die Trauer darüber hält sich in Grenzen, denn inzwischen umgibt uns ohnehin dichter Nebel. So finden wir uns dann alle gegen 20 Uhr im „Taste“-Restaurant“ im achteren Teil auf Deck 9 ein, bewundern auf dem Weg dorthin noch die direkt davor gelegene „Riva-Bar“, ein in meinen Augen wirklich gelungenes neues Markenzeichen von Stena-Line, und werden vom Chef-Steward zu unseren reservierten Plätzen geleitet. Das „Taste-Restaurant“ wurde bei der Renovierung im Jahr 2007 neu gestaltet, präsentiert sich in den Farben rot und weiß und macht einen durchaus geschmackvollen hochwertigen Eindruck. Auch das Buffet selbst ist um Klassen besser, als ich das in früheren Jahren bei Stena erlebt habe: die Auswahl an Speisen ist sehr reichhaltig, es schmeckt lecker, und die Getränke, Wein, Bier und Softdrinks, sind bereits im Preis enthalten. Auch die zahlreichen norwegischen Jugendlichen speisen dort mit uns, sie erhalten jedoch eine extra Mahlzeit, und es ist wirklich interessant, zu beobachten, wie zügig das geht: Hamburger auf den Teller, Pommes-Frites dazu – und weiter! Bereits nach überraschend kurzer Zeit ist die gesamte Gruppe abgesspeist und verlässt die Örtlichkeit.



*(Photo: Jürgen Bobe)*

Nach dem Abendessen vertreten wir uns noch die Beine an Deck, schlendern kurz durch den Bordshop und gesellen uns anschließend zu den übrigen Teilnehmern und interessanten Gesprächen in der „Barista-Bar“. Gegen Mitternacht verabschiede ich mich, schließlich kommen wir morgen schon um 7:30 Uhr in Gdingen an. Trotz der vielen Jugendlichen an Bord ist die Nacht ruhig, und ich schlafe tief und fest, bis der Wecker um 5:30 Uhr klingelt. Das Frühstück nehmen wir um 6:00 Uhr auf Empfehlung des Personals im „Metropolitan a la carte-Restaurant“ ein, im Buffet-Restaurant werden die Jugendgruppen beköstigt; und als wir danach an Deck kommen, sehen wir rein gar nichts. Der Nebel ist so dicht, dass man nicht einmal vom Heck bis zum Bug sehen kann, geschweige denn sind irgendwelche Einzelheiten an Land zu erkennen! Zurück in der Kabine bemerken wir an starken Vibrationen, dass das Schiff offenbar dabei ist, eine Wendung durchzuführen. Wir fahren eine Strecke rückwärts und sehen den

Anleger erst, als wir ganz kurz davor sind – eine Meisterleistung der Schiffsführung bei diesen Sichtverhältnissen!

Das von-Bord-Gehen gestaltet sich problemlos, Passkontrollen werden nicht mehr durchgeführt, und so sitzen wir kurze Zeit später wieder gemeinsam in unserem Bus, der das Schiff bereits verlassen konnte und auf dem nahegelegenen Parkplatz auf uns wartet.

Gdingen gehört zur Wirtschaftsregion „Dreistadt“ und stellt das Handelszentrum dar, während das benachbarte Zoppot Anziehungspunkt für Erholungssuchende ist und Danzig als kultureller Mittelpunkt angesehen werden kann.

Bis in die zwanziger Jahre des vorigen Jahrhunderts war Gdingen ein kleiner unbedeutender Fischerort. Erst danach entwickelte sich die Stadt aufgrund der Tatsache, dass Polen zwar durch den sogenannten „Korridor“ über einen Zugang zur Ostsee, jedoch über keinen leistungsfähigen Hafen verfügte. Der Aufbau ging in raschem Tempo voran, es entstand ein Hafen mit acht Becken (heute 11), 1926 wurde das Stadtrecht verliehen, und es entstand eine moderne Großstadt, deren Architektur durch den „Bauhausstil“ geprägt war. Nach Zerstörung und Wiederaufbau ist Gdingen heute ein interessanter Kontrast zum eher musealen Danzig.

