



FERRY SPECIAL

Samengesteld uit een artikel uit het Nieuwsblad Transport



De **STENA DISCOVERY** vertrekkende uit Hoek van Holland voor een crossing naar Harwich
Foto : Piet Sinke

In vergelijking met de containersector is er niet veel nieuw bouwactiviteit in de ferrysector. In aantallen schepen zijn beide sectoren natuurlijk niet met elkaar te vergelijken. De gemiddelde ouderdom van de vloot laat wel toe om op een objectieve manier een belangrijk verschil te zien.

Het gemiddelde containerschip is momenteel 10,2 jaar oud tegenover bijna 16 jaar voor een gemiddeld ro/ro-schip. Bijna alle nieuwe containerschepen worden in Azië (voornamelijk Zuid-Korea) gebouwd. Ook in de ferrysector zijnde Aziatische werven erin geslaagd om de sterke positie van de Europese scheepswerven aan te vallen. In China bouwt de Dalian Old Shipyard bijvoorbeeld vier nieuwe freighters voor Stena Ro/Ro. Dezelfde werf bouwde tussen 1988 en 1992 al vier ro/ro- schepen voor Cobelfret Ferries. In Guangzhou worden momenteel twee ro-pax schepen voor de Zweedse route naar Gotland afgewerkt De Jinling Shipyard bouwt freighters voor Nordic Holdings, die de schepen bestelde op basis val een lange termijn charter voor Finnlines. De laatste twee uit de reeks (de **Finnpulp** en **Finnmill**) hebben op drie garagedekken een capaciteit van 2.600 strekkende meter, Op het vierde dek (weather deck) kan nog



DAILY SHIPPING NEWSLETTER

eens 265 teu worden gestapeld. In Japan bouwt Mitsubishi de ro/ro **European Highlander** voor een dienst van P&O over de Ierse Zee. In Zuid-Korea werkt Hyundai Heavy Industries aan een order van Stena Ro/Ro, nadat eerder ook al de werven Daewoo en Samsung ferryschepen hebben geleverd aan Moby en Minoan Lines. De Hyundai bouwnummers 1392 en 1393 worden 211 meter lang en krijgen een vrachtcapaciteit van 3.400 strekkende meter.



De **STENA BRITANNICA** arriveerd in Hoek van Holland vanuit Harwich

Foto : Piet Sinke

Deze zogenaamde **Seamaster klasse** biedt accommodatie voor negenhonderd passagiers. Eigenlijk zijn deze schepen een veertig meter langere versie van de **Stena Britannica** en de **Stena Hollandica** die op de Spaanse Izar werf werden gebouwd en tussen Hoek van Holland en Harwich varen. De eerste Seamaster van Hyundai moet eind dit jaar klaar zijn en zal begin volgend jaar de **Stena Britannica** vervangen die zelf nog naar sinds oktober 2000 in de vaart is. Het tweede schip uit Zuid-Korea zou de **Stena Forwarder** kunnen vervangen op de Ierse Zee. Twee andere interessante nieuw bouwschepen die nog niet lang op de Noordzee actief zijn. Zijn de **Pride of Rotterdam** en de **Pride of Hull** van P & O North Sea Ferries tussen Rotterdam en Hull. Hoewel veel nadruk wordt gelegd op de luxueuze inrichting van deze cruiseferries, mag niet vergeten worden dat een rij van 3.4 kilometer vracht in de bulk van deze schepen kan parkeren. Beide schepen vervangen dan ook twee gemengde veerschepen en twee freighters. Zowel bij conventionele als luxueuze ferry's krijgt vracht een steeds grotere plaats aan boord. Een van de redenen hiervoor is dat het vrachtvervoer voor de maatschappijen aan belang heeft gewonnen na de afschaffing van de belastingvrije verkoop. Op de korte Kanaalroute Calais-Dover is de Seafrance Rodin het eerste schip dat na die afschaffing werd gebouwd. De Franse rederij nam het schip eind vorig jaar in ontvangst van de werf Aker Finnyards. Met een gemiddelde leeftijd van achttien jaar was de Seafrance-vloot wel aan vernieuwing toe. In vracht capaciteit overtreft de nieuwe **Seafrance Rodin** met zijn ruimte voor 120 vrachtwagen combinaties de oudste schepen uit de vloot (capaciteit vijftig trailers). Een ander belangrijk verschil is de snelheid, de **Seafrance Rodin** doorklieft de golven van het Kanaal met 25 knopen zodat de korte overtocht in een uur kan worden voltooid. De oudere schepen hebben hiervoor anderhalf uur nodig.



