ULKOMATALA

1/2016 • www.ulkomatala.net • 5.1.2016

Teemanumero:
Suomalaisen talvimerenkulun historia

Ympärivuotinen lauttaliikenne
Helsingistä Tukholmaan

Uusi jäänmurtaja
Polaris

Pääkirjoitus

Matkustaja-alustuki – kilpailun vääristäjä?

Ulkomatala 1/2016

Lehti on julkaistu Internetissä ilmaisena 5.1.2016. Julkaisijana toimii Ulkomatala-verkkolehti ja sen toimitus. Lisätietoja: www.ulkomatala.net

8. vuosikerta

Toimitus

Päätoimittaja: Olli Tuominen
Toimittajat: Kalle Id, Lassi Liikanen ja Jussi Littunen
Taittaja: Kalle Id
Avustajat: Jukka Koskimies ja Juhani Mehto
Vierailevat toimittajat: Tuomas Romu ja Marko Stampehl

Toimituksen sähköpostiosoitteet ovat muotoa etunimi.sukunimi@ulkomatala.net

Kiitokset

Mari Jalava, Matti Jussila, Johan Snellman ja Suomen laivahistoriallinen yhdistys

Kuvia tähän numeroon toimittivat

Krzysztof Brzoza, Robert Fournier, Jukka Huotari, Mari Jalava (Uudenkaupungin museo), Jukka Koskimies, Eerik Laine, Richard Paton, Tuomas Romu, Marko Stampehl 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.

Kannessa

Jäänmurtaja Sisu.
Kuva: Finnlines/Suomen laivahistoriallisen yhdistyksen kokoelmat

Teksti: **Olli Tuominen**

Kauppalehti avasi joulun alla ikuisuuskeskustelun merenkulun tukipolitiikasta, kun toimittaja kolumnissaan kyseenalaisti Sipilän hallituksen päätöksen kasvattaa kauppa-alustukea 86 miljoonasta 100 miljoonaan euroon. Kauppa-alustukeen kuuluva matkustaja-alustuki joutuu säännöllisesti niin matkailu- ja ravintola-alan edunvalvojan Maran kuin muidenkin tahojen silmätikuksi. Maran mielestä tuet vääristävät kilpailua maissa sijatsevien ravintoloiden ja laivojen välillä.

Käytännössä Mara halunnee lakkauttaa matkustaja-alustuen, jota saa tällä hetkellä 15 vähintään 120 matkustajaa kuljettavaa alusta. Sekä Viking Linellä että Finnlinesillä on rekisterissä viisi alusta, joten tuen leikkaus kirpaisisi myös pääasiassa rahtiliikenteen ehdoilla kulkevia Finnlinesin ropax-aluksia, joilla on matkustajapaikkoja 400-500 henkilölle ja vain vaatimattomat matkustajapalvelut.

Vikingin ja Siljan laivat eivät tuen lakkauttamisella kilpailukentältä poistu

Ehdotuksessaan Mara unohtaa, kenties tietoisesti sen tosiasian, että Vikingin ja Siljan laivat eivät matkustaja-alustuen lakkauttamisella kilpailukentältä poistu. Tuen poiston myötä ne todennäköisesti vain siirtyisivät Ruotsin lipun alle, ja liikenne jatkuisi ennallaan. Matkustaja-alustuen kritisoijilta unohtuu usein myös se, että matkustaja-alukset kantavat päävastuun Suomen ja Ruotsin välisestä tavaraliikenteestä. Lisäksi Huoltovarmuuskeskus arvioi tuoreessa julkaisussaan, että "risteilymatkailu on turvannut mahdollisuuden luoda ulkomaankaupan kuljetuskapasiteettia ja pitää laivoja Suomen lipun alla".

Usein myös unohtuu, että varustamotoiminta on erittäin pääomaintensiivistä, minkä vuoksi tukipolitiikan olisi syytä olla mahdollisimman pitkäjänteistä ja ennustettavaa. Suomen nykyiset linjaukset esimerkiksi merihenkilöstön sivukulujen tukemisessa ja tonnistoverojärjestelmässä noudattavat EU-komission linjauksia, joilla pyritään tukemaan eurooppalaisten lippujen kilpailukykyä suhteessa tunnettuihin mukavuuslippuihin, kuten Bahamaan ja Panamaan.

Keskustelussa palataan aina lopulta peruskysymykseen suomalaisesta kauppalaivastosta. Haluammeko, että meillä on Suomen lipun alla aluksia vai ei? Halusimme tai emme, merenkulku on äärimmäisen tuettu toimiala. Myös Suomen on tarjottava varustamoille riittävän kilpailukykyiset tuet, jos Suomen lipun halutaan liehuvan alusten perässä myös jatkossa. □

Ulkomatala 1/2016

Sisällys

Kannessa: Polaris – uuden vuosituhannen murtaja
Helsingin telakalla joulukuussa kastettu Polaris siirtää suomalaisen jäänmurron kertarysäyksellä 2000-luvulle. — Sivu 4

Silja Serenaden uudistus sai jatkoa
Silja Serenade sai marraskuisessa telakoinnissa Silja Symphonylle aiemmin tehtyjä vastaavat uudistukset ja vielä vähän lisää päälle. — Sivu 8

Suomalaisen jäänmurron vaiheita
Suomalaisen jäänmurron historian keskeiset tapahtumat yhdellä aukeamalla. — Sivu 12

Jäänmurron uranuurtajat
Kolme alusta, joista sai alkunsa sekä suomalainen jäänmurto että jäänmurtajien suunnittelu. — Sivu 14

Puoli vuosisataa Voimaa
Maailman vanhin aktiivipalveluksessa oleva jäänmurtaja oli valmistuessaan jäänmurron edelläkävijä. — Sivu 19

Lindblad Explorer – edelläkävijä Uudestakaupungista
Ainoa Uudenkaupungin telakan rakentama risteilijä oli myös maailman ensimmäinen arktisia alueita varten suunniteltu, jäävahvistettu risteilyalus. — Sivu 22

Finncarrierista Vaygachiin – Wärtsilän ilmapulputusjärjestelmän tarina
Jäänmurtoa helpottava Wärtsilän ilmapulputusjärjestelmä oli 20 vuoden ajan itsestäänselvä varuste niin jäissä kulkevissa rahtilaivoissa kuin arktisten vesien jäänmurtajissakin.
— Sivu 28

Kauppa se on, joka kannattaa
Tukholman-kirjeenvaihtajamme paneutuu lauttavarustamoiden yrityksiin kasvattaa laivojen myymälöiden tulosta.— Sivu 33

Kannessa: Ympärivuotinen liikenne Helsingistä Tukholmaan
Kun Helsingin ja Tukholman välinen ympärivuotinen linja avattiin vuonna 1972, eivät kaikki reittiä liikennöineen varustamon edustajatkaan pitäneet ympärivuotista liikennettä mahdollisena.
— Sivu 34

Lokikirja
Merenkulun tärkeimpiä tapahtumia loka-joulukuulta 2015.
— Sivu 44

Tällä sivulla, ylhäältä:
Silja Serenade. Kuva: Kalle Id
Voima. Kuva: Jukka Koskimies
Lindblad Explorer. Kuva: Franz Lazi, Uudenkaupunginb museon kokoelmat
Silvia Regina. Kuva: Postikortti, Rami Wirrankosken kokoelmat

Jäänmurtajat

Polaris – uuden vuosituhannen murtaja

Alkuvuodesta valmistuva Arctian uusi murtaja sai joulukuun puolivälissä nimekseen Polaris. Liki kolmeen vuosikymmeneen ensimmäinen perusjäänmurtaja aloittaa samalla Suomen jäänmurtolaivaston uusiutumisen. Se on kaikkien aikojen tehokkain suomalaismurtaja sekä maailman ensimmäinen LNG-käyttöinen jäänmurtaja.

Polaris uitettiin ulos rakennushallista varustelulaituriin 3.1.
Kuva: Olli Tuominen

TEKSTI: **OLLI TUOMINEN**

POLARIKSEN myötä suomalaisessa jäänmurrossa siirrytään monessa mielessä uudelle aikakaudelle. Nesteytettyä maakaasua ja dieseliä polttoaineenaan käyttävä Polaris on valmistuttuaan maailman ympäristöystävällisin jäänmurtaja. Nesteytetyn maakaasun avulla rikki- ja pienhiukkaspäästöt painuvat lähes nollaan ja typpioksidipäästöt laskevat noin 60 prosentilla.

Ensisijaisesti Polaris on luonnollisesti jäänmurtaja, mutta sen lisäksi se on varustettu pelastustehtäviä varten sekä runkoon integroidulla öljynkeräysjärjestelmällä. Öljyinen vesi ohjataan Polariksen sisällä oleviin harjakeräimiin, jotka keräävät öljyn, ja puhdas vesi johdetaan takaisin mereen. Avovesiominaisuuksia parantaa vaimennustankkijärjestelmä, joka asennettiin hiljattain myös jäänmurtaja Otsoon. Suomalaismurtajista öljynkeräysvalmius on tähän asti ollut vain Kontiolla, johon öljyntorjuntavarustus asennettiin keväällä 2010. Polariksen suunnittelusta ovat vastanneet suomalaiset Aker Arctic Technology ja ILS Oy. Aluksen voimansiirrosta vastaa perässä kaksi ja keulassa yksi ABB:n 6,5 megawatin Azipodia.

Polaris aloittaa murtajalaivaston uusiutumisen?

Syynä Polariksen tilaamiseen on erityisesti nykyisen jäänmurtajalaivaston ikääntyminen. Edellinen perusjäänmurtaja, Otso, valmistui vuonna 1988 Helsingistä. Suomen tehokkaimmat murtajat Urho ja Sisu sen sijaan valmistuivat jo 1970-luvun lopulla, eli ne alkavat lähestyä 40 vuoden rajapyykkiä. Polariksen kastetilaisuudessa puhuneen Liikenneviraston talvimerenkulkuyksikön päällikkö Jarkko Toivolan mukaan Polaris onkin suunniteltu korvaamaan nimenomaan Urho-luokan murtajia.

Vanhin käytössä oleva murtaja, viime vuosina pääasiassa Suomenlahdella operoinut Voima otettiin käyttöön jo vuonna 1954, eli se on jo päässyt yli 50 vuoden kunnioitettavaan ikään. Vuonna 1979 tehdystä modernisoinnista huolimatta sen elinkaari alkaa väistämättä olla ehtoopuolella. Lisäksi aluskoko on 50 vuodessa kasvanut, minkä vuoksi Voiman murtama ränni ei enää ole monestikaan riittävän leveä. Näyttää kuitenkin siltä, että uusien linjausten myötä Voimalla on vielä aktiivivuosia jäljellä.

Arctia Shippingin toimitusjohtaja Tero Vaurasteen mukaan koko Arctian jäänmurtajalaivasto pitäisi uusia vuoteen 2030 mennessä entistä monipuolisempiin tehtäviin soveltuvilla murtajilla, jotta ne voisivat olla ympärivuotisessa käytössä. Yhteensä tämä tarkoittaisi seitsemän uuden murtajan tilaamista. Vaurasteen mukaan laivaston kasvattaminen on myös mahdollista, sillä uusien kauppalaivojen tehot laskevat uusien energiatehokkuuskriteerien myötä, mikä lisää murtajien tarvetta. Kuten Vauraste on useissa haastatteluissa todennut, Arctialla on hänen mukaansa mahdollisuus rahoittaa tilaukset markkinalähtöisesti.

Valtion silloisen omistajanohjauslinjauksen mukaisesti aluksen tilasi Liikennevirasto, jonka oli tarkoitus omistaa laiva ja kilpailuttaa sen operointi. Jäänmurto avattiin kilpailulle jo 2004, mutta kilpailua ei ollut eikä ole edelleenkään syntynyt, sillä tarjoajia on käytännössä ollut vain yksi. Kilpailuttamalla aluksen operointi Liikennevirastossa laskettiin, että tarjoajia ja siten kilpailua olisi enemmän. Kiinnostuksensa ehti jo ilmaista turkulainen hinaajayhtiö Alfons Håkans, jonka suurin hinaaja Zeus on ollut murtakäytössä talvesta 2011-2012 alkaen.

Valtio-omistajan mieli kuitenkin muuttui, ja vuosi murtajan tilaamisen jälkeen Liikennevirasto määrättiin valmistelemaan aluksen myyntiä, sillä talouspoliittisen ministerivaliokunnan päätöksen mukaan murtajan omistamisen ei enää katsottu kuuluvan viraston ydintehtäviin. Sen sijaan valtio päätti, että se hankkii uusia monitoimimurtajia Arctia Shippingille korvaamaan vanhentuvia, perinteisiä murtajia.

Maaliskuussa 2015 Liikennevirasto kertoi myyvänsä Polariksen heti sen valmistumisen jälkeen valtion omistamalle jäänmurtoyhtiö Arctia Icebreaking Oy:lle. Kaupat syntyivät kuukautta myöhemmin, ja aluksen hinnaksi tuli 128 miljoonaa euroa. Sopimuksen mukaan aluksen on oltava käytettävissä jäänmurtoon vuoden 2020 loppuun asti. Näin ollen Polaris luovutetaan valmistuttuaan Liikennevirastolle, joka myy sen välittömästi edelleen Arctialle.

Polariksen tekniset tiedot

Pituus: n. 110 metriä
Leveys: 24 metriä
Syväys: 8 metriä
Kuollut paino: 3 000 DWT
Nopeus: avovedessä 17 solmua
Pääkoneet: 2 × Wärtsilä 12V34DF (2 × 6,000 kW)
2 × Wärtsilä 9L34DF (2 × 4,500 kW)
Koneteho: 21 megawattia
Paalunveto: 193 tonnia (eteen)
Öljynkeräystankit: 1 380 kuutiota
Pelastuskapasiteetti: 150-200 hlöä

Ylinnä: **Ensimmäisessä havainnekuvassa Polaris oli luonnollisesti vielä Liikenneviraston väreissä.** Kuva: Aker Arctic
Yllä: **Polaris Arctech Helsinki Shipyardin rakennusaltaassa hetkeä ennen kastetta. Kuten kuvasta näkyy, houkutteli tilaisuus paikalle runsaasti median edustajia.** Kuva: Kalle Id
Alla: **Kasteessa Polariksen kummina toimi eduskunnan varapuhemies Paula Risikko, taustalla Arctech Helsinki Shipyardin toimitusjohtaja Esko Mustamäki. Kasteessa oli lievää komiikkaa: aluksen nimi oli kerrottu median edustajille jo aiemmin, mutta Risikko piti puheensa sillä oletuksella, että nimi tulee kuulijoille yllätyksenä.** Kuva: Kalle Id

Polariksen kivinen tie

Omistusjärjestelyiden lisäksi Polariksen tilaaminenkaan ei ollut kaikkein suoraviivaisin prosessi. Liikennevirasto järjesti murtajan rakentamisesta tarjouskilpailun, jonka jälkeen 125 miljoonan euron arvoinen rakennussopimus solmittiin Arctechin Helsingin-telakan kanssa marraskuun 2013 lopulla. Tarjouskilpailussa oli mukana myös STX Finlandin Turun-telakka, mutta se hyllytettiin kilpailusta rahoitusvaikeuksien takia.

Kaksi päivää tilauksen julkistamisen jälkeen Liikennevirasto yllättäen perui tilauksen, sillä Arctechin tarjouksessa mainittu pankkitakaus ei ollutkaan voimassa. Koska molemmat tarjouskilpailuun osallistuneet telakat kompastuivat rahoitusongelmiin, alettiin Liikennevirastossa pohtia tarjouskilpailun ehtojen lieventämistä tai muuttamista. Oman lisämausteensa tilanteeseen toi vielä murtajalle myönnetystä EU-tuesta johtuva kiire: 24 miljoonan euron EU-tuen ehtona kun oli, että aluksen pitää valmistua vuoden 2015 loppuun mennessä.

Tarjouskilpailun uuden kierroksen oli määrä päättyä 17.1.2014. Molempien telakoiden pyynnöstä siihen kuitenkin myönnettiin viiden päivän jatkoaika, sillä molempien telakoiden rahoitusjärjestelyt olivat alkuperäisenä määräpäivänä edelleen kesken.

Helsingin telakalle toinen voitto

Toisenkin tarjouskilpailukierroksen jälkeen voittajaksi selviytyi Helsingin telakka eli Arctech Helsinki Shipyard. Rakennussopimus allekirjoitettiin ystävänpäivänä 2014, ja reilua vuotta myöhemmin aluksen rakennustyöt aloitettiin kölinlaskulla. Kölinlaskulla juhlittiin samalla Helsingin telakan 150-vuotista taivalta, sillä Helsingfors Skeppsdocka -yhtiölle myönnettiin perustamislupa 4.3.1865.

Joulukuun 11. päivä tapahtuneen kasteen jälkeen Polariksen varustelua jatkettiin telakan hallissa. Vesillelasku ja siirto varustelulaituriin tapahtui 3.1.2016. □

Ulkomatala seuraa Polariksen valmistumista Facebook-sivuillaan. Aiheeseen palataan myös seuraavassa numerossa.

Murmansk – perinteinen murtaja Venäjälle

Jo reilusti ennen Polarista tilattiin Arctechiltä perusjäänmurtaja Venäjälle osana Viipurin telakan saamaa kolmen aluksen tilausta. Venäjän liikenneministeriön tilaama alus rakennettiin vain osittain Helsingissä. Suunnittelutyö ja puolet lohkoista tehtiin Viipurissa OJCS Vyborg Shipyardilla, joka on myös aluksen virallinen rakentaja. Arctech vastasi lopuista lohkoista, aluksen kokoamisesta ja varustelusta. Tilaushetkellä joulukuussa 2012 kerrottiin aluksen valmistuvan elokuussa 2015, mutta lopulta valmistuminen venyi vuoden 2015 loppuun.

Murmanskin köli laskettiin alkuvuodesta 2014, ja vesillelaskua juhlittiin vuotta myöhemmin, maaliskuun lopulla 2015. Ensimmäiselle koeajolle Murmansk pääsi kuukausia alkuperäisestä aikataulusta myöhässä marraskuun lopulla. Lopulta Arctech luovutti aluksen Viipurin telakalle 18.12. Aluksen virallisena rakentajana Viipurin telakka luovuttaa Murmanskin sen tilaajalle, Venäjän liikenneministeriön alaiselle Rosmorportille.

Yllä: **Tilauksen yhteydessä julkaistu havainnekuva Murmanskista.** Kuva: Arctech Helsinki Shipyard
Alla: **Viipurin telakalla rakennettuja Murmanskin lohkoja odottelemassa laivan kokoamista talvella 2014. Viipurin lisäksi lohkoja tehtiin ainakin Klaipedassa.**
Kuva: Jukka Koskimies
Alla vasemmalla: **Murmansk lähti ensimmäiselle koeajolleen 29.11. Alfons Håkansin hinaajien Calypson ja Hectorin avustuksella. Alkuperäisten tietojen mukaan koeajojen piti alkaa elokuussa, mutta toisin kävi.** Kuva: Olli Tuominen

Lue Ulkomatala sellaisena, kuin tekijät ovat sen tarkoittaneet!

issuu.com/ulkomatala

Issuussa luettavissa kaikki Ulkomatalat numerosta 1/2014 alkaen.

Yllä: **Uudistettu Silja Serenade Tukholmassa 30.11. Värtanin terminaalin uudistustöistä johtuen Siljan laivat siirtyivät käyttämään uutta laituripaikkaa lokakuussa.**
Vasemmalla: **Silja Symphonyn Sushi & Co. -ravintolan tilalla on Silja Serenadella Coffee & Co. -kahvila (kuvassa) sekä Desigualin vaatemyymälä.**
Alla vasemmalla: **Mundo-ravintola sai uuden nimen ja uuden ruokalistan. Ravintolan sisustus ei kuitenkaan muuttunut tarjoilutiskin uutta väritystä lukuun ottamatta.**
Alla: **Uusittu infotiski on työergonomialtaan huomattavasti vanhaa parempi, mutta vanhan tiskin myötä promenadelta katosi myös viimeinen alkuperäisessä vuoden 1990 asussa ollut osa.**
Kuvat: Marko Stampehl

Silja Serenaden uudistus sai jatkoa

Silja Serenade vieraili marraskuussa Rauman telakalla, jossa jatkettiin vuoden 2014 alun telakoinnissa aloitettuja uudistustöitä.

TEKSTI: **MARKO STAMPEHL**

ISO DIGINÄYTTÖSEINÄ tervehtii laivaan tulijaa sanoilla "Silja Serenade uudistui", kun astuu laivaan kannella seitsemän. Tämä teksti oli käytössä jo vuoden 2014 tammi-helmikuussa tehdyn telakoinnin jälkeen, mutta nyt se sai uutta ajankohtaisuutta aluksen palattua liikenteeseen kahden viikon telakoinnin jälkeen 23. marraskuuta. Monelle tuli yllätyksenä, että laiva telakoitiin niin pian viimeisen uudistuksen jälkeen ja että odotettavissa oli taas varsin perusteelliset ja laajat muutokset sisustukseen varsinkin Promenadelle. Uudistukset ovat kuitenkin edellisen telakoinnin looginen jatko, aivan kuten Silja Symphonyn tulevat uudistukset tammikuussa. Mukana uudistusten jatkotöissä olivat jo edelliseltä urakalta tunnetut sisustusarkkitehdit Marjut Nousiainen ja Heikki Mattila, joiden käsialaa näkee nyt entistä enemmän laivalla.

