ULKOMATALA

1/2015 • www.ulkomatala.net • 28.2.2015

Matkakertomus:
klassinen Discovery

Innovatiivinen
Quantum of the Seas

Päästörajoitusten vaikutukset Euroopassa ja Amerikassa

Pääkirjoitus

Elämää päästörajoitusten kanssa

Teksti: **Lassi Liikanen**

Vuosi 2015 on lähtenyt käyntiin ristiriitaisissa tunnelmissa. Paikalliset varustamot olivat jo parin vuoden ajan pelotelleet vuoden alusta alkaen voimaan astuneiden rikin päästörajoitusten vaikutuksista SECA-alueen (joka siis sisältää Itämeren) liikenteeseen. Nyt kun rajoitukset vihdoin astuivat voimaan näyttääkin siltä, ettei niillä ollut ainakaan välittömiä vaikutuksia.

Ruotsalainen merenkulkualan lehti Sjöfartstidningen kertoi 17. helmikuuta jutussaan ”Inga extrakostnader för svavelregler” (vapaasti suomennettuna ”ei lisäkustannuksia rikkimääräyksistä”) Drewry Maritime Researchin julkistamasta raportista, jonka mukaan rikkipäästöjä koskevat uudet, tiukemmat määräykset eivät ole ainakaan vielä vaikuttaneet varustajien kustannuksiin. Toisaalta öljyn maailmanlaajuinen hinnanlasku on vaikuttanut asiaan positiivisesti, ja kustannukset luultavasti tulevat nousemaan sitä mukaa, kun öljyn hinta lähtee kipuamaan ylöspäin.

Heti seuraavana päivänä Sjöfartstidningenin artikkeliin reagoi kuitenkin tanskalaisen DFDS:n viestintäjohtaja *Gert Jakobsen*, joka Sjöfartstidningenin artikkelissa ”Seca har påverkat konkurrensen” (Seca (= päästörajoitukset) on vaikuttanut kilpailuun) painotti, että Seca on vaikuttanut kilpailuun varsinkin meri- ja maakuljetusten välillä. Polttoaineen hinta maakuljetuksissa on laskenut, kun taas merirahdeissa hinnan lasku on vain kompensoinut rikkimääräyksistä aiheutuneita lisäkustannuksia. Kun öljyn hinta nousee, tulevat rikkipäästöjen rajoituksista johtuneet lisäkustannukset näkymään selkämmin, kertoo Jakobsen.

Mitä pidemmälle vuotta mennään, sitä selvemmin näemme siis, mitkä ovat rikin päästörajoitusten todelliset vaikutukset. Aihetta käsitellään myös tässä Ulkomatalassa, sillä kerromme, miten varustamot varautuivat uusiin, tiukempiin määräyksiin. Lisäksi tässä lehdessä luodaan katsaus siihen, millaisia muutoksia Suomenlahdella seilaaviin laivoihin nyt kilpaa toteutetaan. Myös äskettäin valmistunut, teknisesti edelläkävijäksi tituleerattu Quantum of the Seas saa luonnollisesti tilaa lehden sivuilla. Myös Jani Nousiaisen matkakertomus risteilijä Discoveryltä on luettavissa tässä lehdessä.

Loppuun haluaisin päätoimittajana ja verkkosivujen ylläpitäjänä kiittää kaikkia lukijoita ja Ulkomatalan tiimiä menneistä vuosista. Tässä lehdessä toimin, ainakin toistaiseksi, viimeistä kertaa päätoimittajan roolissa. Seuraavan lehden ilmestyessä lehdellä on uusi päätoimittaja ja toimituspäällikkö, ja itse siirryn yli kuuden vuoden jälkeen taka-alalle tavalliseksi toimittajaksi. Kiitän kaikkia tuesta ja menneistä vuosista ja luonnollisesti toivotan onnea seuraajilleni! Ulkomatala palaa asiaan jälleen huhtikuussa, joten kaikille lukijoille mukavaa alkavaa kevättä! □

Toimitus

Päätoimittaja: Lassi Liikanen
Toimittajat: Kalle Id, Jussi Littunen, Sergei Pennonen ja Olli Tuominen
Taittaja: Kalle Id

Vierailevat toimittajat: Jani Nousiainen ja Aaron Saunders

Toimituksen sähköpostiosoitteet ovat muotoa etunimi.sukunimi@ulkomatala.net

Lehti on julkaistu Internetissä ilmaisena 28.2.2015. Julkaisijana toimii Ulkomatala-verkkolehti ja sen toimitus. Lisätietoja: www.ulkomatala.net

Kuvia tähän numeroon toimittivat

Gena Anfimov, Ian Boyle, Color Line, Jarrod David, Christophe Dedieu, Nina Karnamo (Viking Line), Jukka Koskimies, Pekka K. Laakso, Jani Nousiainen, Nelly Melin, Aaron Saunders, Marko Stampehl, Suomen laivahistoriallinen yhdistys ja Rami Wirrankoski

Kiitokset

Jaakko Ahti, Jukka Koskimies, Juhani Mehto ja Rami Wirrankoski

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 verkkosivujen Info-osiosta.

7. vuosikerta

Sisällys

Menestystä Suomenlahdella
Kasvaneet matkustajamäärät innostivat varustamoita ehostamaan Suomen ja Viron väliä seilaavia aluksiaan. — Sivu 4

Kannessa: **Pahimmat uhkakuvat eivät toteutuneet**
Vuoden alusta voimaan tulleiden rikin päästöjä koskevien rajoitusten pelättiin tuhoavan merikuljetusten kilpailukyvyn SECA-alueilla Itämerellä, Pohjanmerellä ja Pohjois-Amerikassa. Yhden reitin lopettamista lukuun ottamatta liikenne on kuitenkin jatkunut SECA-aikana normaalisti. — Sivu 7

Norman Atlantic – Tragedia Välimerellä
Autolautalla syttyneen tulipalon syy ja palossa menehtyneiden uhrien lukumäärä on edelleen epäselvä. — Sivu 12

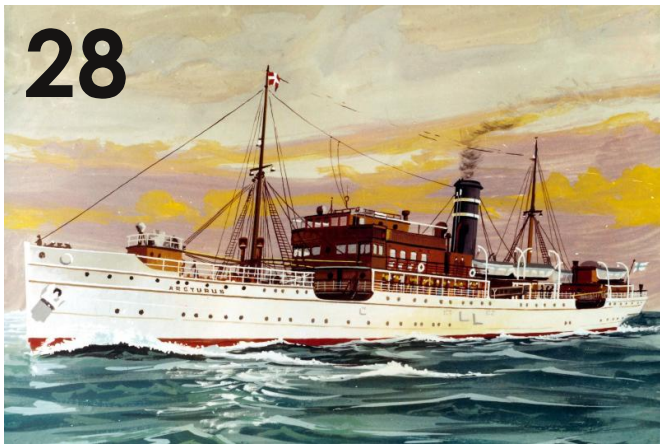
Kannessa: **Tekniikan ihme Quantum of the Seas**
Royal Caribbean Internationalin uusimmassa aluksessa on panostettu uusimpien teknisten innovaatioiden hyödyntämiseen sekä merinäköaloihin. — Sivu 14

TT-Line Through Five Decades
Eteläisen Itämeren lauttavarustamon 50-vuotishistoriikki on mainiota luettavaa. — Sivu 21

Kannessa: **Discoveryn toiseksi viimeinen risteily**
Lemmenlaiva-sarjastakin tuttu klassinen risteilylaiva Discovery lähti viimeiselle matkalleen romuttamolle viime syksynä. Jani Nousiainen matkusti laivalla sen toiseksi viimeisellä risteilyllä. — Sivu 22

Suomesta Britanniaan valkeilla ja punaisilla laivoilla
Uudessa juttusarjassa käsittelemme Pohjoismaiden ja Iso-Britannian välisen matkustajaliikenteen historiaa. Suomesta pääsi Britanniaan matkustajalaivalla lähes sadan vuoden ajan sekä suomalaisilla että neuvostoliittolaisilla laivoilla. — Sivu 28

Lokikirja
Merenkulun tärkeimpiä tapahtumia tammi-helmikuulta 2015. — Sivu 38



Kannessa: **Quantum of the Seas.**
Kuva: Royal Caribbean International

Tällä sivulla: **Viking XPRS** (Marko Stampehl), **Optima Seaways** (Gena Anfimov), **Discovery** (Kalle Id), **Arcturus** (Erkki Riimala, SLHY:n kokoelmat)

Autolautat

Menestystä Suomenlahdella

Viime vuonna yhä useampi matkustaja kulki laivalla Suomenlahden ylitse. Kasvaneet matkustajamäärät innostivat varustamoita ehostamaan Suomen ja Viron väliä seilaavia aluksiaan.

Teksti: **Jussi Littunen**

Vuosi 2014 osoittautui menestyksekkääksi paitsi Suomenlahdella liikennöiville varustamoille, myös Tallinnan satamalle. Sen viimevuotinen matkustajamäärä, 9,84 miljoonaa lauttamatkustajaa, oli enemmän kuin koskaan aikaisemmin. Lisäksi Tallinnassa vierailleet 312 risteilyalusta toivat kaupunkiin lähes 490 000 matkailijaa. Uudesta, viidennestä risteilijälaiturista huolimatta risteilyaluskäynnit vähenivät satamassa hieman, mutta vierailleet alukset olivat keskimäärin aiempaa suurempia.

Suurin osa Tallinnan sataman matkustajaliikenteestä suuntautuu Suomeen: peräti 8,26 miljoonaa matkustajaa kulki viime vuonna Tallinna-Helsinki -linjalla, heistä 55 prosenttia Tallinkin Starilla ja Superstarilla. Virolaisvarustamon matkustajamäärät Helsinki-Tallinna -liikenteessä vähenivät hieman, kun taas Virosta Ruotsiin liikennöivät Tallinkin ja St. Peter Linen laivat kuljettivat jälleen aikaisempaa enemmän matkailijoita.

Ahvenanmaalainen Eckerö Line kasvatti viime vuonna markkinaosuuttaan neljällä prosentilla Helsinki-Tallinna -liikenteessä. Reitillä vasta kaksi vuotta kulkenut ropax-lautta Finlandia on nostanut varustamon suosiota huimasti: vuonna 2012 Eckerön Nordlandia- ja Translandia-lautoilla kulki noin 875 000 matkustajaa, mutta viime vuonna Finlandian kyytiin nousi jo 1,38 miljoonaa henkilöä. Eckerö Linen mukaan uusi aikataulu ja sen mukanaan tuomat Päivä merellä ja Ilta laivalla -miniristeilyt osaltaan kasvattivat ainoan suomalaisen Tallinnan-laivan suosiota.

Myös punavalkeilla laivoilla voidaan olla menneeseen vuoteen tyytyväisiä. Helsingin ja Tallinnan välillä kulkeneista joka viides valitsi Viking Linen, jonka Gabriella ja Mariella täydensivät viime kesänä Viking XPRS:in vuorotarjontaa Helsinki-Maarianhamina-Tukholma -liikenteen lomassa. Lisäkapasiteetti kasvatti Vikingin matkustajamääriä Suomenlahdella yhdeksällä prosentilla yli kahteen miljoonaan, mistä syystä Gabriella ja Mariella tullaan näkemään Tallinnassa myös ensi kesänä. Menestyksettä jäikin vain Linda Line, jonka katamaraaneilla oli vuonna 2014 aikaisempaa väljempää.

Yllä: **Eckerö Linen Finlandia lähdössä Tallinnasta kohti Helsinkiä keväällä 2014. Taustalla linjan markkinajohtaja Tallinkin Superstar saapumassa Tallinnaan.** Kuva: Kalle Id
Oikealla: **Finlandian kokousosaston paikalla oli aiemmin matkustajahyttejä, mistä muistuttavat pyöreät ikkunat.** Kuva: Eckerö Line
Oikealla alla: **Myös Tallinkin toistaiseksi uusin laiva vietti tammikuussa 11 päivän huoltotaukoa. Baltic Queenille rakennettiin Sevilla-baarin tilalle Fashion Street -myymälä. Samalla muidenkin tilojen sisustusta ja tarjontaa uusittiin.** Kuva: Magnus Rietz/AS Tallink Grupp
Alla: **Viron lipulle siirtynyt Viking XPRS Kruunuvuorenselällä 15. helmikuuta 2014. Myös XPRS:n matkustajatiloja on uudistettu laajasti.** Kuva: Olli Tuominen

Yllä: **Viking XPRS:n uusi Wine & Dine -ravintola on toimintaperiaatteeltaan samanlainen kuin Food Garden -ravintolat. Tila on sisustukseltaan hillitympi kuin samalla paikalla aiemmin sijainnut Xpresso Cabinet.** Kuva: Viking Line
Alla: **Uuden ravintolan lisäksi Viking XPRS:n seitsemänneltä kannelta löytyy nyt asusteisiin, koruihin ja kenkiin erikoistunut Fashion Shop -myymälä.** Kuva: Viking Line

Vähemmän polttoainetta, enemmän palveluita

Suomenlahdella kaksi vuotta kulkenut Finlandia uusittiin perusteellisesti vuonna 2012, kun Eckerö Line osti laivan Välimereltä. Ensimmäiset liikennöintivuodet osoittivat laivassa joitakin puutteita, mistä syystä varustamo investoi vuodenvaihteessa neljä miljoonaa euroa parempaan palveluun. Finlandian osalta muutokset toteutettiin Turun Korjaustelakalla Naantalissa 7-22. tammikuuta, mutta projektiin sisältyi myös uusien ramppien ja maihinnoususiltojen rakentaminen Tallinnan satamaan.

Finlandian uudistuksilla haluttiin kompensoida vähärikkiseen polttoaineeseen siirtymisestä aiheutuneita kustannuksia. Aluksen potkurit vaihdettiin, mikä varustamon mukaan paitsi parantaa energiatehokkuutta, myös vähentää tärinää. Samalla ylemmälle autokannelle rakennettiin rampit, joiden avulla kumpaakin autokantta voidaan lastata samanaikaisesti. Rampitkin vaikuttavat polttoainetalouteen, sillä nopeutunut lastinkäsittely vähentää tarvetta kuroa aikataulua kiinni suurempia nopeuksia käyttämällä.

Matkustajien kannalta näkyvin muutos tapahtui kuudennella kannella, jossa osa matkustajahyteistä sai väistyä uuden kokouskeskuksen ja loungen tieltä. Extra-luokan tiloihin myymälän vierelle voitiin siirtää kosmetiikkamyymälä, mikä puolestaan vapautti tilaa kahdeksannelta kannelta uudelle baarille ja pop up -myymälälle. Varustamon mukaan myymälässä on tarjolla pienten tuottajien elintarvikkeita vaihtelevalla teemalla. Uudistustöiden jälkeen laivalla on satakunta uutta istumapaikkaa.

Asiakkaiden toivomia elämyksiä

Finlandian kilpakumppani Viking XPRS oli edellisen kerran telakalla tammikuussa 2014, jolloin alus siirrettiin Viron lipun alle liikennöintikustannusten pienentämiseksi. Seuraava huoltopäivä on luvassa maaliskuun puolivälissä, mutta alkuvuoden aikana tälläkin laivalla on avattu uusia matkustajapalveluita. Matkustajat olivat toivoneet à la carte -ravintolaa kahden ja puolen tunnin mittaiselle merimatkalle Suomenlahden ylitse, joten Buffetin ja Xpresso Cafén yhteyteen päätettiin perustaa uusi Wine & Dine -ravintola.

Toinen alkuvuoden uutuus Viking XPRS:illä on Fashion Shop, joka rakennettiin kokousosaston ja infotiskin läheisyyteen. Samalla kokousaula sisustettiin uudelleen. Maaliskuussa uudistustyöt jatkuvat kahdeksannen kannen Red Rose -monitoimiravintolassa sekä leikkihuoneessa, minkä lisäksi aluksen ulkokansille tullaan lisäämään istumapaikkoja. Viking Linen mukaan uudistukset ovat investointeja viihtyvyyteen ja palvelutarjontaan, ja niiden tavoitteena on tarjota asiakkaiden toivomia elämyksiä. □

Kiitokset: Jaakko Ahti

Lähteet

- Eckerö Line (www.eckeroline.fi)
- Viking Line (www.vikingline.fi)
- Sjöström, Pär-Henrik: Nytt passagerarrekord för Viking Line (www.sjofartstidningen.se)
- Vehmanen, Jukka: Turun Korjaustelakalla kova kuhina (TS 21.1.2015)
- Vitismann, Madli: Passagerarrekord i Tallinn (www.sjofartstidningen.se)

Päästörajoitukset

Pahimmat uhkakuvat eivät toteutuneet

SECA-alueen voimaantulo vuoden alussa ei lopulta tuonut merkittäviä muutoksia lähivesien laivaliikenteeseen, vaikka spekulaatioissa rajoitusten vaikutuksista povattiin merkittävästi laajempia. Tässä artikkelissa luomme yleiskatsauksen varustamoiden reaktioihin.

Teksti: **Olli Tuominen**

DFDS asennutti jo vuonna 2009 Ficaria Seawaysiin rikkipesuriin. Pesuri erottuu kuvassa korsteenin takaosan pidennyksenä. Kuva: DFDS AS

Voimakkaasti laskenut raakaöljyn hinta vei lopulta kovimman terän ennustetusta polttoainekustannusten noususta, joka vuodenvaihteessa voimaan tulleiden rikin päästörajoitusten oli määrä tuoda. Mikäli aluksella ei ole rikkipesureita, joutuu se käyttämään rajoitusalueella raskasta polttoöljyä merkittävästi kalliimpia vähärikkisiä polttoainelaatuja. Hinnan laskun seurauksena myös laivapolttoaineiden hinnat laskivat, mikä kompensoi polttoainelaadun vaihtamisesta syntyviä lisäkustannuksia.

Raakaöljyn hinnan merkittävää nousua ei ole aivan lähitulevaisuudessa näköpiirissä, mikä varmasti osaltaan keventää päästörajoitusten vaikutuksia liikenteeseen. Rajoitusten voimaantulon seurauksena vain DFDS:n liikennöimä Tanskan ja Ison-Britannian välinen matkustajalaivareitti Esbjerg-Harwich suljettiin. Muutoin matkustajaliikenne rajoitusten vaikutusalueella on jatkunut edellisvuotiseen tapaan.

Suomen lähivesillä matkustajaliikennettä harjoittavista varustamoista Eckerö-konserni, Tallink Grupp, Viking Line ja Wasaline valitsivat kaikki vähärikkisen polttoaineen täyttääkseen uudet määräykset. Vähärikkiseen polttoaineeseen vaihtaminen onnistuu useimmiten pienillä muutostöillä aluksen polttoainejärjestelmään. Finnlinesilla sen sijaan on käynnissä mittava rikkipesurien asennusohjelma, jossa pesurit asennetaan Saksaan liikennöivien Star-luokan matkustajarahtialusten lisäksi kymmeneen roro-alukseen.

Fakta: Rikkipesuri

Rikkipesurin asentaminen mahdollistaa edullisen, korkearikkisen polttoaineen käyttämisen myös uusien rajoitusten voimaantulon jälkeen. Pesurin avulla pakokaasut puhdistetaan siten, että rikkipitoisuus laskee alle sallitun 0,1 prosenttin. Pesureita ja polttoainevaihtoehtoja käsiteltiin tarkemmin Ulkomatalan numerossa 4/2014 ja energiatehokkuutta parantavia ratkaisuja numerossa 5/2014.

Vasemmalla: **Color Linen kävelykatulaivoista pesuri asennettiin ensimmäisenä kuvan Color Fantasyyn. Pesurin asennus ja telakointi tehtiin Fayardin telakalla Tanskassa.** Kuva: Color Line
Yllä: **Rikkipesuriyksikköä nostetaan paikalleen Superspeed 1:n olemassa olevan korsteenin takapuolelle tammikuun telakoinnissa.** Kuva: Color Line
Alla: **Kuvan Finnkraftin lisäksi rikkipesurin ovat jo saaneet Finnbreeze, Finnhawk, Finnmill, Finnstar, Finnsea ja Finnsun. Pesuri erottuu kuvassa valkoisena laatikkona korsteenin etupuolella.** Kuva: Olli Tuominen

Color Line luottaa pesureihin...

