



Vierailu uudelle Wasa Expressille
Superfast Ferries ennen ja nyt
STX:n Euroopan telakoiden laiha tulevaisuus
Valtionvarustamot Aasiassa ja Australiassa
Stena Linen 50-vuotishistoriikit

Täällä Euroopan tähtilipun alla

KIRJOITIN tähän lehteen artikkelin Euroopan STX:n telakoiden surkeasta tilasta. Itse emoyhtiö Etelä-Koreassa painiskelee talousvaikeuksiensa kanssa, otettuaan liikaa velkaa. Jälleen kerran yksi epäonnistunut ja jopa surkea esimerkki siitä, miksi velaksi eläminen ei ole kestävä ratkaisu yritykselle, ei yksityishenkilölle eikä sen liiemmin myöskään valtioille. Euroopassa me näemme tällä hetkellä seurauksia siitä, kun ihmiset, yritykset ja valtiot elivät monia vuosia velaksi. Se oli käytännössä näennäistä hyvinvointia, jota oikeasti ei ollut olemassa.

No, koska olemme laiva-aiheinen verkkolehti, ei ehkä ole relevanttia tässä yhteydessä jaaritella niinkään velaksi elämisestä. Artikkelin taustatyötä tehdessä tuli kuitenkin vähän surumielinen kuva. Huolimatta siitä, että Euroopan taluspäätäjät kilpaa ennustelevat talouskasvun alkamista ja sitä, että kaikki menee paremmaksi, ei uskoa tulevaisuuteen ole kovinkaan paljolti. Risteilymarkkinoiden uudet tilaukset ovat likipitään jäissä ja sama koskee niin ikään muitakin matkustajalajoja. Päin vastoin, markkinoilla on ylitarjontaa kohtuullisen uusista ja käytetyistä aluksista, joiden hinnat ovat hävyttömän alhaisia. Telakatkin tyhjenevät sitä mukaa, kun nykyiset tilaukset saadaan valmiiksi.

Vaikka korkotaso on historiallisen alhainen, eivät yritykset uskalla tehdä investointeja. Tämä koskee myös laivanvarustamista, siis alaa, joka perinteisesti on toiminut melko pienillä katteilla ja on erittäin altis suhdanteiden vaihteluille. Kun taloudessa menee lujaa, myös laiva-alalla on hurja kasvukiito käynnissä. Toisaalta kun talous rysähtää, tullaan samaa vauhtia alas - ja jopa alemmas. Tästä kielii esimerkiksi merirahtien hintojen tippuminen tämänhetkiseen alle kymmenesosaan siitä, mitä ne huippuaikoina olivat.

Erityisesti STX:n poukkoileminen on ollut lohdutonta katseltavaa. Valtio ei (ymmärrettävästi) halua lähteä mukaan tappiolliseen telakkatoimintaan, mutta STX:llä ei sen liiemmin ole upottaa ylimääräisiä varoja telakoihin. Vain aika näyttää, millä tavalla Suomen telakat tulevat tästä sotkusta selviämään.

No, on niitä hyviäkin uutisia kuitenkin kuultu. Tallink menestyi taloudellisesti hyvin vuonna 2012 ja aikoo nyt jakaa voittoja osakkeenomistajilleen, viisi senttiä osaketta kohden. 33,5 miljoonan euron arvoinen osingonjako onkin suurin koskaan tehty Tallinnan pörssissä. Niin ikään Viking Grace on alkutietojen perusteella menestys. Viking Line kasvatti matkustajamääriään Turun-linjalla runsaasti ja siirtyi nyt markkinajohtajaksi Tallink Siljan edelle.

Ja sitä paitsi, kannattaa pitää mielessä, että huonoja aikoja seuraa aina hyvät ajat. Merkkejä paremmista ajoista on jo osittain ilmassa ja ne ovat kyllä tulossa. Kunhan jaksamme odottaa.

Hyviä aikoja voidaan sanoa vietettävän myös Ulkomatalan sivuilla, sillä tässä numerossa lukijamme pääsevät nauttimaan peräti kahdesta vierailevan toimittajan kirjoittamasta jutusta: Marko Stampehl kertoo vierailustaan Vaasanlaivojen uusvanhalle Wasa Expressille, kun taas Timo Selkälä selvittää vanhan työpaikkansa Superfast Ferriesin historiaa ja myös varustamon entisten Itämeren-laivojen nykytilannetta. Toivottavasti pääsemme nauttimaan Markon ja Timon – ja miksei muiden halukkaiden vierailevien kirjoittajien – artikkeleista myös tulevaisuudessa!

Omasta puolestani kaikille oikein hyvää vappua! Lisäksi toivotan – otsikkoon viitaten – Euroopan hengessä jo etukäteen kaikille hyvää 9. toukokuuta juhlistavaa Eurooppa-päivää.



LASSI LIIKANEN
Päätoimittaja

Tässä numerossa



Kuva: STX Europe

7

Wasa Express – vanha tuttu palasi Merenkurkun liikenteeseen

Marko Stampehl raportoi Merenkurkun uusvanhalta laivalta.

— KOTIVESILLÄ, SIVU 4

Euroopan murheenkryyni: STX-telakat ahdingossa

Taantuma ja korealaisen STX:n talousvaikeudet uhkaavat Suomen telakkateollisuuden tulevaisuutta. Lassi Liikanen selvitti kriisin taustoja.

— KOTIVESILLÄ, SIVU 7



Kuva: Timo Selkälä

20

Maailman uusimmat risteilyalukset MSC Preziosa ja Europa 2

STX Francen rakentamat uusimmat risteilijät esittelyssä.

— MAAILMAN MERILLÄ, SIVU 13

Kirja-arvostelu: Stena Linen 50-vuotishistoriikit

Stena Line täytti 50 vuotta viime joulukuussa, minkä kunniaksi julkaistiin peräti kaksi historiikkia. Kalle Id molemmat teokset.

— MAAILMAN MERILLÄ, SIVU 18

Superfast Ferriesin historia ja nykypäivä

Superfast Ferries oli yksi 2000-luvun Euroopan johtavia lauttavarustamoita. Timo Selkälä selvittää Itämereltäkin tutun varustamon vaiheita.

— MAAILMAN MERILLÄ, SIVU 20



Kuva: Jonathan Boonzaier

31

Valtio-omisteiset varustamot, osa 4: Spirit of Tasmania ja Pelni

Suuntaamme päiväntasaajalle ja sen tuolle puolen käsitellen Indonesian valtiollista matkustajavarustamo Pelniä sekä Australian mantereen ainoa merkittävää lauttavarustamo Spirit of Tasmaniaa.

— MAAILMAN MERILLÄ, SIVU 31

Lokikirja

Merenkulun tärkeimpiä tapahtumia maaliskuulta 2013.

— LOKIKIRJA, SIVU 40

Loppusanat

Tietoa lehdestä ja toimituksesta.

— LOPPUSANAT, SIVU 46



Kansi: Wasa Express talvisessa Vaasassa.

Kuva: Marko Stampehl

Wasa Express

Vanha tuttu palasi Merenkurkun liikenteeseen



Merenkurkussa koettiin tämän vuoden alussa paluu "vanhaan hyvään aikaan", kun Vaasan ja Uumajan kaupunkien omistama Vaasanlaivat aloitti liikenteen satamien välillä Merenkurkussa jo ennestään tutulla Wasa Express -aluksella. Ulkomatalan vieraileva toimittaja Marko Stampehl tutustui alukseen pian sen aloitettua liikenteen Vaasan ja Uumajan välillä.

Wasa Express saapumassa Vaasan satamaan 14. tammikuuta 2013. Ulkonäöltään alus herätti hyvän vaikutelman, vaikka runko oli ruosteinen ja kaipasi maalia. Sitä maalattin huhtikuussa huoltopäivinä Vaasan satamassa. Kuva: Marko Stampehl

TEKSTI JA KUVAT: MARKO STAMPEHL

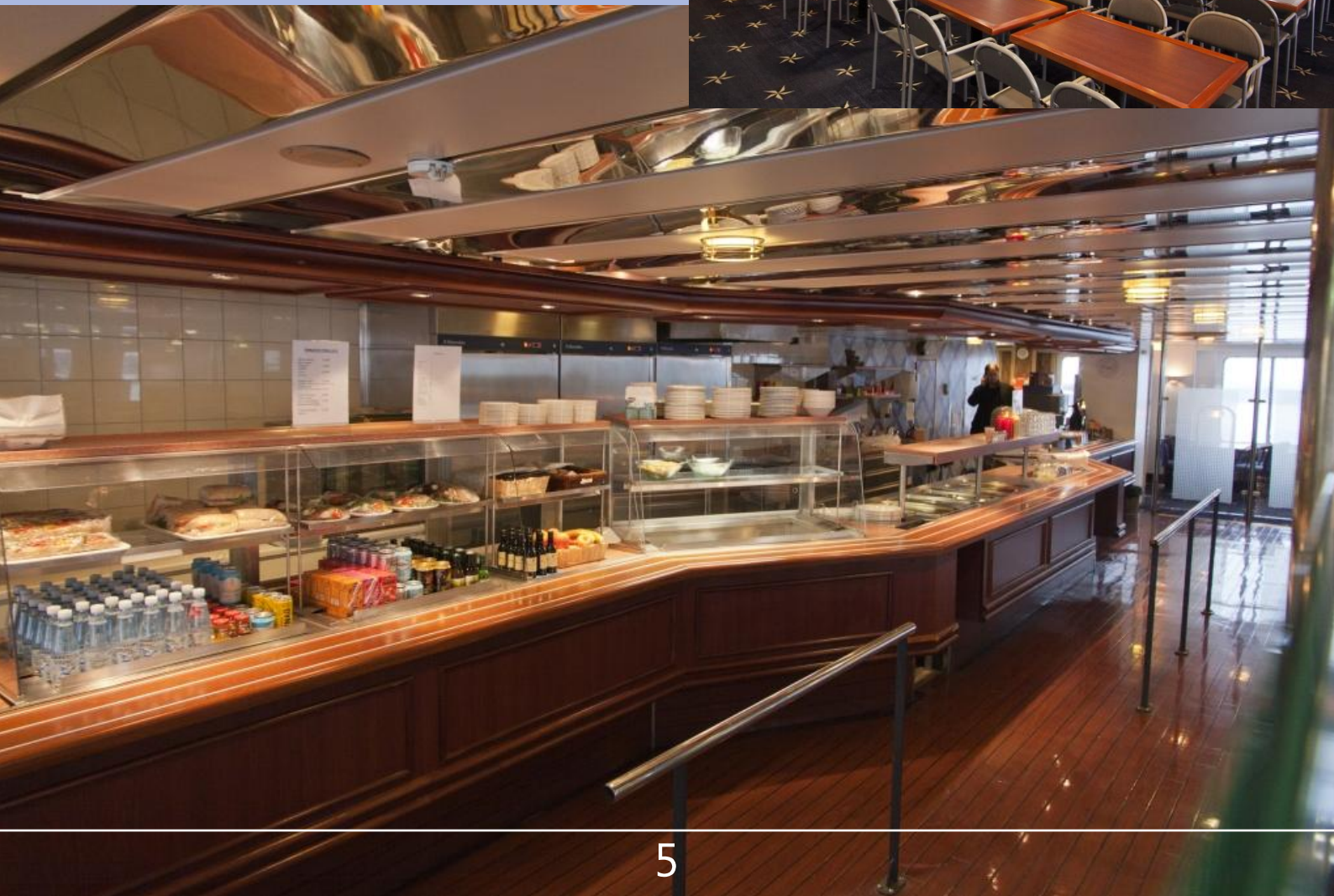
VUODEN ALUSSA Wasa Express aloitti liikennöinnin Vaasan ja Uumajan välillä uudelle NLC Ferry Oy Ab -varustamolle, jonka omistavat molemmat kaupungit. Millainen alus tämä on Wasa Express, missä kunnossa se on ja kannattaako sillä matkustaa? Laiva oli ollut vasta kymmenen päivää liikenteessä kun pääsin katsomaan sitä tammikuisen Suomen-matkani aikana. NLC Ferry:n eli Vaasanlaivojen Wasa Expressin liikennöinnin alku Pohjanlahdella ei ollut mutkatonta. 18. tammikuuta, eli neljä päivää käyntini jälkeen, vika laivan lämmityksessä pysäytti liikenteen viideksi päiväksi. Ja 3. helmikuuta havaittiin repeämä yhdessä aluksen tankkeista, minkä takia päivän ensimmäinen vuoro peruutettiin.

Varustamolla on tavoitteena markkinoida laivaa ja lauttayhteyttä Vaasasta Uumajaan laajemmin – myös turisteille ulkomailla. Paikallisten matkustajien houkuttelemiseksi takaisin risteilyiden pariin puolestaan keksittiin Vaasasta lähtevät teemaristeilyt. Teemat vaihtelevat viikosta toiseen ja tähän mennessä on järjestetty mm. "Love Boat" ja "Nostalgia" -matkat. Euroviisuris-

Alla: Kannen 7 keulassa sijaitseva kahvila on modernisoitu ja sen sisustus on osittain uusittu.



Yllä: Info ja kauppa kannella 7 laivan styyrpurin puolella.
Alla: Kannen 7 keulan kahvila.
Huomaa vaihtelevat tuolit molemmissa kuvissa; osa tuoleista periytynee aluksen pitkän uran eri vaihteista.





Kannen 8 keulassa sijaitsevassa baarissa järjestetään tietyillä matkoilla – lähinnä teemariesteilyjen aikana – ohjelmaa, musiikkia jne.

teily on myös luvassa. Torstaista sunnuntaihin laivan aikataulu mahdollistaa päiväristeilyt Vaasasta, joista peritään 30€ per henkilö. Kannella 8 ahterissa aijotaan rakentaa uusia konferenssitiloja, joilla pyritään houkuttelemaan firmoja pitämään kokouksia ja koulutuksia laivalla “vanhan hyvän ajan” tyyliin.

Kooltaan ja mukavuuksiltaan Wasa Express on sopiva alus sopivalla reitillä. Verrattuna RG 1:seen Wasa Express on monta askelta eteenpäin. Alus tarjoaa riittävästi ravintolatiloja, mukavasti ikkunapaikkoja saaristonäköalasta nauttimiseen ja ulkokansitilaa jotta matkasta voi nauttia kesäisinkin. Varustamolle on luonnollisesti toivottavaa että tämä uusi konsepti kannattaa. Ensimmäisen vuosineljänneksen matkustajaluvut osoittautuivat lupaavaksi. Taloudellinen menestys on myös toivottavaa koska se on edellytys varustamon ja sen omistajien hankkeessa ostaa reitille uudempi alus.

Voin lämpimästi suositella tämän aidon ruotsinlaivan kokeilemista Euroopan pohjoisimmalla kansainvälisellä lauttareitillä. Liikennettä yritetään kehittää kovalla panostuksella jossa on mukana paljon sekä idealismia että realismia. Itse palaan joka tapauksessa kesäksi Vaasaan, matkustamaan ja miksei risteilemäänkin Wasa Expressillä.



Toinen kahvila kannella 7 ahterissa on aiotaan avata kesäsesongin ajaksi.



Kesällä matkustajat varmasti pitävät yläkannen aurinkokannesta, josta on paras näköala Vaasan edustalla sijaitsevaan saaristoon.



Viimeisten vuosien aikana Pernon telakalta on peräjälkeen valmistunut maailman suurimpia aluksia. Tässä kuvassa valmistuvat nykyisellään maailman suurimmat matkustajalaivat, Oasis of the Seas ja Allure of the Seas. Kuva: STX Europe

Euroopan murheenkryyni: STX-telakat ahdingossa

Viimeisten viikkojen aikana tuskin kukaan suomalainen on voinut välttyä telakoiden ympärillä vellovasta keskustelusta. Pahimmassa kriisissään sitten 1980-luvun lopun rypevä suomalainen telakkateollisuus taistelee jälleen olemassaolostaan. Sama tauti on levinnyt myös Ranskaan, jossa STX omistaa enemmistön St. Nazairen telakasta.

TEKSTI: LASSI LIIKANEN

KOSKA telakkateollisuus on viime aikoina ollut voimakkaassa murroksessa, on hyvä lyhyesti kerrata, miten STX:n Euroopan-telakat ovat päätyneet nykyisen kaltaiseen tilanteeseen.

Suomen osalta telakkateollisuuden kriisin lonkerot ulottuvat parin vuosikymmenen taakse. Nykyinen STX Finland (joka omistaa sekä Turun että Rauman telakat ja 50% Helsingin telakasta) on osa norjalaista STX Europea, jonka omistuksessa on STX Finlandin lisäksi myös Ranskan telakkaa pyörittävä STX France. STX Europan kotipaikka Oslo ei ole sattumaa, sillä yhtiön

juuret ovat vahvasti Norjassa. Telakkayritys on aiemmalta nimeltään Aker Yards, joka oli aiemmin osa norjalaista Aker-yhtiötä. Aker ASA on edelleen olemassa oleva norjalainen holding-yritys, jonka omistuksiin kuuluu mm. offshore-alan ja kalastuselinkeinoalan yrityksiä. Aker Yards (telakkayhtiö) syntyi vuonna 2004, kun Akerin ja toisen norjalaisen suuren raskaaseen teollisuuteen erikoistuneen yrityksen, Kværnerin telakkatoiminnot yhdistettiin.

Se, miten Suomen telakat päätyivät tähän norjalaisten liittoon mukaan, liittyy sekä Kværneriin että Akeriin. Wärtsilä Meriteollisuuden kaatuessa rahoituskriisiin vuonna 1989 perustettiin sen raunioille Martin



Ranskan St. Nazairen "Chantiers de l'Atlantique"-telakalla rakennettu Queen Mary 2 oli aikoinaan maailman suurin alus ja nykyisinkin maailman suurin linjalaiva. Kuvassa Queen Mary 2 vuonna 2007 Norjan Trondheimissa. Kuva: Trondheim Havn / Wikimedia Commons (CC-BY-SA 3.0)

Saarikankaan johdolla uusi yhtiö, Masa-Yards, jonka avulla varmistettiin toiminnan jatkuminen Helsingin ja Turun telakoilla. Masa-Yardsin osakkaina olivat muun muassa Suomen valtio, Suomen Yhdyspankki (nyk. Nordea) sekä varustamot, joilla oli tilauksia telakoilla. Luonnollisesti kuitenkin erityisesti valtio sekä osakasvarustamot halusivat eroon telakkayhtiöstä, ja kun toiminta oli lähtenyt turvallisesti käyntiin, vaihtui omistus 1990-luvun puolivälissä Kværner-yhtiölle. Telakkaryppään nimeksi tuli siten Kværner Masa-Yards.

Raumalla telakkatoiminta oli vielä Hollming Oy:n ja Rauma-Repolan hallussa, kun Wärtsilä Meriteollisuus ajautui konkurssiin. Vuonna 1992 nämä yhdistyivät Finnyards Oy:ksi. Aker osti Finnyardsin ja vuonna 1997 Rauman telakan nimeksi tuli Aker Finnyards. Vuonna 2001 Akerin ottaessa haltuunsa talousvaikeuksiin ajautuneen Kværnerin syntyi tilanne, jossa Rauman, Helsingin ja Turun telakoilla oli periaatteessa kaikilla sama omistaja (Aker Kværner). Kuitenkin Kværner Masa-Yards (Helsinki ja Turku) sekä Aker Finnyards (Rauma) olivat käytännössä toistensa "kilpailijoita". Tämä omituinen asetelma purkautui vuonna 2005, kun kaikki kolme telakkaa yhdistettiin Aker Finnyards-nimen alle. Tätä yhdistymisprosessia edelsi jo vuonna 2004 Kværnerin ja Akerin telakkatoimintojen yhdistäminen Aker Yardsiksi, samalla kun Aker Kværner muutenkin yksinkertaisti yritysrakennettaan. Vuonna 2006 nimeä vaihdettiin poistaen Suomeen viittaava Finn-etuliite, jolloin telakkayhtiön nimeksi tuli sen

emoyhtiön mukaisesti pelkästään Aker Yards.

