

# ulkomatala

2/2022 • [www.ulkomatala.net](http://www.ulkomatala.net) • 20.7.2022

## Finneco-luokka

purjehtii Finnlinesin  
Biskajan-linjalle



DFDS:n  
uusi jättiläinen  
**Aura Seaways**

**Papenburgarien**  
viisi vuosikymmentä

# Merellinen strategia?

ULKOMATALA 2/2022

Lehti on julkaistu internetissä ilmaisena 20.7.2022. Julkaisijana toimii Ulkomatala-verkkolehti ja sen toimitus. Lisätietoja: [www.ulkomatala.net](http://www.ulkomatala.net)

12. vuosikerta

## TOIMITUS

Päätoimittaja: Ilves Valta

Toimittajat: Joonas Kortelainen ja Olli Tuominen

Vierailevat toimittajat: Miran Hamidulla ja Mikko Laakso

Avustaja: Arja Hankilanoja

Ulkoasu ja taitto: Ilves Valta

Toimituksen sähköpostiosoite: [toimitus@ulkomatala.net](mailto:toimitus@ulkomatala.net)

## KIITOKSET

Søren Lund Hviid, Marko Stampehl

## KUVIA TÄHÄN NUMEROON TOIMITTIVAT

Mikael Blomberg, Krzysztof Brzoza, Lars-Erik Eriksson, Miran Hamidulla, Frank Heine, Jukka Huotari, Søren Lund Hviid, Mikko Laakso, Paul Lempe, Frank Lose, Mike Louagie, Juhani Mehto, Jouni Saaristo ja Marko Stampehl

## 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

Finneco I. Kuva: Olli Tuominen

TEKSTI: ILVES VALTA

**HELSINGIN** kaupungilla on ollut vuodesta 2019 alkaen Merellinen strategia, jonka tavoitteena on tehdä Helsingistä vetovoimainen ja toimiva merikaupunki, tuoda merelliset palvelut kaikkien ulottuville ja vaalia meriluontoa. Yksi osa strategiaa on vesijoukkoliikenteen kehittäminen. Tässä Helsingillä olisikin paljon petrattavaa. Kun esimerkiksi Tukholmassa, Osllossa, Göteborgissa tai Kööpenhaminassa meriliikenne on tärkeä osa kaupunkien joukkoliikenneverkkoa ja – käyttäjän kannalta keskeisen tärkeästi – osa samaa lippujärjestelmää, Helsingissä vain Suomenlinnan liikenne on osa HSL:n joukkoliikennejärjestelmää.

Ero strategian ja käytännön välillä nähtiin kesäkuussa, kun kaupunginhallitus vastaanotti raportin keskustan ja Laajasalon Kruunuvuorenrannan välisen ympärivuotisen lauttayhteyden perustamisesta. Kaupungin tavoitteena oli jäävähvistettujen, sähkökäyttöisten lauttojen hankinta, mutta selvityksen mukaan ne ovat liian kalliita. Kruunuvuorenrannan reitillä niille on tarve vain noin seitsemäksi vuodeksi, ja selvityksen mukaan niille ei ole käyttöä muualla tämän jälkeen. Lautat olisivat liian pieniä Suomenlinnan liikenteeseen, ja tutkituilla uusilla reiteillä ei selvityksen mukaan ole kysyntää laivoille. Ei ole tiedossa, miksi selvityksessä ei edes harkittu laivoja, jotka sopisivat myös Suomenlinnan liikenteeseen. Kaupunginhallitus sentään muutti selvityksen suosituksen liikenteestä vain sulan kauden aikana ohjeella selvittää Suomenlinnan lauttojen käyttöä linjalla talvisin. Miten tämä käytännössä toteutuisi ilman negatiivisia vaikutuksia Suomenlinnan liikenteeseen, on asia erikseen...

Tässä tapahtumaketjussa kiteytyy koko Helsingin ongelma: strategioista huolimatta kaupunki on kääntänyt, ja kääntää edelleen, selkensä merelle. Rannat ovat puistoja, tienpientareita tai silkkää joutomaata; siellä ei ole asutusta edes keskustassa kuin rajallisesti eikä työpaikkoja sitäkään vähää. Joukkoliikenne ei vie rannalle asti, ja tästä johtuen järkevien vaihtojen järjestäminen vesiliikenteeseen on vaikeaa tai mahdotonta edes niillä ainoilla HSL:n lauttareitillä, saatika sitten selvitettyillä uusilla, kuten Kruunuvuorenranta–keskusta, Kalasatama–keskusta tai Hernesaari–Jätkäsaari–Lauttasaari. Varsinkin jälkimmäisellä yhteydellä suoran, ympärivuotisesti liikennöivän lautan voisi kuvitella olevan hyvinkin kilpailukykyinen vaihtoehto keskustan kautta kiertämiseen.

Jos Helsinki aikoo todella olla vetovoimainen ja toimiva merellinen kaupunki, on merellisyyden oltava osa kaikkea kaupungin toimintaa ja kaupunkisuunnittelun periaatteita, ei kaupungin muusta toiminnasta erillinen strategia jota yritetään epätoivoisesti sovittaa kuivalle maalle katsovaan kaupunkiin.

# Ulkomatala 1/2022

## Sisällys

### **Kannessa:** Finnlinesin uudet hybridrorot

Finnlines vastaanotti touko-kesäkuussa kaikki kolme Finneco-luokan roro-rahtialusta. Uusien laivojen myötä Finnlinesin Bis-kajanlahden-linjan kapasiteetti kasvaa mutta päästöt vähenevät. — Sivu 4

### **Kannessa:** Aura Seaways – eteläisen Itämeren jättiläinen

DFDS:n ensimmäiset matkustajaliikenteen uudisrakenteet 40 vuoteen valmistuivat aiemmin tänä vuonna Liettuan ja Ruotsin väliseen liikenteeseen. Millaiset ovat eteläisen Itämeren uudet suurlautat? — Sivu 6

### **Uutisia lyhyesti**

MSC pelastaa Moby, Romantika Holland Norway Linen liikenteeseen. — Sivu 13

### **Risteilykesä 2022**

Koronapandemian hellittäessä risteilylaivoja liikkuu taas enemmän, mutta Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa on muuttanut Itämeren-risteilyiden kohteita. — Sivu 14

### **Helsingin satamat uudistuvat**

Helsingin keskustan satamat myllerretään kuluva vuosikymmenen aikana. Mitä tapahtuu, missä ja milloin? — Sivu 16

### **MSC Seashore – risteily pandemian pyörteissä**

Covid-19 -pandemia vähensi vaan ei lopettanut kansainvälistä risteilyliikennettä. Mutta millaista oli risteileminen pandemian aikana? — Sivu 22

### **Kalypsosta Star Piscesiin**

Viimeinen Rederi Ab Slitelle valmistunut risteilylautta päättyi tänä vuonna romurannalle. Luomme kuvakatsauksen monien parhaana Turun-lauttana pitämän laivan historiaan. — Sivu 28

### **Kannessa:** Papenburgereiden viisi vuosikymmentä

Peräti yhdeksän laivaa käsittäneen "papenburger"-luokan laivat olivat vuosikymmeniä Suomen ja Ruotsin sekä Suomen ja Viron välisen liikenteen työjuhtia. Viimeinenkin sarjan laiva suuntasi romurannalle tänä keväänä. — Sivu 30



Tällä sivulla, ylhäältä:

**Finneco I.** Kuva: Heino Sehlmann

**Aura Seaways.** Kuva: Marko Stampehl

**MSC Seashore.** Kuva: Michel Verdure/MSC Cruises

**Wasa Express.** Kuva: Hannu Vallas, Museoviraston kokoelmat

Rahtilaivat

# Finnlinesin uudet hybridrorot



**Finnlines vastaanotti touko-kesäkuussa kaikki kolme Finneco-sarjan hybridiroro-alusta. Uudet alukset ovat kapasiteetiltaan liki 40 prosenttia suurempia kuin edeltäjänsä, mutta ympäristöä säästävien innovaatioiden ansiosta yksikkökohtaiset päästöt putoavat merkittävästi.**

TEKSTI: **OLLI TUOMINEN**

**FINNLINES** jatkaa laivastonsa aluskoon kasvattamista kolmella Finneco-luokan aluksella, jotka perustuvat emoyhtiö Grimaldin GG5G-aluskonseptiin. Uudet alukset kykenevät lastaamaan jopa 5 800 metriä rah tia, kun tähän asti suurimmat, pidennetyt Finnbreeze-luokan alukset lastaavat vajaat 4 200 lastimetriä.