Eteläisellä Itämerellä sen sijaan matkustaja-aluksiinkin on asennettu pesureita. Norjalainen Color Line asensi Wärtsilän valmistamat rikkipesurit kaikkiin Suomessa rakennettuihin aluksiinsa, eli Oslo-Kiel -linjan Color Fantasyyn ja Color Magiciin sekä Kristiansandista Larvikista Hirtshalsiin kulkeviin nopeisiin Superspeed 1 ja Superspeed 2 -aluksiin. Superspeed 2 sai pesurin jo vuoden 2014 alkupuoliskolla ja Superspeed 1 ja Color Fantasy nyt tammikuussa. Viimeisenä pesurin sai Color Magic, joka lähti telakalta 12.22015.

Color Linen teknisen johtajan *Jan Helge Pilen* mukaan Color Line valitsi Wärtsilän pesurit, koska niiden vaatima tilantarve ja paino ovat riittävän pieniä, jolloin autonkansikapasiteetti ja myyntitila eivät kärsi liikaa. Edellä mainitut neljä alusta valittiin, koska niiden vuotuinen energiankulutus on suurin, ja ne ovat vielä teknisen käyttöikänsä alkupuolella. Pile kertoo, että ensimmäinen pesuri asennettiin Superspeed 2 -alukseen alkuvuodesta 2014 tarkoituksena kerätä käyttökokemuksia sekä kehittää ja optimoida järjestelmää ennen sen asentamista muihin aluksiin.

Varustamon vanhemmat ja pienemmät alukset sen sijaan siir-tyivät käyttämään matalarikkistä merikaasuöljyä (MGO), sillä suomalaisnelikkoon verrattuna niiden vuotuinen energiankulutus on pienempi ja jäljellä oleva tekninen käyttöikä lyhyempi. "Aluksella, jonka vuotuinen energiankulutus on matala, on polttoainekustannusten suhde muihin kustannuksiin tietysti pienempi. Tällöin polttoainekustannusten kasvulla on pienempi vaikutus aluksen taloudelliseen tulokseen, vaikka polttoaine vaihdetaan MGO:hon, Pile selventää.

...kuten tekee Finnlineskin

Pesuri asennetaan 14:ään Finnlinesin omistamasta 20 aluksesta kattaen kaikki roro-alukset sekä Star-luokan matkustaja-rahtialukset. Tällä hetkellä asennusten suhteen ollaan hieman yli puolivälissä, kun kahdeksaan alukseen on jo asennettu pesurit. Maaliskuussa pesurin saavat Finnlady, Finntide ja Finnwave, huhtikuussa vuorossa ovat vielä Finnmaid ja Nordlink.

Aluksiin asennettavat pesurit ovat avoimen kierron pesureita, joissa pakokaasujen puhdistukseen käytetään merivettä. Pesureissa on kuitenkin valmius myös hybridivaihtoehtoon, jolloin niitä voidaan käyttää suljetun kierron pesureina.

Kaikkiin kuuteen Kiinassa vuosina 2011–2013 rakennettuun Finnbreeze-luokan roro-alukseen pesurit toimittaa Wärtsilä, loppuihin neljään roro-alukseen (Finnkraft, Finnhawk, Finnmill ja Finnpulp) pesurit tulevat Alfa Lavalilta ja Star-luokan ropax-aluksiin italialaiselta EcoSpray Technologies-yhtiöltä. Asennustyö jaettiin kolmelle alihankkijalle, jotka jakoivat edelleen pesurien asennukset puolalaisille Nauta- ja Remontowa -telakoille, Tallinn Shipyardille ja Turun Korjaustelakalle.

Sen sijaan FinnLinkin ja NordöLinkin alukset vaihtoivat vuodenvaihteessa matalarikkiseen polttoaineeseen. Finnlinesin lakiasiainjohtajan *Tapani Voionmaan* mukaan näiden alusten osalta "asia on suunnitteluvaiheessa". Hiljattain Hanko-Rostock -linjaa varten hankitun Finnmerchantin tilannetta hän ei halua kommentoida.

Osana laivaston polttoaineenkulutuksen optimointia Finnlines vaihtaa kaikkien Star-luokan alusten sekä Finnmillin ja Finnpulpin potkurit. Uusien potkurinlapojen lisäksi peräsimiin tehdään bulbit, joiden on määrä vähentää propulsiohäviöitä ja näin säästää polttoainetta jopa kymmenen prosenttia. Voionmaan mukaan vaihto-operaatio on valmis kaikkien alusten osalta helmi-maaliskuun vaihteessa.

DFDS ja Stena Line

Tanskalaisjätti DFDS Seaways puolestaan käyttää liki 100 miljoonaa euroa rikkipesureihin. Vuodenvaihteeseen mennessä rikkipesuri oli asennettu 11 roro-alukseen, ja vielä kuuteen alukseen saatetaan asentaa pesuri kuluvan vuoden aikana. Varustamon matkustaja-aluksista ainakin Viking Linen Gabriellan sisaralus Crown Seaways on myös saanut rikkipesurin. DFDS:n mukaan pesurin asennuskustannus vaihtelee neljän ja seitsemän miljoonan euron välillä alusta kohden.

Ruotsalainen Stena Line on pääasiassa siirtynyt käyttämään matalarikkistä polttoainetta, mutta samaan aikaan muutamaan rahtialukseen asennetaan rikkipesurit, ja Stena Germanican polttoaineeksi vaihdetaan metanoli, mistä tarkemmin alla. Rikkipesurin saavat Hoek van Hollandin ja Killingholmen välillä kulkevat roro-alukset Stena Transporter ja Stena Transit sekä Transfennican rahtauksessa oleva Stena Forerunner.

Pesureita risteilijöihin

Myös SECA-alueella liikennöivät risteilyvarustamot valmistautuvat rajoituksiin. Royal Caribbean Cruise Line on ilmoittanut asentavansa rikkipesurit 19 risteilijäänsä. Pesurin saa 13 pääbrändi Royal Caribbean Internationalin alla liikennöivää alusta sekä kuusi Celebrity Cruisesin alusta. Viime vuonna valmistuneet Quantum of the Seas ja RCCL:n osittain omistaman TUI Cruisesin Mein Schiff 3 saivat pesurit jo raken-

nusvaiheessa. RCCL on testannut rikkipesuria jo pari vuotta Liberty of the Seasilla, jonka yhteen pääkoneeseen on asennettu rikkipesuri.

Maailman suurin risteilyvarustamo Carnival puolestaan kertoi keväällä investoivansa peräti 400 miljoonaa euroa, eli noin yhden risteilyaluksen hinnan verran, rikkipesureihin. Alun perin pesurit oli tarkoitus asentaa 41 alukseen: 22 Carnival Cruise Linen alukseen, seitsemään Princess Cruisesin, viiteen Holland America Linen ja kolmeen Cunard Linen alukseen. Näiden lisäksi Carnival ilmoitti myöhemmin laajentavansa ohjelmaa Aida Cruisesin ja Costa Cruisesin aluksiin. Kymmenen Aidan ja kuusi Costan alusta saavat myös pesurit.

Carnival on ollut mukana kehittämässä ECO Exhaust Gas Cleaning (ECO-EGC) -pesurijärjestelmää, joka on periaatteessa laivoihin sopiva versio aiemmin maalla sijaitsevissa laitoksissa käytetystä puhdistuslaitteistosta. Järjestelmä koostuu kahdesta osasta, joista ensimmäisessä filtterit poistavat pakokaasuista haitallisia partikkeleita. Toisessa vaiheessa käytetään merivettä, jota suihkutetaan pakokaasuihin rikin poistamiseksi. Carnivalin mukaan oman pesurin kehittäminen on järkevää, koska risteilyaluksiin sopivia, pieneen tilaan mahtuvia pesureita ei ollut juurikaan saatavilla.

Metanolia moottoriin

Yksi päästörajoitusten seurauksena syntynyt kiinnostava polttoaineratkaisu on metanoli. Ensimmäisenä merkittävänä matkustajalaivasovelluksena ruotsalainen Stena Line muuttaa Stena Germanican metanolikäyttöiseksi. Alus on parhaillaan telakalla Puolassa, jossa siihen tehdään metanolikäytön vaatimia muutostöitä. Aluksen muutostyöt maksavat noin 22 miljoonaa euroa, josta osa rahoitetaan Euroopan unionin Motorways of the Seas -ohjelman puitteissa.

Wärtsilän toteuttamien muutostöiden jälkeen Stena Germanicalla voidaan käyttää polttoaineena niin metanolia kuin merikaasuöljyä, joka on raskasta polttoöljyä kevyempää. Stena Linen toimitusjohtaja *Carl-Johan Hagmanin* mukaan ajatuksena on muuttaa useampia lauttoja metanolikäyttöisiksi, mikäli Stena Germanican muuntuminen metanolilautaksi sujuu suunnitelmien mukaan. Metanolin käyttöä ollaan jo aiemmin testattu Göteborgin ja Frederikshavnin välillä liikennöivässä Stena Scandrail -rahtilautassa.

Kiinnostus metanolia kohtaan kasvaa, sillä sen käyttö vähentää rikkipäästöjä jopa 99 prosenttia ja hiilidioksidipäästöjä noin 25 prosenttia raskaaseen polttoöljyyn verrattuna. Lisäksi sen vaatimat investoinnit erityisesti satamien päässä ovat selvästi pienemmät kuin nesteytetyssä maakaasussa. Liikenteessä olevan aluksen muuntaminen metanolikäyttöiseksi on myös helpompaa ja edullisempaa verrattuna nesteytettyyn maakaasuun. Ongelmana on kuitenkin metanolin saatavuus: Stena Germanican muutostöiden ehdittiin jo kertaalleen uutisoida peruuntuvan siksi, että tarpeeksi suurta määrää metanolia ei ollut saatavilla.

Kiinnostus kaasuun kasvaa

Tiukentuneet määräykset ovat lisänneet merkittävästi rajoitusalueella liikennöivien varustamojen kiinnostusta nesteytettyyn maakaasuun, sillä se on luonnostaan lähes rikitöntä ja selvästi matalarikkistä polttoöljyä edullisempaa. Maakaasun vaatiman infrastruktuurin vuoksi kiinnostusta on ollut lähinnä matkustajavarustamoissa, jotka operoivat vuodesta toiseen samoilla reiteillä, jolloin satamaan vaadittavat investoinnit ovat tehtävissä.

Itämeren alueelle rakennettavat uudet lautat ovat Viking Gracen jalanjäljissä siirtymässä maakaasuun polttoaineena. Niin Tallinkin mahdollinen uusi Tallinnan-lautta kuin Destination Gotlandin tilaama uusi lautta tulevat käyttämään polttoaineenaan nesteytettyä maakaasua. Myös Kanadan Brittiläisessä Kolumbiassa operoivan BC Ferriesin uudet Puolasta tilatut lautat tulevat kulkemaan LNG:llä.

Varsinainen edelläkävijä LNG:n suhteen on kuitenkin ollut Fjord Line, jonka Stavangerfjord ja Bergensfjord olivat ensimmäiset suuret LNG-käyttöiset matkustaja-alukset pohjoisilla vesillä. Toinen edelläkävijä Norjan vesillä on maantielauttoja operoiva Fjord1, joka otti ensimmäisen LNG-käyttöisen lautan liikenteeseen 15 vuotta sitten. Tällä hetkellä yhtiöllä on käytössään 12 LNG-lauttaa.

Seuraavassa numerossa kerromme Scandlinesin ja muiden tahojen sähkölauttasuunnitelmista. Jatkamme rikkidirektiivin vaikutusten käsittelyä tulevissa numeroissa ja Ulkomatalan Facebook-sivuilla. □

Puuttuiko artikkelista joku merkittävä varustamo tai tekninen ratkaisu? Vinkkaa toimitusta Facebookissa tai lähetä viestiä osoitteseen olli.tuominen[at]ulkomatala.net

Yllä:**DFDS:n Britannia Seawaysissa on kaksi korsteenia, joten pesuri on sijoitettu korsteenien väliin.** Kuva: Gena Anfimov
Yllä oikealla:**Uusissa aluksissa pesurit on sijoitettu alusten sisään jo rakennusvaiheessa, joten ulkoisesti niiden olemassaoloa ei huomaa, kuten kuvan Mein Schiff 3 osoittaa.** Kuva: Olli Tuominen
Oikealla: **LNG-käyttöiset lautat kansainvälisessä liikenteessä rajoittuvat toistaiseksi Fjord Linen Stavangerfjordiin ja Bergensfjordiin sekä Viking Graceen.** Kuva: Marko Stampehl
Alla: **Stena Germanica on parhaillaan Remontowan telakalla Puolassa, jossa sen polttoainejärjestelmät uusitaan metanolikäyttöön sopiviksi. Muutos ei vaikuta laivan ulkonäköön, mutta vaaleansiniset koristeraidat kyljessä maalataan uudelleen vihreiksi.** Kuva: Olli Tuominen

Norman Atlantic – Tragedia Välimerellä

Joulu päättyi karmaisevalla tavalla Adrianmerellä, kun autolautta Norman Atlanticilla syttyi tulipalo sen ollessa matkalla Kreikasta Italian Anconaan. Ulkomatala luo tässä lyhyen katsauksen ainakin 11 kuolonuhria vaatineeseen onnettomuuteen.

TEKSTI: **OLLI TUOMINEN**

SUPERFAST FERRIESIN ja ANEK Linesin yhteistyössä operoimalla reitillä liikennöinyt Norman Atlantic oli tavanomaisella matkallaan Adrianmeren poikki Kreikan Igoumenitsasta Italian Anconaan, kun sen autokannella syttyi tulipalo varhain 28. päivän aamulla. Nopeasti levinnyttä paloa ei saatu täysin hallintaan, minkä seurauksena alus päätettiin evakuoida. Palon seurauksena alus menetti ohjailukykynsä ja ajelehti kallistuneena kohti Albanian rannikkoa.

Onnettomuushetkellä sääolosuhteet olivat vaikeat ja aallot korkeita, mikä esti pelastusveneiden käyttämisen ja muiden alusten avustusyritykset. Voimakas palo kuumensi normaalisti pelastusasemana käytetyn kannen, mikä pakotti matkustajat nousemaan ylös suojattomalle helikoperikannelle. Pelastustöiden helpottamiseksi ja aluksen keinumisen hillitsemiseksi seitsemän rahtialusta muodosti Norman Atlanticin ympärille piirin murtamaan aaltoja.

Lopulta valtaosa 475 matkustajista pelastettiin Italian ja Kreikan rannikkovartioston helikoptereilla. Koska helikopteripelastus on hidasta, saatiin viimeiset matkustajat ja miehistön jäsenet evakuoitua vasta onnettomuutta seuranneena päivänä (29.12). Perinteitä kunnioittaen aluksen itallialaiskapteeni poistui viimeisenä aluksesta.

Kun matkustajat oli pelastettu, lähdettiin pahoin palanutta ja savuavaa alusta hinaamaan kohti Italian Brindisiä. Hinausoperaatio alkoi traagisesti, kun kaksi Norman Atlanticia hinaamaan tulleen hinaajan albanialaista merimiestä menehtyi kiinnitysköyden petettyä. Palon voimakkuutta kuvaa se, että viimeiset palopesäkkeet saatiin sammutettua vasta tammikuun 12. päivä, liki kaksi viikkoa palon syttymisen jälkeen.

Pian palon syttymisen jälkeen Lloyds List uutisoi, että aluksen paloturvallisuudessa oli havaittu merkittäviä puutteita vain vajaat pari viikkoa ennen onnettomuutta tehdyssä tarkastuksessa (Port State Control). Puutteita havaittiin niin hätävalaistuksessa, palo-ovissa kuin toimintaohjeissa. Puutteita ei kuitenkaan katsottu niin vakaviksi, että alus olisi pysäytetty, vaan niiden korjaamiseen annettiin kaksi viikkoa aikaa.

Turmaa tutkivat niin italialaiset kuin kreikkalaiset viranomaiset, sillä alus purjehti Italian lipun alla, mutta onnettomuus tapahtui Kreikan aluevesillä. Italialaislähteiden mukaan tutkinnassa on havaittu, että sprinklerien vedenottoaukot aluksen rungossa olivat simpukoiden peitossa. Vielä ei tosin voida sanoa, mikä vaikutus tällä oli onnettomuudessa. Turman jäljiltä kateissa on edelleen 18 henkilöä, joista 16 oli aluksen matkustajalistalla. Turman lopullinen uhriluku saattaa kuitenkin vielä nousta, sillä aluksella olleiden määrästä liikkuu ristiriitaista tietoa. Italialaisviranomaiset epäilevät autokannella olleen jopa kymmeniä salamatkustajia.

Pahoin palaneen aluksen tulevaisuudesta ei ole vielä varmaa tietoa. Eteläisellä Itämerellä hieman vastaavalla tavalla vuonna 2011 palanut Lisco Gloria todettiin aikanaan korjauskelvottomaksi, ja se romutettiin Klaipedassa seuraavan vuoden aikana. □

Tämä ja monet muut merenkulun ajankohtaiset tapahtumat raportoitiin tuoreeltaan netissä Ulkomatalan toimituksen ylläpitämällä ainoalla suomenkielisellä merenkulku-uutissivustolla osoitteessa **www.facebook.com/ulkomatala**

Fakta: Norman Atlantic

Omistaja: Visemar di Navigazione S.R.L
Rahtaaja: ANEK Lines S.A. (12/2014-)
Lippu: Italia
Valmistumisvuosi: 2009
Rakentajatelakka: Cantieri Navale Visentini, Italia
Pituus: 186,0 m
Leveys: 25,6 m
Bruttovetoisuus: 26 904 GT
Matkustajia: 850
Kaistametrejä: 2 290

Yllä: **Norman Atlanticin pelastusoperaatio käynnissä. Merenkäynnistä johtuen laivallaolijat jouduttiin evakuioimaan helikoptereilla.** Kuva: Marina Militare
Alla: **Sään piiskaama yläkansi oli ainoa paikka Norman Atlanticilla, jonne tulipalo ei yltänyt.** Kuva: Marina Militare
Vasemmalla: **Vuonna 2011 palanut Lisco Gloria saapumassa romutettavaksi. On vielä epäselvää, päätyykö Norman Atlantic kohtalotoverinsa tapaan romuksi.**
Kuva: Gena Anfimov

Quan

Quantum of the Seasia on mainostettu vuoden 2014 odotetuimpana risteilylaivana. Laivan palvelut ja viihde, puhumattakaan sen siirtämisestä Kiinan markkinoille vain lyhyen Pohjois-Amerikan liikennöintikauden jälkeen, ovat herättäneet huomiota. Vieraileva toimittajamme Aaron Saunders kertoo oman näkemyksensä vuoden puhutuimmasta risteilylaivasta.

TEKSTI: **AARON SAUNDERS**
KÄÄNNÖS: **KALLE ID**

ON TUNNUSTETTAVA, että suhtauduin Royal Caribbean Internationalin (RCI) uuteen Quantum of the Seasiin epäilevästi. Kenen tahansa luvatessa tarjota kuun taivaalta – vaikka kyse olisikin yhdestä maailman menestyneimmistä risteilyvarustamoista – on syytäkin olla skeptinen. Ja lupauksia oli paljon: sisäänkirjautuminen kymmenessä minuutissa. Nopein internet merellä. Käänteentekeviä uusia palveluita. Älypuhelinten ja sosiaalisen median hyödyntäminen ennennäkemättömällä tavalla.

Oliko Quantum of the Seas hypetyksen arvoinen? Lyhyesti sanottuna kyllä. Royal Caribbean on onnistunut suunnittelemaan aluksen, joka saa varustamon vanhemmat vaikuttamaan puolivillaisilta. Quantum of the Seasin suurin ongelma onkin se, että innovatiivinen uusi laiva on saanut varustamon muut alukset vaikuttamaan kymmenen vuotta vanhemmilta.