Der Tipp eines Vereinsmitgliedes führt uns zum sogenannten „Meereshof“. Dieses Gebäude wurde Anfang der 30er Jahre am Passagierkai errichtet, hier legten die großen Passagierdampfer des Transatlantikdienstes an. Die berühmtesten polnischen Luxus-Schiffe waren die **PILSUDSKI** und die **BARTORY**, 1935 bzw. 1939 in Italien gebaut. Der zweite Weltkrieg markierte das Ende, viele Schiffe gingen durch Kriegshandlungen verloren, die **BARTORY** allerdings war noch bis in die 70er Jahre im Passagierverkehr eingesetzt, bevor sie in Hongkong abgewrackt wurde.



(Photo: Theo Dencker-Wechmann)

Direkt am Gebäude des Hafenmeisters ragt eine Mole weit in die Hafeneinfahrt. Sie bietet uns einen herrlichen Standpunkt für tolle Fotos der auslaufenden **STENA VISION**. Wir haben Glück, das Wetter spielt mit. Das Schiff passiert unseren Standort bei herrlichstem Sonnenschein,

taucht jedoch direkt danach in dichten Nebel. Genau gegenüber, auf der anderen Seite, befindet sich der älteste Stadtteil Oxhöft. Hier hat die Marine ihr Domizil, und hier begann auch am 31. Januar 1945 die ins Verderben führende Fahrt der **WILHELM GUSTLOFF**. Bei ihrem Untergang verloren mehr als 8.000 Menschen ihr Leben, die größte Schiffskatastrophe der Geschichte! Freuen wir uns, dass wir in glücklicheren Zeiten leben!

Weiter geht es nun mit unserem Bus durch Gdingen in Richtung Danzig. Wir fahren wir an einer kontrastreichen Mischung aus baulichen Sanierungsfällen und neu errichteten, imposanten Konsumtempeln vorbei und erreichen nach einer guten halben Stunde das Zentrum der Stadt. Steffi und Sven waren schon mal hier, und mit ihrer Unterstützung steuert Christian den Bus auf den Parkplatz an der Philharmonie, genau gegenüber der Altstadt. Wir haben den ganzen Tag Zeit, jeder kann ihn so verbringen, wie er möchte, um 17:00 Uhr wollen wir uns wieder treffen.



*Danzig: Altstadtpanorama und Museumsschiff **SOLDEK**.*

Unser Weg führt uns vorbei am Schifffahrtsmuseum mit der **SOLDEK**, dem ersten, nach dem zweiten Weltkrieg auf der Danziger Werft gebauten und nach einem dort tätigen Arbeiter benannten Kohle- und Erzfrachter, zum Grünen Tor, welches im 16. Jahrhundert im prunkvollen flämischen Manierismus erbaut wurde.

Durch das Tor erreichen wir den Langen Markt und die Langgasse. Hier wohnten früher die wohlhabenden Bürger Danzigs, es ist wohl die schönste Straße der Stadt. Hier befinden sich auch der Artushof sowie das Rechtstädtische Rathaus. Auf westlicher Seite wird sie durch das prachtvolle Goldene Tor begrenzt. Die Vielzahl herrlicher Gebäude mit wunderschönen Giebeln haut mich fast um. Zeughaus, Krantor, Katharinenkirche, große Mühle und königliche Kapelle, um nur einige

zu nennen, sind einmalige Sehens-würdigkeiten. Kaum zu glauben, dass das alles nach dem zweiten Weltkrieg zu 95 Prozent in Trümmern lag! In der Frauengasse befinden sich viele Geschäfte, die den für diese Region so typischen Bernsteinschmuck anbieten, und auch wir können nicht widerstehen. Am Langen Markt kaufen wir noch eine Flasche Danziger Goldwasser, einem Likör mit echtem Blattgold, als typisches Mitbringsel für Zuhause. Zwischendurch findet sich genügend Zeit für ein leckeres Stück Kuchen und einen Kaffee in einem sehr netten Lokal direkt an der Mottlau. Anschließend statten wir der Marienkirche, einem der größten Gotteshäuser Europas mit einem Fassungsvermögen von bis zu 25.000 Menschen, einen Besuch ab.