Aker Yards ASA vietiin Oslon pörssiin, mutta Aker pysyi sen enemmistöomistajana aina vuoteen 2007 saakka. Tuolloin Aker pudotti omistustaan alle 50 prosentin ja entisestä enemmistöomistajasta tulikin vähemmistöomistaja. Korealainen STX-konserni alkoi haalia omistuksia Aker Yardsista, ja otettuaan ensin enemmistöosakkaan aseman STX osti loputkin Aker Yardsin osakkeista tammikuussa 2009. Jo loppuvuodesta 2008 STX oli muuttanut Aker Yardsin nimen STX Europeksi.

Ranskan telakat Lorientissa ja St. Nazairessa olivat päätyneet tähän liittoon vuonna 2006. Aker Yards ja telakoiden entinen omistaja, ranskalainen teollisuus-konserni Alstom sopivat, että Aker Yards ostaa enemmistön Alstom Marinen telakkatoiminnasta. Aker osti aluksi 75 prosentin osuuden 50 miljoonalla eurolla vuonna 2006, jolloin Alstomille jäi loput 25 prosenttia telakoista. Alkuperäiseen sopimukseen kuului, että Aker Yards saisi ostaa loput telakasta vuonna 2010 enintään 125 miljoonalla eurolla. Kun Aker Yardsin omistus vähitellen siirtyi Etelä-Koreaan, alkoi Ranskan valtio kiinnostua osuudesta STX Francesta. Vuonna 2008 Ranskan valtio osti investointirahastonsa kautta 33,34 prosentin osuuden telakkayhtiöstä, jolloin STX Europelle jäi 50,01 prosenttia ja Alstomille 16,65 prosenttia. Vuonna 2010 Alstom kuitenkin ilmoitti myyvänsä jäljellä olevan osuutensa STX Francesta STX Europelle, joten nykyisellään STX Europe omistaa 66,66 prosenttia ja Ranskan valtio 33,34 prosenttia STX Francesta.

Epäterve meriteollisuus ajautuu kriisistä kriisiin

Suomen telakoita ovat viimeisen vuosikymmenen aikana riivanneet lukuisat ongelmat. Sanomattakin on selvää, että telakoiden ahdingon taustalla on kansainvälisesti lisääntynyt kilpailu ja markkinoiden muuttuminen yhdistettynä suomalaiseseen korkeaan kustannustasoon. Pelkästään Suomea ei tästä alennustilasta voi kuitenkaan syyttää, ja ongelmat juontavat juurensa jo pitkälle 1970-lukuun ja Eurooppaan.

Aasialaisten valtioiden, erityisesti Etelä-Korean ja Japanin voimakas taloudellinen nousu ja teollistuminen 1970- ja 1980-lukujen aikana ajoi eurooppalaisen telakkateollisuuden syvään suohon. Edullisemmän kustannustason Aasiassa alettiin rakentaa runsaasti erityisesti rahtialuksia, jolloin tilausten painopiste siirtyi

itään. Ne eurooppalaiset telakat, joille rahtialusten rakentaminen oli merkittävässä roolissa, ajautuivat syviin vaikeuksiin tilausten ehtyessä. Euroopan telakoita vaivasivat kannattavuusongelmat, kun ne yrittivät taistella edullisemmilla hinnoilla Aasian telakoita vastaan. Monet valtiot päätyivätkin tukemaan telakoitaan, kuten esimerkiksi Ruotsin ja Suomen valtiot tekivät. Telakkakriisi Euroopassa kuitenkin muutti alaa paljon, ja esimerkiksi valtion tukemat ruotsalaiset telakat (jopa maineikas Kockums) lopettivat toimintansa yksi toisensa jälkeen.

Suurin muutos on tapahtunut rakentamisen painopisteessä. Niin sanottuja bulkkituotantoaluksia tilataan paljon aasialaisilta telakoilta, joissa myös Kiina on entistä vahvempana pelurina mukana. Euroopan telakat keskittyvät entistä vahvemmin vaativampiin projekteihin. Näitä ovat esimerkiksi risteilijät (joiden rakentamisessa Eurooppa on edelleen ylivoimaisesti johtava maanosa), offshore-alukset, jäänmurtajat ynnä muut. Vanhalla mantereella on huomattavasti enemmän tietotaitoa, osaamista ja kokemusta haastavista laivanrakennusprojekteista, ja tätä osaamista Aasia hamuaa entistä enemmän. Tästä kielii eteläkorealaisen STX:n tulo Euroopan telakkamarkkinoille.

Palataksemme kuitenkin Suomen telakkateollisuuteen, johtavat kriisin jäljet 1980-luvun lopun tapahtumiin. Euroopan painiessa telakkakriisin kanssa suomalaisella telakkateollisuudella meni 1970- ja 1980-luvuilla vielä yllättävän hyvin, osittain totta kai myös Neuvostoliiton vaikutuksesta. 1980-luvun lopulla tauti levisi myös Pohjolan nurkkaan, jolloin päätettiin yhdistää Wärtsilän ja Valmetin telakkatuotanto Wärtsilä Meriteollisuudeksi vuonna 1987. Hanke kuitenkin siinä suhteessa epäonnistui, että Wärtsilä Meriteollisuus ajautui konkurssiin jo vuonna 1989. Ja kuten tunnettua, Wärtsilän raunioille perustettiin Masa-Yards. Ainoa telakkakriisistä ”kuivin jaloin” selvinnyt telakka oli Rauman telakka, joka tosin sekkin 1990-luvulla siirtyi ulkomaalaisomistukseen.

Akuutin kriisin jälkeen teollisuus alkoi taas vetämään. Masa-Yards sai 1990-luvulla mukavasti erityisesti risteilijätilauksia. Myöskään rahtilaivapuolella ei ihan tyhjiä tilauskirjoja nähty, vaikkakin risteilyalustuotanto oli erittäin hyvässä myötätuulessa. Risteilijöitä rakennettiin hyvällä tahdilla niin Royal Caribbean Internationalille, Carnival Cruise Linesille kuin Costa Cruisillekin. Tekesin raportin ”Suomen meriklusteri” vuodelta 2003 mukaan vuosina 1990-1999 Kvaerner



1978-1981 rakennettu Searunner-luokka oli alkusoittona korealaisten telakoiden murtautumisessa Euroopan laivamarkkinoille. Kuvassa Global Carrier Helsingissä hiukan ennen romuttamistaan 2012. Kuva: Kalle Id

Masa-Yards ja Aker Finnyards toimittivat yhteensä 26 matkustajalaivaa, vuosina 2000-2002 yhteensä 10. Risteilyalusbuumi kuitenkin hidastui 2000-luvun alkupuolella, ja Suomen telakat hiljentyivät joksikin aikaa. Vuoden 2002 lopulla Kvaerner Masa-Yardsin ja Aker Finnyardsin telakoilla oli tilattuna yhteensä enää seitsemän alusta (reilun 543 000 bruttotonnin verran), joista kolme (reilun 155 000 bruttotonnin verran) oli saatu vuonna 2002. Suhteessa siihen, että vuonna 2002 luovutettiin seitsemän alusta suuruudeltaan yhteensä hieman päälle 358 000 bruttotonnia, oli tilauskanta uhkaavasti hupenemassa.

2000-luvun alkupuolella Suomen telakoilla jouduttiin turvautumaan lomautuksiin, kun tilauskirjoissa ei ollut riittävästi täytettä pitämään täystyöllisyyttä telakalla. Kuitenkin muutaman vuoden kestänyt hiljaisempi kausi alkoi muuttamaan suuntaa taas 2000-luvun puoliväliä lähestyessä. Maailmanlaajuinen talouskasvun raju kiihtyminen aiheutti telakoille tilauskirjojen paisumista. Suomen telakoille suorastaan sateli tilauksia. Erityisesti matkustajalauttamarkkinat lähtivät nousukiitoon, mutta myös entistä suurempia risteilijätilauksia saatiin Turun telakalle. Matkustaja-autolauttoja tilasivat esimerkiksi Tallink, Viking Line, Color Line, P&O Ferries ja Brittany Ferries, joista suurin osa (poikkeuksena Color Linen ensimmäinen lautta) tosin koituivat Helsingin sekä Rauman telakoiden iloksi. Risteilypuolella Royal Caribbean International työllisti Turun-telakkaa lukuisilla tilauksilla.

Tänä aikana Aker Yards rakensi lauttoja tiuhaan tahtiin erityisesti Helsingin mutta myös Rauman telakalla. Turusta valmistui pääasiassa risteilijöitä, poikkeuksena Color Linen Color Fantasy (2004). Helsingin telakan lohkotuotanto oli lopetettu jo aiemmin, joten lohkot jouduttiin tekemään muilla telakoilla. Lohkoja tuotiinkin

Helsinkiin jopa Akerin Yardsin Ranskan telakoilta saakka, jotka olivat tuolloin vajaakäytössä. Nopea toimitustahti ja suuriksi paisuneet tilauskirjat kuitenkin aiheuttivat toimitusongelmia Aker Yardsille. Pahiten ongelmat koskettivat Helsingin ja Rauman telakoita, joista myöhässä valmistuivat Viking XPRS ja Baltic Princess (Helsinki 2008), Brittany Ferriesin Armorique (Helsinki 2009) sekä Color Linen Superspeed 1 (Rauma 2008).

Nopeatempoinen laivojen rakentaminen pysähtyi, kun kansainvälinen finanssisektori alkoi yskiä pahasti vuoden 2007 aikana. Finanssikriisi kärjistyi alkusyksyllä 2008, kun suuri yhdysvaltalainen investointipankki Lehman Brothers haki itsensä konkurssiin. Tästä alkoi maailmanlaajuinen talouden laskusuhdanne, joka Euroopassa ja euroalueella jatkuu edelleen, tosin ennemminkin valtioiden julkisen talouden ja pankkisektorin kriiseinä. Tilaustahti hiipui, ja työt Helsingin telakalla loppuivat jo alkuvuodesta 2009, kun Englannin kanaalin liikenteeseen päätyneet Armorique valmistui. Vielä vuoteen 2010 saakka Turun-telakkaa kannatteli Royal Caribbeanin Genesis-sarjan aluksien rakentaminen (Oasis of the Seas & Allure of the Seas),

mutta niiden valmistumisen jälkeen myös Turkua uhkasi hiljentymisen. Raumalla rakennettiin kahta uutta kanaalilauttaa Englannin kanaalissa liikennöivälle P&O Ferriesille, mutta suuret tilaukset pysähtyivät myös Rauman telakalla vuonna 2011 Spirit of Francen valmistuessa. Raumalle tosin onnistuttiin saamaan myös pienempiä alustilauksia, joiden avulla pahimmasta kuopasta vältyttiin.

Tilanne näytti erittäin akuutilta esimerkiksi Turussa, jossa tilauksia ei Allure of the Seasin jälkeen ollut. Kuitenkin syksyllä 2010 Viking Line tilasi Turun ja Tukholman välille uuden Viking Grace-aluksen, jonka tilaussopimukseen sisältyi myös optio. Viking Line ei kuitenkaan käyttänyt optiota. Toinen suurempi tilaus Turkuun tuli syksyllä 2011, kun saksalainen TUI Cruises tilasi täysin uuden risteilijän. Myös tähän sopimukseen kuului optiotilaus, jonka TUI Cruises vahvisti käyttävänsä loppuvuodesta 2012.



Oikealla: Saksalaisen TUI:n ja Royal Caribbeanin puoliksi omistama TUI Cruises tilasi 2011 Mein Schiff 3-risteilijän Turun-telakalta. Syksyllä 2012 sille vahvistettiin optiotilaus, Mein Schiff 4. Kuva: STX Europe.

Alla: Kaksi historiaan jäänyttä asiaa: todennäköisesti uudisrakente-matkustajalauttoja ei tultane näkemään enää Helsingissä eikä myöskään Eckerö Linen Nordlandiaa Länsisatamassa. Kuva: Lassi Liikanen



Myös Helsingin telakalla riitti tyhjää. Ratkaisuksi Helsingin telakan ongelmaan kuitenkin ilmaantui venäläinen laivanrakentaja United Shipbuilding, joka osti osuuden telakasta. Täten STX Europe ja United Shipbuilding perustivat ”uuden” telakan, Arctech Helsinki Shipyardin, jonka molemmat yhtiöt puoliksi omistavat. Helsingin telakan tulevaisuus vaikuttaa tällä hetkellä olevan ennen kaikkea jäänmurtaajien ja arktisille alueille suunniteltujen alusten rakentamisessa.

STX päättyy ongelmiin – huhumylly telakoiden ympärillä alkaa

Vasta muutaman vuoden telakat omistanut eteläkorealainen monialakonserni STX päättyi kuitenkin ongelmiin vuodenvaihteen tienoilla. Maailmanlaajuinen talouden alavire on iskenyt vahvasti teollisuuteen, eikä meriteollisuus ole poikkeus tässä suhteessa. Niinpä uusien laivojen tilaukset ovat liki pohjamudissa ja rahtitulot ovat laskeneet dramaattisesti sitten huippuvuosien. Kauppalehden mukaan merirahtien hintatasoa mittaava Baltic Dry-indeksi on tällä hetkellä alle tuhannessa pisteessä, kun se korkeimmillaan vuonna 2008 hipoi liki 12 000 pistettä. Tanskalainen Danmarks Skibskredit kertoi myös Kauppalehdelle, että telakkateollisuuden kapasiteetti maailmassa tulee laskemaan tämän ja seuraavan vuoden aikana 25 prosentilla.

Tämän tiedon valossa ei ole vaikeaa ymmärtää, että telakkateollisuudella menee surkeasti. Suomessa telakkateollisuuden heikkouksina on nykyisessä maailmantaloustilanteessa muiden muassa erikoistuminen (joka toisaalta voi kääntyä jälleen myös vahvuudeksi), korkea kustannustaso ja telakoiden epäkehittyneisyys. Erikoistuminen matkustaja-alusten rakentamiseen ei ole vahvuus tilanteessa, jossa melko uusia ja hyväkuntoisiakin matkustajalaivoja on myynnissä hyvin alhaiseen hintaan. Suomen korkea kustannustaso on selkeä kilpailuhaitta suhteessa vaikkapa aasialaisia telakoita vastaan, ja suomalaisiin telakoihin ei ole tehty juurikaan merkittäviä investointeja pitkiin aikoihin. Se toisaalta on ymmärrettävää, ottaen huomioon emoyhtiön taloudellisen aseman tällä hetkellä.

Suomen telakoita vaivaa nyt myös imagokriisi. STX:n jatkuva poukkoilu ei ainakaan paranna tilannetta. Toisaalta Suomen valtio ei ole ollut valmis lähtemään telakoiden (osa)omistajaksi, vaan hallitus on ainoastaan halukas tukemaan niitä ”kaikin laillisin ja järjellisin

keinoin”, kuten elinkeinoministeri Jan Vapaavuori on useaan kertaan todennut. Kun nykyistenkin TUI-tilausten osalta on spekuloitu mahdollisesta peruuntumisesta, ei se ainakaan paranna STX Finlandin mahdollisuuksia saada uusia tilauksia telakoille, joiden jatkosta ei ole mitään varmuutta.

Kilpailu matkustajalaivojen tilauksista on nyt kovaa. Yksi viime aikojen suurimmista matkustajalaivatilauksista, Royal Caribbeanin uusi Oasis-luokan alus (ja sen mahdollinen optiotilaus), meni sivu suun suomalaisilta ja tilaus menikin STX Francelle. Saman telakkayhtiön sisällä kilpaileminen kuulostaa omituiselta, mutta on toisaalta jokseenkin selitettävissä Ranskan valtion mukanaololla STX Francessa. Ranskan valtiolle oli tärkeää saada tilaus Ranskaan; telakoilla ei sielläkään ole tilauksia jonoksi asti. Poliittisen halukkuuden lisäksi Ranskalla oli työkalupakissaan enemmän keinoja, koska telakan osaomistaminen mahdollistaa tilaajan kannalta edullisempien rahoitusjärjestelyjen luomisen.

Suomessa Turun ja Rauman telakoiden osalta voi todeta, että niiden kilpailukyky on osittain huono. Ensinnäkin telakat itsessään huutavat investointeja, koska työn teettäminen moderneilla telakoilla on huomattavasti tehokkaampaa ja edullisempää. Perinteisesti teollisuustyö Suomessa on ollut kallista, jonka vuoksi täällä onkin erikoistuttu vaativampien alusten rakentamiseen. Suomalaiset laivat ovat perinteisesti olleet korkealla teknologialla varustettuja, laadukkaita ja hyviä aluksia. Laatu ja osaaminen eivät kuitenkaan tänä päivänä ja tässä taloudellisessa tilanteessa ole ainoa määrittävä tekijä, vaan myös hinnalla on merkitystä.



Venäläisen Sovcomflot-varustamon tilaama Aleksey Chirikov luovutettiin Arctechin Helsingin-telakalta huhtikuussa 2013. Kuva:Arctech Helsinki Shipyard

STX:n telakoilla Euroopassa on melkoista vajaakäyttöä tällä hetkellä, vaikka tilanne totta kai on sama muillakin maailman telakoilla. Suomessa merkittävin tilaus tällä hetkellä on Turussa rakenteilla olevat kaksi TUI Cruisesin risteilijää. Raumalla rakennetaan tällä hetkellä UVL-10 -rajavartiolaivaa. Helsingin telakalla jäänmurtaajatilaukset ulottuvat toimituksiltaan vuoteen 2015 saakka. Ranskan telakan valopilkkuksi muodostui kuin muodostuikin viime vuoden lopulla Oasis of the Seasin ja Allure of the Seasin kolmas sisaralus, jonka tilaussopimukseen kuului optio myös sarjan neljännestä aluksesta. Lisäksi Ranskan telakalta luovutetaan toukokuussa Hapag-Lloydille Europa 2 -risteilijä (tästä lisää seuraavassa artikkelissa sivulta 13 alkaen). Telakka rakentaa myös Venäjän armeijalle kaksi Mistral-luokkaan kuuluvaa maihinnousu- ja helikopteritukialusta, jotka luovutetaan vuosina 2014 ja 2015.

Kuitenkaan erityisempiä valonpilkkuja ei ole näköpiirissä niin STX:llä kuin muillakaan telakoilla. Huonon suhdanteen lisäksi STX Europen emoyhtiö STX Offshore & Shipbuilding hakeutui huhtikuussa 2013 Etelä-Koreassa velkojen uudelleenjärjestelyyn, kun se ei onnistunut myymään osaa STX Pan Ocean -varustamosta. Jo aiemmin STX Europe on myynyt omistuksiaan saadakseen rahaa kassaan, kuten STX OSV:n italialaiselle Fincantierille ja norjalaisen Florøn telakan Westcon Groupille (ks. Lokikirja, Ulkomatala 6/2012). STX-konsernia rasittaa suuri velkataakka, ja

oletettavissa on velkajärjestelyn myötä mahdollisesti tapahtuvia muutoksia yhtiön toiminnassa sekä ehkä omistuspohjassa. Velkajärjestelyyn ajaututtaessa on myös mahdollista, että STX:n telakat yhdistetään jonkin toisen suuren eteläkorealaisen telakkayhtiön kanssa.

Mitään ei kuitenkaan vielä ole sanottu varmaksi. Lopputulos selvinnee vasta, kun STX:n suurimmat rahoittajat ovat päässeet yhteisymmärrykseen asioista. Euroopan-telakoiden kannalta asia on huono, sillä korealainen yrityskulttuuri suojelee ensin omiaan ja sen jälkeen vasta muita. Sen vuoksi tummat pilvet STX Europen yllä luultavasti tulevat pysymään vielä pitkään.

