

ulkomatala

1/2022 • www.ulkomatala.net • 20.3.2022

Stena Line
palasi liikennöimään
Suomesta



Venäjän
sotatoimista
vaikeuksia
Helsingin telakalle

Viking Glory
purjehti Turun-linjalle

Ulkomatalan paluu

ULKOMATALA 1/2022

Lehti on julkaistu internetissä ilmaisena 20.3.2022. Julkaisijana toimii Ulkomatala-verkkolehti ja sen toimitus. Lisätietoja: www.ulkomatala.net

12. vuosikerta

TOIMITUS

Päätoimittaja: Ilves Valta
Toimittajat: Joonas Kortelainen ja Olli Tuominen
Vieraileva toimittaja: Miran Hamidulla
Avustaja: Arja Hankilanoja
Ulkoasu ja taitto: Ilves Valta

Toimituksen sähköpostiosoite:
toimitus@ulkomatala.net

KIIITOKSET

Juhani Mehto, Maria Valta

KUVIA TÄHÄN NUMEROON TOIMITTIVAT

Jukka Huotari, Mikko Laakso, Markus Mattila ja Marko Stampel

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.

Artikkeleissa esitetyt näkemykset ovat kirjoittajien omia eivätkä välttämättä edusta lehden virallista linjaa.

KANNESSA

Viking Glory.
Kuva: Olli Tuominen

TEKSTI: ILVES VALTA

HIUKAN yli kolme vuotta sitten ilmestyi Ulkomatalan tähän asti viimeinen PDF-lehti, ja vuoden 2020 alussa hiljenivät myös Ulkomatalan nettisivut. Päätös oli tuolloin järkevä: alkujaan opiskelijoiden harrastuksena syntyneen lehden ja nettisivujen tekeminen vei yksinkertaisesti liikaa aikaa kun tekijät pääsivät työelämään ja perustivat perheitä.

Ulkomatalan myötä katosi kuitenkin jotain suomalaisen merenkulkujournalismin kentältä. Keskusteluissa lukijoiden kanssa kävi selväksi, että edelleen olisi kysyntää Ulkomatalan kaltaiselle lehdelle: suurelle yleisölle suunnatulle merenkulkujulkaisulle, jolla ei ole kaupallisia sitoumuksia ja joka ei pyri saamaan suurinta mahdollista määrää klikkauksia vaan kirjoittamaan informatiivisia, hyvin taustoitettuja artikkeleita niin ajankohtaisista aiheista kuin historiastakin, sekä kotivesiltä että maailman meriltä.

Viime vuodenvaihteen tienoilla aloin itse miettiä tosissaan mahdollisuutta Ulkomatalan paluuseen. Ulkomatalan vanhasta tekijätiimistä lehden viimeisin päätoimittaja Olli Tuominen oli pyörityt samoja ajatuksia ja lähti mielellään uuteen yritykseen. Joonas Kortelainen, jonka kanssa olin äskettäin kirjoittanut tietokirjan Rederi Ab Sallyn historiasta, oli halukas liittymään toimituksen kolmanneksi jäseneksi. Toimituksen sisäisessä työnjaossa päädyimme siihen, että minä otan hoitaakseni päätoimittajan tehtävät.

Myös joukko Ulkomatalan sivuilta jo tuttuja avustajia oli halukkaita palaamaan, minkä lisäksi jo tässä ensimmäisessä numerossa saamme toivottaa tervetulleeksi Miran Hamidullan uutena vierailevana toimittajana. Kuten ennenkin, jos olet kiinnostunut kirjoittamaan Ulkomatalaan, ota rohkeasti yhteyttä osoitteeseen toimitus@ulkomatala.net. Samaan osoitteeseen otamme mielellämme vastaan juttuvinkkejä ja palautetta lukijoilta.

Joukko vanhoja Ulkomatalan toimituksen jäseniä sekä vakituisia avustajia päätti kukin omasta syystään olla tulematta mukaan Ulkomatalan uuteen julkaisuun. Tässä yhteydessä kiitokset ovat paikallaan lehden ensimmäiselle päätoimittajalle Lassi Liikasilälle, lehden toiselle perustajalle Sergei Pennoselle, entisellä toimittajallemme ja webmasterille Jussi Littuselle, sekä vakituisista avustajista Lassi Mastomäelle ja Jukka Koskimiehelle. Ilman heidän vuosien saatossa annettua panostaan ei olisi lehteä jonka julkaisua aloittaa uudelleen.

Antoisia lukuhetkiä Ulkomatalan parissa!

Ulkomatala 1/2022

Sisällys

Kannessa: Helsingin telakan kohtalonhetket

Tammikuussa Helsingin telakka julkisti rakentavansa uuden jäämurtaajan Norilsk Nickelille. Muutamaa kuukautta myöhemmin telakan tulevaisuus on kuitenkin vaakalaudalla EU:n asetettua yhä tiukempia talouspakotteita Venäjää vastaan.

— Sivu 4

Kannessa: Viking Glory – huipputeknologiaa Kiinasta

Kiinassa rakennettu Viking Glory on pakattu täyteen viimeisintä tekniikkaa, ja niinpä polttoainetta pitäisi säästyä 10 prosenttia Viking Graceen verrattuna. — Sivu 8

Kannessa: Viking Glory -matkakertomus

Sisutustyylyltään täysin muista Itämerenlautoista poikkeava uusi laiva on herättänyt paljon huomiota. Kenelle laiva on suunnattu? — Sivu 13

Koronakesien risteilyvieraat Suomessa

Viimeisten kahden vuoden ajan risteilyliikennekin on ollut poikkeustilassa. Suomen satamissa vieraili kuitenkin joukko mielenkiintoisia laivoja, vaikka kaikki eivät päässeet maihin asti.

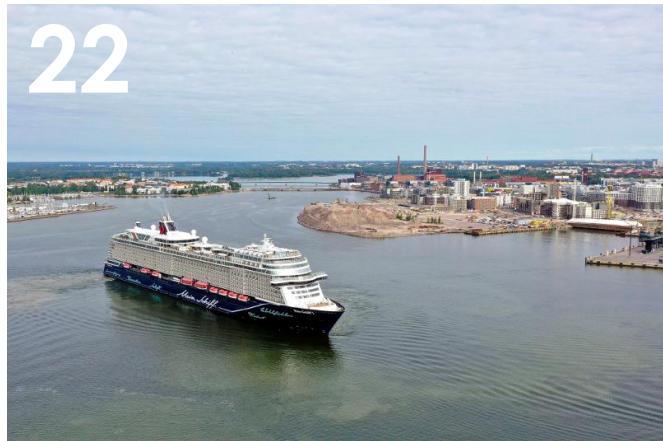
— Sivu 22

Tasaista kyytiä Merenkurkun yli Aurora Botnialla

Uusi Vaasan ja Uumajan välille rakennettu laiva on lunastanut odotukset. Miltä laivalla näyttää? — Sivu 24

Kannessa: Stena Line palaa Suomen ja Ruotsin väliseen lauttaliikenteeseen

Stenan uusi linja Hangosta Nynäshamniin on osa pitkää jatkumoa varustamon laajentamisessa Itämeren-lauttaliikenteeseen. Tässä artikkelissa tutustumme uuden reitin taustoihin ja sen aluksiin. — Sivu 32



Tällä sivulla, ylhäältä:

Norilsk Nickelin Helsingistä tilaama jäämurtaaja.

Kuva: Aker Arctic

Mein Schiff 1 Helsingissä. Kuva: Olli Tuominen

Aurora Botnia. Kuva: Joonas Kortelainen

Urd. Kuva: Marko Stampehl

Helsingin telakan kohtalonhetket

Helsinki Shipyard, Norilsk Nickel ja aluksen konseptisuunnittelusta vastannut Aker Arctic julkistivat tammikuussa jo vuoden 2021 puolella tehdyn tilauksen uudesta jäänmurtajasta, joka tulee olemaan voimakkain Suomessa rakennettu dieselmoottoreilla varustettu murtaja.

TEKSTI: ILVES VALTA

HELSINKI Shipyard Oy:n eli Helsingin telakan tilauskirja sai paljon kaivattua vahvistusta, kun Norilsk Nickel tilasi uuden jäänmurtajan jo vuoden 2021 puolella, vaikka tilauksesta kerrottiin julkisuuteen vasta tammikuussa. Sopimuksen myötä Helsingin telakan tilauskirjat pitenivät vuoteen 2024, kun tätä ennen työt loppuisivat jo kuluvan vuoden aikana, kahden Swan Hellenicille rakenteilla olevan expedition-risteilijän valmistuttua.

Venäjän aloittama uusi hyökkäys Ukrainaan ja siitä seuranneet Euroopan Unionin Venäjän-vastaiset pakotteet muuttivat kuitenkin telakan tilanteen kertaheitolla: sekä uudelle tilatulle alukselle että Swan Hellenicille jo rakenteilla oleville laivoille ei välttämättä saada vientilupaa Venäjälle, ja koko venäläisomisteisen telakan olemassaolo Helsingin keskustassa on asetettu kyseenalaiseksi.

Norilsk Nickelin jäänmurtaja

Norilsk Nickelin uudisrakenteen toteutuessa Helsingin telakka palaisi jäänmurtajien rakentamiseen ensi kerran sitten vuosina 2017-2018 toimitettujen jäämurtavien huoltoalusten. Tilauksen arvoa ei ole kerrottu julkisuuteen, mutta sen työllistävä vaikutus olisi 2 100 henkilötyövuotta.

Uusi murtaja tulisi olemaan noin 142,60 metriä pitkä ja 29,40 metriä leveä. Helsingin telakan mukaan se olisi suurin ja tehokkain telakalla koskaan rakennettu dieselsähköisellä voimansiirrolla varustettu murtaja; vain 1980-luvulla rakennetut ydinreaktorilla varustetut murtajat menevät sen edelle. Kuten alkaa olla jo lähes arkipäivää, alus varustettaisiin LNG:tä ja dieseliä käyttävillä monipolttoainemoottoreilla. Murmansiin rekisteröitävän murtajan pääasiallisena tehtävänä olisi rahtilaivojen avustaminen Dudinkan satamaan Jenisei-joella Siperiassa. Jenisei-joen lisäksi murtajan työkenttä ulottuisi Karanmerelle. Lisäksi alus on suunniteltu tarvittaessa huolehtimaan Jenisein alueen asutuksen kuljetus- ja huoltotarpeista.

Uuden aluksen konseptisuunnittelusta vastasi niin ikään helsinkiläinen Aker Arctic, jonka konseptisuunnittelua oli myös Helsingin telakan tähän mennessä viimeisin varsinainen jäänmurtaja Polaris. Suunnittelijallaan tyyppinimellä Aker ARC 148 tunnettu alus perustuu patentoituun Hybrid DAS -teknologiaan, jossa laivassa on kahden ruoripotkurin lisäksi yksi "perinteisen" kiinteän akselilinjan pyörittämä potkuri. Järjestely yhdistää ruoripotkureiden ohjailukykyyn ja suurikokoisen keskipotkurin synnyttämän suuremman työnnön parantaen aluksen kokonais-hyötysuhdetta ja pienentäen polttoainekulutusta. Alus kykenisikin murtamaan jopa kaksi metriä paksua lumipeitteistä jäätä sekä etu- että takaperin ajettaessa. Vastaavaa ratkaisua on käytetty aiemmin muun muassa vuonna 2014 valmistuneessa ulkovartiolaiva Turvassa.

Pitkälle viedyn konseptin ansiosta telakka pystyi solmimaan sopimuksen poikkeuksellisen nopeasti, vain puolessa vuodessa. Aluksen lohko tuotannon suunnitellaan alkavan Helsinki Shipyardin alihankkijoilla kuluvan vuoden aikana, ja ensimmäiset lohkot tuotaisiin koottavaksi Helsinkiin vuodenvaihteen tienoilla, kun telakan rakennusallas tyhjenee Swan Hellenicin uudisrakenteiden luovutuksen myötä. Tavoitteena oli, että vielä toistaiseksi vain rakennusnumerolla 519 tunnettu jäänmurtaja valmistuisi vuoden 2024 lopulla.



Maaliskuun alussa Aker Arctic sanoutui irti sekä Norilsk Nickelille rakennettavasta murtajasta että kaikista muista alusprojekteista venäläisille omistajille. Toimitusjohtaja Reko-Antti Suojasen mukaan asiakkaita riittää myös ilman projekteja Venäjälle. Mitä tämä tarkoittaa uudisrakennus 519:n kannalta on vielä epäselvää, mutta konseptisuunnittelusta vastanneen yhtiön irrottautuminen projektista ei ainakaan helpota sen toteuttamista.

Venäjän-vastaiset pakotteet iskivät taas

Telakan tilauskirjojen tilanne muuttui kertaheitolla 26. helmikuuta, kun Euroopan Unioni kielsi merialusten viennin Venäjälle osana pakotteita, joilla Venäjä yrittää saada luopumaan sotatoimistaan Ukrainaa vastaan. Pakotteiden kesto ei ole päätetty. Alukset, joiden rakentamisesta on jo sovittu voivat saada vientiluvan, mikäli sitä haetaan ennen huhtikuun loppua; luvan myöntäminen ei kuitenkaan ole automaattista. Ongelma ei kuitenkaan koske vain uudisrakennus 519:ää, sillä myös Swan Hellenicille rakennettavien SH Vegan ja vielä nimeämättömän kolmannen aluksen varsinainen tilaaja on Venäjän liikenneministeriön omistama, Irlantiin rekisteröity varustamo.