*Danzig: Blick von der Marienkirche.*

*(Photo: Jürgen Bobe)*

Ich erklimme die 409 Stufen auf ihren Turm und werde belohnt mit einer einmaligen Aussicht bis weit auf die Ostsee. Nun wird es langsam Zeit, sich wieder zurück zum Parkplatz zu begeben. Einige aus unserer Gruppe haben sich noch mit dem Boot zur Westerplatte und dem Ehrenmal für die Gefallenen zu Beginn des zweiten Weltkrieges begeben. Christian hat sie mit dem Bus wieder abgeholt und ist pünktlich um 17:00 Uhr zurück am vereinbarten Treffpunkt. Erfüllt mit zahlreichen schönen Eindrücken machen wir uns auf den Weg zurück nach Gdingen.

Von der Mole am „Meereshof“ wollen wir das Einlaufen der **STENA SPIRIT** verfolgen. Gerade noch rechtzeitig stellt Stefan jedoch fest, dass wir bereits viel zu weit gefahren sind. Da hat Christian als echte Landratte doch glatt die Begriffe „Mole“ und „Anleger“ durcheinander gebracht und ist mit uns bereits auf dem Weg zum Terminal! Eine scharfe 180 Grad Wende bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit bringt uns jedoch rasch wieder auf den richtig Kurs. Christian holt alles aus dem *Scania* heraus, und so sind wir noch rechtzeitig zum Einlaufen

der **STENA SPIRIT** in der abendlichen Dämmerung zur Stelle, bevor wir uns nun endgültig auf den Weg zum Anleger machen. Auf der **STENA SPIRIT** fühlen wir uns gleich heimisch, da sie ihrem Schwesterschiff gleicht wie ein Ei dem anderen. Es sind erheblich weniger



Passagiere an Bord als auf dem Hinweg, und so genießen wir das abendliche Buffet im „Taste“-Restaurant in entspannter Atmosphäre. Bei einem kleinen Verdauungsbummel danach an Deck stellen wir fest, der Nebel hat sich gelichtet, wir haben die Halbinsel Hela bereits passiert, und auf der Backbord-Seite entfernen sich langsam die Lichter der Orte auf dem polnischen Festland. Anschließend treffen wir uns in der Schiffsbar, morgen können wir länger schlafen, das Schiff erreicht Karlskrona erst um 8:00 Uhr.

Der Montagmorgen begrüßt uns grau und kühl. Nach ausgiebigem Frühstück im Buffet-Restaurant verfolgen wir das Anlegemanöver von Deck aus und begeben uns dann zügig an Land. Theo dirigiert alle zum Gruppenfoto mit der **STENA SPIRIT** als Hintergrund, und dann geht es auch schon los, schließlich haben wir allein bis Rödbyhavn mehr als 400 km zurückzulegen.

Die Fahrt führt uns durch eine wenig aufregende Landschaft, und im Bus herrscht entspannte Ruhe. Von Zeit zu Zeit erkundigt sich Jeanett nach unseren Getränke-wünschen, sehr aufmerksam – und Axel, Buchhändler aus Berlin, hat in Sitzreihe 5 eine Filiale seines Geschäftes eröffnet mit interessanten Karten und Reiseführern unserer



*Die DFV-Fahrer vor der **STENA SPIRIT** in Karlskrona.*

*(Photo: Theo Dencker-Wechmann)*

angesteuerten Ziele. Gegen Mittag erreichen wir die Öresund-Brücke, die Verbindung zwischen Schweden und Dänemark.