Silja Land muutti isompaan paikkaan

Silja Symphonyn tapaan lasten leikkihuone Silja Land muutti Serenaden entiseen Spa-osastoon viidennen kannen keulassa. Uudessa leikkihuoneessa on 290 neliötä tilaa eri ikäluokkien lapsille. PlayStation-pelialue houkuttelee teini-ikäisiä, kun taas pienten lasten suosiossa ovat isot pallomeret. Myöskään legot ja kiipeilypuut ja -seinät eivät jää puuttumaan. Silja Symphonyn kokemusten perusteella uutta Silja Landiin yhdistettyä Spice Ice -jäätelöbaaria laajennettiin sisarlaivan vastaavaan verrattuna. Jäätelöbaari tulee varmasti olemaan monien matkustajien suosiossa ikäluokkaa katsomatta.

Uutta Promenaden peräosassa

Entisen Silja Landin tiloihin tuli kaksi uutta tilaa. Vaatemerkki Desigual avasi ensimmäisen merimyymälänsä, joka on samalla ensimmäinen Desigual-liike Suomessa. Sen ja Joe's Place -pubin väliin rakennettiin Coffee & Co. -kahvila, jonka sisustus on Heikki Mattilan suunnittelema. Omasta mielestäni tilan jako vaatekaupan ja kahvilan välillä on hieman epäonnistunut. Vaatekauppa varmasti pärjäisi kahdella kolmasosalla nykyisestä tilastaan, kun taas Coffee & Co. osoittautunee liian pieneksi.

Fast Lane Mundon tilalle

Promenadella Infon vieressä sijaitseva cafeteria-tyylinen ravintola on muuttanut nimeään Mondosta Fast Laneksi. Samalla myös ravintolan konsepti muuttui. Kahvia, pientä purtavaa, makeista ym. saa nyt Coffee & Co:sta. Fast Lane sen sijaan tarjoaa hampurilaiset, liha- ja kalapullat, salaatit ym. sekä "perinteeksi" muodostunutta yöruokaa.

Laivan gourmet-ravintola Bon Vivant sai uuden kokolattiamaton (jossa on sama kuvio kuin konferenssiaulan uudessa matossa), seiniä maalattiin ja istuimien päällysteet osittain uusittiin. Laivan suosittu kala- ja äyriäisravintola Happy Lobster puolestaan sai uuden kylmätiskin.

Promenaden kyltitys ja ulkoasu yhtenäistettiin

Yksi väliaikainen ero Seren ja Sympan välillä poistui kun kaikki Promenaden kaupat ja ravintolat saivat samanlaiset kyltit kuin Symphonyllä. Jokaiseen Promenadella sijaitsevan ravintolan valikoimaan voi nyt tutustua diginäytön avulla eli ns. "menutoteemilla", jolla ruokalistan kieli vaihtuu helposti painamalla nappia näytöllä.

Tähän saakka kaikista telakoinneista ja remonteista alkuperäisenä selviytynyt infotiski uudistettiin ensimmäistä kertaa. Näin Promenadelta katosi viimeinen alkuperäisessä asussa ollut tila. Myös vuoden 2006 telakoinnin jäljet ovat Promenadelta kadonneet, joten seurauksena on aiempaa yhtenäisempi nykyaikainen ilme alueella.

Myös kuudennen kannen keulassa sijaitsevan konferenssikeskuksen aula ja baari uusittiin entistä modernimmaksi. Sisääntulo on nyt entistä avarampi ja tilavampi. Lisäksi se sopii paremmin vastaanottojen sekä vastaavien tilaisuuksien järjestämiseen.

Deluxe-hyttien uudistus

Iso urakka telakoinnin aikana oli kaikkien Deluxe-hyttien uudistaminen. Hyttien uusi ilme on sisustusarkkitehti Marjut Nousiaisen käsialaa. Projektin toteutti suomalaisfirma E. Mäkinen Oy, jolla on laaja kokemus laivahyttien remontoinnissa esim. RCCL:n risteilyaluksilta. Kokolattiamaton tilalle tuli vinyylilankkua ja hyttien seiniin erikoisesti suunniteltua grafiikkaa. Myös hyttien seinäpinnat uusittiin ja uusien tekstiilien myötä syntyy merellinen ilme.

Telakoinnin aikana tehtiin myös ns. ”mock-up” uudistetusta A-luokan hytistä, vaikka A-luokan ja muiden perushyttien remontista ei ole vielä lopullisesti päätetty. Niiden remontti tapahtuisi matalasesongin aikana laivan ollessa liikenteessä, samalla tavalla kuin perhehyttien uudistus, joka alkoi telakoinnin jälkeen joulukuun ensimmäisillä viikoilla. Kaikki 26 perhehyttiä uusittiin, ja kymmenestä hytistä tehtiin ihastuttavia Muumi-teemaisia perhehyttejä. Myös perhehyttien ja Muumi-hyttien uudet ilmeet suunnitteli Marjut Nousiainen. Perhehytit ovat varattavissa vähintään kahdelle aikuiselle ja yhdelle lapselle, ja niissä on tilaa kuudelle hengelle.

Uudistetussa Deluxe Promenade -luokassa matkustaneena totean hyttiluokan remontin onnistuneen erinomaisesti. Toivottavasti seuraavaksi satsataan A-, Promenade- ja B-luokan perushyttien remonttiin. Hyttimäärältään nämä luokat ovat laivojen suurimmat, joten niissä matkustaa myös suurin osuus matkustajista. Kun Tallink Silja on jo muuten investoinut näin huomattavasti laivojen käyttöajan pidennykseen, voisi olettaa perushyttien remonttien toteutuvan vähitellen.

Tekninen huolto

Teknisellä puolella telakoinnin ohjelmassa olivat tällä kertaa muun muassa pohjan putsaus ja maalaus, peräohjauspotkurin täydellinen huolto sekä pohja- ja laitaventtiilien huolto. Yksi pääkoneista huollettiin täydellisesti, eli se purettiin kokonaan ja osia uusittiin. Lisäksi rakennettiin putkisto ja tankki ruokajätteiden keräilyyn, korjattiin muuta putkistoa ympäri laivaa, sekä puhdistettiin ja tarvittaessa korjattiin ilmastointikanavia. Atlantiksen keulabaarissa ja muualla laivalla vaihdettiin tarvittaessa ”sokeutuneita” ikkunalaseja. Komentosillalla vaihdettiin kattopaneelit. Vanhat paneelit, joiden ulkonäkö oli kärsinyt vesivahingoista jossain vaiheessa 25 vuoden aikana, poistettiin ja tilalle tulivat uudet vaaleat paneelit.

Korsteeniin hymyilevä Harri-hylje

Samoin kuin ”Symppa”, myös ”Sere” sai nyt hymyilevän Harri-hylkeen korsteenimerkikseen. Kun Sympalla oli käytetty vanhaa korsteenimerkkiä, joka muunnettiin näyttämään nykyiseltä hymyilevältä hylkeeltä, niin Serelle tehtiin kokonaan uusi korsteenimerkki. Edellisen telakoinnin aikana korsteeniin maalattu logo oli silloinen uusi Siljan hylje-logo, josta tuli yleisöltä paljon kritiikkiä. Onneksi nämä yleisön tunteet otettiin vakavasti, ja niihin jopa viitattiin mainosvideopätkässä sekä lehtimainoksissa Silja Serenaden tulessa telakalta helmikuussa 2014. Silloin Harri alkoi hymyillä mainoksissa ja juuri muutettu logo muuttui virallisesti hymyileväksi versioksi myöhemmin samana vuonna. Silja Serenaden marraskuisen telakoinnin aikana sille tehtiin uudet korsteenimerkit teräksestä. Ne on valaistu LED-valoilla jotka asennettiin hylje-logon taakse. Muita ulkopuolelta havaittavia muutoksia laivan ulkonäköön ei tällä kertaa tehty.

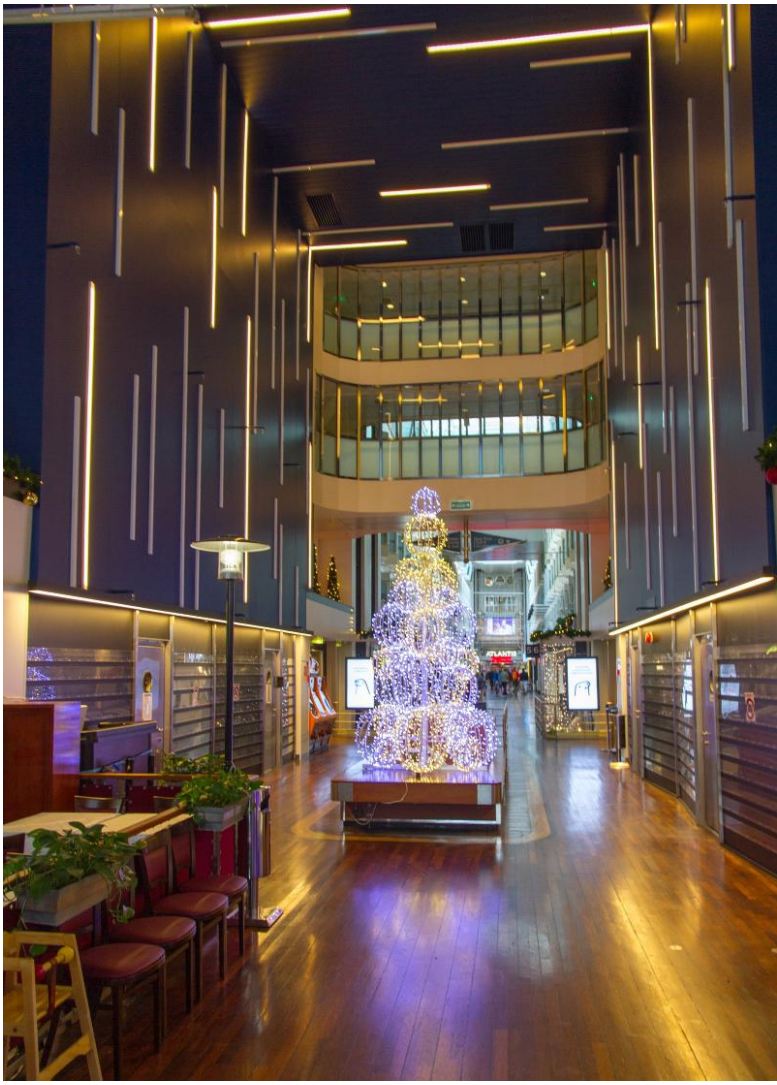
Lisää uudistuksia myös Silja Symphonyllä

Tammikuussa on taas Silja Symphonyn telakoinnin vuoro, joka suoritetaan myös Raumalla. Deluxe- ja perhehyttien remontin lisäksi myös Promenadella tehdään lisää uudistuksia. Pubin katon päälle on ajateltu rakennettavan esiintymislava, joka saa varmasti hyvää käyttöä Antti Tuiskun esiintyessä Promenadella 26. helmikuuta. Sushi-ravintolaa pienennetään jonkin verran ja vapautuvaan tilaan tulee vaatekauppa samaan tapaan kuten Silja Serenadella.

Silja Serenaden ja Symphonyn jatkuvien uudistusten ansiosta laivojen käyttöiät pitenevät. Uudistukset ovat selvä osoitus siitä että Tallink Siljalla aiotaan jatkaa liikennöintiä näillä aluksilla vielä pitkään. Hyviä uutisia siis kaikille, joita nämä alukset eivät ole onnistuneet pitkästyttämään viimeisen 25 vuoden aikana. Olisi kieltämättä vaikea kuvitella millaiset korvaavat alukset tällä linjalla pitäisi olla. □

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.



Yllä: **Deluxe-hytit ovat saaneet Marjut Nousiaisen kynästä uuden, minimalistisen merihenkisen sisustuksen. Myös perhehytit uudistettiin, ja laivan perushyttien eli A-, B- ja Promenade-luokkien uudistamista selvitetään.**
Oikealla: **Telakoinnissa Silja Serenade sai sisarensa tapaan valoseinän Promenaden peräosaan. Myös muilta osin Promenaden ilme päivitettiin Silja Symphonyä vastaavaksi.**
Alla: **Konferenssiosasto sai myös paljon kaivatun päivityksen. Kokoustilojen vanha ilme oli kauniisti sanottuna ajastaan jäänyt, mutta päivitys toi kokousaulan upeasti 2010-luvulle.**
Kuvat: Marko Stampehl

Jäänmurtajat

Suomalaisen jäänmurron vaiheita

Suomalaisen jäänmurron historiaa 1870-luvulta nykypäivään.

KOONNEET: **KALLE ID** JA **OLLI TUOMINEN**

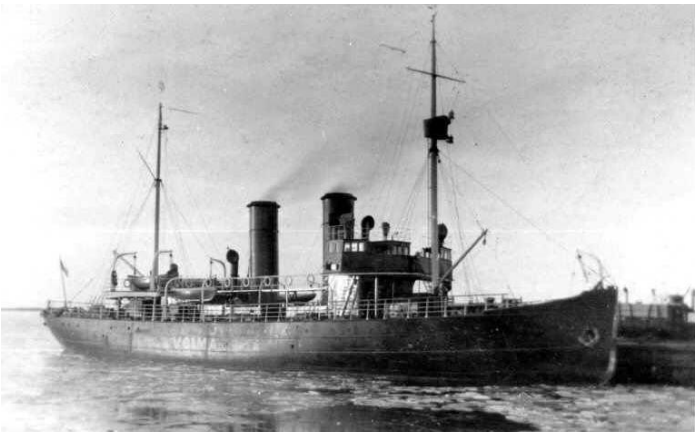
1877 – Ensimmäinen ympärivuotiseen liikenteeseen suunniteltu alus Express II (myöhemmin Express) aloittaa liikenteen Hangon ja Tukholman välillä. Lue lisää sivuilta 14-18.

1890 – Murtaja, ensimmäinen suomalainen jäämurtaja, valmistuu. Hanko avataan ympärivuotiselle liikenteelle. Lue lisää sivuilta 14-18.

1899 – Ensimmäinen keulapotkurilla varustettu jäänmurtaja, Sampo, valmistuu. Lue lisää sivuilta 14-18. Niin ikään valmistuu ensimmäinen yksityisomisteinen jäänmurtaja Avance, jonka avulla Turku avataan ympärivuotiselle liikenteelle.

1910 – Suomalainen telakka rakentaa ensimmäistä kertaa jäänmurtajan, kun Helsingin telakka toimittaa Viipuriin satamajäänmurtaja Mercatorin.

1924 – Ensimmäinen Suomessa rakennettu avomerelle tarkoitettu jäänmurtaja Voima (1) valmistuu. Aluksen pohjana toimii ensimmäisen maailmansodan aikana Tallinnassa keskeneräiseksi jääneen jäänmurtajan runko.



Voima (1). Kuva: Museovirasto

1925 – Kotkan, Helsingin, Porin ja Rauman satamat pidetään ensi kertaa auki myös talvikuukausina. Tämän jälkeenkin nämä satamat suljetaan vaikeina jäätalvina; vasta 1950-luvulla muutkin satamat kuin Hanko ja Turku saavat vakituisen talvisataman statuksen.

1939 – Suomen ensimmäinen dieselsähköinen jäänmurtaja Sisu (1) valmistuu Helsingin telakalta. Kolme vuotta aiemmin valmistui ensimmäinen alusta lähtien Suomessa rakennettu jäänmurtaja, Helsingin kaupungin "saaristojäänmurtaja" Otso (1).

1954 – Suomen jäänmurtajalaivaston uusi ylpeys ja maailman ensimmäinen kahdella keulapotkurilla varustettu jäänmurtaja Voima (2) valmistuu. Ks. sivut 19-21. Wärtsilä aloittaa jäänmurtajien rakentamisen ulkomaille, kun Neuvostoliitto tilaa kolme ja Ruotsin yhden Voima-luokan aluksen.

1959 – Jäänmurtaja Karhu valmistuu. 1960 ja 1961 sille valmistuvat sisaralukset Murtaja (2) ja Sampo (2).

1960 – Ensimmäinen Suomessa rakennettu arktisten alueiden jäänmurtaja, Moskva, luovutetaan.

Dudinka, entinen Apu (2), on uusin Tarmo-luokan jäänmurtajista. Public Domain -kuva

1964 – Jäänmurtaja Tarmo valmistuu. Vuosina 1964-70 Helsingin telakka rakentaa yhteensä viisi Tarmo-luokan alusta, kolme Suomelle (Tarmo, Varma ja Apu) sekä kaksi Ruotsille (Tor ja Njord).

1966 – Saksan liittotasavallan omistama mutta suomalaisvoimin operoitu Karhu-luokan "parannettu painos", jäänmurtaja Hanse, valmistuu.

1969 – Ensimmäinen ilmapulputusjärjestelmällä varustettu alus, Finnlinesin roro-rahtilaiva Finncarrier, valmistuu. Ilmapulputusjärjestelmä asennettaan seuraavien 20 vuoden aikana lähes kaikkiin Wärtsilän rakentamiin jäätämurtaviin aluksiin. Lue lisää sivuilta 28-32. Uudenkaupungin telakka luovuttaa maailman ensimmäisen arktisia alueita varten suunnitellun risteilijän Lindblad Explorerin. Lue lisää sivuilta 22-27.

1970 – Viimeinen höyrymurtaja Apu (ex-Tarmo 1907) vedetään liikenteestä uuden Avun valmistuessa.

1971 – Merenkulkulaitoksen päätöksellä kaikki Suomen satamat Kemistä Haminaan pidetään auki ympärivuotiselle liikenteelle.

1972 – Ympärvuotinen matkustajaliikenne Helsingin ja Tukholman välillä alkaa. Lue lisää sivuilta 34-43.

Urho-luokan jäänmurtajat ovat Suomen tehokkaimpia – ainakin uuden Polariksen valmistumiseen asti. Kuva: Jukka Koskimies

1975 – Suomen suurin ja voimakkain murtaja, Urho valmistuu. Samalla viimeinen sotaa edeltävinä vuosina rakennettu jäänmurtaja Sisu (1) poistetaan käytöstä. Urho-luokan aluksia rakennetaan vuosina 1974-1977 yhteensä viisi: Atle, Frej ja Ymer Ruotsille sekä Urho ja Sisu (2) Suomelle.

1976 – Urhon sisaralus Sisu (2) valmistuu. Suomen murtajalaivasto on suurimmillaan: 10 alusta (mukaan lukien Länsi-Saksan omistama mutta käytännössä yksinomaan Suomessa käytetty Hanse).

1979 – Voima (2) uudistetaan täydellisesti Wärtsilän Helsingin telakalla.

1980-luvun puolivälissä varmistuneet Otso-luokan jäänmurtajat varustettiin Wärtsilän ilmapulputusjärjestelmällä keulapotkureiden sijaan. Kuva: Kalle Id

1986 – Jäänmurtaja Otso valmistuu. Vuotta myöhemmin se saa sisaralus Kontion. Kaksikon myötä Karhu-luokan murtajat poistetaan käytöstä.

1993 – Ensimmäinen monitoimimurtaja Fennica valmistuu. Se on ensimmäinen Rauman telakan rakentama murtaja ja ensimmäinen ruoripotkureilla (Aquamaster) varustettu suomalainen jäänmurtaja. Vuotta myöhemmin valmistuu Fennican sisaralus Nordica. Monitoimimurtajat korvasivat Tarmon ja Varman.

1998 – Toistaiseksi viimeinen monitoimimurtaja, Botnica, valmistuu Raumalta. Hanse myydään.

2006 – Viimeinen Tarmo-luokan jäänmurtaja, Apu, myydään Venäjälle.

2011 – Alfons Håkansin hinaaja Zeus vuokrattiin jäänmurtoon.

2012 – Botnica myydään Tallinnan satamalle. Suomen jäänmurtajalaivasto vähenee seitsemään alukseen ensi kertaa sitten vuoden 1969.

2016 – Polaris luovutetaan Liikennevirastolle vuoden ensimmäisellä puoliskolla. Lue lisää sivuilta 4-7.

2030 – Arctia Shipping suunnittelee korvaavansa kaikki seitsemän 1900-luvulla rakennettua murtajaansa vuoteen 2030 mennessä. □

Jäänmurtajat

Jäänmurron uran

1800-luvun toisella puoliskolla Suomea talvikuukausina ympäröivää jääsaartoa murtamaan rakennettiin maamme ensimmäiset jäätä murtamaan suunnitellut alukset. Nämä jäänmurron uranuurtajat loivat pohjan talvimerenkulun voimakkaaseen kasvuun 1900-luvun aikana.

TEKSTI: **TUOMAS ROMU**

TALVIMERENKULKU alkoi Suomessa 1800-luvun jälkimmäisellä puoliskolla erityisesti jäissäkulkuun suunnitellun rahti- ja matkustajalaiva Expressin siivittämänä. Suuriruhtinaskunnan ainoan talvilaivan seikkailut Suomenlahden ahtojäiden puristuksissa venyivät kuitenkin välillä viikkojen mittaisiksi, ja jääsaarron mursi lopullisesti aivan erityislaatuinen alus, jonka ainut tehtävä oli kulkea kauppalaivojen edellä ja saattaa ne turvallisesti jääkentän halki. Suomen ensimmäinen jäänmurtaja, Murtaja, valmistui vuonna 1890. Jäänmurtotekniikan kehitys oli kuitenkin nopeaa, ja valtameren takaa kantautui huhuja aluksesta, jossa oli potkuri perän lisäksi myös keulassa. Vuonna 1898 valmistunut Sampo toi keulapotkurin ensimmäisenä Itämerelle.