Swan Hellenicin alusten kohdalla kyse on siis siitä, koskeeko vientikielto Venäjälle aluksia, joiden ensisijainen omistaja on Euroopan Unionin alueelle rekis-

Yllä: Havainnekuva tilatusta uudesta jäänmurtajasta. Jää nähtäväksi toteutuuko uusi alus lopulta ollenkaan, vai jääkö se historiaan aluksena joka ei koskaan valmistunut, kuten vuonna 1990 kuolintoreissaan olleen Neuvostoliiton Helsingin telakalta tilaamalle uudisrakennus 486. Kuva: Aker Arctic
Alla: Norilsk Nickel on tullut asiakas Helsingin telakalle jo vuosien takaa: vuonna 2006 silloiselta Aker Yardsin Helsingin telakalta valmistui Norilski Nickel (Норильский Никель), ensimmäinen Siperian liikenteeseen suunniteltu DAS-teknologiaa hyödyntävä laiva. Norilski Nickelin myötä alkoi DAS-laivojen voittokulku Siperian alueen merikuljetuksissa. Kuva: Aker Arctic





Yllä: Helsingin telakan toistaiseksi viimeiset jäänmurtajat valmistuivat nekin venäläiselle omistajalle, valtionyhtiö Sovcomflotille. Kuvassa neljän aluksen sarjan ensimmäinen, Gennadi Nevelskoi (Геннадий Невельской) Helsingin telakan varustelulaiturissa. Kuva: Ilves Valta
 Alla: Helsingin telakan vahvuus jäänmurtajien rakentamisessa on – poikkeuksellisen laajan osaamisen lisäksi – 1970-luvulla katettu rakennusallas. Altaan kattamista on suunniteltu myös Turussa ja Raumalla, mutta sijoitus katettuun rakennushalliin on toistaiseksi todettu liian kalliiksi. Kuvassa jäänmurtaja Polaris rakenteilla. Kuva: Ilves Valta



teröity varustamo, jonka omistaa Venäjän valtio? Jos vientikielto koskee myös tällaista järjestelyä, vaihtoehto on sama kuin Norilsk Nickelin jäänmurtajan kanssa: vientiluvan anominen 30.4. mennessä ja toivoo että lupa myönnetään. Uudisrakenne 519:n kanssa voi myös laskea sen varaan, että laivan luovutukseen mennessä pakotteet on lopetettu. Jo parin kuukauden päästä valmistuvan SHVegan kanssa tällaista vaihtoehtoa ei ole. Toki on mahdollista, että Swan Hellenicin omistajat kykenevät rakentamaan laivoille uuden omistajakaoalition – mutta sellaisen rakentaminen venäläisten omistamaa varustamo varten nimenomaisesti Venäjän-vastaisten pakotteiden kiertämiseksi voi olla tällä hetkellä hankalaa.

Jos aluksia ei voida toimittaa Swan Helleniciin sidoksissa oleville yhtiöille voidaan sanoa koko telakan tulevaisuuden olevan vaakalaudalla. Helsinki Shipyard voi toki yrittää löytää laivolle uudet omistajat, mutta eri asia on löytyykö sellaisia nykyisessä maailmanpoliittisessa tilanteessa? Expedition-markkinat kasvoivat ennen maailmanlaajuista pandemiaa nopeasti ja monien arvioiden mukaan ne tulevat myös toipumaan ensimmäisenä, joten tonnistolle voi olla kysyntää. Mutta uuden ostajan pitäisi olla valmis ottamaan riski venäläisomisteiselta telakalta tilaamisesta aikana, jolloin se on vaikea perustella asiakkaille – vaikka telakka itsessään miten olisi suomalainen.

Onko Helsingin telakalla tulevaisuutta?

Maailmanpoliittisen tilanteen myötä venäläisomisteisen telakan sijainti Helsingin keskustassa on aiheuttanut yhä enemmän keskustelua. Kun vuonna 2014 – samana vuonna jolloin Venäjä hyökkäsi ensimmäisen kerran Ukrainaan – telakka myytiin kokonaan Venäjän valtion omistamalle OSK:lle (Objedinennaja sudostroitel'naja korporatsija, Объединенная судостроительная корпорация), ei myynti herättänyt soraääniä Suomessa. Samoin vuonna 2019 telakan myynti nykyiselle omistajalla Algadorille tapahtui ilman keskustelua kotimaassa, vaikka myyntiehtona oli telakan säilyminen Venäjän federaation käytettävissä. Maaliskuussa 2022 sen sijaan Helsingin pormestari Juhana Vartiainen sanoi Helsingin Sanomien haastattelussa “Olemme hyvin tietoisia telakan ulko- ja turvallisuuspoliittisista aspekteista [...] on vaikea nykytilanteen valossa nähdä, että venäläisomisteinen telakka voisi pidemmällä aikavälillä toimintaansa jatkaa nykyisellä paikallaan.”

Helsingin pormestarin mielipiteellä on asiassa merkitystä, sillä telakan tontti on vuokrattu Helsingin kaupungilta. Nykyisellään vuokrasopimus jatkuu vuoteen 2035, ja Helsinki Shipyard Oy on neuvotellut kaupungin kanssa vuokrasopimuksen jatkamisesta, mikä olisi

tarpeellista telakan toiminnan pitkäkestoiselle kehittämiselle.

Jos kaupunki päättää, että venäläisomistuksessa telakan sopimusta ei jatketa, on vuorossa kysymys mitä sitten tapahtuu? Olisiko mahdollista löytää uusi omistaja Suomesta tai muualta Venäjän ulkopuolelta? Kysyntää telakan tuotteille näyttää edelleen olevan: kun Norilsk Nickelin tilaus julkistettiin, kertoi telakan vt. toimitusjohtaja Simo Rastas parhaillaan neuvottelevansa myös toisesta, useamman jäänmurtajan tilauksesta. Eniten jäänmurtajia maailmassa rakentaneen telakan osaamiselle voisi olla kysyntää myös Ruotsin ja Suomen korvaavassa 70-luvulla valmistuneet Atle-luokan murtajat. Ruotsin Sjöfartsverket suunnittelee omien uusien murtajiensa tilaamista jo tämän vuoden aikana. Jäänmurtajien rakentamisen ulkopuolelta telakka neuvottelee myös superjahtien rakentamisesta ja sillä on hyviä tuoreita referenssejä myös expedition-risteilijöiden rakentamisesta. Jälkimmäisessä kategoriassa Helsingin telakalla olisi mahdollisuus nousta maailman huippujen joukkoon, sillä harvoilla telakoilla on samanlaista kokemusta sekä risteilylaivojen että jäänmurtajien rakentamisesta.



Yllä: SH Vega rakenteilla Helsingin telakan varustelulaiturissa helmikuussa 2022. Laiva on tarkoitus luovuttaa vain muutaman kuukauden päästä, joten sen omistajataratkaisuilla alkaa olla kiire. Kuva: Olli Tuominen

Alla: SH Minerva palaamassa merikokeilta marraskuun lopulla 2021. Laiva luovutettiin joulukuussa. Swan Hellenicin alusten myötä Helsingin telakka oli hyvissä asemissa saamaan lisää tilauksia nopeasti kasvaville expedition-markkinoille, mutta ensin koronapandemia ja sitten Venäjän uudet sotatoimet Ukrainassa muuttivat telakan tulevaisuudennäkymät. Kuva: Olli Tuominen



Autolautat

Viking Glory – Huiip Kiinasta



Viking Glory tuo Viking Linen Turun-linjan 2020-luvulle. Viking Gracesta on otettu oppia ja niinpä hieman suuremmasta koostaan huolimatta polttoainetta pitäisi säästyä 10 prosenttia linjapariin verrattuna. Veden alla uusinta uutta autolauttapuolella edustavat Azipod-ruoripotkurit.

TEKSTI: OLLI TUOMINEN

VIKING Linen päätös tilata Amorellan seuraaja Kiinasta aiheutti marraskuussa 2016 paljon huomiota, etenkin kun tilauksen saaneella telakalla ei matkustajalaittojen rakentamisesta ollut kokemusta. Tilanne ei toki ollut Viking Linelle uusi, olihan Amorellakin tilattu vuonna 1985 jugoslaviaistelakalta, jolla ei ollut ennen rakentanut matkustaja-autolauttoja.

Kiinalaiselle Xiamen Shipbuilding Industry -telakalle (XSI), joka on kunnostautunut erityisesti autonkulje-

oputekniikkaa



tuslaivojen rakentamisessa, korkean teknologian matkustaja-autolautta oli kuitenkin referenssi, joka haluttiin saada. Värteenotettavin suomalaistelakka laivan rakentajaksi, Viking Gracen rakentanut Meyer Turku, oli tilausaikaan täystyöllistetty risteilyaluksilla eikä se halunnut ottaa pientä autolauttaa kokonaisuutta sotkemaan.

Meyer tarjosi Viking Linelle mahdollisuutta aluksen rakentamiseen Papenburgin telakalla Saksassa, joka 1970- ja 1980-luvuilla rakensi Viking Linen osakasvarustamoille useita aluksia. Rauman telakka puolestaan

Viking Glory saapumassa Turkuun ensimmäisen liikennöintiviikon aikana 5.3. Laivan muotoilussa on selvä sukulaisuus Viking Graceen, mutta Gloryn profiili on selvästi dynaamisempi. Laivan ulkomuoto on ilmeisesti pitkälti Viking Linen omaa suunnittelua. Kuva: Joonas Kortelainen



Yllä: Tilatun aluksen ensimmäisiin havainnekuviin oli vielä piirretty flettner-roottorit, jotka jäivät pois kun roottorin koeasennukset Viking Graceen eivät antaneet toivottuja polttoainehyötyjä. Kuva: Viking Line

Alla: Viking Linen toimitusjohtaja Jan Hanses käynnisti Viking Gloyn tuotannon Xiamenissä 3.8.2018. Kuva: Viking Line

Alinna: Fincantierin tarjoama versio uudisrakenteesta oli hyvin samankaltainen kuin toteutunut Kiinassa rakennettu alus; merkittäviä eroja on lähinnä korsteenin alapuolisissa rakenteissa ja matkustajakansien peräosissa.

Kuva: Lasses Sjöfartsmuseum

teki vasta uutta nousuaan eikä ollut vielä luovuttanut yhtään alusta. Venäläisomistuksen takia Helsingin telakan olisi puolestaan ollut vaikea järjestää rakennusvaiheessa tarvittavia takuita, eikä halutun levyinen alus olisi Helsingin telakka-altaaseen mahtunutkaan. Näin ollen katseet oli käännettävä ulkomaille.

Suomalaistelakat osoittautuivat Viking Linen mukaan myös selvästi kiinalaistelakkaa kalliimmaksi. Kun XSI-telakan tarjous oli noin 194 miljoonaa euroa, pyysivät suomalaiset liki 50 miljoonaa euroa enemmän. Myös italialainen Fincantieri jätti laivan rakentamisesta tarjouksen, mutta ei tullut valituksi. Lopulta aluksen hinnaksi tuli noin 225 miljoonaa euroa, kun omistajan toimitukset lasketaan mukaan.

Vertailun vuoksi vuonna 2013 Turusta valmistuneen Viking Gracen hintalapuksi tuli noin 230 miljoonaa euroa. Heti alusta asti Viking Line on korostanut, että suomalaiset ja eurooppalaiset toimittajat tulevat olemaan merkittävässä roolissa rakennuspaikasta huolimatta. Esimerkiksi laivan huippumodernit Wärtsilän 10V31DF-moottorit on valmistettu Vaasassa ja Azipod-ruoripotkurit Helsingissä. Deltamarin puolestaan kertoi heinäkuussa 2017 tehneensä XSI:n kanssa 11 miljoonan euron arvoisen sopimuksen aluksen suunnittelusta ja projektinjohtotyöstä.



Tilauhetkellä Viking Gloryn arvioitiin valmistuvan keväällä 2020. Kuten arvata saattaa, rakennustyöt eivät sujuneet suunniteltua tahtia, kun muun muassa Viking Linelle yllätyksenä tulleet autonkuljetuslaivat viivästyttivät rungonkoonnin aloittamista syksyllä 2019. Vielä tuolloin telakka uskoi aluksen olevan vesillelaskukunnossa juhannuksena 2020 ja luovutus olisi vuoden 2020 lopussa. Kukaan ei tuossa vaiheessa osannut ennustaa koronapandemiaa, joka hidasti rakennustöitä entisestään.

Toisaalta Viking Linea loppujen lopuksi tuskin juurikaan harmittaa aluksen valmistumisen venyminen. Alkuperäinen toimitusaika keväksi 2020 kun olisi osunut juuri keskelle koronapandemian alkua.

Energiätehokkuutta monella rintamalla

Tiukkenevat ympäristömääräykset on Viking Gloryn suunnittelussa otettu huomioon monin tavoin. Linjaparinsa Viking Gracen tavoin Viking Glory on varustettu Wärtsilän monipolttoainemoottoreilla, ja se on suunniteltu käyttämään pääasiallisena polttoaineenaan nesteytettyä maakaasua eli LNG:tä. Tosin LNG:n tämänhetkisen hintatason seurauksena alus aloittanee liikennöinnin meridieselillä maakaasun sijaan.

Azipod-ruoripotkurit ovat nykyään tuttu ominaisuus liki kaikissa suuremmissa risteilyaluksissa, mutta autolautoissa niitä oli ennen Viking Gloryä nähty vain sen jälkeen tilatessa, mutta sitä ennen valmistuneessa, Wasalinen Aurora Botniassa. Syynä lienee niiden yläpuolelle tarvittavan koneiston tila, joka autolautassa osuu keskelle autokantaa. Oletettavasti juuri Azipodeista johtuen Viking Gloryn peräportti on kapeampi kuin Viking Gracella. 360 astetta pyörivä vetolaitte parantaa aluksen ohjattavuutta satamassa ja vähentää Viking Linen mukaan veden vastusta kahdeksan prosenttia. Azipodit valmistettiin ABB:n tehtaalla Helsingin Vuosaarissa.

Alkuperäisessä havainnekuvassa alus oli varustettu kahdella flettner-roottorilla, mutta kokemukset roottorin vähäisistä hyödyistä Viking Gracella johtivat siihen, että ne jätettiin lopulta pois. Roottoreille on Vikingin mukaan kuitenkin valmiiksi rakennetut ja vahvistetut paikat, joten ne on mahdollista lisätä alukseen jälkikäteen, kuten tehtiin Viking Gracellakin.