Tekniikan ihme tum of the Seas

Quantum of the Seas saapumassa New Yorkiin. Alkujaan laivaa mainostettiin nimenomaan "Isoa omenaa" varten suunniteltuna aluksena.
Kuva: Royal Caribbean International

Ensimmäinen päivä

Quantum of Seasin esittelyristeily lehdistölle alkoi Cape Libertyn risteilysatamasta New Jerseyssä. Lähtöselvitys ei ollut aivan se kymmenen minuutin ihme, jonka Royal Caribbean oli luvannut, mutta se oli yksi nopeimmista kokemistani, kestäen 26,5 minuuttia. Mikä on todella hyvin.

Yllä: **Näkymä Quantum of the Seasin North Starista. Varren päässä oleva kapseli on samanlainen kuin The London Eye -maailmanpyörän matkustajakapselit.** Kuva: Aaron Saunders
Vasemmalla: **Silk on toinen Quantum of the Seasin kahdesta aasialaisesta ravintolasta. Kun Silk tarjoaa laajan valikoiman erilaisia itä- ja kaakkois-aasialaisia ruokalajeja, keskittyy Izumi-ravintola yksinomaan japanilaiseen ruokaan.** Kuva: Royal Caribbean International
Alla vasemmalla: **Normaalioloissa Two70 on kaksikerroksinen näköalabaari, josta on 270 asteen näkymät laivan perään ja sivuille (siitä myös tilan nimi).**
Kuva: Royal Caribbean International
Alla: **Esitysten aikana tilan ikkunat muuttuvat kuitenkin valtaviksi näytöiksi.** Kuva: Aaron Saunders

Sisältä Quantum of the Seas paljastui upeaksi laivaksi, ja merkittäväksi parannukseksi Voyager- ja Freedom-luokan aluksiin verrattuna. Quantum edustaa "uutta" Royal Caribbeania, eikä sisältä löydy juuri lainkaan jälkiä "vanhasta" Royal Caribbeanista. Laivan sisustus onkin täysin erilainen kuin vanhemmissa RCI:n aluksissa. Varustamon 80- ja 90-luvun laivojen "tavaramerkit" – kierreportaat, Viking Crown Lounge -näköalabaari laivan huipulla, marmoripinnat – ovat kaikki poissa. Ne on korvannut elegantti, moderni ilme, joka on kuin suoraan korkeatasoisesta hotellista. Lisäksi Quantum of the Seasin sisätilaratkaisut tekevät laivasta vähemmän ruuhkaisen kuin Voyager- ja Freedom -luokkien laivat.

Olin aluksi huolissani siitä, että Quantum of the Seasin matkustajatilat eivät tarjoa kunnollista yhteyttä ympäröivälle merelle. Olin kuitenkin väärässä. Vaikka laivan julkisissa tiloissa ei ole niin paljon ikkunoita kuin toivoisin, ovat merinäköalat huomattavasti paremmat kuin Voyager- ja Freedom-luokan laivoista. Lähes jokaisessa julkisessa tilassa on ikkunat merelle, ja niissäkin joissa ei ole, kuten suosikissani Schooner Barissa, fiksusti järjestetty valaistus antaa päivänvaloa muistuttavan vaikutelman.

Kierreltyäni laivassa pari tuntia kiipesin ylimmälle kannelle kokeilemaan paljon mainostettua North Staria. Auringon alkaessa laskea Bayonnen taakse North Star -kapseli nosti minut ja joukon muita journalisteja korkealle laivan yläpuolelle. En voi sanoa, että olisin koskaan nähnyt niin korkealta laivan, jolla matkustan. Silti on pakko sanoa kokemuksen olevan minulle "been there, done that" -kategoriassa – ainakin toistaiseksi. Olen tyytyväinen että kokeilin North Staria, mutta minulla ei ole juuri mitään halua käydä siellä uudestaan.

Päätin syödä illallista Silkissä, laivan aasialaistyylisessä ravintolassa. Neljännen kannen paapuurin puolella sijaitseva ravintola tarjosi erilaisia ruokalajeja Kiinasta, Japanista, Thaimaasta, Vietnamista ja Intiasta. Ravintolan sisustus oli upea (ja muistutti minusta paljon Norwegian Cruise Linen laivojen sisätiloja) ja syömäni mausteinen keitto sekä Pekingin ankka olivat molemmat mahtavia. Ruoka oli sen verran hyvää, että minua harmitti risteilyn lyhyys – söisin Silkissä uudelleen vaikka heti.

Aiemmin iltapäivällä käytin vastentahtoisesti puhelimeni Royal iQ -appsia varatakseni paikan illan esitykseen Two70:ssä, Royal Caribbeanin uusimmassa ja innovatiivisimmassa showloungessa. Kun esityksen alku sitten läheni, pohdin vakavasti Starwater-esityksen jättämistä väliin. Laivalla oli vielä lukuisia paikkoja joita en ollut ehtinyt valokuvata, ja houkutus uppoutua Vintages-baarin pehmeisiin tuoleihin viinilasin kanssa illan lopuksi oli suuri. Päädyin kuitenkin kävelemään viidennen kannen perässä sijaitsevaan Two70:iin, ja olen pahuksen tyytyväinen että menin. Starwater oli yksinkertaisesti parasta viihdettä, mitä olen koskaan nähnyt laivalla. En ole koskaan nähnyt vastaavaa maalla tai merellä. Tilan suuret ikkunat muuttuivat suureksi digitaaliseksi "taustakankaaksi". Robotisoidut näyttötaulut oli täydellisesti synkronoitu musiikkiin ja tanssiin. Coldplayn kappaleet yhdistyivät jazziin ja The Verve -yhtyeen Bitter Sweet Symphony -kappaleeseen. En olisi uskonut näkeväni sitä, mutta ensi kertaa viihde laivalla oli innovatiivisempaa ja yksinkertaisesti parempaa kuin maissa. Starwater oli sitä, mitä viihteen risteilylaivalla pitäisi olla – erilaista, innovatiivista, relevanttia ja ennen kaikkea kekseliästä.

Vaikka olin aluksi skeptinen, on pakko tunnustaa Royal iQ -apin olevan kätevä. Erilaisten varausten tekeminen jonottamatta teki risteilystä paljon helpomman. Toisaalta lyhyen risteilyn aikana puhelimiaan zombimaisesti tuijottavat kanssamatkustajat törmäsivät minuun laivan käytävillä neljä kertaa. Tarkistin itsekin sähköpostini useampaan kertaan illan aikana, ja minulla oli hauskaa ladatessani kuvia matkalta Twitteriin reaaliaikaisesti. Ehkä ilmainen netti laivalla on risteilyjen tulevaisuutta?

Toinen päivä

Ensimmäinen ja ainoa kokonainen päiväni Quantum of the Seasillä oli tungettu täyteen aktiviteetteja. Koska pressiristeily oli niin lyhyt ja massiivisella laivalla niin paljon tekemistä, varustauduin aamulla kansikartalla ja kameralla ja lähdin tekemään niin paljon yhden päivän aikana kuin mahdollista.

Music Hallissa pidetyssä lehdistötilaisuudessa Royal Caribbean Cruises Ltd:n (RCCL) operatiivinen johtaja *Lisa Lutoff-Perlo* paljasti, että idea robottibaarimikoilla varustetusta Bionic Barista syntyi vasta huhtikuussa 2014. Royal Caribbeanin johtajat olivat osallistuneet teknologian esittelytilaisuuteen Las Vegasissa, innostuneet ideasta ja lentäneet Italiaan tapaamaan laitteiden valmistajaa. Kuusi kuukautta myöhemmin kaksi baarimikkorobottia asennettiin Quantum of the Seasille. Robottien lisäksi Bionic Barissa viihdyttää DJ iltaisin – ja baari toimii osana laivan matkustajatiloja paljon paremmin kuin odotin.

Pidin siitä, kuinka suoraan ja kaunistelematta Lutoff-Perlo, RCCL:n toimitusjohtaja *Richard D. Fain* ja varatoimitusjohtaja *Harri Kulovaara* vastasivat toimittajien kysymyksiin. Olisin mielelläni kuullut enemmänkin Kulovaaran ajatuksia, sillä hän on ollut keskeinen hahmo RCI:n alusten suunnittelussa sen jälkeen, kun hän

Yllä: **Quantum of the Seasin pienimmät hytit ovat yksittäisille matkustajille suunnitellut studio-hytit. Kuvassa näkyy myös yksi laivan innovaatioista eli virtuaaliparveke (käytännössä siis seinään kiinnitetty näyttö).**
Kuva: Royal Caribbean International
Alla: **Aidot parvekehytit edustavat perinteisempää designia.**
Kuva: Aaron Saunders

siirtyi Royal Caribbeanille Silja Linelta vuonna 1995. Kulovaaran Silja-pestin aikana rakennetun Silja Serenaden promenade kopioitiin myöhemmin Royal Caribbeanin Voyager-, Freedom- ja Oasis-luokan laivoihin – Quantum of the Seasin Royal Esplanade on kehitetty versio samasta konseptista.

Lehdistötilaisuuden jälkeen yritin parhaani mukaan ehtiä nähdä laivan kokonaan. Seuraavana ajatuksiani joistakin Quantum of the Seasin keskeisistä tiloista.

Ehdoton suosikkini laivalla oli ylimmän kannen keulassa sijaitseva The Solarium, joka on oikeastaan Royal Caribbeanin klassisen Viking Crown Loungen kruunuperijä. Heti komentosillan yläpuolella oleva tila on uima-altaan, rentoutumiseen tarkoitetun alueen ja baarin yhdistelmä – ja näkymät suurista ikkunoista (tai oikeammin lasisista seinistä) ovat vertaansa vailla. Kuten sanottua, pelkäsin Quantum of the Seasistä puuttuvan merinäköaloja; The Solariumissa niitä ainakin on.

Yksi eniten keskustelua herättäneistä tiloista laivalla on SeaPlex, kannella 15 sijaitseva kaksikerroksinen monikäyttötila, joka tarjoaa "sirkuskoulun, täysikokoisen koripallokentän sekä ensimmäisen rullaluisteluradan että ensimmäiset törmäilyautot merellä. Puhumattakaan herkullisesta pikkupurtavasta, jota tarjoillaan ensimmäisestä food truckista [eräänlainen gourmet-nakkikioski pyörillä, kääntäjän huomautus] merellä, ja katosta roikkuvasta DJ-kopista soitettavasta musiikista." Toisin sanoen: jos sinulla on lapsia, he tulevat rakastamaan SeaPlexiä.

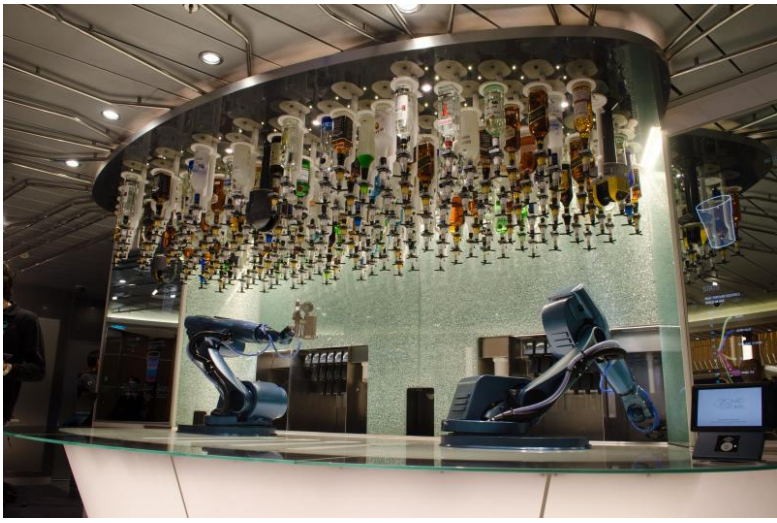
Olen samaa mieltä valtaosan risteilymatkustajista kanssa siitä, että Royal Caribbeanin aiempien laivojen pääravintolat olivat hienoimpia, mitä olen nähnyt. Nämä suuret, monikerroksiset ravintolat ovat mennyttä Royal Caribbeanin siirryttyä uuteen Dynamic Dining -ravintolamalliin. Niiden tilalla Quantum of the Seas tarjoaa jotain parempaa: suuren joukon intiimejä ravintoloita, joista jokaisella on uniikki ruokalista ja sisustus.

Quantum of the Seasin paljon palstatilaa saanutta uutta teknologiaa käytettiin myös parhaiten juuri ravintoloissa: perinteisten paperilappujen sijaan kaikilla tarjoilijoilla oli Microsoftin tabletit, joihin kirjatut tilaukset välitettiin suoraan verkossa keittiöön. Mikä tärkempää, tämä ohjelma ilmoittaa tarjoilijoille ja kokeille automaattisesti jokaisen yksittäisen vieraan allergiat ja mahdolliset erikoisruokavaliot. Olen itse vakavasti allerginen pähkinöille, ja tämä uusi keksintö on minusta painonsa arvoinen kullassa – ja saattaa pelastaa jonkun hengen.

Lopullinen tuomio

Kaksi päivää oli aivan liian lyhyt aika viettää Quantum of the Seasillä. Itse asiassa kaksi viikkoakaan ei välttämättä riittäisi kaiken sen kokemiseen, mitä laiva matkustajilleen tarjoaa. En usko, että matkustajat valittaisivat, vaikka laiva ajaisi viikon ympyrää Pohjois-Atlantilla. 169 000 bruttotonnin 347 metriä pitkällä ja 50 metriä leveällä laivalla, jossa on 16 kantta, on yksinkertaisesti niin paljon nähtävää ja koettavaa. Eikä pääosa 4 180 matkustajasta edes huomaisi, kuinka paljon laivassa on muita matkustajia.

Eniten olin yllättynyt siitä, kuinka etukäteen eniten mainostetut ominaisuudet laivalla olivat lähinnä vain hyvin suunniteltuja alaviitteitä. Quantum of the Seas ei oikeastaan tarvitse SeaPlexiä, Bionic Baria tai edes



Yllä: **Music Hall toimii normaalisti konserttisalina, mutta siellä pidettiin myös tekstissä mainittu pressitilaisuus**.
Kuva: Aaron Saunders
Yllä oikealla: **Paljon hypetetty Bionic Bar ei ehkä lopulta ollut saamansa julkisuuden arvoinen - varsinkin, koska robottibaarimikot olivat rikki valtaosan risteilyn kestosta.**
Kuva: Aaron Saunders
Oikealla: **Laivan ylimmillä kansilla sijaitseva SeaPlex on törmäilyautoineen ja koripallokenttineen puuhamaa lapsille ja lapsenmielisille.** Kuva: Royal Caribbean International
Alla: **Quantum of the Seasin keulaosassa sijaitseva Solarium on katettu allasosasto upeilla merinäköaloilla.**
Kuva: Royal Caribbean International

Ylinnä: **Surffaussimulaattori on ollut arkipäivää Royal Caribbeanin laivoilla jo pitkään, mutta Quantum of the Seasillä se sai seurakseen taustalla näkyvän laskuvarjohyppysimulaattorin.** Kuva: Royal Caribbean International
Yllä: **Schooner Barin sisustuksessa näkyvät hillityt merelliset elementit, kuten signaaliliput.** Kuva: Aaron Saunders
Alla: **Royal Promenade on madallettu versio Suomessa rakennettujen RCI-laivojen Royal Promenadesta - joiden esikuvana olivat puolestaan Silja Serenade ja Silja Symphony.** Kuva: Royal Caribbean International

RipCord by iFly -laskuvarjohyppysimulaattoria. Toki nämä ovat cooleja, mutta todennäköisesti niitä kokeilee matkan aikana vain kerran ja se on siinä.

Kaikki ei missään nimessä ole täydellistä Quantum of the Seasillä. Royal iQ -applikaatio oli mielestäni vaikea käyttää ja tarpeettoman monimutkainen tilanteissa, joissa pelkkä kynä ja paperi olisivat toimineet paremmin. Myöskään Bionic Bar robottibaarimikkoineen ei ole mielestäni ansainnut kaikkea saamaansa julkisuutta – se oli itseasiassa omalla risteilylläni pitkään suljettu teknisten ongelmien takia.

Onko Quantum of the Seas erilainen? Kyllä. Sopiiko laiva kaikille? Ei. Vältteleekö osa Royal Caribbeanin uskollisista matkustajista laivaa? Takuulla. Oma viestini näille ihmisille on seuraava: En itsekään uskonut Quantum of the Seas -hypetykseen. Royal Caribbean lupasi todella paljon. Vaikka panokset eivät olleet aivan yhtä korkeat kuin Oasis of the Seasin kanssa viisi vuotta sitten, oli Quantum of the Seasin rakentaminen jonkinasteista uhkapeliä. Mutta varustamo onnistui: risteily Quantum of the Seasillä on vähintään yhtä hyvä kokemus kuin varustamon muilla laivoilla. Quantum of the Seasiä kannattaa kokeilla; saatat yllättyä iloisesti. □

Quantum of the Seas risteilee Karibialle New Yorkista (Bayonnesta) huhtikuuhun 2015 asti. Tämän jälkeen laiva siirtyy Aasiaan, aloittaen risteilyt Shanghaista toukokuussa. Alus tarjoaa rajallisen määrän risteilyitä myös Hong Kongista, Singaporesta ja Tainjinistä. Quantum of the Seasin sisaralus Anthem of the Seas aloittaa liikenteen huhtikuussa. Alus risteilee lokakuuhun asti Southamptonista käsin, siirtyen sitten Pohjois-Amerikkaan.

Aaron Saunders on merenkulkujournalisti ja -valokuvaaja, joka asuu Vancouverissa, Brittiläisessä Kolumbiassa. Hän on Giants of the Seas -kirjan (Seaforth Publishing 2013) kirjoittaja ja From the Deck Chair -verkkosivun perustaja. Lisäksi Aaron kirjoittaa vakituisesti Vancouver Province -sanomalehteen. Hänen verkkosivunsa löytyy osoitteesta www.fromthedeckchair.com.

Kirja-arvostelu

TT-Line Through Five Decades

Kai Ortelin kirjoittama saksalaisen TT-Line -varustamon historia on poikkeuksellisen hyvä varustamohistoriikki

TEKSTI: **KALLE ID**

TÄMÄ arvostelu on oikeastaan pahasti myöhässä, sillä Kai Ortelin mainio TT-Linen historiikki ilmestyi reilusti vuoden 2014 puolella. Toisaalta myöhästyminen voitaneen antaa anteeksi, sillä Ortelin teos itsekin myöhästyi TT-Linen 50-vuotisjuhlasta kahdella vuodella.

Vuonna 1962 perustettu TT-Line on yksi eteläisen Itämeren keskeisistä varustamoista. Saksalaisomisteisen varustamon historia ei kuitenkaan ollut ainakaan itselleni ennestään erityisen tuttu, mutta Ortel valottaa varustamon historiaa mitä parhaimmin. TT-Linen historiaan mahtuukin monta mutkaa: omistajat ovat vaihtuneet useampaan otteeseen – 80-luvulla TT-Line ehti olla kahden varustamon yhteisyritys – samoin kuin reitit. Nykyisten Tralleborgista Travemündeen, Rostockiin ja Swinoujscieen suuntautuneiden linjojen lisäksi TT-Linen laivat ovat seilanneet myös Travemündestä Kööpenhaminaan, Helsingborgiin ja jopa Helsinkiin asti. 1970-luvulla varustamo harjoitti lauttaliikenteen rinnalla risteilyliikennettä, sen laivojen vieraillessa aina Karibialla asti. Vuosina 1977-1994 TT-Line omisti lisäksi Englannin kanaalissa liikennöineen Olau Linen ensin puoliksi ja myöhemmin kokonaan.

Ortel kertoo TT-Linen vaiheista mukaansatempaavasti ja valottaa onnistuneesti tapahtumien taustoja. Mukana on myös kiinnostavaa tietoa toteutumatta jääneistä uudisrakenteista, laivaston uudelleenjärjestelystä ja muista projekteista. Muutamia puutteita kirjasta kuitenkin löytyy: suomalaisen Thomeston yritys ostaa puolet Olau Linesta 70-luvun lopulla ohitetaan kokonaan. Samoin Finnlinesin ja TT-Linen väliset neuvottelut yhteistyöstä vuodelta 1981 jätetään mainitsematta; molemmista on tosin taidettu mainita vain Suomessa julkaistussa kirjallisuudessa (ja jälkimmäisestä vain suomenkielisessä kirjallisuudessa), joten sinällään näiden jääminen kirjan ulkopuolelle on ymmärrettävää. Ja toisaalta Ortel käsittelee TT-Linen Suomeen suuntautunutta liikennettä, mitä ei meillä juurikaan tunnuta muistettavan.