Uudet alukset ovat 238 metriä pitkiä ja 34 metriä leveitä. 5 800 kaistametrin kapasiteetti vastaa noin 400 traileria, mikä on 40 prosenttia enemmän kuin laivaston toiseksi suurimmilla aluksilla. Vaihtoehtoisesti aluksilla voidaan kuljettaa esimerkiksi 300 perävau nua, 150 autoa ja 500 merikonttia. Trailereiden lisäksi aluksilla kuljetetaan muun muassa paperia, ja erikois-

lasteja varten lastin maksimikorkeus voi olla jopa seitsemän metriä nostettavan kannen ansiosta.

Finnlines tilasi alukset keväällä 2018 China Merchants Jinling -telakalta osana 500 miljoonan euron investointiohjelmaa, johon kuuluu kolmen Finneco-luokan aluksen lisäksi uusi aluskaksikko Naantali–Kapellskär-reitille.

## Tanskalaista suunnittelua

Finneco-sarja suunniteltiin yhdessä tanskalaisen suunnittelutoimisto Knud E. Hansenin kanssa, joka on tehnyt aluksiin perussuunnittelun. Finneco-sarja perustuu pitkälti Grimaldin GG5G-sarjaan, johon Knud E Hansen on tehnyt sekä konsepti- että perussuunnittelun. Finnecoihin verrattuna Grimaldin Välimerenliikenteeseen suunnitelluissa sisarissa on suurimpana erona on huima 7 800 metrin lastikapasiteetti ja luonnollisesti jäävahvistuksen puute.

Finnlinesin alukset tilattiin toukokuussa 2018 ja ensimmäisen aluksen rakentaminen alkoi kesäkuussa 2020. Finneco I luovutettiin 28.4.2022, Finneco II 30.5.2022 ja Finneco III 6.6.2022. Ensimmäistä kertaa Finneco I saapui Suomeen juuri ennen juhannusta, kun se 20.6. kiinnittyi Vuosaaren satamaan.



Vasemmallalla: Finneco I:n ulkoasu poikkeaa merkittävästi varustamon aiemmasta tonnistosta. Sen sijaan aluksen muotoilussa on selvää yhtäläisyyttä Knud E. Hansenin viime vuosina muillekin varustamoille suunnittelemiin rahti-roroihin.

Kuva: Mike Louagie

Yllä: Uusien laivojen ympäristöystävällisyyden korostamiseksi vihreä runkoväri teki paluun Finnlinesin laivastoon. Sävy ei tosin ole sama kuin 00-luvulle asti käytössä ollut, alkujaan Effoan roro-rahti-tonnistossa käytetty vihreä.

Kuva: Mike Louagie

Alla: Finneco I Vuosaaren sataman ulkopuolella. Sääkannelle on lastattu rekkojen sijaan kontteja. Kuva: Olli Tuominen

## Uusia ratkaisuja päästöjen vähentämiseen

Alukset on varustettu ilmavoitelujärjestelmällä, jossa rungon alle puhalletaan ilmakuplia vähentämään vedenvastusta ja kitkaa. Lisäksi aluksissa on viiden megawattitunnin akkupaketit, jotka varustamon mukaan mahdollistavat täysin päästöttömät satamakäynnit. Akkuja voidaan akseligenaattorin lisäksi ladata myös kansirakennuksen katolle korsteenien väliin sijoitetuilla aurinkopaneeleilla, joita on noin 600 neliötä alusta kohden.

Konepuolella mielenkiintoinen valinta ovat kaksitahtiset pääkoneet, jotka ovat tavallisempia hiljaa kulkevissa tankkereissa ja bulkkereissa. Kaksitahtikoneiden ominaiskulutus on nelitahtisia pienempi, millä on positiivinen aluksen kulutukseen, kertoo Finneco I:n päällikkö Mikko Lindqvist Merimies-Unionin Merimies-lehden haastattelussa. Alukset on varustettu rikkipesureilla, mikä mahdollistaa halvemman, korkearikkisemmän polttoöljyn käyttämisen.

## Uusi reitti Irlannista Belgiaan

Finneco-sarjan alukset tulevat Finnlinesin Itämeri-Pohjanmeri-Biskajanlahti-liikenteeseen, jossa ne korvaavat kolme Finnbreeze-sarjan alusta. Finnecojen vapauttaman aluskapasiteetin turvin Finnlines avaa uuden, kahdesti viikossa liikennöitävän linjan Irlannin



Rosslaren ja Belgian Zeebruggen välillä. Linjaa operoidaan Finnpulpilla, jonka korvaa Helsinki-Travemünde-Aarhus -liikenteessä yksi Finnbreeze-sarjan aluksista. Mitä kahdelle muulle Finnecojen vapauttamalle alukselle tapahtuu, ei ole vielä selvillä.

## Finneco I, II ja III

Kotisatama: Helsinki

Pituus: 238,0 metriä

Leveys: 34,0 metriä

Bruttovetoisuus: 60 515

Kuollut paino: 17 377

Kaistametrejä: 5 800

Jääloukka: I A Super

Nopeus: 20,7 suomua

Konetehto: 2 x 12 780 kW

Autolautat

# Aura Seaways – et jättiläinen



**DFDS Seaways on lautta-alan jättiläinen, mutta yhtiötä varten tilattua uutta matkustaja-alusta saatiin odottaa lähes 40 vuotta. Vierailtava toimittajamme kävi Klaipeda–Karlshamn-reitille valmistuneella uudella Aura Seawaysillä selvittämässä, millainen uutuus on kyseessä ja kannattiko sitä odottaa näin pitkään?**

TEKSTI: MIRAN HAMIDULLA

**GUANGZHOU SHIPYARD INTERNATIONAL** on nousut usean muun kiinalaistelakan tapaan eurooppalaisten lauttafirmojen hovitoimittajaksi. Tänä vuonna telakka luovutti Aura Seaways ja Luna Seaways -uudisrakenteet DFDS:lle, joka oli viimeksi vastaanottanut uuden matkustajalaivan niinkin kauan sitten kuin vuonna 1982. Tällöinkin kyseessä oli yhtiön lyhytikäiseksi jäänyttä Pohjois-Amerikan tytäryhtiötä varten rakennettu (valmistuessaan maailman suurin) lautta Scandinavia. Viimeisin DFDS:n Euroopan-liikenteeseen valmistunut matkustaja-autolautta oli sitäkin vanhem-

# teläisen Itämeren

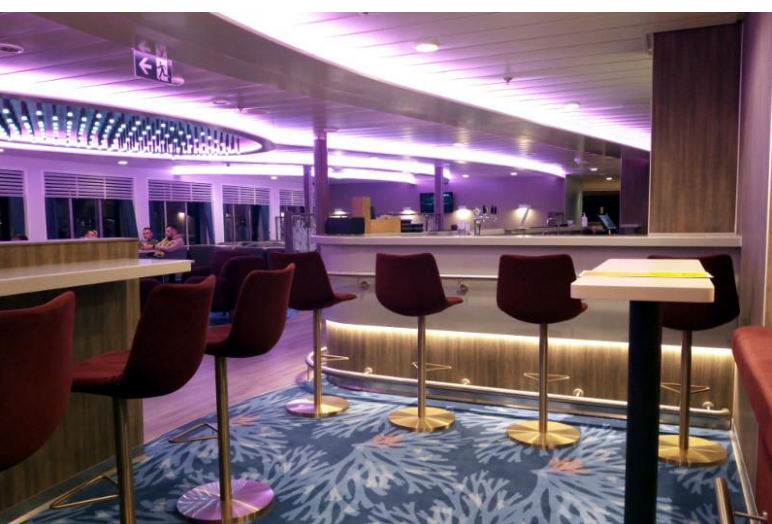
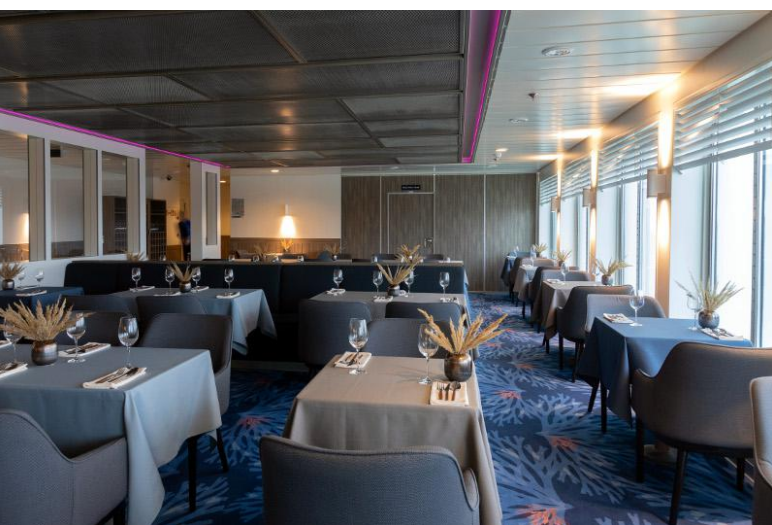


pi, vuodelta 1978.