Lähteet

- Wikipedia
- Teknologian ja innovaatioiden kehittämiskeskus Tekes: ”Suomen meriklusteri 2008” (Tapio Karvonen, Johanna Vaiste ja Hannu Hernesniemi), ”Suomen meriklusteri”, 2003 (Mikko Viitanen, Tapio Karvonen, Johanna Vaiste ja Hannu Hernesniemi)
- Kauppalehti.fi
- STX Europe
- Expatica.com
- FT.com (Financial Times)
- http://www.cluster-maritime.fr/membres_pdf/CONSTRUCTION%20ET%20ACTIVITES%20NAVALES/STX%20EUROPE%20EN.pdf

Kirjoita Ulkomatalaan!

Haluatko kirjoittaa merenkulkuaiheiseen julkaisuun? Puuttuuko Ulkomatalan juttuvalikoimasta aiheita, joista haluaisit lukea? Vai kiinnostaisiko sinua vain muuten avustaa lehtemme teossa?

Nyt on tilaisuutesi! Ulkomatala etsii vierailevia toimittajia avustamaan lehden tekemisessä. Erityisen suuri tarve vieraileville kirjoittajille on vuoden 2013 aikana, jolloin lehteä toimitetaan vajaalla miehi-tyksellä.

Juttujen aiheiksi kelpaavat kaikki merenkulkua sivuavat aiheet: historiikit, matkakertomukset, uutiset, kirja-arvostelut tai vaikka raportit hyvistä laivakuvauspaikoista. Mikäli olet epävarma kirjoittajan-taidoistasi, vakituiset toimittajamme avustavat artikkeleiden saattamisessa julkaisukuntoon – tai halutessasi voit lähettää meille vain jutturungon tahi vaikka pelkän juttuvinkin.

Artikkeleiden ja juttuvinkkien lisäksi otamme mielellämme vastaan myös valokuvia. Erityisesti kuvat ajankohtaisista aiheista tulevat tarpeeseen lehteä tehtäessä.

Kiinnostuitko?

Katso lisää osoitteesta www.ulkomatala.net/freelancer ja ota yhteyttä jo tänään!

Maailman uusimmat risteilyalukset MSC Preziosa ja Europa 2



Telakkayhtiö STX Europan tilauskirja oheni maaliskuun lopussa jälleen yhdellä aluksella, kun risteilyalus MSC Cruises -varustamolle luovutettiin Ranskasta. Toukokuussa samainen telakka luovuttaa risteilijän myös Hapag-Lloyd Cruises -varustamolle.

Yllä: **Unituore MSC Preziosa.** Kuva: MSC Croisiere

Alla: **Europa 2** palaamassa koeajolta St. Nazairen telakalle 14.4. Kuva: Christophe Dedieu





MSC Preziosan libyalainen alkuperä näkyy etäisesti aluksen Phoenician Plaza -kahvilan nimessä ja sisustuksessa. Kuva: MSC Croisiere



Myös l'Arabesque -ravintolan voisi ainakin nimensä puolesta väittää viittaavan aluksen tilaajaan. L'Arabesque on yksi aluksen kahdesta matkan hintaan kuuluvasta pääravintolasta. Kuva: MSC Croisiere



Lisämaksullinen Eataly-ravintola ei sen sijaan vakuuta ainakaan huoltoasemamaisen sisustuksensa puolesta. Kuva: MSC Croisiere

TEKSTI: JUSSI LITTUNEN

KERROIMME aiemmin tässä lehdessä STX Europen nykytilanteesta. Yhtiöön kuuluvalla Saint-Nazairen telakalla on ollut tänä keväänä kiireistä, sillä sieltä luovutetaan kaksi risteilyalusta kahden kuukauden sisällä. Seuraavassa esittelemme maaliskuun puolivälissä valmistuneen MSC Preziosan ja toukokuun alussa valmistuvan Europa 2:n.

MSC Preziosa – libyalaisesta panamalaiseksi

MSC Cruises -varustamon uusimman aluksen historia ei ole aivan tavanomainen. Aluksen tilasi Libyan valtion omistama General National Maritime Transport Company (GNMTC) kesäkuussa 2010, ja rakentajaksi valittiin STX France -yhtiön Saint-Nazairen telakka Ranskassa. Telakka oli rakentanut italialaiselle mutta sveitsiläisomisteiselle MSC Cruises -varustamolle kaksi nk. Fantasia-luokan risteilyalusta (MSC Fantasia, valmistui v. 2008 ja MSC Splendida, valm. v. 2009), ja kolmannesta, hieman suurennetusta sisaraluksesta oli juuri saatu tilaus. Libyalaisen tilaamasta laivasta oli määrä tulla Fantasia-luokan neljäs alus.

Suunnitelmat libyalaisvarustamon ensimmäisestä risteilyaluksesta olivat suuria. Alukseen suunniteltiin mm. 120 tonnin suuruista akvaariota, johon olisi sijoitettu kuusi haita vieraiden nähtäväksi. Laivalla olisi suunnitelman mukaan työskennellyt neljä biologia, jotka olisivat huolehtineet haiden kunnosta ja ruokinnasta laivalla. Aluksen sisustukseen suunniteltiin mm. patsaita ja marmoripylväitä. Suuruudenhulluilta kuulostavien suunnitelmien takana oli varustamon johtoon kuulunut Hannibal Muammar Gaddafi, Libyan johtajan Muammar Gaddafin poika.

Suunnitelmat kuitenkin muuttuivat. Libyan sisällissota syttyi alkuvuodesta 2011, ja valtionyhtiö GNMTC:n rahoitusongelmien vuoksi STX France irtisanoi sopimuksen kesäkuussa 2011. Tuolloin aluksen runko oli jo valmis, ja STX alkoi etsiä uutta omistajaa laivalle. Lopulta maaliskuussa 2012 MSC Cruises ilmoitti ostavansa aluksen laivastoonsa. Sopimuksen arvo oli 550 miljoonaa euroa, ja valmistumisajankohta siirtyi joulukuusta 2012 maaliskuun 2013 loppuun. Alkuperäinen nimi Phoenicia muuttui uuden omistajan myötä MSC Preziosaksi.

Vaikka haiakvariosta ja mahtipontisesta sisustuksesta luovuttiin, ei aluksesta tullut täysin vanhempien

sisaralustensa kaltaista. MSC Preziosalla on 1751 hyttiä 4345 matkustajalle, kun taas MSC Fantasiilla ja MSC Splendidalla on 1637 hyttiä ja 4363 hyttipaikkaa. Hytit on kaikilla laivoilla sijoitettu kannen 5 keskiosaan ja kansille 8-13. Kooltaan hytit ovat 12–53 neliometriä, ja suurimmat sviitit on sijoitettu omaan Yacht Club -osastoonsa kansien 15 ja 16 keulaosaan. Osaston asukkailla on käytössään mm. oma ravintola, baari ja näköalasaloni sekä kylpyläosasto ja kirjasto.

MSC Preziosan yleisjärjestely on pääosin samanlainen kuin sarjan vanhemmilla aluksilla, mutta osa tiloista on sisustettu ja nimetty aiemmista laivoista poikkeavalla tavalla. Laivan alakannet on järjestelty risteilyaluksille tyypilliseen tapaan niin, että kahden kannen korkuinen pääravintola sijaitsee kansien 5-6 peräosassa ja 1603-paikkainen teatteri kansien 5-7 keulassa. Pienemmät baarit, myymälät ja kahvilat sekä kasino on järjestelty näiden tilojen väliin, ja suuremmat ravintolat sijaitsevat pääravintolan yhteydessä aivan perässä. Uima-allas ja kylpylä sijaitsevat hyttiosastojen päällä kannella 14. Kaikkiaan matkustajien käytössä on mm. 7 ravintolaa ja 20 baaria sekä 4D-elokuvateatteri ja keilailualue.

MSC Preziosa luovutettiin tilaajalleen 14. maaliskuuta 2013, ja kastetilaisuus järjestettiin kymmenen päivää myöhemmin Genovassa Italiassa. Kasteen suoritti näyttelijä Sophia Loren, joka on toiminut kaikkien MSC Cruisesin uudisrakennusten kummina. Laiva tekee Välimerellä pääosin viikon mittaisia risteilyitä, ja sen lähtösatamina ovat mm. Italian Genova, Napoli ja Messina sekä Espanjan Barcelona ja Ranskan Marseille.



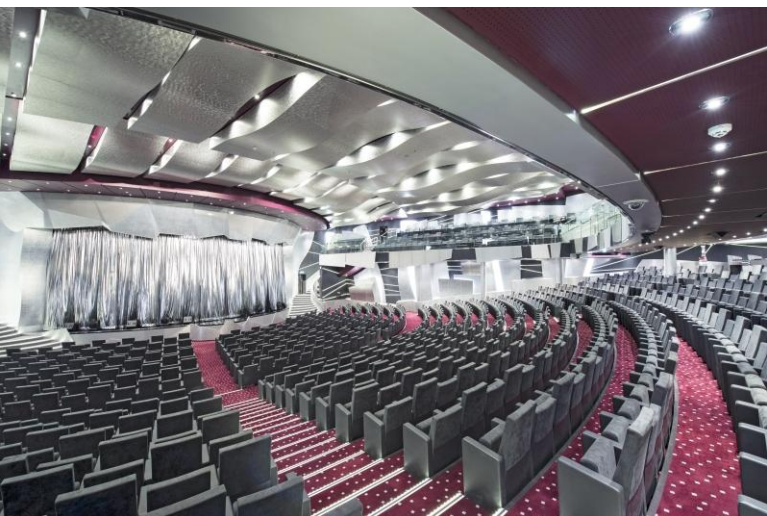
Galaxy Lounge MSC Preziosan 16. kannella toimii sekä näköalabaarina, discona että ruokaravintolana.

Kuva: MSC Croisiere



Sviittimatkustajat majoittuvat omalla MSC Yacht Club -alueellaan. Yacht Clubin atriumin portaat on koristeltu blingillä säästämättä Swarovskin kristalleilla.

Kuva: MSC Croisiere



Platinum-teatterin sisustus huokuu modernismia.

Kuva: MSC Preziosa



Shoppailumahdollisuuksista ei MSC Preziosalla tule pulaa: laivalta löytyy peräti yhdeksän erilaista kauppaa. Kuvassa karkkikauppa La Caramella. Kuva: MSC Preziosa



Europa 2 – maailman ylellisin risteilyalus?

Saksalainen Hapag-Lloyd Cruises -risteilyvarustamo tunnetaan erityisen korkeatasoisista risteilyaluksistaan. Yhtiön nykyinen lippulaiva Europa (Kvaerner Masa-Yards, Helsinki, 1999) on saanut useana vuonna peräkkäin arvion 5+/5 Berlitz Cruise Guide -matkaoppaassa – ainoana laivana maailmassa. Tammikuussa 2011 Hapag-Lloyd solmi suunnittelu- ja rakennussopimuksen 40 000 bruttotonnin matkustajaristeilylaivasta STX France -yhtiön Saint-Nazairen telakan kanssa.

Uuden aluksen rakentaminen aloitettiin 5. syyskuuta 2011 tuotannonaloitustilaisuudella ja jo tässä vaiheessa aluksesta käytettiin projektinimeä Europa 2. Kölinlasku tapahtui 1. maaliskuuta 2012 ja vesillelasku 6. heinäkuuta samana vuonna. Tämänhetkisten tietojen mukaan Europa 2 valmistuu toukokuussa 2013.

Vaikka uudisrakennusta on kutsuttu Europan sisaraluksiksi, eivät alukset kuitenkaan ole identtisiä. Europa 2 on edeltäjänsä 25 metriä pidempi ja samalla myös leveyttä ja syväästä on kasvatettu. Suuremman rungon ansiosta Europa 2:n matkustajakapasiteetti on 516 matkustajaa 251 hytissä (vrt. Europan 408 matkustajaa 204 hytissä). Hytit ovat kooltaan 28–99 neliometriä, ja ne kaikki on varusteltu 7-15 neliometrin parvekkeella. Miehistöä uudella laivalla on 363.

Edeltäjänsä tapaan Europa 2:n matkustajamäärä on poikkeuksellisen pieni aluksen kokoon nähden. Tämän ratkaisun tarkoituksena on parantaa matkustajien viihtyvyyttä laivalla; yhtä matkustajaa kohden jää siis enemmän tilaa. Jonkinmoista käsitystä aluksen tasosta saa, kun vertaa näitä lukuja hieman pienemmän Birka Paradiisen (177x28x6,6m, 34 924 gt) tietoihin: ainoa Suomesta säännöllisesti liikennöivä risteilyalus kuljettaa 1800 matkustajaa 738 hytissä, mutta miehistöä on ”vain” 200 henkilöä.

Matkustajien näkökulmasta Europalla ja Europa 2:lla on kuitenkin paljon yhteistä. Kummallakin aluksella suurin osa yleisistä tiloista sijaitsee kannella 4. Kannen peräosassa sijaitsee laivan pääravintola, jonka yhteydessä on kolme pienempää ravintolaa. Keskiosaan on sijoitettu pienehköt baarit ja myymälät, ja näiden keulapuolella on laivan pääaula maisemahisseineen ja maihinnousuauleineen. Aivan keulassa sijaitsevaan teatteriin kuljetaan kahden suuremman baarin välistä. Kylpylä sijaitsee viidennen kannen peräosassa, ja uima-

Europa 2 näytti jo heinäkuussa 2012 ulkoisesti varsin valmiilta (luontaisesti maalipintaa lukuunottamatta) Saint-Nazairessa. Aluksen "pari" Europa rakennettiin vuonna 1999 Helsingissä. Kuva: Christophe Dedieu



Europa 2:n sisustus tulee olemaan huomattavasti hillitympi kuin MSC Preziosan, mistä kertoo vähäeleisen tyylikäs yksikerroksinen atrium. Sama tila toimii myös pianobaarina. Kuva: Hapag-Lloyd Cruises



Europa 2:lla kaikki matkustajat majoittuvat sviiteissä. Kuva laivan toiseksi alimmasta hyttikategoriasta Ocean Suitesta. Kuva: Hapag-Lloyd Cruises

allas sekä maisemabaari ja -ravintola kannella 9.

Valmistuttuaan Europa 2 lähtee ensimmäiselle risteilylleen 11. toukokuuta Hampurista. 14 päivän aikana Europa 2 vieraillee mm. Amsterdamissa Hollannissa, Bordeaux'ssa Ranskassa sekä Espanjan Bilbaossa ja neitsytristeily päättyy Portugalin pääkaupunkiin Lissaboniin. Tämän jälkeen Europa 2 tullaan asettamaan risteilyliikenteeseen Välimerelle, jossa laiva tekee yhden viikon mittaisia risteilyitä. Lokakuussa risteilyt siirtyvät kohti Aasiaa, jolloin lähtösatamina ovat Dubai, Singapore ja Hong Kong.

Lähteet

- Aker Finnyards: 1'800 pax Cruise Vessel for Birka Line (esite)
- MSC Cruises: MSC Preziosa technical sheet, MSC Fantasia technical sheet (Yhtiön omat esitteet laivoista)
- Reinikainen, Kari: MSC Preziosa named in Genoa (Cruise Business Review, www.cruisebusiness.com 25.3.2013)
- Smith, Graham: Gaddafi son was building luxury cruise liner with glass tank big enough for six sharks to swim in (www.dailymail.co.uk 16.3.2012)
- STX France: Lehdistötiedote 22.6.2011, 15.3.2012
- Vapalahti, Hannu: Suomen Kuvitettu Laivaluettelo 2009 (Judicor Oy 2009)
- <http://en.wikipedia.org/>
- <http://www.latecruisenews.com>
- <http://www.msccruises.com>



Weltmeere ("valtameri") on Europa 2:n pääravintola. Weltmeeren valikoimaa täydentää peräti viisi muuta ruokaravintolaa. Kuva: Hapag-Lloyd Cruises



Elements on Europa 2:n tyylikäs aasialainen ravintola. Kaikki Europa 2:n ravintolat toimivat "open seating" -periaatteella ja - muista luksuslaivoista poiketen - aluksella ei ole tiukkoja pukukoodeja. Kuva: Hapag-Lloyd Cruises

MSC Preziosa

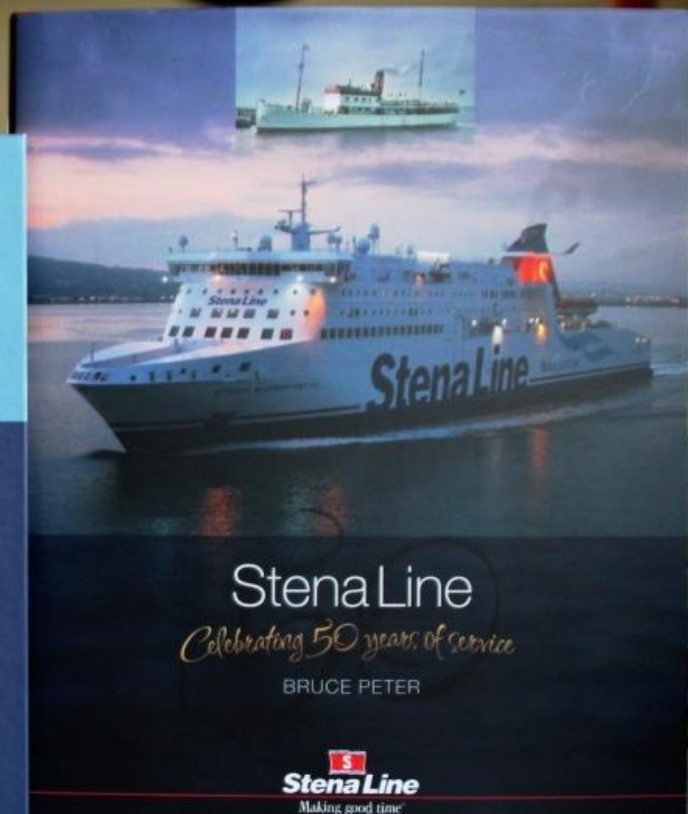
Päämitat: 333,30 x 37,92 x 8,29 metriä
 Bruttovetoisuus: 139 400 gt
 Suurin nopeus: 24,05 solmua
 Matkustajia: 3 502 (kun 2 hlö/hytti)
 Hyttejä: 1751, joista 45 liikuntarajoitteisille
 Miehistöä: 1 388

Europa 2

Päämitat: 225,38 x 26,70 x 6,30 metriä
 Bruttovetoisuus: 42 830
 Suurin nopeus: 21,4 solmua
 Matkustajia: 516
 Hyttejä: 251
 Miehistöä: 363



Europa 2:n Jazz Club on jo sisustuksensa puolesta teemaan sopivan hämyisä. Kuva: Hapag-Lloyd Cruises



Kuva: Kalle Id

Stena Linen 50-vuotishistoriikit

Maailman suurimpiin autolauttavarustamoihin lukeutuva ruotsalainen Stena Line täytti 50 vuotta viime joulukuussa. Juhlavuoden kunniaksi julkaistiin peräti kaksi erillistä historiikkia, jotka arvostelemme tässä artikkelissa.

TEKSTI: KALLE ID

21. JOULUKUUTA 1962 syntynyt Stena Line – alkujaan Skagenlinjen Rederi – on yksi Euroopan merkittävimpiä lauttavarustamoita. Kenties tästä kertoo se, että varustamon 50-vuotisjuhlan kunniaksi ei julkaistu vain yhtä vaan kaksi historiikkia: Klas Brogrenin, Anders Bergenekin ja Rickard Sahlstenin kirjoittama 440-sivuinen *Stena Line – Historien om ett färjerederi* (englanniksi *Stena Line – The Story of a Ferry Company*) ja Bruce Peterin kirjoittama, 128-sivuinen *Stena Line – Celebrating 50 Years of Service*. Nämä kaksi teosta ovat varsin erilaisia ja myös erilaiselle yleisölle suunnattuja.