Bei dem am 1. Juli 2000 freigegebenen Bauwerk handelt es sich um die größte Schrägseilbrücke der Welt. Sie hat eine Länge von fast 8 km. Die Pylone der Hochbrücke haben eine Höhe von 240 m. Die Durchfahrtshöhe bei normalem Wasserstand beträgt nicht ganz 60 m. Die Brücke wurde unter Verwendung von Fertigteilen in 40 Monaten fertiggestellt und verschlang die Bausumme von rund 1 Mio. Euro. Sie wird täglich von etwa 17.000 Fahrzeugen passiert. Als wir sie überqueren, hüllt sie sich jedoch in Nebel, wie es sich bei Freunden von Fährschiffen gehört!

Der Brücke folgt ein längerer Tunnel. Nun befinden wir uns in Dänemark. Draußen ist es wieder sonnig, und wir rollen über die Insel Seeland. Christian hat Rücksicht auf seine gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeiten zu nehmen, daher machen wir zwangsläufig noch eine Rast an der Autobahnraststätte Tappernöje. Die beiden hübschen Däninnen hinter dem Tresen geben sich alle Mühe, unsere Gruppe mit einem Mittagsimbiss zu versorgen, stehen sich dabei jedoch gegenseitig mehr im Weg. Dennoch, um 13:00 Uhr treten wir gut gesättigt unsere Weiterfahrt an. Unser Bus zeigt seine ganze Leistungsfähigkeit, und wir

erreichen Rödbyhavn genau um 14:00 Uhr. Jedoch, der Schlagbaum bleibt geschlossen, wir müssen zunächst zum Einchecken zurück zum Terminal! Christian erringt hier sicherlich die inoffizielle Meisterschaft im Omnibus-Rückwärtsfahren, und Ralph zeigt beim anschließenden Lauf in das Gebäude, dass er sich auch als Sportlehrer gut machen würde. Allein, die Mühe ist vergebens. Inzwischen hat die **PRINS RICHARD** abgelegt, und wir müssen bis 15:00 Uhr auf die Abfahrt der **SCHLESWIG-HOLSTEIN** warten. Die **PRINSESSE BENEDIKTE** ist zu Wartungsarbeiten aus dem Verkehr gezogen, und so wird die Linie derzeit nur mit drei Schiffen betrieben. Mein voreiliger Kommentar, eine Brücke über den Fehmarnbelt sei vielleicht doch nicht so schlecht, führt fast zu einem spontanen Vereinsausschluss, und so halte ich mich lieber bedeckt.



*Die **SCHLESWIG-HOLSTEIN** wurde 1997 gebaut, sie ist 143 m lang und 26 m breit. Es handelt sich um ein sogenanntes Doppelendschiff, damit entfällt das zeitraubende Wenden des Schiffes. Sie ist mit einer Geschwindigkeit von bis zu 18,5 Knoten unterwegs und bietet Platz für 365 Pkw und 1.200 Deckspassagiere.*

Die Überfahrt nach Puttgarden dauert nicht ganz eine Stunde. Ein kurzer Blick in den Bordshop zeigt, dass sich der Einkauf hier bestenfalls für die skandinavischen Passagiere lohnt. Also begeben wir uns an Deck. Kurz vor uns hat der Fährschiff-Oldtimer **HOLGER DANSKE** abgelegt. Bei seiner geringen Geschwindigkeit haben wir ihn schon bald eingeholt. Er wird nur noch für den Frachtverkehr, vorwiegend Gefahrgut, eingesetzt. Entgegen kommen uns die **DEUTSCHLAND** und die **PRINS RICHARD** auf ihrer Fahrt nach Rödbyhavn.