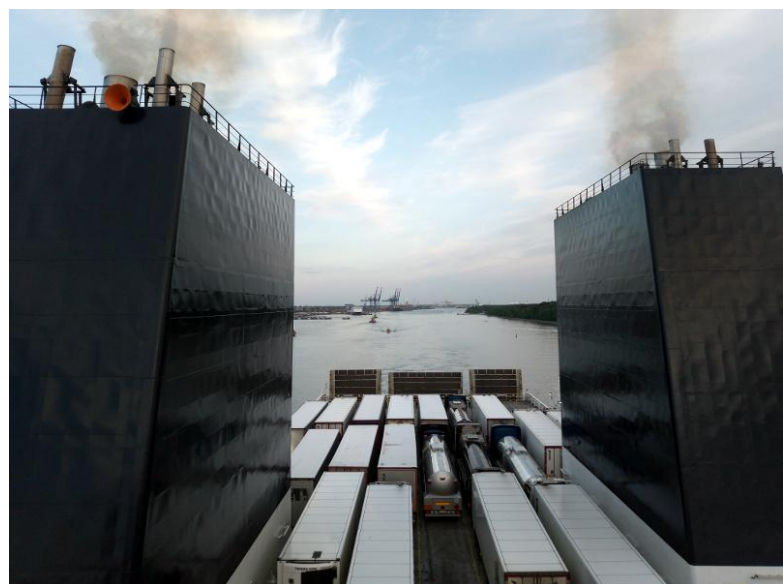
Muista alan jäteistä poiketen DFDS:n hankintapolitiikka on viime vuosikymmenet suosinut käyttökelpoisia käytettyjä aluksia, kuten esimerkiksi vuosia sitten Aasiasta hankittua entistä Viking Linen Athenaa, joita on suurilla remonteilla nykyaikaistettu vastaamaan DFDS:n standardeja. Uusiakin aluksia yhtiön laivastoon on vuosien aikana ilmestynyt, mutta näiden aluksien alkuperäisenä tilaajana ovat DFDS:n sijaan olleet pitkiin uudisrakennussarjoihin erikoistuneet yhtiöt Ruotsista ja Italiasta.

Aura Seawaysin jyhkeä ulkoasu on herättänyt mielipiteitä puolesta ja vastaan. Huomaa myös teräksen voimakas "aalloilu" lähes upouuden laivan kyljessä.

Kuva: Marko Stampehl



Yllä: Aluksen keulan buffetin isot ikkunat tarjoavat valoisuutta ja hyviä merinäköaloja. Sisustuksen värimaailma sen sijaan on varsin koruton. Kuva: Miran Hamidulla  
 Vasemmalla: À la carte -ravintolan sisustus kertoo kyseessä olevan laivan hintavin ravintola. Pelkistetty sisustuslinja jatkuu kuitenkin täälläkin. Kuva: Søren Lund Hviid  
 Vasemmalla alla: Aluksen päivällä tylsän harmaa baari muuttui iltavalaistuksessa mukavan violetinsävyiseksi. Kuva: Miran Hamidulla  
 Alla: Aluksen valtaiset korsteenit eivät ole samassa linjassa. Ne myös sijaitsevat niin lähellä aurinkokantta, että väärästä suunnasta tuleva tuuli puhaltaa suuren osan savuista matkustajien niskaan. Kuva: Miran Hamidulla





## Mielipiteitä jakavan jyhkeän ulkoasun paluu

Nämä Karlshamn–Klaipeda-reitille vastaanotetut uudet sisaralukset ovat ensimmäiset Liettuan lauttaliikennettä varten tilatut alukset sen jälkeen, kun maa vapautui Neuvostoliiton miehityksestä 90-luvun alussa. DFDS tuli mukaan Baltian lauttamarkkinoille 2000-luvun alussa hankkimalla Liettuan entisen neuvostotasavallan varustamon LISCO:n lauttatoiminnot omistukseensa. Samalla se sai kaupan mukana laivastoonsa useamman Itä-Saksan Sassnitzin ja Klaipedan väliseen liikenteeseen rakennetun itäsaksalaisvalmisteisen junalautan. Nämä jyhkeät laivat muodostivat yhtiön Baltian laivaston ytimen vielä useamman vuoden ajan, kunnes yhtiö vähitellen korvasi vanhat alukset pääosin italialaisten Nuovo Cantieri Apuania- ja Visentini-telakoiden sarjatuotantoropaxeilla. Vuosien kuluessa ja useiden reittikokeiluiden jälkeen yhtiön Baltian reittiverkosto on vakiintunut reiteille Klaipeda–Karlshamn, Klaipeda–Kiel ja Paldiski–Kapellskär. Alkuperäinen Klaipeda–Sassnitz-reitti on puolestaan pudonnut kokonaan pois tarjonnasta.

Parin vuosikymmenen kehitys vanhoista junalautoista Aura Seawaysiin on ollut siis huimaa. Lastikaistoissa mitattuna uusissa aluksissa on liki tuplasti enemmän kapasiteettia kuin italialaisvalmisteisissa edeltäjissään, ja liki kolme kertaa enemmän kuin näitä edeltäneissä junalautoissa. Jonkinlaisena tahallisenä taikka tahattomana tribuuttina yhtiön aikaisemmilte junalautoille voi pitää kuitenkin Aura Seawaysin ja Luna Seawaysin jyhkeää ulkoasua, jossa on havaittavissa samanlaista kantikkeutta ja massiivisuutta kuin vanhoissa junalautoissa. Erityisesti yhdennäköisyys näkyy suurissa kaksoiskorsteeneissa.

Uusien aluksien ehkä silmiinpistävämpänä erikoisuutena on se, etteivät nämä kaksoiskorsteenit ole samassa linjassa. Tämä ei kuitenkaan ole mikään muotoilijan kuningasidea, vaan syynä ovat kaksi erillistä konehuonetta vaativat määräykset. Muista aluksista poiketen näissä uudisrakenteissa ei ole vaivauduttu vetelemään putkia mutkille rungon sisällä, vaan ne on vedetty erillisistä konehuoneista suorinta tietä ylös tällä epäsymmetrisellä lopputuloksella. Korsteenit sekä alusten muutoinkin jyhkeä ulkoasu ovat herättäneet merenkulkua seuraavissa keskusteluryhmissä paljon erilaisia mielipiteitä eivätkä kaikki niistä ole aina olleet sieltä positiivisimmasta päästä.

## Laadukas merenylittäjä muillekin kuin rekkakuskeille

Yleinen stereotypia Itämeren ropaxeista on, että niillä matkustavat lähinnä rekkakuskit sekä keikkatyöläiset pakettiautoineen. Saman stereotypian mukaisesti lai-

vasta löytyy vain yksi lähdön jälkeisen ajan auki oleva buffet rasvaisella ruualla sekä ehkä jopa yksi baari, joka sekin on auki niin lyhyen aikaa ettei auton kanssa liikkeellä oleva matkustajakunta ehdi päästä juomissaan yhtä olutta pidemmälle. DFDS:n Liettuan-tuote on kuitenkin eronnut tästä mielikuvasta jo pitkään. Yhtiö oli pitkään ainoa matkustajalaivayhteys Liettuasta Ruotsiin ja Saksaan eikä sillä ole ollut kilpailijana Tallinkin kaltaista risteilylauttavarustamo, kuten pohjoisempien Baltian maiden ropaxyhteysillä on. Siten matkustajakuntana on jo pidemmän aikaa näkynyt myös turisteja sekä jalan liikkuvia tarvematkailijoita, minkä huomaa jo väenpaljoudesta laivan ja terminaalien välisessä yhteysbussissa.

