

Jumbofähren aller Orten

Jumbo Ferries everywhere

Auch wenn die nordeuropäischen Fährreedereien Anfang der 1980er Jahre drei Ölkrisen überstanden hatten, wurde zeitgleich mit dem Einsatz von immer mehr und größeren Fährschiffen klar, dass auch diesem Wachstum Grenzen gesetzt waren. Bereits mit der *Finnjet* hatte Finnlines 1977 ein Schiff in Dienst gestellt, das hinsichtlich seiner Konzeption völlig neue Wege ging, indem es schon aufgrund seiner riesigen Dimension gleich mehrere ältere und kleinere Einheiten überflüssig machte. Sie kann als Prototyp der sog. "Jumbofähren" bezeichnet werden, die Anfang der 1980er Jahre zuerst zwischen Finnland und Schweden und wenig später auch im Fährverkehr von und nach Deutschland und Großbritannien zum Einsatz kamen. Ihnen allen gemein war die Tatsache, dass sie dank einer möglichst platzsparenden Bauweise die höchstmögliche Kapazität für Personen und Pkw bieten konnten, die die Stabilität der Schiffe noch nicht gefährdete. Da der neuen Generation von Fährschiffen selbst in den größeren Ostsee-Fährhäfen natürliche Grenzen gesetzt waren, blieb den Werften nichts weiter übrig als die Schiffe in die Höhe und in die Breite anstatt in die Länge zu bauen, was ihnen ein zunehmend kastenförmiges Aussehen verlieh. (Verfügte die elegante Oslo-Fähre *Prinsesse Ragnhild (II)* aus dem Jahr 1980 bei einer Länge von 170 Meter noch über eine Kapazität von 900 Passagieren und 600 Pkw, kam der Neubau *Kronprins Harald (III)* 1987 auf derselben Route bei einer ähnlichen Länge von 166 Metern auf eine Kapazität von 1.900 Passagieren und 580 Pkw!) Liner-ähnliche Fähren mit langgezogenem Vorschiff, langen, schlanken Aufbauten und terrassenförmigen Sonnendecks am Heck gehörten nun der Vergangenheit an; an ihre Stelle traten hochhaus-ähnliche schwimmende Hotels, die mit Schiffen zumindest äußerlich nicht mehr viel gemeinsam hatten.

Zur selben Zeit boten die neuen Jumbofähren ein bisher nicht gekanntes Maß an Luxus und Komfort und

Although the North European ferry companies had come through three oil crises at the beginning of the 1980s, it became obvious that, with the use of more and bigger ferries, restrictions would be placed on this growth. In 1977 Finnlines had already commissioned the *Finnjet*, a ship that followed a completely new design path, rendering superfluous several aged and small units simply because of her gigantic dimensions. She can be described as the prototype of the so-called "jumbo ferries" which were initially employed between Finland and Sweden and a short while later also from and to Germany and Great Britain at the beginning of the 1980s. They all had the fact in common that they offered the highest possible capacity for passengers and private cars thanks to an as space-saving construction as possible which still did not jeopardize the ships' stability. Since the bigger Baltic Sea ports placed natural restrictions on the length of new generation ferries, the shipyards did not have any other alternative but to build the ships higher and wider instead of lengthening them, so the vessels had a more and more box-like appearance. (Compared with the elegant Oslo ferry *Prinsesse Ragnhild (II)* built in 1980 which at a length of 170 metres could accommodate 900 passengers and 600 private cars, the newly built *Kronprins Harald (III)* of 1987 sailing on the same route with a similar length of 166 m had a capacity of 1,900 passengers and 580 private cars!) Ferries looking like liners with a prolonged foreship, long and slim superstructures and terrace-like sun decks at the stern belonged to the past; they were replaced by floating hotels looking like multi-storey buildings whose appearance did not have much in common with ships.

The new jumbo ferries offered a degree of luxury and comfort that had never been known before, and you could not practically tell the difference between the interior decoration of a jumbo ferry and of a cruise ship.

waren in ihrer Inneneinrichtung praktisch nicht mehr von Kreuzfahrtschiffen zu unterscheiden. Ihre Reedereien konnten nun völlig neue Wege der Vermarktung gehen und so Personengruppen ansprechen, die ansonsten eine Fährüberfahrt nur dann in Kauf genommen hatten, wenn es kein anderes Mittel der Pkw-Beförderung gab. Die reizvolle Möglichkeit vor allem für die Bürger der skandinavischen Länder, an Bord der großen, komfortablen Fähren ebenso große Mengen Spirituosen und Tabakwaren zollfrei einzukaufen, half den Reedereien, die teuren Neubauten in vergleichsweise kurzer Zeit wieder zu amortisieren. Die neuen "Cruise Ferries" (Kreuzfahrtfähren) machten es allerdings auch erforderlich, dass man den Frachtfährverkehr mit separaten Schiffen abwickelte, die sich besser an den Wünschen der Speditionskunden orientieren konnten. Sowohl die EFFOA (Silja/Finn carriers) als auch TT-Line trennten Mitte der 1980er Jahre ihren Verkehr, doch auch nach Norwegen und Großbritannien kamen nun häufiger reine Frachtfähren zum Einsatz, die keine Personen beförderten.

Für den deutschen Eisenbahnfährverkehr über die drei Linien Sassnitz – Trelleborg, Warnemünde – Gedser und Puttgarden – Rødby hingegen war die Eröffnung der Bahnfährlinie Kopenhagen – Helsingborg am 03.11.1986 relevant. Auch wenn diese von DB, DSB und SJ als DanLink vermarktete Verbindung nicht alle in sie gesetzten Erwartungen erfüllte, verursachte sie doch eine signifikante Verschiebung der nordeuropäischen Güterströme zu Lasten der Fährlinien Sassnitz – Trelleborg und Warnemünde – Gedser und zugunsten der Vogelfluglinie. Während DanLink die oftmals überlasteten Bahnfähren auf der Linie Helsingør – Helsingborg umgehen helfen sollte, diente die 1986 eröffnete Eisenbahnfährlinie Mukran – Klaipeda vor allem der Umgehung des politisch und wirtschaftlich noch immer unsicheren Landweges durch Polen.

Mitte der 1980er Jahre hatten die etablierten Fährreedereien an der deutschen Küste mit zwei weiteren ernsthaften Neueinsteigern zu tun, die große Pläne für die unmittelbare Zukunft hatten. 1986/87 übernahm der schwedische Reeder Elling Ellingsen die Kontrolle sowohl über die Nordö-Dienste nach Südschweden als auch über die angeschlagenen GT-Linien mit ihrer Fährlinie nach Dänemark. Die Stena Line wiederum kündigte 1987 an, man werde in Kürze mit modernen Neubauten das Monopol der Staatsbahnen zwischen Puttgarden und Rødby brechen und dort in Eigenregie einen Konkurrenzdienst einrichten. Ein schwerer Rückschlag für die gesamte Branche war darüber hinaus am 06.03.1987 die Havarie der britischen Autofähre *Herald of Free Enterprise* vor Zeebrugge, die zu einer Verschärfung der Stabilitäts- und Sicherheitsbestimmungen für Fährschiffe

The shipping companies would be able to follow an entirely new path in marketing aiming at groups who would otherwise have accepted a ferry passage only if there had been no other means of car transport available. The opportunity primarily for citizens of the Scandinavian countries to buy large quantities of duty-free spirits and tobacco products on board the large, comfortable ferries helped the shipping companies to amortize the expensive newbuildings in a comparatively short period of time. However, the "cruise ferries" made it also necessary for the cargo to be carried on separate ships that could better meet customer requirements. EFFOA (Silja/Finn carriers) as well as TT-Line separated their traffic in the middle of the 1980s, but freight-only ferries that did not transport any passengers were used more frequently on the routes to Norway and Great Britain.

The inauguration of the train ferry service Copenhagen – Helsingborg on 03.11.1986 had a major impact on the German train ferry traffic via the three routes Sassnitz – Trelleborg, Warnemünde – Gedser and Puttgarden – Rødby. Although this service marketed as DanLink by DB, DSB and SJ did not fully come up to expectations, it caused a significant shift of the North European cargo flow which was detrimental to the Sassnitz – Trelleborg and Warnemünde – Gedser services and in favour of the Bee Line.

Whilst DanLink was to help to by-pass the often overburdened train ferries on the Helsingør – Helsingborg route, the train ferry service Mukran – Klaipeda opened in 1986 principally served as bypass to the overland route across Poland that was still politically and economically difficult.

In the middle of the 1980s the established ferry companies on the German coast had to face two other serious newcomers having ambitious plans for the immediate future. In 1986/87 the Swedish ship owner Elling Ellingsen took the control of the Nordö services to South Sweden as well as of the weakened GT Line with its ferry service to Denmark. In 1987 Stena Line in turn announced that it would soon break the monopoly of the State Railways between Puttgarden and Rødby with modern newbuildings and that it would establish a rival service under its own control. In addition, the accident to the British car ferry *Herald of Free Enterprise* off Zeebrugge on 06.03.1987 was a serious setback for the entire line of business leading to stricter regulations on stability and safety for ferries in international traffic.

Ferry traffic to Finland

From 1982 the second generation cargo ferries ordered by Finn carriers from the national shipyard Rauma –



im internationalen Verkehr führte. Das Ereignis, das alle anderen in dieser Epoche an Bedeutung übertreffen sollte, ließ jedoch noch zwei weitere Jahre auf sich warten – der Fall der Berliner Mauer am 09.11.1989 und damit die Öffnung Ostdeutschlands und Osteuropas für den Westen.

Fährverkehr nach Finnland

Ab 1982 kam auf den **Lübeck** – Finnland-Routen die zweite Generation von Frachtfähren zum Einsatz, die Finncarriers auf der heimischen Werft Rauma-Repola hatte bauen lassen. Als erstes von drei Schiffen wurde am 29.06.1982 die *Arcturus* abgeliefert, die jedoch in der Folge nur zeitweilig im Deutschland-Dienst zum Einsatz kam. Von größerer Bedeutung für den Finncarriers-Poseidon-Betrieb war dagegen die Tatsache, dass am 01.10.1982 die Reederei Finnlines ihren Anteil am Gemeinschaftsunternehmen Finncarriers an die EFFOA abgab, der durch diesen Wechsel fortan die alleinige Verantwortung für den Frachtfährdienst oblag. Der Ersatz der aus drei Schiffen bestehenden *Finncarrier*-Klasse begann am 27.04.1984, als mit dem Neubau *Oihonna* (dem ersten Schwesterschiff der *Arcturus*) die *Polaris* im Finncarriers-Poseidon-Dienst abgelöst wurde.

Nach der *Finncarrier*- und der *Arcturus*-Klasse markierte die ab 1987 in Dienst gestellte *Finnsailor*-Klasse bereits die dritte Baureihe von kombinierten Fracht- und Passagierfähren für den Gemeinschaftsdienst Finncarriers-Poseidon. Das Typschiff *Finnsailor* passiert auf dem Foto am 22.04.1995 den Travemünder Skandinavienkai. Foto: Kai Ortel

After the *Finncarrier*- and the *Arcturus*-class, the *Finnsailor*-class already marked the third series of combined cargo and passenger ferries for the Finncarriers-Poseidon joint service. On the photo, the *Finnsailor* passes the Skandinavienkai in Travemünde on 22.04.1995. Photo: Kai Ortel.

Finncarrier var den første i den tredje serie af ro/ro-færger med passager-aptering, som sejlede under Finncarriers-Poseidon. På billedet ses *Finnsailor* passere Skandinavienkai i Travemünde den 22.04.1995. Foto: Kai Ortel.

Repola were employed on the **Lübeck** – Finland routes. On 29.06.1982 the first of three ships, the *Arcturus*, was delivered. However, she was subsequently used in the Germany service only from time to time. But for the Finncarriers-Poseidon operation it was more important that on 01.10.1982 the shipping company Finnlines ceded its stake in the joint service Finncarriers to EFFOA which henceforth was solely responsible for the cargo ferry service because of this change. On 27.04.1984 the three ships forming the *Finncarrier* class started to be replaced when the newbuilding *Oihonna* (the first sister

Im Railship-Betrieb ab **Travemünde** war das Konsortium fünf Jahre nach der Verlängerung der *Railship I* erneut an die Kapazitätsgrenzen gestoßen. Diesmal wurde der Dienst durch den Einsatz einer zweiten Fähre verstärkt, die am 29.11.1984 auf der Eisenbahnfährlinie Travemünde – Hanko als *Railship II* in Dienst gestellt wurde.

Auch für den Passagierdienst nach Finnland ergaben sich Mitte der 1980er Jahre Veränderungen, da die EFFOA von der Reederei Finnlines nun auch noch den *Finnjet*-Betrieb übernahm. (Genau 10 Jahre zuvor hatte die damalige FÅA erst alle Passagierdienste zwischen Deutschland und Finnland an Finnlines abgetreten.) Während die EFFOA so am 03.06.1986 die *Finnjet* formell übernahm, wurde die Vermarktung der prestigeträchtigen Fähre in die Hände der Silja Line gegeben, an der die EFFOA zum damaligen Zeitpunkt mit 50 % beteiligt war und die zwischen Finnland und Schweden einige der größten und luxuriösesten Nachtfähren der Welt betrieb. Abgesehen von der gelegentlichen Beförderung von Passagieren im Finncarriers-Poseidon-Dienst schieden nun die Finnlines aus der Passagierbeförderung aus, wie es 10 Jahre zuvor die FÅA getan hatte.