Virheineenkin TT-Line Through Five Decades on erittäin hyvä varustamohistoriikki, jota suosittelen lämmöllä kaikille autolauttaliikenteestä kiinnostuneille. Kirjaa oli aiemmin saatavilla ainakin Helsingin Akateemisesta kirjakaupasta, mutta sieltä kirja on ilmeisesti myyty loppuun. Varmin tapa saada kirja omakseen lieneekin kustantaja Ferry Publicationsin verkkokauppa osoitteessa ferrypubs.co.uk. □

Risteilyalukset

Discoveryn toise risteily

Kuultuani keväällä 2014 Cruise and Maritime Voyagesin luopuvan Discoverystä, tuli minulle kiire varata matka. Oli melko selvää, että alus tulee sisarensa Pacificin tavoin päätymään romutettavaksi. Lyhyen etsinnän tuloksena löytyikin risteily syyskuulle ja sopivaan hintaan. Varaushetkellä Discoveryn ohjelmistossa oli vielä viisi risteilyä varaamani matkan jälkeen.

Discovery viimeistä kertaa Honfleurin satamassa 23.9.2014. Kuva: Nelly Melin

Teksti: **Jani Nousiainen**

Varaamani matka oli viikon risteily Bristolin Avonmouthista Falmouthiin, Ranskan Honfleuriin, Belgian Antwerpeniin ja Hollanin Amsterdamiin, joka tosin myöhemmin vaihtui Ijmuideniin. Hytiksi varasin Premium-hytin venekannelta, mutta iloiseksi yllätyksekseni hytti oli varausvahvistuksessa päivitetty saman kannen keulaosassa olevaksi Deluxe-hytiksi.

Discovery-risteilyn "alkupalana" teimme risteilyn Helsingistä Tukholmaan Mariellalla, jonka jälkeisen päivän vietimme Suomenlinnassa ohikulkevaa liikennettä kuvaten. Illalla suuntasimme Vantaan Airport Hotel Pilottiin, jonka iso etu asiakkaalle on matkan ajaksi tarjottava ilmainen parkkipaikka. Hotelli osoittautui siistiksi ja asialliseksi. Seuraavana aamuna suuntasimme

eksi viimeinen

hyvin aikaisen aamiaisen jälkeen ilmaisella shuttle-bussilla lentokentälle ja sieltä Finnairin Airbus A321:llä Lontooseen. Heathrow'n lentokentältä matka jatkui Coastal Express -bussilla Bristoliin.

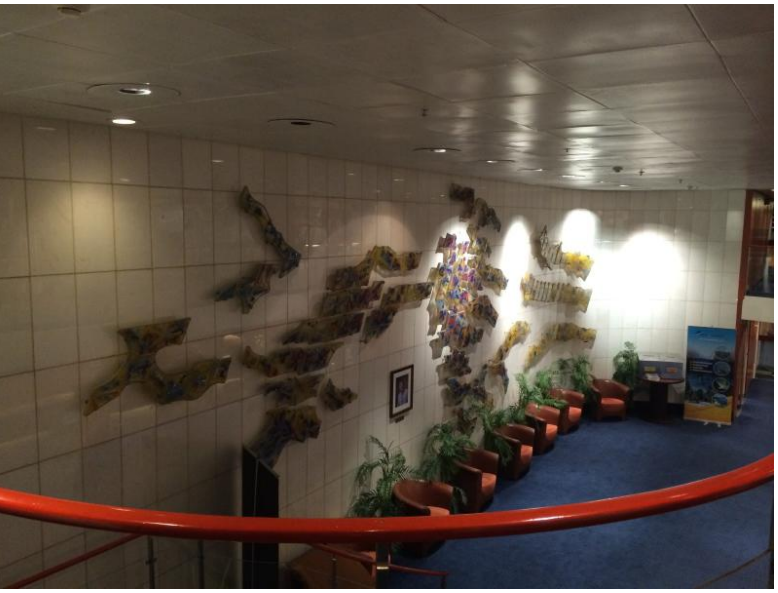
Kohti Bristolia

Bristolin liikenne kärsii aivan uskomattomista ruuhkista, mistä kertoo 11 kilometrin taksimatka Bristolista Avonmouthiin. Vaikka saavuimme Bristoliin neljä tuntia ennen laivan lähtöä, olimme viimeisiä laivan lähtöselvityksessä. Lähtöselvitys sujuikin todella nopeasti. Terveystietolomakkeen täyttämisen jälkeen luovutimme matkatavarat ja saimme cruise cardit, jotka toimivat maksuvälineinä laivalla. Kymmenen minuuttia terminaaliin saapumisen jälkeen olimme jo laivalla.

Hyttimme oli positiivinen yllätys: tilava yli 20 neliön hytti, jonka varustukseen kuului muun muassa iso ikkuna, kylpyamme, sohvaryhmä, ylikokoinen TV ja valtavasti säilytystilaa vaatteille. Laivan iästä kertoi se, että wc oli perinteinen vesi-wc toisin kuin uudempien risteilijöiden vakuumi-wc:t. Pikaiseen hyttiin tutustumisen jälkeen oli aika lähteä tutustumaan muuhun laivaan.

Lemmenlaiva Discovery

Discovery on rakennettu 1971 Saksassa Rheinstahl Nordseewerke -telakalla. Alus liikennöi aluksi Island Venture-nimisenä Flagship Cruisen liikenteessä pääosin New Yorkista Bermudalle. Vuonna 1974 Island Venture ja sisaralus Sea Venture myytiin P&O Cruisesille, ja ne



Yllä: **Aluksen TV:stä tuttu aula, jossa alakerrassa vastaanotto ja valuutanvaihto, yläkerrassa myymälä. TV-sarjassa aulasta pääsi suoraan venekannelle, todellisuudessa näin ei ollut.** Kuva: Nelly Melin
Alla: **Avattavalla lasikatolla varustetulla Lido-kannella sijaitsi uima-allas, buffet-ravintola ja baari.** Kuva: Jani Nousiainen
Alinna: **Tyylikkäässä Discovery Loungessa oli paljon alkuperäistä sisustusta jäljellä loppuun saakka. Kuvaajan selän takana oli kaksikerroksinen näköalaikkuna laivan peräkannelle.** Kuva: Nelly Melin

nimettiin Island Princessiksi ja Pacific Princessiksi. Molemmat asetettiin Princess Cruisesin liikenteeseen, jossa ne risteilivät pääosin Karibialle ja Meksikoon. Myöhemmin risteilyjä tehtiin ympäri maailmaa, mistä todisteena ovat laivan 7. ja 8. kannella olevat sadat taulut, jotka on luovutettu laivalle sen vierailessa ensi kerran uudessa satamassa.

Vuonna 1977 alkanut Lemmenlaiva-tv-sarja teki aluskaksikosta maailmankuuluja, ja osaltaan kiitos TV-sarjan risteilybisnes on niin suosittua kuin se nykyisin on. Pilottijakson ulkokuvissa käytettiin juuri Island Princessiä ja kaudesta kaksi alkaen kohtauksia kuvattiin myös Island Princessillä. Island Princess jatkoi Princess Cruisesilla aina vuoteen 1999 saakka, jolloin se myytiin Hyundai Merchant Marinelle Etelä-Koreaan ja nimettiin Hyundai Pungakiksi. Sen jälkeen alus sai nimeksi Platinium.

Vuosina 2002-2004 alusta remontoitiin ja sai nimeksi Discovery, minkä jälkeen Voyages of Discovery alkoi operoimaan laivaa tarjoten risteilyjä ympäri maailman. Helmikuussa 2013 alus korvattiin uudemmalla Voyagerilla ja Discovery siirtyi Cruise and Maritime Voyages'lle joka tekee risteilyjä Englannista käsin. Viimeisessä vaiheessa 168-metrinen alus otti korkeintaan 800 matkustajaa.

Sisätilat ja palvelut

Alimmalla matkustajakannella oli laivan pääravintola ja hyttejä. Neljännellä kannella oli vastaanotto ja lisää hyttejä. Kantta ylempänä sijaitsi myymälä osana samaa avointa Atriumia ja lisää hyttejä.

Kansi kuusi oli ravintolakansi. Sen keulasta löytyi Carousel Show Lounge, jota seurasivat Palm Court ja toisella laidalla Photo Gallery, teatteri ja Hideaway Bar. Peräportaikon jälkeen toisella laidalla oli Explorer's Bar ja toisella aiemmin kasinona toiminut Bridge Club. Niiden takana oli upea Discovery Lounge ja sen takana ulkona uima-allaskansi sekä Waves Bar.

Kannella seitsemän oli venekannen lisäksi osa kalleimmista hyteistä sekä peräosassa Internet-huone ja Card Room. Kannella kahdeksan oli lisää kalleimpia hyttejä, Atlantis Spa ja ulkona peräkannella kaksi poreallasta. Kannella yhdeksän keulassa oli ulkokansi, josta oli hyvät näköalat. Sen takana oli Yacht Club -ravintola, joka oli avoinna vain muutamina iltoina risteilyn aikana. Keskilaivasta löytyi lasikatolla varustettu Lido-kansi, jossa oli uima-allas, Lido Buffet -ravintola sekä baari. Perässä oli toinen kerros Atlantis Spa:ta ja lisää ulkokantta. Ylimmällä kannella oli vielä lisää ulkokantta, ja siellä sijaitsi myös laivan juoksurata.

Falmouth ja Honfleur

Risteilyn ensimmäinen ilta meni laivaan tutustuessa ja seuratessa upeaa auringonlaskua keulan ulkokannelta. Auringon laskettua söimme päivällistä laivan pääravintolassa ja loppuillasta tutustuimme laivan yöelämään; tarjonta oli monipuolinen vaikka tunnelma ei aivan katossa ollutkaan.

Yön aikana Discovery matkasi Avonmouthista Falmouthiin, jonne saavuimme noin kuuden aikaan aamulla. Falmouth on idyllinen vanha satamakaupunki, josta mm. P&O-varustamo on saanut alkunsa. Aamiaista oli tarjolla sekä laivan pääravintolassa että Lido Buffetissa. Näistä päädyimme valitsemaan jälkimmäisen, jossa tarjottu ruoka ei ollut mitenkään erityistä, mutta kuitenkin perushyvää.

Aamiaisen jälkeen suuntasimme kaupungille ja Maritime Museumiin, joka on todellakin vierailun arvoinen kohde. Museosta löytyy monipuolinen kokoelma varsinkin meripelastukseen liittyvää esineistöä ja näköalatorni, jonka alla pääsee tutustumaan ikkunoista vedenalaiseen maailmaan merenpinnan alapuolella. Kaupungilta palasimme jo hyvissä ajoin laivalle nauttimaan Lido Buffetissa tarjolla olleen iltapäiväteen. Illalla ruokailimme jälleen Lido Buffetissa, jonka tarjonta koostui enimmäkseen englantilaisen keittiön herkuista. Loppuillasta suuntasimme Carousel Loungeen, jossa esitetään joka ilta uusi show laivan viihdehenkilöstön toimesta. Illalla kello 22 ja 23 välillä tarjoiltiin pikkupurtavaa laivan baareissa. Itse pysyimme valveilla pikkutunneille saakka Discovery Loungessa.

Yön aikana Discovery matkasi kanaalin etelärannalle Seine-joen suulla sijaisevaan Honfleuriin. Toisella puolen jokea sijaitsee suuri satamakaupunki Le Havre. Aamulla saapuessamme satamaan oli todella tiheä sumu; näkyvyyttä ei riittänyt satama-aluetta kauemmaksi. Itse Honfleurin satama on noin kahden kilometrin päässä kaupungista, ja aamiaisen jälkeen matkasimme bussilla kaupunkiin. Honfleur on idyllinen pieni satamakaupunki, jonka rantabulevardeilla on paljon ravintoloita ja pieniä kauppoja. Honfleur on myös suosittu kohde jokiristeilyille, ja saapuessamme satamassa oli kaksi 110-metristä risteilyalusta: France ja Botticelli. Päivä kului nopeasti kaupungin nähtävyyksiä katsellessa ja shoppaillessa. Lähtiessämme Honfleurista sumu oli hälvennyt ja laivalta oli hyvät näköalat vastarannalle Le Havreen. Satamassa olikin kymmenittäin rahtilaivoja, viisi risteilyalusta ja muutama autolautta. Sää oli koko illan hyvä, ja aikaa tuli vietettyä ulkona aina ilta myöhään saakka.

Ylinnä: **Falmouthin merimuseossa oli myös paljon täysikokoista näyttelyesineistöä, kuten kuvasta käy ilmi. Museossa riitti katseltavaa useaksi tunniksi.** Kuva: Nelly Melin
Yllä: **Discoveryn viihdemiehestö esitti Carousel Loungessa joka ilta vaihtuvateemaisen show'n. Yhden kerroksen korkuinen tila on pienimuotoinen verrattuna uusien alusten monikerroksisiin teattereihin.** Kuva: Jani Nousianen
Alla: **Idyllisen Honfleurin kaupungin satama. Vaikka matkaa varatessa epäilytti hieman täysin itselle tuntematon pikkukaupunki käyntikohteena, se osoittautui käymisen arvoiseksi.** Kuva: Nelly Melin

Antwerpen ja Ijmuiden

Seuraavana yönä oli matkassa dramatiikkaa, josta tosin kuulimme vasta seuraavana aamuna. Antwerpenin edustalla oleva hiekkasärkkä oli siirtynyt laivaväylälle ja Discovery jäi särkkään kiinni. Hinaaja oli kuitenkin avustanut laivan takaisin liikkeelle, ja saavuimme Antwerpeniin jotakuinkin aikataulun mukaisesti. Antwerpeniin saavutaan pitkää ja leveää jokea pitkin, ja kaupungissa on valtava satama-alue. Vaikka tänään oli risteilyn ainoa sateinen päivä, päätimme silti lähteä katsomaan kaupunkia. Antwerpen ei tuottanut pettymystä; kaupunki on todella upea vanhoine rakennuksineen ja ehdottomasti niitä kaupunkeja, joissa haluan käydä uudelleen. Ostimme luonnollisesti belgialaista suklaata tuliaisiksi ja kävimme olutravintolassa maistamassa maailmankuuluja paikallisia oluita. Kiinnostavaa oli huomata vuoroveden vaihtelu Antwerpenissä. Poistuimme laivalta kannelta 7, eli pelastusvenekannelta, mutta muutaman tunnin aikana vesi oli noussut niin paljon, että laivaannousu tapahtui kannelta neljä. Illan aikana tuuli nousi, ja Discovery paljastui varsin herkästi keinuvaksi laivaksi, varsinkin hitaasti ajettaessa.

Seuraavaksi oli vuorossa Ijmuiden, joka oli korvannut alkujaan ohjelmaan kuuluneen Amsterdamin. Aamulla oli sää jälleen aurinkoinen ja lämmin. Aamiaisella seurasimme DFDS:n Newcastlen-lautan ja Aidan risteilyaluksen saapumista. Pian sen jälkeen oli tarjolla bussikyyti Amsterdamiin. Matkan oli tarkoitus kestää noin puoli tuntia, mutta ruuhka oli jotain aivan käsittämätöntä, ja aikaa tuhraantui puolitoista tuntia. Mutta Amsterdam oli odottamisen arvoinen. Päätimme tu-tustua kaupunkiin kanavaristeilyllä; noin tunnin kestä-vällä risteilyllä sai hyvän kuvan kaupungista ja sen lu-kuisista nähtävyyksistä. Kiinnostavassa kaupungissa olisi ollut paljon nähtävää ja koettavaa, mutta pian ris-teilyn jälkeen oli aika palata laivalle. Ilta venyi pitkälle aamuun ensin Show Loungessa ja myöhemmin Dis-covery Loungessa. Kuten koko matkan ajan, laivan viihdemiehistö teki todella hyvää työtä tänäkin iltana.

Kotiinpaluu

Risteilyn viimeinen kokonainen päivä oli meripäivä paluumatkalla Avonmouthiin. Meidän osaltamme ohjelmistossa oli laivan valo- ja videokuvaaminen mahdollisimman kattavasti. Lisäksi pääsimme tutustumaan komentosiltaan muutaman muun matkustajan kanssa. Eräs heistä oli toiminut toisessa maailmansodassa sotalaivan kapteenina ja ihmetteli, mihin kaikkia navigointilaitteita tarvitaan kertoen, ettei sota-aikana ollut kuin kartta ja kompassi, joiden avulla navigointi hoitui. Komentosiltavierailun jälkeen oli vuorossa Lido Buffetissa pidetty esitys, jossa yksi laivan kokeista teki upeita eläimiä ja kukkia hedelmistä ja vihanneksista. Päivän aikana remontissa ollut Lido-kannen uima-allas otettiin takaisin käyttöön. Illalla oli vuorossa juhlapäivällinen ja jäähyväisshow. Ilta venyi jälleen aamutunneille saakka, kun tiesimme tämän olevan viimeinen ilta upealla laivalla.

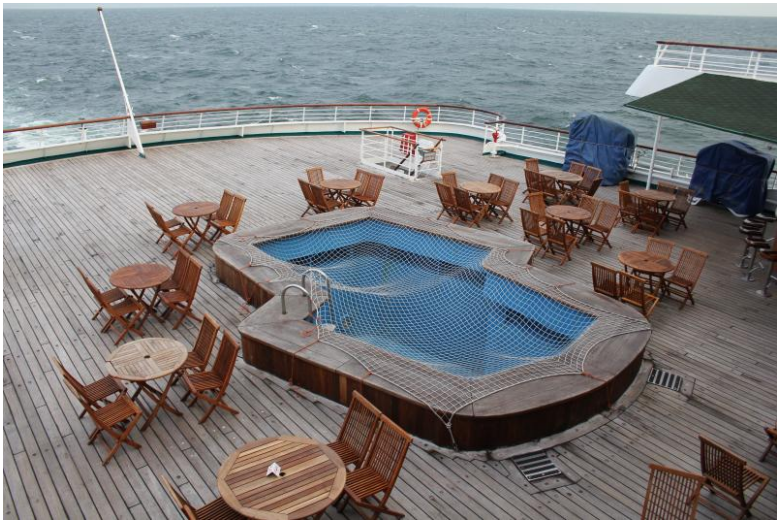
Seuraavana aamuna heräsimme perusenglantilaiseen säähän, ja pian saavuimmekin takaisin Avonmouthiin. Maihinpääsy oli jaoteltu hyttiluokkien mukaan, ja olimme heti toisessa ryhmässä. Ennen maihinmenoa seurasimme kannelta, kuinka satamassa paikalleen asetettu matkalaukkuhihna lopetti toiminnan jo muutaman laukun jälkeen. Useamman korjausyrityksen jälkeen miehistö sai hieman ylimääräistä askaretta, kun matkalaukut piti siirtää terminaaliin käsipelillä. Työtä riittikin paljon, sillä samaan aikaan maihin siirrettiin paljon laivan irtaimistoa – jopa varaosia ja työkaluja näkyi poistuvan laivasta. Tämä Discoveryn toiseksi viimeinen risteily oli myös kapteenimme *Brian Larcomben* viimeinen risteily – viimeiselle CMV:n risteilylle tuli toinen kapteeni. Kapteenin lähtiessä satamasta laivalta tervehdittiin kapteenia sumutorven soitolla, johon kapteeni vastasi autonsa äänimerkillä.