Monipuolisemman asiakaskunnan myötä jo italialaisten massatuotantoropaxien aikaan DFDS:n Liettuan alusten ravintolat oli jaettu á la carte- ja buffet-vaihtoehtoihin, ja näiden lisäksi tarjolla oli enemmän kuin yksi baarivaihtoehto. Samaan aikaan jopa DFDS:n aiempien Liettuan alusten kanssa samaan alussarjaan kuuluvilta aluksilta pohjoisemmalta Itämerellä saattoi löytyä monipuolisemman palvelutarjonnan sijaan vain perinteinen rekkabuffet ja baari eikä muita palveluita. Uusi Aura Seaways ei tehnyt palvelutarjonnallaan pettymystä verrattuna aiempiin matkoihini DFDS:n Klaipedan linjoilla, vaan aluksella on jatkettu samalla keskivertoropaxia paremmalla palvelulinjalla.

Yleiset tilat ovat keskitetty aluksen päämatkustajakannen etuosaan siten, että keulimmaisina tila on varattu aluksen valoisalle ja pohjoismaisen rauhallisesti sisustetulle buffetille. DFDS:n ropax-linjojen buffet sijoittuu muiden ropaxien rekkakuski-buffetien sekä Ruotsinlaivojen ruokakeitaiden väliin. Useampia ruokavaihtoehtoja löytyy, mutta lähellekään Ruotsinlaivoja ei silti päästä. Suoraan buffetin yläpuolelta löytyy erillinen rekkakuski-ravintola, joka vaikutti ainakin sisustuksensa puolesta samanlaiselta kuin alemman kannen matkustajabuffet. Buffetista seuraavina sijaitsevat rinnakkain aluksen baari ja á la carte. Päivänvalossa baari näytti pitkälti samanlaiselta valoisalta tilalta kuin viereinen buffet, mutta iltavalaistuksessa se muuntui valaistukseltaan violetin sävyiseksi. Useista ropaxeista poiketen aluksen baari palveli suhteellisen pitkään. Viihdettä baarista ei kuitenkaan löytynyt, vaan viihde piti etsiä tilan tv-ruuduilta, joissa tarjolla oli liettualaista tv-viihdettä tai Liettuassa lähes kansallisuuden asemaa olevaa koripalloa.

Baarin vieressä sijaitseva aluksen pieni á la carte oli pieni myös ruokalistansa koon puolesta. Oli lievä yllätys, että listan oli suunnitellut liettualainen huippukokki. Listaa lukemalla se ei varsinaisesti käynyt ilmi, kun pihvin sekä muutaman muun kalaisan tai lihaisan ruokalajin sisältänyt lista vaikutti lähinnä samanlaiselta

suppealta á la carte -listalta kuin muutaman muunkin eteläisen Itämeren varustamon á la carte -listat. Nähtävästi liettualaiset huippukokit eivät myöskään seuraile juuri vallitsevia ruokatrendejä, kun kasvispohjaisia ruokavalioita suosiville ei ollut tarjolla alkuruoka-keittoa tai salaattia kummempia vaihtoehtoja. Tämä oli jopa yllättävää ottaen huomioon sen, että asia alkaa olla toisin jopa huomattavasti vaatimattomammillakin ropaxeilla.

Aluksen yleiset tilat jakaa kahteen osaan valtava hallimainen sisääntuloaula, josta ei löydy pientä infotiskiä lukuun ottamatta mitään muita yksityiskohtia. Aulan peräpuolella on aluksen kahvila-baari, jonka välittömästä yhteydestä löytyy myös suppea leikkihuone sekä kauppa. Tämä tila tuo eniten selväksi sen, että alukselta haetaan ennen kaikkea mukavaa ylitystä eikä viihdematkaa. Tilassa on runsaasti pistokepaikkoja kannettaville tietokoneille, ja laivan maksullisesta wlan-verkosta voi ostaa haluamansa määrän surffausaikaa. Tilan yhteydessä toimii myös pieni kirjasto, jonka hyllyistä voi valita itselleen matkalukemista. Baarista poiketen tämän tilan palvelutiski palveli huomattavan lyhyen aikaa. Pidempään palveli baaritiskin viereinen kauppa, josta löytyi sinänsä kaikki tarpeellinen tularisjuomia myöten, mutta mikään ostoslaiva Aura Seaways ei kuitenkaan ole. Kauppa oli verrattain pieni, vaikkakin huomattavasti tilavampi kuin linjan aiemmilla aluksilla. Tämän tilakokonaisuuden takana perässä sijaitsevat aluksen hyttiosastot, joita löytyy enemmän myös kantta ylempänä aluksen toiselta matkustajakannelta.

### **Kiinalaista laatua – onko sitä?**

Eurooppalaiset telakat ovat viime vuosina muuttaneet yhä harvinaisemmiksi toimittajiksi matkustaja-autolautoille, ja alustyyppin tilaukset ovat keskittyneet yhä enemmän Kiinaan. Kiinalaisvalmisteinen uusi autolautta alkaa olla yhä arkipäiväisempi näky maailman lauttasatamissa. Kiinalaistelakoiden laatu ja siihen liittyvät mielikuvat herättävät kuitenkin yhä kysymyksiä. Aura Seawaysilläkin yleiset tilat näyttävät tyylikkäiltä – sisustussuunnittelusta on vastannut tanskalainen Steen Friis Design – eikä niissä ole valittamista, kuten ei ole esimerkiksi Viking Linen uuden Viking Glorynkään tiloissa. Kuitenkin monilla kiinalaislautoilla pistää silmään se, että ravintola- ja baaritilojen ulkopuolella toteutuksen laatu näyttää usein karulta. Aura Seawaysilläkin esimerkiksi aulat, portait, kansikartat sekä muut opasteet ovat toteutettu melko pelkistetysti.

Aluksen laajat aurinkokannet vaikuttavat nekin jo niin kolhuisilta, että voisi kuvitella aluksen olleen liikenteessä jo useamman vuoden. Ylimmältä aurinkokannelta löytyy puolestaan suorastaan esteettistä silmää

hivelevä putkiratkaisu, jonka joku eurooppalainen telakka olisi luultavasti maisemoinut kauniimmin. Lähdön hetkellä matkustajat voivat myös kiitellä sitä, että ympäristöystävällisyys huomioiden toteutettuun alukseen on asennettu peräti seitsemän hybridipesuria. Liian lähelle ja samalle korkeudelle aurinkokannen kanssa sijoitetut korsteenit kun puskevat vienolla iltatuulella kaiken savunsa suoraan aurinkokannelle matkustajien hengitettäväksi.

Aluksen hytit ovat nekin päällisin puolin hyvin laadukkaita, ja monen muun aluksen tapaan tälläkin aluksella sähköt saa päälle vain avainkortin avulla. Tilaa on perushytillä riittävästi, ja etenkin kylpyhuone saa kiitosta siitä, että suihkutilaa mahtuu normaalikokoinenkin ihminen käyttämään. Vesihanavan avaaminen aiheuttaa kuitenkin ikävän yllätyksen, kun hana on asennettu siten, että vesi roiskahtaa altaasta kohti naamaa eikä viemäriä. Tällaisia pieniä matkustajille näkyviä asennuskukkasia havainnoidessa voi vain toivoa, ettei niissä matkustajille näkymättömissä paikoissa löydy lisää vastaavanlaista laatua teettämään ylimääräistä työtä miehistölle. Kiinalaiset telakat ovat kuitenkin tulleet jäädäkseen, ja toivottavasti myös niiden työn laatu kasvaa vähitellen alus alukselta.

### **Laatua ilman tasonnostoa**

Ropaxeista on viime vuosikymmeninä tullut yksi yleisimmistä autolauttatyypeistä. Monen yhtiön kohdalla uudet isommat ropaxit ovat myös saaneet varustamot lisäämään ropaxien palvelutarjontaa lähemmäksi sitä palvelutasoa, mitä matkustajat ovat tottuneet saamaan perinteisiltä autolautoilta. DFDS:n kohdalla useita muita ropaxeja laadukkaampi palvelutaso on kuitenkin ollut voimissaan jo pidemmän aikaa eikä Aura Seaways voita palvelujen määrässä tai laadussa edeltäjänsä Victoria Seawaysia, jolla tulin myös matkustaneeksi tämän testimatkan yhteydessä. Oikeastaan alus on edeltäjiään parempi lähinnä tilavammissa kylpyhuoneissa sekä siinä, että aluksesta löytyy vuodepaikka jokaiselle matkustajalle ilman, että kenenkään tarvitsee enää tyytyä lepotuoliin.