Unterdessen kam am 21.10.1987 mit dem Neubau *Finnsailor* bereits das Typschiff von Frachtfähren der dritten Generation im Rahmen des Gemeinschaftsdienstes Finncarriers-Poseidon in Fahrt. (Die Baureihe entstand diesmal auf polnischen Werften und umfasste noch die beiden später abgelieferten Schwesterschiffe *Finnforest* und *Translubeca*.) Die *Finnsailor* ersetzte in Lübeck die *Capella*. Die Modernisierung der Flotte wurde am 07.09.1988 vorerst vollständig, als die nach der Übernahme durch die EFFOA in *Antares* umbenannte *Finnforest* in Fahrt kam. (Die EFFOA vergab für ihre Schiffe traditionsgemäß die Namen von Sternbildern, während die Finnlines-Fähren alle mit der Vorsilbe "Finn"-begannen.)

Ende der 1980er Jahre erforderte angesichts starker Konkurrenz auf den Schweden – Finnland-Routen der Passagier- und nicht der Frachtfährverkehr die volle Aufmerksamkeit der EFFOA. Die Reederei Finnlines ihrerseits suchte zu diesem Zeitpunkt wieder ihre Präsenz im Frachtbereich auszubauen und übernahm daher am 30.04.1989 alle Finncarriers-Dienste von der EFFOA. Diese firmierten nun offiziell bereits unter der Bezeichnung "Finnlines" bzw. "Finnlines-Poseidon", ohne dass jedoch die Rumpfaufschriften der Schiffe geändert wurden, was einige Zeit für Verwirrung über die eigentlichen Eigentumsverhältnisse sorgte.

Zumindest bei der *Finnjet* wurde aber der Eignerwechsel auch nach außen hin schnell sichtbar. Erhielt die Fähre zunächst (1986) nur die beiden schrägen blauen Streifen, die ihre Zugehörigkeit zur EFFOA signalisierten, wurde das Schiff nur ein Jahr später bereits

vessel to *Arcturus*) replaced the *Polaris* in the Finncarriers-Poseidon service.

Five years after the lengthening of *Railship I* the Railship consortium in **Travemünde** had again come up against its limits of capacity. This time the service was backed up by the employment of a second ferry commissioned as *Railship II* on the train ferry route Travemünde – Hanko on 29.11.1984.

In the middle of the 1980s the passenger service to Finland too was subject to changes since EFFOA also took over the operation of the *Finnjet* from Finnlines. (Exactly 10 years before, the former FÅA had ceded all the Germany – Finland passenger services to Finnlines.) Whilst EFFOA formally took over the *Finnjet* on 03.06.1986, marketing of the prestigious ferry was entrusted to Silja Line, in which EFFOA had a 50 % stake at that time and which operated some of the biggest and most luxurious night ferries of the world sailing between Finland and Sweden. Finnlines then abandoned the field of passenger transport just like FÅA had done 10 years before.

In the meantime, on 21.10.1987, a third generation cargo ferry, the newly built *Finnsailor* started sailing within the Finncarriers-Poseidon joint service. (This time the series was built in Polish shipyards and also comprised the two sister vessels *Finnforest* and *Translubeca* delivered later.) In Lübeck the *Finnsailor* replaced the *Capella*. On 07.09.1988 the modernization of the fleet was finished for the moment when the *Finnforest* started sailing. She had been renamed *Antares* after the takeover by EFFOA. (In accordance with its tradition, EFFOA named its ships after star constellations whereas the names of the Finnlines ferries all started with the prefix "Finn-".)

At the end of the 1980s EFFOA needed to concentrate on passenger ferry traffic and not cargo ferry traffic in the light of the keen competition on the Sweden – Finland routes. However, the shipping company Finnlines wished to extend its presence on the cargo sector again and, therefore, it took over all the Finncarriers services from EFFOA on 30.04.1989. The Finncarriers services already officially traded under the name "Finnlines" or "Finnlines-Poseidon", respectively, without the hull lettering being changed, so for a while there was some confusion about the real ownership.

The change of ownership became externally visible very quickly at least on the *Finnjet*. In 1986 the ferry initially received the two oblique blue stripes showing her belonging to EFFOA whereas one year later she was painted in bright white with the typical head of a seal which already decorated the hulls of all the Silja Line ferries at that time. However, it was not before 01.05.1989 that Silja Line took over the entire management of the *Finnjet*.



im strahlenden Weiß und mit dem charakteristischen Seehundskopf angemalt, der schon damals den Rumpf aller Fähren der Silja Line zierte. Das komplette Management der *Finnjet* übernahm die Silja Line hingegen erst am 01.05.1989.

Fährverkehr ins Baltikum, in die Sowjetunion und nach Polen

Nach mehrjähriger Vorbereitungszeit, die in **Mukran** und Klaipeda u. a. umfangreiche Bauarbeiten einschlossen, wurde die Eisenbahnfährlinie zwischen den beiden Häfen am 02.10.1986 feierlich eröffnet. Statt der geplanten sechs blieb es allerdings bei fünf baugleichen Fähren, die in der Folge sukzessive auf der neuen Güterfährlinie in Fahrt gebracht wurden. Dies waren (in chronologischer Reihenfolge) die Schiffe *Mukran* (02.10.1986), *Klaipeda* (27.06.1987), *Vilnius* (30.10.1987), *Greifswald* (25.11.1988) und *Kaunas* (20.10.1989), die von der staatseigenen Deutschen Seereederei bzw. der sowjetischen LISCO betrieben wurden. (Das sechste Schiff, die deutsche *Wismar*, wurde nie gebaut, da man für eine sechste Fähre keine hinreichende Auslastung mehr erwarten konnte.) Eine Passagierbeförderung erfolgte auf der Route bis 1994 nicht.

Auf ihre Fährverbindung mit Danzig verzichtete 1981 nicht nur die deutsch-schwedische TT-Saga-Line; auch

Die Schwesterschiffe *Greifswald* und *Mukran* zusammen am Fähranleger in Mukran. Foto: Kenn Eilesen.

The sister ships *Greifswald* and *Mukran* berthed together in Mukran. Photo: Kenn Eilesen.

Søsterfærgerne *Greifswald* og *Mukran* i Mukran. Foto: Kenn Eilesen.

Ferry traffic to the Baltic States, to the Soviet Union and to Poland

After a preparation time of several years comprising extensive construction work in **Mukran** and Klaipeda the train ferry service between both ports was formally inaugurated on 02.10.1986. However, rather than the planned six ferries there were only five identical ships that started sailing successively on the new cargo ferry route. The ships were (in chronological order): *Mukran* (02.10.1986), *Klaipeda* (27.06.1987), *Vilnius* (30.10.1987), *Greifswald* (25.11.1988) and *Kaunas* (20.10.1989) operated by the state-owned Deutsche Seereederei and the Soviet LISCO, respectively. (The sixth ship, the German *Wismar*, was never built since insufficient utilization could be expected for a sixth ferry). Passengers were not transported on that route until 1994.

It was not only the German-Swedish TT-Saga Line which decided not to operate its ferry service to Gdansk in 1981, but also the Polish shipping company Polferries cancelled the port from its German timetable because of

die polnische Reederei Polferries entschied sich, den Hafen aufgrund der gesunkenen Nachfrage aus dem Deutschland-Fahrplan zu nehmen. Stattdessen verkehrte die Polferries-Fähre *Rogalin* ab dem 03.05.1982 nur noch zwischen **Travemünde** und Swinoujście. (Die *Rogalin* lief im Rahmen dieses Dienstes auch die dänische Hauptstadt Kopenhagen an und wurde dabei von der *Pomerania* unterstützt.)

1983 hatten sich die politischen Spannungen in Danzig wieder soweit beruhigt, dass es sich für Polferries wieder lohnte, die Hafenstadt anzulaufen. Die Kopenhagen-Linie wurde kurzerhand wieder aufgegeben, so dass die *Rogalin* nun zusammen mit der *Pomerania* wieder wie gewohnt zwischen Travemünde, Swinoujście und Danzig verkehren konnte. (Im Sommer liefen die Polferries-Fähren fortan auch Rønne auf Bornholm an.) Dieser Dienst wurde 1984 mit den selben Fährschiffen ganzjährig angeboten, während 1985 und 1986 anstelle der *Pomerania* zusätzlich die *Lancut* zum Einsatz kam. (Einige Abfahrten wurden dabei auch von dem *Pomerania*-Schwesterschiff *Silesia* durchgeführt.) Ab 1987 kam dann die *Silesia* hauptsächlich auf der Route Travemünde – Swinoujście – Danzig zum Einsatz, während in der Hochsaison nun die *Rogalin*, *Lancut* und *Wawel* für Zusatzabfahrten einsprangen. (Die *Lancut* kehrte 1988 nicht wieder nach Travemünde zurück, dafür jedoch die *Wilanow*.) Im Mai 1989 schließlich wurde der Polen-Dienst von Polferries bis ins sowjetische Riga ausgedehnt, hier kamen die Schiffe *Rogalin* und *Wilanow* in Fahrt.

Fährverkehr nach Schweden

Auf der Fährlinie **Sassnitz** – Trelleborg hatten die beiden beteiligten Bahngesellschaften ihre neuen Schiffe nach dem Zweiten Weltkrieg bislang jeweils in einem Abstand von ca. sechs bis sieben Jahren in Dienst gestellt. Nach der Ablieferung der Reichsbahn-Fähre *Rostock* im Sommer 1977 hätte also ein neues Schiff (diesmal eines der SJ) frühestens zur Lieferung 1984 bestellt werden müssen, doch zu Beginn der 1980er Jahre konnte man sich an einen derart starren Geschäftsplan zumindest in Schweden nicht halten. Die schwedische Werftindustrie lag zu diesem Zeitpunkt darnieder, so dass jeder Neubauftrag, der erteilt werden konnte, auch erteilt wurde, und sei es mit staatlicher Hilfe. So kam es, dass die neue Personenhauptfähre der SJ bereits im Herbst 1979 geordert wurde; ihre Ablieferung war für den Herbst 1981 vorgesehen. Technische Probleme verzögerten allerdings die Fertigstellung des neuen SJ-Flaggschiffes, das nicht vor dem Sommer 1982 einsatzbereit war. Bei dem Schiff handelte es sich um die letztendlich am 28.05.1982 in Dienst gestellte Fünfgleisfähre *Trelleborg*

the lack of demand. Instead, from 03.05.1982 the Polferries ferry *Rogalin* sailed only between **Travemünde** and Swinoujście. (Within this service the *Rogalin* also called at the Danish port of Copenhagen supported by the *Pomerania*.)

In 1983 the political situation in Gdansk had eased to such an extent that it was worth Polferries calling at this port. The Copenhagen service was abandoned without further ado, so the *Rogalin* sailed between Travemünde, Swinoujście and Gdansk as usual together with the *Pomerania*. (In the summer time the Polferries ships started to also call at Rønne on the island of Bornholm.) In 1984 this service was offered throughout the year with the same ferries, whilst in 1985 and 1986 the *Lancut* was additionally employed in lieu of the *Pomerania*. (Some departures were also carried out by the *Silesia*, the sister vessel to the *Pomerania*.) From 1987 the *Silesia* was mainly employed on the Travemünde – Swinoujście – Gdansk route whilst the *Rogalin*, *Lancut* and *Wawel* helped out with additional departures during the peak season. (In 1988 the *Lancut* did not return to Travemünde, instead the *Wilanow* was used.) Finally, in May 1989, Polferries extended their Poland service to Riga in the Soviet Union with the ships *Rogalin* and *Wilanow* sailing on that route.

Ferry Traffic to Sweden

After World War II both railway companies involved had commissioned their new ships on the **Sassnitz** – Trelleborg route at intervals of six to seven years. So a new ship (this time for SJ) should have been ordered for delivery in 1984 at the earliest counting from the commissioning of the ferry *Rostock* of the East German State Railway in the summer of 1977. However, at the beginning of the 1980s such a strict business plan was not kept to, at least in Sweden. At that time the Swedish shipyards stagnated, so every new building order that could be placed was placed, no matter whether with the aid of the State or not. This is why SJ's new main passenger ferry was ordered in the autumn of 1979, with delivery scheduled for the autumn of 1981. However, the completion of SJ's new flagship was delayed owing to technical problems, and it was not until the summer of 1982 that she was ready for operation. She was the five-track ferry *Trelleborg (II)* finally commissioned on 28.05.1982 which, on basis of her higher capacity, replaced the smaller *Skåne (I)* as well as the chartered ferry *Svealand (II)*.

Despite plans to establish a direct train ferry service from Travemünde to Trelleborg (until then car and cargo ferries had exclusively sailed on that route) and despite the DanLink connection across the Øresund opened in

(II), die aufgrund ihrer höheren Kapazität die kleinere *Skane (I)* sowie die Charterfähre *Svealand (II)* ablöste.

Trotz Plänen, Mitte der 1980er Jahre eine direkte Eisenbahnfährlinie von Travemünde nach Trelleborg einzurichten (hier verkehrten bislang ausschließlich Auto- und Frachtfähren), und trotz der 1986 eröffneten DanLink-Verbindung über den Öresund behauptete sich die "Königslinie" gut und konnte befriedigende Beförderungsleistungen erzielen. Hierzu trug auch die Renovierung der Hafenanlagen in Sassnitz bei, wo ab 1986 wieder zwei Schiffe simultan be- und entladen werden konnten.