Historien om ett färjerederi

Yli 400-sivuisena *Stena Line – Historien om ett färjerederi* on jättiläinen varustamohistoriikkien joukossa. Kirjan pituudesta tekee vieläkin vaikuttavamman se, ettei siinä ole alusluetteloja sanan perinteisessä mielessä; teoksen lopussa on 20-sivuinen listaus, jossa

on lueteltu osa Stenan liikenteessä kulkeneista aluksista sivukuvien ja lyhyen tekstin kera. Kirja on siis lähes kokonaisuudessaan Stena Linen historiaa. Tilaa tarvitaankin paljon, sillä Stenan 50-vuotiseen historiaan mahtuu runsaasti eri laivoja ja linjoja useammalla mantereella.

Stenan monopolivisen historian käsittely on kirjassa ratkaistu artikkelikokoelmaa muistuttavalla rakenteella. Kirja on jaettu viiteen osaan, joista jokainen kattaa noin yhden vuosikymmenen jakson, sekä kuudenteen koko 50-vuoden jaksoa käsittelevään osaan. Jokainen osa alkaa yleiskuvan antavalla artikkelilla, jota seuraa eri linjoista, laivoista tai toimintatavoista kertovat artikkelit. Lähestymistapa on järkevä, sillä monissa tapauksissa Stenan lukemattomien eri reittien kehityksen seuraaminen kronologisessa järjestyksessä olisi vaikeaa jos ei mahdotonta. Toisaalta lähestymistapa vaikeuttaa kokonaisuuden hahmottamista, minkä lisäksi se tuo kirjaan jonkin verran toistoa. Osasyynä toistoon on ehkä myös kolme eri kirjoittajaa.

Vaikka Historien om ett färjerederins rakennetta voi kritisoida, on sen sisältö äärimmäisen mielenkiintoinen. Suomalaisittain mielenkiintoisinta antia lienevät sivupiirroksiset 1970-luvun alussa Tukholma-Maarianhamina-linjalle suunnitellusta uudisrakennuksesta. Muutenkin kirja sisältää miellyttävän määrän alusten piirroksia (joskin varsin pienessä koossa). 1960- ja 70-lukujen osalta mainio lisä ovat rinnakkain esitetyt Stenan ja kilpailija Sessanlinjen alusten piirroksiset.

Kokonaisuutena Historien om ett färjerederi on kelpo teos, mutta laajan tarkastelun ja hieman sekavan rakenteensa vuoksi se ei ehkä sovellu ns. asiasta kiinnostuneelle amatöörille. Tarinan kulku on usein sekavaa ja ilman aiempaa tietoa Stenan historian pääpiirteistä lukija menee helposti sekaisin. Tässä mielessä Stenan kaksi erilaista 50-vuotishistoriikkaa täydentävät toisiaan.

Celebrating 50 Years of Service

Bruce Peterin kirjoittama Stena Line – Celebrating 50 Years of Service on huomattavasti Stena Line – Historien om ett färjerederiä suppeampi. Kirja käsittelee kyllä Stena Linen koko historian, mutta vähemmän yksityiskohtaisesti kuin Historien om ett färjerederi.

Celebrating 50 Years of Servicen merkittävän erona Historien om ett färjerederiin nähden onkin se, ettei se ole Stena Linen tilaama, vaan teos sai alkunsa teoksen kustantajan Ferry Publicationsin aloitteesta. Tämä irrallisuus ”virallisesta” Stena Linesta olisi mahdollistanut kriittisemmän tarkastelun Stena Linen historiasta ja sen toiminnasta, mutta kirjoittaja ei ole halunnut tähän lähteä vaikka jotkin jaksot Stenan historiassa olisivat ehkä antaneet tähän aiheetta. Kahden teoksen välillä on kuitenkin ollut myös yhteistyötä, sillä Celebrating 50 Years of Servicen faktat ovat tarkistaneet Historien om ett färjerederins kirjoittajat.

Lähestymistavaltaan Celebrating 50 Years of Service tuo mieleen saman kirjoittajan vuonna 2010 julkaistun teoksen *DFDS Sailing in Style* (joka arvosteltiin Ulkomatalan numerossa 5/2011). Molemmista kuvat ovat merkittävässä roolissa; Celebrating 50 Years of Servicen teksti keskeytyy usein useamman kuville pyhitetyn aukeaman vuoksi. Tämä tekee lukemisesta ajoittain haastavaa, varsinkin kun teksti usein katkeaa kesken lauseen. Toisaalta teoksen kuvitus on tasokasta ja suurikokoisia kuvia katselee mielellään, varsinkin kun kyse on usein suomalaiselle lukijalle tuntemattomammista aluksista. Kirjoittajalle ominaiseen tapaan

kirja paneutuu myös alusten designiin eri mittakaavassa kuin Historien om ett färjerederi. Täten kirja kertoo millaista kunkin sukupolven laivoilla oli; tavan soisi yleistyvän varustamohistoriikkeissa.

Kokonaisuutena Celebrating 50 Years of Service on suunnattu lukijoille, jotka haluavat selkeän yleiskuvan Stenan historiasta. Tällaisena se toimii mainiosti. Historien om ett färjerederi antaa yksityiskohtaisemman – joskin katkonaisemman – kuvan Stenan historiasta. Lisäksi jälkimmäinen teos paneutuu tarkemmin talouteen ja varustamon toimintatapoihin. Molemmat ovat omalla tavallaan mainiota teoksia ja riippuu lukijasta, kumpi niistä on ”parempi”.

Stena Line – Historien om ett färjerederi on myynnissä Breakwater Publishingin verkkokaupassa www.breakwater.se sekä ruotsin- että englanninkielisenä versiona. Stena Line – Celebrating 50 Years of Service on myynnissä Ferry Publicationsin verkkokaupassa ferrypubs.co.uk.

Celebrating 50 Years of Servicen vahvuutena ovat vaikuttavat kuvat. Kuva: Bruce Peter





Superfast Ferries meillä ja muualla

Superfast Ferriesin punarunkoiset laivat oli viime vuosikymmenen ajan tuttu näky Itämerellä. Nykyään Itämereltä tutut laivat purjehtivat rahdattuina Kanadassa ja Irlanninmerellä. Mutta mistä Superfast Ferries ylipäätään sai alkunsa ja kuinka nämä ”toiset punaiset laivat” päätyivät liikenteeseen Itämerelle? Näihin kysymyksiin ja moniin muihin löytyy vastaus tästä artikkelista.



Yllä: Superfast VII Finnjetin viimeisenä liikennöintipäivänä. Kuva: Timo Selkälä

Alla: Sama alus Irlanninmerellä Stena Superfast VII:nä. Kuva: Bruce Peter

TEKSTI: TIMO SELKÄLÄ

1990-luvun lauttavarustamoiden suurin päänsärky oli tax-free myynnin loppuminen. Tämän aiheuttamaan uhkaan varustamot yrittivät varautua eri tavoin, kuten kehittämällä palvelukonsepteja suuntaan jossa miehistöntarvetta vähennettiin, ja tuloja yritettäisiin saada uusilta asiakasryhmiltä. Jotkut varustamot päättivät vastata haasteeseen investoimalla uuteen laivasukupolveen ja konseptiin. Näin syntyivät kaksi ehkä innovatiivisinta laivasukupolvea koskaan. Stena Linen ratkaisu oli todellinen merenkulun vallankumous, HSS, joka yhdisti nopeuden, mukavuuden, tehokkuuden ja samalla myös rahdin 40 solmua kulkevaan katamaraaniin. Toisen ratkaisun samaan ongelmaan tarjosi kreikkalaisen laivanvarustaja Pericles Panagopulos joka ideoi noin 30 solmun nopeuteen pystyvän matkustaja-autolautan joka kuljettaisi noin 2 kilometriä rahtia ja noin 1000 matkustajaa. Siinä missä HSS osoittautui Stenan suurimmaksi virheeksi koskaan, Superfast-alus-typistä tuli 2000-luvun alun matkustaja-autolautat – niitä oli kaikilla itseään kunnioittavilla lauttavarustamoilla.

Pericles Panagopulos

Tarina alkaa Pericles Panagopuloksesta, joka teini-ikäisenä aloitti meriuransa sukulaisensa laivanvarustaja Eugene Eugenidesin omistamilla rahtialuksilla, ennen kuin siirtyi konttoripuolelle ja Eugenideksen omistamaan Home Lines -varustamoon. Siellä ja myöhemmin Sun Linesin leivissä hän oppi matkustajalaivaliikenteen perustat ja erosi 1972 Sun Linesin toimitusjohtajan tehtävästä perustaaksen oman laivanvarustamonsa. Royal Cruise Lines aloitti liikenteensä uudisrakennuksella Golden Odyssey joka oli suunniteltu yhdistettyjä lentoristeilypaketteja varten. Yhtiö laajensi toimintaansa 1982 ostamalla Home Linesilta risteilyalus Doricin. Doricista tuli Royal Odyssey ja se aloitti yhtiön maailmanympäristeilyt. Pian tämän jälkeen yhtiö aloitti projektin joka huipentui 1988 Meyer Werftiltä valmistuneeseen Crown Odyssey'in. Tämä alus korvasi Regency Cruisesille myydyin Royal Odysseyn. Crown Odyssey osoittautui menestykseksi ja toiminnan laajentaminen oli suunnitteilla kun Panagopulos sai yllättävän ostotarjouksen Kloster Cruisesilta. Panagopulos ymmärsi risteilyliikenteen muuttuessa pärjäämisen vaativan ennennäkemättömiä investointeja joten hän myi varustamonsa. Osana sopimusta Panagopulos ei saanut osallistua matkustajaliikenteeseen kahden vuoden aikana. Hän etsi muuta toimintaa rahoilleen ja löysi



Royal Cruise Linesin ensimmäinen uudisrakenne Royal Odyssey kuljetti saman määrän matkustajia kuin Boeing 747. Varustamo operoi kaikkialla maailmassa; kuvassa Royal Odyssey Tokiossa vuonna 1987. Kuva: Raisuke Numata

Ionian Galaxy kulki Strintzis Linesin liikenteessä vuodesta 1987 vuoteen 2001 ja Blue Star Ferries -aikaan saakka. Kuva: Anton Heuff



Ateenan pörssistä jauhomylly Attica Flour Millsin, joka oli pitkään ollut uinuvana. Panagopuloksen aikana yhtiö aloitti heti laajentamisen, muun muassa ostamalla Kreikan suurimman jahdin vuokrausfirman Vernicos Yachtsin. Tavoitteena oli jälleen liittyä matkustajalaivaliikenteeseen.

Strintzis Lines

Panagopulos liittyi jälleen matkustajalaivaliikenteeseen aloitettuaan Strintzis Linesin osakkeiden oston. Strintzis Lines oli perhevarustamo joka oli muuttunut pörssiyritykseksi ja ostojen aikoihin Strintzis Lines oli aloittanut ohjelman jonka tarkoitus oli modernisoida yritystä. Panagopulos näki yrityksessä potentiaalia ja samalla mahdollisuuden toteuttaa oma visionsa.

Pericles Panagopulos ja hänen poikansa Alexandros Panagopulos tutkivat kaikkea tarjolla ollutta nopeakulkuista tonnista. He kävivät muun muassa Australiassa tutkimassa katamaraaneja mutta joutuivat toteamaan ettei näistä ollut heidän liikeideansa toteuttamiseen.

Ideana oli Kreikan ja Italian välisen liikenteen vallankumous käyttämällä entistä suurempaa ja tehokkaampaa tonnistoaa. Siihen eivät alumiinirunkoiset katamaraanit pystyisi.

Tätä varten kehitettiin uusi nopeakulkuinen alustyyppi, joka olisi nopeudestaan huolimatta taloudellinen. Alun perin Attica suunnitteli alusten tilaamista Strintzisin liikenteeseen, mutta Strintzisin johtokunta ei uskonut alustyyppin saatikka uudisrakennusten olevan järkeviä kyseiseen liikenteeseen. Tämä siitä huolimatta, että Strintzisistä samaa aikaa muokattiin Blue Star Ferriesiä jossa Attica oli suurin yksittäinen omistaja. Tästä isä ja poika eivät lannistuneet, vaan Attica Enterprises tilasi alukset marraskuussa 1993 ja perusti niitä varten markkinointinimen Superfast. Kun firman nimeen lisättiin Ferrarinpunainen väriyty, markkinointikin oli jo melkein tehty.



Superfast III ja Superfast IV rakennettiin Suomessa. Alusten tyylikkään ulkoasun suunnitteli Knud E. Hansen -arkkitehtitoimiston Holger Terpet - itse Pericles Panagopoloksen avustuksella.

Kuva: Postikortti Kalle Idin kokoelmista



Saksassa rakennetut Superfast V ja VI eivät ulkonäöltään pahemmin eronneet Suomessa rakennetuista vanhemmista sisaristaan. Kuva: Bruce Peter

Superfast Ferries

Kuudessatoista kuukaudessa tilauksesta luovutukseen rakennettiin tuotenimi Superfast. Ensimmäiset kaksi alusta, Schichau Seebeckwerftin rakentamat Superfast I ja Superfast II asetettiin liikenteeseen kesällä 1995. Tilaukseen kuulunutta kahden aluksen optiota ei käytetty. Alukset oli suunniteltu kuljettamaan 1675 kaistametriä rahtia ja 1400 matkustajaa 20 tunnissa Anconan ja Patrasiin välillä. Matkustajista 626:lle oli tarjolla vuodepaikka. Liikeidea perustui rahdin ympärille; sillä oli tarkoitus peittää kulut ja matkustajakapasiteetti toisi mahdolliset voitot lähinnä kesäisin. Tämä näkyi Superfastin alusten matkustajatiloissa, jotka olivat suunniteltu mahdollisimman monikäyttöisiksi. Koska merimatkat olivat suhteellisen pitkiä, ruokailutilat ja kaupat pyrittiin pitämään mahdollisimman pieninä. Kaikilla oli silti aikaa syödä ja tehdä ostokset pitkän merimatkan aikana. Hytit ja muut tilat suunniteltiin mukavaksi mutta ei ylellisiksi. Sama koski yleisiä tiloja, jossa ideana oli kaikkien pintojen helppo puhdistettavuus miehistömäärän minimoimiseksi.

Kreikan ja Italian väliset markkinat olivat 1995 noin kahden miljoonan matkustajan, miljoonan auton ja 250 000 rahtiyksikön markkinat. Siinä missä suurin osa kilpailijoista käyttivät välipysähdysineen Anconan ja Patrasiin väliseen matkaan 35 tuntia, Superfastit ajoivat ilman pysähdyksiä 20 tunnissa. Tämä johti selvästi kalliimmista hinnoista huolimatta siihen, että alukset osoittautuivat heti ensimmäisenä kesänä pieniksi. Yksi alusten erikoisuus oli Välimerellä sallittu käytäntö jossa matkailuautoissa ja asuntovaunuissa oli sallittu yöpyä matkan aikana – tosin niiden kaasujärjestelmää ei matkan aikana saanut käyttää. Markkinat olivat kovassa kasvussa entisen Jugoslavian alueen sisällissotien ja raja-ongelmien takia.

Ensimmäiset kaksi Superfastia osoittautuivat sellaiseksi menestykseksi, että jo kesäksi 1998 tilattiin kaksi lisää Masa-Yardsilta, jotka saivat nimekseen Superfast III ja Superfast IV. Jo näiden luovutusten aikaan tilattiin kuusi lisää, sekä hiukan myöhemmin vielä kaksi. Näiden kahdeksan aluksen oli tarkoitus etsiä uusia markkinoille, ja mieluiten niin että alukset olisivat vuokralla tai liisattuna toisille operaattoreille. Suunnitelmaksi muodostui se että Superfast V ja Superfast VI asetettaisiin Belgian ja Skotlannin väliseen liikenteeseen oltuaan ensin pari vuotta Välimerellä, kun taas Superfast VII, Superfast VIII, Superfast IX ja Superfast X asetettaisiin liikenteeseen Saksasta Suomeen ja Ruotsiin niin, että

alukset tekisivät joka toisen matkan Rostockista Södertäljeen ja joka toisen Rostockista Hankoon. Superfast XI ja Superfast XII oli tarkoitettu korvaamaan ensimmäiset kaksi alusta joille keksittäisiin joko uusia markkinoita tai ne myytäisiin. Asioiden kehittyessä suunnitelmat tulivat kuitenkin muuttumaan.

Muille vesille?

Superfast totesi jo 1998 aikana etteivät he enää olleet ainoa Kreikan ja Italian välillä modernia kalustoa käyttävä varustamo, sillä sekä Minoan Lines että ANEK olivat tilanneet vastaavanlaisia aluksia Norjasta. Yhtiön neljällä aluksella oli liikenteestä jo 25 % markkinaosuus. Loput 75 % jaettiin 35 laivan kesken. Siksi olisi tärkeää että seuraavat alukset siten voisivat toimia muualla Euroopassa. Siinä missä Superfast V ja Superfast VI olivat käytännössä paranneltuja versioita kaksi vuotta vanhemmista sisaruksista, Superfast VII-X olivat jo jotakin ihan muuta. Niiden idea oli avata Itämerelle lauttalinja Suomen ja Saksan välille. Alkujaan nämä neljä oli tarkoitus vuokrata jollekin paikalliselle operaattorille. Neuvotteluja käytiin useinkin varustamon kanssa, muun muassa Viking Linen, jolle tarjottiin aluksia osto-vuokraus -sopimuksella niin että 2011 ja 2012 alukset olisivat Vikingin. Jos tämä kuulostaa oudolta, niin on hyvä muistuttaa että varustamotoiminta on aina perustunut siihen että aluksia ostetaan ja myydään jotta niillä tehtäisiin voittoa. Kreikkalaiset varustajat ovatkin juuri tässä toiminnassa olleet menestyksekkäitä.

HDW:llä huomattiin Superfast V:n sovitun luovutusajankohdan lähestyessä heinäkuussa 2000, että alus ei valmistuisi ajallaan. Ongelmien vakavuutta ei

vielä tuolloin kuitenkaan ymmärretty. Tiedossa oli jo että budjetti tulisi ylittymään, mutta 400 miljoonan dollarin ylitys oli telakalle yllätys. Tilannetta ei helpottanut Superfast V:n vaihdelaatikon hajoaminen koeajolla; De Schelden rakentamat vaihdelaatikat eivät olisi kestäneet liikenteessä ja ne olisi modifioitava molemmissa sisarissa. Lisäksi paljastui se, että sisarten syväys oli 20 senttiä laskettua suurempi. Tämä tulisi maksamaan paljon polttoaineenkulutuksessa. Lopulta alukset myöhästyi lähes vuodella.

Itämeren-liikenne alkaa

Superfast VII-X rakennettiin vahvistettuina jääluokkaan IA. Tämä ei ollut niin erikoista kuin saattaisi kreikkalaisten autolauttojen kyseessä ollen ensin luulla, sillä esimerkiksi Minoan Lines Fosenilla rakennuttamat kaunottaret Ikarus ja Pasiphae oli vahvistettu luokkaan IB, Minoanin Koreassa rakennettu Ariadne-sarja puolestaan luokkaan IA. Ideana näissä kaikissa oli se että aluksia voitaisiin käyttää kaikkialla Euroopassa. Superfastin nelikon tapauksessa jääluokan lisäys tarkoitti 700 tonnia terästä, ja yhdistettynä Itämeren veden kanssa yhteensä 950 tonnin paino-ongelmaa. Joko olisi saatava 950 tonnia painoa pois tai sitten olisi vähennettävä kuollutta painoa saman verran. Painonpudotus toteutettiin kahdella tavalla: materiaalivalinnoilla ja pienentämällä kansirakenteita verrattuna saman sarjan isompiin sisariin Superfast V ja VI. Matkustajienkin huomaama muutos oli sen sijaan se että Itämerensarja sai yleiset tilansa aluksen keulaan ja varsinkin pääsalonki sijoitettiin ihan keulaan.