Finnlinesin uusien Finncanopuksen ja Finnsiriuksen odotetaan ensi vuonna nostavan Finnlinesin Ruotsin ropax-liikenteen laadun aivan uudelle tasolle. Myös Stenan uusi E-Flexer -sarja sekä TT-Linen uusi Nils Holgersson ovat kohottaneet näiden yhtiöiden ropax-tuotteiden palvelutasoa. DFDS sen sijaan on tyytynyt pitämään Aura Seawaysin ja Luna Seawaysin palvelutason kahdessa eri ravintola- ja baarivaihtoehdossa, tuomatta mitään uusia lisäpalveluita, kuten saunaosastoa tai elokuvateattereita, toisin kuin monet muut ropax-varustamot.



Yllä: Aluksen kolkosta sisääntuloaulasta ei löydy muita palveluita kuin pieni infotiski. Kuva: Miran Hamidulla  
Yllä oikealla: WC-käytävä toimii myös aluksen kirjastona, josta voi lainata itselleen matkalukemista.

Kuva: Miran Hamidulla

Oikealla: Ehkäpä jokin eurooppalainen telakka olisi saattanut "maisemoida" tämän putken paremmin?

Kuva: Miran Hamidulla

Alla: Aluksen kahvilasta löytyy runsaasti työskentelypisteitä kannettavan tietokoneen kanssa matkaaville matkustajille.

Kuva: Søren Lund Hviið





Yllä: Rekkakuskit ovat ropaxien elinehto, joten ei ehkä ole ihme, että kuljettajille pyhitetty alue on laivan parhaalla paikalla ylempään matkustajakannen keulassa. Sisustus on hyvin samankaltainen alla sijaitsevan buffet-ravintolan kanssa, mutta ehkä jopa viihtyisämpi.

Alla: Laivan perushytit eivät varsinaisesti poikkea pohjoisen Itämeren risteilylauttojen vastaavista. Sisustus jatkaa muualta laivasta tuttua pelkistettyä linjaa.

Kuvat: Søren Lund Hviid



On kuitenkin muistettava, että ropaxin tärkein tulo-virta tulee rahdista ja sitä DFDS:n uusiin aluksiin mahtuu liki kaksi kilometriä enemmän kuin edeltäjiinsä. Lisäksi energiatehokkaampien ratkaisujen ansiosta energiankulutus rahtiyksikköä kohden on saatu näillä aluksilla matalammaksi kuin edeltävillä aluksilla. Tämä vahvistanee yhtiön asemaa Liettuan ja Ruotsin välisessä liikenteessä entisestään. Samoille markkinoille jo useamman vuoden ajan pienemmillä ja vanhemmilla aluksilla yrittäneellä kilpailijalla TT-Linellä lienee jatkossakin työtä edessään uusilla aluksilla vahvistuneen DFDS:n haastamisessa. Vaikka DFDS:n tuote reitillä ei merkittävästi uusien aluksien myötä kehitynytkään, on se silti yksi eteläisen Itämeren tasokkaimmista lauttavarustamoista, jonka kokeilemista voin suositella myös meille laivamatkailun ystäville täällä pohjoisessa.

## Oikaisu

Ulkomatalan 1/2022 artikkelista Helsingin telakan kohtalonhetket puuttui lähde Aker Arcticin toimitusjohtaja Reko-Antti Suojasen lausunnolle siitä, että yhtiöllä riittää asiakkaita ilman projekteja Venäjälle. Lau-sunto oli peräisin Suojasen Taloussanomille antamasta haastattelusta.

# Uutisia lyhyesti

## MSC pelastaa Mobyn

TEKSTI: ILVES VALTA

**VUOSIA** jatkunut Moby Linesin sekä sen sisaryhtiöiden Tirrenian ja Toremarin talousumpikuja on viimein selviämässä: maaliskuussa MSC ilmoitti ostavansa 25 prosentin osuuden Mobystä noin 80 miljoonalla eurolla, nykyisen omistaja Onorato Armatorin pitäessä 75 prosenttia. Pääosa rahoista käytetään Mobyn velkojen maksamiseen (jotka ovat seurausta Tirrenian ostosta vuonna 2012). Lisäksi osana Mobyn tervehdyttämisohjelmaa kaikki varustamon ja Tirrenian alukset siirretään uudelle varustamolle, joka sitten rahtaa valtaosan laivoista takaisin aiemmille operattoreilleen; loput myydään. Kaikki laivanomistajayhtiöt tuotot käytetään Mobyn velkojen maksamiseen. Suunnitelma vaatii kuitenkin vielä Mobyn konkurssia

käsittelevän oikeusistuimen hyväksynnän.

Kaupan myötä kilpailu läntisen Välimeren lauttaliikenteessä vähenee, sillä MSC omistaa jo Mobyn kilpailijan Grandi Navi Velocin (GNV) kokonaan. Vaikka MSC:stä tuleekin vain Mobyn pienosakas, lienee todennäköistä että uudessa tilanteessa Moby luopuu GNV:n kanssa kilpailevista linjoistaan, varsinkin kun varustamon laivastoa halutaan pienentää. Kauppa vaikuttaa myös kotivesiin: Moby omistaa puolet Moby SPL:stä sekä ainoan tuon brändin alla liikennöineen aluksen Princess Anastasian, joka suuntasikin Välimerelle kesäkuussa.

Moby Linesin historiasta kerrottiin tarkemmin Ulkomatalan numerossa 3/2017.

## Holland Norway Lines aloitti liikenteen Romantikalla

TEKSTI: ILVES VALTA

**ROMANTIKA** suuntasi keväällä vieraille vesille, kun laiva rahdattiin uudelle Holland Norway Linesille (HNL) Alankomaiden Eemshavenin ja Norjan Kristiansandin väliseen liikenteeseen. 7.4. avattu linja on ensimmäinen kerta sitten 1990-luvun alun kun Alankomaiden ja Norjan välillä on matkustaja-autolauttaliikennettä.

HNL:n toimitusjohtaja Bart Cunnen kertoi Ferry Shipping News (FSN) -verkkojulkaisun haastattelussa saaneensa idean maiden välisestä matkustalinjasta jo vuosituhannen vaihteessa. Toteutuksen teki mahdolliseksi Covid-19 -pandemian aiheuttama rahtaushintojen lasku. Huhujen mukaan HNL neuvotteli alkujaan Isabellen rahtaamisesta, mutta päätyi lopulta uudempaan Romantikaan. Cunnen kuitenkin myöntää ettei Romantika ole reitille ideaali alus, sillä sen rahtikansi on turhan pieni. Laiva on rahdattu Tallinkilta kolmeksi vuodeksi, minkä lisäksi HNL:llä on optio kahdesta lisävuodesta.

Vaikka liikenne on vasta alkanut, on HNL:llä kova visio: uudisrakenne, joka olisi maailman ensimmäinen iso matkustaja-autolautta joko ei aiheuttaisi lainkaan ilmastopäästöjä. Kunnianhimoinen suunnitelma ei ole



Romantika Kristiansandissa Holland Norway Linen väreissä. HNL tosin muutti logoaan vain pari viikkoa sen jälkeen, kun Romantika sai firman värit Naantalissa. Kuva: Paul Lempe

täysin mahdoton, varsinkin kun HNL:n taustalta löytyy muun muassa laivaliikenteen päästöjen vähentämiseen erikoistuneita yrityksiä, mutta Cunnen myöntää, että monien palasten on loksahdettava paikoilleen että se onnistuu. Tärkeimpänä tietenkin sen, että matkustajien on löydettävä uusi linja laivoineen.

Risteilijät

# Risteilijäkesä 2022



**Kahden pandemiavuoden jälkeen kesän risteilijäkaudesta osattiin jo odottaa varsin hyvää. Venäjän aloittama hyökkäyssota Ukrainaan johti siihen, että Pietarin-käynnit jäivät pois ja tilalle etsittiin muita vaihtoehtoja. Sen seurauksena yli yön satamakäyntejä oli Helsingissä huomattavasti aiempaa enemmän ja myös Suomen muut satamat kuten Kotka ja Turku saivat tavanomaista enemmän risteilijävieraita.**

KOONNUT: **OLLI TUOMINEN**



Viereisellä sivulla:

Yllä: **Mystic Cruisesin** tilaaman pitkän alussarjan toinen jäsen, **World Voyager**, vieraili kesällä ensimmäistä kertaa Helsingissä **Nicko Cruisesin** väreissä. Kuva: Olli Tuominen

Keskellä: Viime vuonna valmistunut kolmimastoinen **Sea Cloud Spirit** saapui ensivierailulleen Helsinkiin 30.6.