Aluksen suunnittelussa on mietitty myös hukkalämmön ja hukkakylmän hyödyntämistä. Aluksen koneista syntyvän hukkalämmön hyödyntämistä varten aluksella on Climeonin toimittama energiankierrätysjärjestelmä, joka muuttaa koneiston tuottaman hukkalämmön sähköksi. Viking Linen arvion mukaan järjestelmän pitäisi tuottaa jopa 40 prosenttia aluksen mat-

Vertailun vuoksi

Viking Glory

Rakennettu: 2021, XSI, Kiina
Bruttovetoisuus: 65 211
Pituus: 222,55 metriä
Leveys: 35 metriä
Koneteho: 30 400 kW
Nopeus: 22,1 solmua
Matkustajia: 2 800
Rahtia: 1 500 metriä

Viking Grace

Rakennettu: 2013, STX Turku, Suomi
Bruttovetoisuus: 57 565
Pituus: 218 metriä
Leveys: 31,8 metriä
Koneteho: 33 000 kW
Nopeus: 22 solmua
Matkustajia: 2 800
Rahtia: 1 275 metriä

Amorella

Rakennettu: 1988, Brodosplit, Jugoslavia
Bruttovetoisuus: 35 348
Pituus: 169.40 metriä
Leveys: 27.60 metriä
Koneteho: 23 760 kW
Nopeus: 20.5 solmua
Matkustajia: 2 480
Rahtia: 900 metriä

Viking Gloryn köli laskettiin 3.6.2019 perinteisin menoin. Vielä tuolloin aluksen kerrottiin valmistuvan vuoden 2020 lopussa.
Kuva: Viking Line





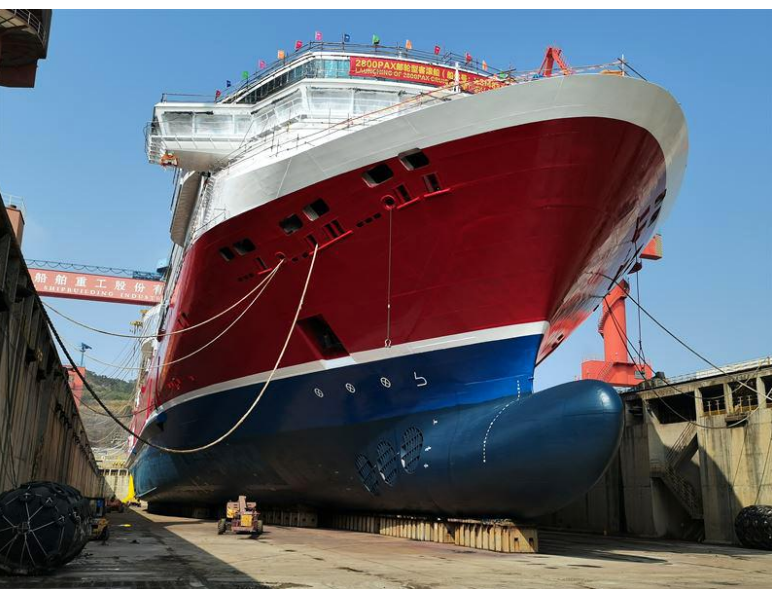
Yllä: Viking Glory lähdössä Turusta kohti Tukholmaa. Taustalla makuutettuna edeltäjänsä Amorella, toistaiseksi pisimpään Turun ja Tukholman välisellä linjalla liikennöinyt matkustaja-autolautta. Amorella siirtyy huhtikuun alusta Helsingin ja Tukholman väliselle linjalle lähes-sisaraluksen Gabriellan pariaksi. Kuva: Olli Tuominen

Alla: Viking Gloryn vesillelasku tapahtui Xiamenissa liki kaksi ja puoli vuotta tuotannonaloituksen jälkeen 26.1.2021.

Kuva: Viking Line

kustajatoimintojen tarvitsemasta sähköstä ja vähentää aluksen vuotuisia hiilidioksidipäästöjä noin 4 000 tonnilla. Hukkakylmää puolestaan syntyy LNG:stä, sillä sitä säilytetään tankissa noin -162 asteessa. Hukkakylmää hyödynnetään laivalla kylmälaitteiden ja -tilojen jäähdytyksessä.

Kaikein kaikkiaan Viking Glory on entistä energiatehokkaammaksi hiottu versio Viking Gracesta. Sääntelyn kehittymisen myötä LNG-tankit on voitu sijoittaa autokannen alapuolelle, mikä on vapauttanut laivan peräosan muuhun käyttöön, ja runkoa leventämällä rahtikapasiteettia on saatu kasvatettua linjariin verrattuna. Seuraavaksi mielenkiinto kohdistuu siihen, miten kaikki hienot ratkaisut toimivat käytännössä ja minkälainen vaikutus niillä on aluksen hiilijälkeen.



Autolautat

Ensimmäinen matka Viking Glorylla toi monta yllätystä

Vaikka Viking Gloryn on ulko-
näöltään ja tilaratkaisuiltaan sel-
västi sukua Viking Gracelle, on
laivan sisustus tyyliään täysin
erilainen ja monet tilat poikkeaa-
vat selvästi aiemmista Itämeren
autolautoista. Mutta kenelle Vi-
kingin uusi alus on lopulta suun-
nattu?

LAIVAN luovutusmatkaa Kiinasta Suezin kanavan kautta Eurooppaan seurasi valtava yleisö. Helmikuun puolessa välissä Turun rântäsateessa ihmisiä oli pak- kautunut Ruissaloon ottamaan vastaan uutukaista, joka korvasi yli 33 vuoden jälkeen paikkansa jättävän Amorellan. Miltä Viking Glorylla näyttää?

Ensivaikutelmia

Turun pian vanhaksi jäävä, Amorellan kanssa yhtä ai- kaa ikääntynyt Vikingin terminaali on ääriään myöten täynnä utelaita ja odottavia matkalaisia. Usein tällai- nen määrä pakkautuu terminaaliin 9-vuotiaan linjapari Viking Gracen viikonlopun iltälähdöille.

Laivaan nousu sujuu tuttuun tyyliin eriytetyillä liuku- portailla, mutta laivan uudenkarheilla hyttikäytävillä on melkoinen sumppu vastassa. Tämä on merkillistä, koska niin erilaisia Turun kaksikko ei hyttikäytävien osalta ole. Toki hytit ja käytävät ovat väreiltään ja sä- vyiltään enemmän tätä päivää Glorylla, mutta jostain syystä täydellä aamulähdöllä ihmiset etsivät hyttejään poikkeuksellisen kauan. Sisältä hyteissä kautta linjan sekä WC-tilat että hytin pintojen viimeistely on päivi- tetty suhteessa Graceen. Muuten laatu on tuttua Vi- kingiä, joten tällä kertaa jatkamme saman tien innok- kaina tarkastelemaan laivan yleisiä tiloja.

Välittömästi yleisissä tiloissa pistää silmään runsas lämpimän puun, tummien sävyjen ja kultaisten ja mes- sinkisten yksityiskohtien käyttö. Laiva on yleisilmeel- tään merkittävästi linjapariaan rohkeammin suunnitel- tu, mutta samalla mikään ei juuri pomppaa erityisesti linjasta. Vaikuttaa siltä, että se on turvallisesti kaikkia miellyttämään tehty. Mielikuva on välittömästi nykyai- kaisen laadukkaan hotellin tai lentokentän yleiset tilat ja lounge. Tämä varmasti ei ole sattumaa, koska sama arkkitehtitoimisto, Konzept Stockholm, on tehnyt muun muassa Tukholman keskustan suosittujen Scan- dic-hotellien sisustuksia.

Porraskäytävät ja ulkokannet ovat kaikki viihtyisiä ja tilavan mutta samalla kotoisan oloisia. Portaikoissa on erittäin paljon puuta ja heijastavia pintoja sekä peilejä, jotka tekevät avaraa tunnelmaa. Sivujen ulkokannet ovat pitkälti samat kuin Gracella, mutta jatkuvat ulko- nevan alarungon päälle alemmalla tasolla perässä ja jonkin verran myös keulassa. Tämä tuo mukavaa ava- ruuden tuntua.

Perässä ylempänä on Vista Roomin ja Loungen, laivan lounge-henkisen pääbaarin ulkokansi Vista Deck puu- kalusteineen. Ulkokansi pääsee varmasti Gracen pe- räkannen tavoin parhaiten oikeuksiinsa korkeaseson-

gilla. Poiketen linjaparistaan koko ylimmän II. mat- kustajakannen sivusta on katettua aurinkokantta pe- rän ulkokannen tavoin, lukuunottamatta pientä kais- taletta korsteenien sivuilla.

Lisäksi ennen keulan sisätiloja sijaitsee valtava katettu terassi Viking Terrace. Tila ei ole ajatuksena uusi, vaan pienempänä toteutuksena nähty aiemmin mm. Viking XPRS:ssä, Finlandiassa ja entisessä Tallinkin Supersta- rissa. Ainoa miinuspuoli on se, että laivakuvaamiseen sopivaa lasittamatonta ulkokantta on korsteenien si- vujen lisäksi ainoastaan alemmilla venekansilla laivan sivuilla. Perässä henkilökunnan hyttiosaston päällä si- jaitseva suurempi ulkokansi kannella 9 ei ole auki matkustajille. Suhteessa Graceen, ulkokannet ovat kuitenkin suojatumpina varmasti melkoisen suositut lämpimänä vuodenaikana.

Ylimmän kannen upeita saaristomaisemia

Kannen II keula on linjaparista poiketen jaettu kah- teen eri tilaan, jotka myös Gracella ovat samalla kan- nelta. Styyrpuurin puolella on Gracen tavoin laivan pääravintola, yhdistetty à la carte ja baari Kobba. 12. kannelle portaita pitkin ravintolasta nousee yksityis- tilaisuuksiin varattava panoraamaikkunoilla varustettu pyöreä kabinetti Fyren. Tämä kokonaisuus miellytti laivan tiloista eniten, ennen kaikkea sen muita tiloja rohkeamman sisustuksen vuoksi. Sekä viistot kulma- ikkunat että valtavat suuret ikkunat saaristonäkymillä yhdistettynä tummaan viileään yleisilmeisiin ja lämpi- mänsävyisiin lamppuihin ja muihin sisustuselementtei- hin tuovat muita Itämeren lauttoja ylellisemmän vai- kutelman.

Sisustuksesta tuli mieleen Silja Serenaden ja Sympho- nyn alkuaikojen Atlantis Palace, jossa oli edeltäjiltä perityllä tyyllillä ensimmäisinä vuosina myös ruokaa pöytiintarjoiluna tanssiravintolan ohella. Aaltojen muodossa jatkuvat ruokailijoille alatasoon sijoitellut sohvot täydensivät tätä vaikutelmaa. Fyrenistä taas oli erittäin esteetön näkymä kaikkialle ajosuuntaan ja tämä varmasti lunastaa paikkansa erilaisten ryhmien ruokailussa.

Ehkä ainoat pienet puutteet tilassa olivat linjapari- taan poiketen se logiikka, jossa Gracella Champagne Bar ja Oscar's on erotettu eri tiloiksi keulan levey- delle, mutta täällä baari ja ravintola ovat samaa tilaa. Välillä vaikutti siltä, etteivät asiakkaat oikein tienneet missä pitää odottaa pöytänohjausta ja että tilaan voi tulla myös nauttimaan ainoastaan juomista ja näkö- aloista. Erikoisaamiaisella ruokalinjastot ovat ravinto- lan takaosan sivustalla. Tästä aiheutui osiin pöydistä ruokailevien taakse jatkuvaa rauhatonta vaellusta ja väistelyä. Alkukankeudet varmasti helpottuvat, kun



Yllä: 11. kannen Viking Terrace odottaa kesän vilkkaita päivänvoroja.
Oikealla: Laivan hyttikäytävät poikkeavat ilmeeltään varustamon muista laivoista.
Alla: Puupanelointia, heijastavia pintoja ja tummia sävyjä on kaikkialla laivan yleisissä tiloissa.
Kuvat: Joonas Kortelainen





Yllä: À la carte -ravintola ja baari Kobba kannella 11 on muiden tilojen tapaan täynnä näyttäviä sisustuselementtejä.

Kuva: Joonas Kortelainen

Vasemmalla: Fyren-kabinetista aukeaa esteetön maisema saaristoon. Kuva: Mikko Laakso

Vasemmalla alla: Kylpyläosasto Archipelagon leikkotulultaasta on suora näköala laivan kulkusuuntaan. Kuva: Mikko Laakso

Kuva: Mikko Laakso

Alla: Buffetin linjastot on keskitetty ravintolatilaa keskelle omaksi tilakseen, jolloin kaikki pöydät sijaitsevat keulaa kiertävien näköalaikkunoiden läheisyydessä.

Kuva: Joonas Kortelainen



laiva on ollut jonkin verran pidempään liikenteessä ja henkilökunta on ottanut sen omakseen. Paljon Gracelta tuttuja iloisia tarjoilohenkilökunnan kasvoja oli jo heti ensimmäisellä viikolla mukana.

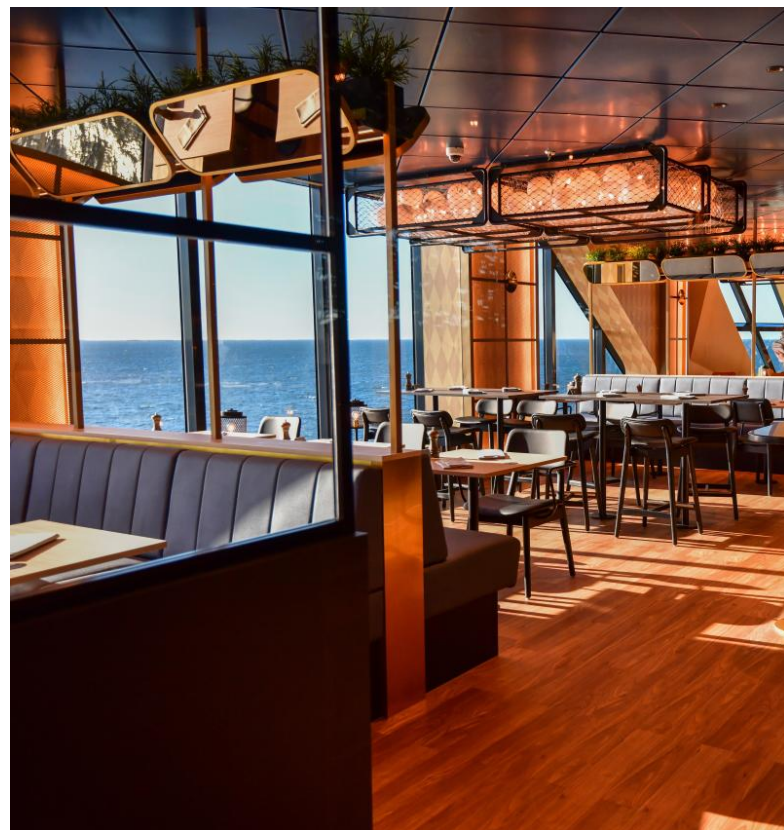
Paapuurin sivustalla ylimmällä kannella on suurehko kylpyläkokonaisuus Archipelago, johon kuuluu keulaan ulottuva allasosasto: kaksi poreallasta, keulaikkunoiden eteen sijoitetettu makoiluallas ja näköalasauna. Lisäksi on Gracen tavoin lumiluola, höyrysauna ja pukuhuoneiden omat saunat. Vastaanottotiskistä taakse päin sijaitsevat pieni myymälä, hoituhuoneet sekä risteilylaivoilta tuttu kuntosali. Hintaa aamusaunalle kertyi salin ja kylvyn kera jonkin verran, mutta upeat näköalat aurinkoiseen Turun saaristoon tekivät siitä erittäin hyvän ostoksen. Myös puolison varaama käsi- ja jalkahoito oli erittäin hyvä kokonaisuus jos vertaa hintoihin maissa.