Express, jääsaarron murtaja

Suomen talvimerenkulun voidaan katsoa alkaneen 1870-luvulla, jolloin Hangosta tehtiin suuriruhtinaskunnan virallinen talvisatama. Vuosikymmenen puolivälissä perustettiin valtion tuella varustamo, joka rakennutti varta vasten jäissäkulkuun suunnitellun rahti- ja matkustajalaivan. Vuonna 1877 valmistuneen Express II:n rungon oli piirtänyt vain 30-vuotias Robert Runeberg, kuuluisan runoilijan poika, josta tuli myöhemmin tunnettu jäänmurtajien suunnittelija.

Suomen ensimmäinen varsinainen talvilaiva pystyi 450 hevosvoimallaan murtamaan vaivatta 12 senttimetrin paksuista jäätä, syöksyen enemmänkin. Ensimmäinen talvi jäi suhteellisen leudoksi ja Express II selvisi jäistä

nuurtajat

Maailman ensimmäinen keulapotkurilla varustettu jäänmurtaja Sampo koeajolla telakan julkaisemassa valokuvassa.
Kuva: Armstrong Mitchell / Whitworth collection

ongelmitta, mutta varustamon laita oli toisin. Kesäkausi jäi tappiolliseksi, ja varustamo ajautui konkurssiin syksyllä 1878. Valtio otti laivan haltuunsa ja vuokrasi sen liikemies Carl Korsmanille, joka lyhensi nimen paremmin tunnettuun muotoon Express.

Seuraavan kahdentoista talven ajan Express työskenteli yksin pohjoisella Itämerellä kuljettaen postia ja matkustajia Hangosta Ruotsin eri satamiin. Leutoina talvina Hangon satama pysyi avoimena läpi vuoden ja aikataulun mukaiset vuorot ajettiin ongelmitta. Kuutena liikennöintikautena jäät kuitenkin pakottivat Expressin jäämään aika ajoin satamaan tai muuten viivästyttivät sen matkantekoa. Kokonaisuudessaan 303 matkasta jäi kokonaan tekemättä 61. Toisinaan matkustajat ja lasti purettiin jään reunalle muutaman meripeninkulman päähän satamasta ja loppumatka jouduttiin suorittamaan jalkapatikassa. Vaikeuksista huolimatta Expressin kuljettamat matkustajat ja lasti pääsivät aina perille vahingoittumattomina.

Kovina jäätalvina matka Expressillä saattoi muodostua melkoiseksi seikkailuksi. Tällaisia olivat esimerkiksi reittimatkat Tukholmasta Hankoon vuosina 1883 ja 1889, molemmat kovia jäätalvia. Ensiksi mainittuna Express jäi jäiden saartamaksi Viron rannikolle helmikuun seitsemäntenätoista ja vapautui vasta maaliskuun 24. päivänä. Tällä välin matkustajat oli lähetetty Suomeen Tallinnan ja Pietarin kautta, ja laiva palasi Tukholmaan talvehtimaan. Jälkimmäisellä kerralla Express pääsi kuuden meripeninkulman päähän Russarön majakasta ennen pysähtymistään ahtojäävalliin.

Ensimmäinen talvilaiva Express murtaa jäitä Gustaf Axel Brolingin (1831-1904) vuonna 1888 valmistuneessa maalauksessa.

Ajelehtivat jäät kuljettivat laivaa kolmatta päivää pitkin Suomen rannikkoa, yli karien ja matalikkojen. Kertaalleen Express sai ahtojäävalleista niin kovan kolhun, että kapteeni komensi matkustajat jäälle peläten aluksen tuhoutuvan. Pelko oli kuitenkin aiheeton, ja matkustajat, jotka olivat keränneet taskunsa täyteen jäällä selviytymiseen tarvittavia varusteita – pääasiassa konjakkipulloja – nousivat takaisin laivaan. Lopulta Express vapautui jäistä ja palasi Sandhamnin kautta Tukholmaan.

Express jatkoi liikennöintiä Hangosta Tukholmaan vielä senkin jälkeen, kun Suomen ensimmäinen jäänmurtaja oli mahdollistanut ympärivuotisen talviliikenteen muillekin aluksille. Vuonna 1901 pitkän päivätyön tehnyt Express myytiin Venäjälle ja Suomen talvimerenkulun uranuurtaja vietti eläkepäivänsä Arkangelissa. Alus romutettiin tiettävästi vuonna 1930.

Express 1877-1901 (-1930)

Oskarshamns Mekaniska Verkstads AB, Ruotsi
42,4 x 6,9 x 3,5 m (1882-: 50,1 x 6,9 x 3,8 m)
Höyrykone, 450 hv (1888-: 650 hv)

Murtaja, Suomen ensimmäinen jäänsärkijä

Helmikuussa 1889 ahtojäät vangitsivat Expressin näköetäisyydellä Russarön majakasta ja kuljettivat talvilaivaa matkustajineen mukanaan useita päiviä pitkin Suomen rannikkoa. Kova jäätalvi katkaisi talviliikenteen Hankoon ja pysäytti ulkomaankaupan Itämeren yli. Suomen ainoassa talvisatamassa jäätiin odottamaan jäiden lähtöä.

Ratkaisu säännöllisen talviliikenteen järjestämiseen saatiin eräänä huhtikuisena aamuna, kun Hangon eteläpuolella havaittiin kahden höyrylaivan savut. Nuo laivat olivat tanskalainen Bryderen, Itämeren voimakkain jäänmurtaja, perässään pieni rahtihöyry Vesuv. Kun kaksikko kolmantena päivänä saapui Hangon satama-altaaseen, alkoi hallitus välittömästi valmistella jäänmurtajan hankintaa. Sopimus jäänsärkijän rakentamisesta allekirjoitettiin 25. toukokuuta 1889 tukholmalaisen Bergsunds Mekaniska Verkstads AB:n kanssa. Joulukuun 23. päivänä tuo raskaslinjainen alus, kallein koskaan Suomeen tilattu, kastettiin ajan hengen mukaisesti Murtajaksi.

Suomen ensimmäinen jäänmurtaja saapui Suomeen huhtikuussa 1890 vain hieman ennen jäidenlähtöä eikä näin ensimmäisenä talvenaan joutunut lainkaan tositoimiin. Seuraava jäätalvi oli vielä melko leuto, mutta sitä seurasivat ankarammat talvet, joiden aikana 1600-hevosvoimainen jäänsärkijä pääsi näyttämään voimansa. Murtajan havaittiin pystyvän murtamaan 47 senttimetrin paksuista lumetonta kiintojäätä, mutta paksun lumen peittämässä jäässä tai ahtojäissä se oli vaikeuksissa. Tähän oli syynä Murtajan saksalaismallinen lusikkakeula, jota myös kokenut talvilaivojen suunnittelija Robert Runeberg oli aikanaan kritisoinut. Kovimpina jäätalvina Murtaja ei pystynytkään pitämään Hangon satamaa avoinna, ja 1890-luvulla asetettu talviliikennekomitea alkoi valmistella toisen jäänmurtajan hankkimista.

Murtajan toimintakausi alkoi tavallisesti marras-joulukuun vaihteessa, ja keskimäärin se avusti talven aikana sataakuntaa kauppalaivaa. Kun kevät vapautti Hangon jään kahleista, Murtaja höyrysi Helsinkiin, jossa tämä kevään odotetuin vieras avasi kaupungin satamat liikenteelle. 1920-luvulla ensimmäisestä maailmansodasta vahingoittumattomana selvinnyt jäänmurtaja siirrettiin Turkuun, maan toiseen viralliseen talvisatamaan. Toisessa maailmansodassa Murtaja aseistettiin, ja jatkosodan aikana se joutui neuvosto-

liittolaisten lentokoneiden pommittamaksi. Yksikään pommi ei osunut, mutta Murtaja kärsi silti vaurioita, ja alus jouduttiin hinaamaan Turkuun korjattavaksi.

Murtajan korvaaminen uudella jäänmurtajalla oli esillä jo 1900-luvun ensimmäisen vuosikymmenen puolivälissä, mutta useista ulkomaisista ostotarjouksista huolimatta senaatti päätti tuolloin olla myymättä alusta. Sama toistui 1920-luvulla, jolloin keulapotkuritonta Murtajaa pidettiin vanhanaikaisena ja loppuun ajettuna ja sen katsottiin olevan perusteellisen kunnostuksen tarpeessa. Tästä huolimatta Murtaja jatkoi palvelustaan siniristilipun alla 1950-luvulle asti, joskin viimeisinä vuosina Suomen ensimmäisen jäänmurtajan avustustoiminnan katsottiin olevan ”lähinnä moraalista laatua”. Lähes 70-vuotias Murtaja poistettiin käytöstä toukokuun kolmantena vuonna 1958 ja romutettiin pian tämän jälkeen. Seuraavana vuonna sen muistoa kunnioitettiin nimeämällä toinen Karhu-luokan dieselsähköinen jäänmurtaja Murtajaksi.

Keulapotkurin siivittämä Sampo

Kova jäätalvi 1893 muodostui jopa Murtajalle ylivoimaiseksi, ja vuosikymmenen puolivälissä senaatti asettikin niin sanotun talviliikennekomitean tutkimaan toisen jäänmurtajan tilaamista. Samoihin aikoihin oli Atlantin yli kantautunut uutisia täysin uudenlaisesta jäissä kulkevasta aluksesta, jossa oli kaksi potkuria: toinen perässä, toinen keulassa. Vuoden 1895 lopussa lähetettiin myös Leonard Melán, Murtajan perämies, tutustumaan niin sanottuun amerikkalaiseen murtajatyyppiin. Hän palasi takaisin keulapotkureiden nimeen vannoen ja sai talviliikennekomitean vakuuttuneeksi uuden murtajatyypin ylivoimaisuudesta.

Tarjouskilpailun jälkeen uusi jäänmurtaja päätettiin tilata hyvämaineiselta Sir W.G. Armstrong, Whitworth & Co:n telakalta, ja laivanrakennussopimus allekirjoitettiin kesäkuussa 1897. Jäänmurtajan piti valmistua jo seuraavaksi talveksi, mutta telakkaväen lakkoilu ja muut ongelmat venyttivät valmistumisen seuraavalle syksylle. Suomeen uusi jäänmurtaja, Sampo, ehti vasta lokakuussa 1898.

Jo ensimmäisenä talvena valtion uusi murtaja osoitti olevansa yksiselitteisesti Euroopan tehokkain jäänsärkijä, joka läpäisi keulapotkurinsa avulla paksuimmatkin ahtojäävallit. Seuraavana keväänä järjestettiin jopa kilpailu, jossa Murtaja kulki vanhassa jäärännissä ja Sampo murskasi rinnalla uutta jäätä. Kokeilu päättyi nolosti, sillä paluumatkalla murtajat kolahtivat toisiinsa korkea-arvoisten vieraiden edessä.

Sampo osallistui ensimmäiseen maailmansotaan osana Venäjän keisarillista laivastoa mutta nosti joulukuussa

Yllä: **Vuonna 1894 julkaistiin englanninkielinen teos Finland in the Nineteenth Century by Finnish authors. Illustrated by Finnish artists. Teoksen nimen mukaisesti suomalaiset kirjailijat ja taiteilijat esittelivät siinä 19. vuosisadan Suomea. Kirjassa oli omistettu kappale Murtajalle ja Suomen talvimerenkululle.** Alla: **Murtaja 1950-luvulla vain hieman ennen käytöstä poistamista.** Kuva: Toimihenkilöarkiston kokoelmat

Murtaja 1890-1958

Bergsunds Mekaniska Verkstads AB, Ruotsi
47,55 x 10,95 x 5,5 m, uppouma 930 tonnia
Kaksisylinterinen compound-höyrykone, 1 600 hv

Epäonninen Sampo karilleajon jälkeen puoliksi uponneena ja kuusennäreillä naamioituna odottamassa kevättä ja pelastusta. Jäänmurtaja nostettiin touko-kesäkuussa 1940 ja hinattiin Turkuun korjattavaksi.
Kuva: Suomen Merimuseon kuvakokoelma

Sampo 1898-1960

Sir W.G. Armstrong, Whitworth & Co Ltd, Iso-Britannia
61,40 x 13 x 5,6 m; uppouma 2 050 tonnia
Kaksi trippelihöyrykonetta, 1 200 hv (keula) ja 1 400 hv (perä)

1917 Murtajan tavoin mastoonsa itsenäisen Suomen siniristilipun. Venäläiset vallankumoukselliset kuitenkin valtasivat murtajan tammikuun alussa, mutta muutaman viikon kuluttua Sammon onnistui paeta Ruotsiin ja liittyä valkoisten riveihin. Sisällissodan aikana Sampo kuljetti Saksassa koulutettuja vapaaehtoisia Suomeen ja osallistui huhtikuussa 1918 myös punaisten miehittämän Murtajan valtaamiseen.

Toinen maailmansota alkoi Sammon kohdalla huonoissa merkeissä jäänmurtajan ajettua karille Suomenlahdella tammikuussa 1940 ja upottua pääkanttaan myöten hyiseen veteen. Pelastusyhtiö Neptun jäi odottamaan jäidenlähtöä, ja Sampo naamioitiin puunoksilla muistuttamaan pientä saarta. Neuvostoliittolaiset pommittajat yrittivät useaan otteeseen tuhota karille ajanutta jäänmurtajaa, mutta yksikään noin 250 pommista ei osunut. Sampo nostettiin välirauhan aikana ja korjattiin Turussa.

Toinen maailmansota päättyi Suomen osalta Moskovan rauhaan. Jäänmurtajalaivaston kohdalla tämä tarkoitti uusimpien höyrykäyttöisten murtajien, Voiman ja Jääkarhun, luovuttamista sotakorvauksena Neuvostoliitolle. Jäljelle jääneet murtajat tekivät parhaansa, mutta 1950-luvulle tultaessa yli puoli vuosisataa Suomen talvimerenkulkua palvellut Sampo alkoi olla eläkeiässä. Kovana jäätalvena 1956, vuosikymmenen kylmimpänä, Sampo joutui jopa antautumaan uuden dieselsähköisen Voiman hinattavaksi, sillä vanha höyrymurtaja oli kuluttanut hiilivarastonsa loppuun yrittäessään vapautua yksin ahtojäiden puristuksesta.

Sammon viimeiseksi tehtäväksi jäi Suomen Joutsenen hinaaminen Porkkalasta Turkuun tammikuussa 1960. Toukokuun yhdeksäntenä lähes alkuperäisessä kunnossa säilynyt maailman ensimmäinen keulapotkurilla varustettu jäänmurtaja laski lippunsa viimeisen kerran. Murtajan tavoin vanhan höyrymurtajan nimi jäi kuitenkin elämään, sillä samana vuonna valmistunut kolmas Karhu-luokan dieselsähköinen jäänmurtaja sai vesillelaskussa nimen Sampo. □

Lähteet

- Ramsay, Henrik (1949): Jääsaarron murtajat.
- Laurell, Seppo (1992): Höyrymurtajien aika.
- Turun Matkustajahöyrylaivat (www.turkusteamers.com), ”Express (1)”.

Tallink
The First 25 Years
Saatavilla osoitteesta
www.ferrypubs.co.uk

Jäänmurtajat

Puoli vuosisataa Voimaa

Maailman ensimmäinen nelipotkurimurtaja Voima on murtanut jäitä Itämerellä jo yli puoli vuosisataa. Osana Suomen jäänmurtajalaivaston sodanjälkeistä uudistusohjelmaa valmistuneen Voiman ura näyttää jatkuvan Polariksen valmistumisen jälkeen.

Teksti: **Kalle Id** ja **Olli Tuominen**

Jatkosodan seurauksena Suomi joutui luovuttamaan merkittävän määrän laivoja Neuvostoliitolle. Näiden joukossa olivat jäänmurtajat Voima (1) ja Jääkarhu, joiden luovuttamisen jälkeen Suomelle jäi yksi uudehko dieselsähköinen jäänmurtaja (1939 valmistunut Sisu) ja neljä iäkästä, Venäjän vallan aikana valmistunutta jäänmurtajaa (Murtaja, Sampo, Apu ja Tarmo). Uuden jäänmurtajan suunnittelu aloitettiin pian sodan päättymisen jälkeen, mutta sotakorvauksien työllistäessä lähes kaiken telakkakapasiteetin aluksen rakentaminen aloitettiin vasta 50-luvun puolella.

Into-projekti

Työnimen Into saaneen murtajaprojektin johtoon asetettiin tunnettu suomalainen murtajien suunnittelija K. Albin Johansson sekä Wärtsilän Helsingin-telakan suunnitteluosaston johtaja Ernst G. Bäckström. Kuten aikanaan jäänmurtaja Sampoa suunniteltaessa (katso sivut 14-18), myös nyt katseet suunnattiin Pohjois-Amerikkaan jossa kanadalaisessa, vuonna 1947 valmistuneessa jäävahvistetussa junalautassa oli kaksi potkuria sekä perässä että keulassa. Ratkaisu kopioitiin uuteen jäänmurtajaan josta siis tuli ensimmäinen kahdella keulapotkurilla varustettu jäänmurtaja. Tämä toi monia etuja, joista tärkeimpinä jään ja rungon välisen kitkan väheneminen rungon molemmilla kyljillä. Samalla hävisi yksikeulapotkuristen murtajien taipumus "viettää" tyyrpuuriin.

Kuva: Kalle Id

Voima alkuperäisasussaan Helsingin ulkopuolella. Aluksen miehistötilat sijaitsivat vielä pääosin rungossa, mistä johtuen laivan kansirakenteet ovat nykyistä pienemmät.
Kuva: Museovirasto

Uusi murtaja sai valmistuessaan helmikuussa 1954 nimen Voima. Uusi jäänmurtaja oli Suomen murtajalaivaston tehokkain alus: kuusi Atlas-Polar -dieseliä tuottivat lähes kaksinkertaiset tehot 1939 valmistuneeseen Sisuun verrattuna. Mittasuhteidensa puolesta Voima oli samaa luokkaa kuin sotaa edeltävän ajan suurin ja tehokkain murtaja Jääkarhu – toki sillä erotuksella, että dieselmoottorilla varustettu Voima oli edeltäjäänsä taloudellisempi operoitava. Neljä potkuria tekivät laivasta myös huomattavasti edeltäjiään ketterämmän. Ainoa merkittävä ongelma olivat liian suuret keulapotkurit, jotka vaurioituivat helposti.

Voimasta sai alkunsa myös suomalaisten telakoiden – tässä vaiheessa käytännössä Wärtsilän – jäänmurtajien rakentaminen ulkomaisille tilaajille. Voima vakuutti sekä Neuvostoliiton että Ruotsin merenkulkuviranomaiset, ja sille rakennettiin kolme sisaralusta Neuvostoliittoon sekä yksi Ruotsiin. Vaikka laiva havaittiin toimivaksi, ei se saanut yhtään sisarta kotimaahan: Merenkulkulaitos halusi sarjan pienempiä ja heikkotehoisempia "saaristojäämurtajia" (Karhu-luokka). Voimalla oli tästä huolimatta keskeinen merkitys suomalaiselle jäänmurtajaosaamiselle. Karhu- ja Tarmo-luokat sekä Länsi-Saksalle rakennettu Hanse perustuivat Voiman rakenteeseen. Voima myös avasi Wärtsilän Helsingin-telakalle Neuvostoliiton murtajamarkkinat, joiden ansiosta Helsingin telakka kasvoi maailman suurimmaksi jäänmurtajien rakentajaksi.

Kiista miehistöstä

Muiden suomalaisten jäänmurtajien tapaan Voima asetettiin Merenkulkuhallituksen operoitavaksi siviilimiehistöllä. Tämä oli kuitenkin vain välivaihe, sillä eduskunnan päätöksellä Voima siirrettiin talvikaudeksi 1954-55 merivoimien hoidettavaksi. Taustalla oli halu siirtyä Ruotsin tapaan malliin, jossa jäämurtajat ovat sotilaiden miehittämiä eivätkä näin ollen voi lakkoilla. Sotilasmiehitys ei tosin Suomessakaan ollut ennenkuulumaton, sillä sukellusveneiden emälaivaksi jäänmurron ohella rakennettu Sisu (1) oli alusta lähtien laivaston miehittämä.

Merimies-Unioni ei kuitenkaan katsonut hyvällä valtiovallan yrityksiä rajoittaa lakko-oikeutta. Kun Voima siirtyi sotilasmiehitykseen, ilmoitti Unioni etteivät suomalaiset kauppalaivat vastaanota jäänmurtaja-apua Voimalta. Mahdollisuuksien mukaan estettiin myös ulkomaisia aluksia vastaanottamasta Voiman apua. Lopputuloksena oli uusimman ja tehokkaimman jäänmurtajan makuutus talveksi 1955. Vuoden lopulla Voima siirtyi takaisin Merenkulkuhallituksen hoidettavaksi. Seuraavasta talvesta tulikin sitten varsinainen voimannäyte: Voima avusti useampia aluksia kuin yksikään suomalainen jäänmurtaja sitä ennen. Avustettavien joukossa olivat myös jäänmurtajat Sampo ja Tarmo.

Uutta Voimaa

Urho-luokan jäänmurtajien valmistuttua merenkulkuhallitus alkoi suunnitella vanhimpien murtajien modernisointia. Ensimmäisenä modernisoitavien listalla oli tietenkin murtajalaivaston vanhin alus Voima. Oma vaikutuksensa laivan modernisointipäätökseen oli myös laivanrakennusteollisuutta 1970-luvun lopulla kohdanneella kriisillä: modernisoimalla Voiman valtio tuki Wärtsilän telakoita.