Superfast VII ja Superfast VIII aloittivat Hanko-Rostock reitin toukokuussa ja heinäkuussa 2001. Alukset toimivat reitillä hyvin, joskin muutamia ongelmia esiintyi jo ensimmäisenä vuotena. Niihin kuului komentosillan lasien jäätyminen, sillä vain osa laseista oli lämmitettäviä. Tätä vakavampi ongelma oli aluksen kulkiessa nostamat roiskeet, jotka jäätivät keulapakalle, 5-kannen portin ympärille ja kansirakennelmiin. Pahimmillaan ilmiö sai festivaalivalot, jotka kulkivat keulasta maston ja korseenien kautta perään, jäätymään ensimmäiseltä osuudeltaan läpimitaltaan noin 30-senttiseksi jääkimpaleeksi. Tämän sitten romahtaessa keulapakalle ja komentosillalle olikin ihme ettei ikkunoita hajonnut. Keulapakan jäitä hakkaamassa olimmekin sitten useasti talvella, sillä köysien lisäksi jäätivät myös keulapakan kansi ja muut rakennelmat, joten tässä oli kyse työturvallisuuden kannalta ikävästä ongelmasta.



Minoan Linesille 1998 valmistunut Pasiphae oli paitsi jäävahvistettu myös Superfast-lauttojen kilpailija Adriaman liikenteessä. Kuva: Ian Boyle

Itämerellä Superfastin konsepti oli hivenen erilainen kuin Välimerellä. Kun Itämerellä tarjottiin seisovaa pöytää ja a la carte, Välimerellä ravintolavaihtoehtona oli cafeteria ja a la carte. Palvelu pelasi ja jonot olivat harvinaisia koska miehistöä oli sesongista riippuen 65 ja 80 välillä, samalla matkustajamäärän ollessa noin 500. Enemminkin olisi mahtunut, 717 oli sertifiikaatin mukainen matkustajamäärä, mutta koska hyttejä oli vain 179, tällaisiin lukuihin ei koskaan päästy.

Liikennemäärät kasvoivat nopeasti ja rahtimäärät nousivat yli 60 000 kuljetetun yksikön. Taloudellisesti Hangon reitti alkoi kannattamaan jo ensimmäisen liikennöintivuoden aikana. Pian huomattiinkin että alusten Akilleen kantapää oli riittämätön hyttikapasiteetti. Siksi kokousosasto muutettiin lepotuoliosastoksi. Superfast VII ja Superfast VIII olivat myös lähellä saada lisärakenteita. Suunnitelman ideana oli lisätä hyttiosastot aluksen perään, pelastusveneiden ja savutorven väliin. Ilmeisesti toinen versio samasta olisi siirtänyt aluksen pelastusveneet keskilaivaan ja tuonut samankaltaiset, joskin hivenen pienemmät kansirakennelmat kuin Superfast V:llä. Suunnitelmaa ei toteutettu sillä alusten rahtikapasiteettia ei haluttu rajoittaa. Loppujen lopuksi vain Superfast IX ja X saivat lisää kansirakennelmia, kun niille lisättiin uudet leposalongit kansirakennelman ja pelastusveneiden väliin kannelle 8. Samaan aikaan kannen 6

kokoushuoneet ja disco muutettiin hyttiosastoksi.

Superfast XI ja Superfast XII myöhästyivät lopulta niin paljon, että ne eivät ehtineet Välimerelle päästämään Superfast V:ttä ja Superfast VI:ttä uudelle Pohjanmeren reitille Rosyth-Zeebrügge keväällä 2002. Kun Rostockin ja Södertäljen reitti ei kehittynyt odotusten mukaisesti, Superfast IX ja X siirrettiin yllättäen Pohjanmerelle ja Ruotsin linja katkaistiin vain parin kuukauden liikennöinnin jälkeen. Ruotsin reitillä kulki hyvin matkustajia, mutta rahtilukemat olivat jääneet kauas tavoitteesta. Syy tähän oli se, että reitti joutui kilpailemaan sekä maanteitä että Etelä-Ruotsin lauttalinjojen kanssa. Kun tappiot alkoivat nousta noin 80 000 euroon päivässä oli liikenne pakko keskeyttää. Tässä yhteydessä mietittiin myös reittejä Suomen ja Viron sekä Suomen ja Ruotsin välille, mutta näistä luovuttiin kun Superfast III ja Superfast IV saatiin myytyä Australiaan, jossa nimeksi tulivat Spirit of Tasmania II ja Spirit of Tasmania I. Alun perin oli ajateltu että Ruotsin ja Suomen linjan laivat ajaisivat joka toisen vuoron Saksasta Suomeen ja joka toisen vuoron Saksasta Ruotsiin. Tähän ei sitten päädytty, sillä sen sotkivat satama- ja väylämaksut sekä aluksilla voimassa olleet miehityssopimukset – Superfast IX:n ja X:n käyttö Suomessa olisi nostanut niiden miehityskuluja roimasti.

Superfast VIII upouutena juhlaivalaistuksessa. Huomaa alukseen perään maalatut Ruotsin, Saksan, Suomen ja EU:n liput.

Kuva: Timo Selkälä



Kun sattuu niin tapahtuu

Superfastin historian pahin onnettomuus tapahtui marraskuun ensimmäisenä päivänä 1999 kun Superfast III:lla syttyi tulipalo aluksen alemmalla rahtikannella. Palo sai alkunsa kylmäkuljetusperävaunun kylmäkoneen oikosulusta ja levisi nopeasti. Aluksen 307 matkustajaa ja 106 miehistön jäsentä evakuoitiin alukselta, jonka jälkeen palo saatiin sammutettua. Vasta kun alus omin konein saapui Patrakseen seuraavana päivänä, tehtiin järkyttävä löytö aluksen autokannella. Yhdessä rekassa oli 14 salamatkustajaa, jotka olivat tukehtuneet palon kaasuihin. Aluksen todettiin vaurioituneen pahasti, ja se lähetettiin Blohm & Vossille Hampuriin korjattavaksi. Aluksesta jouduttiin vaihtamaan 900 tonnia terästä, 70 kilometriä kaapelia, aluksen sisäinen ramppi ja paljon muutakin, ja korjaukset tulivatkin maksamaan 26 miljoonaa dollaria sekä kesti 96 vuorokautta. Liikenteessä alus oli jälleen vasta maaliskuussa 2000.

Vaikka sekä Superfast VII että Superfast VIII pääsääntöisesti saivatkin liikennöidä rauhassa, molemmille tapahtui haavereita. Superfast VIII kosketti huhtikuussa 2002 Rostockin yläkannen ramppia lähtiessä vaurioittaen ramppia. Korjaukset venyivät kuukausiin sataman ja varustamon kiistellessä laskusta. Samalle laivalle tapahtui marraskuussa 2004 pelastusveneharjoituksessa onnettomuus jossa MOB-vene ja kolme miehistön jäsentä putosi yli 20 metriä lähes laivan kannen tasalta mereen Hangossa, niin että kaikki kolme veneessä ollutta loukkaantui. Vain pari päivää myöhemmin Superfast VII koki ensin pohjakosketuksen Hangossa ja sen jälkeen satamaan tullessa törmäsi laituriin ja sai vaurioita sekä pohjaansa että kylkeensä. Sama laiva törmäsi lokakuussa 2008 Helsingissä Baltic Princessiin.

Ensin ostetaan, sitten myydään

Tammikuussa 2005 Attica osti Bore Nordan ja Bore Marin, joille nimiksi tuli Nordia ja Marin. Aluksia käytettiin Rostockin ja Uudenkaupungin välisessä liikenteessä Attican brändin alla vuoden 2006 syksyyn saakka.

Kolmatta laivaa oltiin toivottu Superfastin Suomen-linjalle jo vuosia. Toive toteutui keväällä 2005, kun Rosynth-Zeebrugge -linjaa siirryttiin ajamaan yhdellä aluksella. Marraskuussa 2005 Superfast IX tuotiin Hanko-Rostock -linjalle ja asetettiin ajamaan aamuvuoroja. Näin lähtöjen määrä kasvoi 12 vuorosta



Superfast VIII:n baari. Kuva: Lassi Liikanen



Superfast VIII:n keulan salonki, joka oli laivan alkuperäisessä hahmossa sen pääasiallinen viihdetila. Kuva: Lassi Liikanen



Attican Itämeren-rahtiliikenteeseensä hankkima Nordia ehdittiin vuosina 1997-2003 tuntea myös nimellä Finnseal. Kuva: Hannu Laakso, Pekka K. Laakson kokoelmista



Entinen Superfast X kulkee nykyisin DFDS Seawaysin laivastossa Doverin ja Calais'n välillä nimellä Calais Seaways. Kuva: Ian Boyle



Superfast Ferriesin uusimmat alukset, Superfast I (2) ja Superfast II (2) eroavat ulkonäkönsä ja tilaratkaisuidensa puolesta merkittävästi varustamon vanhemmista aluksista. Kuva: Superfast Ferries



Superfast V nykyisussaan Brittany Ferriesin Cap Finistèrenä. Alus liikennöi pitkillä linjoilla Britanniasta Ranskaan ja Espanjaan. Kuva: Ian Boyle

viikossa 18 vuoroon. Rahtiluvut hyppäsivätkin nopeasti ylöspäin ilman, että laivojen käyttöaste laski. Matkustajamäärä ei sen sijaan seurannut perässä – tosin tähän oli syynä se, että aluksen matkustajakapasiteettia ei heti otettu käyttöön. Vuonna 2005 reitillä oli kulkenut 175 870 matkustajaa, 52 551 henkilöautoa ja 668080 rahtiyksikköä. Vuorokohden tämä tarkoitti 228 matkustajaa, 63 autoa ja 99 rahtiyksikköä, joten autokansilla oli täyttä. Seuraava jymyutinen oli kuitenkin jo nurkan takana.

Maaliskuussa 2006 Superfast Ferries myi alukset Superfast VII, Superfast VIII ja Superfast IX sekä reitin Hanko-Rostock virolaiselle Tallinkille. Ajankohta oli hyvin valittu. Ensinnäkin Finnlines oli tuomassa omaan liikenteeseensä viisi selvästi suurempaa ropaxia, joiden matkustajakapasiteetti oli samaa tasoa, mutta rahtikapasiteetti kaksinkertainen verrattuna Superfastin aluksiin. Toiseksi Tallink oli tilannut kaksi matkustaja-autolauttaa Italiasta, joiden arvioitiin tulevan Suomen ja Saksan väliseen liikenteeseen. Kun Tallink tuli tarjoten rahaa Superfastin Itämeren-liikenteestä, Panagopulokset totesivat tilanteen olevan loistava – alukset myytiin linjoihin hintaan 310 miljoonaa euroa. Siitäkin huolimatta että reitti oli myyntitihkellä konsernin kannattavin linja, tai ainakin niin väitettiin, myynti oli helppo päätös. Sarjan neljäs sisar myytiin myöhemmin samana vuonna Veolialle, josta se myöhemmin päättyi SeaFrancelle. Syyskuussa 2007 Panagopuloksen perhe myi koko konserninsa Marfin Investment Group -nimiselle holding-yhtiölle.

Vain vuosi oston jälkeen alkoi lama. Ehdittyään ostaa kaksi uutta matkustaja-autolauttaa, Grimaldi Groupin tilaamat Superfast I ja Superfast II, Marfin Investment alkoikin sitten toiminnan rationalisoinnin jossa muun muassa Rosythin linja loppui. Samaan aikaan kilpailutilanne Välimerellä paheni: Grimaldi-konserni sai Minoan Linesin liikenteeseen uudet jättilautat, kun taas Jugoslavian alue rauhoittui niin paljon, että rekat alkoivat siirtyä maanteille. Nämä seikat johtivat siihen, että Superfastin liikennettä jouduttiin karsimaan. Yhteistyöt aloitettiin ANEK Linesin kanssa. Superfast V myytiin Brittany Ferriesille vuonna 2009 ja tänä vuonna poistettiin Superfast VI Genting Internationalille, ja se asetettaneen Bimini Superfast -nimisenä kasinon syöttöliikenteeseen Bahamalle. Voimme todeta että jälleen kerran Panagopulos tiesi koska on aika myydä. Syynä myyntiin oli vanhemman Panagopuloksen sairaus. Vuonna 2009 hänet yhä sairaana kidnapattiin ja pidettiin vankina kunnes hänestä maksettiin lunnasrahat.



Vuosi 2007 toi Superfast-lautat Helsinkiin, mutta ne eivät kauaa täällä viihtyneet. Kuvassa Superfast IX lähdössä Länsisatamasta toukokuussa 2007. Kuva: Kalle Id

Tämän päivän Superfast Ferries ei siis ole enää ollenkaan sama dynaaminen yhtiö kuin alkujaan, vaan jälleen yksi sijoitusyhtiön kalliilla ostama ja pikkuhiljaa pilaama.

Tallinkilla

Kun Tallink osti Superfastit, alkoivat neuvottelut muun muassa Merimies-Unionin kanssa alusten liputus- ja miehityskysymyksestä. Lopulta päädyttiin ratkaisuun, jossa alukset liputettiin Viroon ja saivat virolaisen miehistön. Huhut kuitenkin kertovat että tämä ei välttämättä ostovaiheessa ollut tarkoitus, vaan että tarkoitus olisi ollut liputtaa kaksi alusta Suomeen suomalaisella miehistöllä ja kaksi alusta Viroon virolaisella miehistöllä. Neljäs alus olisi ollut joko Superfast X tai, jos kauppa ei syntyisi, Italiassa rakenteilla ollut Superstar. Huhujen todenperäisyyttä on vaikea varmistaa. Joka tapauksessa Tallink vaihtoikin pian reittiä, ensiksi ajettiin Paldiski-Hanko-Rostock ja lopulta Tallinna-Helsinki-Rostock, missä yhteydessä pääsi aluksilla tekemään päivämatkoja Tallinnaan – liikenne johon ne eivät todellakaan sopineet. Finnlinesin kanssa kilpailu koveni ja koska Tallink oli

vapaaehtoisesti luopunut Hangon-linjan eduista, alkoi tappiokierre. Matkustaja- ja rahtimäärä laski, ja siksi jouduttiin vuoroja vähentämään vuokraamalla Superfast IX Marine Atlanticille. Lopulta tilanne muuttui niin pahaksi että ympärivuotisesta liikenteestä jouduttiin luopumaan.

Stenalle

Stena Line etsi itselleen sopivia lauttoja Belfastin ja Cairnryanin väliseen liikenteeseen. Cairnryanin Loch Ryanin satama oli iso osa massiivista kehitysohjelmaa jonka tarkoituksena oli saada Stenan osittain tappiollinen Irlannin meren liikenne jaloilleen. Osana tätä oli vanhojen alusten korvaaminen uusilla tehokkaammilla aluksilla, osa siirtäminen linjan toinen pää Larnesta uuteen satamaan. Lyhyemmän ylityksen lisäksi syynä oli Larnen sataman kokorajoitukset varsinkin syvyyksen suhteen. Stena on ilmeisesti jo aikaisessa vaiheessa iskenyt silmänsä Tallinkin Superfasteihin, mutta Stenan konseptiin kuuluu ostaa halvalla ja myydä kalliilla. Tallink ajatteli samoin. Sitten tarjoutui tilaisuus. Kanadalainen Marine Atlantic etsi uusia aluksia korvaamaan huonokuntoiset vuonna 1986

ja 1989 valmistuneet Caribou ja Joseph and Clara Smallwood -aluksensa. Stenalla tiedettiin, että Tallink oli myös kiinnostunut viiden vuoden vuokrasopimuksesta – olihan Marine Atlanticilla jo entinen Superfast IX, nyt Atlantic Vision -nimisenä. Stenalla tiedettiin myös että alus oli hivenen ristiriitaisten tunteiden herättäjä – siitä pidetään, mutta sitä pidetään saamalla myös kalliina. Toisin kuin aikaisemmillä Marine Atlanticin aluksilla, Atlantic Visionilla oli tarjota matkustajille hyttejä, ei couchette-tyylisiä nukkumasaleja.

Jos Stena pystyisi nappaamaan Tallinkin edestä Marine Atlanticin tuottoisan sopimuksen, heidän olisi tarjottava jotakin erikoista. Ja jotakin erikoista Stena Rederi tarjosikin. Nimittäin Stena Trader ja Stena Traveller lyhennettiin 12 metrillä jotta ne pääsivät maagisen 200 metrin rajan alle. Lisäksi ne saivat kansirakenteita jotka suunniteltiin mahdollisimman pienen miehistön hoidettavaksi – ja hyttien lisäksi lentotuoleja ja muita tiloja. Tällä idealla Stena nappasi jo lähes varmalta näyttäneen Superfast VII ja VIII:n menon Kanadaan. Ja niin Tallinkin oli keksittävä jotakin muuta tehtävää laivoilleen, kun Saksan liikenne oli jo vuosia sitten muuttunut raskaasti tappiolliseksi. Nyt olikin hyvä hetki Stenalle kolkutella Tallinkin ovia ja kysyä mihin hintaan vanhat Superfastit irtoaisivat. Yllättävää kyllä alukset vuokrattiin Stenalle, joka vielä yllättävämminkin muutti pitkän matkan yölautat lyhyen matkan päivälautoiksi. Vastaavanlainen muutos oli jo tehty Superfast X:lle, joka muutettiin SeaFrance Moliereksi Dover-Calais-liikenteeseen. Siinä missä SeaFrance Molieren muutostyöt loivat hybridin joka ei oikeasti toiminut uudella reitillään tyydyttävästi, Stena päätti tehdä massiiviset muutostyöt jotka sisälsivät käytännössä koko kannen 7 ja 8 muutoksen. Kannella 5 tehtiin myös mittavat muutostyöt, koska siellä poistettiin kannen 6 kokoustarakennelma joka haittasi lastausta, ja lisättiin teräsvahvikkeita koska vastaavasti kansipalkkeja muutettiin jotta osa autokannesta 5 korotettiin 5,05-metriseksi. Näin saatiin Isossa-Britanniassa tavalliset 4,88 metriä korkeat perävaunut sopimaan kyytiin.

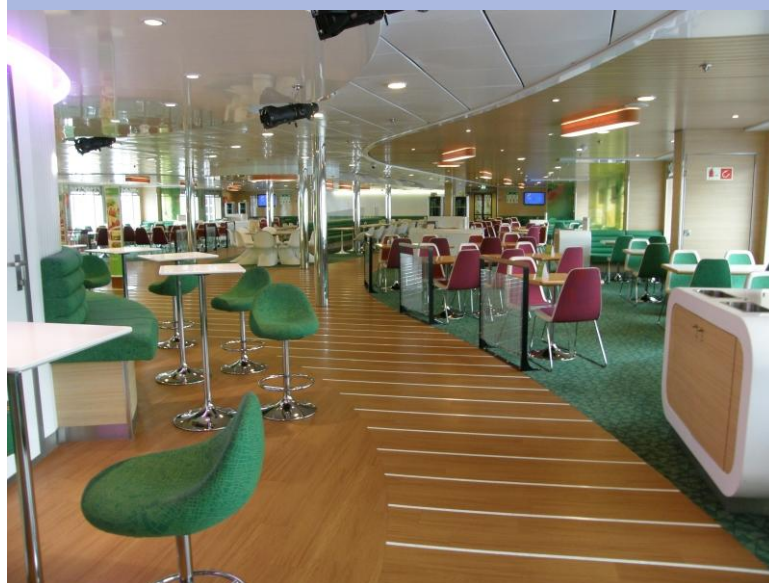
Alusten uudet nimet eivät osoittaneet suurta kekseliäisyyttä. Vain Stena-prefiksi sijoitettiin nimen eteen. Mutta muuten muutostöissä osoitettiin suurta kekseliäisyyttä ja SeaFrance Molieren virheitä välttyttiin. Osasyynä tähän oli se että muutostöihin käytettiin yllättävän paljon rahaa ottaen huomioon että kyseessä on vain kolmen vuoden vuokrasopimus.