Rechtzeitig vor Ankunft besteigen wir unseren Bus auf dem Autodeck, und gegen 16:00 Uhr geht es von Puttgarden weiter über die Insel Fehmarn Richtung Hamburg. Die Zeit wird knapp, Kurt hat einen Flieger um 20:15 Uhr ab Hamburg gebucht. Bis zur Autobahn bei Heiligenhafen fließt der Verkehr nur sehr zäh, aber dann geht es zügig voran. Vorbei an der Neustädter Bucht erreichen wir ziemlich genau um 17:00 Uhr den Hauptbahnhof von Lübeck. Elke und ich sind dankbar, dass wir hier

aussteigen dürfen, schließlich wartet mein Auto ja am Skandinavien Kai in Travemünde auf mich. Dennoch bleibt Zeit für eine herzliche Verabschiedung, nach vier erlebnisreichen Tagen fühlen wir uns allen sehr verbunden. Auch Kurt verlässt hier den Bus, um seinen Flieger per Bahn ganz sicher zu erreichen. Weitere Reiseteilnehmer finden von Lübeck ebenfalls günstigere Reisemöglichkeiten, so dass der Bus nur noch mit dem Rest unserer Gruppe die letzte Etappe nach Hamburg antritt.

Für uns gestaltet sich die Weiterfahrt mit dem Linienbus ab Lübeck bis Travemünde problemlos, bereits nach kurzer Zeit starten wir mit meinem Auto vom Skandinavien Kai und erreichen Berlin sehr entspannt am späteren Abend.

Eine weitere Vereinsfahrt ist zu Ende gegangen, in vier erlebnisreichen Tagen haben wir viel Neues entdeckt. Für mich steht inzwischen das Wiedersehen mit lieben Bekannten und das Kennenlernen neuer Fährschiff-Freunde im Mittelpunkt. Aber auch die Schiffe, die uns komfortabel und sicher an unser Ziel und wieder zurück brachten, waren ein echtes Erlebnis. Ich wünsche mir, dass uns vor allem die **STENA VISION** und die **STENA SPIRIT** noch lange erhalten bleiben, es wäre echt schade um diese beiden sympathischen Vertreter einer Fährschiffgeneration, die es so zukünftig wohl nicht mehr geben wird.

Ein ganz besonderer Dank gilt allen Mitreisenden für die hervorragende Kooperation, die das Gelingen der Fahrt erst ermöglichte; dem Organisator Marc, der wieder einmal den richtigen Rahmen für ein unvergessliches Erlebnis schaffte nach dem Motto: Soviel Organisation wie nötig, soviel Freiheit wie möglich; unserem Vorsitzenden Ralph, der stets alles sicher im Griff hatte – und unserem unvergleichlichen Busteam Christian und Jeanett, die mit ganz viel Fürsorge, Einfühlungsvermögen, Toleranz und Humor auf unsere teils sicher nicht ganz üblichen Sonderwünsche und Vorstellungen eingingen. Ich darf sicher behaupten, wir würden uns alle freuen, wenn sie bei unserer nächsten Tour wieder dabei sein könnten!

In diesem Sinne freuen wir uns auf eine neue Tour im Jahr 2012 mit alten Bekannten und hoffentlich vielen neuen Gesichtern!

*Danke an Jürgen für diesen tollen Artikel, dem nichts mehr hinzuzufügen ist. Leider hatte ich nicht mehr alle Bilder griffbereit von den anderen Mitgliedern, deshalb musste ich sie über die Homepage nachladen. Alle nicht näher gekennzeichneten Bilder sind von mir.*



In FERRIES 2/2011 war ein Artikel von Matthias Heins über eine Mini-Kreuzfahrt mit der **PRINCESS OF NORWAY** zu lesen. Mit dabei während der Fahrt war auch Marc Peper, der zu dieser Zeit die DFDS Seaways-Fähre in ihrem Ursprungszustand als TT-Schiff **PETER PAN III** baute. Dieses Fährschiff hatte einst seine Begeisterung für Fähren geweckt und noch immer ist Marc Peper ein großer Liebhaber des TT-Jumbos, mit dem er sehr schöne Erinnerungen verbindet. Durch die Recherche zu seinen Artikeln über die **PETER PAN III** und ihre Schwester **NILS HOLGERSSON IV** (FERRIES 4/2010 und 1/2011) hatte er wieder sehr guten Kontakt mit seinen „Traumschiffen“.