De **SEAFRANCE NORD-PAS-DE-CALAIS** vertrekkende uit Calais naar Dover

foto : Piet Sinke

De Franse ferrymaat schappij heeft de optie voor een tweede schip bij de Finse werf niet gelicht. Als alternatief wordt nu overwogen om de freighter **Seafrance Nord pas de Calais** te laten ombouwen tot ro/pax.

De **Seafrance Rodin** is nog niet het snelste veerschip tussen de Benelux en het Verenigd Koninkrijk, Wanneer we de **Stena Discovery** en andere highspeed catamarans buiten beschouwing laten, gaat



die titel naar de **Superfast IX** (foto boven) en **Superfast X** die sinds medio mei door de Griekse rederij Superfast tussen Zeebrugge en de Schotse haven Rosyth worden ingezet. Eigenlijk exporteerde

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

Superfast haar snelheidsformule die eerder al succesvol op de Adriatische en Baltische Zee werd ingevoerd, naar de Noordzee, Superfast nam in 1995 de **Superfast I** en **Superfast II** in de vaart. die met hun snelheid van 28 knopen de overtocht tussen de Italiaanse haven Ancona- en de Griekse haven Patras tot negentien uur konden inkorten. De Griekse rederij kende op de Adriatische Zee een vlotte start omdat vele wegvervoerders op dat moment een omleiding zochten voor de oorlog in ex. Joegoslavië. Superfast heeft intussen 6 snelle ferry's op deze route. Hoewel de oorlog voorbij is, ziet het wegvervoer nog steeds de voordelen van de maritieme verbinding omdat de grenspassages in dat deel van Europa vaak nog omslachtig zijn.

Sinds 1995 werden al elf schepen voor Superfast gebouwd. De **Superfast VII** en **VIII** doen dienst tussen Rostock en de Finse haven Kotka. Die nieuwe route blijkt vooral bij Russische klanten uitstekend aan te slaan. Een tweede Baltische dienst tussen Rostock en Sodertälje (bij Stockholm) werd kort na de opening alweer gestaakt. De laatste aanwinst is de **Superfast XI** die in maart bij FlenderWerft in Lübeck op proefvaart vertrok. Dit schip haalde tijdens de eerste reizen al snelheden van 32,4 knopen. Vanaf deze maand gaat de nieuwbouw op de Adriatische Zee varen aan een dienstsnelheid van 31 knopen. Op de Noordzee gaat het zo snel niet. De grote cruiseferries van P&O North Sea Ferries varen bij voorbeeld 22 knopen. In Zuid-Europa heeft Superfast echt een nieuwe norm gezet. Ook de Griekse concurrenten Minoan Lines en Anek Lines hebben snellere schepen besteld. Hetzelfde geldt voor Blue Star Lines dat eigenlijk een zusterbedrijf van Superfast is omdat het tot dezelfde holding Attica Enterprises behoort.

Minoan liet al tien highspeed ferries bouwen. De eerste uit de reeks, de **Arethousa** liep nog maar 24 knopen, en werd inmiddels door verkocht aan de Compagnie Méridionale de Navigation die het schip als **Girolata** tussen Marseille en Corsica exploiteert. De Griekse ferryvloot omvat behalve de nieuwe generatie snelle veershippen vooral oude tweede hands schepen die ooit in Noord Europa of Japan hebben gevaren. Op de binnenlandse routes zet een rederij als Hellas Ferries schepen in, die in het begin van de jaren zeventig werden gebouwd. Alle nieuwe investeringen gingen naar de hoge snelheids catamarans van het zusterbedrijf Hellas Flying Dolphins.



De **BLUE STAR 2** arriveert in de haven van Patras na een crossing vanuit Bari (Italië)

Foto : Piet Sinke

Via Blue Star plant Attica Enterprises nu ook nieuwbouw voor de Griekse routes. Na de oplevering van de **Blue Star Ihtaki** mag de Zuid-Koreaanse werf Daewoo nog twee conventionele ferries meteen snelheid van 23,5 knopen bouwen. De scheepsnamen **Blue Star Paros** en **Blue Star Naxos** verraden dat de rederij hiermee een dienst op de Cycladen wil onderhouden. In eigen land werden bij Hellenic

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

Shipyards nog twee grotere ferry's (18,000 GT besteld die 26 knopen zullen lopen. Ook buiten de Griekse routes zijn de nieuwe generatie snelle ferries populair.



De Italiaanse staatsrederij Tirrenia liet bij Fincantieri de **Bithia** en **Janas** (snelheid 28,9 knopen) bouwen voor de verbinding Genoa-Porto Torres. Een derde zusterschip is besteld voor oplevering in mei 2003.

Links : [de BITHIA afgemeerd in de haven van Genua.](#)

Foto : Piet Sinke

De directie redeneert dat een jonge (en snelle) vloot de privatisering van de ferrymaatschappij zal vergemakkelijken.