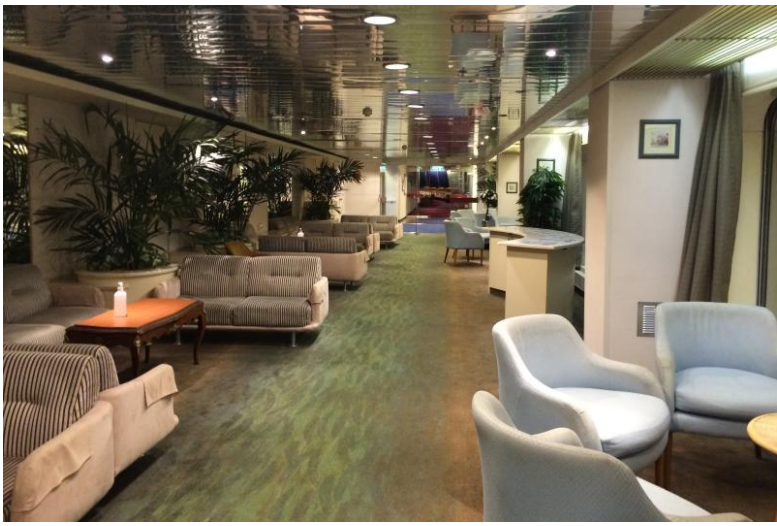
Laivalta poistuminen ja matkalaukkujen nouto sujui kaikesta huolimatta nopeasti, ja suuntasimme taksilla kohti Bristolin bussiasemaa. Matkalla näimme kuuluisan brittiläisen insinöörin *Isambard Kingdom Brunelin* luomuksia, kuten Cliftonin riippusillan ja museoidun 1800-luvun Atlantin-linjalaiva Great Britainin. Bristolista jatkoimme bussilla Heathrown lentokentälle ja sieltä Finnairin A321:llä takaisin Suomeen.

Palatessamme Suomeen alkoi Discoveryn viimeinen risteily Avonmouthista Gibraltarille, jossa se luovutettiin uudelle omistajalle. Sieltä laivan matka jatkui Välimeren kautta Mumbain edustalle Intiaan, jossa väliaikaisesti nimen Amen-saanut laiva makasi pari viikkoa. Sieltä klassisen laivan matka jatkui ikävä kyllä Alangin rannoille romutettavaksi. □

Lue Ulkomatala sellaisena, kuin tekijät ovat sen tarkoittaneet:

issuu.com/ulkomatala





Yllä: **Kanavaristeily on paras tapa tutustua Amsterdamiin. Oman risteilymme kippasi höysti kuulutukset runsaalla huumorilla ja "turhalla" nippelitiedolla.** Kuva: Nelly Melin
Yllä oikealla: **Perän allaskansi ja baari. Risteilyn kahtena viimeisenä päivänä altaassa oli vettäkin.** Kuva: Jani Nousiainen
Oikealla: **Palm Court oli tyylikäs vaaleasävyinen lounge, jossa saattoi katsella maisemia tai lukea kirjaa.**
Kuva: Nelly Melin
Alla: **Auringonlasku ensimmäisenä iltana Avonmouthista lähdön jälkeen. Onneksi oli edes kerran mahdollisuus kokea Discoveryn upea tunnelma.** Kuva: Jani Nousiainen

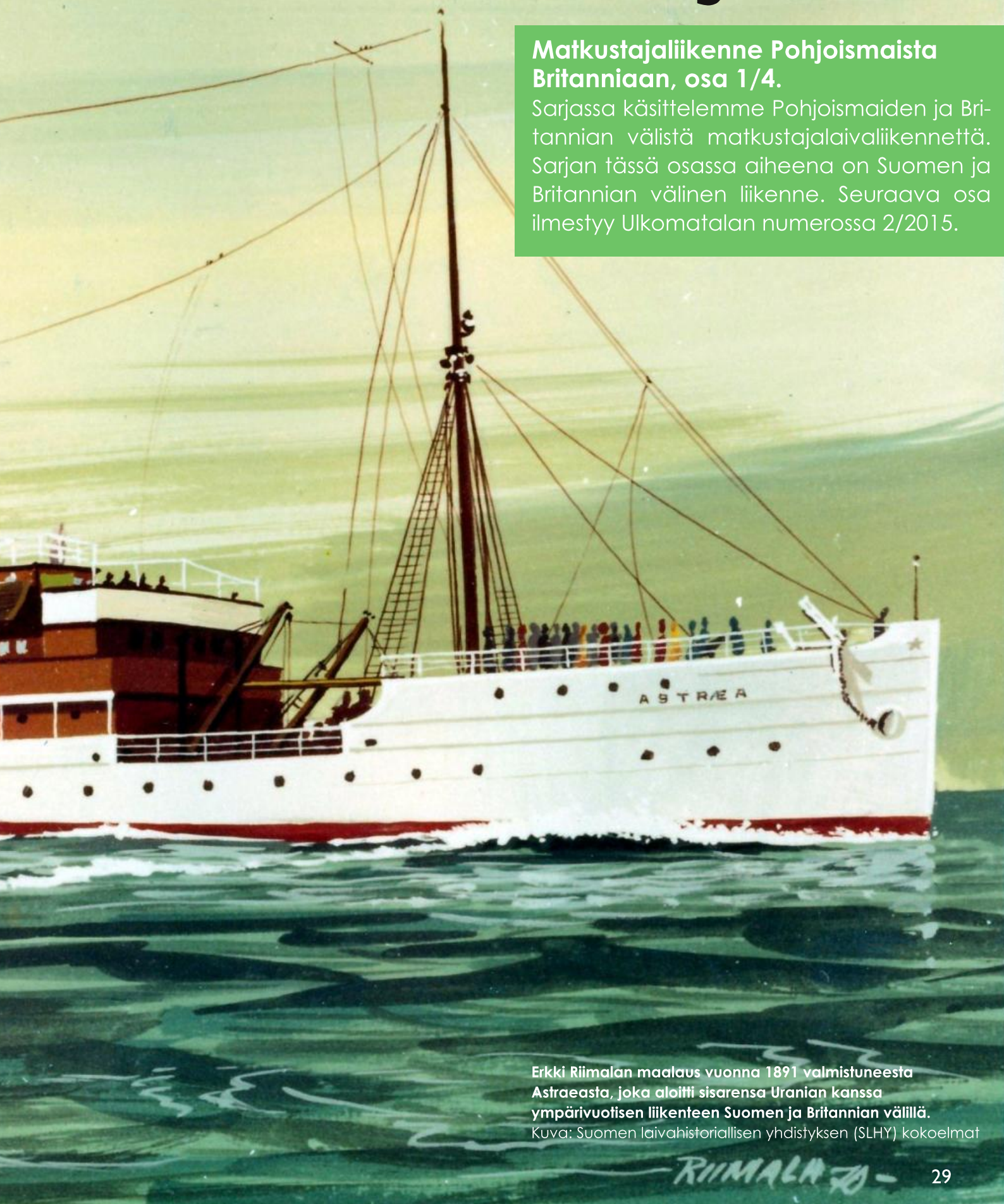
Linjalaivat

Suomesta Britanni punaisilla laivoilla

Suomi menetti ensimmäisenä Pohjoismaista suoran matkustaja-laivayhteytensä Britanniaan 1980-luvulla. Liikenne ehti kuitenkin jatkua lähes sadan vuoden ajan, ensin kotimaisten varustamoiden voimin ja näiden luovuttua leikistä Neuvostoliiton Itämeren-varustamon laivoilla.

aan valkeilla ja

Matkustajaliikenne Pohjoismaista Britanniaan, osa 1/4.
Sarjassa käsittelemme Pohjoismaiden ja Britannian välistä matkustajalaivaliikennettä. Sarjan tässä osassa aiheena on Suomen ja Britannian välinen liikenne. Seuraava osa ilmestyy Ulkomatalan numerossa 2/2015.



Erkki Riimalan maalaus vuonna 1891 valmistuneesta Astraeasta, joka aloitti sisarensa Uranian kanssa ympärivuotisen liikenteen Suomen ja Britannian välillä.
Kuva: Suomen laivahistoriallisen yhdistyksen (SLHY) kokoelmat

TEKSTI: **KALLE ID**

ISLANTIA lukuun ottamatta kaikista Pohjoismaista on ollut matkustajalinjaliikennettä Isoon-Britanniaan. Pohjanmeren ylittävät linjat olivat omana aikanaan kuin Atlantin ylittävät linjat pienoiskoossa: jokaisella maalla oli oma varustamonsa, ja niiden alukset olivat kansallisia ylpeydenaiheita. Pohjoismaiden ja Britannian välisen matkustajaliikenteen päätyttyä viime syksynä Esbjergin ja Harwitchinvälisen linjan sulkemisen myötä luomme katsauksen liikenteen historiaan 1840-luvulta vuoteen 2014 asti.

Monille lukijoille lienevät tuttuja Ruotsista, Norjasta ja Tanskasta Britanniaan suuntautuneet linjat, jotka on kaikki lopetettu 2000-luvun puolella. Myös Suomella on ollut oma matkustajalinjansa Britanniaan Suomen Höyrylaivaosakeyhtiön (SHO) Hanko-Kööpenhamina-Hull -linjan muodossa. SHO lopetti oman liikenteensä talvisodan sytyttyä vuonna 1939 – mutta aina 1980-luvulle asti Suomesta pääsi Britanniaan neuvostoliittolaisilla laivoilla. Juttusarjamme alkaa siis Suomesta, josta Britanniaan suuntautunut matkustajaliikenne päättyi Pohjoismaista ensimmäisenä.

Siirtolaisia ja voita SHO:n laivoilla

Huhtikuussa 1883 perustettiin Helsingissä Suomen Höyrylaivaosakeyhtiö (tuolloin viralliselta nimeltään Finska Ångfartygs Aktiebolaget, olihan Suomen sivistyneistön ja liike-elämän kieli vielä tuolloin ruotsi), jonka tehtävänä oli ”suoran höyrylaivayhteyden aikaansaaminen Englannin ja Suomenlahden satamien välille”. Tätä liikennettä varten tilattiin saksalaiselta telakalta kaksi rahtialusta, Sirius ja Orion, jotka aloittivat liikenteen Turku-Kööpenhamina-Hull -linjalla vuonna 1884 yhteispurjehduksessa Wasa-Nordsjö -varustamon rahtilaivojen kanssa. Linjalla kuljetettiin pääasiassa voita, joka oli merkittävin Suomesta Britanniaan kulkenut vientituote.

Pienimuotoinen matkustajien kuljettaminen Suomen ja Britannian välillä alkoi vuonna 1888, kun SHO:n ensimmäinen jäävahvistettu laiva Capella aloitti liikennöinnin. Laivassa oli kuitenkin vain 18 matkustajapaikkaa. Varsinainen matkustajaliikenne alkoi vuonna 1891, kun SHO:n ensimmäiset varsinaiset matkustaja-alukset Urania (I) ja Astraea valmistuivat. Kaksikko oli bruttorekisteritonnimäärältään (noin 1 100) vain hieman suurempi kuin SHO:n vanhemmat rahtilaivat, mutta kykenivät silti kuljettamaan rahdin rinnalla myös 252 matkustajaa kolmessa luokassa. Kuljetettu matkustajamäärä saattoi kuitenkin venyä yli 500:n.

Urania (I) ja Astraea olivat myös SHO:n ensimmäiset ympärivuotiseen liikenteeseen kykenevät alukset. Ne rahoitettiin Suomen suuriruhtinaskunnan myöntämällä lainalla, joka annettaisiin anteeksi, jos varustamo harjoittaisi ympärivuotista liikennettä Suomesta Britanniaan kymmenen vuoden ajan. Ehto myös toteutui Uranian (I) ja Astraean liikennöidessä viikottain Hangon ja Hullin välillä. Talvikauden ulkopuolella reitti jatkui vuoroviikkoina Helsinkiin ja Turkuun.

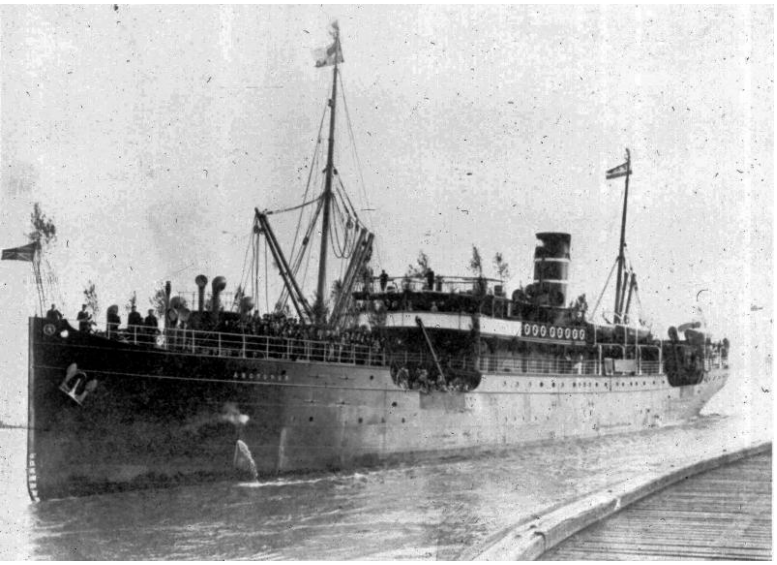
Hangon ja Hullin välisen linjat matkustajista valtaosa oli Pohjois-Amerikkaan matkaavia siirtolaisia; linja toimikin käytännössä syöttöliikenteenä Britannian satamista Yhdysvaltoihin ja Kanadaan lähteville suurille linjalaivoille. SHO toimi Suomessa monien Atlantinvarustamoiden, kuten Cunard Linen ja Canadian Pacific Steamshipsin, agenttina. Sekä rahdin että matkustajien määrät kasvoivat ripeästi, joten jo vuonna 1899 Hanko-Kööpenhamina-Hull -linjalle valmistui uusi aluskaksikko Arcturus ja Polaris (I). Nämä 2 000 brt:n alukset kykenivät kuljettamaan rahdin lisäksi 265 matkustajaa. Uuden kaksikon valmistuttua Urania (I) ja Astraea siirrettiin Turku-Kööpenhamina-Hull -linjalle, jolloin Suomen ja Britannian välisen matkustajaliikenteen kapasiteetti yli kaksinkertaistui.

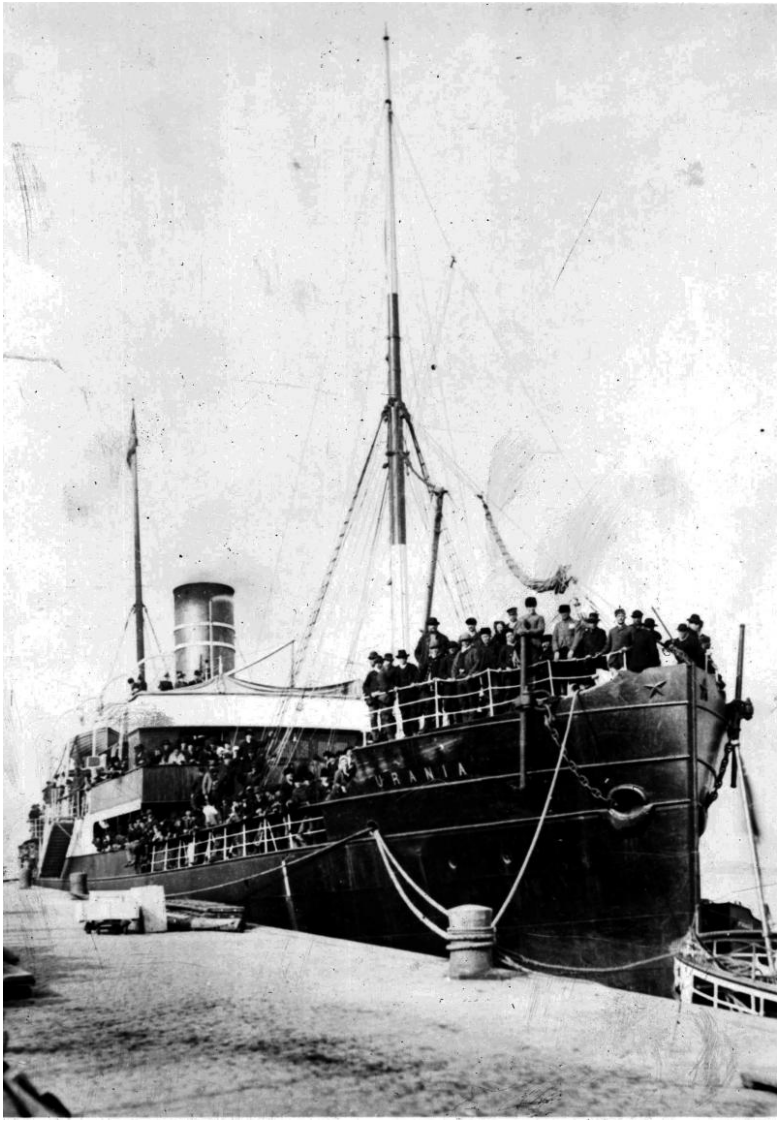
SHO:n ja Nordin lyhyt kilpailu

Vuonna 1903 Suomen ja Britannian välisen liikenteen valtiontuen sai haltuunsa uusi Nord-varustamo, joka asetti kolme 1 400 brt:n matkustaja-rahtilaivaa (Nord I, Nord II ja Nord III) Hanko-Kööpenhamina-Hull -linjalle. Laivat kuljettivat rahdin lisäksi 190 matkustajaa. SHO ei kuitenkaan luopunut omasta Hullin-linjastaan, ja virinneen kilpailun hävisi Nord-varustamo, joka myytiin jo 1904 SHO:lle. Nord-varustamon laivat eivät liikennöineet SHO:n väreissä lainkaan, sillä uusi omistaja piti niiden rakennetta epäonnistuneena. Laivat makuutettiin ja laitettiin myyntiin. Arvio niiden epäonnistuneisuudesta ei liene täysin väärä, sillä upouusille laivoille löydettiin ostaja vasta kuukausien kuluttua – ja silloinkin ne myytiin tappiolla.