Vuonna 1978 Voima purjehti takaisin Helsingin telakalle, jossa se rakennettiin käytännössä kokonaan uudelleen: moottorit vaihdettiin uusiin, tehokkaampiin Wärtsilän dieseleihin, kansirakenteet rakennettiin kokonaan uudelleen ja jopa runkolevyt vaihdettiin. Urho-luokan murtajien tapaan miehistön asuintilat siirrettiin rungosta kansirakennelmaan, kauemmas murtuvan jään äänestä. Ulkoisesti uusittu Voima muistuttaakin lähinnä pienempää versiota Urho-luokasta. Koneiden vaihdon jälkeen Voima oli myös Urho-luokan jälkeen Suomen voimakkain jäänmurtaja. Uusittu Voima erosi muista jäänmurtajista kahdella tavalla: ensimmäistä kertaa suomalaisessa jäänmurtajassa oli katetut komentosillan siivet, ja samoin ensi kertaa rungon väri oli muu kuin musta: Voima nimittäin maalattiin punaiseksi näkyvyyden parantamiseksi (tässä inspiraationa toimi kenties Wärtsilän vuonna 1978 Argentiinalle luovuttama jäänmurtaja Almirante Irizar). Punainen runko jäi kokeiluksi, ja Voima sai jo muutaman vuoden päästä takaisin perinteisen mustan rungon, mutta katetut komentosillan siivet olivat on-

nistuneet, ja myöhemmin myös Urho-luokan murtajien siivet katettiin.

Voima jäi lopulta ainoaksi radikaalin uudistuksen saaneeksi murtajaksi. Avustettavien alusten koon kasvusta johtuen 1980-luvulla tarvittiin enemmän suuria murtajia, ja Voimaa uudemmat Karhu- ja Tarmo-luokat korvattiin Otso-luokalla sekä monitoimimurtajilla. Voima sen sijaan jatkaa edelleen aktiivikäytössä. Tänä talvena 52-vuotias laiva on maailman vanhin käytössä oleva jäänmurtaja.

Lähteitä

- Kaukiainen, Yrjö ja Leino-Kaukiainen, Pirjo: *Navigare Necesse – Merenkulkulaitos 1917-1992*. Gummerus: Jyväskylä 1992.
- Laurell, Seppo: *Höyrymurtajien aika*. Gummerus: Jyväskylä 1992
- Ramsay, Henrik: *Jääsaarron murtajat – Suomen talvimerenkulun historiaa*. Werner Söderström Osakeyhtiö: Helsinki, 1949
- Pohjanpalo, Jorma: *100 vuotta Suomen talvimerenkulkua*. Merenkulkuhallitus: Helsinki, 1978.

Voiman tekniset tiedot

Valmistunut: 1954, Wärtsilä, Helsinki
Peruskorjattu: 1979, Wärtsilä, Helsinki
Pituus: 83,5 metriä
Leveys: 19,4 metriä
Syväys: 7 metriä
Pääkoneet: 6 × Wärtsilä 16V22
Koneteho: 12,5 megawattia
Akseliteho: 10,2 megawattia
Nopeus: 16 solmua (avovedessä)

Kaikki tiedot koskevat Voimaa sen nykyasussa.

Voima saapumassa Katajanokan jäänmurtajatukikohtaan talvella 2010. Tuolloin aluksen korsteenissa oli Finstashipin korsteenimerkki, kun nykyisin sen tilalla komeilee Arctia Shippingin A-logo. Kuva: Jukka Koskimies

Risteilijät

Lindblad Explorer edelläkävijä Uudestakaupungista

r –

Suomessa rakennettu Lindblad Explorer oli ensimmäinen arktisia alueita varten rakennettu risteilyalus.
Kuva: Franz Lazi, Uudenkaupungin museon kokoelmat

Vuonna 1969 valmistunut Lindblad Explorer oli ensimmäinen arktisia alueita varten suunniteltu risteilijä, josta nykypäivän expedition-risteilyt saivat alkunsa. Kovaonninen laiva ehti liikennöidä useamman varustamon laivastossa aina vuoteen 2007 asti, jolloin se upposi Etelämantereen vesillä.

TEKSTI: **KALLE ID**

1960-LUVUN LOPULLA suomalaiset telakat murtautuivat ensi kertaa kansainvälisten risteilyalusten markkinoille. Wärtsilän Helsingin-telakka rakensi kolme alusta uudelle Royal Caribbean -varustamolle, kun taas Turun-telakka luovutti jo vuonna 1968 ensimmäisen Suomessa rakennetun risteilijän Bohèmen (joka tosin oli alkujaan tilattu autolauttana). Näiden alusten välissä valmistui pitkälti unholaan jäänyt suomalaisen laivanrakennuksen todellinen edelläkävijä: ensimmäinen maassamme alusta lähtien risteilijäksi rakennettu alus ja samalla maailman ensimmäinen arktisten alueiden risteilijä Lindblad Explorer.

Ainoa Uudenkaupungin telakan rakentama risteilijä

Ruotsalaissyntyinen mutta Yhdysvalloissa asuva Lars-Eric Lindblad järjesti vuonna 1966 ensimmäisen tavallisille turisteille suunnatun laivamatkan Etelämantereelle Chilen laivaston aluksella. Matkat "valkealle mantereelle" saavuttivat suuren suosion, ja Lindblad alkoi suunnitella oman aluksen rakennuttamista Arktisille alueille ja muihin eksoottisiin kohteisiin suuntautuvaa risteilyliikennettä varten. Lindblad löysi projektilleen rahoittajat Norjasta, ja suunnitellun laivan omistajaksi perustettiin kommandiittiyhtiö AS Explorer & Co, joka rahtasi aluksen Lindblad Travelille. Viimeksi mainitusta yhtiöstä kehittyi myöhemmin nykyinen Lindblad Expeditions.

Lindblad tilasi uuden aluksen konseptisuunnittelun tanskalaiselta Knud E. Hansen -laiva-arkkitehtitoimistolta. Jäävahvistettu alus tulisi olemaan bruttovetoisuudeltaan noin 2 841 brt ja hyttipaikkoja olisi 118 matkustajalle. Laivan fyysisiä mittoja rajoitti se, että sillä oli tarkoitus liikennöidä avomeren lisäksi myös joilla, ennen kaikkea Amazonilla.

Lokakuussa 1968 uuden laivan rakentajatelakaksi valikoitui yllättävä taho: suomalainen Uudenkaupungin telakka, jolla ei ollut aiempaa kokemusta matkustajaalusten rakentamisesta. Uudenkaupungin telakalla oli kuitenkin runsaasti kokemusta jokialusten rakentamisesta. Keskeinen syy valintaan oli kuitenkin lyhyt toimitusaika: Uusikaupunki lupasi laivan valmistuvan joulukuussa 1969, siis vain 14 kuukaudessa. Vertailun vuoksi Royal Caribbean Cruise Line oli tilannut Wärtsilän Helsingin-telakalta risteilyaluksen (Song of Norway) muutamaa kuukautta aiemmin, mutta Wärtsilän uudisrakenne luovutettaisiin vasta lokakuussa 1970. Toki RCCL:n uudisrakenne oli suurempi, mutta yhtä kaikki Uudenkaupungin telakan lupaama rakentamisaika oli poikkeuksellisen nopea.

Eikä rakentaminen ihan helppoa ollutkaan. Nopeasti kävi selväksi, että normaalilla työtahdilla laivaa ei saataisi valmiiksi luvatussa ajassa, varsinkaan kun samaan aikaan telakka rakensi aluksia myös Neuvostoliittoon ja tanskalaisille omistajille. Telakan työntekijät tekivät ylitöitä laivan saamiseksi valmiiksi ajoissa. Kun tämäkään ei riittänyt, hankittiin apua hieman erikoisesta lähteestä: laivanrakentajien vaimot tulivat iltaisin ja viikonloppuisin telakalle siivoamaan ja maalaamaan laivaa. Telakkalaisten ja heidän läheistensä ponnistelujen ansiosta Lindblad Explorer saatiin kuin saatiinkin luovutettua sovitusti joulukuussa 1969. Näin ollen Uudenkaupungin telakasta tuli myös ensimmäinen suomalainen telakka, joka rakensi alusta lähtien risteilykäyttöön tarkoitetun laivan.

Matkustajatilojen määrä Lindblad Explorerilla ei ollut päätähuimaava nykyristeilijöiden mittapuulla: laivalla oli yksi ravintola, kaksi salonkia (Penguin Room ja Explorer's Lounge) sekä kirjasto ja baari. Huolimatta siitä, että laivan suunniteltiin viettävän paljon aikaa arktisilla vesillä, oli peräkannella uima-allas. Erikoinen yksityiskohta oli tutkamastoon matkustajia varten rakennettu tarkkailutasanne. 60-luvun modernismia henkineen sisustuksen suunnittelusta vastasivat suomalainen Jan Linden ja unkarilainen Pal Ivantso. Mukana oli myös leikkisiä yksityiskohtia: laivan baari näytti "Karibian merirosvojen kulta-ajalta" olevan purjelaivan kyljeltä, kun taas baarituolit olivat puisten tynnyreiden muotoisia.

Lindblad Expeditionsin liikenteessä

Lindblad Explorerin rakentamisen kiireisyys näkyi kuitenkin laivalla luovutuksen jälkeen. Laiva kärsi apukonerikon Kielin kanavassa matkalla Atlantille. Laivalla oli kuitenkin mukana telakan työntekijöitä, ja vika saatiin nopeasti korjattua. Pääkoneiden voitelujärjestelmän jäähdytyspumput puolestaan rikkoutuivat laivan ollessa keskellä Atlanttia. Tarvittavat varaosat olivat mukana laivalla – varastohuoneessa, jonne pääsi vain matkustajahytin kautta. Koska matkustajia ei haluttu häiritä, rakensi neuvokas telakan työntekijä – ta-

Yllä: **Lindblad Explorerin huolella suunniteltu kastetilaisuus lähetettiin reaaliaikaisena radiossa – kyllä, radiossa – Yhdysvalloissa. Kasteen suoritti Lars-Eric Lindbladin vaimo Sonja.** Kuva: Uudenkaupungin museon kokoelmat
Yllä oikealla: **Explorer's Lounge tarjosi viihdemahdollisuuksia tanssilattian ja pienen esiintymistilan muodossa. Taustalla purjelaivan kyljen muotoa mukaileva baaritiski.**
Kuva: Franz Lazi, Uudenkaupungin museon kokoelmat
Oikealla: **Laivan hytit eivät nykypäivän standardeihin tottuneeseen tee varsinaisesti vaikutusta tilavuudellaan.**
Kuva: Franz Lazi, Uudenkaupungin museon kokoelmat
Alla: **Valmis laiva omassa elementissään arktisilla vesillä.**
Kuva: Franz Lazi, Uudenkaupungin museon kokoelmat

Society Expeditionsin laivastoon siirtymisen myötä laivan ulkonäkö muuttui, kun uusi omistaja rakensi laivan korsteenin ja tutkamaston uudelleen. Muokattu väritys puolestaan näyttää ainakin kirjoittajan silmiin siltä, kuin laiva uisi hiukan liian syvällä. Kuva: Marc Piche, Krzysztof Brzozan kokoelmat

rinan erään version mukaan telakan isännöitsijä ja aluksen lopullisista piirustuksista vastannut Pentti Helpiö – väliaikaisen korjauksen ylimääräisestä höyryputken pätkästä, ja matkaa päästiin jatkamaan matkustajia häiritsemättä.

Lindblad Explorerin vaikeudet eivät jääneet neitsytmatkaan. Jouluaattona 1971 laiva sai pohjakosketuksen Etelämantereella, mutta vakavammilta seurauksilta vältyttiin. Pahemmin kävi helmikuussa 1972, kun laiva ajoi karille Etelämantereella La Plaza Pointin läheisyydessä. Miehistö ja matkustajat – joukossa myös Lars-Eric Lindblad itse – evakuoitiin Chilen laivaston alukselle. Muutamaa viikkoa myöhemmin länsisaksalainen hinaaja Arctic sai vedettyä Lindblad Explorerin karilta ja hinattua laivan Buenos Airesiin väliaikaisesti korjattavaksi. Tämän jälkeen laiva jatkoi matkaansa Kristiansandiin, johon se saapui toukokuussa laajempia korjauksia varten. Korjauskustannukset ajoivat laivan omistajan taloudelliseen ahdinkoon, mistä johtuen Lindblad Explorer myytiin Svenska Amerika Linienin (SAL) bahamalaiselle tytäryhtiölle United Cruising Companylle. Samassa yhteydessä laiva siirtyi Norjan lipun alta Panaman rekisteriin. Omistajanvaihdoksesta huolimatta laiva jatkoi Lindblad Expeditionsin liikenteessä. SAL-yhteys näkyi siinä, että miehistöä SAL:n Kungsholmilta ja Gripsholmilta työskenteli myös Lindblad Explorerilla.

Vuonna 1979 Lindblad Explorer kolaroi uudelleen Etelämantereen vesillä ja matkustajat jouduttiin jälleen evakuoimaan Chilen laivaston toimesta. Historia toisti pian tämän jälkeen uudelleen itseään, kun karilleajon jälkeisenä vuonna laiva vaihtoi omistajaa: nyt omistajaksi tuli Lindblad Swire Cruises. Tämä oli kuitenkin välivaihe, sillä vuonna 1982 laiva myytiin Salén-yhtymään kuuluneelle Salénia AB:lle. Salén ajautui pian talousvaikeuksiin, ja jo vuotta myöhemmin laivan omistajaksi tuli Alankomaiden Antilleilla majaansa pitänyt Ferry Services Curacao. Omistajanvaihdoksista huolimatta Lindblad Explorer teki historiaa vuonna 1984, kun siitä tuli ensimmäinen luoteisväylän läpi kulkenut matkustaja-alus.

Society Expeditions ja Explorer Shipping

Vuonna 1985 Lindblad Explorer jätti Lindblad Expeditionsin laivaston; sen korvasi autolautasta muutettu Polaris. Lindblad Explorerin uudeksi omistajaksi tuli länsisaksalaisen Discoverer Reederein tytäryhtiö Vienna Internationell Shipping Corporation, ja alus siirtyi Society Expeditionsin laivastoon nimellä Society Explorer. Saman varustamon laivastossa kulki myös vuonna 1975 valmistunut World Discoverer, joka oli saksalaisen telakan rakentama mutta Knud E. Hansenin suunnittelema. Monella tapaa World Discoverer olikin Lindblad Explorerin "parannettu painos".

Omistajanvaihdoksen myötä Society Explorer purjehti Singaporeen Sebawangin telakalle, jossa laivaa uudistettiin radikaalisti sisältä. Myös laivan ulkokuori muuttui, kun alkuperäinen korsteeni ja tutkamasto rakennettiin uudelleen. Jälkimmäisen uudistuksen myötä alkuperäinen näköalatasanne hävisi mastosta. Samoin laivan väritystä muokattiin, vaikka punainen säilyikin edelleen runkovärinä.

1990-luvun alussa Society Expeditions ajautui talousvaikeuksiin. Rahoitusta vuonna 1991 Rauman telakalta valmistuneen Society Adventurerin maksamiseksi ei löytynytkään, ja varustamon uusi lippulaiva päätyi toiselle omistajalle. Society Explorer myytiin vuonna 1992 Explorer Shipping -varustamolle Liberiaan, jonka taustalta löytyi brittiläinen matkatoimisto Abercrombie & Kent. Uuden nimen Explorer saanut laiva purjehti pääasiassa Abercrombie & Kentin liikenteessä vuoteen 2003 asti, jolloin se makuutettiin.

Vuoden 1985 jälkeen Explorerin ulkoasu muuttui vain korsteenin osalta; Explorer Shippingin omistuksessa valkoisessa korsteenissa oli musta E-kirjan, kun taas GAP Adventures maalasi korsteenin sini-punaiseksi.
Kuva: Richard Paton

GAP Adventures ja viimeinen haaksirikko

Kesällä 2004 Explorerille löytyi uusi omistaja, kun kanadalainen seikkailumatkoihin erikoistunut matkanjärjestäjä GAP Adventures (nykyisin nimeltään G Adventures) osti laivan. Kaupan jälkeen Explorer uudistettiin T. Mariottin telakalla Genoassa. Saman vuoden syksyllä se aloitti uudelleen risteilyt Etelämantereella. Alus risteili Etelämantereen, Huippuvuorten ja Grönlannin lisäksi muun muassa Amazon-joella.

Explorer kohtasi loppunsa 23. marraskuuta 2007 Bransfieldin salmessa Etelämantereen vesillä. Aluksen päällikkö ohjasi Explorerin jääkenttään, joka hänen tietojensa mukaan oli verrattain pehmeää yksivuotista jäätä. Tosiasiassa kenttä koostui kuitenkin kovasta, useamman vuoden ikäisestä jäästä, jonka läpi 1A-luokkaan vahvistettu alus ei voi turvallisesti kulkea. Noin kello 15.30 iltapäivällä aluksella havaittiin vuoto, jota ensin kuvattiin "nyrkin kokoiseksi reiäksi". Ilmeisesti vuotopaikkoja oli enemmän kuin yksi, sillä vesi levisi nopeasti useampaan vesitiiviiseen osastoon. Matkustajat ja miehistö evakuoitiin turvallisesti pelastusveneisiin, joista heidät pelasti alueella risteillyt Hurtigruten-laiva Nordnorge. Explorer upposi seuraavana päivänä 1 400 metrin syvyyteen.

Onnettomuustutkinnassa havaittiin, että Explorerin päälliköllä oli runsaasti kokemusta navigoinnista jäissä Itämerellä mutta ei arktisilla alueilla. Näin kapteeni ohjasi aluksen potentiaalisesti vaaralliseen jääkenttään tilanteessa, jossa oikea vaihtoehto olisi ollut kentän kiertäminen. Virheestä huolimatta sekä kapteeni että Explorerin konemiehistö saivat onnettomuustutkijoilta erityismaininnan laivan onnistuneesta evakuoinnista vaikeissa olosuhteissa.

Arktisten alueiden risteilyliikenteen edelläkävijän ura siis päättyi 38 vuoden jälkeen. Uudessakaupungissa rakennettu alus aloitti arktisten risteilyiden buumin. Hieman yllättäen suomalaiset telakat eivät ole arktisten risleilijöiden rakentamisessa kunnostautuneet: Lindblad Explorerin lisäksi Suomessa on rakennettu vain yksi alus polaarialueiden risteilyjä varten – vuonna 1991 valmistunut Hanseatic eli edellä mainittu Society Adventurer.

Kiitokset: Mari Jalava, Matti Jussila ja Johan Snellman

Lähteitä

- Kirjoittajan esitekokoelmat
- Uudenkaupungin museon kokoelmat
- Cruise Travel
- Iloinen, Eeva ja Jussila, Matti: *Uudenkaupungin telakka 100 vuotta.*
- Navigator 10/1968
- Peter, Bruce: *Knud E. Hansen A/S - Ship Design through Seven Decades*. Nautilus Forlag: Frederiksværk 2010.
- *Report of the Investigation in the Matter of the Sinking of Passenger Vessel EXPLORER.* The Bureau of Maritime Affairs: Liberia 2009.
- Snellman, Johan: 'M/S Lindblad Explorer – risteilyalus Uudestakaupungista'. Artikkeli Uudenkaupungin merihistoriallisen yhdistyksen vuosikirjassa 2004.
- Ward, Douglas: *Complete Guide to Cruising and Cruise Ships 2006*. Berlitz: London 2006.
- Fakta om Fartyg (www.faktaomfartyg.se)
- A Tribute to Swedish American Line (www.salship.se)

Jäänmurtajat

Finncarrierista Vay
Wärtsilän ilmapulputu

Wärtsilän ilmapulputusjärjestelmä, WABS, kehitettiin vähentämään rungon ja jään välistä kitkaa erityisesti jäissä kulkevissa kauppalaivoissa ja jäänmurtajissa, joita ei voitu varustaa keulapotkureilla. Teknisesti yksinkertaisesta mutta käyttömahdollisuuksiltaan monipuolisesta järjestelmästä tuli vakiovaruste lähes kaikkiin 70- ja 80-luvulla Suomessa rakennettuihin jäälaivoihin.

TEKSTI: **TUOMAS ROMU**

1960-LUVULLE tultaessa Wärtsilän Helsingin telakka oli vakiinnuttanut asemaansa maailman johtavana jäänmurtajien rakentajana. Vuonna 1954 valmistunut Voima kaksine keulapotkureineen oli houkutellut tilauksia niin lännestä kuin idästä, ja telakalla panostettiinkin voimakkaasti jäänmurtotekniikkaan liittyvään tutkimus- ja kehitystyöhön. Yksi kehityskohteista oli rungon ja jään välisen kitkan pienentäminen jäissä kulkevissa aluksissa, joissa ei teknisistä tai taloudellisista syistä voitu käyttää Itämeren jäänmurtajissa jo lähes itsestäänselvyydeksi muodostuneita keulapotkureita. Tällaisia olivat esimerkiksi Itämerellä talvisin liikennöivät kauppalaivat sekä arktisille alueille suunnitellut polaarijäänmurtajat.