Superfast IX Kanadassa Atlantic Visionina. Hetkellisest vaikutti jo siltä, että myös Superfast VII ja VIII liittyvät sisarensa seuraan, mutta toisin kävi. Kuva: Jarrod David



Sen sijaan Tallinkin kaksi viimeistä Superfastia liittyivätkin Stena Linen laivastoon Stenan junailtua omat laivansa Marine Atlanticille. Kuvassa Stena Superfast VIII Irlanninmerellä kesäkuussa 2012. Kuva: Timo Selkälä



Uudistunutta Stena Superfast VII:ttä: Taste-ravintola. Alusten uudesta ilmeestä vastasivat Stenan luottosuunnittelijat, göteborgilainen Figura. Kuva: Timo Selkälä

Stena Superfast VII ja VIII

Stena Superfast VII ja Stena Superfast VIII ovat läpikäyneet ehkä kaikkein parhaimman matkustajalaivaan tehdyn muutostyön. Muutamaa pikkuseikkaa lukuun ottamatta aluksista ei edes huomaa niiden olevan jotakin muuta kuin uudisrakennuksia. Kun on kokenut nämä alukset Superfastin 21-tunnin Itämeren-ylityksellä Hangon ja Rostockin välillä ja Tallinkin sukkulana Helsingin ja Tallinnan välillä ei kerta kaikkiaan usko että kyseessä ovat samat alukset. Pitkän ylityksen ja pienen kapasiteetin ansiosta yleisistä tiloista tehtiin tilavat istuma-alueiden osalta, mutta käytävät olivat kapeahkot, riittäen ihan hyvin 500 yöpyvän matkustajan tarpeeseen. Kun sama määrä tuli laivalle Helsingin ja Tallinnan välille, siinä oli ilo todella kaukana. Osa käytäväproblematiikasta ratkaistiin repimällä keskilaivan ravintolat ja käytävät kokonaan, luomalla yksi ainoa tila, ruokaravintola Taste. Toinen parannus tähän oli toisen ravintolakannen lisääminen, jonne sijoitettiin rekkakuskeille omat tilat ja matkustajillekin uudet isot yleiset tilat. Näin keulaosan kapeat käytävät eivät enää olekaan sama pullonkaula kuin aikaisemmin, koska osa porukasta saadaan ohjattua muualle.

Tehdyt muutokset ovat seuraavat. Kannella 7 keulan baarissa nostettiin lattia jotta sen alle saataisiin korkeampi autokannen portti korkeita rahtiyksikköjä varten. Nykyään tila on 245-paikkainen. Samassa tilassa oleva kauppa, kasino ja kahvila yhdistettiin uudeksi isoksi kaupaksi, ja vanhaan kauppaan rakennettiin lisää vessatiloja. Vain leikkihuone ja infotiski ovat käytännössä ennallaan, joskin leikkihuone hivenen suurennettuna kun pelihuone on yhdistetty siihen. Laivan sb-sivustan ihana korttihuone on muutettu pelihuoneeksi. Keskilaivan suuri 325-paikkainen ruokaravintola Taste on tilava ja värikäs, ja sen tarjoama ruoka on tyyppillistä brittiläistä huoltoasemaruokaa. Kuten Tallinkin Starilla pari vuotta takaperin, myös Stena päätti käyttää kertakäyttöastioita, mutta tästä on sittemmin valitusten takia jouduttu täälläkin luopumaan. Kannella 8 keulaan on rakennettu 140-paikkainen Stena Plus Lounge ja 190-paikkainen Living Room -niminen olohuone. Keskilaivassa sijaitsee nuorisolle suunnattu tummahko 142-paikkainen Pod Lounge. Ihan kansirakennelman perässä keskilaivan portaikkojen ympärillä sijaitsee kuskien 110-paikkainen messi ja 26-paikkainen lepuhuone. Aluksien spa ja loistohytit ovat käytännössä ennallaan.

Stena Superfastit liikkuvat nykyisellä reitillään varsin vaikuttavissa maisemissa. Kuva: Timo Selkälä



Alukset kulkevat intensiivisessä liikenteessä, 2,5 tunnin ylitysajalla, kääntyen 90 minuutissa. Alukset kuljettavatkin suuria määriä rahtia, mutta matkustajamäärissä on suuria vaihteluita. Näin sesongin ulkopuolella matkustajia on ollut hivenen yli kaksisataa, henkilöautoja noin 40 ja rahtia noin 40 yksikköä vuoroa kohden. Kesäliikenne on ollut parempi, mikä näkyi määrissä noin 440 matkustajana ja 100 henkilöautona vuoroa kohden, kun taas rahtiliikenne on reitillä vakaa ympäri vuoden. Määrät kuitenkin vaihtelevat todella paljon vuoroa kohden. Alusten muutettu ylempi autokansi on niiden heikoin lenkki. Lisätyt pilarit tekevät uloimmista kaistoista hankalat lastata ja autokannen 5,05-metrinen korkea osa ei ole tarpeeksi korkea, sillä lastauksessa ylikorkeat irtoperävaunut ottavat helposti kiinni katostaan jos vetomestarin kuski ei ole tarkkana. Lastivahinkoja on siksi sattunut enemmän kuin tarpeeksi. Tässä onkin suurin syy miksi Stena ainakaan tällä hetkellä ei ole ostamassa aluksia vaan ne tullaan näillä näkymin korvaamaan muulla tonnistolla sopimusten päättyessä. Polttoainetaloudellisesti ne ovat pärjänneet hyvin, sillä aikataulu on sen verran väljä että alukset liikennöivät vain kahdella koneella. Kulutus matkaa kohden on siten ollut jopa alhaisempi kuin niillä aluksilla jotka Stena Superfastit korvasivat, samalla kun kapasiteetti on hurjasti isompi.

Fakta on kuitenkin se, että matkustajamäärät eivät ole nousseet niin voimakkaasti kuin Stena olisi halunnut ja aluksilla on jouduttu tappioiden rajoittamiseksi säästötalkoisiin. Nämä suuntautuvat varsinkin miehistön määrään sesongin ulkopuolella ja tämä on johtanut hivenen erikoisiin ratkaisuihin miehistöjen työajan suhteen.

Stena Line onkin nyt aloittamassa kulukuurin jonka tarkoituksena on saada tappiollinen lauttaliikenne taas jaloilleen. Esimerkiksi Göteborg-Kiel -liikenne on uhanalainen ja se saattaa joutua suljettavien reittien listalle kun polttoaineiden päästöjä koskevat säädökset tiukkenevat 2015. Stena suunnittelee myös standardoivansa laivastoaan. Vanhoja aluksia on tarkoitus korvata niin, että muutaman vuoden päästä laivastossa on noin 8-12 tehokasta standardoitua ropaxia. Tarkoitetaanko tällä käytettyjä Visentini-telakan sarjalaivoja vai jotakin Stenabilityä osoittavaa uudisrakennussarjaa ei vielä ole tiedossa.

Kirjoittaja on suomalainen merihistorioitsija ja historian opettaja, joka työskenteli vuosina 2001-2002 Superfast VIII:lla.

Lähteet

- Klas Brogren (toim) Guide 96
- Klas Brogren (toim) Designs 00
- Klas Brogren (toim) Designs 01
- Klas Brogren (toim) Designs 12
- Klas Brogren, Anders Bergene & Rickard Sahlsten: Stena Line – Historien om ett färjerederi
- Andreas Dölling: Superfast I, julkaistu Welt der Fährschiffahrt 2/1995
- Andreas Dölling: Mit Superfast Ferries auf Schweden-Kurs, julkaistu Ferry Compass 2002-04-15
- Andreas Dölling: Superfast XI und Superfast XII, julkaistu Ferry Compass 2002-08-15
- Andreas Dölling, Jan-Philip Eckmann: Im Interview; Alexander P. Panagopoulos, julkaistu Welt der Fährschiffahrt 1/2000
- Barry Mitchell: Scotland's new link with Europe, julkaistu European Ferry Scene, Autumn 2002



Stena Superfast VII:n rauhallinen ajanviettopaikka The Living Room. Kuva: Timo Selkälä



Stena Superfasteillä aiempien hyttien tilalle on tullut tyylikäs Pod lounge. Kuva: Timo Selkälä



Valtio-omisteiset varustamot, osa 4:

Spirit of Tasmania ja Pelni

Tällä kertaa luomme valtio-omisteisiä varustamoita käsittelevässä sarjassa katseen kohti itää ja tutustumme valtiollisiin varustamoihin Aasiassa ja Australiassa. Aasiaa edustaa Indonesian valtiollinen matkustajavarustamo Pelni ja Australiaa Tasmanian saarelle Australian mantereelta liikennöivä Spirit of Tasmania.



Yllä: Spirit of Tasmania I Sydneyssä 2010. Kuva: Clyde Dickens

Alla: Upouusi Sinabung Ems-joella 1997. Kuva: Frits Olinga



Spirit of Tasmania II lähdössä Sydneystä elokuussa 2012. Alus muistuttaa epäilyttävästi Superfast Ferriesin laivoja, ja se olikin alkujaan Turussa rakennettu Superfast III. Spirit of Tasmania ei liikennöi vakituisesti tähän Australian suurimpaan kaupunkiin, mutta varustamon alukset käyvät talvisin Sydneyssä telakalla. Kuva: Clyde Dickens

TEKSTI: KALLE ID

VALTIO-OMISTEISTEN VARUSTAMOIDEN perinne elää ja voi hyvin Aasiassa – ei vähiten siksi, että sieltä löytyvät maailman viimeiset ”kommunistiset” valtiot Kiina ja Pohjois-Korea. Aasialaisia valtionvarustamoita edustaa tässä artikkelissa kuitenkin indonesialainen Pelni (PT Pelayaran Nasional Indonesia), yksi maailman suurimmista matkustaja-alusten operoijista, jonka suuri laivasto yhdistää eri Indonesian saaret. Aloitamme artikkelin kuitenkin Australiasta, jota edustaa mannervaltion ainoa perinteisten lauttojen operoija, Spirit of Tasmania (TT-Line Company).

Spirit of Tasmania

Vaikka Australiaa erottaa meri sen kaikista naapurivaltioista, maasta ei ole nykyisellään lautta- tai muutakaan matkustajalavayhteyttä mihinkään sen naapurivaltioista, vaikka meikäläisestä näkökulmasta katsottuna olettaisi Australiasta olevan lauttayhteydet Uuteen Seelantiin, Papua-Uuteen Guineaan ja Indonesiaan. Ainoa merkittävä lauttayhteys Australiassa on Spirit of Tasmania -varustamon (viralliselta nimeltään TT-Line Company) operoima yhteys Melbournesta Tasmanian Devonportiin Bassin salmen yli.

Tasmanian saari sijaitsee 240 kilometriä Australian rannikolta etelään ja luontaisesti sinne tarvitaan meriyhteys saaren huoltovarmuuden turvaamiseksi. Nykyisellään reitillä tarjotaan pääosan vuodesta päivittäinen lähtö illalla molemmista satamista, mutta tiettyinä päivinä – useimpina viikkoina sunnuntaisin ja maanantaisin – tarjotaan yö- ja päivävuoro sekä Melbournesta että Devonportista. Matka-aika on aikataulusta riippuen 9-11 tuntia. Tämän tekee mahdolliseksi varustamon Suomessa rakennettujen Spirit of Tasmania I ja Spirit of Tasmania II -alusten korkea matkanopeus – aikataulun noudattaminen vaatii 23-28 solmun nopeuksia.

Tasmanian liikenteen historiaa

1950-luvulta lähtien lauttayhteyttä Tasmaniaan ylläpiti Australian valtion omistama rahti- ja matkustajaliikennettä harjoittanut Australian National Line (ANL). Yhteyden tärkeydestä kertoo se, että reiteille vuonna 1966 valmistunut Empress of Australia -lautta oli valmistuessaan maailman suurin autolautta. Empress of Australia liikennöi linjoilla Sydney-Hobart, Sydney-Bell Bay ja Sydney-Burnie; joka reitillä oli lähtö kerran kahdessa viikossa. ANL:n toinen autolautta Tasmanian liikenteessä, vuonna 1959 valmistunut Princess of

Tasmania, liikennöi Melbournesta Devonportiin. Vuonna 1969 valmistui rahtipainotteisempi Australian Trader, joka asetettiin niinkään Melbourne-Devonport -linjalle.

Käyttökustannusten kohotessa reitin liikenne Tasmaniaan muuttui hitaasti mutta varmasti tappiolliseksi. Vuonna 1975 Princess of Tasmania myytiin ja Empress of Australia siirtyi sen tilalle Melbourne-Devonport -linjalle; näin suora liikenne Sydneystä Tasmaniaan päättyi. Seuraavana vuonna Australian Trader korvattiin täysipainoisella rahtialuksella ja Empress of Australia jäi ainoaksi matkustajalaivaksi Tasmanian linjalla. 1984 ANL ilmoitti vetävänsä myös Empress of Australian liikenteestä seuraavana vuonna ja näin lopettavansa lauttaliikenteen Tasmaniaan. Tasmanian hallitus ei luontaisesti halunnut lauttaliikenteen päättyvän ja alkoi etsimään korvaavaa lauttaa iäkkäälle Empress of Australialle. Laivaksi valikoitui länsisaksalaisen TT-Linen 1975 valmistunut Nils Holgersson, jonka TT-Line oli valmis myymään, vaikka sille suunniteltu korvaava alus tulisi valmistumaan vasta 1987.

Nils Holgerssonia uudistettiin laajasti ja se uudelleennimettiin Abel Tasmaniksi Tasmanian löytäjän mukaan. Tasmanian hallitus nimesi uuden varustamonsa laivan alkuperäisen omistajan mukaan TT-Lineksi. Aluksi tasmanialaisen TT-Linen korsteenimerkkikin oli muodoltaan identtinen saksalaisen TT-Linen kanssa, vain värit erosivat. Abel Tasman liikennöi Melbournesta Devonportiin vuodesta 1985 vuoteen 1993, jolloin TT-Line (Tasmania) osti TT-Linelta (Saksa) 1986 valmistuneen Peter Panin, joka sai uudeksi nimekseen Spirit of Tasmania. Uuden laivan myötä Tasmanian TT-Linen logo ja muu ilme muuttui, nyt samanlaiseksi kuin Saksan TT-Linen 1986 käyttöön ottama uusi logo. 1990-luvun lopulla Spirit of Tasmanian liikennettä täydennettiin kesäkausilla nopeilla katamaraaneilla.

2000-luvulla TT-Line (Tasmania) halusi parantaa yhteyksiä Tasmaniasta Australian mantereelle ja päästä eroon epäluotettaviksi paljastuneista katamaraaneista. Vuonna 2002 varustamo osti Superfast Ferrisiltä kaksi nopeaa Suomessa rakennettua matkustaja-autolauttaa (Superfast III ja Superfast IV), jotka saivat uusiksi nimikseen Spirit of Tasmania II ja Spirit of Tasmania I. Uudet alukset mahdollistivat nykyisenkaltaisen aikataulun tarvittaessa kahdella lähdöllä päivässä. Niiden myötä varustamon markkinointinimi muuttui Spirit of Tasmaniaksi ja varustamon värimaailma Superfast Ferriesiltä lainatuksi punarunkoiseksi.



Tasmanian-lautta Empress of Australia oli valmistuessaan 1966 maailman suurin matkustaja-autolautta. Vuonna 1986 alus myytiin kyproslaisille omistajille ja muutettiin risteilyalus Royal Pacificiksi. Royal Pacific törmäsi 1992 Malaccan salmessa taiwanilaiseen kalastusalukseen ja upposi; onnettomuudessa menehtyi kaksi ihmistä.

Kuva: Mike Cornwall, Chris Howellin kokoelmista



Abel Tasman oli Australian TT Linen ensimmäinen laiva. Nykyään laiva liikennöi Kreikassa NEL Linelle nimellä Theofilos. Kuva: William T. Barberin kokoelmista



1993 hankitty ex-Peter Pan toi TT Linen laivastoon nimen Spirit of Tasmania, josta tuli myöhemmin koko varustamon markkinointinimi. Kuva: John Kent

Vuonna 2003 Spirit of Tasmania -varustamo hankki Superfast Ferriesiltä vielä kolmannen laivan, entisen Superfast II:n josta tuli nyt Spirit of Tasmania III. Spirit of Tasmania III:n myötä varustamon reittikartta laajeni, sillä alus avasi uuden, pidemmän linjan Devonportista Sydney'in. Ylitys kesti 22 tuntia ja vaikka linja oli suosittu kesäkausilla olivat polttoainekustannukset korkeat ja talvisin matkustajamäärät olivat matalia. Niinpä Spirit of Tasmania III vedettiin liikenteestä (eteläisen pallonpuoliskon) talvella 2006.

Tasmanian liikenteen tulevaisuus

Spirit of Tasmania III:n myynnin jälkeen Spirit of Tasmania on keskittynyt liikenteeseen Devonport-Melbourne -linjalla; tosin huhujen mukaan vuonna 2012 Tasmanian hallitus on neuvotellut Uuden Seelannin hallituksen kanssa lauttalinjan avaamisesta Tasmanian pääkaupungista Howardista johonkin uusiseelantilaiseen satamaan.

Suomessa rakennettujen Spirit of Tasmanioiden taru on kuitenkin lähestymässä loppuaan. Spirit of Tasmania I

ja II suunniteltiin korvattaviksi uusilla aluksilla jo vuonna 2014, mutta uusien alusten hankkimisaikataulua on myöhäistetty kolmella vuodella. Tällä hetkellä korvaajista ei ole tarkempaa tietoa. Australialainen pika-alusten rakentaja InCat on esittänyt suunnitelman 150-metrisestä katamaraanista, joka kykenisi kuljettamaan 2000 matkustajaa, 500 henkilöautoa ja 100 rekkaa. LNG-käyttöinen alus kykenisi InCatin mukaan tekemään matkan Devonportista Melbourneen alle viidessä tunnissa. Jää nähtäväksi, onko Tasmanian lauttaliikenteen tulevaisuus tässä futuristisessa suunnitelmassa vai perinteisemmässä autolautassa.

Fakta: Spirit of Tasmania I & II

Rakentanut Kvaerner Masa-Yards, Turku 1998
 pituus 194,40 m • leveys 25 m • syväys 6,55 m • 29 338 GT
 5 650 DWT • 1 400 matkustajaa • 748 hyttipaikkaa
 2 565 kaistametriä

Spirit of Tasmania III oli yritys elvyttää suora liikenne Sydneystä Tasmaniaan. Reitti ei kuitenkaan toiminut suunnitellusti ja vuonna 2006 laiva palasi takaisin alkuperäiselle liikennöintialueelleen Välimerelle, jossa siitä tuli uudistusten jälkeen Corsica Ferriesin Mega Express Four. Kuva: Raisuke Numata





Pelnin Typ 1000 -laiva Sirimau Sungai Kolakissa. Kuten tyyppinimestä voi päätellä, alus kuljettaa noin 1000 matkustajaa. Sirimau, kuten lähes koko muukin Pelnin laivasto, on rakennettu Meyer Werftillä Saksassa. Kuva: Okta Kurniawan

Pelni

Indonesian valtio sjaitsee Kaakkois-Aasiassa päivän-tasaajan molemmin puolin. Se koostuu 17 508 saaresta, joten meriyhteys saarien välillä on välttämätön valtion koossapitämiseksi. Liikennettä saarien välillä hoitaa Indonesian valtion omistama PT Pelayaran Nasional Indonesia, lyhennettynä Pelni. Pelnin laivasto koostuu varustamon verkkosivun mukaan 24 matkustaja- ja matkustaja-konttilaivasta, jotka palvelevat yli 80:tä eri satamaa Indonesian saarilla. Useimmat Pelnin laivoista operoivat pitkiä linjoja useiden eri satamien välillä kaksiviikkoisella tai kuukauden pituisella aikataululla. Toisin kuin voisi ajatella, Pelnin laivasto koostuu lähes kokonaan varustamolle uusina toimitetuista laivoista.