Im Jahr 1989 war dann wiederum die Deutsche Reichsbahn am Zug, ihre inzwischen 17 Jahre alte *Rügen* durch eine modernere und größere Einheit zu ersetzen. Dies war am 19.03.1989 die (ebenfalls mit Verspätung in Dienst gestellte) Fünfgleisfähre *Sassnitz (II)*, die die *Rügen* in den Stand der DR-Reservefähre versetzte. (Da die *Rügen* nun die sommerlichen Fahrten zwischen Sassnitz und Rønne übernahm, konnte die SJ ihre inzwischen 23 Jahre alte *Skåne (I)* verkaufen.) Alle vier Fähren der Linie Sassnitz – Trelleborg wurden darüber hinaus in Anlehnung an die westdeutsche TT-Line ab dem Frühjahr 1989 unter der Bezeichnung TS-Line vermarktet. Die SJ war über ihre Tochtergesellschaft Rederi AB Swedcarrier gleichermaßen Anteilseignerin an der TT-Line und Betreiberin der Bahnfähren nach Sassnitz, weshalb die namentliche Vereinheitlichung Sinn machte.

Der Konsolidierungsprozess im **Travemünde** – Südschweden-Fährverkehr, der 1976 mit der Formierung von Saga-Linjen begonnen hatte, fand im Herbst 1982 endlich seinen Abschluss. Die TT-Saga-Line stellte nach Ablauf der Sommersaison 1982 zuerst den Fährdienst zwischen Travemünde und Malmö ein und verkaufte mit der *Gustav Vasa (II)* auch noch die zweite der beiden großen Passagierfähren der Saga-Linjen. Die Linie Travemünde – Helsingborg hielten für kurze Zeit noch die beiden Frachtfähren *Saga Star* und *Svealand (I)* aufrecht, bis auch dieser Dienst Ende 1982 komplett eingestellt wurde und sich die TT-Saga-Line mit den vier verbliebenen Schiffen *Peter Pan (II)*, *Nils Holgersson (III)*, *Svealand (I)* und *Saga Star* auf den Dienst nach Trelleborg konzentrierte.

Kaum hatte jedoch TT-Saga die eigenen Dienste nach Malmö und Helsingborg aufgegeben, trat noch im Oktober 1982 ein Konkurrent auf den Plan, der just die gerade eingestellte Malmö-Linie ab Travemünde wiedereröffnete, wenn auch vorerst nur für den Frachtverkehr. Am 07.10.1982 absolvierte die hierzu erst im Mai von Lion Ferry angekaufte und umgebaute *Svealand av Malmö ex Svealand (II)* der Rederi AB Nordö ihre erste Fahrt auf der neuen Linie. (Das Schiff war zuvor in Charter für die SJ zwischen Sassnitz und

1986, the 'Kings' Line' survived against its competitors and achieved satisfactory results. The renovation of the harbour facilities in Sassnitz helped to achieve these results, and from 1986 two ships could simultaneously be loaded and unloaded there.

In the year 1989 it was the move of the East German State Railway to replace its 17-year-old *Rügen* by a more modern and bigger unit. It was the five-track ferry *Sassnitz (II)* commissioned on 19.03.1989 (also delayed) putting the *Rügen* into the status of a back-up ferry for DR. (Since the *Rügen* then started to sail between Sassnitz and Rønne in summer, SJ sold its 23-year-old *Skåne (I)*.) From the spring of 1989 the four ferries on the Sassnitz – Trelleborg route were marketed under the name TS-Line following the West German TT-Line. Via its subsidiary Rederi AB Swedcarrier, SJ was an equal shareholder of both the Travemünde – Trelleborg and the Sassnitz – Trelleborg services. Therefore, the standardization of the names made sense.

The consolidation process in the **Travemünde** – South Sweden ferry traffic having begun in 1976 with the formation of Saga Linjen finally ended in the autumn of 1982. At the end of the summer season of 1982 TT-Saga Line initially abandoned the ferry service between Travemünde and Malmö and then also sold the second of the two passenger ferries of Saga Linjen, the *Gustav Vasa (II)*. For a short while the Travemünde – Helsingborg service was maintained by both cargo ferries *Saga Star* and *Svealand (I)* until this service was also completely abandoned at the end of 1982 and TT-Saga Line concentrated on the service to Trelleborg with its four remaining ships *Peter Pan (II)*, *Nils Holgersson (III)*, *Svealand (I)* and *Saga Star*.

No sooner had TT-Saga given up its services to Malmö and Helsingborg than, in October 1982, a competitor appeared on the scene who re-opened the just abandoned Malmö service from Travemünde, but only for cargo traffic. On 07.10.1982 the *Svealand av Malmö ex Svealand (II)* of Rederi AB Nordö, which had been purchased from Lion Ferry and converted for this purpose in May, sailed on the new route for the first time. (The ship had been chartered to SJ for employment between Sassnitz and Trelleborg. At that time Nordö itself owned a number of cargo ferries mainly spread throughout the world on charter.) However, TT-Saga as well as Nordö owned a ferry named *Svealand*, which did not come at the right time for either shipping company. Within the context of a lengthening of the TT-Saga freight ferry *Svealand (I)* the ship was therefore renamed *Saga Wind* in 1984 and thus also made clear that she maintained the freight service to Trelleborg together with the *Saga Star* (whereas the traditional TT names were reserved to car and passenger ferries). In addition



Nordö-Frachtfähre *Scandinavia (III)* einlaufend Travemünde. Foto: Holger Meier.

Rederi AB Nordö's cargo ferry *Scandinavia (III)* entering Travemünde. Photo: Holger Meier.

Rederi AB Nordös fragtfærge *Scandinavia (III)* under indsejling til Travemünde. Foto: Holger Meier.

Trelleborg zum Einsatz gekommen. Nordö selbst besaß zu diesem Zeitpunkt eine Reihe von Frachtfähren, die hauptsächlich im Rahmen von Chartereinsätzen in alle Welt verstreut waren.) Nun waren allerdings sowohl TT-Saga als auch Nordö im Besitz einer Fähre mit dem Namen *Svealand*, was keiner der beiden Reedereien gelegen kommen konnte. Im Rahmen einer Verlängerung der TT-Saga-Frachtfähre *Svealand (I)* wurde dieses Schiff daher 1984 in *Saga Wind* umbenannt und machte hiermit auch noch deutlich, dass sie zusammen mit der *Saga Star* den Frachtdienst nach Trelleborg aufrecht erhielt, während die TT-Traditionsnamen den Auto- und Personenfähren vorbehalten blieben. Darüber hinaus änderte mit Wirkung vom 01.01.1984 auch die Saga-Mutterreederei Svelast bzw. Scandinavian Ferry Lines ihren Namen und firmierte fortan unter dem Namen Rederi AB Swedcarrier. Zur selben Zeit etwa, im Mai 1984, stellte Nordö mit der gerade erworbenen *Scandinavia (III)*, der ehemals finnischen *Finncarrier*, ein zweites Schiff dauerhaft auf der Route Travemünde – Malmö in Dienst. Auch die Frachtabfahrten nach Helsingborg führte Nordö wieder ein und begann sogar im kleinen Stil mit der Beförderung von Passagieren, Pkw und Wohnmobilen, wenn die Auslastung der Schiffe dies erlaubte.

Im Hause TT-Saga-Line sah man den neuen Konkurrenten natürlich gar nicht gerne, war dieser doch nicht durch den Einsatz teurer und personalintensiver Passagierfähren "belastet" und konnte somit den Platzhirschen im Frachtbereich preislich unterbieten. Die Hamburger Reederei schlug daher den entgegengesetzten Weg ein, sich künftig mit noch größeren und noch luxuriöseren Passagierfähren voll auf den Auto- und

the Saga parent company Svelast / Scandinavian Ferry Lines, respectively, also changed its name with effect from 01.01.1984 and henceforth traded under the name Rederi AB Swedcarrier. Approximately at the same time, in May 1984, Nordö commissioned a second ship for continuous service on the Travemünde – Malmö route: the *Scandinavia (III)*, the former Finnish *Finncarrier*, that Nordö had just purchased. Nordö also re-introduced the freight service to Helsingborg and even started on a small scale the transport of passengers, private cars and campers, ships' capacity permitting.

Of course, TT-Saga Line did not welcome the new competitor because the latter was not "burdened" with the use of expensive and personnel-intensive passenger ferries, thus enabling it to undercut the established companies in the cargo sector. Therefore, the Hamburg-based shipping company followed the opposite path to entirely concentrate on the car and passenger ferry service with bigger and more luxurious passenger ferries, so it did not have any competitor in the traffic to Sweden – apart from Stena Line's ferries sailing from Kiel to Gothenburg. In the autumn of 1984 TT-Saga had already sold the *Nils Holgersson (III)*, so they had to fall back upon a chartered ferry for one season: the former *Gustav Vasa (II)*, which had in the meantime been sold to Smyril Line of the Faroe Islands and re-named *Norröna*, before the new tonnage was ready for operation. (In the summer of 1985 the *Emsland* chartered by the Swedish shipping company Rederi AB Ölandssund sailed between Travemünde, Rønne and Kalmar, but this service had to be abandoned after only one season.)

On 01.01.1986 TT-Saga-Line changed its name to TT-Line, and the Saga logo in the ships' funnels disappeared. (However, nothing changed with regard to the 50/50 ownership for the Hamburg-based TT-Line and the Swedish Rederi AB Swedcarrier.) The *Peter Pan (II)* also had to be re-named *Robin Hood (III)* in 1985 in order to release the traditional name for the jumbo ferry *Peter Pan (III)* under construction in Bremerhaven. On 02.06.1986 this new "ship from a fairytale" was commissioned on the Travemünde – Trelleborg route, and on 26.02.1987 the sister vessel *Nils Holgersson (IV)* followed – TT-Line's fourth ferry generation was complete. (In order to reconcile the time period between the withdrawal of the chartered *Norröna* in May 1985 and the delivery of the first of the two newbuildings in June 1986, TT-Line had to commission another back-up ferry in the summer of 1985. The owners found some suitable tonnage: the *Nordic Sun*. At the beginning of 1985 this ship was still intended to sail for a new ferry service between Travemünde, Kalmar and Södertälje under the name "Trans Nordic Line", which did not materialize. Finally, in the spring of 1986, the *Norröna* returned to

Personenfährverkehr zu konzentrieren, womit man – abgesehen von den Göteborg-Fähren der Stena Line in Kiel – im Schwedenverkehr so gut wie konkurrenzlos war. Im Herbst 1984 hatte TT-Saga die *Nils Holgersson (III)* bereits verkauft, so dass man mit der inzwischen in *Norröna* umbenannten ehemaligen *Gustav Vasa (II)* für eine Saison auf eine Charterfähre zurückgreifen musste, ehe die neue Tonnage einsatzbereit war. (Im Sommer 1985 verkehrte ferner die von der schwedischen Rederi AB Ölandssund gecharterte *Emsland* zwischen Travemünde, Rønne und Kalmar, doch dieser Dienst musste bereits nach einer einzigen Saison wieder eingestellt werden.)

Am 01.01.1986 änderte die TT-Saga-Line ihren Namen in TT-Line, und das Saga-Logo im Schornstein der Schiffe verschwand. (An den 50/50-Eigentumsverhältnissen zwischen der Hamburger TT-Linie und der schwedischen Rederi AB Swedcarrier änderte sich jedoch nichts.) Auch musste die *Peter Pan (II)* 1985 noch kurzzeitig in *Robin Hood (III)* umbenannt werden, um den Traditionsnamen für die in Bremerhaven im Bau befindliche Jumbofähre *Peter Pan (III)* freizumachen. Dieses neue "Märchenschiff" wurde am 02.06.1986 auf der Linie Travemünde – Trelleborg in Dienst gestellt und am 26.02.1987 von dem Schwesterschiff *Nils Holgersson (IV)* gefolgt – die vierte Fährschiffgeneration der TT-Line war damit komplett. (Um die Zeit zwischen dem Ausscheiden der gecharterten *Norröna* im Mai 1985 und der Ablieferung des ersten der beiden Neubauten im Juni 1986 zu überbrücken, musste die TT-Line im Sommer 1985 eine weitere Ersatzfähre in Fahrt bringen. Geeignete Tonnage fand die Reederei in der *Nordic Sun*. Dieses Schiff war zu Beginn des Jahres 1985 noch für einen neuen Fährdienst zwischen Travemünde, Kalmar und Södertälje unter dem Namen "Trans Nordic Line" vorgesehen, der jedoch kurzfristig nicht realisiert werden konnte. Im Frühjahr 1986 schließlich kehrte die *Norröna* ein letztes Mal auf die Linie Travemünde – Trelleborg zurück, bevor die TT-Line im Juni schließlich den lang ersehnten Generationenwechsel am Skandinavienkai vollziehen konnte.)

Unterdessen hatte auf der anderen Seite der Ostsee im Februar 1986 der schwedische Sea Link-Konzern des Reeders Elling Ellingsen die Mehrheit an der Rederi AB Nordö übernommen, die nun als Nordö-Link firmierte. (Die Sea Link-Schiffe waren daran zu erkennen, dass sich ihr Name aus einer Ortsbezeichnung und dem Zusatz "Link" zusammensetzte.) Nordö-Link plante nun mit frischem Kapital, die lange debattierte und nie verwirklichte Eisenbahnfährverbindung zwischen der Bundesrepublik und Südschweden Realität werden zu lassen. Dieses Vorhaben wurde in der Tat auch umgesetzt, nachdem im April 1987 die beiden Nordö-Fähren *Svealand av*



"Märchenschiff" *Nils Holgersson (IV)* am 14.08.1990 in der Lübecker Bucht. Foto: FERRYinformation.