Ainoa hivenen harmoniaa rikkova asia oli tilojen toimivuuden lastentaudit, jotka eivät viitanneet erityisen hyvään rakennuslaatuun. Nämä varmasti korjataan hyvin pian ennen korkeasesongin alkua. Pelkästään tämän kokemuksen perusteella meille molemmille tuli halu vaihtaa erityisesti perhematkalla aiemmat iltalähdöt Turusta jatkossa aamulähtöön Glorylla.

Uutta ajattelua matkustajatiloissa

Ehkä suurin ero mihinkään aiempaan Itämerellä lautaan on 10. kannen matkustajatilojen sijoittelu ja sisustus. Keulassa on sekä casual dining à la carte tyyppinen ravintola Mimmi's, joka vastaa linjaparilla tarjonnaltaan pitkälti Frank'siä ja vanhemmilla laivoilla grillejä. Tämä ravintola menee varmasti testiin seuraavilla matkoilla. Tilana se on merkittävästi Gracen Frank'siä pienempi, sijaiten buffet-ravintolan paapuurin sivustalla, osana samaa tilaa. Buffetissa taas poikkeuksellista on linjastojen sijoittelu omaksi saarekkeeseen keskelle ravintolaa. Kaikki pöydät kiertävät laivan sivustalla suurten ikkunoiden edessä tarjoten kaikkiin pöytiin hyvät näkymät. Mimmi's nurkkauksen sisustus vaikuttaa hauskalta ja raikkaalta, mutta buffetissa taas on vaikkapa Tallink Siljan Galaxy-sarjalaisilta tuttua melko funktionaalista tyyliä pöydissä ja tuoleissa.

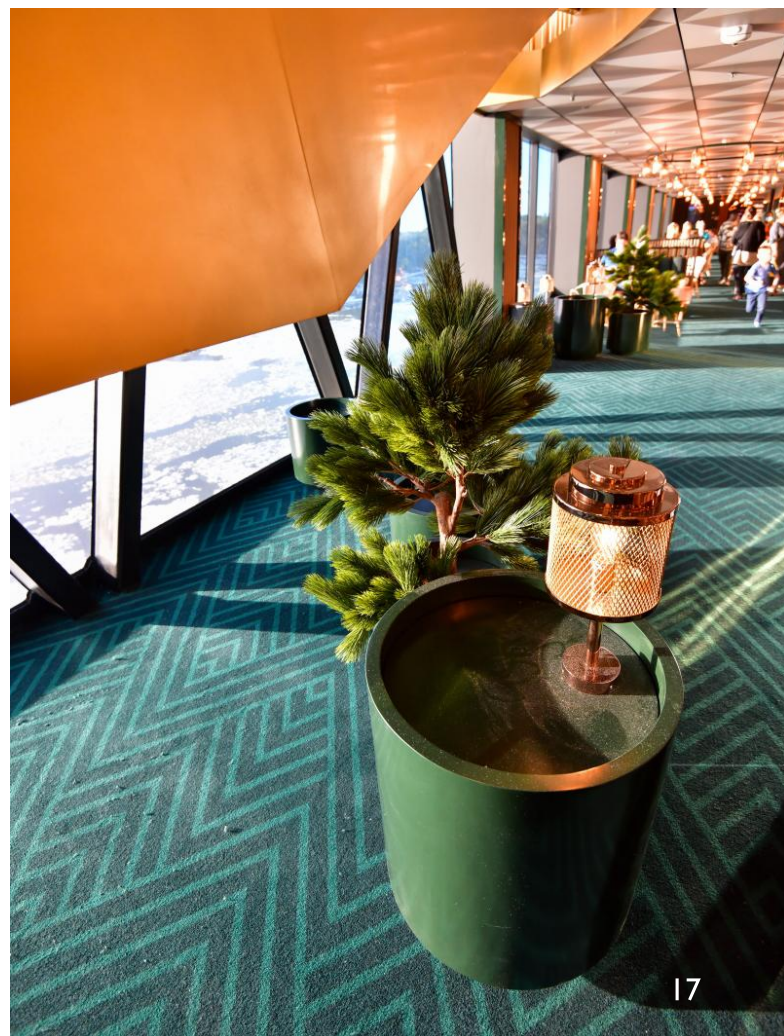
Suurin yllätys löytyy laivan keskeltä. Kannella 10 täällä on Market-ravintola, joka on nimensä mukaisesti ruokatori. Eri myyntipisteiden nimiä ovat ravintolan styyrpuurin puolen täyttävä, kotiruokaa tarjoileva Maja's Kitchen, leivonnaisia myyvä Saltö Bakery ja tuoretta kiviunipizzaa pyörittävä Pizzaboden. Paapuurista löytyy taas Grynna Bar, pohjoismaisia annoksia tarjoileva Farled sekä pieneen nälkään Bread&Green sekä Jungman's take away.



Yllä: Mimmi's on käytännössä raikkaasti sisustettu nurkkaus Buffetin laidalla.

Alla: Kaikkiällä laivassa on merellistä saaristotunnelmaa luovia yksityiskohtia ja taidetta.

Kuvat: Joonas Kortelainen



Kuinka tämä kaikki poikkeaa sitten vaikkapa Gracen Sweet&Salty kahvilasta vastaavassa tilassa? Melkoisesti, koska lämpimiä annoksia ei ole jaettu linjastolle, vaan ilmeisen hyvällä laadulla eri tiskeiltä tilattaviin ja paikan päällä valmistettaviin annoksiin maun ja nälän mukaisesti. Vähän samaa ideaa on nähty aiemminkin Itämerellä Silja Europan alkuaikeiden Food Market -kokeilussa, mutta silloin yhdellä hinnalla sai syödä kaikista eri tyyleistä annoksia. Market on varmasti toimiva konsepti erityisesti reittimatrustajille, mutta miksei myös nälkäisille risteilyvieraille silloin, kun ei tee mieli mitään pidemmän kaavan ruokailua.

Vastaava kohta kannella 9 on varattu Torget-kahvilalle ja myös sieltä löytyy pienempiä kylmiä ruoka-annoksia. Leikkihuone ja teinien oma tila ovat kätevästi tämän tilan paapuurin sivustalla. Kaiken kruunaa kerrosten välillä suuri avonainen atrium, jonka paapuurin reunustalla menevät näköalaportaat taideteoksineen.



Laivan kaupassa ollessaan unohtaa helposti olevansa laivassa. Kuva: Joonas Kortelainen

Tilan takareunassa on kahden kannen kokoinen lediseinä, jossa on vaihtuvia kuvioita ja tämän edustalla esiintymislava. Tämä avoin tila ihmetytti ennakkotiedoissa mahdollisesti eniten, mutta todellisuudessa se tuntuu kuin olisi yhdistelty Tallinkin Suomessa rakennettujen 2000-luvun laivojen perän kaksikerroksinen yökerho, kaikki mahdolliset laivakahvilat sekä esimerkiksi Viking Cinderellalta tuttu tanssikalava laivan keulasta. Tila on erittäin näyttävä ja vaikutti myös siltä, että päivävuorolla jo ensimmäisellä liikennöintiviikolla tämä oli myös koko laivan sydän, johon suuri osa matkustajista istahti matkan aikana.

Kaksi kummallisuutta tilassa on, molemmilla kansilla laivan sivuilla. Hetkellisesti ihmisiä on tilassa niin paljon, että eteneminen keulasta perään puuroutuu ensituntumalta Gracen vastaavia kohtia enemmän. Toinen ehkä isoin omituisuus on infon sijainti 9. kannen styyrpuurin puolella, mistä sitä todella saa etsimällä etsiä. Samalla tiskillä toimii myös 9. kannen keulan konferenssin vastaanotto ja pieni myymälä. Tilaa on erittäin vaikea löytää kahdesta syystä – jos katsot perästä päin, sen peittää lähes aina Torgetin kahvilalinjaston jono, jonka ohi joutuu kiertämään jos on asiaa infoon. Toisesta suunnasta tilaan lasiovet ovat kiinni ja näyttävät konferenssitiloilta. On ymmärrettävää, että näin saa vähemmän turhia asiointeja, mutta jos esimerkiksi on jokin hätätilanne, infoon voi olla ilman opasteita erityisen vaikeaa löytää.

Muita tiloja kannella 9 on Shopping World laivan perässä. Se on valikoimaltaan ja kooltaan melko pitkälti Gracen tilaa vastaava, ainoastaan jonkin verran leveämpi ja sisustukseltaan pidemmälle mietitty puupaneleineen ja parkettineen. Täällä todella unohtaa olevansa laivalla. Tilan suunnittelussa toistuu sama erikoisuus kuin Gracella ja Megastarilla: perän portaikko ja hissit ovat kaupan ympäröimiä, mutta perän portaikoista sisälle kauppaan päästäkseen on ensin kuljettava ahtaan käytävän läpi, ennen sisäänpääsyä keskiportaikossa.

Päiväkerho näköalalla

Toinen yllätys paljastuu heti perään 10. kannen perästä. Viking Gracelta ja Viking Cinderellalta sekä kaikilta Tallink Siljan risteilylautoilta löytyvä kaksikerroksinen yökerho on muodostanut jonkinlaisen yhtäläisyysmerkin lauttaristeilyille kolmen viime vuosikymmenen aikana. Viking Gloryssä on lähdetty historiassa taaksepäin ja toteutettu yökerhon sijaan korkeampi yksikerroksinen päiväkerho, Vista Room ja Lounge, nimensä mukaisesti loungemainen tila, jossa on erilaisia istuinryhmiä suunnattuna sekä keskelle tanssilattialle ja esiintymislavalle että ulos kohti saaristoa valtaviin rungosta kaartuvien ikkunoiden läpi.



Yllä: Yksi lukuisista Market ruokatorin valikoiman myyntipisteistä: Saltö Bakery. Kuva: Mikko Laakso
 Oikealla: Yksi laivan sisätilojen suunnitelleen Konzept™:n taidonnäytteistä - 9 kannen Torgetin ja 10 kannen Marketin välinen atrium suurella lediseinällä, esiintymislavalla ja pöytäryhmillä. Kuva: Joonas Kortelainen
 Alla: Vista room ja lounge 10 kannen perässä toistaa muista filoista tuttua teemaa - samaan aikaan tilasta on esteetön merinäköala ja myös näytävät, mutta kotoiset sisäfilat. Taustalla ei tällä kertaa jonotettu baaritsille vaan bingokuponkeja. Kuva: Joonas Kortelainen





Vista Deck kannen 10 peräosassa puukalusteinen.

Kuva: Joonas Kortelainen

Sisustuksessa on reippaasti vaalean sävyistä lämmintä puuta, messinkiä sekä neonvaloja ja näyttäviä yksityiskohtia erityisesti pyöreillä baaritiskeillä. Siksi onkin jopa harmi sanoa, että näyttävästä toteutuksesta huolimatta tilan toimivuus asiakasvirroissa ei ihan täyttänyt odotuksia. Sen sijaan, että ihmiset olisivat tilanneet juomansa kahdelta tiskiltä sekä perästä vielä löytyvästä hiljaisen Algoth's barin henkilökunnalta ja kerääntyneet tiskien ympärille, jono kiemurteli tunteja pöytien ja tanssilattian välistä. Tästä huolimatta uskaltaisinkin väittää, että juuri tällainen tila on se, mitä Amorellan korvaajalta saattoi toivoa – valtavan suosittujen päivärasteilyiden tylsin osuus on monille aamun tunnit, kun laivalla ei ole välttämättä mitään tekemistä tai suurempaa ohjelmaa. Tässä tilassa on ratkaistu tämä ongelma kerralla.

Yksityiskohdista mainitsemisen arvoisia ovat ikkunat ulkonevan osion lattiassa ja tilaa näkökulmasta riippuen joko mukavasti tai häiritsevästi jakavat messinkiset sisustustangot. Esiintyjistä ei itselleni vielä jäänyt samanlaista kuvaa, kuin mitä Vikingin Gracen liikenteenaloituksessa 9 vuotta sitten. Siihen oli silloin todella panostettu. Täällä hyvää perustekemistä tarjosivat ruotsalaisbändi ja bingo. Ehkä itse kaipaisin vielä jotain pientä lisäystä myös viihteen puolella, mikä toisi näin viimeistellysti sisustetun tilan paremmin oikeuksiinsa.

Algoth's "salakapakka" tilan perässä, josta on käynti ulkokannelle, on myös piristävä poikkeus vaikkapa Tallinkin Tallinnan päivärasteilyiltä Megastarilta ja arvatenkin myös kesäksi valmistuvalta Mystarilta löytyvien monien erilaisten pubien sijaan. Pieni, rauhallinen, raikkaasti sisustettu tila hyvillä näkymillä. Pitkälti samaa henkeä löytyy vaikkapa Helsingin reitin Gabriellan Living Roomista. Samalla perinteistä hämyistä pubia trubaduureineen ei tältä laivalta löydy.

Kenelle uusi laiva on?

Ehkä suurin kysymys laivan perän viihdekeskuksen ja koko laivan suhteen on se, mitä moni alan ammattilainen ja harrastaja on jo joitakin vuosia arvuutellut – onko laivasta Viking Cinderellan lyhytristeilyiden korvaajaksi? Itse sanoisin, että nykymuodossa ei välttämättä. Jos tarkoituksena on saada ruotsalaiset sankoin joukoin takaisin Turun laivan iltalähdölle, laivan viihdetarjonta ja vaikkapa baarien aukioloajat eivät välttämättä tue yhdessä myöhäisen aikataulun kanssa tätä konseptia. Yksi suurimmista syistä valita Viking Cinderella Tukholmasta ovat monelle ruotsalaiselle risteilynnälkäiselle olleet liityntäbussit laivalle pienemiltä paikkakunnilta ja lähiöistä. Toisaalta kun Birkan toiminta on ollut muutaman vuoden historiaa, risteily Viking Glorylla saattaisi hyvinkin tarjota hyvän vaihtoehdon Birkan asiakkaille.