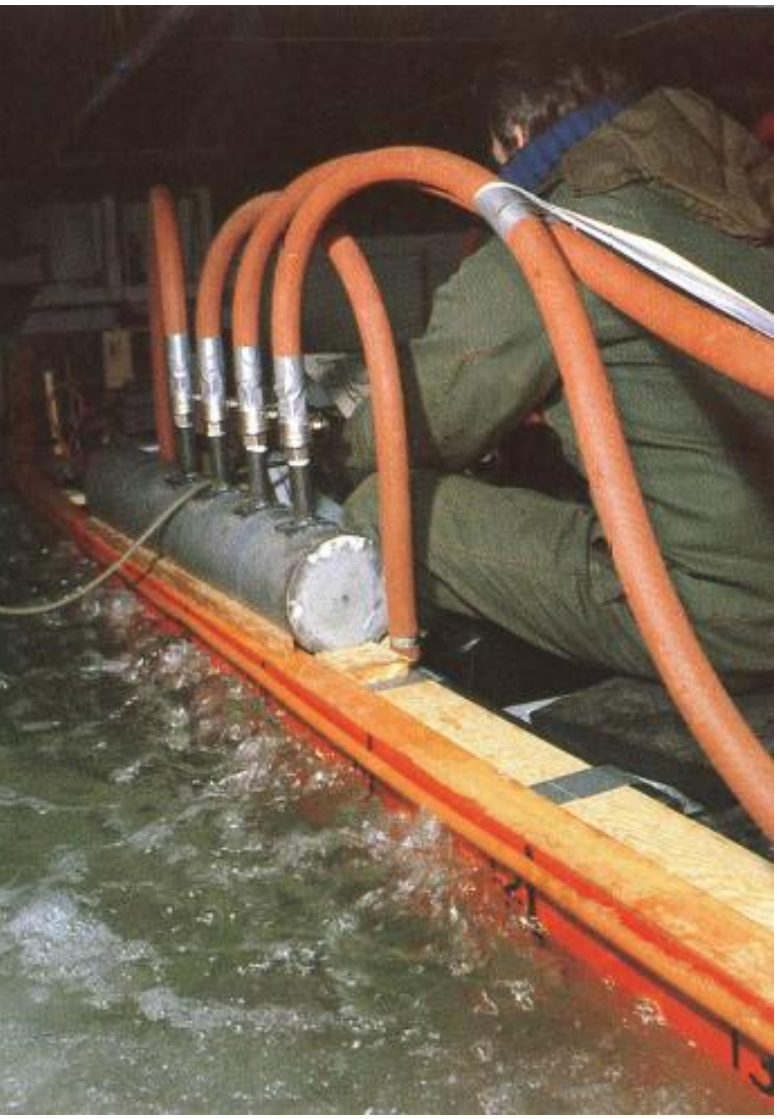
ygachiin
usjärjestelmän tarina

Ensimmäinen ilmapulputusjärjestelmällä varustettu alus, Finncarrier, Helsingin edustalla.
Kuva: Finnlines, Suomen laivahistoriallisen yhdistyksen kokoelmat

Keulapotkureiden synnyttämän huuhteluvaikutuksen korvaajaksi esitettiin niin aluksen rungon lämmittämistä, kylkilevyjen suuritaajuuksista värähtelyä kuin erilaisia vesisuihkujärjestelmiäkin. Lupaavin ehdotus oli kuitenkin kylkeä huuhtelevan voimakkaan virtauksen synnyttäminen vedenalaisista suuttimista puhalletun paineilman avulla. Menetelmä vaikutti paperilla lupaavalta, ja pian Wärtsilässä käynnistettiinkin ilmapulputusjärjestelmän tekninen suunnittelu ja suorituskyvyn testaaminen mallikokein. Keksintö myös patentoitiin, ja sitä alettiin markkinoida nimellä Wärtsilä Air Bubbling System, WABS. Prototyyppi asennettiin vuonna 1969 valmistuneeseen lastilautta Finncarrieriin.

Yksinkertainen mutta monipuolinen

Yksi ilmapulputusjärjestelmän eduista on sen yksinkertaisuus: paineilma synnytetään yhdellä tai useammalla kompressorilla ja puhalletaan ulos rungon alaosassa olevista aukoista. Komentosillalle sijoitetusta yksinkertaisesta hallintapaneelista voidaan järjestelmää ohjata avaamalla ja sulkemalla kauko-ohjattavia venttiilejä. Ilmapulputusjärjestelmän komponentit ovat suhteellisen edullisia ja ne voidaan sijoittaa aluksen rungon sisäpuolelle, jolloin ne ovat suojassa kylmältä ulkoilmalta ja jäiltä eivätkä kasvata esimerkiksi keulapotkureiden tapaan aluksen kulkuvastusta avovedessä.



Yllä: **Ilmapulputusjärjestelmää testataan Wärtsilän ensimmäisessä, vanhaan väestönsuojaan rakennetussa jäämallikoealtaassa. Tuohon aikaan mallit olivat usein "miehitettyjä" eli koeinsinööri istui mallin kyydissä.**
Alla: **Valmetin Helsingin telakalta vuonna 1974 valmistunut säiliöalus Kiisla suunniteltiin ympärivuotiseen liikenteeseen. Korkeimpaan jääluokkaan rakennetussa laivassa oli jäänmurtajakeula ja Wärtsilän ilmapulputusjärjestelmä, sekä erikoisuutena keulapakkaan sijoitettu kaasuturbiinigeneraattori. Neste tilasi myöhemmin neljä saman tyyppistä mutta isompaa säiliöalusta Saksasta.** Kuvat: Aker Arctic

Yksinkertaisuudestaan huolimatta yksi Wärtsilän markkinoiman ilmapulputusjärjestelmän valttikorteista oli siinä, että standardiratkaisun sijaan markkinoitiin mahdollisuutta räätälöidä järjestelmä yksilöllisesti aluksen käyttötarkoituksen, operointialueen ja konejärjestelmän mukaan. Tämä oli varmasti syynä sille, että WABS onnistuttiin aikanaan myymään jäänmurtajien ja muiden työalusten lisäksi myös rahtilaivoihin. Asennettiinpa ilmapulputusjärjestelmä vuonna 1979 myös erääseen toisen maailmansodan jälkimainingeissa rakennettuun C1-M -tyypin rahtialukseen, joka oli muutettu vuonna 1969 poralaivaksi ja jota oltiin tuolloin, kymmenen vuotta myöhemmin, varustelemassa öljynetsintään Kanadan arktisilla alueilla.

Sellaisiin aluksiin, jotka suunniteltiin operoimaan itsenäisesti pitkiä aikoja raskaissa jääoloissa, asennettiin tyypillisesti erillisten apudieselmoottorien käyttämät kompressorit. Tällaisia olivat muun muassa SA-15 -tyypin arktiset rahtilaivat, joiden ilmapulputusjärjestelmässä oli kaksi kompressoria: toinen oli apudieselgeneraattorin yhteydessä ja toista käytti oma, erillinen dieselmoottorinsa. Ruotsalaisissa väylänhoitoaluksissa Balticassa ja Scandicassa dieselkäyttöiset kompressorit oli asennettu lastiruumaan siten, että ne voitiin irroittaa ja nostaa maihin kesäkauden ajaksi. Rahtilaivoissa, joissa ilmapulputusjärjestelmää käytettiin harvakseltaan, kompressori saattoi olla mekaanisesti kytketty pääkoneen vapaaseen päähän tai alennusvaihteen voiman ulosottoon. Mikäli kyseessä oli esimerkiksi säiliöalus, jossa on suuret sähkökäyttöiset lastipumput, saattoi kompressori olla myös sähkökäyttöinen ja saada käyttövoimansa akseli- tai apudieselgeneraattoreista. Otson ja Kontion kaltaisissa dieselsähköisellä koneistolla varustetuissa jäänmurtajissa kompressoria pyöritti luonnollisesti sähkömoottori, joka sai käyttövoimansa laivan pääsähköverkosta.

Positiivisia kokemuksia epäilyistä huolimatta

Ilmapulputusjärjestelmällä saavutetuista hyödyistä on esitetty vuosien saatossa monenlaisia mielipiteitä. Otsoon ja Kontioon, ensimmäisiin ilmapulputuksella varustettuihin suomalaisiin jäänmurtajiin, suhtauduttiin aluksi epäilevästi, eikä ”perämeren pulputtajien” uskottu pärjäävän pohjoisen Itämeren jäissä. Toisinaan kuulee myös puhuttavan, että paineilman synnyttämiseen käytetty koneteho olisi enemmän hyödyksi potkuriakselilla. Useilla erityyppisillä aluksilla suoritetut kokeet ovat kuitenkin osoittaneet, että osa käytettävissä olevasta konetehosta kannattaa käyttää pulputukseen propulsion sijaan. Vaikka ilmapulputusjärjestelmä ei välttämättä pienennä aluksen polttoaineenkulutusta tai mahdollista pienempien pääkoneiden asentamista, saattaa sillä saavutettava parempi

jääsuorituskyky olla tietyissä olosuhteissa se tekijä, joka ratkaisee, pystyykö alus jatkamaan matkaa vai jääkö se odottamaan jäänmurtajaa. Erityisesti arktisilla alueilla ilmapulputus on toisinaan osoittautunut jopa välttämättömäksi ominaisuudeksi.

Murrettaessa tasaista jäätä alhaisella nopeudella jäävastuksen on mitattu pudonneen jopa puoleen, jolloin ilmapulputuksella varustettu alus on pystynyt järjestelmän ollessa käytössä murtamaan paksumpaa jäätä kuin ilman pulputusta. Jäärännissä järjestelmä pienentää jäävastusta myös suuremmilla nopeuksilla. Eräissä jääkokeissa testattavan aluksen nopeus kasvoi vanhassa jäärännissä lähes solmulla kun ilmapulputusjärjestelmä kytkettiin päälle, vaikka kompressori otti käyttövoimansa potkuriakselille kytketyltä akseligeneraattorilta ja näin ollen vähensi potkurin pyörittämiseen käytettävissä olevaa tehoa. Jäävalleissa ilmapulputusjärjestelmä taas pienentää riskiä jäädä kiinni, sillä järjestelmän ollessa toiminnassa alus pystyi jääkokeissa peruuttamaan pois vallista puolta pienemmällä koneteholla ja irroittautumaan siten myös paksummista valleista, joihin se ilman pulputusta olisi jäänyt jumiin. Jääohjailukokeissa ilmapulputuksella varustetun aluksen on myös havaittu pystyvän kääntymään jyrkemmin järjestelmän ollessa päällä.

Yhden tempun ihmeestä jäissäkulkijan monitoimityökaluksi

Ilmapulputusjärjestelmän edut eivät rajoitu pelkästään jäävastuksen pienentämiseen. Jo järjestelmää kehitettäessä pohdittiin myös muita tilanteita, joissa alukseen asennettua paineilmakompressoria ja vedenalaisia suuttimia voitaisiin hyödyntää. Käytännön kokemusta ja uusia ajatuksia saatiin aikanaan paitsi lukuisilta telakan omilta jääkoematkoilta, myös monilta kotimaisilta ja ulkomaisilta varustamoilta, joiden laivoihin Wärtsilän ilmapulputusjärjestelmä oli asennettu.

Erittäin kylmissä olosuhteissa on vaarana, että jääkenttään pysähtynyt tai satamassa oleva alus kirjaimellisesti jäätyy kiinni. Mikäli pulputusjärjestelmä pidetään jatkuvasti käynnissä, aluksen ympärillä poreileva vesi ei pääse jäätymään. Toisaalta ilmapulputuksella voidaan myös irroittaa jo kiinni jäätynyt alus, sillä jään alle puhallettu paineilma rikkoo muutaman minuutin kuluessa jään aluksen ympäriltä. Rikkonaisessa jäässä pintaan nousevat kuplat myös työntävät aluksen ympärillä kelluvia jääpaloja kauemmas, jolloin pulputusjärjestelmällä voidaan esimerkiksi helpottaa poralaivan jäänhallintaa porausoperaation aikana tai puhaltaa jää pois laivan ja laiturin välistä aluksen kiinnittyessä satamaan. Viimeksi mainittu menetelmä on käytössä myös maihin asennettuna esimerkiksi Vuosaaren satamassa, jossa ilmapulputuksella pidetään laitureiden edustat puhtaana jäistä.

Paineilman synnyttämä runkoa huuhteleva virtaus estää myös niin sanottujen jääviiksien syntymisen eli ilmiön, jossa erittäin kylmissä olosuhteissa luminen jääsohjo jäätyy kiinni aluksen kylmään kylkeen. Tällöin alus alkaa vetää mukanaan ympäröivää jääsohjoa ja jopa voimakas jäänmurtaja voi joutua nopeasti pulaan. Vuoden 1983 kovana jäätalvena neuvostoliittolainen ydinkäyttöinen jäänmurtaja Sibir jäi yhtenään jumiin jään takertuessa sen ruosteiseen runkoon. Lopulta sen auttoi irti Suomessa rakennettu SA-15 -sarjan arktinen rahtilaiva Okha, joka ilmapulputusjärjestelmänsä turvin pystyi kulkemaan jäissä ilman jäänmurtajan avustusta.

Ilmapulputusta voidaan käyttää myös ohjailuun, sillä pulputusjärjestelmä mahdollistaa paineilman ohjaamisen vain aluksen toiselle sivulle. Tällöin paineilmaa voidaan puhaltaa joko aluksen keulasta, jolloin alus kääntyy samalla tavalla kuin keulaohjailupotkurilla, tai keskilaivan alueelta, jolloin alus liikkuu sivusuunnassa. Käytännön kokemukset ovat kuitenkin osoittaneet, että pulputusjärjestelmän synnyttävä ohjaava voima on melko pieni, ja tästä johtuen esimerkiksi Otsoon ja Kontioon on myöhemmin asennettu myös perinteiset keulaohjailupotkurit.

Ilmapulputuksen auringonlasku

Wärtsilän ilmapulputusjärjestelmä on asennettu vuosikymmenien aikana noin 80 alukseen, muun muassa lähes kaikkiin 70- ja 80-luvulla Neuvostoliittoon rakennettuihin jäänmurtajiin ja itsenäisesti jäissä kulke-

Kaikissa 70- ja 80-luvulla Neuvostoliittoon toimitetuissa jäänmurtajissa, kuten matalakulkuisessa jokijäänmurtaja Kapitan Chechkinissa, oli ilmapulputusjärjestelmä. Kuvassa laivan ilmapulputusjärjestelmä käynnissä jääkokeissa.
Kuva: Aker Arctic

Yllä: **Jäänmurtaja Kapitan Nikolaevin ilmapulputusjärjestelmä käytössä irtileikattaessa jäihin juuttunutta kauppalaivaa.**
Alla: **Neuvostoliittoon toimitetut yhdeksäntoista SA-15 -sarjan arktista rahtialusta käyttivät ilmapulputusta erityisesti liikennöidessään Koillisväylällä ilman jäänmurtaja-avustusta. Kuvassa Wärtsilän Turun telakalta vuonna 1983 valmistunut sarjan neljäs alus, Igarka.**
Kuvat: Aker Arctic

viin rahtilaivoihin. Viimeiset Suomessa rakennetut laivat, joihin ilmapulputusjärjestelmä asennettiin, olivat ydinkäyttöiset jäänmurtajat Taymyr ja Vaygach.

1990-luvulle tultaessa toiminta arktisilla alueilla kuitenkin väheni Neuvostoliiton hajoamisen myötä, ja Wärtsilä Meriteollisuuskin oli ajautunut vaikeuksiin ja lopulta konkurssiin edellisen vuosikymmenen lopussa. Markkinoille oli tullut myös muun muassa erityisesti jäissä kulkeviin aluksiin tarkoitettu matalakitkainen epoksimaali, Inerta 160, joka osittain korvasi ilmapulputuksen jäissä liikennöivissä rahtilaivoissa. Viimeisen naulan WABSin arkkuun löi kuitenkin uusi Suomessa kehitetty propulsiolaite, Azipod, ja sen myötä syntynyt ajatus laivasta, joka kulkisi jäissä perä edellä ja hyödyntäisi näin ruoripotkurilaitteen huuhteluvaikutusta jään ja rungon välisen kitkan pienentämiseen.

Wärtsilän perintö ei ole kuitenkaan unohtunut, sillä ilmapulputuksella on kannattajansa niin suomalaisten, venäläisten kuin kanadalaistenkin jäänmurtajien miehistöissä. Ehkäpä tästä syystä sekä Kanadan rannikkovartiosto että venäläiset jäänmurtajavarustamot Atomflot ja Rosmorport halusivat ilmapulputusjärjestelmän myös uusiin arktisilla alueilla operoiviin jäänmurtajiinsa. □

Lähteet

- Burmeister, F. et al. (1971): *Arrangement in ships*. US patent 3580204.
- Juurmaa, K. (1978): *The Wärtsilä air bubbling system*. Polar Record, Volume 19, Issue 119, May 1978, pp. 121-127.
- Machenko, N. (2012): *Russian Arctic Seas. Navigational conditions and accidents*.
- Wilkman, G. (2011): *Experience of air bubbling system in ice navigation and future possibilities* (OTC 902982). Aker Arctic Technology Inc.
- Wärtsilä, (1979): *WABS – A system for improving the icebreaking performance of ships*.

Tutustuitko jo Ulkomatalan välipäiväspesiaaliin?

Chandris Linesta Celebrity Cruisesiksi.
Luettavissa Ulkomatalan arkistossa.

Tukholman-kirjeenvaihtaja

Kauppa se on, joka kannattaa

TEKSTI: **LASSI LIIKANEN**

PAIKALLISELLE lauttaliikenteellemme laivojen myymälöistä syntyvät tulot ovat olleet tärkeä tulonlähde käytännössä aivan nykymuotoisen liikenteen alusta alkaen. Sitä ne ovat yhä tänä päivänä, mutta myymäläkonseptit ovat käyneet läpi melkoisen muodonmuutoksen.

Menneinä vuosikymmeninä laivojen verovapaa myynti houkutteli asiakkaita, koska se mahdollisti huomattavasti edullisemmat hinnat kuin maissa. Verovapaan myynnin loputtua Euroopan unionin sisäisillä reiteillä vuonna 1999 lähti monilta verovapaaseen myyntiin perustuneilta reiteiltä pohja pois: Esimerkiksi Merenkurkun lauttaliikenne kuoli tämän myötä lähes kokonaan. Etelä-Suomen ja Ruotsin välinen liikenne jatkui, sillä verovapaa myynti on edelleen mahdollista kunhan matkalla pysähdytään Ahvenanmaalla.

> **Tunnetut kansainväliset brändit ovat tekemässä tuloaan laivoille**

Sen sijaan Ruotsista katsottuna tilanne on ollut paljon surkeampi. Verovapaa liikenne linjoilla Ruotsista Tanskaan ja Saksaan loppui. Myöhemmin vuonna 2004 se päättyi myös Baltiaan ja muihin Itä-Euroopan maihin niiden liittyessä Euroopan unioniin. Niinpä verovapaudesta syntyvä kilpailuetu on ollut poissa näiltä markkinoilta jo lähes parin vuosikymmenen ajan. Vain liikenne Suomeen ja Norjaan on säilyttänyt erityisasemansa.

Nyt vaikuttaa siltä, että kultasuoni on löydetty uudestaan. Etunenässä muutoksessa on ollut Stena Line, jonka lauttaliikenteen tulos oli vielä muutamia vuosia sitten erityisen huono. Matkustajamäärät piti saada kasvuun, ja laivamyynti sen mukana. Stena aloittikin aluksi määräaikaisen kampanjan, jota se kutsui ”kelluvaksi rajamyymäläksi” (flytande bordershop) vastineena Saksan ja Tanskan lauttasatamissa sijaitseville edullisille alkoholimyymälöille. Stena alkoi myydä Göteborgin ja Frederikshavnin välillä reilusti alennetuin hinnoin valikoituja kampanjatuotteita, erityisesti alkoholia. Matkustajamäärä lähti kasvuun, ja Stena laajensi kokeilua muille linjoille sekä pidensi sen kestoa.

Tänä päivänä Stena Linen kokeiluna alkanut konsepti on levinnyt pysyväksi ja laajentunut koskemaan kaikkia varustamon Ruotsista lähteviä linjoja. Tällä liikkeellä Stena Line yrittää saada matkustajat tekemään ostoksensa mieluummin laivalla kuin matkakohteessa. Stena kehittää seuraavaksi myymäläkonsepteja laivoillaan uuden myyntitaktiikkansa tueksi.

Täällä Pohjois-Itämerellä olemme toki saaneet osamme tästäkin trendistä. Tullin maahantuontimääräykset kuitenkin rajoittavat osaltaan suurten alkoholimäärien myyntiä reiteillä, joissa verovapaa myynti on edelleen voimissaan. Sen sijaan on huomattavissa trendi, jossa myyntiä pyritään kasvattamaan laadukkaiden ja tunnettujen brändien avulla. Esimerkiksi Viking Gracen Victoria’s Secret -myymälä on ollut menestys, ja myös Silja Serenadella on viimeisimmän telakoinnin jälkeen avattu espanjalaisen Desigual-vaatemerkin ensimmäinen merimyymälä.