"Fairytale ferry" *Nils Holgersson (IV)* in the Lübeck bay on 14.08.1990. Photo: FERRYinformation.

"Eventyrfærgen" *Nils Holgersson (IV)* i Lübeckbugten den 14.08.1990. Foto: FERRYinformation.

the Travemünde – Trelleborg route for the last time before TT-Line replaced the existing tonnage by the longed for new generation at the Skandinavien pier.)

In February 1986 the Swedish Sea-Link group of the ship owner Elling Ellingsen on the other side of the Baltic Sea had in the meantime taken over a majority share in Rederi AB Nordö, which then traded as Nordö Link. (The Sea-Link ships were recognized by their names being composed of a name of a location with the appendix "Link".) Nordö Link then planned to invest new capital to establish the long discussed and never realized train ferry service between the Federal Republic of Germany and South Sweden. This project was indeed realized after the two Nordö ferries *Svealand av Malmö* and *Scandinavia (III)* had been converted to cargo train ferries. (In 1973 the *Svealand av Malmö* had been built as train ferry, but her tracks were dismantled during her first conversion in 1982.) The ships returned from the yard as *Svea Link* and *Scandinavia Link* and henceforth also conveyed cargo trains between Travemünde and Malmö.

In the previous years public enterprises in Germany (amongst them the German Federal Railway) had always favoured the Hamburg-based TT-Line for this combined freight service, which had already ordered two special so-called "combi carriers" for this purpose. The first of these ships started sailing as *Nils Dacke (II)* on 31.10.1988, and the sister vessel *Robin Hood (IV)* followed on 28.01.1989 replacing the previous combined ferries on that route, *Saga Wind* and *Saga Star*. The new ships had a considerable track capacity which suddenly became superfluous after the opening of the Öresund railway

Malmö und *Scandinavia (III)* zu Eisenbahngüterfährern umgebaut worden waren. (Die *Svealand av Malmö* war 1973 als Bahnfähre gebaut worden, hatte ihre Gleise jedoch bei ihrem ersten Umbau 1982 eingebüßt.) Die beiden Schiffe kamen als *Svea Link* bzw. *Scandinavia Link* zurück aus der Werft und beförderten von nun an auch Güterzüge zwischen Travemünde und Malmö.

Für diesen kombinierten Frachtdienst hatten offizielle Stellen in Deutschland (darunter die Deutsche Bundesbahn) in den Jahren zuvor immer die Hamburger TT-Line favorisiert, die zu diesem Zweck auch bereits zwei spezielle sog. "Combi-Carrier" in Auftrag gegeben hatte. Das erste dieser Schiffe kam am 31.10.1988 als *Nils Dacke (II)* in Fahrt, am 28.01.1989 dann auch das Schwesterschiff *Robin Hood (IV)*, welche die bisherigen Kombifähren *Saga Wind* und *Saga Star* ersetzten. Die neuen Schiffe verfügten nun zwar über eine nicht unwesentliche Gleiskapazität, doch war diese nach der Eröffnung der Öresund-Bahnlinie DanLink und des Malmö-Dienstes des Konkurrenten Nordö plötzlich überflüssig. Die beiden Schiffe kamen daher in der Folge ausschließlich als Frachtfähren für Lkw in Fahrt und beförderten auch in begrenztem Umfang private Pkw mit Passagieren.

Konkurrent Nordö-Link stockte zeitgleich mit der Indienststellung der TT-Fähren *Nils Dacke (II)* und der *Robin Hood (IV)* die eigene Kapazität im Südschweden-Verkehr weiter auf. Immerhin musste man die eigene Frachtkapazität erhöhen, um die durch den Einbau der Gleise auf den Vorgängerfährern eingebüßten Spurmeter wieder zu kompensieren. Am 10.01.1989 absolvierte daher das dritte Nordö-Schiff, die *Skåne Link*, seine erste Fahrt zwischen Travemünde und Malmö (bzw. später auch Helsingborg). Eine vierte Einheit war, wenn auch nur kurzzeitig, im April 1990 die *Hansa Link*, die nach einem Umbau auf der Linie Travemünde – Malmö zum Einsatz kam. Doch zu diesem Zeitpunkt hatte die Nordö-Mutter Sea-Link bereits ganz andere Pläne für den lukrativen Fährdienst zwischen Travemünde und Südschweden: mit hochmodernen und ultra-luxuriösen Kreuzfahrtfähren wollte man der TT-Line nun auch noch ihre Spitzenstellung im Passagier- und Autofährverkehr streitig machen. Die Pläne für dieses "Projekt Hansa" wurden am 21.06.1989 präsentiert und sorgten in ganz Norddeutschland und Skandinavien für neugierige, skeptische und auch entsetzte Blicke auf das Geschehen am boomenden Travemünder Skandinavienkai.

Gegen die hektische Betriebsamkeit an der Trave nahmen sich die Ereignisse in **Kiel** zu dieser Zeit geradezu harmlos aus. Als zweites Schiff neben der *Stena Scandinavica (II)* ersetzte am 07.04.1982 die neue Jumbofähre *Kronprinsessan Victoria* die zu klein gewordene *Stena Olympica* auf der Linie Kiel – Göteborg;

line DanLink and the Malmö service of the competitor Nordö. Therefore, both ships were subsequently used as cargo ferries for lorries (and to a small extent also conveyed private cars with passengers).

At the same time as the TT ferries *Nils Dacke (II)* and *Robin Hood (IV)* were commissioned, the competitor Nordö Link continued to increase its own capacity in the South Sweden traffic. After all it had to increase its own freight capacity to compensate for the lane meters lost by the installation of tracks on the predecessor ferries. On 10.01.1989 the third Nordö ship, the *Skåne Link*, therefore started sailing between Travemünde and Malmö (and later also to Helsingborg). The fourth unit was the *Hansa Link* in April 1990, employed for a short while only after her conversion on the Travemünde – Malmö route. However, at that time the Nordö parent company Sea-Link already had quite different plans for the lucrative ferry service between Travemünde and South Sweden: it also wanted to challenge TT-Line's top position in the passenger and car traffic using ultra-modern and ultra-luxurious cruise ferries. The plans for this "Hansa project" were presented on 21.06.1989 and evoked curious, sceptical and also horrified reactions in North Germany and Scandinavia to what happened at the booming Skandinavien pier in Travemünde.

At that time the events in **Kiel** looked nothing short of harmless compared with the frantic activities at the river Trave. On 07.04.1982 the new jumbo ferry *Kronprinsessan Victoria* was the second ship alongside the *Stena Scandinavica (II)* to replace the *Stena Olympica* which had become too small on the Kiel – Gothenburg route. During the following years both ships remained on that route without major incidents or breakdowns, because the completion of the four Stena Line newbuildings ordered in Poland was delayed year after year. (On 01.06.1982 the only change was the inauguration of the new Schweden pier in Kiel serving as berth for Stena Line in future.) It was not until 07.04.1987 that the *Stena Germanica (II)*, which had originally been scheduled for 1982, was the first of two new big ferries to be commissioned in the Kiel – Gothenburg ferry service. She replaced the *Stena Scandinavica (II)*. Almost six months later, on 29.02.1988, the sister vessel *Stena Scandinavica (III)* followed releasing the *Kronprinsessan Victoria* for other tasks within Stena Line's sphere of activity.

Ferry traffic to Denmark

After DR had sold its "old lady" *Sassnitz (I)* in 1986, the Swedish relief ferry *Skåne (I)* undertook the seasonal ferry service between **Sassnitz** and Rønne in the sum-

beide Schiffe blieben die nächsten Jahre ohne größere Zwischen- oder Ausfälle auf der Route, da sich die Fertigstellung der vier in Polen bestellten Neubauten der Stena Line Jahr für Jahr weiter verzögerte. (Einzige Veränderung war bereits am 01.06.1982 die Einweihung des neuen Schwedenkais in Kiel, welcher der Stena Line künftig als Anlegestelle diente.) Erst am 07.04.1987 konnte mit der ursprünglich für 1982 vorgesehenen *Stena Germanica (II)* die erste von zwei neuen Großfähren auf der Fährlinie Kiel – Göteborg in Dienst gestellt werden; sie löste die *Stena Scandinavica (II)* ab. Ein knappes Jahr später schließlich, am 29.02.1988, folgte dann auch das Schwesterschiff *Stena Scandinavica (III)*, das die *Kronprinsessan Victoria* für andere Aufgaben in der Stena Line-Sphäre freisetzte.

Fährverkehr nach Dänemark

Nachdem die DR ihre "alte Dame" *Sassnitz (I)* 1986 verkauft hatte, übernahm im Sommer 1987 die schwedische Reservefähre *Skåne (I)* den Saisonfährdienst zwischen **Sassnitz** und Rønne. Das Schiff verkehrte jedoch nur 1987 und 1988 auf der Urlauberroute, da die SJ für ihre *Skåne (I)* in der Zwischenzeit einen Käufer gefunden und die DR ihrerseits mit der durch die *Sassnitz (II)* ersetzten *Rügen* ein neues Ersatzschiff bekommen hatte. Die *Rügen* übernahm die Linie nach Bornholm im Sommer 1989.

Von der Strecke **Warnemünde** – Gedser zog die DSB ihre *Kong Frederik IX* im Sommer 1984 probeweise für einen Dienst zwischen Kiel und Korsør ab. Da sich jedoch die Beförderungsergebnisse ab Kiel nicht als zufriedenstellend erwiesen, kehrte die *Kong Frederik IX* 1985 wieder auf die Warnemünde-Route zurück, wo der Dänemark-Dienst im September für mehrere Wochen wegen Umbauten am Fähranleger in Gedser nach Rødby verlegt werden musste. Ab 1986 verkehrte dann fast nur noch die Reichsbahn-Fähre *Warnemünde* zwischen Warnemünde und Gedser, die *Kong Frederik IX* kam hier nur noch unregelmäßig in Fahrt. Hierzu trug auch die Eröffnung des DanLink-Verkehrs über den Öresund bei, der die internationale Bedeutung der Bahnfährlinie Warnemünde – Gedser weiter schmälerte. Erst ab 1989 kehrten DR und DSB wieder zum ursprünglichen Schema zurück, sich den Fährdienst zu teilen und beide Fährschiffe jeweils für ein halbes Jahr auf der Route einzusetzen.

In **Travemünde** wurde mit Wirkung vom 01.01.1986 aus den Gedser - Travemünde Routen die GT-Linien, und beide Schiffe erhielten im Rahmen einer werftseitigen Verjüngung auch einen neuen Anstrich. Bei der *Gedser (III)* war dieser jedoch nur von kurzer Dauer, denn das Schiff wurde noch vor Beginn der Sommersaison verkauft



GT-Link-Fährschiff *Gedser Link* einlaufend Travemünde in September 1989. Foto: Dirk Jankowsky.

GT-Link ferry *Gedser Link* entering Travemünde in September 1989. Photo: Dirk Jankowsky.

GT-Link-færgen *Gedser Link* ankommer til Travemünde i september 1989. Foto: Dirk Jankowsky.

mer of 1987. However, the ship sailed on the holiday route only in 1987 and 1988, since SJ had in the meantime found a purchaser for its *Skåne (I)* and DR in turn had received a new vessel, the *Rügen*, which replaced the *Sassnitz (II)*. The *Rügen* took on the service on the Bornholm route in the summer of 1989.

In the summer of 1984 DSB withdrew its *Kong Frederik IX* from the **Warnemünde** – Gedser route on a trial basis for a service between Kiel and Korsør. Since the results of the departures from Kiel were not satisfactory, the *Kong Frederik IX* returned to the Warnemünde route in 1985 on which the Denmark service had to be shifted to Rødby for some weeks owing to some conversion work on the terminal in Gedser in September. From 1986 the East German State Railway operated almost exclusively the ferry *Warnemünde* between Warnemünde and Gedser, and the *Kong Frederik IX* sailed only irregularly on that route. This was also due to the opening of the DanLink service across the Øresund, which curtailed further the international importance of the train ferry service Warnemünde – Gedser. It was not until 1989 that DR and DSB returned to the original pattern to share the ferry service and to employ each ferry on that route for half a year.

With effect from 01.01.1986 GT-Ruten became GT-Linien at Travemünde, and while they were at the yard for renovation, both ships were completely re-painted. However, the painting was short-lived on the *Gedser (III)* because the ship was sold before the beginning of the summer season and replaced by the converted cargo

und am 01.06.1986 auf der Linie Travemünde – Gedser durch die umgebaute Frachtfähre *Gedser (IV)* ersetzt. In diese Phase fielen bei GT-Linien verschiedene organisatorische und technische Probleme, die dazu beitrugen, dass die Reederei Konkurs anmelden musste. Ein neuer Investor fand sich jedoch in dem schwedischen Reeder Elling Ellingsen, dessen Sea Link AB den Travemünde – Gedser-Dienst am 09.03.1987 übernahm; Reederei-Bezeichnung der Gedser-Fähren wurde nun "GT-Link". (Bereits im Jahr 1986 hatte Sea Link die Rederi AB Nordö und deren Fährlinien zwischen Travemünde und Malmö bzw. Helsingborg übernommen.) Aus der *Gedser (IV)* wurde so Anfang 1987 die *Gedser Link* und aus der *Travemünde (III)* ein Jahr später die *Travemünde Link (I)*. Am 01.06.1988 stieß ferner mit der *Falster Link* noch ein drittes Schiff zur Flotte hinzu, während als Ersatz für die *Travemünde Link (I)* am 27.11.1988 das kleinere Nachfolgeschiff *Travemünde Link (II)* in Fahrt kam.