Ensimmäisen matkan perusteella tulee mieleen, että ehkä tällä on kuitenkin suurin vaikutus suomalaisten matkustajien saamisessa myös Turun aamulähdölle risteilemään sekä perheellä että ystävien kanssa, miksei myös juhlimaan. Samalla sesonkia voi pitkän pandemian jälkeen jatkaa koko vuoden pituiseksi – aamulähtö on paljon helpompi järjestää monelle vaikkapa osana koko viikonlopun hotellilomaa Turussa. Aika ja laivalle muodostuva viihdetarjonta näyttää lopulta sen, ketkä tämän ottavat eniten omakseen.

Rahtikapasiteetti suhteessa edeltäjään on toki myös valtava ja samalla reittimatkojen kapasiteetti parani kerralla huomattavasti yhdessä matkustusmukavuuden kanssa. Finnlines tuo Naantaliin omat suuret ropax-lauttansa ensi vuonna, jotka ottavat myös ilman ajoneuvoa matkustajia. Perinteisemmän laivatunnelman ja mahdollisesti myös ostosten perässä kulkevat suuntaavat varmasti jatkossakin uskollisesti Siljan Turun laivoille. Samalla tarjonnan lisääntyminen reittimatkoilla Lounais-Suomesta hyödyttää varmasti kaikkia varustamoita tasaisesti. Turun sataman kehitysuunnitelmat tuovat toteutuessaan matkustuskokemuksen koko matkan osalta tähän päivään.

Viking Line on hyvin valmistautunut tulevaisuuteen Turun-linjalla, joka on selkeästi taas yhtiön kiistaton pääreitti. Päivärasteilyllä suurin itselleni mieleen tullut kehittämiskohde oli Viking Gracen yleinen siisteys ja remontin tarve yhdeksän vuoden tauottoman liikenteen jälkeen. Panostamalla tähän kaksikkoon Vikingillä on varmasti vaikeiden vuosien jälkeen erittäin hyvä tilanne käsillä. Viking Gloryn ensimmäisen matkan ikävin puoli minulle oli se, että viisi tuntia menivät hyvin nopeasti ja laivaa täytyi vaihtaa Maarianhaminassa. Varmaa on se, että uusia matkoja tulee tällä laivalla useita.



Yllä: Algoth's on erillinen rauhallinen nurkkaus Vista Roomin takaosassa ja siitä tulee mieleen päivitetty versio Gabriellan Living Roomista.

Oikealla: Ajatonta tyyliä Vista Roomin korkealla baaritiskillä - neon-valoja, messinkiä ja puuta.

Alla: Viking Glory lähdössä Turun kevätjäissä ja aamuauringossa.

Kuvat: Joonas Kortelainen



Korona



Koronarajoitusten takia kesäkausi 2021 jäi varsin lyhyeksi. Risteilijäkäyntejä kertyi Helsingissä 14, kun ennen korona-aikaa niitä oli parhaimmillaan liki 300. Matkustusrajoitusten takia yli 90 prosenttia matkustajista oli saksalaisia tai brittejä, jotka pääsivät risteilylle suoraan kotimaastaan ilman lentoja.

KOONNEET: OLLI TUOMINEN JA ILVES VALTA



akesien risteilyvieraat Suomessa



Yllä: Kesällä 2020 Mein Schiff 1 ja 2 tekivät risteilyjä ilman maissakäyntiä. Osa risteilyistä kävi kääntymässä Turussa alukset rakentaneen Turun telakan edustalla (kuvassa). Pari kertaa Mein Schiff 1 kävi myös pyörähtämässä Helsingin Länsisataman edustalla. Kuva: Jukka Huotari

Viereinen sivu keskellä: Hapag-Lloydin laivoista useampi kävi Suomessa sekä kesällä 2020 että 2021. Kuvassa myös Turussa vierailut Europa saapumassa Helsinkiin. Kuva: Olli Tuominen

Viereinen sivu alla vasemmalla: Aivan kaikki kauden vieraat eivät olleet eurooppalaisille suunnattujen varustamoiden laivoja. Oceania Cruisesin Marina Helsingissä 6.9.2021. Kuva: Olli Tuominen

Viereinen sivu alla oikealla: Saksalaisen Phoenix Reisenin Artania vieraili Helsingissä 15.8.2021. Myös saman varustamo uudempi Amera vieraili Helsingissä. Sattumoisin molemmat laivat ovat Suomessa rakennettuja. Kuva: Olli Tuominen

Oikealla: Saga Cruisesin tuliterä Spirit of Adventure vieraili Helsingissä 7.9.2021. Alus valmistui jo syyskuussa 2020, mutta koronan takia neitsytmatka venyi heinäkuulle 2021. Kuva: Olli Tuominen

Oikealla alla: Vasta kesällä 2021 valmistunut Hapag-Lloydin expedition-risteilijä Hanseatic Spirit on alle vuodessa käynyt useammassa Suomen satamassa kuin moni pitkän uran tehnyt risteilyalus: lokakuussa 2021 se vieraili Turussa (kuvassa, ja talvikaudella 2022 alus kiersi useampaan otteeseen Pohjanlahden satamia vierailen mm Kemissä, Oulussa ja Raumalla. Kuva: Jukka Huotari



Autolautat

Aurora Botnia – taso Merenkurkun yli



Aurora Botnia on ensimmäinen koskaan alusta lähtien Merenkurkun liikenteen tarpeisiin rakennettu alus. Se on nyt kulkenut puoli vuotta Vaasasta Uumajaan ja luvastanut lähes kaikki sille lastatut odotukset.

Aurora Botnia saapumassa Vaasaan. Laivan ulkoasu muuttui radikaalisti suunnitteluprosessin aikana enemmän "tavallisen" ropax-lautan suuntaan, mutta matkustajakansien näköalalaukkuna rikkonaisia jäälauttoja muistuttavine kuvioineen säilyi ensimmäisestä julkaistusta konseptista valmiiseen laivaan saakka. Kuva: Joonas Kortelainen

TEKSTI: JOONAS KORTELAINEN

AURORA Botnian 1500 lastimetriä alleviivaa, mihin tarpeisiin laiva on mittatilauksena rakennettu. Mutta onko se ainoastaan reitti- ja ammattiliikenteelle? Se selviää kahdella reissulla, alkusyksystä ja nyt puoli vuotta myöhemmin helmikuussa.

Tunnelma on odottava sateisena syysaamuna. Aurora Botnia on aloittanut liikennöinnin pari viikkoa aiemmin. Laivalla kaikki pinnat hohtavat uutuuttaan, vaikka se on ollut pitkälti valmiina jo kevästä 2021. Laiva on 73 vuoden liikennöinnin aikana ensimmäinen tälle reitille rakennettu alus. Se käyttää etenemiseen saaristossa akkuja ja merellä nesteytettyä maakaasua (LNG) tai dieseliä ja siitä syystä laivan kylkiin on maalattu maailman ympäristöystävällisimmän lautan titteli ja E12 Eurooppa-tien logo muistuttamaan siitä, että laiva on tärkeä yhteys Suomen keskiosista Norjan rannikolle asti.

aista kyytiä



Ilmeisesti juuri akkujen innovatiivisuus Rauman telakalla viivästytti matkustaja-autolautan luovutusta yli kesäkauden. Huolimatta siitä, että vuoden 2021 liikennöintikuukausia ehti kertyä neljä ja niitäkin varjosti koronapandemian viimeisin raju roihahdus, matkustusrajoituksineen, yhtiö raportoi kasvua kaikilla mittareilla uuden laivan ansiosta.

Päiväristeily onnistuu hyvin

Matkan varaus itsessään oli kätevä tehdä nettisivuilta. Varauksen tekeminen vastaa kokemuksena pitkälti vaikkapa Eckerö-varustamon varausjärjestelmiä asiakkaalle. Valitsimme ensimmäiselle matkalle autopaketin, johon kuuluu 1-4 henkilöä ja ajoneuvo menopäivänsä aikana. Paketin hinnat ovat linjassa Helsingin ja Tallinnan välisten suosittujen viikonloppumatkojen kanssa, mutta toisaalta aikataulu vaihtelee Vaasan reitillä lähtöpäivän mukaan. Lauantaina aikaa jää mukavasti kahdeksan tuntia Uumajassa, jolloin ehtii autoillan tutustua kaupunkiin ja ympäris-

töön.

Lähtöselvitys tapahtuu autolla vielä autokentän perinteisellä kojulla, koska meidän matkallamme tarvittiin henkilötietojen lisäys manuaalisesti satamassa. Tämä olisi helpompaa hoitaa itse netissä. Alkuvuodesta 2022 autolähtöselvitys hoituu pitkälti automaattisesti, jos varaukselle ei tarvita muutoksia. Olemme pitkän päivän varalta ottaneet ikkunallisen hytin ja aamiaisen lisämaksusta. Nämäkin hinnat ovat linjassa vaikkapa Tallinkin Shuttle-lauttojen kanssa, mutta edullisimpiin tarjouksiin alkaa tulla jo jonkin verran eroa. Tämä on ymmärrettävää, koska reitti Merenkurkun yli on Suomenlahden ylitystä jonkin verran pidempi ja ainoa yhteys Pohjanlahden yli Ahvenanmaan pohjoispuolella. Jalan liikkeellä mihin suuntaan saadaan kätevästi QR-koodilla ladattua puhelimeen.

Ensimmäisellä matkalla muut matkustajat ovat enimmäkseen ryhmämatkalla bussilla olevia eläkeläisiä sekä yksittäisiä seurueita ja perheitä reittimatalla.

Hyttiavaimet saa itse hakea automaattista info-pisteen viereiseltä seinältä varauksen QR-koodilla. Kukaan ryhmämatkalaisista ei ole tätä mahdollisuutta huomannut ja saan perääni pitkän jonon, joka oli hetkeä aiemmin infon edessä. Aivan ongelmitta automaatin käyttö ei alkuun suju.

Toisella matkalla lahjakortilla päivärasteilyn maksaminen ja itse hytin ja aamiaisten ostot tällä kertaa ilman autoa taas onnistuu puhelinpalvelun kautta. Auton saa jalan liikkeellä ollessakin ilmaiseen satamaparkkiin, terminaalin oven eteen.

Väljää ja modernia, tuttua Vaasanlaivaa

Laivalla on väljää, tiloissa liikkuminen esteetöntä ja sujuvaa. Päälimmäisenä jää mieleen, kuinka valoisaa kaikkialla on heti autokannelta nousemisen jälkeen. Sisustus on nykyaikaisista hotelleista ja ravintoloista tuttu skandinaavinen, mutta väreillä on saatu aikaan suhteellisen lämmin ja merellinen tunnelma.

Aiemmat omat kokemukseni Vaasanlaivoista ovat pitkälti 80-90-lukujen huippuvuosista. Välittömästi sekä satamaan saapuessa että laivalle astuessa, tuttu tunnelma tulvii kirkkaana mieleen – laivalla kaikkialla on läsnä sekä syksyisenä harmaana päivänä että toisella matkalla helmikuun jäissä pohjoisen upeat valot, luonto ja maisemat. Siinä mielessä laivan nimi, Merenkurkun revontuli, on erittäin onnistunut laivan sisustuksen Vaasan saaristoon ja Ruotsin tunturimaisemaan maisemoinnin puolesta. Nimi heijastuu myös laivan värityksessä ja sisustuksessa, yhdistyen omiksi mielikuvissani sekä paukkupakkasten revontuliin tuntureiden yllä että keskikesän vaaleaan yöhön ja hohtavien yöpilvien maagiseen tunnelmaan.

Samaa merellistä pohjoisen tunnelmaa oli myös edeltäjä *Wasa Express*ssä. Jos on tottunut Tallinnan massiivisiin pikalaivoihin, joiden tarkoituksena on lähinnä siirtää massoja nopeasti ja mukavasti Suomenlahden yli, unohtaa kuinka pieniä ja toisaalta kotoisia nämä pohjoisen laivat ovat. Vertailuna vastaavasta reitistä ja tunnelmasta tulee mieleen hivenen perinteikässtä Vaasa–Uumaja-reittiä tuoreempi, 61-vuotias Eckerö–Grisslehamn postireitin Eckerölinjen ja Color Linen Oslovuonon shoppailulinja Sandefjordista Strömstaadiin. Vaasassa on upea saaristo, mikä on helppo unohtaa, kun vertailukohtana on Turun, Ahvenanmaan ja Tukholman saaristot.

Laivan aikataulun mukainen ylitysaika on useimmilla lähdeillä neljä tuntia, mutta ensimmäisellä matkalla laiva liikkuu Merenkurkun yli kolmessa tunnissa ja loput ajasta menee alun totuttelun vuoksi satamatoiminnoissa. Laiva lähtee minuutilleen ja laivasta pääsee

ajamaan ja kävelemään ulos pitkälti aikataulun mukaan. Ensimmäisellä matkalla käytössä on eri laiturit ja rampit, kuin aluksen pääasialliseen käyttöön tulleet, jotka seuraavan helmikuun päivärasteilyn aikana otetaan sattumalta päivän aikana käyttöön Vaasassa. Uumajassa tämä laiturin vaihto on tapahtunut jossain alkuvuoden aikana.

Toisella matkalla on kaikenlaista säätä – Vaasan saaristossa lumituisku sekä teräsjäätä ja ajojäättä, jäämurta- ja avusteista ahjoa ja avomerellä Holmsundin edustalla reippaat 2,5–3-metriset aallot, jotka talven toistuvat matalapaineet Atlantilta ovat puskeneet etelän suunnasta tullessaan Perämeren yli Merenkurkkuun.

Laiva kulkee kaikissa olosuhteissa erinomaisesti ja suhteessa mittoihinsa erittäin tasaisesti. Merkittävintä kulussa on hiljaisuus akuilla ajettaessa saaristossa. Ensimmäisellä matkalla mentiin kaasulla, toisella varustamon oman ilmoituksen mukaan LNG:n maailmanlaajuisen hintahäiriön ja saatavuusongelmien vuoksi dieselillä.