Nähtäväksi jää, kumpi taktiikka on menestyksekkäämpi. Pohjoismainen restriktiivinen alkoholipolitiikka puhuu luonnollisesti sen puolesta, että Stenan bordershop tulee toimimaan niin kauan, kun sen hinnat ovat kilpailukykyisiä maahintojen kanssa. Toisaalta hyvät kokemukset brändimyymälöistä antavat toivoa, että jotain tämän kaltaista nähtäisiin enemmän lähivesillämme. Tunnetut kansainväliset brändit ovat muutenkin tekemässä tuloaan laivoille: Tallinkin pikalaiva Starilla avataan nimittäin piakkoin Itämeren ensimmäinen kelluva Burger King -ravintola. Selvää on kuitenkin tässä vaiheessa se, että monellakin taholla vanhaa pyörää yritetään nyt erilaisin keinoin keksiä uudestaan. □

Ympärivuotinen lii Tukholmaan

Tänä päivänä on itsestäänselvyys, että sekä Silja Linen että Viking Linen laivat lähtevät joka päivä ympäri vuoden Helsingistä Tukholmaan. Ilmiö on kuitenkin suhteellisen uusi, sillä pääkaupunkien välinen ympärivuotinen linja käynnistyi vasta vuonna 1972.

TEKSTI: **LASSI LIIKANEN** JA **KALLE ID**

PITKÄÄN oli normaalia, että luonnollisin väylä Suomesta Ruotsiin kulki Länsi-Suomesta ja erityisesti Turusta. Se oli käytännössä lyhyin meritie manner-Suomesta länsinaapurimme kuninkaalliseen pääkaupunkiin, ja myös Turun historia Suomen entisenä pääkaupunkina Ruotsin vallan aikana lienee vaikuttanut asiaan. Reitti kulkee enimmäkseen saaristossa, missä jäätilanne monesti oli parempi kuin esimerkiksi Perämerellä.

Helsingin-liikenne käynnistyy ympärivuotisena

Vallankumouksellisen ympärivuotisen linjan Helsingistä käynnistivät laivaliikenteen suuret, 1950-luvulla alkaneet muutokset, kun Yhteisliikennevarustamoiden kilpailijaksi perustettiin uusi toimija, Vikinglinja. Tämä aloitti uudenlaisen, kilpavarustelun värittämän aikakauden. Uusia laivoja tilattiin, ja uusia reittejä avattiin ja suljettiin tiuhaan tahtiin. Molemmat toimijat halusivat markkinaosuuksia, ja siksi myös uusia liikennöintimahdollisuuksia tutkittiin tarkkaan.

Helsingin ja Tukholman välisellä reitillä Silja Line ja sen taustalla olleet yhteisliikennevarustamot olivat jo aiemmin olleet toimeliaita. Esimerkiksi Helsingin kesäolympialaisten aikaan vuonna 1952 ne hankkivat linjalle niin sanottuja ”olympialaivoja”. Näiden laivojen liikennöinti ei kuitenkaan ollut ympärivuotista, vaan jäiden tultua liikenne keskeytettiin ja aloitettiin taas uudestaan keväällä.

1970-luvulla tilanne oli toinen. 1960-luku oli kiristänyt kilpailua entisestään. Tarve laajentua oli kova, ja siksi oli luonnollista alkaa tutkia mahdollisuutta liikennöidä ympärivuotisesti Helsingin ja Tukholman välillä. Laivamatkustamisen uusi tuotteistaminen, erilaiset vapaa-ajan risteilyt, avasivat mahdollisuuden tälle. Siljavarustamo päätyi tilaamaan Nantes’n telakalta Ranskasta kaksi alusta, jotka oltiin suunniteltu ympärivuotiseen liikenteeseen. Laivat tilattiin siitä huolimatta, että Siljan kolmesta omistajasta kaksi – Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö (SHO) ja Rederi AB Svea – eivät uskoneet laivojen voivan pysyä aikataulussa talvikuukausina. Kun laivojen ollessa rakenteilla Siljavarustamosta tuli markkinointiyhtiö Silja Line ja sen omistamat alukset siirrettiin SHO:n, Svean ja Höyrylaivaosakeyhtiö Boren omistukseen, rakenteilla olleet

kenne Helsingistä

alukset tulivat hieman ironisesti SHO:n ja Svean omistukseen.

Vaikka usein väitetään SHO:n vuonna 1972 valmistuneen Aallottaren aloittaneen talviliikenteen Helsingin ja Tukholman välillä, tämä ei itse asiassa pidä paikkaansa. Aallotar nimittäin valmistui myöhässä, mistä johtuen normaalisti talvisin Turun-linjalla liikennöinyt Svea Jarl liikennöi Helsinki-Tukholma -linjalla talvikaudella 1971-72. Svea Jarl tosin lopetti liikenteen reitillä 27. helmikuuta, kun taas Aallotar aloitti aikataulun mukaisen liikenteen vasta 2. maaliskuuta. Näin talvella 1972 reitillä oli pieni talvitauko, ja vasta seuraavana talvena liikenne oli oikeasti ympärivuotista. Svea Jarl oli samalla viimeinen perinteinen höyrylaiva Helsingin ja Tukholman välisellä linjalla.

Aallotar aloittaa liikenteen

Ympärivuotisen talviliikenteen virstanpylväs saavutettiin 2. maaliskuuta 1972, kun SHO:n Aallotar aloitti ensimmäisenä aluksena ympärivuotisen liikenteen pääkaupunkien välillä. Myöhemmin kesällä myös Svea sai samaiselta telakalta Ranskan Nantes'ta Aallottaren sisaraluksen, Svea Reginan, mikä mahdollisti päivittäin lähdöt sekä Helsingistä että Tukholmasta. Täten päättyi myös vuosikymmeniä kestänyt höyrylaivojen aikakausi kyseisellä reitillä.

Mariella ponnistelee kohti Helsinkiä vaikeana jäätalvena 2010. Kuva: Kalle Id

Svea Jarl liikennöi Helsingistä Tukholmaan talvikauden 1971-72, ollen näin ensimmäinen todellinen talvilaiva linjalla.
Kuva: Postikortti, Kalle Idin kokoelmat

Aallotar ja Svea Regina oltiin suunniteltu nimenomaan ympärivuotista liikennettä ajatellen. Polttoaineenkulutusta vähentävän keulabulbin sijaan niissä oli terävä jäänmurtokeula, ja jäävallien läpäisemiseksi laivojen koneista löytyi tehoa 16 000 hevosvoimaa, mikä oli enemmän kuin ajan voimakkaimmissa suomalaisissa jäänmurtajissa eli Tarmo-luokassa. Kun lisäksi alusten sisustus oli korkeatasoinen ja ensi kertaa Helsinki-Tukholma -linjan historiassa kaikki sisätilat olivat kaikkien matkustajien käytössä ilman luokkajakoa, tuli niistä nopeasti hyvin suosittuja. Jo vuonna 1973 kaikki kolme Siljan osakasvarustamoa – Bore, SHO ja Svea – tilasivatkin uudet, identtiset sisaralukset samaiselta telakalta. Uudet laivat tulisivat luonnollisesti olemaan suurempia kuin edeltäjänsä.

Vuonna 1973 myös toinen varustamo yritti onneaan Helsingin ja Tukholman välisessä liikenteessä, kun nuori ahvenanmaalainen Birka Line liikennöi reitillä Freeport- ja Drottningen -laivoilla. Öljykriisistä johtuen liikenne kuitenkin loppui jo syksyllä 1973, eivätkä Birkan alukset näin ollen liikennöineet koskaan linjalla talvikuukausina.

Viking laajentaa pääkaupunkilinjalle

Siljan menestyksen vanavedessa myös Vikinglinja alkoi entistä enemmän kiinnostua Helsingin-linjasta, Birkan epäonnisesta yrityksestä huolimatta. 1970- ja erityisesti 1980-luvulle tultaessa molemmat tulisivat tasaväkisinä kilpailemaan ”Helsingin herruudesta”. Vikinglinjassa oltiin kovassa laajentumisvaiheessa 1970-luvun alussa. Vikingin osakas Rederiaktiebolaget Sally oli tilannut useampia käytännössä identtisiä aluksia Meyerin telakalta Papenburgista. Sarjassaan viides ja toistaiseksi viimeinen ”papenburgilainen” oli tilattu ilman selkeää käyttötarkoitusta, ja kun Lounais-Suomen liikenteessä katsottiin olevan jo tarpeeksi kapasiteettia, Sallyn piti alkaa etsiä uusia mahdollisuuksia työllistää alus.

Sallyn epäonnistuttua yrityksissä työllistää alus sen hetkisessä liikenteessä alettiin katsoa Helsingin suuntaan. Alun perin Vikinglinjan osakassopimus kattoi liikenteen satamista Hangon ja Porin välillä, joten osakasvarustamot neuvottelivat sopimuksen uusiksi niin, että Helsingin-liikenne olisi mahdollista aloittaa. Alkujaan Helsingin-linjaa piti liikennöidä Sallyn ja Rederi AB Sliten aluksilla, mutta Slite vetäytyi suunnitelmasta, kun sillä ei ollut vapaata kalustoa linjalle. Sally joutui etsimään muualta toisen aluksen linjalle; sopiva laiva löytyi Alaskasta, jossa Alaska Marine Highway System (ks. Ulkomatala 5/2012) oli halukas myymään Wickersham-aluksensa (alkujaan Stena Linen Stena Britannica vuodelta 1967). Kaupat syntyivät, ja näin Vikingilläkin oli kaksi alusta Helsingin ja Tukholman välistä linjaa varten.

Ensimmäinen punainen laiva, tuliterä Viking 5, seilasi Helsingin Katajanokalta Tukholmaan 5. heinäkuuta 1974. Vain muutama päivä tämän jälkeen Alaskasta ostettu Viking 6 aloitti liikenteen. Viking-alukset poikkesivat Siljan laivoista jäänmurron osalta siinä, että niissä oli molemmissa bulbikeula jäänmurtokeulan sijaan. Viking 6 oli lisäksi vahvistettu vain jääluokkaan 1C, kun muut linjan alukset olivat 1A-luokassa. Ongelma ratkaistiin korvaamalla Viking 6 vaikeimpina talvina joko Viking 1:llä tai Viking 3:lla, jotka olivat molemmat 1A-jääluokkaan varusteltuja Viking 5:n hieman pienempiä sisaraluksia.

Entistä suurempaa, entistä parempaa

Siljan puolella Rederi AB Svea sai ensimmäisenä Ranskasta tilatusta kolmikosta oman aluksensa. Loppukeväästä 1975 luovutettu Svea Corona korvasi Svea Reginan Helsingin-linjalla. SHO:n Wellamo luovutettiin myöhemmin kesällä, ja näin linjalla oli jälleen täysin uudet alukset vain kolme vuotta edellisten valmistumisesta. Boren tilaama alus sai nimekseen Bore Star ja valmistui Ranskasta talvella 1975. Talvikuukausien aikana Helsinki-Tukholma -linjalla ei kuitenkaan tarvittu kolmea laivaa, joten Bore Star rahdattiin talviksi 1975-76 ja 1976-77 Finnlinesin risteilyliikenteeseen Välimerellä ja Kanariansaarilla. Tämän jälkeen yksi alus kolmikosta – yleensä Bore Star tai Svea Corona – liikennöi Turun-linjalla kahden muun ylläpitäessä ympärivuotista liikennettä Helsingin-linjalla.

1970-luvun lopulla sekä Vikingin että Siljan leireissä ryhdyttiin suunnittelemaan uudisrakennuksia linjalle.

Yllä: **Kaksikko Aallotar ja Svea Regina olivat ensimmäiset Helsinki-Tukholma -linjan autolautat ja ensimmäiset alukset, jotka oltiin suunniteltu kaupunkien väliseen ympärivuotiseen liikenteeseen. Kuvassa Svea Regina alkuperäisessä asussaan pienellä Silja Line -kylkitekstillä vuonna 1972.**
Kuva: Suomen laivahistoriallisen yhdistyksen kokoelmat
Oikealla: **Alkujaan Ruotsin ja Saksan väliseen liikenteeseen rakennettu Viking 6 oli varusteltu vain 1C-jääluokkaan.**
Kuva: Viking Line
Oikealla alla: **Viking 1 (kuvassa Helsingissä) ja Viking 3 "lomittivat" Viking 6:tta talvikausina.** Kuva: Viking Line
Alla: **Kolmikko Svea Corona, Wellamo (kuvassa) ja Bore Star korvasivat Siljan ensimmäiset Helsingin-lautat jo vuonna 1975.** Kuva: Postikortti, Rami Wirrankosken kokoelmat

Yllä: **Vuonna 1980 valmistuneiden Viking Sagan ja Viking Songin (kuvassa) myötä Viking Linella oli ensi kertaa Helsinki-Tukholma -linjalla Siljaa suuremmat alukset. Ilo tosin jäi lyhyeksi, kun Siljalle valmistui suurempi kaksikko vain vuotta myöhemmin. Kaksikon suunnittelussa panostettiin suuriin rahtikansiin, mikä osoittautui virheeksi linjan muuttuessa yhä risteilypainotteisemmaksi.**
Kuva: Krzysztof Brzoza
Alla: Siljan uudempi Futurum-laiva Silvia Regina saapumassa Helsinkiin alkuvuodesta 1982. Huomaa, että kuvassa laiva on jo ehtinyt saada Johnson Linen korsteenimerkin, mutta keulaa ei ole rakennettu uudelleen. Alus liikennöi tässä asuassa vain muutamia kuukausia.
Kuva: Postikortti, Rami Wirrankosken kokoelmat

Vikingille Rederi Ab Sally tilasi vuoden 1978 lopussa Wärtsilän Turun-telakalta kaksi uutta matkustajatilojen yleisjärjestelyiltään Finnjetiin pohjautuvaa alusta Helsingin ja Tukholman väliseen liikenteeseen. Tilausta edesauttoivat neuvottelut Suomen hallituksen kanssa, joka antoi tukensa projektille auttaakseen suomalaista telakkateollisuutta. Siljan puolella taas vuonna 1979 nimensä Effoaksi muuttanut entinen SHO ja Rederi AB Svea tilasivat Wärtsilän Turun-telakalta kaksi uutta risteilylauttaa. Tässä vaiheessa Bore jättäytyi pois kelkasta eikä tilannut itselleen vastaavaa alusta. Vaikka sekä Vikingin että Siljan alukset rakennettiin samalla telakalla, oli niiden suunnittelu telakalla eri ryhmien vastuulla ja laivoista tuli varsin erilaiset.

Jättilautat saapuvat

Helsingin-linjan ”uudet sukupolvet” valmistuivat lähes samanaikaisesti sekä Silja Linelle että Viking Linelle. Sallyn tilaamat Viking Saga ja Viking Song valmistuivat molemmat hyvin lyhyen ajan sisällä keväällä ja syksyllä 1980 ja aloittivat liikenteen Helsingin ja Tukholman välillä. Näiden alusten kapasiteetti oli huomattavasti vuonna 1974 liikenteeseen tulleita edeltäjiään suurempi, ja tietysti myös risteilytuote oli lyönyt itsensä läpi aivan eri tavalla. Finnjetin mallin mukaan laivan hotelliosasto oli sijoitettu keulaosaan, kun taas matkustajapalvelut, kuten ravintolat ja baarit löytyivät laivan peräosasta. Kokousmatkailijoiden tarpeisiin lai-

vassa oli suuri konfrenssiosasto, joka oli todettu onnistuneeksi jo 1979 valmistuneessa Turellassa.

Vikingin etumatka Helsingissä ei kestänyt kauaa, sillä Silja oli seuraamassa aivan perässä. Futurum-nimisen projektin puitteissa ensimmäisenä valmistui keväällä 1981 Effoan uusi alus, joka sai nimekseen Finlandia. Myöhemmin kesällä myös Finlandian sisar, Rederi AB Svean Silvia Regina valmistui ja aloitti liikenteen. Alukset olivat erittäin menestyksekkäitä ja veivät jälleen kerran käsitteen ”risteilylautta” uudelle tasolle. Ainoaksi suuremmaksi ongelmaksi osoittautui alusten keularakenne, joka soveltui heikosti kovaan merenkäyntiin. Monissa lähteissä mainitaan alusten käyttäytyneen kovassa aallokossa "brutaalisti". Niinpä keularakenteet uusittiin molemmissa laivoissa jo vuonna 1982. On mielenkiintoista huomata, että tässä vaiheessa laivojen rakenteessa ei enää erityisesti varauduttu jääesteisiin. Toki sekä Siljan että Vikingin kaksikko varusteltiin 1A Super -jääluokkaan, mutta aiempien Silja-laivojen jäänmurtajakeula oli poissa, eikä laivoja myöskään varusteltu muilla jäänmurron apukeinoilla, kuten Wärtsilän ilmapulputusjärjestelmällä (josta lisää sivuilla 28-32).

Punainen laivasto uusiutuu toistamiseen

Silja Linen osakkaat tilasivat 1980-luvun alussa uudet suurlautat Turun-liikenteeseen. Viking Linessä taas keskityttiin Helsingin-linjaan, sillä Viking Saga ja Viking Song osoittautuivat nopeasti liian pieniksi ja ennen kaikkea liian rahtipainotteisiksi pääkaupunkilinjaa varten. Nyt Helsingin-linjasta kiinnostuivat Vikingin kaksi muuta osakasta, SF-Line ja Rederi AB Slite. Sally oli hallinnut linjaa sen käynnistämisestä saakka ja teki hyvää tulosta reitillä. SF-Line ja Slite halusivat jakaa osansa kakusta ja käynnistivät omat projektinsa saadakseen aluksia tälle linjalle.

Uudesta aluksesta tehtiin sopimus vuonna 1983 Wärtsilän kanssa. Myös toinen suomalainen telakkayhtiö, valtiollinen Valmet teki tarjouksen, mutta Wärtsilän aiempi osaaminen painoi enemmän vaakakupissa. Uudisrakennuksesta tuli Mariella, ja se aloitti liikenteen alkukesästä 1985 Viking Sagan linjaparina. Alun perin Mariellasta piti tulla linjan kolmas alus, mutta taloudellisesti heikoilla jäillä liikkunut Sally myi Viking Songin Mariellan valmistuttua. Myös Sallyn toinen alus sai lähteä vuonna 1986, kun Slitelle valmistui Mariellan sisaralus Olympia. Näin Vikingin Helsingin-linjan avannut Sally joutui vetäytymään pysyvästi linjalta. Mariella ja Olympia olivat menestyksekkäitä aluksia, ja tässä vaiheessa Vikingin laivasto Helsingissä oli tasokkaampaa kuin Silja Linen. Kilpailu linjan herruudesta ei vielä ollut suinkaan ohi.

Pitkäikäisin Helsinki-Tukholma -lautta Mariella lähdössä Helsingistä talvisissa oloissa keväällä 2013. Kuten Turellan ja Rosellan tapauksessa SF Line tahtoi alkujaan tilata Mariellan Japanista, mutta Suomen Pankki ei antanut varustamolle lupaa tilaukseen ulkomailta. Kuva: Kalle Id

Silja tekee rohkean ratkaisun

Finlandian ja Silvia Reginan jälkeen Silja Linelle tuli liki kymmenen vuoden tauko, ennen kuin Helsingin-reitti näki uusia aluksia. Siljan viisi vuosikymmentä -kirjassa kerrotaan, kuinka Silja Linessä oltiin erimie-lisiä siitä, miten kaluston kehittämisessä edetään. Osa siljalaisista, muiden muassa silloinen toimitusjohtaja Harry Österberg puhui verrattain uusien Finlandian ja Silvia Reginan täydellisestä uudistamisesta sekä kapasiteetin kasvattamisesta aluksia pidentämällä. Suunnitelmat pidentämisestä olivat jo valmiit, kun Österberg jäi eläkkeelle. Siljan uusi toimitusjohtaja Ralf Sandström oli sitä mieltä, että Siljan olisi rakennettava Helsinkiin uusia aluksia vastatakseen kilpailuun. Futurum-laivojen pidennyssuunnitelmat päätyivät romukoppaan.

Vuonna 1987 käynnistyi ennennäkemätön ja rohkea projekti, jossa sekä Effoa että Svean varustamotoiminnan haltuunsa ottanut Johnson Line tilasivat Wärtsilä Meriteollisuudelta kaksi uutta alusta. Uutuudet olivat kautta aikojen kalleimmat alukset Silja Linen historiassa mutta veivät myös lauttaristeilyt Itämerellä täysin uudelle tasolle. Suurin uutuus näissä laivoissa oli tietysti 140-metrinen, viiden kannen korkuinen kävelykatu laivan keskellä. Myös kapasiteetiltaan laivoista tulisi Silja Linen historian suurimmat.

Valitettavasti projekti ajautui vaikeuksiin ennen alusten valmistumista. Wärtsilä Meriteollisuus joutui 1980-luvun lopulla pahoihin talousvaikeuksiin ja ajautui Suomen yrityshistorian suurimpaan konkurssiin vuonna 1989. Sekä Effoan että Johnson Linen uudet

Yllä: **Kaksikko Silja Serenade ja Silja Symphony olivat valmistuessaan liioittelematta maailman innovatiivisimmat matkustaja-alukset, joiden kävelykatu kopioitiin myöhemmin Royal Caribbeanin risteilylaivoihin. Kuvassa Silja Serenade Tukholman saariston ulkopuolella vaikeana jäätalvena 2010.** Kuva: Marko Stampehl
Alla: Alkujaan Rederi AB Sliten Viking Linen Helsinki-Tukholma -liikennettä varten tilaama Europa tuli varustamon konkurssin seurauksena linjalle nimellä Silja Europa. Ja muutaman vuoden jälkeen se siirrettiin Turku-Tukholma -linjalle. Kuva kertoo myös pääkaupunkilinjan laivojen kasvusta, sillä Silja Europan edessä oleva Corbiére oli 70-luvulla linjalla liikennöineiden Viking 1:n ja Viking 3:n sisaralus. Kuva: Jukka Huotari

alukset olivat vasta rakenteilla, ja konkurssi uhkasi niiden valmistumista. Toisaalta sekä Finlandia että Silvia Regina oli jo aiemmin myyty pois uusien alusten tieltä. Niinpä sekä Effoa että Johnson Line näkivät aiheelliseksi – tai pikemminkin välttämättömäksi – lähteä osaomistajaksi mukaan uuteen telakkayhtiöön turvatakseen alustensa luovutukset. Tästä yhteistyöstä syntyi Masa-Yards, joka otti haltuunsa muun muassa Turun-telakan, jossa Siljan uutuudet olivat rakenteilla.