Ihren sommerlichen Direktfährverkehr zwischen Travemünde und Rønne bot die TT-Saga-Line letztmalig 1982 an (im Vorjahr hatte die Reederei diese Linie nicht bedient), zum Einsatz kam hier die *Gustav Vasa (II)*. Dieses Schiff verkaufte die Reederei jedoch 1983 und verzichtete gleichzeitig auf die Wiederaufnahme der Bornholm-Route. Die polnische Reederei Polferries sprang nun in die Lücke ein und setzte im Travemünde – Rønne-Dienst ab dem 09.05.1983 die *Wilanow* ein. (In den Folgejahren kamen auch die *Rogalin* und die *Pomerania* im Bornholm-Verkehr zum Einsatz.) Ferner musste die Reederei im Krisenjahr 1982 auf das Anlaufen von Danzig verzichten, weshalb man sich entschloss, die Fähren, die bislang zwischen Travemünde und den polnischen Häfen Swinoujście und Danzig verkehrten, ab Travemünde zusätzlich zu Swinoujście auch nach Kopenhagen in Fahrt zu bringen. (Eine direkte Fährverbindung zwischen Travemünde und Kopenhagen hatte es zuletzt im Sommer 1976 mit den Fähren der Trave-Line gegeben.) Am 03.05.1982 war es hier die *Rogalin*, die diesen Dienst eröffnete und ihn später zusammen mit der *Pomerania* absolvierte. Als sich jedoch die Streik-Situation in Danzig 1983 wieder beruhigt hatte, wurde der Hafen von Polferries auch wieder angelaufen und die Linie Travemünde – Kopenhagen nicht wieder bedient.

Im Sommer 1985 wagte die schwedische Rederi AB Ölandssund die Aufnahme einer Fährlinie, die von Travemünde nach Rønne und von dort weiter nach Kalmar in Südschweden führte. Auf dieser Verbindung brachte die Reederei die Fähre *Emsland* in Fahrt, die jedoch nach Ende der Saison ihren einmal wöchentlich angebotenen Dienst wieder einstellen musste. Für Polferries kam ab dem Sommer 1987 auf der Sommerlinie Travemünde – Rønne die *Silesia* zum Einsatz.

ferry *Gedser (IV)* on the Travemünde – Gedser route on 01.06.1986. In this period various organizational and technical problems occurred at GT-Linien which contributed to the fact that the shipping company had to file for bankruptcy. However, a new investor was found, the Swedish ship owner Elling Ellingsen, whose company Sea-Link AB took over the Travemünde – Gedser service on 09.03.1987, and the shipping company of the Gedser ferries changed name to "GT-Link". (Already in 1986 Sea-Link had taken over the shipping company Rederi AB Nordö and its ferry services between Travemünde and Malmö or Helsingborg.) At the beginning of 1987 the *Gedser (IV)* became the *Gedser Link* and one year later the *Travemünde (III)* became the *Travemünde Link (I)*. On 01.06.1988 a third vessel, the *Falster Link*, joined the fleet whilst the smaller successor vessel *Travemünde Link (II)* started sailing on 27.11.1988 replacing the *Travemünde Link (I)*.

In 1982 TT-Saga Line offered a direct summer ferry service between Travemünde and Rønne for the last time employing the *Gustav Vasa (II)* (in the previous year the shipping company had not served this route). However, in 1983 it sold this ship and simultaneously did not resume the Bornholm route. The Polish shipping company Polferries filled this gap employing the *Wilanow* on the Travemünde – Rønne service from 09.05.1983. (In the following years the *Rogalin* and the *Pomerania* were also used in the Bornholm traffic.) In addition, in the crisis year 1982, the shipping company had to do without calling at Gdansk, so it decided to operate the ferries, which had sailed between Travemünde and the Polish ports of Swinoujście and Gdansk until then, also to Copenhagen besides Swinoujście. (The last time that a direct ferry service between Travemünde and Copenhagen had been operated was in the summer of 1976 with the Trave-Line ferries). On 03.05.1982 the *Rogalin* opened this service and later performed it together with the *Pomerania*. However, when the strike situation in Gdansk again eased in 1983, Polferries returned to this port and the Travemünde – Copenhagen route was not served anymore.

In the summer of 1985 the Swedish Rederi AB Ölandssund tried to resume a ferry route leading from Travemünde to Rønne and then to Kalmar in South Sweden. The shipping company put the ferry *Emsland* into operation. However, after the end of the season it had to cease the service performed once a week. From the summer of 1987 the *Silesia* sailed on the summer route Travemünde – Rønne for Polferries.

In 1984 the Bee Line exceeded six million passengers transported and, only three years after the commissioning of the converted sister vessels *Prins Henrik* and *Dronning Margrethe II*, it again had to ponder on increasing



Die Vogelfluglinie überschritt im Jahr 1984 die Grenze von sechs Millionen beförderten Passagieren und musste sich nur drei Jahre nach der Indienststellung der umgebauten Schwesterschiffe *Prins Henrik* und *Dronning Margrethe II* erneut Gedanken um eine Kapazitätserweiterung machen. Einzigsinnvolle Lösung war dabei ein Neubau, der am 01.06.1986 auf der Linie **Puttgarden** – Rødby in Dienst gestellt wurde. Auftraggeber war diesmal die Deutsche Bundesbahn, die ihr neues Flaggschiff auf den Namen *Karl Carstens* taufen ließ und die lang gediente *Theodor Heuss* fortan nur noch als reine Fracht- und Gefahrgutfähre einsetzte. Unterdessen war am 04.06.1985 die Farø-Falster-Brücke eingeweiht worden, die die marode Storströmbrücke aus dem Jahr 1937 ersetzte. Darüber hinaus entstand in Rødby ein drittes Fährbett, das allerdings über keinen Gleisanschluss verfügte und ausschließlich dem Pkw-Verkehr dienen sollte; es wurde am 28.06.1985 eingeweiht.

Nicht zuletzt dank der neuen *Karl Carstens* zählte die Vogelfluglinie im Jahr 1986 schon sieben Millionen Passagiere, die teilweise mit sieben Schiffen gleichzeitig befördert wurden, rechnet man die Aushilfsfähre *Kong Frederik IX* dazu.

Oben: DSB-Fährschiff *Prins Henrik* am 27.07.1989 in Hafen von Puttgarden. Foto: Thomas Nørgaard Olesen.

Unten: Die *Karl Carstens* auf Probefahrt in der südlichen Ostsee. Foto: HDW.

Above: The *Prins Henrik* in Puttgarden on 27.07.1989. Photo: Thomas N. Olesen.

Below: Train ferry *Karl Carstens* on sea trials in the southern Baltic. Photo: HDW.

Herover: *Prins Henrik* ankommer til Puttgarden den 27.07.1989. Foto: Thomas Nørgaard Olesen.

Herunder: Jernbanefærgen *Karl Carstens* på prøvetur i Østersøen. Foto: HDW.



Das hohe Verkehrsaufkommen auf der Vogelfluglinie machte natürlich die Konkurrenz neidisch, die ebenfalls in den Fährverkehr auf der lukrativen Route einsteigen wollte. So stellte im Dezember 1987 die schwedische Stena Line ihre Pläne der Öffentlichkeit vor, mit zwei neu gebauten Doppellendfähren in den Verkehr auf dem Fehmarnbelt einzusteigen. Das Tochterunternehmen Lion Ferry sollte am 01.04.1991 mit dem Dienst beginnen, doch der Widerstand gegen das Projekt vor allem auf dänischer Seite führte dazu, das an die Stelle eines lebhaften Wettbewerbs nur ein jahrelanger Rechtsstreit trat, der dazu führte, dass bis auf weiteres in Puttgarden und Rødby alles so blieb, wie es immer war. Einzig die Indienststellung der reinen Autofähre *Lodbrog* durch die DSB am 01.12.1988 machte darauf aufmerksam, dass sich die Vogelfluglinie immer mehr von einer Bahn- zu einer Auto- und Personenfährlinie entwickelte.

Weiter nördlich in **Kiel**, gab es im Frühjahr 1982 Pläne für die Wiedereröffnung der 1981 von der Stena Line eingestellten Fährlinie Kiel – Korsør durch die dänische Reederei DIFKO. Diese wollte die zu charternde DFDS-Fähre *Winston Churchill* auf der Verbindung einsetzen, doch das Projekt wurde vorerst nicht realisiert. Und als anstelle der *Winston Churchill* am 14.10.1983 schließlich die *Norröna* der Fährlinie zu neuem Leben verhalf, währte die Freude nicht lange. Schon am 31.03.1984 war das Projekt gescheitert und die *Norröna* wieder aus Kiel verschwunden. Im Sommer 1984 verkehrte an ihrer Stelle die *Kong Frederik IX* im Auftrag der DSB zwischen Kiel und Korsør, die eigens dazu von der Bahnfährlinie Warnemünde – Gedser abgezogen wurde, doch auch dieser dritte Versuch der Wiedereröffnung entwickelte sich nicht zur Zufriedenheit ihrer Reederei und wurde nach Ablauf der Saison abgebrochen.

Unterdessen suchte man für die Route von Kiel nach Langeland nach einer Möglichkeit, die Kapazität ohne größere Investitionen aufzustocken. So wurde im März 1984 die Verlängerung der *Langeland II* zwar diskutiert, aber nicht realisiert. Erst am 05.04.1989 erhielten die LK-Linien auf der Linie Kiel – Bagenkop mit der *Langeland III* einen größeren Ersatz für die *Langeland II*.

Im holsteinischen Hafen **Eckernförde**, der bis dahin ausschließlich als An- und Ablegestelle für diverse „Butterdampfer“ bekannt war, versuchte 1984 die neu gegründete dänische Reederei Åbenrå Linien einen Fährdienst nach Dänemark zu etablieren. Zielhafen der gecharterten Fähre *Teistin* war Åbenrå, doch die im August des Jahres eröffnete Route musste schon im Mai 1985 wieder eingestellt und das Schiff an seinen Eigner zurückgegeben werden.

Im Februar 1982 kam für die Nordisk Færgefart der Neuerwerb *Gelting Syd* als Ersatz für die erst ein Jahr

its capacity. The only sensible solution was a new building commissioned on the **Puttgarden – Rødby** route on 01.06.1986. This time the ferry was ordered by the German Federal Railway which named its flagship *Karl Carstens* and henceforth employed the long-serving *Theodor Heuss* as freight only ferry and for the transport of dangerous cargoes. Meanwhile the Farø-Falster bridge had been inaugurated on 04.06.1985 replacing the ailing Storstrøm bridge built in 1937. In addition, a third ferry berth was built in Rødby which, however, did not have any railway connection and was exclusively for car traffic. It was inaugurated on 28.06.1985. Not least thanks to the new *Karl Carstens* the Bee Line already counted seven million passengers in 1986, most of whom were transported on seven ships simultaneously if the back-up ferry *Kong Frederik IX* is also taken into consideration.

Of course, the competitors became envious of the high traffic volume on the Bee Line, and they also wanted to go into this lucrative route. In December 1987 the Swedish Stena Line thus presented its plans to the public to go into the Fehmarn Belt traffic with two newly built double-ended ferries. Its subsidiary Lion Ferry was to start the service on 01.04.1991, but the resistance primarily from the Danish side resulted in legal proceedings lasting for years in lieu of keen competition, so everything remained unchanged in Puttgarden and Rødby. The commissioning of the pure car ferry *Lodbrog* by DSB on 01.12.1988 pointed to the fact that the Bee Line was developing from a train only to a car and passenger ferry service.

In the spring of 1982, further to the east, in **Kiel**, the Danish shipping company DIFKO made plans for the resumption of the ferry service Kiel – Korsør which had been abandoned by Stena Line in 1981. DIFKO wanted to charter the DFDS ferry *Winston Churchill* for that route, but the project did not materialize at that time. When on 14.10.1983 the *Norröna*, in lieu of the *Winston Churchill*, finally helped to stimulate the ferry route, the joy did not last very long. By 31.03.1984 the project had failed and the *Norröna* disappeared from the scene in Kiel. In the summer of 1984 the *Kong Frederik IX*, which had especially been withdrawn from the train ferry service Warnemünde – Gedser for this purpose, took her place sailing for DSB between Kiel and Korsør, but this third try at a resumption did not turn out to be satisfactory to the shipping company and was abandoned after that season.

Meanwhile, an opportunity to increase the capacity on the route from Kiel to Langeland without major investments was sought. The lengthening of the *Langeland II* was discussed in March 1984, but it did not materialize. It was not until 05.04.1989 that LK Linien received a larger replacement vessel for the *Langeland II*, the *Langeland III*, on the Kiel – Bagenkop route.

Auch die Fährlinie Kiel – Oslo erhielt in den 1980er Jahren neue Tonnage in Form einer kastenförmigen Jumbofähre. Die *Kronprins Harald (III)*, hier auf Werftprobefahrt, wurde am 26.03.1987 in Dienst gestellt. Foto: Wärtsilä.