Kuva: Olli Tuominen

Alla: **Saksalaisen Plantoursin** Hamburg avasi risteilykauden Helsingissä 14.4. kun kaikki lumetkaan eivät olleet vielä sulaneet. Kuva: Olli Tuominen

Tällä sivulla:

Oikealla yllä: **Ensi kertaa Helsingissä 5.6. vierailut MSC Virtuosa oli kesän suurin risteilyvieras. Tähän 331-metriseen alukseen mahtuu jopa reilut 6300 matkustajaa.**

Kuva: Olli Tuominen

Oikealla: **Celebrity Cruises** toi tänä kesänä Itämerelle **Celebrity Apexin**, jonka erikoisuutena on laivan stuuripuurin puoleisella kyljellä oleva "taikamatto", joka toimii ylhäällä ollessaan ulkoilmaravintolana ja alaslaskettuna tender-veneiden laiturina.

Kuva: Juhani Mehto

Alla: **Portugalilainen Mystic Cruises** hankki laivastoonsa kookkaamman jäsenen, kun se osti konkurssiin menneeltä **Cruise & Maritime Voyagesilta** **Vasco da Gaman**. Alus jatkaa samalla nimellä uuden omistajansa laivastossa, ja kulkee parhaillaan samaan yritysyhmään kuuluvan **Nicko Cruisesin** liikenteessä. Kuvassa alus lähdössä Turusta 14.6.2022. Kuva: Juhani Mehto



An aerial photograph of the Helsinki harbor and city skyline. The water is a deep blue, and the city buildings are a mix of colors, including reds, yellows, and greys. In the foreground, there's a large, modern building with a dark roof and a brick facade, which is the main subject of the article. The text 'Satamat' is in yellow and 'Helsingin satamat uudistuvat' is in white, both overlaid on the image.

Satamat

# Helsingin satamat uudistuvat

Helsingin eteläsatamaa kohtaavat kuluvan vuosikymmenen aikana suuret muutokset: Makasiiniterminaalin tilalle rakennetaan taloja, Olympiaterminaali poistuu lauttaliikenteen käytöstä ja kaikki Tukholman-liikenne keskitetään Katajanokan terminaaliin. Viimeksimainittua joko laajennetaan tai se korvataan kokonaan uudella rakennuksella.

Kuva: Olli Tuominen



at



# Helsingin keskusta-alueen satamat tulevat kokemaan myllerryksen kuluvan vuosikymmenen aikana. Alustavasti hyväksytyn suunnitelman mukaan Tallinnan-liikenne keskitetään Länsisatamaan ja Tukholman-liikenne Katajanokalle, Olympiaterminaalin jäädessä risteilyliikenteen käyttöön. Länsisatamasta puolestaan rakennetaan tunneli Länsiväylälle ruuhkien helpottamiseksi.

TEKSTI: ILVES VALTA

**HELSINGISSÄ** on jo pitkään vatvottu mitä tehdä keskusta-alueen lauttasatamille. Erityisesti Jätkäsaarella lauttaliikenteen aiheuttamat ruuhkat on koettu ongelmallisina siitä lähtien, kun alue alkoi muuttua rahtisatamasta korttelikaupungiksi Vuosaaren sataman avautumisen jälkeen. Samaan aikaan kaupungilla on ollut innostusta muuttaa Makasiini- ja Olympiaterminaalien alue muuhun kuin satamakäyttöön, mistä suulle yleisölle näkyvin merkki oli surullisenkuuluisa Guggenheim-museohanke.

Päättäjien visioissa on jo ajalta ennen Vuosaaren sataman valmistumista siintänyt myös ajatus osan tai jopa kaiken lauttaliikenteen siirtämisestä Vuosaareen; muun muassa Viking XPRS:ää soviteltiin poliitikkojen ajatuksissa liikennöimään Vuosaaresta ennen laivan valmistumista. Osassa Vuosaari-visioita on näkynyt tietämättömyys satamasta ja sen liikenneyhteyksistä: lähes kokonaan rahdin ehdoilla rakennettu satama oli esimerkiksi SDP:n valtuustoryhmä johtaja Eveliina Heinäluoman kirjoituksessa valmis vastaanottamaan matkustaja-aluksia ilman mittavia muutostöitä, ja samoin sähköistämätön sekä monissa kohdin kävely- ja autoteiden kanssa risteävä metron huoltoraide olisi liikennöitävissä ilman mittavia muutostöitä.

## Helsingin sataman selvitystyö

Makasiiniterminaalin tontille suunnitellun Guggenheim-museohankkeen kaaduttua heräsi Helsingin päättäjien joukossa ajatus Arkkitehtuuri- ja designmuseon uuden rakennuksen sijoittamisesta samalle paikalle. Samalla haluttiin kehittää koko ympäröivää Eteläsataman ja Makasiiniterminaalin aluetta, joka nykytilassaan ei kieltämättä ole erityisen viihtyisää kaupunkia.

Helsingin kaupungin kokonaan omistama Helsingin

satama sai marraskuussa 2019 silloiselta pormestari Jan Vapaavuorelta tehtävän aloittaa selvitystyön satamien kehittämistä. Tämän seurauksena luotiin kolme kehittämävaihtoehtoa: nykytilan jatkuminen, keskittämävaihtoehto, jossa Tallinnan- ja Tukholman liikenne pysyisivät keskustassa mutta Olympiaterminaalista luovutaan, tai liikenteen siirto Vuosaareen.

Selvityksiä varten tehdyn taustatyön perusteella ajatus liikenteen siirrosta Vuosaareen ei saavuttanut suosiota. Kun Helsingin satama oli juuri ennen korona-aikaa noussut Euroopan suurimmaksi (kansainvälisen liikenteen) matkustajasatamaksi ohi Britannian Doverin, Vuosaari-vaihtoehdon arviointiin vähentävän matkustajamääriä jopa 20 prosenttia – huolimatta siitä, että 69 prosenttia haastatelluista matkustajista kertoi matkustavansa saman verran tai enemmän jos Tallinnan-laivat lähtisivät Vuosaaresta. Samaan aikaan nykyistä suuremman matkustajasataman rakentaminen Vuosaareen aiheuttaisi arvioiden mukaan jopa 700 miljoonan euron kustannukset. Lisäksi Vuosaarta vastaan selvityksessä luettiin se, että hieman pidemmästä reitistä johtuen Tallinnan-laivojen päästöt kasvaisivat. Sataman siirron vaikutusta tieliikenteen päästöihin sen sijaan ei ollut tutkittu.

Tammikuussa 2022 Helsingin kaupunginhallitus antoi alustavan hyväksyntänsä keskittämävaihtoehdon toteuttamiselle. Tuolloin monessa yhteydessä kirjoitettiin kaupunginvaltuuston tekevän lopullisen päätöksen helmikuussa, mutta ainakaan toistaiseksi asiaa ei ole tuotu valtuustoon lainkaan. Kaupunginhallituksen hyväksyntä tarkoittanee kuitenkin vaihtoehdon toteuttamista, huolimatta 560 miljoonan euron hintalapusta ja siitä, että laivaliikenteen matkustajamäärät laskisivat tässä mallissa hieman nykytilan jatkumiseen verrattuna. Ainakin Helsingin satama suhtautuu kaupunginhallituksen ennakkokantaan kuin lopulliseen päätökseen: sataman uusi matkustajaliiketoiminnan johtaja Kaj Takolander sanoi Helsingin sataman tiedotteessa 23.3. ”päätökset on tehty, nyt pääsee toteuttamaan!”

Helsingin valtapuolueista Vihreät oli näkyvimmin valittua vaihtoehtoa vastaan; puoluetta hiertää erityisesti vaihtoehtoon kuuluva autotunneli Länsisatamasta Länsiväylälle. Vihreiden puheenvuoroissa haluttiin Tallinnan suuntavaalle raskaalle liikenteelle nykyistä voimakkaampaa hintaohjausta Vuosaaren satamaan. Vihreiden puheenvuoroissa huomautettiin Tallinnan-liikenteen rahdin kasvun tapahtuneen varsin maltillisen hintaohjauksen ansiosta pelkästään Vuosaareen vuodesta 2019 eteenpäin. On kuitenkin epäselvää, pystyisikö puolue saamaan kerättyä valtuuston enemmistön taakseen vaikka asia valtuustokäsittelyyn tulisikin.

Riippumatta aiheeseen liittyvistä poliittisista kiemu-

roista ja kyseenalaisesta kunnallisdemokratiasta päätöksenteon suhteen: mitä valittu vaihtoehto käytännössä tarkoittaa Helsingin satamille?