Eroa polttoaineesta ei huomaa sisällä mitenkään, laiva on poikkeuksellisen vapaa melusta ja tärinöistä. Samaa olen aiemmin todistanut vain Turussa rakennetuilla Viking Gracella ja Megastarilla, sekä uudella Viking Glorylla, joilla kaikilla pitää katsoa ulos satamissa varmistakseen liikutaanko. Kaikki edellä mainitut ovat merkittävästi suurempia laivoja ja projekteja kokonaisuudessaan, joten tämä on sekä Wärtsilältä että RMC:ltä osoitus korkeasta osaamisesta.

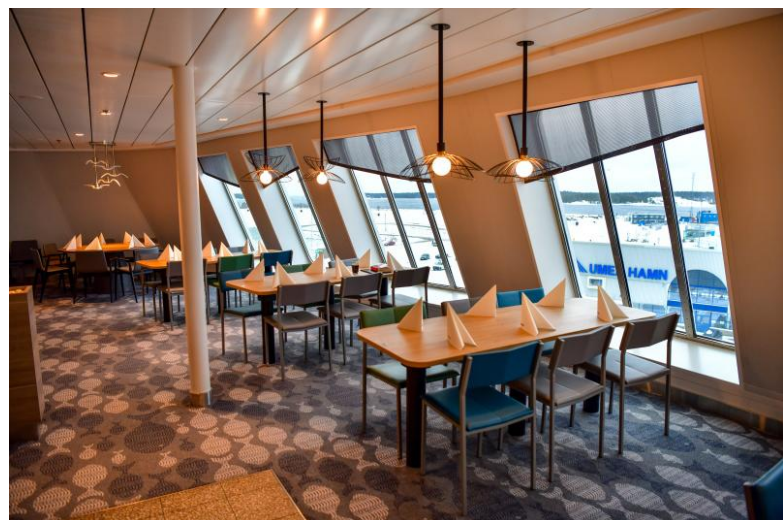
Hytit laivalla ovat perusmallisia moduulihyttejä, mutta sisustukseltaan valoisia ja raikkaita, moderneja sarjavalmistaisia levähdyspaikkoja. Hyteissä ei ole mitään turhaa, mutta kaikki on tehty kestäväksi. WC vaikuttaa Rauman telakalta luovutettujen Tallink Siljan Galaxy ja sisarusten päivitetyltä versioltä. Erikoisuus hyteissä on ylävuoteiden lukko, joka pitää erikseen infosta hakea ja tämä on tehtävä ensimmäisellä matkalla molempiin suuntiin erikseen, jos haluaa levähtää matkan aikana. Sängyt ovat erittäin hyvälaatuiset vuodevaatteineen ja kaikissa hyteissä on myös TV. Kaikki hytit sijaitsevat rauhallisella paikalla 8 ja 9 kannella perässä. Wifi toimii koko matkan ajan todella hyvin hyteissä. Puuviimeistely ja mattojen sävyt hyteissä tuovat enemmän mieleen nykyaikaisen hotellivarustelun kuin tutummat Ruotsinlaivat.

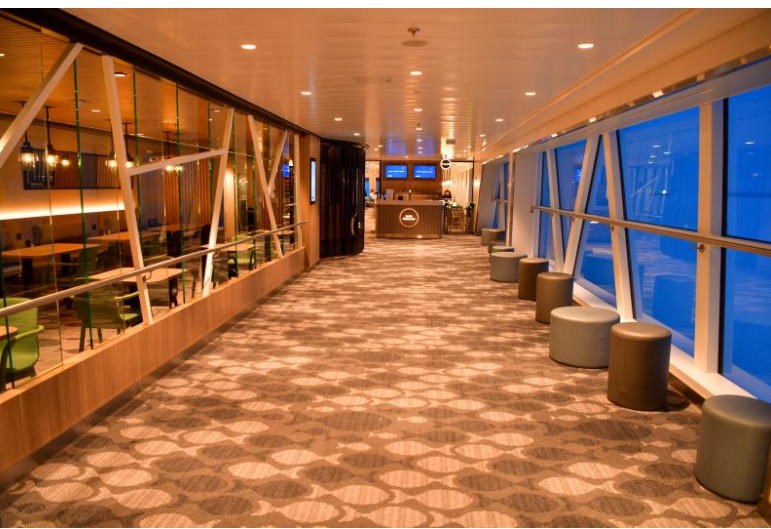
Ravintoloissa saaristolaistunnelmaa

Yleisistä tiloista ehkä tavanomaisinta pika-alustyyppiä edustaa 8. kannen paapuurin sivustalla oleva kahvila, josta saa lämpimiä päivän annoksia, kahvilatuotteita, juomia ja leivonnaisia sekä suolaisia kylmiä annoksia.



Yllä: Arkkitehtitoimisto Kudos on vastannut sisätilojen suunnittelusta. Yllä viihtyisä baari laivan keulassa kannella 7.
Oikealla: Kahvila tarjoaa annoksia merinäköalalla.
Oikealla alla: Laivaan vastaanottoaula on modernia sisustustyyliä.
Alla: Laivan vaaleasävyinen buffet, jossa tarjolla saaristolaispöytä.
Kuvat: Joonas Kortelainen





Yllä: Käynti buffettiin kulkee à la carten ja suuren näköalaikkunan ohi. Merinäkömät pääsevät kaikkialla oikeuksiinsa tällä laivalla.

Alla: À la carten ruokalista on sisustuksen tavoin pitkälle mietitty.

Kuvat: Joonas Kortelainen



Hintojen ja laadun puolesta ne eivät juurikaan poikkea matkan varrella vastaan tulevista huoltoasemista ja matkaravintoloista. Tila on jaettu looseihin ja pöytiin ja kaikkialta on näkymä koko kannen korkuisten ikkunoiden läpi saaristoon ja merelle. Tämä on pitkällä ajomatalla ehkä luontaisin levähdyspaikka ja samalla selkeästi mieluinen reittimatrustajille, joilla ei ole hyttiä ja jotka haluavat yli mahdollisimman nopeasti. Kahvilan sisustus on vaalea ja yksityiskohditaan tarkoin mietitty, mutta omaan makuun kuitenkin melko pikaruokalamainen.

Ehdottomasti parhaiten onnistunut kokonaisuus laivalla ovat pääravintolat - seisova pöytä on katettu mennessä meriaamiaisella ja paluussa saaristolaispöydällä. Erotuksena edeltäjään jossa oli iso cafeteria keulassa ja pienempi à la carte sen sivustalla, Aurora Botnialla pääravintolat on keskitetty valoisaan ja moderniin 8. kannen keulaan. Ruokailu keulan ravintoloissa on itselle molemmilla kerroilla matkan huipenus. Buffetissa on erinomainen hinta-laatusuhde. Aamiaiaisella on vähemmän ruokalajeja kuin Suomenlahden ja Saaristomeren kilpailijoilla, mutta laatu maun ja raaka-aineiden puolesta samaa tai parempaa kuin à la carten erikoisaamiaiset isommilla kilpureilla. Lounaalle katettu saaristolaispöytä on ehkä lähimpänä vertailukohtana Eckerö-varustamon laivoilla tarjottavan noutopöytälounaan kanssa. Panostusta tarjonnassa on selkeästi laatuun määrän sijaan myös lounaalla. Muut kuin virvoitusjuomat ja kahvit tilataan tullessa vastaanottotiskiltä.

Prepaid-linja etukäteen maksetuille ruokailijoille ei ollut käytössä toisella matkalla. Siirtymisen ravintolaan voisi saada vieläkin sujuvammaksi, jos linjan ottaisi käyttöön silloinkin kun asiakkaalla on etukäteen maksetut ruuat, eikä halua ostaa alkoholijuomia. Toisaalta kaikilla matkoilla on etelän laivoja vähemmän matkustajia, joten vertailukohtaa voisi hakea vaikkapa Strömman Tukholman ja Helsingin saaristojen saaristosteilyistä, joihin kuuluu seisova pöytä ja lisäksi pöytiin on juomatarjoilu.

À la carte taas on kokemuksena aivan omaa luokansa ja ehdoton kohokohta itselle kaikista Merenkurkun-matkoista, jopa jos vertaa Vaasan ja Uumajan kaupunkien yksittäisiin helmiin. Ravintolassa on todella hyvä lista. Edeltäjällä ruoka à la cartessa on jäänyt mieleen erinomaisena, mutta ensimmäinen matkan paluussa syöty kokonaisuus oli koko seurueelle parasta mitä laivalla voi toivoa. Lisäksi palvelu oli erittäin ystävällistä ja henkilökohtaista. Annosten toteutus ja raaka-aineet ylittivät odotukset, ja kokemuksen kruunasivat suositellut viinit. Pelkkä à la carte voisi olla itselleni seuraavan matkan arvoinen. Ravintola on tilana varmasti vaikuttavampi kesäiltoina, jolloin suu-

ren ikkunan näkymät pääsevät pimeää syysiltaa paremmin oikeuksiinsa. Toisella matkalla tämä ravintola oli matkustusrajoitusten takia kiinni, mutta avautui uudestaan helmikuun 2022 lopussa.

Muut matkustajatilat

Seitsemännen kannen keulassa sijaitseva baari on suuri, kotoisa, mahdollisesti eniten ajatuksella sisustettu kokonaisuus koko laivalla. Tila on toimiva sekä reittimatkustukseen että lähtöihin joilla on enemmän ohjelmaa. Viihdetarjonta vastaa yhtiön nettisivujen mukaan pitkälti Tallinnan pikalauttoja ja joka lähdölle luvataan ohjelmaa. Samalla yksittäisiä ennakoon myytäviä esityksiä on mahdollisesti tulossa keväällä 2022. Tarjonta varmasti toimisi viikonloppuisin erittäin hyvin sisäänheittotuotteena. Perjantaisin iltaristeilyn aikataulu mahdollistaa baari-illan ja keikan risteilyn hinnalla. Vastaavaa ovat vuosien varrella hyödyntäneet Suomenlahdella Eckerö iltapäivälähdöllään sekä Viking Line lyhyellä Tallinnan miniristeilyllään yön yli.

Tila on selkeästi muotoutunut laivan pääsalongiksi reittimatkustajille. Syy varmasti löytyy mukavan leppoisasta, mutta viimeistellystä sisustuksesta. Tällä on kuitenkin myös toinen puoli: molemmilla testimatkailloilla baari oli koko ajan täynnä ilman hyttiä matkustavia reittimatkustajia laukkuineen. Jos tarkoituksena on käyttää tilaa enemmän viihteeseen tähän toivoisi ehkä jonkinlaista rajausta – varsinkin lähdöillä joilla on erikoisempaa ohjelmaa.

Reittimatkustajille löytyy lisämaksusta rauhaa ja lepoa infon vierestä Comfort Loungesta, joka on täytetty perinteisillä lentokonetuoleilla. Lisäksi Business Lounge löytyy 7. kannen paapurin keulapuolelta. Tämä on tilana toki vaikkapa Tallinkin Shuttleja pienempi eikä siellä ole samalla tavalla esimerkiksi lämpimän ruuan tarjoilua. Siitä huolimatta paikalliselle liike-elämälle tämä on suuri parannus matkustusmukavuudessa suhteessa edellisiin yhteyksiin. Tilassa on hyvä tehdä etätöitä ja levähtää merinäköalalla.

Konferenssiosasto laivalta löytyy erikseen 7. kannen perästä infon takaa, jonka palvelutiski on Viking Glyn tavoin Infon takaosassa. Alue on toimivasti suunniteltu. Tehokkaalla suunnittelulla on minimoitu henkilöstön tarve ja maksimoitu tilojen käyttö tarpeen mukaan. Kokousosastolta löytyy kaikki tarvittava, mutta ei mitään liikaa. Lisäksi infon kanssa samassa aulassa on lasten leikkimurkkaus, joka vastaa koon puolesta muita päivälauttoja. Sisustuksen puolesta siitä tulee mieleen Tallinkin Megastar.

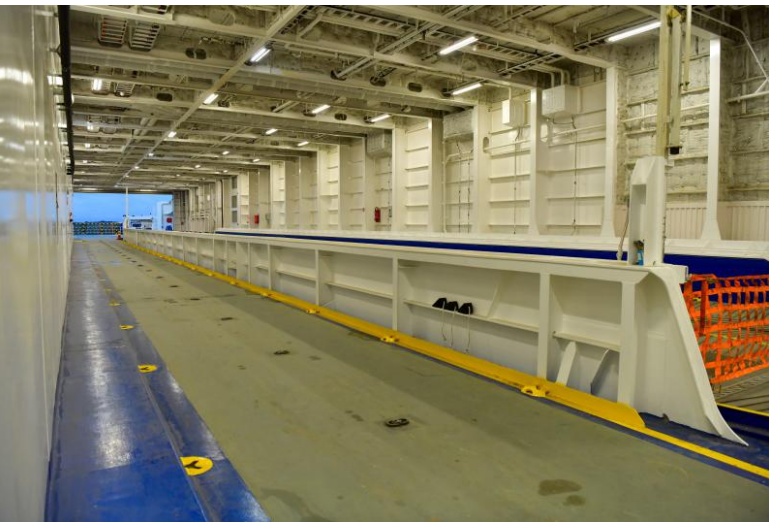
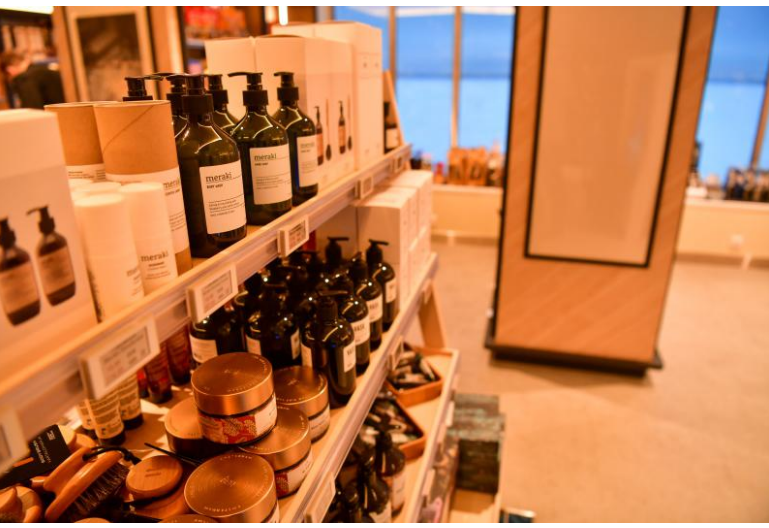
Merimyymä, joka sijaitsee infon vieressä paapurin laidalla, oli itselleni ehkä laivan suurin kysymysmerkki.