Da lag es nahe, das Vorbild selbst zu bauen – und mit dem Original zu vergleichen: Als die **PRINCESS OF NORWAY** im Februar 2011 in Odense im Trockendock lag, um neben der jährlichen Werftzeit auch den neuen DFDS Seaways-Anstrich zu erhalten, packte Marc Peper sein Modell ins Auto und besuchte das große Vorbild:





Im Juli 2011 konnte Marc Peper sein Modell schließlich fertigstellen und auf die Jungferreise schicken. Dabei begegnete es dem Vorgängerschiff **PETER PAN II**, das Matthias Heins kurz zuvor ersteigert hatte. Wir wünschen beiden allzeit gute Fahrt!

*Alle Fotos: Marc Peper*

*Noch mehr Bilder gibt es unter [www.familiepeper.com](http://www.familiepeper.com).*



Wer die Vogelfluglinie in Form von Kartonmodellen im heimischen Wohnzimmer oder Hobbyraum aufleben lassen wollte, konnte dies in Form der recht bekannten Wilhelmshavener Modellbaubögen zumindest teilweise tun: Sowohl die **DEUTSCHLAND** von 1953 als auch ihre Nachfolgerin von 1972 waren im Fachhandel leicht erhältlich. Später ergänzte der vom Deutschen Schifffahrtsmuseum herausgegebene Bogen der **KARL CARSTENS** das Duo. Dagegen sah es bei den dänischen Schiffen schlecht aus. Außer einem relativ einfachen Modell der DSB-Fähre **PEDER PAARS**, das in den späten Achtziger Jahren immerhin Kinderherzen höher schlagen ließ, war bei unseren nördlichen Nachbarn nichts Vergleichbares aufzutreiben. So ist es umso erfreulicher, dass der Berliner Hans-Joachim Conrad nun seit einigen Jahren die Hobbyschiffbauer mit seinen Papier-Konstruktionen beliefert. Das Bild zeigt „Conys“ **DANMARK** von 1922, die einst zwischen Gedser und Warnemünde bzw. Großenbrode pendelte. Der Bogen liefert ein detailliertes Modell mit durchgängigem Autodeck und beweglicher Bugklappe.



Dennoch geht es in seiner Genauigkeit nicht so ins Detail, dass es die Nerven des Modellbauers angreift. Außerdem gibt es bei Cony zum Beispiel die **KONG FREDERIK IX.** und die **KNUDSHOVED** zu bauen. Mehr Informationen unter [www.conys-modellbau.de](http://www.conys-modellbau.de).

Wer etwas sucht oder anzubieten hat, der schreibt an [intern@dfv-online.info](mailto:intern@dfv-online.info)!

Was – wann – wo?

---

24.03.2012 12.30 Uhr Rostock Treffen zur **DFV-**  
Jahreshauptversammlung

12.05.2012 19.00 Uhr Hamburg Taufe der **AIDAMAR**.

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 Fährschiffsvereins. An der Ausgabe 2/2011 haben mitgewirkt: Jürgen Bobe, Theo Dencker-Wechmann, Martin Kursawe, Marc Peper, Jan-Otto Schaumann, Christian Schmitz und Ralph Christian Schöttker.

Beiträge für die nächste Ausgabe sind gern gesehen und sollten bitte bis zum 8. Februar 2012 an [intern@dfv-online.info](mailto:intern@dfv-online.info) gesendet werden.

**DFV** intern 1/2012 wird um den 15. Februar 2012 versendet.