Kävelykatusisarten hinta paisui myös konkurssin vuoksi alkuperäisestä 600 miljoonasta markasta peräti miljardiin markkaan kappaleelta, ja telakan ongelmat myös viivästyttivät alusten valmistumista. Koko maailman huomio oli kuitenkin Itämerellä vuonna 1990, kun maailman ensimmäinen kävelykadulla varustettu laiva, Silja Serenade, oli valmis. Syksyllä 1990 Silja Serenade aloitti liikennöinnin Helsingin ja Tukholman välillä. Kesällä 1991 Silja Serenaden sisaralus Silja Symphony liittyi aisapariksi samaiselle linjalle. Vuosina 1993-1995 Silja Serenade liikennöi Turun ja Tukholman välisellä reitillä juuri Silja Linelle valmistuneen Silja Europan kulkiessa Helsingin-linjalla Silja Symphonyn parina.

Silja Europa päätyi Siljan laivastoon Viking Linen osakkaan Rederi AB Sliten konkurssin seurauksena. Silja Serenaden huono soveltuvuus saaristoreitille kuitenkin vaikutti siihen, että Silja Europa ja Silja Serenade

vaihtoivat päittäin reittejä vuonna 1995, ja siitä lähtien lyhyitä poikkeuksia lukuun ottamatta Silja Serenade ja Silja Symphony ovat liikennöineet Helsingin ja Tukholman välistä reittiä. Vuodesta 1999 alukset kulkevat myös Maarianhaminan kautta verottoman myynnin säilyttämiseksi.

Viking Line menettää osakkaan

Viking Linen osakas SF-Line oli saanut Wärtsilä Meriteollisuuden kanssa edullisen sopimuksen vuonna 1987, kun Admiral Cruises perui Wärtsilältä tilaamansa uudisrakenteen. Osittain Mariellaan pohjautunut mutta uutta ajattelua edustanut uudisrakennus suunniteltiin ja rakennettiin valmiiksi nopeasti, ja Cinderellaksi nimetty alus aloitti Helsingin-linjalla kolmantena laivana loppuvuodesta 1989. Se teki lisäksi myös 25 tunnin risteilyjä Helsingistä.

Kuten todettua, Viking Linessä osakkaana olleelle Rederi AB Slitelle kävi ohraisesti, kun ensin Wärtsilä Meriteollisuuden konkurssi ja sitten Ruotsin kruunun devalvointi vuonna 1993 veivät sen taloudellisiin vaikeuksiin. Kun vielä varustamon rahoittajapankki Nordbanken veti siltä tukensa, ajautui Slite konkurssiin. Varustamon rakenteilla ollut lippulaiva Europa rahdattiin Silja Linelle. Muut alukset huutokaupattiin, mutta jäljellä ollut Viking-varustamo SF Line ei saanut hankittua niistä yhtäkään. Täten Olympia poistui Helsingin-reitiltä 1993. Cinderella ja myöhemmin Isabella ottivat tämän seurauksena Olympian paikan Mariellan aisaparina.

Vaikka Vikingin laivastossa oli vuoden 1993 jälkeen käytännössä yksi laiva liian vähän, vasta 1997 Mariella sai uuden linjaparin, kun Viking Line osti Rederi AB Sea-Linkiltä aiemmin Silja Linelle rahdatun Silja Scandinavian. Alkujaan Ruotsin ja Saksan väliseen liikenteeseen rakennetusta Isabellan sisaraluksesta tuli Gabriella ja se alkoi liikennöimään Helsingin-reitillä. Vuodesta 1997 tähän päivään saakka Viking Linen liikennettä Helsingistä Tukholmaan ovatkin hoitaneet Mariella ja Gabriella muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta.

Helsingin-liikenteen myöhempiä vaiheita

Suomen ja Ruotsin liittyminen Euroopan unionin jäseniksi uhkasi lauttaliikenteen tulevaisuutta, sillä verovapaan myynnin tiedettiin loppuvan unionin sisällä. Ahvenanmaa neuvotteli itsensä kuitenkin yhteisen veroalueen ulkopuolelle, ja käymällä molempiin suuntiin Maarianhaminassa voi alusten myymälöissä edelleen myydä matkustajille verovapaita tuotteita. Ahvenanmaan-käynti sisällytettiin Helsingin-reitillä mukaan kesällä 1999.

Silja Linen Silja Serenade ja Silja Symphony ovat olleet ilmeisen menestyksekkäitä aluksia linjallaan ja edelleen melko ainutlaatuisia laatuaan maailmassa. Aluksia on remontoitu useaan otteeseen. Vuonna 2006 Siljan silloinen omistaja Sea Containers teetti aluksiin niin kutsutun ”Star-projektin” ennen niiden myyntiä uudelle omistajalleen. Myöhemmin vuonna 2014 Silja Linen siirryttyä jo Tallinkin omistukseen teetettiin molempiin aluksiin niin ikään yhteensä yli 20 miljoonan euron uudistukset, jotka jatkuvat vielä vuosina 2015-2016. Silja Serenaden viimeisimmistä uudistuksista voi lukea tämän lehden sivuilta 8-11.

Myös Viking Line on investoinut laivoihinsa ja uudistanut Mariellaa (ks. Ulkomatala 3/2015) ja Gabriellaa useaan otteeseen, eikä alkuperäisestä asusta ole enää paljoa näissäkään laivoissa jälkiä. Viking Line on myös parin vuoden ajan liikennöinyt kesäsesonkina Mariellalla ja Gabriellalla päivällä Helsingistä Tallinnaan sen

Yllä: **Cinderella liikennöi Helsingin ja Tukholman väliä vuosina 1989-1994, tosin pääosan ajasta vuorotellen 24-tunnin risteilyiden kanssa.** Kuva: Marko Stampehl
Alla: **Vuonna 1994 Mariellan linjapariksi Helsingin-linjalla vaihtui Isabella. Kuvassa laiva kuitenkin Turun-linjalla, jossa se vietti pääosan Viking-urastaan.** Kuva: Kalle Id

Gabriella saapumassa Helsinkiin talvella 2010. Rakenteeltaan Amorellaan ja Isabellaan pohjautuva alus on (toistaiseksi) uusin alus Helsinki-Tukholma -linjalla. Sellaisena se myös säilynee, sillä kumpikaan reitillä liikennöivä varustamo ei nykytiedon valossa suunnittele uudisrakennuksia linjalle
Kuva: Marko Stampehl

sijaan, että ne seisoisivat Helsingissä. Mariella myös juhli kuluvana vuonna 30-vuotista taivaltaan Helsingin ja Tukholman välisellä linjalla.

Vaikka laivat on kasvaneet sekä isommiksi että tehokkaammiksi kuin 1970-luvun alussa ympärivuotisen liikenteen alkaessa uskallettiin uneksiakaan, ei täysin häiriöttömään liikenteeseen talvikausina olla vielä-kään päästy. Viimeksi Helsingin ja Tukholman välisessä liikenteessä jäät aiheuttivat merkittäviä myöhästymisiä ja poikkeusaikatauluun siirtymisen vaikeana jäätalvena 2009-2010. Jäitä ei siis ole vieläkään kokonaan voitettu. □

Lähteitä

- Fakta om Fartyg (www.faktaomfartyg.se)
- Malmberg, Thure ja Stampehl, Marko: *Siljan viisi vuosikymmentä.* 2007.
- Sjöström, Pär-Henrik ja Brzoza, Krzysztof: *Tie meren yli. Uranuurtajasta markkinajohtajaksi.* Breakwater Publishing AB, 2009.
- Sveriges Radio (www.sverigesradio.se)
- Valkeat Laivat (www.valkeatlaivat.net)

Oikaisuja numeroon 5/2015

Mitä kuuluu rikkidirektiivi? -artikkelista saattoi saada käsityksen että Seagardilla on edelleen Boren kehittämä rikkipesuri. Testijakson jälkeen alukseen asennettiin kuitenkin DeltaLanghin pesuri.

Innovatiivisilla autolautoilla Norjasta Britanniaan -artikkelissa kerrottiin koululaiva Gannin olleen viimeinen Norjasta Britanniaan liikennöinyt matkustaja-alus Eyjafjallajökull-tulivuoren purkautumisen katkaistua lentoliikenteen Euroopassa. Muutamaa päivää Gannin jälkeen Northlink Ferriesin Hamnavoe teki kuitenkin vastaavan matkan, joten viimeinen Norjasta Britanniaan liikennöinyt matkustaja-alus oli Hamnavoe, ei Gann.

Toimitus pahoittelee virheitä.

Fakta: Helsinki-Tukholma -laivojen kehitys 1972-2016

Aallotar (1972-1975)

Valmistunut: 1972 Dubigeon-Normandie, Nantes, Ranska
Mitat: 126,79 x 19,54 x 5,15 m
Bruttotonnit: 7 801 GRT
Koneet: Kaksi SEMT-Pielstick -dieseliä, nopeus 21 solmua
Matkustajamäärä: 1 000
Hyttipaikkoja: 439
Autoja: 170

Kuva: Krzysztof Brzoza

Viking Saga (1980-1986)

Valmistunut: 1980 Wärtsilä, Turku, Suomi
Mitat: 145,18 x 25,49 x 5,51 m
Bruttotonnit: 13 878 GRT
Koneet: Neljä Wärtsilä-Pielstick -dieseliä, nopeus 21,3 solmua
Matkustajamäärä: 2 000
Hyttipaikkoja: 1 238
Autoja: 462

Kuva: Viking Line

Mariella (1985-)

Valmistunut: 1985 Wärtsilä, Turku, Suomi
Mitat: 175,70 x 28,40 x 6,50 m
Bruttotonnit: 37 799 GT
Koneet: Neljä Wärtsilä-Pielstick -dieseliä, nopeus 22 solmua
Matkustajamäärä: 2 500
Hyttipaikkoja: 2 500
Autoja: 580 (nyk. 430)

Kuva: Marko Stampehl

Silja Symphony (1991-)

Valmistunut: 1991 Kvaerner Masa-Yards, Turku, Suomi
Mitat: 203,03 x 31,93 x 7,12 m
Bruttotonnit: 58 377 GT
Koneet: Neljä Wärtsilä-Vasa -dieseliä, nopeus 21 solmua
Matkustajamäärä: 2 500 (nyk. 2 852)
Hyttipaikkoja: 2 614 (nyk. 3 001)
Autoja: 450 (nyk. 395)

Kuva: Kalle Id

Lokikirja

Syys-lokakuu 2015

Merenkulun tärkeimpiä tapahtumia niin kotivesiltä kuin maailman meriltä loka-joulukuulta 2015.

TEKSTI: **KALLE ID** JA **JUSSI LITTUNEN**

Lokakuu

Portland-Yarmouth -linja Bay Ferriesille. Kanadan Nova Scotian Yhdysvaltojen Maineen yhdistävä lauttalinja kilpailutettiin uudelleen lokakuussa, kuten kerroimme numeron 5/2015 lokikirjassa. Voittajaksi selvisi kanadalainen Bay Ferries, joka operoi pikaaluksilla Yarmouthista Bar Harbouriin ja Portlandiin vuosina 1998-2009. Kilpailutuksen ehtojen mukaan Bay Ferriesin on ilmoitettava tammikuun puoliväliin mennessä, millä aluksella se aikoo linjaa liikennöidä. Liikennesopimuksen menettänyt Nova Star Cruises rahtasi ainoan aluksensa Nova Starin majoituslaivaksi Bahamasaarille joulukuussa. KI

Tukholman Satama sai luvan Norvikin terminaalille. Maankäyttö- ja ympäristötuomioistuimen antaman positiiviseen päätöksen perusteella Tukholman satama suunnittelee uuden tavarasatamansa rakentamisen alkavan vuoden sisällä. Tukholman eteläpuolelle Nynäshamniin suunnitellun terminaalin tarkoituksena on siirtää Tukholmaan suuntautuvia tavarakuljetuksia rauta- ja maanteiltä laivoihin, joiden olisi helpompi purkaa lastinsa Norvikissa kuin pitkän saaristoväylän perällä sijaitsevassa Tukholmassa. JL

Marraskuu

Crystal Cruises aloittaakin jokiristeilyt jo kesällä 2016. Crystal Cruises ilmoitti marraskuun alussa tilaavansa kaksi jokiristeilijää lisää saksalaiselta Lloyd Werft -telakalta. Samassa yhteydessä varustamo kertoi ostaneensa Euroopan suurimman jokiristeilijän Mozartin, joka aloittaa Crystal Cruisesin jokiristeilyt heinäkuussa 2016 nimellä Crystal Mozart. Vuonna 2017 valmistuvista uudisrakenteista kaksi ensimmäistä, Crystal Bach ja Crystal Mahler, tulevat risteilemään Reinillä, Mainilla ja Tonavalla, kun taas sarjan jälkimmäisistä aluksista Crystal Ravel aloittaa risteilyt Seinellä ja Garonnella ja Crystal Debussy Garonne- ja Dordogne-joilla. Kaikki alukset on nimetty tunnettujen saksalaisten ja ranskalaisten klassisen musiikin säveltäjien mukaan. JL

World Odyssey (ex-Deutschland) kesäkausiksi Phoenix Reisenille. Saksalainen matkatoimisto Phoenix Reisen vuokraa entisen Deutschland-risteilyaluksen seuraavaksi viideksi kesäksi liikenteeseensä. Talvikaudet alus jatkaa Semester at Sea -ohjelman kelluvana yliopistona, kuten viime kesäkuun numerossa kerroimme (Ulkomatala 3/2015). Nykyisin nimellä World Odyssey tunnettu risteilyalus saa sopimuksen myötä kesäkausiksi takaisin vanhan nimensä. Tämän vuoden toukokuun ja syyskuun välisenä aikana alus risteilee Bremerhavenista käsin pääasiassa Pohjoismaihin ja Baltiaan, vieraillen kesäkuussa kahdesti Turussa ja Helsingissä. JL

Tanskan sisäisen liikenteen linjoille rakennetaan maailman suurimmat sähkölautat. Ærøn saari suunnittelee korvaavansa kolme dieselkäyttöistä yhteysalusta osana "Green Ferry Vision" -projektiaan. Ærøn ja Fynin saarten väliseen liikenteeseen tarkoitetut sähkölautat tultaneen rakentamaan tanskalaisella Søby Værft -telakalla ja otetaan käyttöön vuonna 2017. Alusten painon alentamiseksi rakentamisessa aiotaan hyödyntää mm. lasikuitua, ja energia alusten liikennöimiseen on tarkoitus tuottaa tuulivoimalla. Euroopan Unioni tukee lauttojen rakentamista ja operointia 125 miljoonalla Tanskan kruunulla (16,7 miljoonaa euroa). JL

Tallink myi Superstarin Corsica Ferriesille. Vuonna 2008 valmistuneen Superstarin myyntihinta on 91,5 miljoonaa euroa, ja kaupan tuotto käytetään pääasiassa Tallinkin velkojen lyhentämiseen ja uuden aluksen rakentamisen rahoittamiseen. Superstar luovutettiin uudelle omistajalleen 1. joulukuuta, mutta kaupan yhteydessä solmitun vuokrasopimuksen perusteella alus jatkaa Tallinkin liikenteessä uuden aluksen valmistumiseen, kevääseen 2017 asti. Aiemmin tänä vuonna Tallink myi samalla omistajalle Silja Festivalin, joka liikennöi nykyään Livornosta Golfo Aranciin ja Bastiaan nimellä Mega Andrea. JL

Star Cruisesin uudisrakenteet uuden Dream Cruises -brändin alle. Crystal Cruisesinkin omis-

Yllä: **Raumalla rakennettu Côte des Dunes (ex-SeaFrance Rodin, Rodin) on saanut ensimmäisenä aluksena DFDS:n uuden, tummarunkoisen värityksen.** Kuva: Robert Fournier
Oikealla: **Bay Ferriesin Princess of Acadia jäi eläkkelle Saint John-Digby -linjalta viime kesänä. Alus on siitä lähtien ollut makuutettuna. Vuonna 1971 rakennettu alus lienee kuitenkin liian iäkäs Portland-Yarmouth -linjalle.** Kuva: Marko Stampehl
Oikealla alla: **Crystal Cruises aloittaakin jokiristeilyt jo tänä vuonna käytetyllä aluksella, ennen kuvan mukaisten uudisrakenteiden liikenteenaloitusta vuonna 2017.**
Kuva: Crystal Cruises
Alla: **Kelluva yliopisto World Odyssey, entinen Deutschland, saa kesäkausiksi takaisin vanhan nimensä, kun se tulee risteilemään Saksan markkinoille Phoenix Reisenin rahtauksessa.** Kuva: Marko Stampehl

Yllä: **Noin vuoden päästä aikanaan värityksellään järkyttänyt Superstar saa kuvan mukaiset Corsica Ferriesin maalit sekä uuden nimen Mega Express Six.** Kuva: Corsica Ferries
Alla: **Färsaarelainen Smyril Line on laajentanut toimintaansa matkustaja-autolauttaliikenteestä puhtaaseen rahtiliikenteeseen hankkimalla Norjasta rahti-rorot Hvítanesin ja Eystnesin (kuvassa).** Kuva: Smyril Line
Alinna: **Viking Star vieraili Helsingissä useampaan otteeseen viime kesänä. Myös sen rakenteilla olevista sisaraluksista useampi tulee olemaan tuttu näky pääkaupungin vesillä tulevina vuosina.** Kuva: Kalle Id

tajana tunnettu Genting Hong Kong perustaa Star Cruises -tytäryhtiönsä rinnalle uuden varustamon, jonka liikenteeseen kaksi 3 400 matkustajan uudisrakennetta asetetaan. Aluksista ensimmäinen, Genting Dream, valmistuu Meyer Werftiltä Saksasta marraskuussa 2016. Genting Hong Kongin tiedotteen mukaan alusten hintataso tulee olemaan kalliimpi kuin Star Cruisesin aluksilla, ja uudisrakenteet tulevat tekemään kahden, viiden ja seitsemän vuorokauden risteilyitä Aasiassa. JL

Smyril Line kolminkertaisti laivastonsa. Färsaarilta Tanskaan ja Islantiin liikennöivä Smyril Line on hankkinut matkustaja-autolautta Norrönan rinnalle kaksi rahtilaivaa norjalaiselta Nor Linesilta. Aiemmin nimillä Tananger ja Cometa norjalaisen Nor Linesin laivastossa kulkeneet alukset ovat saaneet uusiksi nimikseen Hvítanes ja Eystnes. 103-metriset laivat liikennöivät Färsaarten satamista Pietariin ja Tanskan Hirsthalsiin. KI

Viking Ocean Cruises vahvisti kaksi lisätilausta. Viking Ocean Cruises vahvisti tilaavansa viidennen ja kuudennen Viking Star -luokan aluksen. Aiemmin jokiristeilyistään tunnetun varustamon ensimmäinen valtameriristeilijä aloitti liikenteensä toukokuussa 2015, ja seuraava alus, Viking Sea, valmistuu tänä vuonna. Loput alussarjan laivoista valmistuvat vuosina 2017 (Viking Sky sekä vielä nimeämätön neljäs risteilyalus), 2018 ja 2020. Alusten matkustajakapasiteetti on 930, pituus 228 metriä ja bruttovetoisuus 47 800. Viking Starin esittelyn voi lukea Ulkomatalasta 3/2015. JL

Tulipalo Le Boréalilla. Ranskalaisen Ponant-risteilyvarustamon laivalla syttyi tulipalo varhain marraskuun 18. päivän aamuna. Onnettomuushetkellä alus oli eteläisellä Atlantilla matkalla Etelä-Georgiaan. Konehuoneessa syttynyt tulipalo katkaisi alukselta sähköt, mikä sai aluksen ajelehtimaan. 347 henkilöä evakuoitiin sisaralus L'Australiin ja Falklandsaarille pelastushelikoptereiden ja Iso-Britannian merivoimien partioalus Clyden avustuksella. Myös onnettomuusalus hinattiin myöhemmin Falklandsaarille. JL

Ex-Kungsholm romuksi. Viimeisen Svenska Amerika Linienille valmistuneen matkustaja-aluksen Kungsholmin romutus alkoi Intian Alangissa marraskuun lopulla. Vuonna 1966 risteilyliikenteeseen valmistunut alus liikennöi myös nimillä Sea Princess, Victoria, Mona Lisa ja Oceanic II. Viimeiset vuotensa laiva vietti Omanissa majoitusaluksena nimellä Veronica. Suomalaisen liikemies Johnny Sidin johtama sijoitusryhmä yritti saada alusta museo-, hotelli- ja ravintolalaivaksi Göteborgiin tai Tukholmaan, mutta laituripaikkaa ei järjestynyt ja ryhmä joutui luopumaan leikistä. KI