Myymä tilana on erittäin kauniisti sisustettu vaalealla puulla ja suuret maisemaikkunat antavat täältäkin näkymän kauniiseen saaristoon. Vaikuttaa siltä, ettei tilojen puolesta sitä ole ainakaan kasvatettu edeltäjältä. Aukioloajat ovat myös melkoisen katkonaiset. Tarjonnan puolesta vertailukohtana sopii Finnlinesin Naantali–Långnäs–Kapellskär-reitti: myytävänä on matkamuuistoja, paikallisia tai paikallisesti nimettyjä tuotteita ja toki tutut juomat ja muut Ruotsinlaivan välttämättömyydet. Itselle mieleen tulee kysymys, pitäisikö tätä myymälää koettaa hyödyntää esimerkiksi kesäisin enemmän Vikingin tavoin ja laajentaa vaikkapa viereiseen kokoushuoneeseen outletiksi ja lisätä reitin laivamyymintä?



Yllä: Laivan Comfort Lounge lentokonetuoleilla
Alla: Business Loungen sisustus ja näköalat houkuttelevat etätöiden tekoon ja hengähtämiseen.
Kuvat: Joonas Kortelainen





Yllä vasemmalla: Laivan vaaleasävyinen kauppa, josta myös on merinäköala.

Yllä oikealla: Hytit kutsuvat lepäämään sekä pidemmällä automatkalla olijan että päiväristeilijän.

Vasemmalla: Laivan ylempi täysimittainen trailerikansi.

Alla: Rekat perän sääkannella auringonlaskun aikaan laivan kulkiessa Vaasan saariston jäissä ja murtaja Frej saatettavansa kanssa perässä.

Kuvat: Joonas Kortelainen



Vaasa ja Uumaja

Itse kohteista on varmasti syytä mainita se, että itse en ollut käynyt vuosiin Vaasassa muuten kuin työn merkeissä. Päivän ajan Vaasassa on kuitenkin paljon tekemistä, korkeatasoiset museot – Kuntsin taidemuseo että Pohjanmaan museo päällimmäisinä. Palosaassa sijaitseva Merenkulkumuseo on kiinni kesäajan ulkopuolella. Itselle kuitenkin suurin yllätys oli sataman eteläpuolinen saaristo: Vaskiluodosta sillan toisella puolella Sundomissa sijaitsevan Öjenin luonto, maastoltaan monipuolisine patikkareitteineen. Käymisen arvoisia ovat myös Vanha Vaasa, keskustan useat ruokaravintolat, joissa tosin molemmilla reissuilla ihmetytti sunnuntain suljetut ovet ja kesäravintoloiden määrä. Vaskiluodon sataman yhteydestä löytyy Scandic Waskia ja 1990-luvun kultavuosista muistuttava Tropiclandia, jota voi varsinkin nostalgikoille suositella. Se tarjosi samalla matkojen hotelleista parhaan hinta-laatusuhde talvisinkin, kun saatiin lämmin läikähäys omasta lapsuudesta.

Uumajassa syyskuun sateisena päivänä tuli yllätyksenä Ume-joen monipuoliset museot, lentokentän läheisyydessä sijaitseva Avia-ostoskeskus ja virtaa ylöspäin koskella sijaitseva arboretum. Hyvällä kelillä vain muutaman tunnin ajomatkan päässä ovat Höga Kustenin upeat maisemat ja vaellusreitit. Olimme varautuneet syyskuussa kahdeksan tunnin päivärasteilyllä vaellukselle, mutta sateella sekä ajoaika että mahdollisuudet päivävaellukselle olisivat vaatineet sekä enemmän aikaa että paremmat varusteet. Talvella käyttäisin tätä reittiä ehdottomasti, jos suuntaisin hiihtämään Skandeille – aamulähtö mahdollistaa esimerkiksi Etelä-Suomesta ainoana yhteyden omalla autolla Åreen saman päivän aikana. Olkoonkin että jos starttaa Helsingistä, on lähdettävä aamuyön varhaisina tunteina Tampere-Vaasa-tien Pohjanmaan puoleisen kunnan vuoksi. Hiihtoreissulle suuntaavat opiskelijat olivat myös helmikuusen menomatkan yksi näkyvimmistä ryhmistä. Kesän tunturivaelluksille Skandeille reitti on ehdottoman hyvä, jos haluaa ajaa esimerkiksi toisen suunnan muuten kuin Suomen Lapin tai Torniojoki-laakson kautta.

Parhaat vuodet ovat täällä taas?

Kaikkienensa Wasalinen tarjoamassa yhteydessä laatu on kaikin puolin kohdillaan. Matkustajien tarpeet ovat tiedossa. Lähimatkailun suosion jatkuessa lähivuosina, pandemian ja äkisti muuttuneen maailmantilanteen jälkeen, voisi varmasti rohkeamminkin panostaa matkustuskokemukseen. Tähän päästäisiin muun muassa erilaisilla teemamatkoilla, jotka kaikesta päätellen yhtiöllä suunnitelmassa ovatkin. Aloittaa voisi esiintyjillä, jotka saisivat ihmiset varaamaan nimenomaisesti mat-

kan Wasalinella. Etelän laivoilta tutuilla teemaviikoilla ravintoloissa, painotuksella alueiden erikoisuudet ja lähiruoka ei varmasti voi mennä vikaan terveystyön ja hyvinvointimatkailun kasvattaessa suosiotaan. Lähiruokaa ja hyvää makua voi rehellisesti rummuttaa piristävänä poikkeuksena. Tätä voisi nostaa markkinoinnissa. Ero Siljan lähdön jälkeiseen palvelun alajaajoon 2000-luvun alussa on merkittävä. Kuten Wasaline itse mainonnassaan toteaa: parhaat vuodet ovat täällä taas. Kaikki elementit paitsi rasvan ja tax free viinan hamstraus ovat kohdallaan ja tuttuja “vanhoilta” Vaasanlaivoilta. Tämä on nykyaikana varmasti enemmän kuin tarpeeksi lähimatkailussa menestyvän tuotteen rakentamiseen.

Itse lähtisin matkustajana vielä helpommin liikkeelle, jos erilaisia valmispaketteja olisi tarjolla vielä nykyistä enemmän. Norja on ollut kohteena suosittu pandemian aikana molempina kesinä ja kotimainen pohjola myös. Onko Wasalinen nettisivulla valmiita paketteja tarjolla? Ymmärtääkö satunnainen matkustaja etelästä ajaessa, että matka oikaisee määränpäästä riippuen tunteista jopa päiviin ja merimatkasta saa mukavan tauon samalla? Oliko 80-90-luvun Vaasanlaivojen valtavassa suosiossa kyse kuitenkin tehokkaasta markkinoinnista, pakettimatkoista, kylkiäisistä ja ennen kaikkea mielikuvista? Olisiko silloinkin se matkan tuntu ja yhdessäolo seurueen kanssa yhdistettynä tunnelmaan laivoilla ollut se pääasia, miksi matkoja varattiin aina uudestaan?

Olen lapsena ja teininä istunut syvältä Sisä-Suomen puolelta Vaasaan ja Pietarsaareen bussissa ja junassa, ainoastaan päästäkseni Vaasanlaivoille. Oliko silloin kyseessä enemmän Siljan 1990-luvun hurja suosio, tehokas myyntiverkosto ja lama-ajan kulutustottumukset, kuin se että noissa matkoissa itsessään oli juurikaan järkeä? Vanhempani olivat jälkikäteen katsottuna aikaa edellä kun 25-30 vuotta sitten ajettiin Fennialta suoraan Ruotsin tuntureille ja metsiin, joko Tukholman tai Tornion kautta kotiin. Tässä perspektiivissä Silja ja RG ovat ohimenneitä vaiheita historiassa ja nyt Wasaline – nykyinen kuntaomisteinen varustamo – jatkaa Vaasanlaivojen perinnettä erittäin vahvasti. Helpottaisiko matkan varaamista ja toisiko laajempaa tunnettuutta, jos erilaiset reittiehdotelmat ja valmiit paketit majoitusten, reittivaihtoehtojen, tekemisten, näkemisten ja paikallisten ravintoloiden kanssa löytyisi Stena Linen tyyliin suoraan nettisivulta? Itselle jää muutaman matkan perusteella vahva tunne siitä, että Ruotsin Höga Kustenin ja Norjan rannikon kohteet on pakko kokea nyt oman perheen kanssa ja käyttäisin niihin tutustumiseen ensisijaisesti tätä erittäin kätevää ja mukavaa yhteyttä.

Autolautat

Stena Line palaa Suomeen väliseen lauttaliikenteeseen

Määrätietoisesti Itämeren liikennettä laajentanut ruotsalainen suurlauttavarustamo laajensi reitiverkostonsa ulottumaan jälleen Suomeen. Paluuta kilpailuille markkinoille toteutetaan kahden veteraanilautan voimin. Tässä artikkelissa luomme katsauksen Stenan Suomen- ja Itämeren-liikenteen menneisyyteen ja tulevaisuuteen.



TEKSTI: MIRAN HAMIDULLA

RUOTSALAINEN suurlauttavarustamo Stena Line ilmoitti yllättäen viime vuoden joulukuussa palaavansa liikennöimään Suomen ja Ruotsin välillä vuosikymmenien tauon jälkeen, kun yhtiö kertoi perustavansa uuden reitin Hangosta Tukholman eteläpuolella sijaitsevaan Nynäshamnin Norvikiin. Ensimmäinen lähtö uudella reitillä oli Urd-aluksella 1. helmikuuta. Aluksi linjaa on tarkoitus liikennöidä kolmesti viikossa suuntaansa yhdellä lautalla, mutta touko-

Urd ja Stena Gothica olivat jo valmistuessaan ikäistään vanhemman näköisiä. Niiden uran monet vaiheet ovat jättäneet ulkoasuun erilaisia kerrostumia, kuten Århus-Kalundborg linjan päivälauttaliikenteeseen siirtymisen yhteydessä tehdyt matkustajatilojen suuret ikkunat.

Kuva: Marko Stampehl

men ja Ruotsin eeseen



kuussa myös Urdin sisaraluksen Stena Gothican on tarkoitus liittyä reitille ja mahdollistaa päivittäiset lähdöt. Aluksi linja oli avoinna vain rahtiasiakkaille, mutta Stena ilmoitti maaliskuun puolivälissä avaavansa linjan matkustajille 2. huhtikuuta alkaen.

Uusi reitti mahdollistui, kun Stenan laajan uudisrakennusohjelman ja alussiirtojen myötä Stena Gothicalle ja Urdille ei enää löytynyt töitä näiden aiemmin liikennöimällä Liepaja-Travemünde-reitillä. Näin ollen Stenalle tarjoutui mahdollisuus kokeilla näillä vanhoilla mutta käyttökelpoisilla aluksillaan uutta reittiä Suomeen. Useaan eri Itämeren maahan liikennöivän yhtiön mukaan Suomen-yhteyttä kohtaan oli tullut toiveita myös yhtiön asiakkaiden suunnalta.

Alukset pitkäikäisiä työjuhtia

Stenan Hangon-linjan aluspariksi tulevilla Stena Gothicalla ja Urdilla on pitkä historia erityisesti Itämeren alueen lauttaliikenteen työjuhtina. Alukset valmistuivat nimillä Easy Rider (nyk. Urd) ja Lucky Rider (nyk. Stena Gothica) kreikkalaiselle Castello Shipping-varustamolle 80-luvun alussa. Ensimmäisenä vuosikymmenenä aluksilla oli useita lyhytaikaisia rahtaaajia ja omistajia eri puolilla Eurooppaa, joista merkittävin oli ehkä Brittien saarten lauttaliikenteen tuolloisiin jättiläisiin kuulunut Sealink. Lucky Rider otti tuolloin myös ensi kosketuksen Stenaan, kun alus myytiin alkuperäisen omistajan talousvaikeuksista johtuneessa pakkohuutokaupassa Stenalle ja sai nimen Stena Driver. Alus ehti palvella Stenaa kuitenkin vain



Yllä: Ask ja Urd ehtivät palvella Scandlinesia ja Stenaa yli kaksi vuosikymmentä Latvian ja Saksan välillä, joskin määränpäättäjät näissä maissa vaihtelivat. Tässä Ask saapumassa Ventspilsiin aikana jolloin sen reitti oli vielä Ventspils-Rostock. Kuva: Miran Hamidulla

Alla: Stenan Hangon laivojen mukavana ominaispiirteenä voi pitää hyttien aitoja puukerrossänkyjä standardihyttien alasvedettävien metallisänkyjen sijaan.

Kuva: Miran Hamidulla



reilun vuoden, kunnes se myytiin Sealinkille ja sai uuden nimen Seafreight Freeway.

Alusten historiaan ehkä merkittävimmän jäljen jätti kuitenkin aika Kalundborgin ja Århusin välisessä liikenteessä. Alukset asetettiin Ask- (nyk. Stena Gothica) ja Urd-nimillä 90-luvun alussa Tanskan valtionrautateiden DSB:n liikenteeseen tällä Kööpenhaminan alueen manner-Tanskan merkittävimpään kaupunkiin yhdistäneellä meriyhteydellä.

Ennen liikenteeseen asettamista aluksia muokattiin Seabow/Dora-telakalla Puolan Gdyniassa, jolloin parinsadan matkustajan yölinjalle suunniteltujen ropaxien matkustajakapasiteetti nousi peräti kuuteensataan ja aluksiin tuli suurilla maisemaikkunoilla varustettuja yleisiä tiloja lisäämään aluksen soveltuvuutta lyhyelle päiväreitille. Tässä roolissa alukset palvelivat aina 90-luvun loppupuolelle asti, jolloin Ison-Beltin siltayhteyden valmistuminen johti Kalundborgin liikenteen vähittäiseen alasajoon tuolloin nimensä jo Scandlinesiksi vaihtaneen DSB:n lautta-divisioonan toimesta.