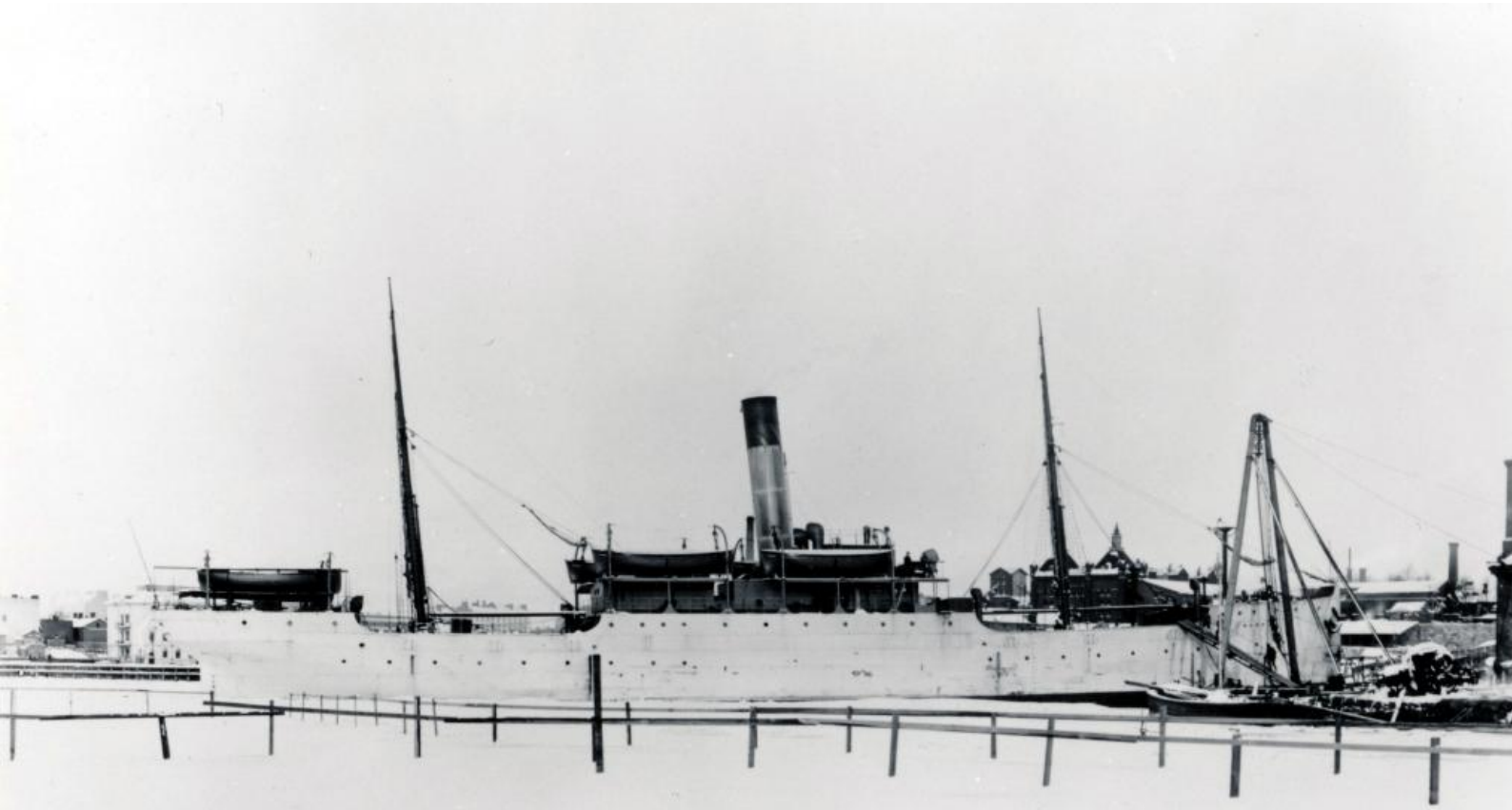
Titania – suurin ja kaunein

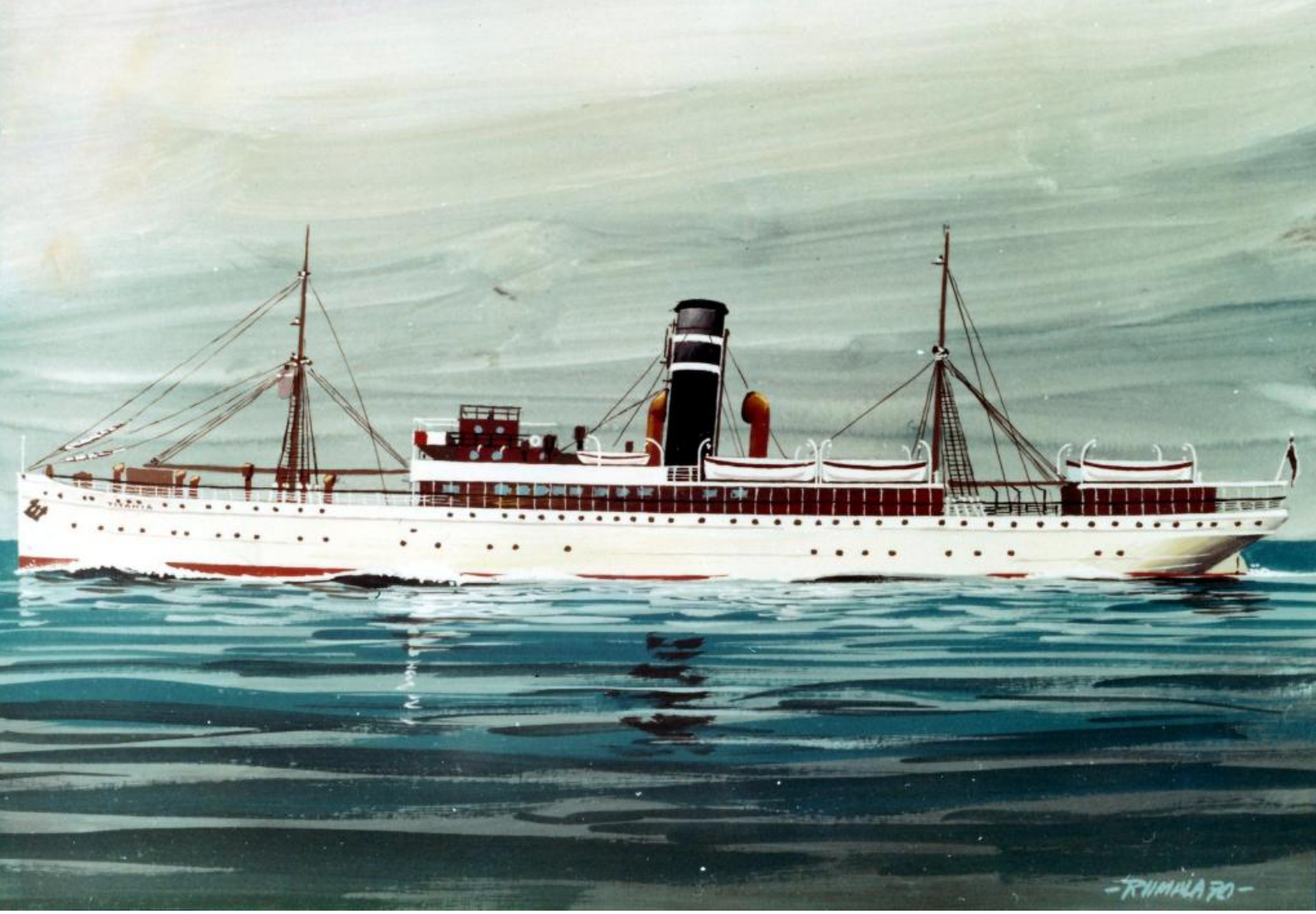
Poliittinen epävakaus Venäjällä kasvatti SHO:n Britanniaan kuljettamien siirtolaisten määrää 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä. Tätä kysyntää vastaamaan valmistui vuonna 1908 Suomen siihenastisen kauppalaivaston suurin matkustaja-alus, 3 500 brt:n Titania, joka kuljetti peräti 739 matkustajaa kolmessa luokassa. Titaniaa suurempi matkustaja-alus saatiin Suomen lipun alle vasta vuonna 1961, kun matkustaja-autolautta Skandia valmistui. Ulkoisesti Titania oli solakka, ja sen ensimmäisen kapteenin Johan Rosqvistin mukaan ”kauniimpaa laivaa tuskin nähdään”. Nimi Titania oli erityisen sovelias Britannian-linjan laivalle: toisaalta se jatkoi varustamon taivaankappaleisiin no-

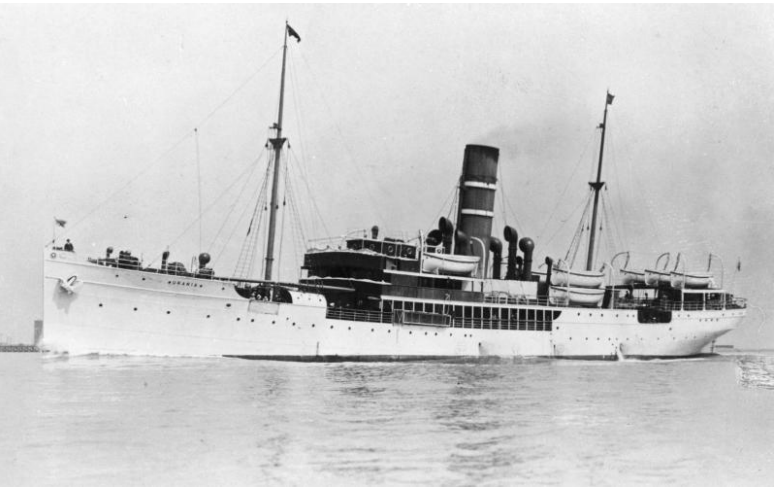


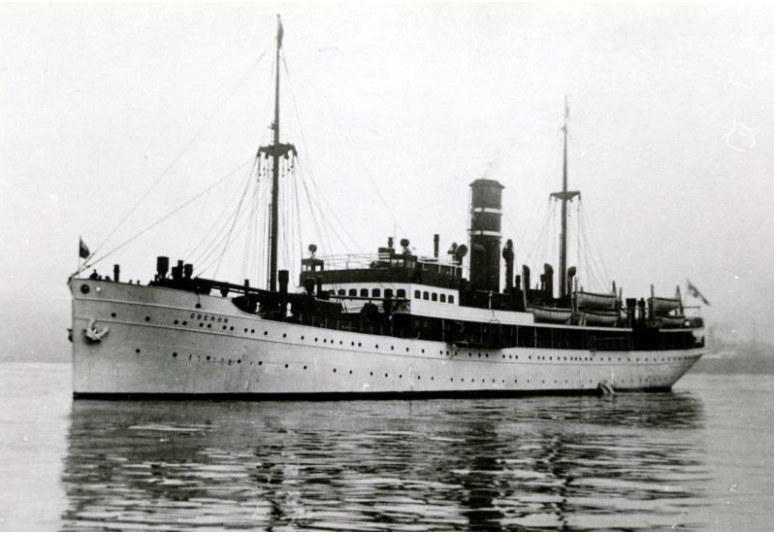


Yllä: **Vuonna 1899 valmistunut Hullin-linjan Arcturus kuvattuna vuonna 1902 Hangossa vielä alkuperäisessä asussaan mustalla rungolla ja avoimella komentosillalla.** Kuva: Erkki Riimalan kokoelmat / SLHY
Oikealla: **SHO:n ensimmäinen Urania täydessä siirtolaislastissa, niin ikään alkuperäisellä mustalla rungolla.** Kuva: Erkki Riimalan kokoelmat / SLHY
Alla: **Lyhytikäisen Nord-varustamon ensimmäinen laiva eli Nord I kuvattuna todennäköisesti laivan ollessa vielä rakenteilla, sillä liikenteessä Nordin alusten runkoväri oli musta.** Kuva: Erkki Riimalan kokoelmat / SLHY









Yllä: **Erkki Riimalan maalaus aikansa suurimmasta suomalaisesta matkustaja-aluksesta, vuonna 1908 valmistuneesta Titaniasta.** Kuva: SLHY:n kokoelmat
Vasemmalla: **Käytettynä hankittu toinen Urania ehti kulkea vain lyhyen aikaa SHO:n laivastossa.**
Kuva: Erkki Riimalan kokoelmat, SLHY
Alla vasemmalla: **Vuonna 1925 valmistunut Oberon oli sisustukseltaan edellä aikaansa. Laiva upposi onnettomuudessa vain viiden vuoden ikäisenä.**
Kuva: Rami Wirrankosken kokoelmat
Alla: **Sibir oli yksi neljästä 1920-luvun lopulla Leningradin ja Lontoon väliselle linjalle Leningradissa rakennetuista moottorilaivoista.**
Kuva: M. Cassar, Rami Wirrankosken kokoelmat

jaavaa nimipolitiikkaa, mutta nimi viittaa myös William Shakespearen näytelmään Kesäyön unelma, jossa Titania on keijujen kuningattaren nimi.

Tragedia kohtasi Hullin-linjan laivoja tammikuussa 1913, kun Urania (1) upposi Kattegatissa törmättyään sumussa norjalaiseen kauppalaiva Fancyyn. Laivan miehistö ja matkustajat saatiin kuitenkin turvallisesti evakuoitua. Uraniaa (1) korvaamaan hankittiin Ranskasta Societé Generale des Transports Maritimes à Vapeurilta matkustaja-rahtilaiva Russie (1 900 brt, 600 matkustajaa), joka sai nimen Urania (2) ja asetettiin Hanko-Kööpenhamina-Hull -linjalle. Ensin laiva kuitenkin telakoitiin Englannissa, missä se sai ympärivuotisen liikenteen vaatimat jäävahvistukset.

Sekä Titanian että Urania (2) jäivät lyhytikäisiksi SHO:n laivastossa. Ensimmäisen maailmansodan sytyttyä Titaniasta tuli Britannian laivaston apuristeilijä, ja saksalainen sukellusvene upotti sen talvella 1918. Urania (2) puolestaan päätyi Venäjän laivastoon ja upposi Kuolan niemimaan rannikolla 1915. Kun vielä Polaris (1) jäi Lokakuun vallankumouksen jälkeen Neuvosto-Venäjälle, oli Hullin-linjan aluksista sodan jälkeen jäljellä vain Astraea ja Arcturus.

Uudelleenrakennuksen aika

Sodan jälkeen liikenne Helsinki-Kööpenhamina-Hull -linjalla avattiin vuonna 1919. Linjan pääasiallisina laivoina jatkoivat Astraea ja Arcturus, minkä lisäksi talvikausina 1919-1921 niiden rinnalla liikennöi vuonna 1914 valmistunut Ariadne. Helsinki-Tallinna-Stettin -liikennettä varten suunniteltu Ariadne oli 2 900 brt:n alus, joka kuljetti 236 matkustajaa kahdessa matkustajaluokassa. Kun Hullin-linjalla kuljetettiin rahtia ja siirtolaisia, kulki Stettinin-linjalla varakkaampaa väkeä – tämä näkyi siinä, että Ariadnella eniten matkustajapaikkoja oli ensimmäisessä luokassa, kun muilla Hullin-linjan laivoilla kolmas luokka oli suurin.

Ensimmäisen maailmansodan jälkimainingeissa siirtolaismäärät Hullin-linjalla putosivat, kun siirtolaisvirta Venäjältä tyrehtyi bolshevikkien noustua valtaan. Toinen isku siirtolaiskuljetuksille seurasi vuonna 1921, kun Yhdysvallat rajoitti merkittävästi maahan otettavien siirtolaisten määrää. Tästä huolimatta Britannian-liikennettä varten tilattiin vuonna 1923 ranskalaiselta telakalta uusi alus, joka sai valmistuttuaan vuonna 1925 nimen Oberon. Uusi Oberon oli 3 000 bruttorekisteritonnillaan aikansa suuri suomalainen matkustaja-alus. Aikojen muuttuminen näkyi laivan matkustajatiloissa: Oberonilla ei ollut lainkaan kolmatta luokkaa, ja se kuljetti vain 336 matkustajaa. Ranskalaisten arkkitehtien suunnittelemat aluksen matkustajatilat edustivat muodikasta Art Deco -tyyliä – Oberon oli yksi ensimmäisiä aluksia, jossa myöhemmin erityisesti Atlantin linjalaivojen sisustuksiin yhdistettyä tyyliä käytettiin. Nimi Oberon viittaa Titanian tapaan brittiläiseen tarustoon, jossa Oberon on keijujen kuningas ja Titanian aviomies.

Uhka idästä

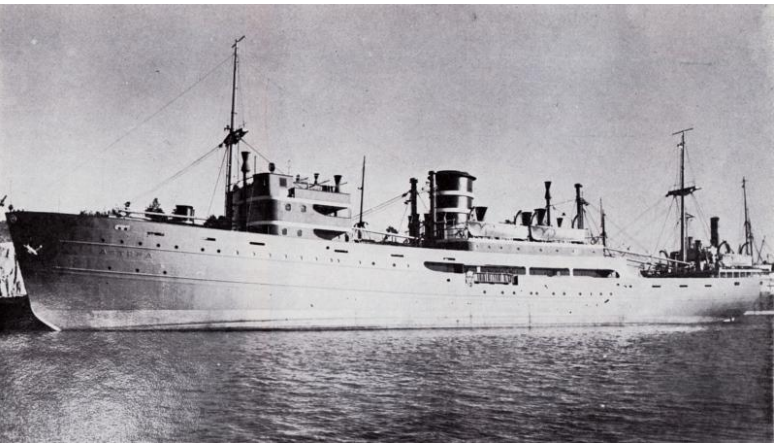
1920-luvun lopulla SHO:n Englannin-liikenteelle ilmestyi uusi uhka. Lokakuun vallankumouksen jälkeisenä vuosikymmenenä Neuvostoliitto oli loistanut poissaolollaan kansainvälisessä matkustajaliikenteessä, mutta tämä muuttui, kun vuosina 1927-30 Sovtorflot vastaanotti 11 uutta matkustajalaivaa, jotka asetettiin liikenteeseen Pohjois-Euroopassa ja Välimerellä. Uusista aluksista viisi Severneyn telakalla Leningradissa rakennettua (Aleksej Rykov, Smolnyj, Feliks Dzerzhinskij, Kooperatsija ja Sibir) asetettiin Baltic Steamship Companyn (BSC) liikenteeseen Lontoon ja Leningradin välille. Valitettavasti tiedot neuvostoliittolaisten alusten tarkoista reiteistä ja liikennöintiajoista ovat vajavaisia; varustamon arkistojen tuhouduttua tulipalossa ei tietoja ole enää edes mahdollista saada. Mitä ilmeisimmin Leningrad-Lontoo -linjan laivat kulkivat ainakin ajoittain Helsingin kautta.

Neuvostoliiton viisikon alukset olivat suomalaisia kilpailijoitaan suurempia 3 800 brt:n aluksia, jotka kuljettivat rahdin lisäksi 300 matkustajaa. Ne poikkesivat suomalaisista laivoista myös siinä, että höyrykoneiden sijaan laivojen voimanlähteinä toimivat dieselmoottorit. Laivoista kaksi sai nimensä neuvostoliittolaisten poliitikkojen mukaan: Aleksej Rykov oli Neuvostoliiton pääministeri, Feliks Dzerzhinskij puolestaan entinen sisäministeri ja OGPU:n (KGB:n edeltäjä) johtaja.

Menetyksiä ja uudisrakenteita

SHO:n Oberon menetettiin jo vuonna 1930, kun se törmäsi Kattegatissa sankassa sumussa Arcturukseen. Arcturus jäi pinnalle, mutta Oberon upposi vieden mukanaan 42 henkeä – mukaan lukien aluksen kapteeni Eric Hjelt vaimoineen ja tyttärineen. Kun vielä hyvin palvellut Astraea oltiin myyty aiemmin samana vuonna, oli Hullin-linjalla paha puute laivoista. Linjalle siirtyivät Stettinin-linjalta vuonna 1927 valmistunut Wellamo (1 900 brt, 177 matkustajaa) ja kaksi vuotta nuorempi Ilmatar (2 400 brt, 150 matkustajaa). Vasta vuonna 1933 hankittiin Oberonille varsinainen korvaaja, kun saksalaiselta Rud. Christ. Gribel -varustamolta ostettiin 1912 valmistunut Preussen-laiva (1 600 brt, 78 matkustajaa), joka sai uuden nimen Polaris (2). Uusi alus ei kuitenkaan liikennöinyt Hulliin, vaan suoraan Helsingistä Lontooseen.

Yllä: **Linjaliikenteen harjoittamisen lisäksi SHO kunnostautui tekemällä Suomea tunnetuksi matkailumaana tunnuslauseella "Finland - Off the Beaten Track". 1920-luvulta oleva mainosjuliste esittää Britannian-linjan Oberonia Helsingin edustalla.** Kuva: Kalle Idin kokoelmat
Alla: **Vuonna 1941 Turun ja Hullin välistä linjaa varten valmistunut Astrea oli vasta toinen Suomessa rakennettu suuri matkustajalaiva. Alus ei koskaan liikennöinyt SHO:n väreissä vaan myytiin jatkosodan aikana välikäden kautta Norjaan.** Kuva: Kalle Idin kokoelmat



Vuonna 1937 siirtyi Suomen merkittävimmän vienti-tuotteen eli voin lastausterminaali valtion päätöksellä Hangosta Turkuun. Tästä johtuen SHO aloitti uudelleen liikenteen Turku-Kööpenhamina-Hull -linjalla. Linjaa liikenöivät pääasiassa rahtilaivat, mutta myös Wellamo kulki ainakin ajoitain linjalla.

Arcturus ja Polaris (2) olivat ilmeisesti SHO:n Britannian-liikenteen pääasialliset matkustaja-alukset aina vuoteen 1937 asti, jolloin valmistui viimeinen SHO:n liikenteessä kulkenut uusi matkustaja-alus Britannian-linjalle: Aallotar. Uusi alus oli bruttovetoisuudeltaan 2 900 brt mutta kuljetti vain 181 matkustajaa kahdessa luokassa. Pääpaino oli siis siirtynyt selvästi rahtiin.