Kuten saattaa arvata Indonesian kaltaisen kehityksensä tullessa kyseeseen, Pelnin alukset eivät suinkaan ole korkeatasoisia risteilylauttoja. Aluksilla on käytössä myös edelleen rigidi luokkajako, jossa matkustajat jaetaan 1. 2. 3. ja 4. luokkaan sekä kansimatkustajiin. 1. ja 2. luokassa matkustetaan hyteissä, 3. ja 4. luokassa suurissa dormitorioissa, ja kansimatkustajat siellä, mistä

sattuvat tilaa löytämään. 1. ja 2. luokan matkojen hintaan kuuluvat ruokailut laivan ravintolassa, kun taas 3. luokka joutuu tyytymään heikkotasoisempaan ravintolaan. 4. luokan matkustajienkin matkan hintaa kuuluu ruoka, joka jaetaan matkustajille styroxpakkauksissa ja jonka syömiseen he saavat itse parhaansa mukaan etsiä tilan laivalta.

Itsenäisen Indonesia laivaliikenteen historiaa

Nykyinen Pelni-varustamo perustettiin alkujaan vuonna 1952 nimellä Yayasan Penguasaan Pusat Kapal-kapal, lyhennettynä Pepuska. Pepuskan perustamiseen asti Indonesian saarten välistä liikennettä oli hallinnut alankomaalainen Koninklijke Paketvaart Maatschappij eli KPM. Indonesian ollessa Alankomaiden siirtomaa vuoteen 1949 asti oli tämä järjestely toiminut, mutta maan itsenäistyttyä indonesialaiset halusivat maan sisäistä liikennettä harjoitettavan indonesialaisilla laivoilla. KPM kieltäytyi uudelleenliputtamasta laivojaan Indonesiaan, jolloin Pepuska-varustamo perustettiin Indonesian hallitukset tuella. Pepuska hankki kahdeksan alusta ja aloitti kilpailun KPM:n kanssa.



Alankomaalainen Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) hoiti Indonesian sisäistä liikennettä vielä maan itsenäistymisen jälkeenkin. Kuvassa KPM:n Reiniersz Sulawesin edustalla Indonesian itsenäistymisvuonna 1949. Kuva: Tropenmuseum of the Royal Tropical Institute



Meyer Werftin ja Pelnin yhteistyön juuret ovat 1950-luvulla, jolloin Meyer rakensi Pelnille viiden rahtilaivan sarjan. Kuvassa tämän ns. W-sarjan ensimmäinen laiva Watampone. Kuva: Meyer Werft



1998 valmistunut Kelud kuvattuna Batamissa. Vaikka laiva on 15 vuotta Pelnin ensimmäistä matkustajalaivaa Kerinciä nuorempi, ovat laivat rakenteeltaan käytännössä identtisiä. Kuva: Piet Sinke

Pepuska osoittautui menestyksekkääksi varustamoksi, mutta sen olemassaolo jäi lyhyeksi. Jo vuonna 1952 Pepuska lopetti toimintansa ja sen tilalle perustettiin Pelni, joka otti Pepuskan liikenteen ja laivaston hallintaansa. Pepuskan laivat osoittautuivat liikenteessä riittämättömiksi ja Pelni hankki peräti 45 uutta alusta eurooppalaisilta telakoilta, mukaanlukien viisi alusta (Watampone, Watudampo, Warisano, Wakolo ja Wandebori) Meyer Werftiltä Länsi-Saksasta. Vuosina 1958-60 Pelni päätettiin siirtää Indonesian hallituksen omistukseen ”pääoman turvaamiseksi varustamon kasvua varten”. Samaan aikaan myös KPM:n jäljelläoleva liikenne Indonesiassa sulautettiin osaksi Pelniä. Tässä vaiheessa Pelni keskittyi pääasiassa rahdin kuljettamiseen eikä laajamittaista matkustajaliikennettä Indonesian saarten välillä ollut.

Vuonna 1983 Pelni hankki ensimmäisen modernin matkustaja-rahtialuksensa, Kerincin, Meyer Werftin telakalta silloisesta Länsi-Saksasta. Kerincin myötä alkoi moderni, aikataulutettu linjaliikenne matkustaja-aluksilla Indonesian saarten välillä. Tarve liikenteelle oli suurta ja seuraavien 20 vuoden aikana Kerinciä seurasi 22 Meyer Werftillä rakennettua laivaa. Näiden avulla Pelnin matkustajaliikenteen linjaverkko kasvoi kattamaan kaikki merkittävät Indonesian saaret.

2000-luvulla yhtiölle aiheuttivat hankaluuksia halpalentoyhtiöt, joita alkoi syntyä Indonesiaan maan sisäisen lentoliikenteen avauduttua kilpailulle vuonna 2000. Pelnin matkustajamäärät putosivatkin vuoden 1999 9,5 miljoonan matkustajan huipputasosta viidessä vuodessa neljään miljoonaan. Haasteesta selviämiseksi Pelnin piirissä tehtiin suunnitelmia mm. osan yhtiön aluksista uudelleenrakentamisesta roro-lautoiksi sekä uuden tytäryhtiö Celebes Cruisesin perustamisesta. Celebes Cruisesin liikennettä varten varustamon vanhin alus Kerinci oltaisiin muutettu risteilykäyttöön sopivaksi. Nämä suunnitelmat jäivät kuitenkin toteutumatta. Sen sijaan Kerinci ja Pelnin toiseksi vanhin alus Kambuna myytiin. Vuodesta 2005 Pelnin matkustajamäärät ovat jälleen alkaneet kasvaa (eivät tosin lähellekään vuoden 1999 lukemia). Samaan aikaan rahdin kysyntä on kasvanut huomattavasti Pelnin kapasiteettia suuremmaksi. Ratkaisuna ongelmaan Pelnin laivaston rahtikapasiteettia suurennettiin alusten konttikapasiteettia lisäämällä ja rahtaamalla laivastoon rahtipainotteisempia aluksia. Vuonna 2008 Pelni hankki Meyer Werftiltä uuden Gunung Dempo -aluksen, jonka rahtikapasiteetti on yli kolminkertainen Pelnin aiempiin aluksiin verrattuna.

Pelnin laivasto

Vaikka Pelnin tuote ei ole erityisen korkeatasoinen, eivät varustamot alukset ole mitään ruosteisia käytettyinä hankittuja purkkeja. Lähes kaikki Pelnin käyttämät alukset ovat varustamon uusina tilaamia laivoja ja lähes kaikki niistä on rakennettu saksalaisella Meyer Werftin telakalla. Poikkeuksen tekevät kolme alusta, jotka rakennettiin Indonesiassa paikallisen PT Pal -telakan ja Meyer Werftin yhteistyönä, sekä kaksi rahdattua roro-lauttaa.

Vuosina 1983-2004 Meyer Werft ja PT Pal toimittivat Pelnille 23 alusta, jotka jakautuvat neljään eri tyyppiin: Typ 3000, Typ 2000, Typ 1000 ja Typ 500. Tyypinimet kertovat, kuinka monta matkustajaa kukin luokan alukset suunnilleen kuljettavat. Typ 1000, Typ 2000 ja Typ 3000 -alukset käytännössä muunnelmia samasta perusmallista, prototyypialus Kerincistä. Erityisesti komentosillan rakenteen osalta Typ 2000- ja Typ 3000 -aluksissa on huomattavissa selvä yhteys Meyerin vuonna 1979 Viking Linelle rakentamaan Diana II:seen. Vaikka Pelnin alukset on rakennettu pääasiassa saksalaisin voimin, niin sisätilojen suunnittelusta ovat vastanneet indonesialaiset arkkitehdit.

Typ 2000 -laivat ovat 147 metriä pitkiä ja 23 metriä leveitä noin 14 000 bruttotonnin aluksia. Tämän luokan aluksia rakennettiin yhteensä 14 vuosina 1983-2002 ja luokan uudemmat alukset kykenevät kuljettamaan 32 konttia laivan keulaan rakennetussa ruumassa. Typ 1000 -alukset ovat perusratkaisuiltaan identtisiä Typ 2000 -laivojen kanssa, mutta pienempiä 100 m pitkiä ja 18 m leveitä 6000 BT:n aluksia. Ne rakennettiin vuosina 1986-1995. Kolme Typ 500 -laivaa rakennettiin vuosina 1996-1999 Indonesiassa. Ne ovat 74 metriä pitkiä ja 15 metriä leveitä 2700 BT:n pikkulaivoja, jotka on suunniteltu liikennöimään matalissa jokisuistoissa sijaitseviin kyliin ja kaupunkeihin. Typ 500 -laivat eivät ilmeisesti ole kuitenkaan olleet täysin onnistuneita, sillä ainakin yksi on oli rahdattuna liikenteeseen Länsi-Afrikassa useiden vuosien ajan. Ainoa Typ 3000 -laiva, Labobar, valmistui 2004. Se on rungoltaan identtinen Typ 2000 -laivojen kanssa, mutta kuljettaa vain 3. ja 4. luokan matkustajia. Tästä johtuen laivan kapasiteetti on peräti 3 084 matkustajaa.

Vuonna 2008 Meyer Werft toimitti Pelnille ensimmäisen uuden sukupolven matkustaja-konttialuksen Gunung Dempon. Gunung Dempo on kooltaan ja matkustajakapasiteetiltaan yhtämittainen Typ 2000 -luokan



Pelnin pienimmät laivat eli Typ 500 -alukset rakennettiin indonesialaisella telakalla mutta yhteistyössä Meyer Werftin kanssa. Kuvassa uusin Typ 500 -laiva Wilis Senegalin Dakarissa vuonna 2007 laivan ollessa rahdattuna Somat-varustamolle. Kuva: Jochen Wegener



Ensimmäinen Typ 1000 -laiva, 1986 valmistunut Kelimutu Semarangissa vuonna 1998. Vanhemmasta Typ 2000:sta poiketen Typ 1000 -laivoissa on avoimet komentosillan siivet. Huomaa myös vaakuna aluksen keulassa. Mahdollisesti kyse on laivan kotikaupungin vaakunasta tai jopa laivan omasta vaakunasta.

Kuva: Bill Court, Paul Strathdeen kokoelmista



Ainoa Typ 3000 -laiva Labobar ei poikkea ulkokoisesti Typ 2000 -laivoista. Pieneen laivaan on kuitenkin mahdutettu 1000 matkustajaa enemmän. Kuva: German Iluhin

alusten kanssa, mutta se pystyy kuljettamaan 98 konttia vanhempien laivojen 32 kontin sijaan. Gunung Dempolle on huhujen mukaan suunniteilla sisaralus, joka tulee huhujen mukaan saamaan nimen Tongkat Ali Indone-siassa kasvavan potenssia parantavan yrtin mukaan.

Vaikka Pelni on 2000-luvulla kohdannut vaikeuksia lentokoneiden muodossa, on varustamon olemassaololle edelleen edellytykset rahdin ja matkustajien kuljetuksessa. Varakkaimmat matkustajat kuitenkin valinnevat jatkossa ilmateitse matkustamisen, aivan kuten tapahtui 1950-luvulla Atlantin-linjaliikenteessä. Näin kehitys kaukaisessa Indonesiassa seuraa samoja polkuja kuin lännessä – tosin 60 vuotta myöhemmin.

Lähteet

- Bass Strait Passenger Ships (<http://users.nex.net.au/~reidgck/bass-s.htm>)
- Boonzaier, Jonathan: Travels on Pelni (<http://maritimematters.com/2011/03/travels-on-pelni-pt-pelayaran-nasional-indonesia-by-jonathan-boonzaier/>)
- Caruana, Patrick: No new Spirit of Tasmania vessels til 2017 (<http://news.smh.com.au/breaking-news-national/no-new-spirit-of-tasmania-vessels-til-2017->

20101130-18ezc.html)

- Fakta om Fartyg (faktaomfartyg.nu)
- Flotilla Australia (flotilla-australia.com)
- Lonely Planet (lonelyplanet.com)
- Martin, Hannah: Incat floats fast-ferry plan (http://www.themercury.com.au/article/2012/06/03/333991_most-popular-stories.html)
- Meyer Werft: Ships for Indonesia (http://www.meyerwerft.de/en/meyerwerft_de/schiffe/faehrschiffe/passagierschiffe_fuer_indonesien/passagierschiffe_fuer_indonesien.jsp)
- PT. Pelni (pelni.co.id)
- P.T. Pelayaran Nasional Indonesia (pelni.com)
- Peter, Bruce & Dawson, Philip: *The Ferry – A Drive-Through History*
- Spirit of Tasmania (spiritoftasmania.com.au)
- Wikipedia (en.wikipedia.org)

Valtio-omisteiset varustamot-juttusarjan aiemmat osat ilmestyivät Ulkomatalan numeroissa 4/2012, 5/2012 ja 6/2012. Ensimmäisessä osassa käsiteltiin Caledonian MacBrayneä, Strandfaraskip Landsinsia ja Jadrolinjaa, toisessa osassa Alaska Marine Highwaytä, BC Ferriesiä ja Marine Atlanticia, ja kolmannessa osassa Algerie Ferriesiä, COTUNAV:ia ja Polferriesiä.

Sarja päättyy toistaiseksi.

Pelnin uusin alus, 2008 Meyer Werftiltä valmistunut Gunung Dempo, on runkonsa puolesta Typ 2000 -laivojen sisar. Vanhemmista aluksista poikkeavat kansirakenteet mahdollistavat suuremman rahtikapasiteetin pienentämättä matkustajakapasiteettia. Kuvassa laiva uunituoreena matkalla alas Ems-jokea. Kuva: Meyer Werft



Fakta: Pelnin alustyypit

Typ 500

Alukset: Pangrango (1996), Sangriang (1999), Wilis (1999)

Rakentanut PT Pal, Indonesia • pituus 74 m • leveys 15,20 m
syväys 2,95 m • 2 650 GT • 500 matkustajaa
rahtikapasiteetti 250 m³ • nopeus 14 solmua



Pangrango. Kuva: Meyer Werft



Binaiya. Kuva: Jonathan Boonzaier

Typ 1000

Alukset: Kelimutu (1986), Lawit (1986), Tatamailau (1990),
Sirimau (1991), Awu (1991), Leuser (1994), Binaiya (1994),
Bukit Raya (1994), Tilongkabila (1995)

Rakentanut Meyer Werft, Saksa • pituus 99,80 m • leveys 18 m
syväys 4,20 m • 5 700-6 000 GT • 920-970 matkustajaa
rahtikapasiteetti 530 m³ • nopeus 14-15 solmua

Typ 2000

Alukset: Rinjani (1984), Umsini (1985), Tidar (1988),
Ciremai (1993), Dobonsolo (1993), Bukit Siguntang (1996),
Lambelu (1997), Sinabung (1997), Kelud (1998),
Doro Londa (2001), Nggapulu (2002)

Rakentanut Meyer Werft, Saksa • pituus 144-146,50 m
leveys 23,40 m • syväys 5,90 m • 14 000-14 800 GT
1 737-2 170 matkustajaa • rahtikapasiteetti 1 400 m³
max 32 TEU • nopeus 20-22,4 solmua



Doro Londa. Kuva: German Iluhin



Labobar. Kuva: German Iluhin

Typ 3000

Alus: Labobar (2004)

Rakentanut Meyer Werft, Saksa • pituus 146,50 m • leveys 23,40 m
syväys 5,90 m • 15 100 GT • 3 084 matkustajaa
rahtikapasiteetti 1 480 m³ • 32 TEU • nopeus 22,3 solmua

Gunung Dempo (2008)

Rakentanut Meyer Werft, Saksa • pituus 146,50 m • leveys 23,40 m
syväys 5,90 m • 14 200 GT • 1 583 matkustajaa • 98 TEU
nopeus 20 solmua



Gunung Dempo. Kuva: Jochen Wegener

Lokikirja



Tallinkin viimeisin hankinta Isabelle lähdössä Turusta aamulla 23.4 Latvian lipun alla. Alus saapui samana päivänä Tallinnaan, jossa se on parhaillaan varusteltavana Riika-Tukholma -liikennettä varten. Aluksen runko jää ainakin toistaiseksi punaiseksi.
 Kuva: Jukka Huotari

Merenkulun tärkeimpiä tapahtumia niin kotivesiltä kuin maailman meriltä maaliskuulta 2013. Koonneet Olli Tuominen, Lassi Liikanen ja Kalle Id.

Kotivesiltä

Tallink osti Isabellan - Vikingin kesäkokeilu jäi toteutumatta. Tallink sekä Viking Line ilmoittivat 5. huhtikuuta 2013 solmineensa kaupan, jolla Viking Line myi Isabellan Tallinkille. Isabellan myyntihinta on noin 30 miljoonaa euroa, josta Vikingille kertyy voittoa noin 23 miljoonaa euroa. Isabella luovutettiin uudelle omistajalleen 23.4. uudella nimellään Isabelle. Isabelle tulee aloittamaan liikenteen Tukholma-Riika -linjalla toukokuun toisella viikolla, korvaten Silja Festivalin. Täten Viking Linen suunnitelma asettaa Isabella kesäkaudeksi Tallinnan-liikenteen vahvistukseksi peruuntui, kuten myös kaikki 40 000 alukselle jo varattua matkaa. Isabellan oli tarkoitus aloittaa syyskuuhun saakka kestävä liikennöintikausi Helsingin ja Tallinnan välillä ensi viikolla Viking XPRS:n parina.

Finnlinesiltä osakeanti. Italialaisen Grimaldin hallitsema Finnlines järjestää osakeannin yhtiön nykyisille omistajille vahvistaakseen omia pääomiaan. Yhtiön hallitus on päättänyt laskea liikkeelle 4,6

miljoonaa osaketta, jotka vastaavat noin 10 prosentin osuutta yhtiön osakkeista ja äänistä. Edellisellä tilikaudella Finnlines teki 600 miljoonan euron liikevaihdolla nollatuloksen.

Finlandia nosti Eckerö Linen matkustajamäärät ennätyskorkealle. Viime vuoden lopulla liikennöimisen aloittanut Finlandia on tuonut mukanaan huiman korotuksen Eckerö Linen matkustajamääriin: tammikuussa 2013 matkustajia kuljetettiin peräti 82% enemmän kuin vuotta aiemmin. Henkilöautojen osalta kasvua oli puolestaan 72%. Kasvu näkyy myös varustamon markkinaosuudessa, joka kasvoi matkustajien osalta 10%:sta 16,7%:iin. Varustamon toimitusjohtajan mukaan syynä kasvuun ovat olleet uuden laivan lisäksi lyhyempi matka-aika, paremmat aikataulut ja uusi Extra-luokka. 5.3. alkaen laivan lähtöaikaa Tallinnasta myöhästettiin tunnilla, minkä toivotaan houkuttelevan lisää päiväristeilijöitä laivalle.

Translandia myytiin Arabiemiraatteihin. Toisin kuin viime numeron Lokikirjassa kerrottiin, ei Eckerö Linen Translandian myynti Cresta Groupille toteutunutkaan ostajan rahoituksensaantivaikeuksien vuoksi. Sen sijaan Translandia myytiin 12.3. Yhdistyneissä Arabiemiraateissa majaansa pitävälle Salem Al Makrani Cargo -varustamolle. Laiva luovutettiin uudelle omistajalle jo samana päivänä.

Bore myi Norqueenin. Bore Line myi Norqueenin (ex-Bore Queen) 6.3. Golden Anchor Groupille, joka omistaa jo Norqueenin sisaraluksen Alioksen (ex-Bore King, Norking). Norqueen sai kaupan jälkeen uudeksi nimekseen Medqueen. Bore Queen rakennettiin vuonna 1980 Boren omaan liikenteeseen, mutta rahdattiin sisarensa tavoin 1991 North Sea Ferriesille. Myöhemmin P&O Ferries otti haltuunsa alusten liikenteeseen ja 1996 niitä pidennettiin kapasiteetin nostamiseksi. Norqueenin rahtaus P&O:lle päättyi helmikuun lopussa 2013 ja laiva myytiin kuusi päivää myöhemmin.