Scandlines alkoi näihin aikoihin suuntaamaan liikennettä pitkiin Skandinaviasta ja Saksasta Baltiaan kulkeviin linjoihin, kun sen kotivesille Tanskan salmiin rakennetut ja suunnitellut silta- ja tunneliyhteydet heikensivät tai lopettivat sen vanhoja lyhyitä reittejä yli salmien. Tässä yhteydessä myös Ask ja Urd siirtyivät liikennöimään näille linjoille, ja erityisesti Liepajan tai Ventspilsin ja Saksan välinen liikenne vakiintui näiden alusten yleisimmäksi tehtäväksi, vaikka vierailuja myös muissakin tehtävissä esiintyi vuosien kuluessa. Tätä liikennettä varten alukset kokivat jälleen muodonmuutoksen Puolassa, kun niitä pidennettiin kahdellakymmenellä metrillä ja muokattiin noin reilun sadan matkustajapaikan yöropaxeiksi. Tässä roolissa alukset päätyivät kymmenisen vuotta sitten Stenan haltuun, joka jatkoi niiden liikennettä pitkälti entiseen tapaan.

Stenan pitkään rakennettu toinen yritys Itämerellä

Joistain lehtitiedoista poiketen Stena Line ei ole ensikertalainen Suomen lauttaliikenteessä, vaan se on jo aiemmin jättänyt jälkensä varsinkin Maarianhaminan ja Tukholman välisen risteilyluttaliikenteen kehitykseen. Yhtiö rantautui Suomen markkinoille 60-luvun puolivälissä, kun se toi alunperin Saksan rannikon lomasaariliikenteeseen suunniteltuja autokannettomia ja hyttipaikattomia matkustajalaivoja liikennöimään Tukholmasta Maarianhaminaan ja Turkuun sekä Kemistä Luulajaan. Lopulta vain Maarianhaminanliikenne osoittautui pitkäkestoiseksi. Liikennettä kesti

aina 70-luvun puoliväliin, jolloin Stena Germanica-autolautta vedettiin linjalta muihin tehtäviin. Tällöin reitille oli tullut runsaasti muita kilpailijoita, ja Stena suuntasi painopisteensä muille vesille.

Yhtiö valtasi ensin monopoliaseman kotivesillään Kattegatissa 80-luvulla tekemillään yritysostoilla ja nousi lauttaliikenteen jättiläisluokkaan 90-luvun alussa, kun se pakotti valtausyrityksen avulla Sea Containers-monialakonsernin myymään useita Brittein saarten reittejä operoivien Sealink-varustamon Stenan omistukseen. Kaupan ja muiden alueella tekemiensä yritysostojen ansiosta Stena on nykypäivänä yksi merkittävimmistä lauttayhtiöistä Isossa-Britanniassa.

90-luvun puolivälissä Stena käänsi varovaisesti jälleen katseensa Itämeren puolelle, kun yhtiö rantautui Karlskronan ja Gdynian väliseen liikenteeseen tytäryhtiö Lion Ferryn väreissä. 90-luvun lopulla liikenne siirrettiin Stenan omiin väreihin, ja aluksi pienehkö yhden aluksen linja on viime vuosikymmeninä laajentunut useamman aluksen valtaväyläksi Ruotsin ja Puolan välisessä vilkkaassa lauttaliikenteessä. Samoihin aikoihin Stena vahvisti lisää asemiaan Itämerellä, kun se osti Scandlinesin ruotsalaisen osan Scandlines AB:n, jonka avulla yhtiö pääsi jakamaan saksalais-tanskalaisen kumppanivarustamo Scandlines AG:n kanssa pottia vilkkailla Helsingborgin ja Helsingörin sekä Trelleborgin ja Saksan välisillä linjoilla.

Kymmenen vuotta sitten tapahtui lopullinen niitti Stenan paluussa myös Itämeren merkittävimpiin kulluvaksi varustamoksi, kun Scandlines AG päätti keskittyä vain lyhyisiin Tanskan salmia ylittäviin reitteihin ja myi Stenalle pitkät Trelleborg–Saksa-, Latvia–Travemünde sekä Ventspils–Nynäshamn-reittinsä. Vastavasti Stena luopui myöhemmin omasta osuudestaan Scandlinesin lyhyeen Helsingborg–Helsingör-reittiin. Tässä yhteydessä myös Liepaja–Travemünde-reitille työllistyneet Ask ja Urd siirtyivät Stenan haltuun. Aluksista Urd jatkoi palveluaan normaalisti, mutta Ask kävi hetkellisesti myös Stenan “alkuperäisellä” Göteborg–Frederikshavn-reitillä, jonka myötä sen nimi vaihtui Stena Gothicaksi. Kuitenkin pääsääntöisesti senkin reitti on ollut Stenallakin tuttu Liepajan-reitti.

Stenan vahvistunut asema Itämerellä on viime vuosina luonut odotuksia myös sen suhteen, että suuryhtiön laaja E-Flexer -uudisrakennepohjainen toisi näitä aluksia myös Itämerelle. Tänä vuonna nämä toiveet ovat käymässä toteen, kun kaksi näistä aluksista saapuu Ventspils–Nynäshamn-reitille. Lisäksi Itämerelle ovat saapuneet myös uusvanhat Stena Baltica ja Stena Scandica. Uusien suurlauttojen aikaansaaman alusten siirtoruletin myötä Stena Gothican ja Urdin jo Scand-



Ylinnä: **Stena Gothican ja Urdin sisätilat huokuvat vanhoilta Tanskan salmien lautoilta tuttua pelkistettyä kodikkuutta ilman loistetta.** Kuvassa alusten ruokasali.

Kuva: Miran Hamidulla

Yllä: **Laivojen matkustajatilat ovat DSB-aikojen muistona varsin askeettiset; jonkinlaisen poikkeuksen tekee aluksen ja baari ja sen yhteydessä oleva televisionurkkaus puupintoineen ja nahkatuoleineen.** Kuva: Miran Hamidulla
Alla: **Vuosien saatossa Stenan Hangon alukset ovat kokeneet muodonmuutoksia. Niitä on pidennetty, ja myös levennetty ylemmän rahikannen osalta.** Kuva: Miran Hamidulla



linesin aikana alkanut lähes katkeamaton yli parin vuosikymmenen ura Latvian ja Saksan välillä on tullut vihdoon päätökseen, ja aluksilla on nyt edessään uusi ura Stenan uudella Hanko–Nynäshamn-reitillä.

Tukholman eteläpuoli on kiinnostanut ennenkin

Stena Line rantautuu tällä kertaa ensimmäistä kertaa Hankoon. Scandlinesin luopuessa kymmenen vuotta sitten pitkistä Itämeren linjoistaan oli Hangon ja Saksan välinen rahtilinja ainoa, jota Stena ei ostanut. Tämä yhteys myytiin ruotsalaiselle Swedish Orient Linelle, jonka toimesta linja myöhemmin lakkautettiin.

Nyt Stena kuitenkin haluaa Hankoon, mutta linjan suuntana on Saksan sijasta tällä kertaa Tukholman eteläpuolinen Nynäshamnin Norvik. Ainakin rahdille linjan luulisi olevan mieluisa, sillä Kapellskäriin tai Tukholman keskustaan meneviin lauttalinjoihin verrattuna tämän yhteyden voi nähdä tarjoavan rahtiasiakkaille vähemmän ajoa Suur-Tukholman aamuruuhkissa. Ajatus linjasta Tukholman eteläpuolelle ei suinkaan ole uusi, sillä jo 80-luvulla suomalaisvarustamoista Bore Line ja Viking Line pohtivat Suomen ja Norrköpingin välistä liikennettä kuitenkin sitä toteuttamatta.

Rederi Ab Sliten konkurssin myötä Viking Linen toiminnasta sivuun ajautunut Gustaf Myrsten sen sijaan ehti jopa kokeilemaan peräti viikon ajan Hangon ja Norrköpingin välistä rahtilauttalinjaa, kunnes reitille rahdatun aluksen miehistön palkkoihin liittyvät ongelmat lopettivat hänen Rederi Ab Österport -varustamonsa tarun lyhyeen vuonna 1994. Finnlines puolestaan yritti vuoden 1996 ajan luoda Finnsailorilla ropax-yhteyttä Helsingin ja Norrköpingin välille kuitenkin siinä menestymättä. Vuonna 2017 samainen yhtiö yritti roro-alus Finnmasterilla luoda reittiä Naantalin ja Oxelösundin välille.

Oikeastaan ainoat pitkäkestoisempaa lauttaliikennettä Suomen ja Tukholman eteläpuolisen Ruotsin välille synnyttäneet operaattorit ovat olleet Suomesta Itämeren etelärannalle liikennöineet varustamot välipysähdyksillään. Finnlinesin Helsingin ja Travemünden väliset matkustaja-autolautat tekivät välipysähdyksiä Nynäshamnissa 60-luvun lopulta aina vuoteen 1977 saakka, jolloin uusi nopeakulkuinen Finnjet muutti reitin luonteen painottamaan lyhyttä ylityskäikää, eikä aikaa välipysähdyksille enää jäänyt. 90-luvun alussa tapahtunut Polferriesin Helsinki–Gdanskliikenteen lopettaminen puolestaan tiesi samalla loppua myös linjaan osalla vuoroista kuuluneille välipysähdyksille Oxelösundissa.

Onko siis Stenalla edessä sama tie kuin edeltävillä yrittäjillä vai tuoko suurvarustamon osaaminen vihdoin läpimurron Tukholman eteläpuoliselle yhteydelle? Stenan onnistumista puoltaa ainakin sen menestys muilla Itämeren rintamilla. Karlskronassa Stenan aluksi hyvin marginaalinen reitti Puolan Gdyniaan kasvoi valtaviin mittasuhteisiin. Latvia–Ruotsi-liikennettä yhtiö on kasvattanut kymmenessä vuodessa niin paljon, että reitti saa käyttöönsä E-Flexer uudisrakennussarjan kaksi suurinta alusta tänä vuonna.

Voimme luoda toiveita sen suhteen, että ehkäpä vanhat ja melko vaatimattomat Stena Gothica ja Urd voisivat ainoastaan olla vain suunnannäyttäjiä tulevaisuuden suuremmille Stenan Suomen-laivoille, mikäli yhtiö onnistuu. Pitkäkestoisiksi ratkaisuiksi aluksista reitillä tuskin on, sillä kilpailijoista etenkin Finnlinesin tulevien Naantali-Kapellskär-linjan uudisrakennusten luulisi haastavan myös Stenan etsimään nelikymppisille ropax-vanhuksille korvaajia, mikäli uusi linja lyö itsensä läpi.

Stenan saapuminen uudelle liikennealueelle ei kuitenkaan ole automaattinen tie menestykseen, sillä yhtiön viime vuosiin mahtuu myös vetäytymisiä uusilta markkinoilta. Vajaa kymmenen vuotta sitten Stena yritti paikallisen yhteistyökumppanin kanssa luoda Stena Daea Line -nimellä lauttaliikennettä Venäjän Vladivostokin ja Etelä-Korean Sokchon välille, mutta yritys jäi pariin vuoteen. Mustallemerelle yhtiö perusti samoihin aikoihin Stena SeaLine- varustamon Turkin ja Ukrainan väliseen liikenteeseen ahvenanmaalaisen yhteistyökumppanin kanssa, mutta vetäytyi myös tästä yhteistyöstä muutama vuosi myöhemmin. Ahvenanmaalainen yhteistyökumppani joskin myi tämän varustamon myöhemmin menestyksellä turkkilaiselle kilpailijalleen.

Itämerelläkin Stenalle on tullut yksi epäonnistuminen viime vuosina. Muutama vuosi sitten kasvussa olevaa Gdynia-Karlskrona reittiä yritettiin täydentää Gdyniasta suoraan Tukholman seudulle vievällä Gdynia-Nynäshamn-rahtilinjalla. Tätäkin yhteyttä perusteltiin tuolloin asiakkailta tulleilla toiveilla saada yhteys Tukholman alueelle samalla tavoin kuin Stena perustelee nyt asiakkailta tulleiden toiveita saada yhteys Nynäshamnista Suomeen. Lopulta tämä reitti kesti vain vuoden 2017 loppupuolelta vuoden 2018 loppuun.

Aika tulee näyttämään, kuinka Stenan toinen Suomen markkinoiden valtausyritys tulee onnistumaan. Potentiaalia ainakin on, eikä lisääntyvä kilpailu ole asiakkaille koskaan pahasta.



Yllä: Stena Finlandica oli yksi yhtiön Maarianhamina-Tukholma reitin kulkijoista 60–70-luvuilla. Alus myös sai Stenan yleisesti käyttämän kohdemaahan viittaavan nimen. Aika näyttää tuleeko uusi Hangon linja synnyttämään uusia Stena Finlandicoita. Kuva: Klubb Maritim Göteborg
 Oikealla: Stena palasi Itämerelle osin Scandlinesin kautta. Mecklenburg-Vorpommern on yksi suussa reittikaupassa Stenalle siirtyneistä aluksista. Kuva: Miran Hamidulla
 Oikealla alla: Stena Flavia ja muut Nynäshamnin Stena-alukset palauttivat yhtiön värit Suur-Tukholman alueelle vuosikymmenien tauon jälkeen. Kuva: Miran Hamidulla
 Alla: Stena Gothica lähdössä Göteborgista. Huomaa ylemmän rahtikannen levnyns korsteenien keulapuolella. Kuva: Marko Stampehl



Tulossa:



Mystarin pitäisi valmistua kesäkauden aikana. Jää nähtäväksi, miten uutukainen suoriutuu koronapandemian vanavedessä. Kuva: Tallink Grupp

Mystar liikenteeseen

Tallinkin Helsinki–Tallinna -linjalla on ensimmäistä kertaa historiansa aikana tasavertainen parivaljakko, kun Megastar saa linjaparikseen lähes identtisen Mystarin.

Risteilykesä 2022

Kahden koronan värittämän kesän jälkeen tulevasta kesästä odotetaan risteilijöiden osalta huomattavasti vilkkaampaa, vaikka koronaa edeltäviin lukuihin ei vielä päästäkään.

Aura Seaways – eteläisen Itämeren jättiläinen

Myös eteläiselle Itämerelle on saatu tänä vuonna uutta kalustoa, kun tanskalaiselle DFDS:lle valmistui ensimmäinen kahdesta suuresta ropax-aluksesta.

Helsingin keskustan satamat uudistuvat

Seuraavan vuosikymmenen aikana Helsingin kanta-kaupungin satamanosissa tapahtuu jälleen paljon. Keskustassa lauttaliikenne keskitetään Katajannokalle ja Länsisatamaan rakennetaan tunneli helpottamaan liikenneneruuhkia.

**Ulkomatala 2/2022 ilmestyy
keskiviikkona 20. heinäkuuta**