Sota-ajan uudisrakenteet

Toisen maailmansodan alla sekä BSC että SHO tilasivat uudisrakenteita, jotka eivät sodasta johtuen tulleet liikenteeseen suunnitellusti. BSC tilasi hollantilaiselta Nederlandsche Dok & Scheepsbouw'lta 30-luvun lopulla kaksi peräti 7 500 brt:n ja 450 matkustajan alusta Leningradin ja Lontoon väliseen liikenteeseen. Laivat nimettiin Neuvostoliiton tuolloisten johtohahmojen Josif Stalinin ja Vjacheslav Molotovin mukaan. Kaksikko kuitenkin valmistui vasta keväällä 1940, sodan jo sytyttyä Euroopassa. Jatkosodan aikana molempia käytettiin joukkojenkuljetusaluksina Itämerellä, ja molemmat vaurioituivat pahasti 1941: Josif Stalin evakuoitaessa Hankoa, Vjacheslav Molotov puolestaan Tallinnassa. Ensimmäinen upposi, mutta jälkimmäinen korjattiin.

Myös SHO ehti tilata vielä yhden uuden matkustaja-rahtialuksen Britanniaan suuntautunutta liikennettä varten Wärtsilän Turun-telakalta 30-luvun lopulla. Turku-Kööpenhamina-Hull -linjalle suunniteltu alus sai nimekseen Astrea (huomaa ero kirjoitusasussa vanhempaan Astraeaan verrattuna). Erityisesti voin kuljetusta varten suunnitellun aluksen bruttovetoisuus oli 3 300 brt ja matkustajakapasiteetti oli 50 kahdessa luokassa. Astrea kuitenkin valmistui välirauhan aikana vuonna 1941 ja vietti koko SHO-uransa makuutettuna. Vuonna 1944 laiva myytiin Rederi AB Svealle, joka myi sen seuraavana vuonna eteenpäin Det Bergenske Dampskibselsskabille (BDS). Alkuperäisen nimensä säilyttänyt alus aloitti liikennöinnin vasta BDS:n laivastossa Bergenin ja Newcastlen välillä syksyllä 1945. (Norjan ja Britannian välistä liikennettä käsitellään tarkemmin tämän juttusarjan kolmannessa osassa).

BSC:n matkustajalaivoista vain Kooperatsija palasi matkustajaliikenteeseen sodan jälkeen. SHO:n Britannian-liikenteen laivat sen sijaan selvisivät kaikki talvi- ja jatkosodasta ilman onnettomuuksia, mutta jatkosodan päättäneen Moskovan välirauhan vaatimukset is-

-kivät pahasti SHO:n laivoihin, jotka oli suomalaisesta tonnistosta uusimpia. Britannian-liikenteessä kulkeneista laivoista Aallotar, Polaris (2) ja Ilmatar jouduttiin kaikki luovuttamaan sotakorvauksina. Sodanjälkeisessä tilanteessa Britanniaan suuntautuneen matkustajaliikenteen uudelleen aloittamista ei pidetty järkevänä. Näinollen vuosi 1939 jäi viimeiseksi, jolloin SHO:n matkustajalaivat liikennöivät Brittein saarille. Varustamon rahtilaivat toki liikennöivät edelleen Brittein saarille niin kauan, kuin SHO oli olemassa.

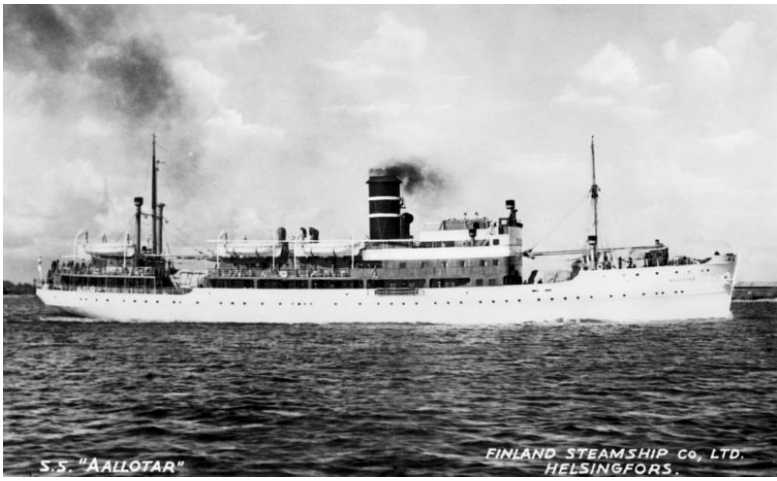
Punalipun alla

SHO:n päätös luopua matkustajaliikenteestä Britanniaan ei kuitenkaan merkinnyt Suomen ja Britannian välisen matkustajaliikenteen loppua. Neuvostoliiton Baltic Shipping Company (BSC) aloitti sodan päätyttyä uudelleen liikenteen Leningrad-Helsinki-Tukholma-Kööpenhamina-Lontoo -linjalla. Välisatamien joukkoon linjalla kuuluivat ajoittain myös Rostock, Tallinna, Gdansk ja Göteborg – mahdollisesti muutkin. Joka tapauksessa linjalla heti sodan jälkeen kulkeneet aluksetkin olivat ennestään tuttuja – mutta eivät neuvostoliittolaisina: Beloostrov ja Sestroretsk olivat nimittäin entiset Aallotar ja Polaris (2), jotka nyt palasivat vanhalle linjalleen punalipun alla. Laivat saivat nimet Karjalan kannaksen paikkakuntien mukaan: Siestarjoki (Sestroretsk) ja Valkeasaari (Beloostrov) ovat paikkakuntia aivan vanhan rajan tuntumassa Venäjän puolella. Mahdollisesti myös Kooperatsija liikennöi edelleen Suomesta saatujen alusten rinnalla.

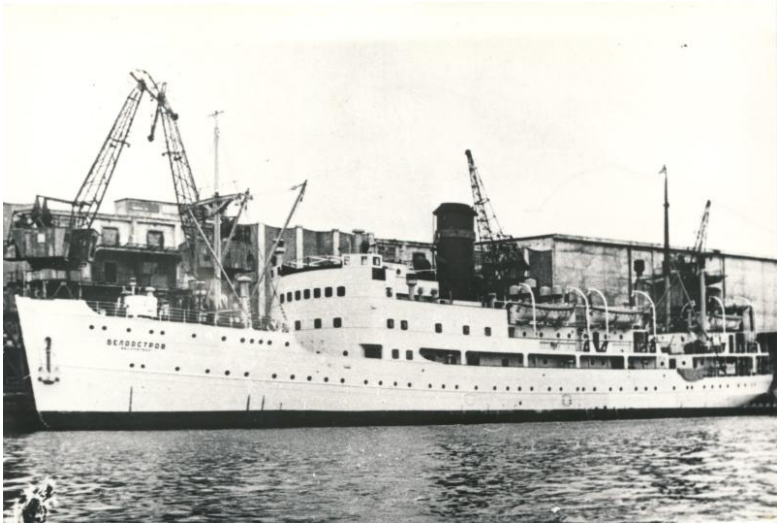
1950-luvun puolivälissä BSC:n laivastoa uudistettiin. Sestroretsk siirtyi 1954 Murmansk Shipping Companylle. Beloostrov puolestaan siirrettiin vuonna 1956 Black Sea Shipping Companylle (Blasco). Vaihdossa Blascolta saatiin vuotta myöhemmin Vjacheslav Molotov -laiva, joka sai uuden nimen Baltika. Laivan nimen muuttamiseen lienee ollut syynä Molotovin joutuminen epäsuosioon hänen osallistuttua yritykseen syöstä Neuvostoliiton kommunistisen puolueen pääsihteeri Nikita Hruštšov vallasta 1957.

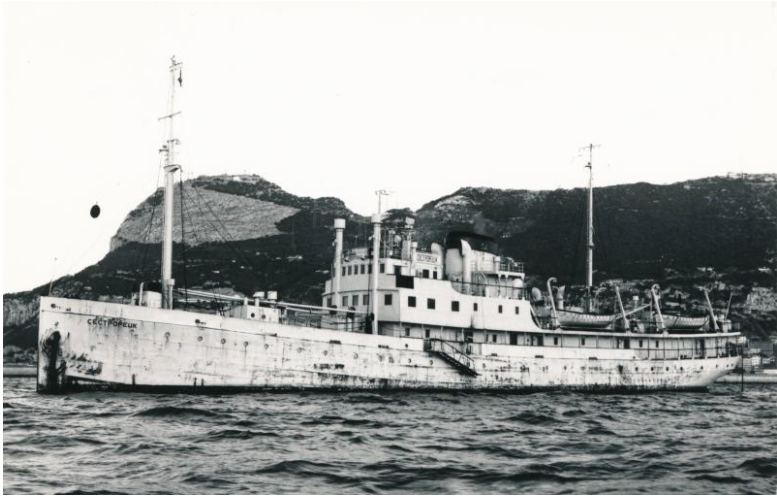
Uutta verta

Vuosina 1958-1964 itäsaksalainen VEB Mathias-Thesen-Werft rakensi Neuvostoliitolle peräti 20 alusta käsittäneen Mikhail Kalinin -matkustaja-alussarjan. Sarjan alukset olivat 4 800 brt:n vetoisia, ja niiden matkustajakapasiteetti oli 333. Sarjan aluksista Mikhail Kalinin (1958), Marija Uljanova (1959), Estonija (1960) ja Nadezhda Krupskaja (1963) asetettiin Baltic Shipping Companyn laivastoon. Näistä neljästä ainakin Mikhail Kalinin, Estonija ja Nadezhda Krupskaja kulkivat Helsingistä Lontooseen. Marija Uljanovasta en ole löytänyt tietoa, että se olisi liikennöinyt Lenin-



Yllä: **Vuonna 1937 valmistunut Aallotar jäi viimeiseksi suomalaiseksi matkustaja-alukseksi Suomen ja Britannian välisessä linjaliikenteessä. Laiva ehti kulkea vain kaksi vuotta alkuperäisen omistajansa liikenteessä ennen talvisodan syttymistä.** Kuva: Postikortti, Kalle Idin kokoelmat
Alla: **Sotien jälkeen Aallottaresta tuli neuvostoliittolainen Beloostrov. Uudessa omistuksessa laiva liikennöi kymmenen vuoden ajan Leningradin ja Lontoon välisellä linjalla.**
Kuva: Rami Wirrankosken kokoelmat
Alimpana: **Huolimatta aluksen korkeasta iästä entistä SHO:n Polarista (2) eli neuvostoliittolaisittain Sestroretskiä uudistettiin laajasti uuden omistajan toimesta 1950-luvulla.**
Kuva: Rami Wirrankosken kokoelmat





grad-Lontoo -linjalla. Vuonna 1960 linjan reitti oli Leningrad-Helsinki-Tukholma-Gdynia-Kööpenhamina-Lontoo-Le Havre, ja sillä kulkivat Baltika, Mikhail Kalinin sekä Estonija. Uusista aluksista Mikhail Kalinin oli nimetty Neuvostoliiton pitkäaikaisen valtionpäämiehen mukaan, Marija Uljanova Leninin äidin ja Nadezhda Krupskaja Leninin vaimon mukaan.

Mikhail Kalinin -luokan jälkeen VEB Mathias-Thesen-Werft rakensi Neuvostoliitolle sen siihen mennessä suurimmat matkustaja-alukset eli 19 900 brt:n ja 750 matkustajan Ivan Franko -sarjan vuosina 1964-68. Vaikka sarjan aluksia ei varsinaisesti rakennettu Leningrad-Lontoo -linjaa varten, myös niillä oli mahdollista matkustaa Helsingistä Lontooseen. Sarjan alukset nimettiin neuvostoliittolaisten runoilijoiden mukaan.

Vuoteen 1965 mennessä Leningradin ja Lontoon välinen linja oli jaettu kahdeksi linjaksi. Pidempää Leningrad-Helsinki-Tukholma-Kööpenhamina-Lontoo-Le Havre -linjaa liikennöivät sisarlaivat Nadezhda Krupskaja ja Estonija. Leningrad-Helsinki-Göteborg-Lontoo -linjaa puolestaan liikennöivät Baltika ja Ivan Franko. Jälkimmäinen oli linjalla väliaikaisratkaisuna, sillä laivan omisti Blasco, ei BSC. Samaan aikaan Ivan Franko liikennöi myös Neuvostoliiton ensimmäistä linjaa Atlantin yli Leningradista Montrealiin; vuonna 1966 uusi Aleksandr Pushkin tuli tämän linjan pääasialliseksi alukseksi. Käyntisatamat linjalla vaihtelivat; eri vuosina mukana olivat Helsinki, Kööpenhamina, Bremerhaven, Lontoo, Le Havre ja Quebec.

Viimeistään vuonna 1971 BSC:n matkustajalinjaliikenne muuttui vain kesäkuukausina operoitavaksi; syyskuusta huhtikuuhun alukset olivat rahdattuina risteilyliikenteeseen. Vuonna 1972 valmistui viides ja viimeinen Ivan Franko -sarjan alus Mikhail Lermontov. Se asetettiin BSC:n omistukseen, ja seuraavana vuonna laiva avasi ensimmäistä kertaa matkustajalinjan Leningradin ja New Yorkin välillä. Tässä vaiheessa Atlantin-linjojen pysähdyksestä Helsingissä oltiin kuitenkin luovuttu.

Linjan loppu

1970-luvun edetessä BSC vähensi liikennettään Leningrad-Lontoo -linjalla. Syinä olivat toisaalta se, että lentokoneet valtasivat yhä enemmän alaa, ja toisaalta se, että rahtaamalla matkustaja-aluksensa länsivaltojen matkatoimistoille risteilyaluksiksi Neuvostoliitto sai paljon enemmän arvokasta länsivaluuttaa. Vuosikymmenen aikana Mikhail Kalinin ja Estonija muutettiin risteilyaluksiksi, kun taas Nadezhda Krupskaja siirrettiin Neuvostoliiton laivastolle kuljetusalukseksi vuonna 1975. Vuoden 1977 aikataulussa on merkittynä aiemmasta huomattavasti supistettu liikenne: Baltika liikennöi yksin Leningrad-Helsinki-Kööpenhamina-Lontoo -linjalla.

Tiedot vuoden 1977 jälkeisestä Leningrad-Lontoo -liikenteestä ovat ristiriitaisia. Toiset lähteet väittävät liikennöinnin loppuneen vuoden 1977 jälkeen, toiset kertovat Baltikan jatkaneen Leningrad-Lontoo -linjalla aina vuoteen 1986 asti. Joka tapauksessa keväällä 1987 romutettu Baltika oli viimeinen matkustaja-alus, jolla saattoi tehdä linjaliikenteen matkan Suomesta Britanniaan.

Jos Suomen ja Britannian välinen matkustajaliikenne päättyi reilusti 1900-luvun puolella, saivat muut Pohjoismaat nauttia meriyhteydestä Britanniaan huomattavasti pidempään. Ulkomatalan ensi numerossa käsittelemme 1840-luvulta vuoteen 2006 jatkunutta Ruotsin ja Britannian välistä matkustajaliikennettä. □

Kiitokset: Rami Wirrankoski

Lähteet

- Clammer, Richard: *Marco Polo – Celebrating Fifty Golden Years of Ocean Travel.* Ferry Publications: Ramsey 2014.
- Greenway, Ambrose: *A Century of North Sea Passenger Steamers*. Ian Allard Ltd: London 1986.
- Haavikko, Paavo: *Vuosisadan merikirja – Effoan sata ensimmäistä vuotta.* Effoa: Helsinki 1983
- Malmberg, Thure: *Valkeat laivat.* Suomen Höyrylaiva-osakeyhtiö: Helsinki 1970.
- Pietikäinen, Matti: *The Ships of our First Century – The Effoa Fleet 1883-1983*. Effoa: Helsinki 1983
- Ramsay, Henrik: *Jääsaarron murtajat.* Werner Söderström Osakeyhtiö: Helsinki 1949.
- Taubman, William: *Hruštšov – Mies ja hänen aikansa.* Art House: Helsinki 2007.
- Wirrankoski, Rami: *USSR – Morpasflot Fleet List.* Käsikirjoitus.
- Fakta om Fartyg (www.faktaomfartyg.se)
- Maritime Timetable Images (www.timetableimages.com/maritime/index.html)
- Simplon Postcards (www.simplonpc.co.uk)
- Wikipedia (en.wikipedia.org)

Yllä: **Suuren alussarjan ensimmäinen laiva Mikhail Kalinin oli tuttu näky Leningrad-Lontoo -linjalla.**
Kuva: Postikortti, Rami Wirrankosken kokoelmat
Oikealla: **Nimellä Baltika Leningradin ja Lontoon välisellä linjalla liikennöinut ex-Vyacheslav Molotov oli linjan varsinainen työjuhta.**
Kuva: Postikortti, Rami Wirrankosken kokoelmat
Oikealla alla: **Baltika viimeisiä kertoja Helsingissä lokakuussa 1985.** Kuva: Rami Wirrankoski
Alla: **Myös suurilla Ivan Franko -luokan laivoilla pääsi Suomesta Britanniaan. Kuvassa sarjan viimeinen alus, 1972 Leningrad-New York -linjalle valmistunut Mikhail Lermontov.**
Kuva: G. Monteniy, Rami Wirrankosken kokoelmat

Lokikirja

Tammi-helmikuu 2015

Merenkulun tärkeimpiä tapahtumia niin kotivesiltä kuin maailman meriltä tammi-helmikuulta 2015.

TEKSTI: **KALLE ID** (KI), **JUSSI LITTUNEN** (JL), JA **OLLI TUOMINEN** (OT)

Kotivesiltä

Eckerö, Viking ja Tallink uudistivat Helsinki-Tallinna -linjan laivojaan. Lue lisää sivuilta 4-6.