Suokki sai uudet moottorit. Helsingissä Suomenlinnan ja Kauppatorin väliä liikennöivä 1952 valmistunut Suokki-lautta uudistettiin talven aikana ja se sai kaksi uutta Caterpillarin valmistamaa konetta. Uusien moottoreiden ansiosta aluksen pienhiukkaspäästöt ovat 200 kertaa puhtaammat kuin vanhoilla koneilla, minkä lisäksi muutkin päästöarvot sekä polttoainekulutus pienenevät huomattavasti. Moottorinvaihdos oli laivalle jo toinen, sillä ensimmäisen kerran koneet vaihdettiin jo 1967. Muutosten jälkeen Suokki aloitti liikenteen 21. tammikuuta Kauppatori-Suomenlinna-välin toisena ympärivuotisena lauttana. Linjalla kulkenut Tor otti puolestaan Suokin paikan vara- ja kesälauttana.

Finnlines avaa linjan Uudestakaupungista Travemünde. Finnlines aloittaa syksyllä 2013 linjaliikenteen Uudenkaupungin ja Travemünden välillä. Linjalla on aluksi yksi lähtö viikossa, myöhemmin kaksi. Linja perustetaan Valmet Automotiven tarpeita ajatellen ja sillä tullaan kuljettamaan komponentteja Uudessa-kaupungissa rakennettavia Mercedes-Benzin A-sarjan autoja varten. Yhteys on kuitenkin myynnissä vapailla markkinoilla. Valmet Automotiven ja Mercedes-Benzin sopimus ulottuu vuoteen 2016 asti ja Uusikaupunki-Travemünde -linjaa on sovittu ajettavan yhtä pitkään.



Bore Queen Kotkassa alkuperäisessä Bore Ro-Ro -väriyksessään. Alus vietti pääosan Bore-urastaan rahdattuna P&O Ferriesille.

Kuva: Hannu Laakso, Pekka K. Laakson kokoelmista



Uusien moottoreiden myötä Suokki sai kylkiinsä Witraktor Cat -logot ja korsteenin pitkät pakoputket saivat väistyä enemmän alkuperäistä kunnioittavan muotoilun tieltä. Kuva: Kalle Id



Uudestakaupungissa rakennettavat A-sarjan Mercedes-Benzit tuovat mukanaan myös laivalinjan kaupungista Travemünde.

Kuva: M 93 / Wikimedia Commons / CC-BY-SA-3.0 (DE)

Helsingin telakka luovutti Aleksey Chirikovin. Arctechin telakka luovutti 19.4. toisen venäläisen Sovcomflotin tilaaman jäätämurtavan huoltoaluksen Aleksey Chirikovin omistajalleen. Alus lähti Helsingistä kohti liikennöintialuettaan Kaukoitää 23.4.

Astor avasi Helsingin risteilykesän. Helsingin kesän 2013 risteilykausi alkoi 27.4., kun saksalaisen Transocean Cruisesin Astor kiinnittyi kesän ensimmäisenä aluksena Katajanokalle. Risteilijävieraita odotetaan kesän aikana ennätysmäärää, sillä risteilyaluskäyntejä tulee olemaan 283, 13 enemmän kuin aiempina ennätysvuonna 2008. Uusia tai uudella nimellä saapuvia vierailijoita tulevat kesän aikana olemaan Voyager, Norwegian Star, Aidamar, Ocean Dream, Costa neoRomantica ja Adventure of the Seas.

Hapag-Lloyd avasi konttilinjan Keski-Euroopasta Itämerelle. Konttivarustamo Hapag-Lloyd avasi huhtikuussa uuden linjan Saksan satamista Itämerelle. Finland Express-niminen linja kulkee Bremerhavenista ja Hampurista Itämerelle, jossa se käy Pietarissa, Kotkassa, Raumalla ja Ruotsin Gävlessä. Myös pysähdystä Ust-Lugassa harkitaan. Kerran viikossa liikennöitävää linjaa operoi kaksi konttialusta, Anina sekä Hanse Confidence.

Birka Cargo vaihtaa nimeä. Rederiaktiebolaget Eckerön täysin omistama Birka Cargo-rahtilaivavarustaja vaihtaa nimeään. Nimenvaihdon myötä Birka Cargo on nyt Eckerö Shipping. Muutoksella halutaan viestiä yhteenkuuluvuutta Eckerö-konserniin ja toisaalta välttää sekaannuksia matkustajapuolen Birka Cruises-brändin kanssa. Laivojen nimenvaihdokset eivät ole välittömästi ajankohtaisia, mutta laivat saavat Eckerön logotyypit pintaansa.

Maailman meriltä

Viking ADCC rakennetaan valmiiksi? Konkurssiin menneellä espanjalaisella IZAR:in telakalla Sevillassa vuodesta 2010 keskeneräisenä maanseen Viking ADCC:n runko ollaan rakentamassa valmiiksi. Keskeneräisen aluksen omistaja Santander-pankki on tehnyt sopimuksen offshore-aluksiin erikoistuneen Factorias Vulcanon telakan kanssa aluksen rakentamisesta valmiiksi vielä tuntemattomaksi jääneen varustamon tarpeisiin. Keskeneräinen laiva tullaan hinaamaan Sevillasta Vulcanon telakalle Vigossa rakennustöitä varten.



Aleksey Chirikov lähdössä koeajolle Hietalahdesta 19.3.

Kuva: Jukka Koskimies



Transocean Cruisesin Astor on Helsingissä tuttu näky jo aiemmilta vuosilta; kuvassa alus Kustaanmiekan salmessa syyskuussa 2011. Erikoista kyllä, alkujaan Euroopan ja Etelä-Afrikan väliseen linjaliikenteeseen suunniteltu alus liikennöi edelleen alkuperäisellä nimellään. Kuva: Kalle Id



Håkan Sjöströmin käsialaa oleva taiteilijan näkemys Viking ADCC:stä. Jää nähtäväksi, kuinka paljon valmis alus muistuttaa Vikingin suunnittelemaa.

Kuva: Postikortti Kalle Idin kokoelmista

Uusi Bergensfjord laskettiin vesille. Fjord Linen LNG-käyttöinen autolautta Bergensfjord laskettiin vesille 1.3. Remontowan telakalla Puolan Gdanskissa. Vesillelaskun jälkeen runko hinattiin varusteltavaksi Fosenin telakalalle Norjan Rissassa. Laiva tulee aloittamaan liikenteen Bergen-Stavanger-Hirsthals-Langesund -linjalla loppukesästä 2013, lähes vuoden aikataulusta myöhässä. Fjord Linen mukaan Bergensfjord ja sen kesäkuun lopussa valmistuva sisar Stavangerfjord tulevat olemaan maailman ympäristöystävällisimpiä autolauttoja, sillä niiden tyyppien oksidien sekä hiilidioksidin päästöt tulevat olemaan joitakin prosentteja pienemmät kuin Viking Gracessä. Bergensfjord saattaa jäädä viimeiseksi Remontowan telakan rakentamaksi laivaksi, sillä tulevaisuudessa telakka aikoo keskittyä tuulivoimaloiden metalliosien rakentamiseen.

STX-telakat hakeutuvat velkasaneeraukseen.

Suomenkin telakoiden omistajana tunnettu eteläkorealainen teollisuusyhtiö STX Offshore & Shipbuilding hakee vapaaehtoiseen velkasaneeraukseen kotimaassaan. Jo pitkään uudisrakennusten vähenemisestä kärsineen yhtiön uskotaan ajautuneen akuuttiin kriisiin, kun emokonsernin yritys myydä STX Pan Ocean - varustamo epäonnistui. Yhtiön suurimmat rahoittajapankit ryhtyivät etsimään ratkaisua ongelmaan lähes välittömästi. Tällä haavaa STX:n suurin rahoittajapankki, Etelä-Korean valtion Korea Development Bank (KDP) saattaa ostaa Pan Oceanin, jotta yhtiö pääsee akuuttimman rahoituskriisin ylitse. Suomen hallitus ilmoitti kuitenkin huhtikuun lopulla varautuvansa siihen, että STX:n telakoiden toiminta Suomessa keskeytyy.

STX OSV:n uudeksi nimeksi Vard. Fincantieri Oil & Gasin ostama offshore-aluksiin keskittynyt telakkayhtiö STX OSV vaihtaa nimeä. Yhtiön uudeksi nimeksi tulee Vard, joka on johdettu norjan kielen sanasta varde, joka tarkoittaa suomeksi kummelia, eli kivistä kasattua merimerkkiä. Nimenvaihdos on seurausta tammikuussa toteutetusta kaupasta, jossa Fincantieri osti enemmistön STX OSV:n osakkeista STX Europelta. Kun kaupan ensimmäinen vaihe saadaan päätökseen huhtikuussa, on Fincantierin määrä tehdä ostotarjous lopuista Vardin osakkeista.

Stena Line laajentaa Aasiaan. Stena Daea Line aloitti 19.3. liikenteen Etelä-Korean Sokhosta Venäjän Zarubinoon ja Vladivostokiin. Varustamon omistavat Stena International Freight 90% osuudella ja



Fjord Linen uusi Bergensfjord laskettiin vesille Remontowan telakalla 1.3. Varustamon joitakin vuosia sitten käyttöön ottama punainen väritys tuo kovasti mieleen Viking Linen. Kuva: Fjord Line



Vard on erikoistunut erilaisten erikoisaluusten rakentamiseen. Havainnekuvasa norjalaiselle Farstad Shippingille rakennettava OSCV 7-tyypin alus. Kuva: Vard Group



Stenan Aasian-valloittaja New Blue Ocean on paikallista väestöstä, sillä alus on alkujaan valmistunut Japanissa. Kuva: Stena Daea Line

korealainen Daea Group 10% osuudella. Daea harjoittaa lauttaliikennettä myös Korean ja Japanin sekä Korean ja Kiinan välillä. Uuden varustamon ainoa laiva on japanilaisvalmisteinen 1989 valmistunut New Blue Ocean, aiemmilta nimiltään ainakin Superferry 16 ja Queen Qingdao. Aluksen kapasiteetti on 1 400 kaistametriä ja 750 matkustajaa. Alus tekee viikossa Sokhosta kaksi edestakaista matkaa Zarubinoon ja yhden Vladivostokiin.

Helsingborg-Travemünde-yhteys loppui. SOL Continent Linen liikennöimä linja Ruotsin Helsingborgin ja Saksan Travemünden välillä lakkautettiin 22.4., kun Merchant teki viimeisen lähtönsä Travemündestä. Syyksi SOL kertoo muun muassa pienentyneet volyymit ja kuljettajien matalat palkat, joka on lisännyt trailerikuljetusten vähentymistä. Linjalla ajoi vuodenvaihteen jälkeen enää yksi alus, Merchant.

Superfast VI myyty Star Cruisesin omistajalle. Attica Group, Superfast Ferriesin ja Blue Star Ferriesin omistaja myi Superfast Ferriesin suurimman aluksen Superfast VI:n Hong Kongissa päämajaansa pitävälle Genting Groupille, joka tunnetaan paremmin Star Cruisesin omistajana. Alus toimitettiin huhtikuun alussa. Genting maksoi Superfast VI:stä 54 miljoonaa euroa, mikä tarkoittaa Attica Groupille noin 6,3 miljoonan euron tappioita aluksen kirjanpitoarvoon verrattuna. Superfast VI korvattiin Patras-Igoumenitsa-Ancona -linjalla toisella Attica Groupin aluksella. Aluksen uusi nimi tulee olemaan Bimini Superfast ja se tulee liikennöimään Miami-Bahamasarten Bimini Bayhin, jonne Genting Group rakentaa suuren kasinon. Uutta liikennettä varten aluksen sisätiloihin tultaneen tekemään muutoksia, sillä Miami-Bimini -välin luvataan taittuvan vain 1,5 tunnissa.

Lindblad Expeditions osti Orion Expedition Cruisesin. Yhdysvalloissa päämajaansa pitävä "tutkimusmatkaristeilyiden" uranuurtaja Lindblad Expeditions on ostanut australialaisen Orion Expeditions Cruisesin. Orionin toiminta liitetään osaksi Lindbladia maaliskuussa 2014. National Geographicin kanssa yhteistyössä toimiva Lindblad operoi tällä hetkellä napa-alueilla, Etelä- ja Pohjois-Amerikassa, Länsi-Afrikassa, Euroopassa, Taka-Intiassa ja Papua-Uusi-Guineassa viidellä omistamallaan ja viidellä rahtaamallaan aluksella. Orient Expedition Cruises puolestaan risteilee Kaakkois-Aasiassa, Australiassa ja Etelämantereella ainoalla aluksellaan Orionilla.



Superfast VI päätty liikennöimään lämpimältä Välimereltä uuden kasinon syöttöliikenteeseen lämpimällä Karibialle.
Kuva: Bruce Peter



Lemmenlaiva Pacific Princess TV:stä tutussa asussaan Yhdysvaltojen länsirannikolla vuonna 1987.
Kuva: Paul Dashwood

Alkuperäinen Lemmenlaiva romuksi? Yli neljä vuotta Genovassa makuutettuna ollut risteilylaiva Pacific myytiin romuksi maaliskuussa ja sen oli tarkoitus lähteä kohti Aliagan laivaromuttamoa Turkissa saman kuun lopulla. Aluksen tilanne on kuitenkin edelleen epäselvä ja se on ilmeisesti edelleen Genovassa. Pacific rakennettiin vuonna 1971 Flagship Cruisesille nimellä Sea Venture. 1975 laiva myytiin Princess Cruisesille nimellä Pacific Princess ja vuosina 1977-1986 se esiintyi alkuperäisessä Lemmenlaiva-sarjassa - pääosa laivalle sijoittuvista kohtauksista tosin kuvattiin studiossa. Princess Cruises luopui laivasta vuonna 2002 ja se siirtyi Pullmantur Cruisesin liikenteeseen nimellä Pacific. Syksyllä 2008 Pacific siirtyi Quail Cruisesin laivastoon, mutta laiva pidätettiin jo samana vuonna Genovassa.

HSS Stena Voyager romuksi. Stena Linen vuonna 1996 Raumalla rakennettu pikalautta Stena Voyager tullaan romuttamaan Landskronassa Stena Recyclingin toimesta. 17 vuotta vanha valmistuessaan edistyksellinen HSS 1500 -tyypin katamaraani on kohonneiden polttoainekustannuksien uhri; kaasuturbiinikäyttöisen aluksen polttoaine maksaa tänä päivänä seitsemän kertaa niin paljon kuin sen valmistuessa vuonna 1996. Stena Voyagerin käyttökelpoiset osat tullaan säästämään varaosiksi Stenan laivaston viimeistä HSS 1500 -alusta Stena Exploreria varten. Kolmesta HSS 1500 -sisaruksesta uusin, Stena Discovery, myytiin jo vuonna 2009 Venezuelaan.

Tulipalo Victoria Seawaysillä. DFDS Seawaysin Victoria Seaways -ropax-aluksen autokannella syttyi tulipalo 22.-23.4. välisenä yönä tuntemattomasta syystä. Palo saatiin hallintaan noin tunnissa. Vuonna 2009 Italiassa rakennettu alus oli matkalla Kielistä Klaipedaan. Sen kyydissä oli onnettomuuden sattuessa 301 matkustajaa, 37 miehistön jäsentä, 160 rahtiyksikköä, 48 henkilöautoa ja kaksi bussia. Kukaan ei loukkaantunut palossa.

Uljanikin telakka rakentaa neljä uutta lauttaa Jadrolinijalle. Kroatian kansallinen lauttavarustamo Jadrolinija, jota käsiteltiin Ulkomatalan numerossa 4/2012, solmi 4.3. sopimuksen niinkään kroatialaisen Uljanikin telakan kanssa neljän uuden matkustaja-autolautan rakentamisesta Kroatian rannikon liikenteeseen. Tilauksen arvo on 32 miljoonaa euroa. Kaksisuuntaiset lautat tulevat olemaan 99,8 metriä pitkiä, 17,5 metriä leveitä ja niiden liikennöinti nopeus tulee olemaan 12,5 solmua. Alusten kapasiteetti tulee olemaan 616 matkustajaa ja 145 henkilöautoa. Kaikki neljä lauttaa tullaan rakentamaan samanaikaisesti ja ne asetetaan liikenteeseen kesäkaudeksi 2014.

Ulkomatalan toimitus seuraa merenkulun ajankohtaisia tapahtumia myös Toimituksen blogissa ja lehden Facebook-sivulla.



Stena Voyagerin romutuksen jälkeen kuvassa oleva Stena Explorer jää Stenan ainoaksi omaksi HSS 1500 -alukseksi. Polttoainekulujen pienentämiseksi Stena Explorerin liikennöi ainoastaan kesäisin ja alkuperäisestä hidastetulla aikataululla. Kuva: Alan Ryszka-Onions



Victoria Seawaysin (kuvassa) onnettomuus sattui hyvin samantapaisissa olosuhteissa kuin saman varustamon Lisco Glorian tulipalo syksyllä 2011. Lisco Glorian tapauksessa alus päättyi romuksi. Kuva: DFDS



Jadrolinijan uudet alukset lienevät samantyyppisiä kuin kuvassa oleva vuonna 2007 valmistunut Hrvat. Kuva: Ivan T. / Wikimedia Commons / CC-BY-SA 3.0

Loppusanat

Lehti on julkaistu Internetissä ilmaisena 30.4.2013. Julkaisijana toimii Ulkomatala-verkkolehti ja sen toimitus. Lisää tietoa: www.ulkomatala.net.

5. vuosikerta

Kiitokset

Vierailevat toimittajat:

Timo Selkälä Marko Stampehl

Kuvia tähän numeroon toimittivat:

Jonathan Boonzaier	Pekka K. Laakso
Ian Boyle	Raisuke Numata
Jarrood David	Frits Olinga
Christophe Dedieu	Bruce Peter
Clyde Dickens	Gordy Ross
Anton Heuff	Alan Ryzka-Onions
Jukka Huotari	Piet Sinke
Chris Howell	Paul Strathdee
German Iluhin	Jochen Wegener
John Kent	Michael Wessels (Meyer Werft)
Jukka Koskimies	
Okra Kurniawan	

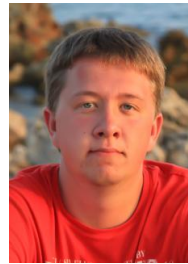
Tekijänoikeudet

Kaiken lehdessä olevan materiaalin tekijänoikeudet kuuluvat niiden tekijöille. Ulkomatala säilyttää kaiken sille tarjotun materiaalin ja on oikeutettu muokkaamaan sekä uudelleenjulkaisemaan materiaalia julkaisutavasta riippumatta. Ulkomatalassa julkaistujen artikkeleiden julkaisuun muualla tulee pyytää lupa Ulkomatalan toimitukselta. Tarkemmat ehdot löydät Ulkomatalan Info-sivulta.

Ulkomatalan toimitus



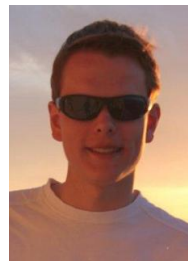
LASSI LIIKANEN
Päätoimittaja
[lassi.liikanen \[at\] ulkomatala.net](mailto:lassi.liikanen@ulkomatala.net)



SERGEI PENNONEN
Toimituspäällikkö
[sergei.pennonen \[at\] ulkomatala.net](mailto:sergei.pennonen@ulkomatala.net)



KALLE ID
Toimittaja
Taittaja
[kalle.id \[at\] ulkomatala.net](mailto:kalle.id@ulkomatala.net)



OLLI TUOMINEN
Toimittaja
[olli.tuominen \[at\] ulkomatala.net](mailto:olli.tuominen@ulkomatala.net)



JUSSI LITTUNEN
Toimittaja
[jussi.littunen \[at\] ulkomatala.net](mailto:jussi.littunen@ulkomatala.net)

Seuraava Ulkomatala-verkkolehti ilmestyy

sunnuntaina 30.6.2013

Seuraavassa numerossa mm.
Vaasanlaivat 65 vuotta, osa I
Matkakertomus Color Magiciltä
Kanariansaarten lauttaliikenne, osa I