## Länsisatama: kaiken Tallinnan-liikenteen satama

Keskittämisvaihtoehdon keskeinen ajatus on Eteläsatamasta Tallinnaan kulkevan liikenteen siirtäminen Länsisatamaan: käytännössä siis Viking XPRS siirtyy liikennöimään Länsisatamasta Tallinkin ja Eckerö Linen alusten rinnalla. Jo aiemmin tehdyn päätöksen mukaisesti nykyinen Länsiterminaali T1 puretaan ja tilalle rakennetaan uusi, terminaalitoiminnot liike- ja toimitilaan yhdistävä rakennus. Todennäköisesti Helsingin satama siirtää toimistonsa uuteen rakennukseen. Uuden T1:n valmistuttua Silja Europa sekä Helsingistä Pietariin liikennöivät alukset palaavat tähän terminaaliin. Toki nykyisessä poliittisessa tilanteessa näyttää siltä, ettei Moby SPL:n Princess Anastasialla, tai muillakaan aluksilla, ole mahdollista aloittaa liikennettä Suomen ja Venäjän välillä uudelleen lähivuosina.

Länsisataman lauttaliikenteen aiheuttamia ruuhkia on jo vuosien ajan pidetty ongelmallisena. Laivojen saapumisaikaan tiet satamasta ruuhkautuvat hetkellisesti, minkä autoilijat kokevat kestäättömänä ja myös alueen asukkaat ovat jo pitkään vaatineet ruuhkiin ratkaisua. Helsingin Sataman esityksen mukaisesti satama rakentaa omalla kustannuksellaan Länsisatamasta Länsiväylälle kulkevan tunnelin, joka poistaa ennen kaikkea lautoilla kulkevat rekat Jätkäsaaren ja Ruoholahden katuverkosta. Tunnelin 180 miljoonan euron kustannusarviota on kuitenkin arvosteltu epäilyttävän halvaksi, samoin valmistumista jo vuonna 2027 epärealistiseksi. Lisäksi nykyiset autotunneleiden turvallisuusvaatimukset tekevät siitä ratkaisuna ongelmallisen: tunneliin ei saa muodostua seisovaa jonoa. Jos näin näyttää käyvän, on autot joka tapauksessa ohjattava nykyistä reittiä Jätkäsaaren ja Ruoholahden katuja kautta.

Länsisataman osalta uuden T1-terminaalin arvioidaan valmistuvan vuonna 2026 ja Länsiväylälle johtavan tunnelin siis vuoden 2027 loppuun mennessä. Tämän jälkeen Viking XPRS siirtyisi liikennöimään Länsisatamasta, mikä mahdollistaisi suunnitelman seuraavan työvaiheen Katajanokalla.

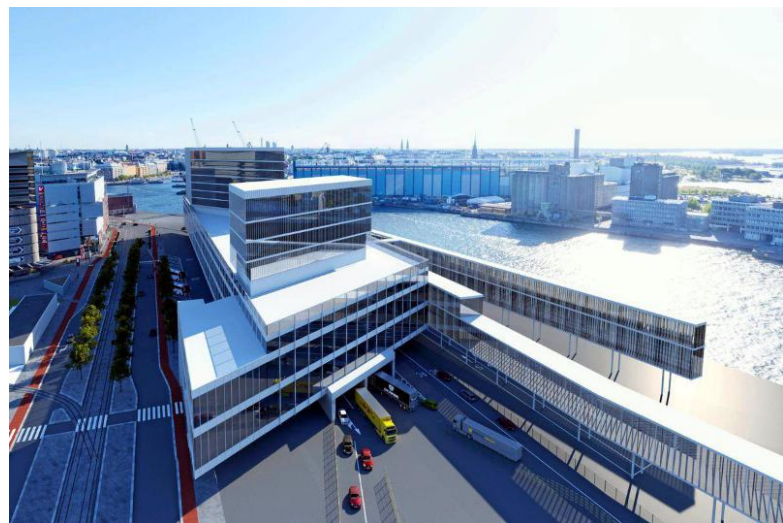
## Katajanokka: Tukholman-laivojen terminaali

Katajanokan osalta visiona on kaiken Tukholman-liikenteen keskittäminen sinne; jatkossa sekä Siljan että Vikingin Tukholman-laivat lähtisivät samasta paikasta. Koska kaksi lähes yhtä aikaa lähtevää matkustajalusta tarvitsevat enemmän matkustajakapasiteettia



Yllä: Nykyinen Länsiterminaali T1 valmistui alkuun vuonna 1941 varastorakennukseksi ja muutettiin lauttaterminaaliksi vuonna 1995. Rakennuksen suunnitteli Helsingin kaupunginarkkitehti Gunnar Taucher.

Kuva: Sakari Kiuru, Helsingin kaupunginmuseon kokoelmat  
Alla: Alustava havainnekuva uudesta Länsiterminaali T1:stä. Huomaa autotunnelin sisäänajo rakennuksen pohjakerroksessa. Kuva: PES Arkkitehdit  
Alinna: Tuore sijoitus vain viisi vuotta sitten auenneeseen Länsiterminaali T2:een varmasti vähensi Helsingin sataman haluja selvittää Länsisataman liikenteen vähentämistä.  
Kuva: Mikael Kaplar/Helsingin satama



kuin nykyinen terminaali pystyy tarjoamaan, selvittää satama ensisijaisesti nykyisen terminaalin purkamista ja korvaamista uudella. Uusi rakennus mahdollistaisi sekä nykyistä tehokkaammat satamajärjestelyt että muutostöiden toteuttamisen ilman väistötiloja: ensin rakennettaisiin osa uudesta terminaalista, mihin siirtyisivät Viking Linen Tukholman-laivat. Viking XPRS:n siirryttyä Länsisatamaan nykyinen terminaali purettaisiin ja sen tilalle rakennettaisiin uuden terminaalin toinen osa, joka mahdollistaisi Silja Linen laivojen liikennöinnin Katajanokalta.

Suunnitelmassa on kuitenkin yksi ongelma: vuonna 1937 tullimakasiiniksi valmistunut ja vuonna 1977 matkustajaterminaaliksi muutettu K5-terminaali on suojeltu. Nykyistä terminaalia voidaan myös peruskorjata ja laajentaa, mikä olisi suojelustatuksen kannalta parempi vaihtoehto. Katajanokan terminaali on ainoa jäljellä olevista vanhoista, matkustajakäyttöön muutetuista satamamakasiineista joita ei ole purettu tai olla purkamassa ja sen menetys olisi selkeä tappio kaupunki- ja merihistorialle. Tässä mallissa Viking Linen Tukholman-laivat tarvitsisivat kuitenkin väistötilat terminaalin muutostöiden ajaksi, eli noin puoleksi-toista vuodeksi.

Koska Tukholman-liikenne kahdellakin laivalla tarvitsee pienemmän autokentän kuin Katajanokan terminaalia nykyisin käyttävät Vikingin Tukholman- ja Tallinnan-laivat (mikäli liikenne ei ala merkittävästi kasvaa nykyisestä), tulee satama-alue joka tapauksessa pienemään nykyisestä hieman Katajanokalla.

Riippumatta siitä puretaanko nykyinen Katajanokan terminaali vai laajennetaanko sitä, Katajanokan osalta muutostöiden arvioidaan valmistuvan jo vuonna 2028, jonka jälkeen Silja Linen alukset voisivat siirtyä sinne. Silja Linen jätettyä Olympiaterminaalin olisi vuorossa suunnitelmien radikaalein muutos nykytilaan verrattuna.

### **Eteläsatama: designmuseo ja liiketiloja**

Eteläsatamassa (joka kaupungin nykyisin käyttämässä terminologiassa kattaa vain nykyiset Olympia- ja Makasiiniterminaalit; satama-altaan Katajanokan puoli ei ole Eteläsatamaa) sekä Olympiaterminaali että Makasiiniterminaali poistuisivat lauttaliikenteen käytöstä.