De La Superba in de haven van Genua – foto : Piet Sinke

In het Middellandse Zee gebied is de splinternieuwe **La Superba** van Grimaldi's Grandi Navi Veloci (GNV) momenteel de grootste aandachtstrekker. Grimaldi richtte GNV op om als eerste ferrytochten in cruise-stijl aan te bieden. Na een eerste reeks van zes schepen is de **La Superba** nu het eerste schip van de tweede generatie. Over het 211 meter lange schip wordt alleen in superlatieven gesproken. Alleen aan de grote vrachtcapaciteit (2.500 strekkende meter) merk je dat het om een ferry gaat met een breedte van 31 meter, kan de vracht over negen stroken worden verdeeld. De nieuwbouw haalt een snelheid van dertig knopen. Volgend jaar in mei komt het zusterschip **La Suprema** in de vaart.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



De **ARIADNE PALACE** arriveert vanuit Tunis in de haven van Genua – foto : **Piet Sinke**

Op de route tussen Genua en Tunis sloot Grimaldi een joint venture met Minoan. Op deze route is inmiddels de splinternieuwe **Ariadne Palace** gebouwd bij Samsung ingezet zodat de overtocht naar Tunis tot zestien uur wordt beperkt. De drie jaar jonge **Carthage** van concurrent Cotunav doet er zo'n 20 uur over. In het Middellandse zeegebied hebben ook nog SNCM en Algerie Ferries elk twee ferry's in aanbouw. Een van de twee schepen voor SNCM wordt hij de Nederlandse werf van der Giessen-de Noord gebouwt.

Dezelfde werf levert ook de **Mont St.Michel** af aan Brittany Ferries voor een dienst over het westelijke Kanaal.



Boven de **Mont St.Michel** aan de afbouwkade – foto : **Bram Plokker / Ineke de Kok**

Ondanks de komst van nieuwe schepen, verdwijnt de oude tonnage niet snel van het toneel. In het kader van haar vlootvernieuwingsprogramma verkocht DFDS Tor Line de 23 jaar oude **Tor Hafina** (1.560 strekkende meter) en de 25 jaar oude **Tor Caledonia** (1.950 meter) aan de door Benetton gesteunde rederij Strada Blu die er een dienst tussen Genua (Voltri) en Sicilie mee is begonnen.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

De nieuwe vrachtdienst doorkruiste de plannen van Grimaldi. De 120 miljoen euro kostende **La Superba** was immers gebouwd om de vracht in zestien uur van Genua naar Palermo te varen. De twee schepen van Strada Blu zijn uiteraard trager, maar voor veel expediteurs en wegvervoerders speelt in de eerste plaats de prijs een rol het kan hen weinig schelen of hun vrachtwagen al dan niet op een pas gebouwde luxeferry wordt geboekt zolang het tarief maar scherp is. Tot de komst van de vier wekelijkse afvaarten van Strada Blu had Grimaldi alleen concurrentie van Adriatica (het vroegere Viamare).



De **La Superba** arriveert in de haven van Genua - foto : Piet Sinke

De **La Superba** vaart voorlopig tot eind september op de route Genua <> Olbia. Grimaldi heeft een tweede reden om te vloeken op de nieuwe concurrent. De joint venture met Minoan Lines voor de route Genua - Tunis krijgt immers ook te maken met Strada Blu, dat een conventionele dienst tussen Livorno en Tunesië wil beginnen. Strada Blu zal zich van extra inkomsten verzekeren door de nieuwe dienst een tussenstop te laten maken in de Zuid-Italiaanse containerhaven Gioia Tauro als feeder naar Tunis.

In Griekenland hebben de snelle nieuwbouw **Knossos Palace** en **Festos Palace** van Minoan Lines concurrentie gekregen van Aegean Cargo, dat schepen van 23 en 24 jaar oud inzet. Aegean Cargo is een initiatief van de Griekse reder Agapitos, die de twee schepen inzet op de lijn Piraeus-Santorini-Heraklion. De twee ferries van Minoan Lines stomen 's nachts rechtstreeks met een snelheid van 31 knopen over de zee waardoor ze al 's ochtends om vijf uur aan de overkant afmeren.