On the Kiel – Oslo route, new tonnage was added in the 1980s by means of the “shoe box”-like *Kronprins Harald (III)*. The ship entered service on 26.03.1987 and is seen here whilst on sea trials in the Northern Baltic. Photo: Wärtsilä.

På Oslo-Kiel ruten kom der i 1980-erne ny tonnage i form af den "skotøjsæskeagtige" jumbofærge *Kronprins Harald (III)*. Færgeren blev indsat den 26.03.1987 og ses her på prøvetur i den nordlige Østersø. Foto: Wärtsilä.



zuvor in Betrieb genommene *Gelting Nord* auf der Linie **Gelting** – Fåborg in Fahrt. Letztere wechselte auf eine verheißungsvolle Route zwischen Dänemark und Norwegen, die sich jedoch als verlustreich herausstellte und die Nordisk Færgesart an den Rand des Ruins brachte. 1984 kam es daher zur Übernahme der Mehrheit an der Nordisk Færgesart durch die deutsche Förde Reederei, die zuvor bereits mit 22 % an der dänischen Gesellschaft beteiligt gewesen war. Die Nordisk Færgesart konzentrierte sich fortan anstelle von Norwegen- oder Karibik-Linien ausschließlich auf den Fährverkehr ab Gelting und hielt sich damit größere Sorgen bis auf weiteres wieder vom Leib.

Aufgrund der lange anhaltenden Streitigkeiten um die Flagge der beiden Sylt – Rømø-Fähren drohte der neue Eigner 1983 mit der kompletten Einstellung der Linie **List** – Havneby. Durchsetzen konnte er sich mit seiner Drohung insofern, als der Dienst mit nur noch einer Fähre, der *Vikingland*, und einer zusätzlichen Passagierfähre (jeweils im Sommer) fortgeführt wurde. Bis Ende 1990 fuhr jetzt nur noch ein Schiff dauerhaft zwischen Sylt und Rømø, erst danach wurden es wieder zwei bis drei.

Fährverkehr nach Norwegen

Im Norwegen-Fährdienst ersetzte am 26.03.1987 auf der Fährlinie **Kiel** – Oslo die neue Jumbofähre *Kronprins Harald (III)* die alte *Kronprins Harald (II)*, welche an DFDS Seaways verkauft wurde. Zusammen mit der *Prinsesse Ragnhild (II)* trug das neue Luxus-Fährschiff zu einer soliden Entwicklung der einzigen deutschen

In 1984 the newly founded Danish shipping company Aabenraa Linien tried to establish a ferry service to Denmark in the port of **Eckernförde** in Schleswig-Holstein, that had exclusively been known as landing place for various "Butterdampfer" (pleasure ships solely used for duty-free shopping) until then. Port of destination of the chartered ferry *Teistin* was Aabenraa, but the route opened in August of that year had to be abandoned in May 1985 and the ship returned to her owner.

In February 1982 the newly purchased *Gelting Syd* started to sail on the **Gelting** – Faaborg route for Nordisk Færgesart replacing the *Gelting Nord* commissioned only one year before. The latter was transferred to a promising route between Denmark and Norway, which, however, turned out to be heavily loss-making, so Nordisk Færgesart was faced with ruin. Therefore, in 1984, the majority of shares in Nordisk Færgesart was taken by the German Förde-Reederei, which already had a 22 % stake in the Danish company. Nordisk Færgesart henceforth exclusively concentrated on the ferry traffic from Gelting in lieu of the routes to Norway and the Caribbean thus keeping away financial trouble for the time being.

Owing to the long-running disputes about the flag of the two Sylt – Rømø ferries, the new owners threatened to completely abandon the **List** – Havneby route. They could carry this through in so far as the service was performed with only one ferry, the *Vikingland*, and with an additional passenger ferry (in the summer time). Until the end of 1990 only one ship continuously sailed between Sylt and Rømø, it was not until after that date that two to three ships were operated there.

Norwegen-Fährlinie bei, die sich weiterhin großer Beliebtheit erfreute, und das nicht nur während der warmen Sommersaison, sondern auch im Winter, wenn die norwegischen Gebirge zu beliebten Wintersportgebieten wurden.

Zwar gab es unbestätigten Meldungen zufolge im Herbst 1987 im Hause TT-Line Planungen für eine Fährlinie zwischen **Travemünde**, Kopenhagen und Oslo, doch fehlte der Reederei dazu sowohl das passende Schiff als auch der nötige Wagemut, so dass es bei dem Vorhaben allein blieb.

Fährverkehr nach Großbritannien

Eine Neuheit im Nordsee-Fährverkehr war im Sommer 1983 der erstmalige Einsatz einer Autofähre zwischen einem westdeutschen Hafen und Island, wobei auf dem (langen) Weg dorthin auch der englische Hafen Newcastle angelaufen wurde. Am 29.05.1983 kam zum ersten Mal die in *Edda* umbenannte *Rogalin* auf der Route **Bremerhaven** – Newcastle – Reykjavik in Fahrt, welche die isländische Reederei Farskip extra für diesen Zweck gechartert hatte. Allerdings erfüllte die *Edda* die in sie gesetzten Erwartungen nicht, und der Dienst wurde nach nur einer Saison wieder eingestellt.

Eine weitere Sommer-Fährverbindung nach Großbritannien eröffnete am 23.06.1984 die dänische DFDS, die die von den Prinzenlinien übernommene *Prinz Oberon* nun zwischen **Cuxhaven** und Harwich einsetzte. Da DFDS allerdings bereits auch den Englandfährverkehr ab Hamburg mit der *Prinz Hamlet (III)* betrieb, machte man sich mit der *Prinz Oberon* nur (wieder) Konkurrenz im eigenen Haus und stellte den Dienst nach einer Saison ebenfalls ein.

Auf der Linie von **Hamburg** nach Harwich ersetzte DFDS Seaways am 04.04.1987 die *Prinz Hamlet (III)* nach beeindruckenden vierzehn Jahren auf der Route durch die größere und für ihren neuen Zweck in **Hamburg** umbenannte *Kronprins Harald (II)* der Jahre Line. Die vormalige Ostseefähre erhielt nun den DFDS-typischen weißen Rumpfanstrich und geriet zu Beginn ihrer Nordseekarriere am 08.11.1989 in die Schlagzeilen, als sie nach einer schweren Kollision mit der Frachtfähre *Nordic Stream* in der Nordsee drei Tote zu beklagen hatte und um ein Haar vor Helgoland gesunken wäre.

Innerdeutscher Fährverkehr

Im nordfriesischen Wattenmeer wurden in den 1980er Jahren die dort eingesetzten Autofähren ebenfalls umgebaut und teilweise durch modernere Neubauten ersetzt. Auf

Ferry traffic to Norway

On 26.03.1987 the new jumbo ferry *Kronprins Harald (III)* replaced the old *Kronprins Harald (II)* in the Norway ferry service on the ferry route **Kiel** – Oslo. The latter was sold to DFDS Seaways. Together with the *Prinsesse Ragnhild (II)* the new luxurious ferry contributed to a sound development of the only German ferry service to Norway which continued to enjoy great popularity not only during the warm summer season but also in the winter time when the Norwegian mountains became a popular winter sports resort.

Although TT-Line planned a ferry service between **Travemünde**, Copenhagen and Oslo in late 1987, the shipping company neither had the necessary boldness nor the suitable ship, so the project did not materialize.

Ferry traffic to Great Britain

In the summer of 1983 the employment of a car ferry between a West German port and Iceland was a novelty in the North Sea traffic, with the English port of Newcastle being called at on the (long) way to Iceland. On 29.05.1983 the *Rogalin*, re-named *Edda* started sailing on the route **Bremerhaven** – Newcastle – Reykjavik for the first time. The Icelandic shipping company Farskip had chartered the ship solely for this purpose. However, traffic on the *Edda* did not come up to expectations and the service was abandoned after only one season.

On 23.06.1984 the Danish shipping company DFDS opened another summer ferry service to Great Britain between **Cuxhaven** and Harwich employing the *Prinz Oberon* taken over from Prinzenlinien. Since DFDS already operated the ferry traffic to England from Hamburg with the *Prinz Hamlet (III)*, the latter competed with *Prinz Oberon* and the service ceased too after one season.

On 04.04.1987 DFDS Seaways replaced the *Prinz Hamlet (III)* after an impressive service period of 14 years on the route from **Hamburg** to Harwich by the bigger *Kronprins Harald (II)* of Jahre Line, re-named *Hamburg*. The hull of the former Baltic Sea ferry was painted in DFDS' typical white colour and after the beginning of her North Sea career on 08.11.1989 she made headlines following a serious collision with the cargo ferry *Nordic Stream* in the North Sea claiming three lives and came within a hair's breadth of sinking.

German internal ferry traffic

In the 1980s the car ferries employed in the traffic to the North Frisian mud-flats were also converted and partly

der Linie **Dagebüll – Wyk – Wittdün** betraf dies zuerst 1986 die *Uthlande* aus dem Jahr 1980, die zum Zweck der Kapazitätserweiterung in jenem Jahr verlängert wurde. 1987 wurde die selbe Prozedur an der 1978 gebauten *Nordfriesland (II)* durchgeführt, bis am 18.05.1988 mit der *Schleswig-Holstein (III)* ein Neubau an die WDR abgeliefert wurde, der in der Folge ebenfalls auf der Verbindung nach Föhr und Amrum zum Einsatz kam.

Etwas weiter südlich, im Fährverkehr zwischen **Strucklahnungshörn** und **Tammensiel** auf Pellworm, erhielt die NPDG 1986 mit der neuen *Pellworm (II)* eine Einheit, welche die *Pellworm I* von 1972 zur Reservefähre degradierte.

Die Linie **Harlesiel – Wangerooge** wurde 1982 mit einem Fährneubau ausgestattet, nachdem die hierzu 1979 gebaute *Harlingerland* bereits drei Jahre lang für Einkaufsfahrten eingesetzt worden war. 1985 folgte der *Harlingerland* der zweite Neubau *Wangerooge*, der die östlichste der ostfriesischen Inseln mit dem Festland verband. Beide neuen Schiffe befanden sich in Langzeit-Charter der DB von der Harle Reederei Warrings, mit der die Bahngesellschaft ein Kooperationsabkommen für den Schiffsdienst zur Insel unterzeichnet hatte. (Die beiden reinen Passagierfähren *Oldenburg* aus dem Jahr 1958 und *Wangerooge* von 1960, die den Schiffsverkehr bislang aufrecht erhalten hatten, wurden 1982 bzw. 1985 verkauft.) Die Neubauten waren als Passagierfähren konzipiert worden, die jedoch über ein offenes Frachtdeck auf dem Vorschiff verfügten, das auch Fahrzeuge aufnehmen konnte.

Für die Reederei Norden-Frisia, die den Fährverkehr von **Norddeich** zur Insel **Norderney** betrieb, bedeutete "Kapazitätserweiterung" Anfang der 1980er Jahre in erster Linie "Umbau". 1984/85 wurde zuerst die *Frisia V* gleich zweimal verlängert, während die *Frisia I* ebenfalls noch 1985 in gleicher Weise umgebaut wurde. Auch die *Frisia VIII* wurde 1986 noch zum dritten Mal verlängert, um mit dem Verkehrswachstum auf der Norderney-Route Schritt zu halten.

Die AG Ems erhielt 1984 ihre in den Jahren zuvor regelmäßig vercharterte *Emsland* zurück, die nun zusätzlich zu den Regelfahrten auf der Route **Emden – Borkum** zum Einsatz kam. (Bis dahin hatte die 1973 gebaute *Nordlicht* auf der Borkum-Route ausgeholfen.) Darüber hinaus stieß 1985 auch noch die neue RoRo-Fähre *Ostfriesland (II)* zur AG Ems-Flotte hinzu, so dass die *Emsland* im Sommer wieder verchartert werden konnte. Weitere Neubauten, die ältere Tonnage in der Flotte ersetzten, waren 1986 die Autofähre *Münsterland* und die 1989 in Dienst gestellte *Rheinland (II)*.

replaced by more modern newbuildings. In 1986 the *Uthlande* built in 1980 sailing on the **Dagebüll – Wyk – Wittdün** route was lengthened first in order to increase her capacity. In 1987 the same work was carried out on the *Nordfriesland (II)* built in 1978, until the newly built *Schleswig-Holstein (III)* was delivered to WDR on 18.05.1988 and was subsequently employed too on the route to Föhr and Amrum.

A little more to the south, NPDG received the new *Pellworm (II)* for employment on the route between **Strucklahnungshörn** and **Tammensiel** on the island of Pellworm. The new unit downgraded the *Pellworm I* built in 1972 to the position of a backup vessel.

The **Harlesiel – Wangerooge** route received a new ferry in 1982, after shopping trips had already been operated for three years with the *Harlingerland* built in 1979. In 1985 the second newbuilding *Wangerooge* followed the *Harlingerland* connecting the easternmost island of the East Frisian islands with the mainland. The German Federal Railway DB had chartered the new ships on a long-term basis from the shipping company Harle Reederei Warrings with which the railway company had signed a contract of cooperation for the ship service to the island. (The two pure passenger ferries *Oldenburg* of 1958 and *Wangerooge* of 1960 having maintained the service by then were sold in 1982 and 1985, respectively.) Although the new ferries had been designed as passenger ferries, they were provided with an open cargo deck in the foreship also making possible the stowage of cars.