SNCM:lle viimein uusi omistaja. Talousvaikeuksissa paininut ranskalaisvarustamo SNCM sai viimein uuden omistajan, kun marseilles'lainen oikeusistuin hyväksyi 20.11. korsikalaisen liikemies Patrick Roccan 3,7 miljoonan euron tarjouksen varustamosta. Verrattain pienellä summalla Rocca saa omistukseensa SNCM:n liiketoiminnan sekä kuusi varustamon seitsemästä aluksesta. Rocca johtaa Korsikalla toimivaa yhteensä 27 yrityksen rypästä. Ranskalaisten lähteiden mukaan keskeinen syy Roccan voittoon oli se, että hänen tarjouksessaan 873 SNCM:n nykyisestä 1 438 työntekijästä säilyttää työnsä. Viimeistä sanaa asian tiimoilta ei kuitenkaan ole vielä sanottu, sillä tarjouskilpailun hävinneet Baja Ferries ja Corsica Maritima ovat valittaneet päätöksestä. Lisäksi häviäjät ovat aloittamassa liikennettä Korsikalle tarjouskilpailun tuloksesta huolimatta: Baja Ferriesin ja Corsica Maritiman yhteinen tytäryhtiö aloittaa liikenteen Marseilles'n ja Bastian välillä 5.1. rahdatulla Stena Carrierilla. Samana päivänä SNCM siirtyy virallisesti Roccan omistukseen. KI

Rodinista ja Berliozista Côte des Dunes ja Côte des Flandres. DFDS:n rahtaamat entiset My Ferry Link -lautat Rodin ja Berlioz (ex-SeaFrance Rodin ja SeaFrance Berlioz) saivat 24.11. uusiksi nimikseen Côte des Dunes ja Côte des Flandres. Näin DFDS luopui vuonna 2010 käyttöön otetuista Seaways-päätteisistä nimistä. Kaksikko sai myös ensimmäisinä aluksina DFDS:n uuden tummarunkoisen värityksen. Toimituksen saamien tietojen mukaan laivat aloittavat liikenteen DFDS:n väreissä helmikuussa. KI

Majestic Princess risteileekin ensimmäisen kautensa Välimerellä. Princess Cruisesin Fincantierilta tilaama kolmas Royal-luokan risteilyalus oli alun alkaen tarkoitettu Kiinan kasvaville markkinoille, mutta valmistuessaan keväällä 2017 alus tekeekin ensimmäiset risteilynsä Välimerellä. Ennen Aasiaan lähtöä Majestic Princess tekee 1-4 viikon mittaisia risteilyitä Roomasta, Barcelonasta ja Ateenasta käsin. 3 560 matkustajan Majestic Princessin sisaralukset ovat aikaisemmin Fincantierilta valmistuneet Royal Princess (2013), Regal Princess (2014) ja Britannia (2015). JL

ESL Shipping tilaa maailman ensimmäiset LNG-käyttöiset irtolastilaivat. Kahden uuden aluksen tilaus liittyy ESL Shippingin ja ruotsalaisen teräsyhtiö SSAB:n väliseen sopimukseen, jonka perusteella ESL alkaa hoitaa SSAB:n Ruotsiin suuntautuvia raaka-ainekuljetuksia Itämerellä ja Pohjanmerellä. Vuosittaisen volyymin arvellaan olevan 6-7 miljoonaa tonnia. Uudet irtolastilaivat rakennetaan 1A Super -jääluokkaan, ja nesteytetyn maakaasun ansiosta kuljetusten hiilidioksidipäästöt laskevat puoleen nykyisestä. Alukset rakennetaan Kiinassa Sinotrans &

Ylinnä: **Le Boréalilla sattui vakava tulipalo Etelä-Atlantilla marraskuussa. Kuvassa laiva rauhallisemmissa tunnelmissa lähdössä Helsingistä kesällä 2011.** Kuva: Kalle Id
Yllä: **Romurannalle päätynyt Kungsholm vieraili pitkän uransa aikana usein myös Suomen satamissa. Kesällä 2002 laiva vieraili Turussa P&O Cruisesin väreissä nimellä Victoria.** Kuva: Eerik Laine
Alla: **SNCM:n uusi omistaja selvisi marraskuun lopussa. Valtaosa varustamon aluksista siirtyi uudelle omistajalle; jää kuitenkin nähtäväksi mikä on esimerkiksi kuvassa esiintyvän iäkkään Mediterranéen kohtalo, kun useampi uusi kilpailija on aloittamassa liikennettä Korsikalle.** Kuva: Eerik Laine

Ylinnä: **Aiemmista tiedoista poiketen neljäs Royal-luokan alus Majestic Princess ei lähdekään suoraan valmistuttuaan Kiinaan, vaan risteille ensin Välimerellä.** Kuva: Princess Cruises
Yllä: **Stena Scandinavica saapumassa Naantaliin 27.11. Laivaa korvasi turhaksi jääneen Suomen-vierailun ajan Göteborg-Kiel -linjalla Stena Gothica.** Kuva: Krzysztof Brzoza
Alla: **Moby Lines kasvattaa liikennettään Korsikalle peräti kahden aluksen voimalla; osasyynä laajennukseen lienee SNCM:n omistajanvaihdos ja siihen liittyvät kysymysmerkit Korsikan-liikenteen tulevaisuudesta. Havainnekuvan perusteella uudet Moby Zazà (vasemmalla) ja Moby Kiss tulevat saamaan muiden varustamon laivojen tapaan Looney Tunes -hahmoja kylkiinsä.** Kuva: Moby Lines

CSC:n Qingshanin telakalla ja niiden yhteenlaskettu arvo on 60 miljoonaa euroa. Deltamarinin suunnittelemien alusten päämitat ovat 160x26 metriä ja kuollut paino 25 600 tonnia. JL

Stena Scandinavica kävi telakalla Naantalissa. Stena Linen Göteborg-Kiel -linjalla liikennöivä ropax-lautta Stena Scandinavica (ex-Stena Britannica) vaurioitti potkuriakselinsa marraskuun lopulla ja alus tarvitsi pikaista telakointia. Lähin vapaa telakka löytyi Naantalista, jonne laiva saapui Turku Repair Yardin telakalle 27.11. Samalla kyse oli ensimmäisestä kerrasta, kun nykyinen Stena Scandinavica vieraili Suomessa. Vierailu oli kuitenkin hukkareissu, sillä potkuriakselin korjaamiseen tarvittava varaosa pystytään toimittamaan vasta tammikuun alussa. Stena Scandinavica lähti Naantalista 2.12. ja palasi normaaliin liikenteeseen, tosin hidastetulla aikataululla. Laiva telakoidaan uudelleen varaosan toimittamisen jälkeen, mutta tulevaa telakointipaikkaa ei ole vielä päätetty. KI

STX irtisanomassa 800 työntekijää? Eteläkorealainen telakkakonserni STX suunnittelee massiivista uudistusohjelmaa välttyäkseen velkasaneerauksella. Korea Herald -lehden mukaan yhtiö suunnittelee irtisanovansa 800 yhtiön 2 600 työntekijästä ja leikkaavansa jäljelle jäävän henkilöstön palkkoja kymmenellä prosentilla. Lisäksi STX aikoo uusia organisaationsa ja keskittyä jatkossa pelkästään tankkereiden rakentamiseen. STX:n vaikeudet ovat tuntuneet myös Suomessa, jossa yhtiö lakkautti Rauman telakan ja luopui Helsingin ja Turun telakoista. Vuoden 2015 ensimmäisellä puoliskolla yhtiö teki 26,5 miljardin wonin (22,7 miljoonaa euroa) tappiot. JL

Joulukuu

Moby Lines laajentaa kesäkaudelle 2016. Italialaisvarustamo Moby Lines laajentaa laivastoaan ja linjaverkkoaan Korsikalle ja Sardiniaan suuntautuvilla linjoilla ensi kesänä: varustamo avaa uuden linjan Nizzasta Bastiaan (Korsika) sekä lisää lähtöjä linjalla Livorno-Bastia. Varustamo on hankkinut laajennettua liikennettä varten kaksi alusta: vast'ikään romurannalta pelastetun Galaxyn (ex-Banasa, Metter Mols) sekä aiemmin majoituslaivana toimineen Wind Perfectionin (ex-Julia, Christian IV, Olau Britannia etc). Laivat saavat Mobyn laivastossa uudet nimet Moby Kiss ja Moby Zazà. KI

Lauttaliikenne Yhdysvalloista Kuubaan alkaa vasta vuoden 2016 loppupuolella? Ulkomatalan numerossa 4/2015 käsitellyt suunnitelmat Yhdysvaltojen ja Kuuban välisen lauttalinjan avaamiseksi lykkääntynevät ainakin vuoden 2016 toiselle puoliskolle,

kertovat varustamolähteet. Kuuban hallinto on toistaiseksi keskittämässä resurssejaan hotellien rakentamiseen sekä risteilyalusten tarvitsemien laitureiden rakentamiseen eikä ole myöntänyt yhdellekään liikennettä tavoittelevalle varustamoille liikennöintilupaa. Espanjalaisvarustamo Baleária on tarjoutunut rakentamaan omalla kustannuksellaan 35 miljoonan euron arvoisen terminaalin Havannaan liikenteen aloittamiseksi, mutta ainakaan toistaiseksi kuubalaisviranomaiset eivät olet tarttuneet tarjoukseen. KI

Arctian uusi jäänmurtaja sai nimen Polaris. Lue lisää sivuilta 4-7.

LNG-käyttöinen sementtilaiva Greenland valmistui. Ruotsalaisen JT Cement AS:n tilaama sementtilaiva Greenland valmistui hollantilaiselta Ferus Smit -telakalta joulun alla. Aluksen omistajan taustalla ovat ruotsalainen Thunbolaget ja norjalainen Kristian Gerhard Jebsen Skipsrederi. Aluksessa on Wärtsilän toimittama monipolttoainemoottori, mikä mahdollistaa liikennöimisen joko dieselillä tai nesteytetyllä maakaasulla. Alus liikennöi pääsääntöisesti Aalborgista ja Rostockista Norjaan ja Ruotsiin, ja sen tarvitsema maakaasu toimitetaan lähtösatamiin tankkiautoilla. JL

My Ferry Linkin taru päättyi. Britannian kilpailuviranomaiset vahvistivat 16.12., että Englannin kanaalin alittavan rautatietunnelin omistaja Groupe Eurotunnel ei saa operoida lauttaliikennettä Doverin ja Calais'n välillä. Kuten kerroimme Ulkomatalan numerossa 5/2015, rahtasi Eurotunnel jo aiemmin Rodin- ja Berlioz-lautat DFDS:lle; yhtiö kuitenkin suunnitteli pitävänsä rahtilautta Nord Pas-de-Calais'n Doverin ja Calais'n välillä kuljettamassa vaarallisia lasteja, joita rautatietunnelissa ei saa kuljettaa. Välittömästi kilpailuviranomaisten päätöksen jälkeen Eurotunnel ilmoitti laittavansa Nord Pas-de-Calais'n myyntiin. KI

Arctech laski uuden murtajan kölin. Vain muutama päivä Polariksen kasteen jälkeen Arctechin Helsingin telakalla laskettiin seuraavan telakalta luovutettavan jäänmurtajan köli. NB 511 on yksi neljästä Sovcomflotin tilaamasta jäätämurtavasta huoltoaluksesta. Uusi alus tullaan ennakkotietojen mukaan nimeämään Sakhalinin aluetta kartoittaneen venäläisen tutkimusmatkailijan Gennadi Nevelskoin mukaan. Uusi alus perustuu rakenteeltaan vuosina 2012-13 luovutettuun kaksikkoon Vitus Bering ja Aleksey Chirikov; sen sijaan uuden laivan jälkeen valmistuva kolmikko perustuu Aker Arcticin kehittämään uuteen Aker ARC 121 -tyyppiin. KI

Valtio omistajaksi Rauman telakkaan. Valtion omistaman Suomen teollisuussijoituksen lisäksi Rauma Marine Constructionsin (RMC) osakeantiin osal-

Yllä: **Baleàrian Bahama Mama (kuvassa vielä vanhalla nimellä SF Alhucemas) kävi vuoden 2015 aikana Floridan ja Bahaman välisessä liikenteessä, mutta palasi sittemmin Välimerelle.** Kuva: Baleària
Alla: **My Ferry Linkin viimeinen alus Nord Pas-de-Calais on makuutettuna ja tullaan myymään heti sopivan ostajan löydyttyä.** Kuva: Marko Stampehl
Alinna: **Polariksen jälkeen Helsingin telakkaa työllistää neljän huoltoaluksen rakentaminen Sovcomflotille. Näistä ensimmäinen, Gennady Nevelskoy, tulee perustumaan telakalla aiemmin rakennettuun Vitus Bering -tyyppiin.** Kuva: Arctech Helsinki Shipyard

Yllä: **Miinalaiva Pohjanmaalle ei löytynyt ostajaa, jonka myyjä olisi valmis hyväksymään, joten laiva romutetaan yli kahden vuoden makuuttamisen jälkeen.** Kuva: Olli Tuominen
Alla: **Berlin Fayardin telakalla Tanskassa joulukuussa 2015. Aluksen ulkoasu on muuttunut merkittävästi alkuperäisestä.** Kuva: Lars Jordt/Scandlines
Alinna: **SPL Princess Anastasia Helsingissä heinäkuussa 2014. St. Peter Line on uhannut lopettaa liikenteen Itämerellä kokonaan, mikäli Pietarin satama ei kohtuullista satamamaksujaan.** Kuva: Marko Stampehl

listuivat sijoitusyhtiö Finda sekä Taaleritehtaan omistama sijoitusrahasto. Yhteensä 19 miljoonan euron investoinnit nostavat telakan osakepääoman 25 miljoonaan euroon, minkä myötä telakka voi kilpailla entistä suuremmista projekteista. Telakan toimitusjohtaja Heikki Pöntynen kertoi Sjöfartstidningenin haastattelussa, että RMC:n strategiana on nousta merkittävimmäksi autolauttojen, jäänmurtajien ja Puolustusvoimien alusten toimittajaksi Suomessa. JL

Stena rahtaa Godbyn rorot Transfennicalle. Stena RoRo ilmoitti kesällä vuokranneensa Godby Shippingiltä kolme roro-alusta, Misanan, Misidan ja Mirandan, mutta vielä tuolloin alusten tulevaa käyttötarkoitusta ei kerrottu julkisuuteen. Misanan ja Misidan rahtaus alkaa tammikuussa 2016, kun taas Miranda on ollut rahdattuna syyskuun lopusta alkaen ja liikennöi vuoden loppuun Balearian liikenteessä läntisellä Välimerellä. JL

Murmansk valmistui. Lue lisää sivuilta 4-7.

Pohjanmaa romuksi ostotarjouksesta huolimatta. Vuodesta 2013 käyttämättömänä Upinniemessä maannut miinalaiva Pohjanmaa romutetaan. Puolustusministeriön mukaan aluksen makuuttaminen maksaa noin 10 000 euroa kuukaudessa, kun taas romutuksen kustannukset ovat käyttökelpoisten osien myynnin jälkeen 248 000 euroa. Romuttamisesta vastaa Puolustusvoimien logistiikkalaitos. Turkulaisyritys Alfons Håkans oli tarjonnut Pohjanmaasta 350 000 euroa, mutta Puolustusvoimat ei vastannut tarjoukseen, koska Alfons Håkans ei esittänyt alukselle selkeää käyttötarkoitusta. JL

Berlin ja Copenhagen myöhästyvät entisestään. Scandlinesin epäonniset Gedser-Rostock -lautat Berlin ja Copenhagen myöhästyvät entisestään. Aiemmin kaksikon ensimmäisen aluksen Berlinin ilmoitettiin valmistuvan vielä tämän vuoden puolella, mutta 21.12. varustamo ilmoitti aluksen myöhästyvän entisestään; uutta valmistumispäivää ei kerrottu lainkaan. Alkujaan Stralsundin Volkswerftiltä tilattujen alusten piti valmistua jo vuonna 2012 – uutta myöhästymistä ei siis voi pitää isossa kuvassa kovin merkittävänä. KI

St. Peter Line harkitsee liikenteen lopettamista. Morskoi Vokzal -sataman korkeat satamamaksut saattavat johtaa Itämeren-liikenteen lakkauttamiseen. Tällä hetkellä satamamaksut on sidottu ulkomaisiin valuuttoihin, ja Venäjän ruplan devalvaation seurauksena maksut ruplissa ovat nousseet. Varustamon pääjohtajan Sergei Kotenevin mukaan nousseiden kustannusten kattaminen edellyttäisi hintojen viisinkertaistamista, mistä syystä varustamo on pyytänyt sata-

mahallitusta tarkistamaan hintansa ja sitomaan ne ruplaan. Myöhemmin joulukuussa varustamo ilmoitti rahtaavansa Princess Marian toiselle operaattorille vuoden 2016 kolmeksi ensimmäiseksi kuukaudeksi; tänä aikana SPL Princess Anastasia tekee yhden Pietari-Helsinki-Tukholma-Pietari -matkan ja yhden Pietari-Helsinki-Tukholma-Tallinna-Pietari -matkan viikossa. Liikenne palaa normaaliksi huhtikuussa. JL & KI

Jäänmurtokausi alkoi 28.12. Leudosta alkutalvesta huolimatta jäänmurtokausi 2015-16 alkoi maanantaina 28.12.2015, kun ensimmäiset rajoitukset annettiin Saimaan pohjoisosan satamien liikenteessä. Laivoja alueella avustaa Rauma Catan hinaaja Meteor. Päivää myöhemmin jäänmurtoon lähti jäänmurtaja Kontio, joka aloitti avustukset Perämerellä jäärajoitusten astuttua voimaan 2.1.2016. KI

Carnival tilaa neljä laivaa lisää Fincantierilta? Carnival Corporation & PLC ja Fincantierin telakka Italiassa julkistivat 30.12. esisopimuksen neljän uuden aluksen rakentamisesta vuosina 2019-2020. Yksi aluksista tulee olemaan viides Royal Princess -luokan alus Princess Cruisesille. Kolme muuta tulevat olemaan 135 500 bruttotonnin ja 4 200 matkustajan aluksia, joista kaksi rakennetaan Costa Cruisesille Kiinan markkinoita varten ja yksi P&O Cruises Australialle. Jälkimmäinen tulee samalla olemaan kaikkien aikojen ensimmäinen uudisrakenne Australian markkinoille. On epäselvää, mikä on nyt solmitun sopimuksen suhde Carnivalin ja Fincantierin keväällä 2015 solmimaan esisopimukseen viidestä uudesta risteilijästä. Kevään sopimus piti vahvistaa vuoden loppuun mennessä, mutta sitä ei kuitenkaan vahvistettu. KI

Moby ja Tirrenia yhdistyvät. Italiassa syntyy vuonna 2016 uusi suurvarustamo. Maan kilpailuviranomaiset antoivat 30.12. siunauksensa Moby Linesin suunnitelmalle ostaa kilpailijansa Tirrenia. Lupa heltisi siitä huolimatta, että fuusion jälkeen varustamolla tulee olemaan monopoli linjoilla Olbiasta Civitavecchiaan ja Genoaan. Mikäli kaikki Mobyn ja Tirrenian nykyiset sekä tulevat alukset säilyvät laivastossa fuusion jälkeen, tulee uudella varustamolla olemaan peräti 33 alusta. Pääasiassa nämä liikennöivät Italian sisäisillä linjoilla. KI

Silja Europa lähti Australiasta. Bridgemans-majoituslaivayhtiölle rahdattuna ollut Silja Europa lähti Barrow'n saarelta Australian länsirannikolta 31.12. 2015 määränpäänään Singapore. Aluksen tulevasta käytöstä on liikkunut paljon veikkauksia, mutta Tallink Grupp ei ole paljastanut mitään tietoja suunnitelmistaan laivan varalle. KI □

Yllä: **Kontio lähti jäänmurtajista ensimmäisenä töihin myös vuonna 2013 – tuolloin liikkeelle tosin lähdettiin jo 13.12., ei vasta joulun jälkeen.** Kuva: Kalle Id
Alla: **Silja Europa lähti toistaiksesi viimeistä kertaa Suomesta 7.9.2014. Jää nähtäväksi, palaako laiva Suomen vesille tänä vuonna, vai onko Tallink Grupp löytänyt sille jotain muuta käyttöä.** Kuva: Marko Stampehl

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.

Tulossa:

Viimeinen Pohjoismaiden ja Britannian väliseen liikenteeseen rakennettu matkustaja-autolautta Dana Anglia Esbjergissä vuonna 1999. Kuva: Marko Stampehl

Värtanin satama uudistuu

Esittelemme Värtanin satamaan kohoavan uuden, komean matkustajaterminaalin ja sen mukanaan tuomat muutokset.

Aranui 5 valmistui

Ranskan Polynesian sisäiseen liikenteeseen rakannettu uusi matkustaja-konttilaiva Aranui 5 aloitti liikennöinnin joulukuussa 2015. Luomme tarkemman katsauksen erikoiseen alukseen sekä sen liikenteeseen.

Silja Opera muistoissamme

Viimeinen Silja Linen liikenteessä kulkenut varsinainen risteilylaiva poistui varustamon laivastosta kymmenen vuotta sitten. Tämän kunniaksi luomme katsauksen aluksen aikaan Itämerellä.

Matkustajaliikenne Tanskasta Britanniaan

Esbergin ja Harwitchin välinen reitti oli (toistaiseksi) viimeinen linja, joka tarjosi vakituisen meriyhteyden Pohjoismaiden ja Britannian välillä. Liikenne Tanskasta Britanniaan ehti jatkua lähes 200 vuotta.

Ulkomatala 2/2016 ilmestyy
lauantaina 5. maaliskuuta