Een ander voorbeeld van een gouwe ouwe is de **Norland** die samen met het zusterschip **Norstar** in 1975 werd gebouwd en 28 jaar voor P&O North Sea Ferries tussen Hull, Europoort en Zeebrugge heeft gevaren.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

Het schip heeft een bewogen geschiedenis achter de rug in april 1982 werd het door het Britse ministerie van defensie opgevorderd als troepen schip in de Falkland oorlog Pas op 1 februari 1983 keerde de ferry terug naar Hull Na de ingebruikname van de twee nieuwe cruiseferries schoof P&O de **Norsun** en **Norsea** door naar de Belgische route en kwamen de **Norland** en **Norstar** op de



Boven : de **NORSEA** aan de terminal in de Europoort - foto : Piet Sinke

tweedehands markt. Wie denkt dat ervoor dergelijke oude schepen geen interesse meer is heeft het mis. De rederij SNAV Aliscafi die tot voor kort alleen highspeed catamarans inzette, kocht het duo voor ongeveer vijf miljoen dollar per stuk. De zusterschepen brengen hun oude dag nu door als **SNAV Campania** en **SNAV Sicilla** op de route Napels-Palermo waar hun 1.970 strekkende meter garage capaciteit nog steeds opbrengt . Als low cost carrier is SNAV Aliscafi een geduchte concurrent voor Tirrenia met zijn nieuwbouwschepen **Raffaele Rubattino** en **Vincenzo Florio** die elk 95 miljoen dollar hebben gekost De concurrentie op de line naar Sicilië zal nog intenser worden wanneer Tomasos Transport & Tourisme een tweede nieuwe bij Visentini gebouwde ro/pax zal inzetten tussen Napels en Catania. Eerder dit jaar werd daar al de nieuwe **Partenope** verwelkomd. Het fenomeen van- de nieuwe low cost carriers 'beperkt zich niet tot het Middellandse Zeegebied. Net als zijn aandeelhouder MSC in de containersector, begint ook Ferryways op de Noordzee met oudere en dus goedkopere tonnage. Tussen Oostende en Ipswich varen de **Anglian Way** en **Flanders Way** uit 1978 die vorig jaar door MSC werden overgekocht. De schepen werden goed onderhouden, maar beschikken bijvoorbeeld nog niet over een vaste oprit tussen de garagedekken. Er moet nog met een lift worden gewerkt, waardoor de behandeling van de schepen in de havens langer duurt. Geen probleem voor Ferryways omdat de schepen toch voldoende tijd in de havens hebben. Ook Trans Europa Ferries (TEF) boekt successen met oudere schepen. De vloot omvat niet alleen enkele oudere eenheden van de opgedoekte Belgische RMT, maar ook enkele afdankers van P&O. Op 6 juni vertrok de **Oleander**

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

voor de eerste keer uit Oostende naar Ramsgate. Het schip werd in 1980 gebouwd en voer lang tijd als **Pride of Bruges** tussen Calais en Dover. De vloot van TEF omvat ook nog de **Laburnum** (de vroegere **Pride of Hythe** van P&O) uit 1970. Dit bewijst dat ro/ro-schepen een lang leven kunnen leiden wanneer (zoals bij TEF het geval is) veel aandacht wordt besteed aan het onderhoud ervan. De belangrijkste nieuwbouw-projecten voor vrachtferry's zijn die van Stena RoRo, Andrew Weir en DFDS Tor Line.



Stena bestelde een paar-jaar geleden vier schepen van het zogenaamde 4-Runner-type bij de Italiaanse scheeps werf SEC. Het werd een nare ervaring, want slechts één schip was op tijd klaar. Deze **Stena Ausonia** werd verhuurd aan het Britse leger en vaart

als **Sea Centurion**. – foto boven – collectie Piet Sinke

Uit tevredenheid met dit type heeft Stena RoRo vier iets langere opvolgers besteld in het Chinese Dalian. Deze ro/ro's krijgen een capaciteit van 3000 sterkkende meter.

Door toevoeging van een vierde dek kan dat later nog verhoogd worden tot vierduizend strekkende meter.

De nieuwe schepen die DFDS Tor Line bij Flensburger laat bouwen, krijgen onmiddellijk vier dekken, goed voor 3 831 meter. Het eerste schip komt volgend jaar in september in de vaart en is bestemd voor de AngloBridge route tussen Göteborg, Immingham en Harwich .

De komst van de nieuwe schepen zal de capaciteit op die route met 40 procent worden verhoogd. De grootste ro/ro-order werd door Andrew Weir geplaatst. Deze Britse rederij bij Flensburger vier schepen met een capaciteit van 2.620 meter bouwen. Een vijfde en zesde werden in eigen land bij Harland & Wolff besteld. De contracten werden geplaatst op basis van een charter overeenkomst met het Britse ministerie van landsverdedig.

De vier nieuwe freighters van Stena Ro/Ro behoren tot de zeldzame nieuwe tonnage die op de chartermarkt wordt aangeboden (en waarmee dus nieuwe diensten kunnen worden gestart). Ook het zusterbedrijf Stena Line zou deze schepen kunnen inzetten. De Freighters **Stena Carrier** en **Stena Freighter** die tussen Göteborg en Travemünde varen, dateren bij voorbeeld al van 1977/78.