At the beginning of the 1980s the shipping company Norden-Frisia operating the ferries from **Norddeich** to the island of **Norderney** increased capacity by converting its vessels. In 1984/85 the *Frisia V* was initially lengthened twice whilst the *Frisia I* was similarly converted in 1985. The *Frisia VIII* too was lengthened for the third time in 1986 to keep pace with the increasing traffic on the route to Norderney.

In 1984 the shipping company AG Ems got back its *Emsland*, which had been regularly chartered out in the previous years, and started to operate her on the route **Emden – Borkum** along with the regular ferries. (Until then the *Nordlicht* built in 1973 had helped out on the Borkum route.) In addition, the new RoRo ferry *Ostfriesland (II)* joined the AG Ems fleet in 1985, so the *Emsland* was chartered out again in the summer time. Further newbuildings to replace older tonnage within the fleet were the car ferry *Münsterland* of 1986 and the *Rheinland (II)* commissioned in 1989.

Rechts: Frachtfähren am Travemünder Skandinavienkai: Nordö-Fähre *Svealand (II)* und die Eisenbahngüterfähre *Railship II*. Foto: Jens-Peter Kranz.

Unten: Ein neues Schiff im Gemeinschaftsdienst Finn carriers-Poseidon: die 1984 gebaute *Oihonna*, hier am 06.07.1996 von der Lübecker Herrenbrücke aus fotografiert. Foto: Uwe Jakob.

Gegenüberliegende Seite, unten: Der Eisenbahnfährdienst Travemünde – Hanko wurde 1984 durch eine zweite Einheit verstärkt. Die *Railship II* läuft hier am 22.07.1995 rückwärts zum Rail-ship-Anleger am Ende des Travemünder Skandinavienkais. Foto: Uwe Jakob.

On the right: Cargo ferries at Skandinavienkai, Travemünde: Nordö vessel *Svealand (II)* and rail cargo ship *Railship II*. Photo: Jens-Peter Kranz.

Below: A new ship in the Finn carriers-Poseidon joint service: the 1984-built *Oihonna*, pictured here on 06.07.1996 down from the Herrenbrücke bridge in Lübeck. Photo: Uwe Jakob.

Opposite page, below: The rail cargo ferry service Travemünde – Hanko was extended in 1984 by means of the introduction of a second ship. *Railship II* is seen here berthing stern-first at Skandinavienkai, Travemünde on 22.07.1995. Photo: Uwe Jakob.

Til højre: Ro/ro-færger ved Skandinavienkai, Travemünde: Nordö færgeren *Svealand (II)* og jernbanefærgeren *Railship II*. Foto: Jens-Peter Kranz.

Nedenfor: En ny enhed i Finn carriers-Poseidon samarbejdet: *Oihonna* fra 1984, her set den 06.07.1986 fra Herrenbrücke i Lübeck. Foto: Uwe Jakob.

Modstående side, nederst: På jernbanefærgeruten mellem Travemünde og Hanko blev endnu en færge indsat i 1984. Rutens anden færge *Railship II* ses på billedet lægge til ved Skandinavienkai i Travemünde den 22.07.1995. Foto: Uwe Jakob.







Oben: 1986 overtog den finske rederi EFFOA den Passagierbetriebe der *Finnjet* fra Finnlines. Das Schiff, hier im Eis vor Travemünde, erhielt hierzu zunächst die beiden charakteristischen schrägen blauen Streifen auf dem schwarzen Rumpf. Foto: Hans-Joachim Reinecke.

Above: In 1986, Finnish company EFFOA took over from Finnlines the passenger operation of the *Finnjet*. The ship, seen here in the ice off Travemünde, then received the two characteristic bright blue stripes on her (still) black hull. Photo: Hans-Joachim Reinecke.

Herover: I 1986 overtog det finske rederi EFFOA sejladsen med *Finnjet* fra Finnlines. Færgeren, der her ses i isen ud for Travemünde, fik i denne forbindelse malet to lyseblå striber på det endnu sorte skrog. Foto: Hans-Joachim Reinecke.

Gegenüberliegende Seite, oben: Die 1988 abgelieferte *Antares*, ein Schwesterschiff der *Finnsailor*. Ab 1989 führten die finnischen Finn carriers-Poseidon-Schiffe die Finnlines-Schornsteinmarke, nachdem die Reederei den Frachtfährverkehr von der EFFOA übernommen hatte. Foto: Horst-Dieter Foerster.

Opposite page, above: The *Antares*, delivered in 1988, is a sister ship to the *Finnsailor*. As from 1989, the Finnish Finn carriers-Poseidon ships featured the Finnlines funnel marks as Finnlines had then taken over the cargo operation on the Lübeck - Finland routes from EFFOA. Photo: Horst-Dieter Foerster.

Modstående side, øverst: *Antares*, afleveret i 1988, er et søsterskib til *Finnsailor*. Fra 1989 fik de finske Finn carriers-Poseidon skibe Finnlines' skorstenmærke, idet Finnlines på dette tidspunkt overtog fragtruten Lübeck - Finland fra EFFOA. Foto: Horst-Dieter Foerster.

Gegenüberliegende Seite, unten: Die polnische Fähre *Rogalin* verkehrte 1982 wegen der Unruhen in Gdansk nur noch zwischen Travemünde und Swinoujscie. Foto: A. Wörteler.

Opposite page, below: Due to political unrest in Gdansk, the Polish ferry *Rogalin* only sailed between Travemünde and Swinoujscie in 1982. Photo: Andreas Wörteler.

Modstående side, nederst: På grund af politiske optøjer i Gdansk sejlede den polske færge *Rogalin* kun mellem Travemünde og Swinoujscie i 1982. Foto: Andreas Wörteler.



Links: Die Poseidon-Fähre *Transgermania* verblieb auch nach der Indienststellung der 1981 gebauten *Tranfinlandia* im Gemeinschaftsdienst Finn carriers-Poseidon. Foto: Jürgen Saupe.

On the left: Even after the introduction of the 1981-built *Tranfinlandia*, Poseidon Schifffahrt kept the smaller *Transgermania* in the Finn carriers-Poseidon joint service. Photo: Jürgen Saupe.

Til venstre: Også efter indsættelsen af den i 1981 byggede *Tranfinlandia* havde Poseidon Schifffahrt den mindre *Transgermania* i fart i Finn carriers-Poseidon samarbejdet. Foto: Jürgen Saupe.





Oben: Die am 25.11.1988 abgelieferte *Greifswald* fuhr wie die *Mukran* mit der Schornsteinmarke der Deutschen Seereederei. Auf dem Foto läuft das Schiff Travemünde mit dem Ziel Flender-Werft an. Foto: Dirk Jankowsky.



Mitte: Der Fährbahnhof in Mukran. Foto: Morten N. Olesen.

Unten: 1986 wurde der Eisenbahngüterfährverkehr zwischen Mukran und Klaipeda eröffnet. Das erste der fünf baugleichen Schiffe war die deutsche *Mukran*. Foto: Horst-Dieter Foerster.

Above: The *Greifswald*, delivered on 25.11.1988, sailed in DSR colours as did her sister ship *Mukran*. In this view, the *Greifswald* enters Travemünde heading for Flender-Werft Lübeck. Photo: Dirk Jankowsky.

In the middle: View of the rail ferry port in Mukran. Photo: Morten Nørgaard Olesen.



Below: The rail cargo ferry service between Mukran and Klaipeda was opened in 1986. First of the five sister ships was the German ferry *Mukran*. Photo: Horst Dieter Foerster.

Øverst: Motorfærgen *Greifswald*, der blev leveret den 25.11.1988, sejlede i DSR-bemaling i lighed med søsterskibet *Mukran*. På billedet passerer *Greifswald* Travemünde på vej mod Flender-Werft i Lübeck. Foto: Dirk Jankowsky.

I midten: Færgehavnen i Mukran. Foto: Morten N. Olesen.

Nederst: Jernbanefærgeruten mellem Mukran og Klaipeda blev åbnet i 1986. Den første færge på overfarten var den tyske *Mukran*. Foto: Horst Dieter Foerster.



Oben: Die Fährschiffe *Vilnius* und *Greifswald* am 04.07.1992 in Mukran. Foto: T. N. Olesen.

Above: The *Vilnius* and the *Greifswald* in Mukran on 04.07.1992. Photo: Thomas Nørgaard Olesen.

Herover: Færgerne *Vilnius* og *Greifswald* i Mukran den 04.07.1992. Foto: Thomas Nørgaard Olesen.

Unten: Eisenbahnfähre *Vilnius* auslaufend Mukran am 04.07.1992. Foto: Mogens N. Olesen.

Below: The *Vilnius* leaving Mukran on 04.07.1992. Photo: Mogens Nørgaard Olesen.

Herunder: *Vilnius* afsejler fra Mukran den 04.07.1992. Foto: Mogens Nørgaard Olesen.





Oben: 1983 setzte Polferries neben der *Rogalin* auch die *Pomerania* im Fährdienst zwischen Travemünde und Polen ein.

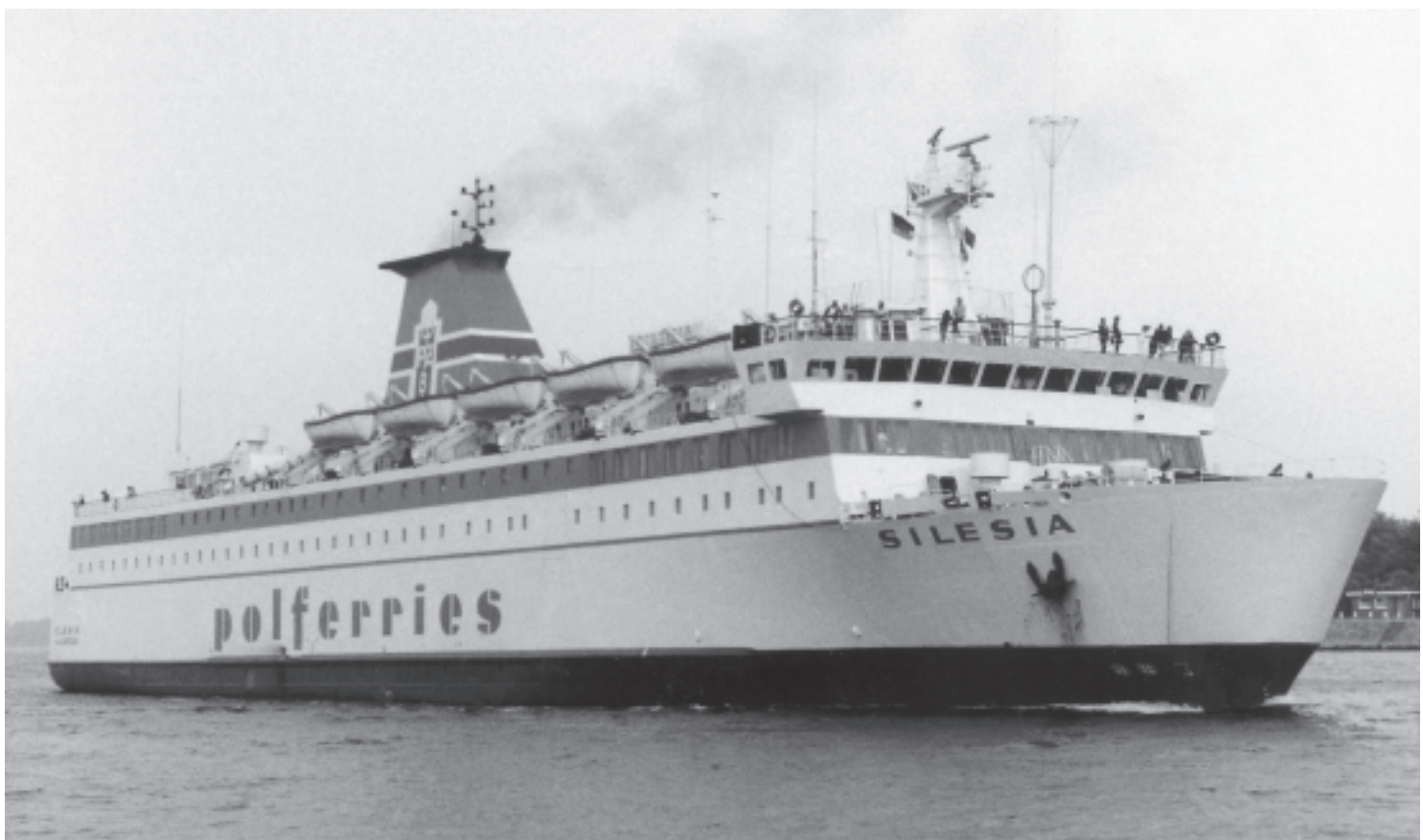
Above: In 1983, Polferries used both the *Pomerania* and the *Rogalin* on their ferry services between Travemünde and Poland.

Herover: I 1983 sejlede både *Pomerania* og *Rogalin* på Polferries' ruter mellem Travemünde og Polen.

Unten: Die *Silesia* wurde 1987 zur Regelfähre auf der Fährlinie von Travemünde nach Swinoujscie und Gdansk. Foto: Holger Meier.

Below: The *Silesia* became the mainstay on the Travemünde – Swinoujscie – Gdansk route in 1987. Photo: Holger Meier.

Herunder: *Silesia* blev i 1987 fast skib på ruten Travemünde – Swinoujscie – Gdansk. Foto: Holger Meier.