Meriaura tilasi kaksi rahtialusta ja suunnittelee lisätilauksia. Turkulainen Meriaura Group on allekirjoittanut tilaussopimuksen kahdesta kuivarahtialuksesta hollantilaisen Royal Bodewes -telakan kanssa. Meriauran, Foreshipin ja Aker Arctic Technologyn yhteistyössä kehittämiin EcoCoaster-kuivarahtialuksiin tulee ns. dual fuel -moottorit, jotka voivat polttaa joko biopolttoainetta tai dieselöljyä. Ensimmäinen uudisrakennus valmistunee heinäkuussa 2016, toinen kolme kuukautta myöhemmin. Meriauran toimitusjohtajan Jussi Mälkiän mukaan tavoitteena on, että viiden vuoden kuluttua vähintään puolet konsernin laivastosta koostuisi EcoCoaster-laivoista, joiden suunnittelussa on kiinnitetty erityistä huomiota koneiston ja rungon energiatehokkuuteen. Tällä hetkellä konsernin laivastoon kuuluu parikymmentä alusta, joista Turussa vuonna 2012 valmistunut Meri on tiettävästi maailman ensimmäinen biopolttoaineella kulkeva kuivarahtialus. JL

Sulkujen lämmitys mahdollistaa ympärivuotisen liikenteen Saimaan kanavassa. Kanavan sulkuportteihin asennettavilla lämmityskaapeleilla ja pohjasta pumpattavalla lämpimällä vedellä on tarkoitus vähentää kanavan rakenteisiin kertyvää jäätä, mikä nykyisen aikataulun pitäessä mahdollistaisi ympärivuotisen liikennöinnin vuonna 2017. Esimerkiksi tämän talven osalta kanavan liikenne keskeytyi tammikuun lopussa, ja jatkuu jälleen huhtikuussa. Lämmittämisessä hyödynnetään maalämpöä. Nykyään kanavan sulkuja on jouduttu pitämään liikennekunnossa hakkaamalla jäätä pois, mistä syystä aiemmin suunniteltiin koko kanavan lämmittämistä teollisuuden lauhdevedellä. JL

Eckerö Shipping myy Carrierin ja Traderin. Eckerö Shipping ilmoitti aikeistaan myydä kaksi roro-alusta tammikuun alussa. Tällä hetkellä Transfennicalle aikarahdatut laivat tullaan luovuttamaan tammikuussa 2016, mutta Eckerö Shipping on sopinut ostajan kanssa, että Carrierin ja Traderin uuden omistajan nimeä ei toistaiseksi julkisteta. JL

Finnlines ostaa kaksi nimeämätöntä roro-alusta… Finnlines suunnittelee asettavansa uudet alukset Pohjanmeren liikenteeseen vuoden 2015 lopulla. Aluksista tai niiden nykyisestä omistajasta ei kerrottu tarkemmin, mistä syystä mm. Sjöfartstidningen ehti arvella, että kyseessä olisivat Eckerö Shippingin Carrier ja Trader. JL

...ja avasi Hanko-Rostock -linjan uudella Finnmerchantilla. Finnlines avasi 19.1. uuden rahtilinjan Hangon ja Rostockin välille. Reittiä varten varustamo hankki vuonna 2003 Flensburgin telakalta valmistuneen Dorset-rahtilautan (ex-Longstone). Laiva on varustamolle jo ennestään tuttu, sillä se kulki Finnlinesin rahtauksessa vuonna 2009 - kuljettuaan sitä ennen rahdattuna Transfennicalle. 1A-luokkaan vahvistetun laivan bruttovetoisuus on 23 235 bt, ja se pystyy kuljettamaan 2 606 kaistametriä rahtia. KI

Atlantic Visionin rahtaus jatkuu vuoteen 2017. Tallink ja kanadalainen Marine Atlantic ovat sopineet nykyisin Atlantic Vision-nimellä tunnetun Superfast IX:n rahtauksen jatkamisesta vajaalla kahdella vuodella marraskuuhun 2017. Superfast IX on ollut Marine Atlanticin rahtauksessa jo yli kuusi vuotta. OT

Bore liputtaa Norskyn ja Norstreamin Suomeen? Rettig Group -konserniin kuuluva Bore suunnittelee Amsterdamin toimistonsa sulkemista ja maaorganisaation keskittämistä Suomeen. Tämän seurauksena nykyisin Hollannin lipun alla liikennöivät Norsky ja Norstream siirtyisivät Suomen lipulle. Suunnitelmien tavoitteena on parantaa yhtiön kannattavuutta, sillä Boren toiminta on vuodesta 2010 ollut tappiollista. Bore aikoo lisäksi siirtyä sekamiehitykseen kaikilla aluksillaan vielä kuluvan vuoden aikana. JL

Viking Line rikkoi matkustajaennätyksensä… Viking Line kuljetti viime vuonna yli 6,6 miljoonaa

Yllä: **Finnlinesin uusi Finnmerchant valokuvattuna lähdössä Vuosaaren satamasta kevättalvella 2009, vielä vanhalla nimellään Longstone.** Kuva: Jukka Koskimies
Oikealla: **Myös Mustolan sulku Saimaan kanavassa tullaan uusimaan talviliikenteen edellyttämään kuntoon, mikäli Liikenneviraston suunnitelmat totetutuvat.**
Kuva: Sergei Pennonen
Oikealla alla: **Eckerö Shippingin Carrier (ex-United Carrier, Birka Carrier) lähdössä Kotkasta kesällä 2014. Vaikka laivan nimestä on poistettu jo Birka-etuliite, oli siinä edelleen Birka Cargon korsteenimerkki.** Kuva: Pekka K. Laakso
Alla: **Atlantic Vision, ex-Superfast IX, pysyy Marine Atlanticin liikenteessä Kanadassa ainakin vuoteen 2017 asti.**
Kuva: Jarrod David

Ylinnä: **Norsky lähdössä luovutuksen jälkeen Rauman telakalta vuonna 1999. Alus on koko uransa ajan liikennöinyt rahdattuna P&O Ferriesille.** Kuva: Hannu Laakso
Yllä: **Finnsailor kuvattuna talvella 2013. Laiva valmistui vuonna 1987 Finncarriersin liikenteeseen; sen alkuperäinen omistaja oli Neste Oy. Suomen lipun alla aikana laiva ehti kulkea useilla eri linjoilla Itämeren alueella; nyt se jatkaa Hangon ja Paldiskin välillä virolaisena.** Kuva: Jukka Huotari
Alla: **200 000 matkustajan virstanpylvään saavuttanut matkailujäänmurtaja Sampo hieman poikkeavissa maisemissa matkalla telakoitavaksi Naantalissa.**
Kuva: Jukka Huotari

matkustajaa, mikä on lähes 80 000 matkustajaa enemmän kuin viime vuonna. Yhtiön liikevaihto kuitenkin laski. Matkustajamäärät kasvoivat erityisesti Helsinki-Tallinna ja Kapellskär-Maarianhamina -linjoilla, kun taas Turku-Ahvenanmaa-Tukholma -linjalla matkustajia oli vähemmän. JL

… ja suunnittelee uuden laivan tilaamista. Viking Linen toimitusjohtaja Jan Hanses kertoi Turun Sanomien haastattelussa, että varustamo suunnittelee uuden laivan tilaamista. Tavoitteena olisi laivan valmistuminen viimeistään viiden vuoden kuluttua. Polttoaineen hintakehityksen vuoksi aluksesta ei välttämättä tulisi LNG-käyttöistä, mutta toimitusjohtajan mukaan lopullista päätöstä laivasta tai sen polttoaineesta ei vielä ole tehty. JL

Suomalaisesta Finnsailorista virolainen Sailor. Finnlinesin vuonna 1987 valmistunut Finnsailor-ropaxlautta sai uuden nimen ja lipun 24. 2., kun se bareboat-rahdattiin virolaiselle Navirailille. Alus kulki jo tätä ennen Navirailille rahdattuna mutta Suomen lipun alla. Finnlines kertoi suunnitelmista poistaa Finnsailor laivastostaan jo viime syksynä; syynä ovat ylikapasiteetti ja päästörajoitusten aiheuttamat lisäkustannukset. KI

Matkailujäänmurtaja Sammon 200 000. matkustaja. Kemin kaupungin omistama matkailujäänmurtaja Sampo kuljetti helmikuussa vuodesta 1987 alkaneen risteilyuransa 200 000. matkustajan. Leudon talven aiheuttamista peruutuksista huolimatta Sammon ennustetaan tekevän tämän talvikauden aikana kaikkien aikojen matkustajaennätyksensä. KI

Maailman meriltä

My Ferry Linkin liikennöintikielto piti - luvassa oikeuskäsittely. Britannian kilpailuviranomaiset vahvistivat tammikuun alussa aiemmin annetun päätöksen, jonka mukaan kanaalitunneliyhtiö Eurotunnelin omistaman My Ferry Linkin lauttaliikenne vääristää kilpailua ja on siksi lopetettava. My Ferry Linkille annettiin kuusi kuukautta aikaa lopettaa toiminta Englannin kanaalissa, mistä johtuen Eurotunnel ilmoitti etsivänsä laivoille uuden omistajan. Helmikuun alussa lauttojen operaattori, työntekijöiden omistama SCOP, sai kuitenkin Britannian vetoomustuomioistuimelta luvan valittaa päätöksestä. Siten My Ferry Link saa jatkaa liikennettä ainakin oikeuskäsittelyn päättymiseen asti. JL

Scandlines ja Stena myivät Helsingborg-Helsingør -linjan australialaiselle sijoitusyhtiölle. Scandlinesin ja Stena Linen yhteistyössä liikennöimä Helsingborg-Helsinør-linja siirtyy kokonaisuudessaan sijoitusrahasto First Staten omistukseen. Reitillä nykyään liikennöivät viisi alusta kuuluvat kauppaan, ja kaikkien alusten nykyinen miehistö jatkaa töitään nykyisillä ehdoilla. Linjan markkinointi tullaan edelleen toteuttamaan yhteistyössä Scandlinesin kanssa, mistä syystä matkustajat eivät muutosta huomanne. First State on osa Commonwealth Bank of Australia -pankkia, ja on investoinut yli 3,1 miljardia euroa liikenteeseen, telekommunikaatioon ja infrastruktuuriin. JL

Art Deco -lautta Kalakala romuksi. Uniikki Art Deco -tyylinen autolautta Kalakala ("lintu" Pohjois-Amerikan Chinook-intiaanien kielellä) on romutettu. Vuonna 1935 vanhemman Peralta-nimisen lautan rungon päälle rakennettu streamline moderne -tyyliä edustava Kalakala liikennöi vuoteen 1967 asti Pugetin salmen yli Yhdysvaltain Washingtonin osavaltiossa. Tämän jälkeen alus myytiin katkarapujen käsittelytehtaaksi, kunnes se vuonna 1998 palautettiin alkuperäiseen kotikaupunkiinsa Seattleen. Vaikka laiva oli Yhdysvaltojen suojeltavien historiallisten kohteiden listalla, ei sen kunnostamiseen löydetty rahaa. Kalakala romutettiin tammikuussa. KI

Ihmishenkiä vaatinut lauttaonnettomuus Kap Verden saarilla. Kap Verden saarten sisäisessä liikenteessä kulkenut autolautta Vicente upposi Fogon saaren ulkopuolella 9.1. Aluksella oli 26 matkustajaa ja miehistön jäsentä. Näistä kolme on löytynyt kuolleina, 11 elävinä, ja 12 oli viimeisimpien tietojen mukaan kateissa. Syynä laivan uppoamiseen oli alustavien tietojen mukaan huonon sään lisäksi liian suuri lastimäärä laivalla. Vicente rakennettiin vuonna 1965 Flensburgin telakalla Länsi-Saksassa tanskalaiselle Nordisk Færgefartille nimellä Sydfyn. Vuonna 1976 laiva myytiin Jugoslaviaan Jadrolinijalle nimellä Vis ja vuonna 2011 kapverdeläiselle Tuninha Transporte Maritimolle nimellä Vicente. KI

Condor Liberation korvaa kaksi alusta Condor Ferriesin laivastossa. Condor Ferriesin Austal-telakalta hankkima nopea trimaraani sai 27. tammikuuta nimekseen Condor Liberation (aluksen hankkimisesta kerrottiin Ulkomatalan 4/2014 Lokikirjassa). Aiemmin samassa kuussa Condor Ferries ilmoitti myyvänsä olemassa olevat pika-aluksensa Condor Expressin ja Condor Vitessen kreikkalaiselle Seajetsille. Condor Vitesse luovutettiin uudelle omistajalleen helmikuun lopussa, Condor Expressin seuratessa sisartaan heti, kun uusi Condor Liberation aloittaa liikenteen. Condor Liberationin lisäksi Con-

Yllä: **Sea Francelta My Ferry Linkille siirtynyt junalautta Nord Pas-De-Calais Doverissa 2013. My Ferry Linkin tulevaisuus on edelleen avoinna.** Kuva: Ian Boyle
Alla: **Yksi Helsingborg-Helsingør -reitillä kulkevista laivoista on Tanskan lipun alla kulkeva Hamlet, joka siirtyy neljän muun tavoin sijoitusyhtiö First Staten omistukseen.**
Kuva: Jussi Littunen
Alinna: **Kalakala-lautta romutettavana. Vaikka aluksen ulkonäöstä voidaan olla montaa mieltä, oli se rakenteeltaan uniikki.** Kuva: Joegoodfriend (CC BY-SA 3.0)

Yllä: **Condor Liberation rakentajatelakan ennakkokuvassa. Liikenteessä alus tulee saamaan Condor Ferriesin kelta-violetin värityksen.** Kuva: Austal Ships
Alla: **Loch Seaforth rakenteilla Flensburgin telakalla kesäkuussa 2014. Alus pystyi viimein aloittamaan liikennöinnin helmikuussa.** Kuva: Marko Stampehl
Alinna: **Europa 2 palaamassa upouutena koeajolta Saint-Nazaireen huhtikuussa 2013. Aiemmin sijoitusyhtiöltä rahdattu laiva siirtyi nyt suoraan TUI:n omistukseen.** Kuva: Christophe Dedieu

dor Ferriesin laivastoon jää pika-alus Condor Rapide, ropax-lautta Commodore Clipper ja rahtilautta Commodore Goodwill. Varustamo liikennöi Jerseyn ja Guernseyn saarilta Britanniaan ja Ranskaan. KI

Loch Seaforth viimein liikenteeseen. Skotlannin sisäistä liikennettä harjoittavan Caledonian MacBrayne (CalMac) -varustamon uusi matkustaja-autolautta Loch Seaforth aloitti viimein liikenteen Stornowayn ja Ullapoolin välillä 10. helmikuuta. Flensburger Schiffbaun rakentaman aluksen oli tarkoitus valmistua jo kesällä 2014, mutta laiva myöhästyi maaliskuuhun. Aluksen valmistuttua selvisi sen olevan liian iso Stornowayn ja Ullapoolin satamiin. Satamien muutostöiden viimein valmistuttua laiva aloitti liikennöinnin kahdeksan kuukautta alkuperäisestä myöhästyneenä. KI

NCL Holdingsin toimitusjohtaja vaihtuu - Sheehan eroaa, Del Rio tilalle. Norwegian Cruise Line Holdingsin toimitusjohtaja vaihtui tammikuussa, kun varustamoa vuodesta 2008 johtanut Kevin Sheehan erosi. Sheehanin johdolla tappiollinen NCL kääntyi uudestaan voitolliseksi ja laajentui voimakkaasti hankkimalla uudet Breakaway- ja Breakaway Plus -luokan alukset. Sheehanin kauden viimeiseksi suureksi kaupaksi jäi Prestige Cruise Holdingsin ostaminen viime vuoden lopulla, jolloin Oceania Cruises ja Regent Seven Seas Cruises tulivat osaksi NCL Holdingsia. Sheehanin korvaa NCL Holdingsin toimitusjohtajana Prestige Cruise Holdingsin entinen toimitusjohtaja Frank del Rio. KI

TUI osti Europa 2:n. TUI Cruises on ostanut Hapag-Lloyd Kreuzfahrten -tytäryhtiönsä liikennöimän risteilyaluksen 278 miljoonalla eurolla. Vuonna 2013 valmistuneen Europa 2:n omisti aiemmin sveitsiläinen liikemies Otto Mihm. Hapag-Lloyd Kreuzfahrten ja TUI uskovat Europa 2:n vuokrauskulujen pienenevän kaupan myötä 27 miljoonalla eurolla vuodessa, mikä parantaisi Hapag-Lloydin taloustilannetta. Europa 2:n voi tutustua tarkemmin Ulkomatalan numerossa 3/2013. JL

Seabournin uudisrakenteista Seabourn Encore ja Seabourn Ovation. Seabourn on paljastanut Fincantierin telakalta tilaamiensa uudisrakenteiden nimet. Vuoden 2016 lopulla valmistuvasta risteilylaivasta tulee Seabourn Encore, jonka sisaralus Seabourn Ovation valmistuu keväällä 2018. Alusten bruttovetoisuus on 40 350 ja matkustajakapasiteetti 604. Alukset ovat kehitettyjä versioita Fincantierin aiemmin luovuttamista Seabourn Odyssey, Seabourn Sojourn ja Seabourn Quest -laivoista. JL

P&O Cruisesin uusi Britannia luovutettiin. P&O Cruises vastaanotti uusimman aluksensa Britannian Fincantierin telakalta 22.2. Royal Princessiin ja Regal Princessiin perustuva alus on suurin koskaan Britannian markkinoita varten rakennettu risteilyalus. Maaliskuun puolella liikenteen aloittavaa laivaa käsitellään tarkemmin Ulkomatalan seuraavassa numerossa. KI

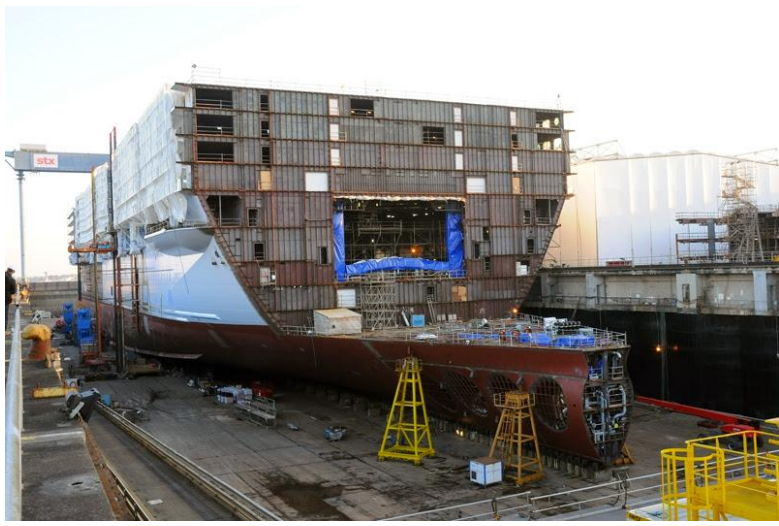
MSC Oscar vei maailman suurimman konttilaivan tittelin. Korealaiselta Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering -telakalta tammikuussa valmistuneen MSC Oscarin kapasiteetti on 19 224 kappaletta 20 jalan konttia, mikä on reilu sata konttia enemmän kuin ennätyksen edellisen haltijan, China Shippingin CSCL Globen, konttikapasiteetti. Maailman suurimman konttilaivan titteli onkin viimeaikoina vaihtunut tiuhaan, sillä vielä Ulkomatalan numerossa 05/2013 kerroimme Maerskin Triple-E-luokan laivojen (kapasiteetti 18 270 TEU) olevan maailman suurimmat konttilaivat. Aasian ja Euroopan väliseen liikenteeseen suunniteltu MSC Oscar (pituus 395,4 metriä, leveys 59 metriä) ei välttämättä hallitse titteliään kauan, sillä useampikin varustamo suunnittelee vielä suurempien laivojen tilaamista. JL

Neljännen Oasiksen rakentaminen alkoi Ranskassa. Neljännen Royal Caribbean Internationalin tilaaman Oasis-luokan risteilyaluksen tuotannonaloitusta vietettiin Saint-Nazairen telakalla 3. helmikuuta. 360-metrisen aluksen bruttovetoisuus tulee olemaan yli 225 000 ja matkustajakapasiteetti 5 400 henkilöä 2 700 hytissä. Alussarjan kaksi ensimmäistä laivaa, Oasis of the Seas ja Allure of the Seas, valmistuivat silloisella STX Finlandin Turun telakalla vuosina 2009-2010; kolmas ja neljäs alus valmistunevat vuosina 2016 ja 2018. Alussarja tunnetaan mm. ulkoilmaan avoimesta keskuspuistosta. JL □

Ulkomatalan toimitus seuraa merenkulun viimeisimpiä tapahtumia myös lehden Facebook-sivuilla osoitteessa **www.facebook.com/ulkomatala**

Ulkomatalan Facebook-sivu onkin **ainoa suomenkielinen merenkulun uutissivusto netissä.** Pääset lukemaan sivuja myös ilman Facebook-tunnuksia.

Ylinnä: **Seabournin uudisrakennukset tulevat perustumaan kuvassa olevaan Seabourn Sojourniin, mutta uusissa aluksissa tulee olemaan yksi kansi enemmän.** Kuva: Kalle Id
Yllä: **Tietokonemallinnus P&O Cruisesin Britanniasta, joka valmistui Fincantierilta helmikuussa 2015.** Kuva: P&O Cruises
Alla: **Samaan aikaan kun neljännen Oasis-luokan aluksen rakentaminen alkoi, oli kolmannen rakentaminen jo täydessä käynnissä STX:n telakalla Saint Nazairessa.** Kuva: Royal Caribbean International



Ensi numerossa:

Eckerö lähdössä nimikkosatamastaan kesäkuussa 2014.
Kuva: Kalle Id

P&O Cruisesin uusi Britannia

P&O Cruisesin uusin alus, maaliskuussa liikennöinnin aloittava Britannia, on myös varustamon historian suurin laiva.

Rederi AB Gotland 150 vuotta

Rederi AB Gotland täyttää tänä keväänä kunnioitettavat 150 vuotta. Parhaiten manner-Ruotsin ja Gotlannin välisestä Destination Gotland -lauttaliikenteestä tunnettu varustamo on ollut monessa mukana.

Eckeröllä Grisslehamniin

Matkakertomus risteilyltä Eckerö Linjenin Eckerö-laivalla Ahvenanmeren yli.

Sähköisesti merellä

Ympäristöystävällisyyden ollessa yhä tärkeämpää ovat lyhyillä reiteillä liikennöivät varustamot aloittaneet siirtymisen sähkölauttojen käyttöön.

Ulkomatala 2/2015 ilmestyy
torstaina 30. huhtikuuta