Oben: 1985 und 1986 kam zusätzlich zur *Rogalin* auch die *Lancut* auf den Polferries-Routen von Travemünde nach Polen zum Einsatz. Foto: Bernd Crause.

Above: In 1985 and 1986, the *Lancut* was put in service on the Germany – Poland routes in addition to the *Rogalin*. Photo: Bernd Crause.

Herover: I 1985 og 1986 sejlede *Lancut* sammen med *Rogalin* på ruterne mellem Tyskland og Polen. Foto: Bernd Crause.

Unten: 1988 kam anstelle der *Lancut* die *Wilanow* als Zusatzfähre im Deutschland – Polen-Dienst in Fahrt. Foto: Cees de Bijl.

Below: The *Wilanow* replaced the *Lancut* on the Germany – Poland route in 1988. Photo: Cees de Bijl.

Herunder: *Wilanow* erstattede i 1988 *Lancut* på ruterne mellem Tyskland og Polen. Foto: Cees de Bijl.





Oben: Wegen einer schweren Werftenkrise in Schweden wurde der Bau der neuen Sassnitz – Trelleborg-Fähre *Trelleborg (II)* vorgezogen und das Schiff 1982 in Fahrt gebracht. Das Foto zeigt die SJ-Eisenbahnfähre am 27.06.1992 auslaufend Sassnitz. Foto: Kai Ortel

Gegenüberliegende Seite, oben: 1989 wurde auf der Linie Sassnitz – Trelleborg die in Dänemark gebaute *Sassnitz (II)* als Ersatz für die *Rügen* in Dienst gestellt. Das Foto zeigt die neue Reichsbahn-Fähre am 19.06.1991 auslaufend Trelleborg. Sammlung: Morten Nørgaard Olesen.

Gegenüberliegende Seite, Mitte: Die *Sassnitz (II)* auslaufend aus dem Sassnitzer Stadthafen im August 1991. Foto: Kai Ortel.

Gegenüberliegende Seite, unten: Den kurz zuvor von der TT-Saga-Line eingestellten Travemünde – Malmö-Dienst nahm 1982 die schwedische Rederi AB Nordö wieder auf. Als erstes Schiff kam die *Svealand (II)* zum Einsatz. Foto: Hans-Joachim Reinecke

Above: Due to unemployment in the Swedish shipbuilding industry, the construction of the new Sassnitz – Trelleborg train ferry *Trelleborg (II)* was brought forward and the ship delivered in 1982. The photo shows the SJ vessel leaving Sassnitz on 27.06.1992. Photo: Kai Ortel

Opposite page, above: In 1989, the Danish-built *Sassnitz (II)* replaced the *Rügen* on the Sassnitz – Trelleborg route. The photo shows the new Reichsbahn ferry leaving Trelleborg on 19.06.1991. Collection: Morten Nørgaard Olesen.

Opposite page, in the middle: The *Sassnitz (II)* leaving the city port of Sassnitz in August 1991. Photo: Kai Ortel.

Opposite page, below: Rederi AB Nordö in 1982 resumed sailings between Travemünde and Malmö, abandoned by TT-Saga-Line only a short time before. The first ship on the re-established link was the *Svealand (II)*. Photo: Hans-Joachim Reinecke.

Herover: På grund af krise i den svenske skibsbygningsindustri, blev bygningen af en ny Trelleborg – Sassnitzfærge fremmet. Resultatet blev motorfærge *Trelleborg*, der blev leveret i 1982. Billedet viser SJ-færge under udsejling fra Sassnitz den 27.06.1992. Foto: Kai Ortel.

Modstående side, øverst: I 1989 erstattede den danskbyggede *Sassnitz (II)* den mindre *Rügen* på Trelleborg – Sassnitz overfarten. Billedet viser færge under udsejling fra Trelleborg den 19.06.1991. Arkiv: Morten Nørgaard Olesen.

Modstående side, i midten: Motorfærge *Sassnitz (II)* afsejler fra Sassnitz i august 1991. Foto: Kai Ortel.

Modstående side, nederst: I 1982 genoptog Rederi AB Nordö sejlads mellem Travemünde og Malmø efter at ruten ellers var opgivet af TT-Saga-Line kort tid før. Første færge på den "nye" rute var *Svealand (II)*. Foto: Hans-Joachim Reinecke.





Oben: Nordö-Fähre *Svealand (II)* einlaufend in den Hafen von Malmö am 24.08.1984. Foto: Tomas Johannesson.

Above: Nordö ferry *Svealand (II)* entering Malmö on 24.08.1984. Photo: Tomas Johannesson.

Herover: Nordöfærgen *Svealand (II)* ankommer til Malmø den 24.08.1984. Foto: Tomas Johannesson.

Gegenüberliegende Seite, oben: 1984 erwarb Nordö die vormalige *Finncarrier* und setzte sie als *Scandinavia (III)* zwischen Travemünde und Malmö bzw. Helsingborg ein. Auf dem Foto läuft die Fähre am 03.06.1984 in den Hafen von Helsingborg ein. Foto: Tomas Johannesson.

Opposite page, above: In 1984, Rederi AB Nordö purchased the former *Finncarrier* and put the ship into service between Travemünde and Malmö/Helsingborg as the *Scandinavia (III)*. In the photo, the ferry enters the port of Helsingborg on 03.06.1984. Photo: Tomas Johannesson.

Modstående side, øverst: I 1984 købte Rederi AB Nordö den tidligere *Finncarrier* og satte skibet i drift mellem Travemünde og Malmø/Helsingborg som *Scandinavia (III)*. På billedet ankommer færgen til Helsingborg den 03.06.1984. Foto: Tomas Johannesson.

Gegenüberliegende Seite, unten: Zusammen mit der *Svealand (II)* kam Ende 1982 die glücklose Charterfähre *Lucky Rider* für Nordö zum Einsatz. Als *Ask* sollte das Schiff einige Jahre später länger in Travemünde bleiben. Foto: Jens-Peter Kranz.

Opposite page, below: At the end of 1982, the chartered ferry *Lucky Rider* joined the *Svealand (II)* on the Nordö route to Malmö for a short period. The same ship returned to Travemünde as the *Ask* a couple of years later. Photo: Jens-Peter Kranz.

Modstående side, nederst: I slutningen af 1982 blev den chartrede fragtfærg *Lucky Rider* indsat som supplement til *Svealand (II)* på Nordöruten mellem Malmø og Travemünde for en kort periode. Nogle år senere kom samme skib tilbage til Travemünde, nu under navnet *Ask*. Foto: Jens-Peter Kranz.



Links: Mit dem Verkauf der *Gustav Vasa (II)* im Jahr 1983 schloss die TT-Saga-Line ihr Rationalisierungsprogramm ab. Als *Norröna* war das Schiff jedoch in den Folgejahren regelmäßiger Gast in der Ostsee. Foto: TT-Saga-Line.

On the left: TT-Saga-Line completed its rationalization program in 1983 with the sale of the *Gustav Vasa (II)*. However, the ship later returned to the Baltic for several times as the *Norröna*. Photo: TT-Saga-Line.

Til venstre: TT-Saga-Line fuldførte sit moderniseringsprogram i 1983 med salget af *Gustav Vasa (II)*. Færgen skulle imidlertid flere gange komme tilbage til Østersøen under navnet *Norröna*. Foto: TT-Saga-Line.





Oben: 1985 satte die Rederi AB Nordö die *Tzarevetz* på der Fährlinie Travemünde – Malmö ein. Foto: Holger Meier.



Mitte: Der unvollständige Anstrich der Bugpartie und der schmale "TT-Saga-Line"-Schriftzug mögen etwas eigenwillig wirken, bei Frachtfähren wie der *Saga Star* sind solche kosmetischen Details allerdings nebensächlich. Foto: Holger Meier.

Unten: TT-Saga-Frachtfähre *Saga Wind* einlaufend Trelleborg. Foto: Holger Meier.



Above: In 1985, Rederi AB Nordö put the *Tzarevetz* in service on the Travemünde – Malmö route. Photo: Holger Meier.

In the middle: The incomplete bow visor painting of the *Saga Star* and the "basic" TT-Saga-Line livery may appear strange, but cargo clients don't give much on such aesthetic details of ships. Photo: Holger Meier.

Below: TT-Saga-Line cargo ferry *Saga Wind* entering Trelleborg. Photo: Holger Meier.

Ovenfor: I 1985 satte Rederi AB Nordö *Tzarevetz* i trafik mellem Travemünde og Malmø. Foto: Holger Meier.

I midten: Den løjerlige bemaling af *Saga Star* ser spøjs ud, men fragtkunderne tog ikke den slags æstetiske spørgsmål så nøje. Foto: Holger Meier.

Nederst: TT-Saga-Line fragtfærgen *Saga Wind* ankommer til Trelleborg. Foto: Holger Meier.



Oben: Die vormalige Trave-Line-Fähre *Svealand (I)* wurde 1984 verlängert und in *Saga Wind* umbenannt. Mit dieser Maßnahme vermied TT-Saga Verwechslungsgefahr mit der *Svealand (II)* des Konkurrenten Nordö. Foto: Hans-Joachim Reinecke.

Above: The former Trave-Line ferry *Svealand (I)* was lengthened in 1984 and renamed *Saga Wind*. This prevented clients from mixing the ship with competitor Rederi AB Nordö's ferry *Svealand (II)*. Photo: Hans-Joachim Reinecke.

Herover: Den tidligere Trave-Line færge *Svealand (I)* blev forlænget i 1984 og omdøbt til *Saga Wind*. Dermed forsvandt muligheden for forveksling med konkurrenten Nordös færge *Svealand (II)*. Foto: Hans-Joachim Reinecke.

Unten: 1984 hatte die TT-Saga-Line ihre *Nils Holgersson (III)* bereits verkauft und musste daher mit der gecharterten *Norröna* (hier einlaufend Travemünde) die ehemalige *Gustav Vasa (II)* im Travemünde – Trelleborg-Dienst einsetzen. Foto: Dirk Jankowsky.

Below: In 1984, TT-Saga-Line had already sold their *Nils Holgersson (III)* and thus had to charter relief tonnage. With the *Norröna*, seen here entering Travemünde, the former *Gustav Vasa (II)* returned to the Travemünde – Trelleborg route. Photo: Dirk Jankowsky.

Herunder: I 1984 havde TT-Saga-Line allerede solgt deres *Nils Holgersson (III)* og var derfor nødsaget til at indchartrte erstatningstonnage. Resultatet blev, at den tidligere *Gustav Vasa (II)* for en tid vendte tilbage til Trelleborg – Travemünde ruten, nu under navnet *Norröna*. Foto: Dirk Jankowsky.





Oben: Fährschiff *Nordic Sun* im Sommer 1986 in Charterdiensten der TT-Saga-Line. Knapp zehn Jahre später sollte das Schiff für einen Dienst nach Tallinn erneut nach Travemünde zurückkehren. Foto: SB-Ferries.

Gegenüberliegende Seite, oben: Die *Peter Pan (II)* 1985 in ihrem letzten Sommer in TT-Saga-Line-Farben. Foto: Holger Meier.

Gegenüberliegende Seite, neben: Um den Schiffsnamen "Peter Pan" für einen Neubau freizumachen, wurde die *Peter Pan (II)* im Herbst 1985 in *Robin Hood (III)* umbenannt. Wenige Wochen später musste erneut Farbe her, als die Reederei ihren Namen in "TT-Line" änderte und alle TT-Saga-Fähren einen neuen Anstrich erhielten. Foto: SB-Ferries.

Above: The *Nordic Sun* in the summer of 1986 in charter to TT-Saga-Line. The ship was to return to Travemünde for a service to Tallinn eight years later. Photo: SB-Ferries.

Opposite page, above: *Peter Pan (II)* pictured in her last summer season (1985) in TT-Saga-Line livery. Photo: Holger Meier.

Opposite page, unten: To free the ship name "Peter Pan" for a newbuilding, the *Peter Pan (II)* was renamed *Robin Hood (III)* in the autumn of 1985. A couple of weeks later, painters returned to the ship in order to display the company's new name "TT-Line". Photo: SB-Ferries.

Herover: Færge *Nordic Sun* i sommeren 1986 under charter til TT-Saga-Line. Otte år senere kom denne færge tilbage til Travemünde, nu indsat på en rute til Tallinn. Foto: SB-Ferries.

Modstående side, øverst: *Peter Pan (II)* fotograferet i 1985, færgens sidste sæson in TT-Saga-Line bemaling. Foto: Holger Meier.

Modstående side, nederst: For at frigøre navnet "Peter Pan" til en nybygning, blev *Peter Pan (II)* omdøbt til *Robin Hood (III)* i efteråret 1985. Nogle uger senere kom malerne tilbage til skibet, nu for at ændre rederinavnet til "TT-Line". Foto: SB-Ferries.



Links: Auch 1985 war noch keiner der bestellten TT-Saga-Neubauten in Fahrt, so dass mit der *Nordic Sun* erneut eine Aushilfsfähre eingechartert werden musste. Foto: Holger Meier.

On the left: By 1985, none of the TT-Saga-Line newbuildings were in service either, so the chartered *Nordic Sun* took over sailings on the busy Travemünde – Trelleborg link. Photo: Holger Meier.

Til venstre: I 1985 var endnu ingen af TT-Lines nybygninger sat i drift, så den indchartrede *Nordic Sun* blev indsat på den travle Trelleborg – Travemünde overfart. Foto: Holger Meier.