Makasiiniterminaalista ei ole ollut lauttaliikennettä sen jälkeen kun Linda Line lopetti liikennöinnin vuonna 2017, mutta sitä on käytetty Helsingissä vierailevien risteilylaivojen terminaalina. Lisäksi terminaalin ympäristössä on Silja Linen rahtikenttä. Eteläsataman alueen uudistuessa Makasiiniterminaali puretaan. Sen tilalle aiotaan kuitenkin rakentaa Pietarin-liikenteen

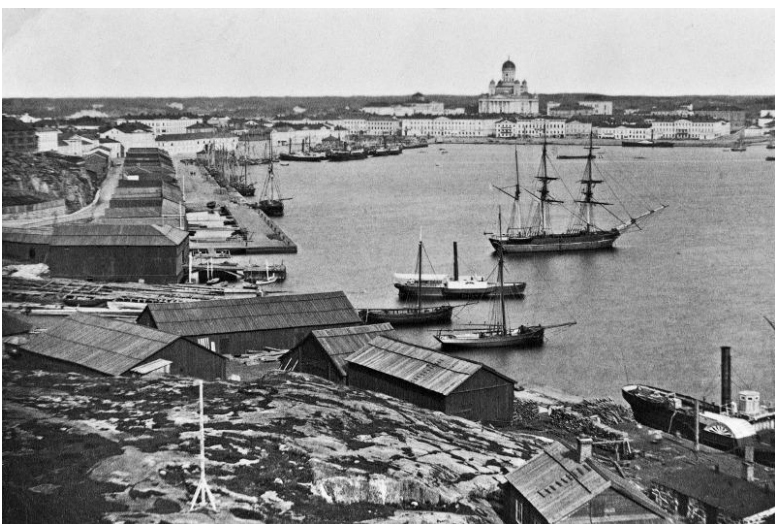
väistötilat vuosiksi 2023-26, jolloin Länsiterminaali T1 ei ole käytössä. Nykyisessä poliittisessa tilanteessa on toki epäselvää, onko väistötiloille lainkaan tarvetta. Lopullisena tavoitteena on rakentaa Makasiiniterminaalin tilalle toimi- ja liiketila-alue. Sen tarkempi luonne selviää meneillään olevassa arkkitehtuurikilpailussa, jonka voittaja valitaan kuluvan vuoden lopulla. Lisäksi nykyiselle Makasiiniterminaalin parkkipaikalle tullaan rakentamaan uudet tilat Design- ja arkkitehtuurimuseolle. Uuden alueen rakentaminen alkaa aikaisintaan vuonna 2025.

Suojellut Olympiaterminaali ja Satamatalo jäävät nykyisille paikoilleen nykyiseen asuunsa. Olympiaterminaalilauttalaitureiden kohdalle tulee laitureita Helsingissä vieraileville risteilyaluksille, mutta Olympiaterminaali ei tule jatkossa palvelemaan lainkaan merenkulkua vaan se muutetaan kokonaan toiseen käyttötarkoitukseen. Risteilijälaitureiden lisäksi alueelle on suunnitelmassa varattu paikka uudelle pika-alusterminaalille. Varaukselle ei näyttäisi ihan heti tulevan käyttöä, sillä Helsingistä ei ole liikennöinyt varsinaisia pika-aluksia viiteen vuoteen, eikä pika-alusten teknologiassa ole nähtävissä sellaisia harppauksia jotka mahdollistaisivat kannattavan operoinnin Helsingin ja Tallinnan välillä.

### **Vuosaari: ei muutoksia**

Kun matkustajaliikenteen nykyistä laajempi keskittäminen Vuosaareen hylättiin, ei suunnitteluohjelmassa ole mukana suuria muutoksia Vuosaaren osalta. Vuoden 2030 jälkeen, eli seuraavan suunnitteluohjelman kauden aikana, on tarkoitus toteuttaa laiturialueen laajennus kaakon suuntaan, jolloin roro-liikenteelle saadaan kaksi uutta laituripaikkaa.

Viime vuosikymmenen aikana Vuosaari on noussut merkittäväksi Tallinnan-liikenteen rahtisatamaksi Tallinkin Sea Windin (joka tuli viime keväänä saman varustamon Regal Starin korvaamaksi) ja Eckerön Finbo Cargon myötä. Vuoden 2019 alusta käyttöön otetun hintaohjauksen myötä Helsingin ja Tallinnan välisen rahtiliikenteen kasvu on suuntautunut nimenomaan Vuosaareen ja keskustan satamista kulkevien rekkojen määrä on jopa vähentynyt. Samaan aikaan myös autolla kulkevat matkustajat ovat löytäneet keskustojen ruuhkat kiertävän yhteyden. Jää nähtäväksi millainen on Vuosaaren tulevaisuus Tallinnan-liikenteen satamana keskusta-alueen satamien uudistusten valmistuttua: jatkaako myös Vuosaari kasvuaan vai toimiiko uusi Länsisataman tunneli insenttiivinä keskittää Tallinnan-liikenne sinne myös rahtiin keskittyneiden alusten osalta? Joka tapauksessa on selvää, että nykyistä rahdin hintaohjaukseen Vuosaareen on syytä jatkaa Länsisataman tunnelin valmistumiseen asti.



Yllä: Eteläsatama on toki muuttunut ennenkin: 1800-luvun loppupuolelta olevassa kuvassa Makasiiniterminaalin tilalla ovat vielä terminaalille nimensä antaneet makasiinit, ja Olympiaterminaaln paikalla on Talvisodassa tuhoutunut Helsingin laivaveistämö.

Kuva: Eugen Hoffers, Helsingin kaupunginmuseon kokoelmat  
Yllä oikealla: Olympiaterminaaln on palvellut Silja Linea ja sen edeltäjiä jo 70 vuoden ajan. Jää nähtäväksi miten rakennus sopeutuu uuteen käyttöön. Kuva: Ilves Valta

Oikealla: Eteläsataman uuden toimifila-alueen Makasiinipromenadi-ehdotus nähtynä Ullanlinnanmäeltä.

Kuva: Helsingin kaupunki

Alla: Saaret-ehdotuksessa alueen keskusaukiolle luotaisiin samantapainen rantaniitty kuin alueella on ollut ennen sataman laajentumista sinne. Kuva: Helsingin kaupunki



Risteilijät

# MSC Seashore – risteily pyörteissä



# ly pandemian

Kun koronapandemia alkoi, oli surullista seurata, kuinka varustamot peruivat lähtöjä toinen toisensa perään. Päivämäärät liikenteen uudelleen aloittamisesta siirtyivät ja siirtyivät. Moni laiva poistui liikenteestä kokonaan. Loppuisiko pandemian aiheuttama kuivan maan kirous koskaan, ja miltä sen loppuminen tuntuisi?



MSC Seashore ja sen sisaralukset edustavat uutta, italialaisen Fincantierin telakan kehittämää alustyyppiä, joka on ulkonäöltään kauniisti sanottuna omalaatuinen. Myös Norwegian Cruise Line on tilannut samaan ratkaisuun perustuvia aluksia. Kuva: Michel Verdure/MSC Cruises

TEKSTI MIKKO LAAKSO

VIKING LINEN mainoksissa laulettiin joskus 1990-luvulla ”ei merimies voi maissa olla päivää kauempaa.” Omaan merikaipuuseeni kaikki kotoiset Seret, Sympit, Gracet ja Gloryt ovat aina olleet hyvää hätäapua, mutta ei niillä kunnan merimatkoja pysty korvaamaan. Asian voisi ilmaista niinkin, että hermot menee, jos ei pääse vähintään kerran vuodessa jollekin isolle laivalle.

Olin onneksi ollut pari viikkoa Persianlahdella juuri ennen pandemian alkua, mutta se ei lohduttanut silloin, kun merikalenteristani poistui kauan odotettu, järjestyksessä kymmenes Atlantin ylitys. Vielä vähemmän se lohdutti silloin, kun Cunardin ylelliselle Queen Victorialle varaamani risteily Norjan vuonoihin peruuntui.

Kevään 2021 vaihtuessa kesäksi alkoi tuntua siltä, ettei tämä merimies kestä enää yhtään päivää kuivaa maata – siitäkkin huolimatta, että pandemian jatkuessa olin erilaisten alennuskuponkien ja ystävällisen henkilökunnan avulla onnistunut tekemään Viking Gracestä käytännössä toisen kotini. Nyt oli vaan pakko, pakko, pakko päästä isolla laivalla jollekin isolle merelle.

### **Vaikea valinta**

Risteilyn varaaminen pandemian pyörteissä oli yllättävän haastavaa. Kaikki valtamerten takaiset reitit olivat pois laskuista joko lentojen takia tai siitä yksinkertaisesti syystä, että laivat kelluivat edelleen joutilaina ankkurissa. Välimerellä oli elämää, mutta vaihtoehtoja oli vähän. Yksi suosikeistani, Royal Caribbeanin Jewel of the Seas, oli palannut liikenteeseen Kyprokselle, mutta sinne oli mahdotonta löytää kohtuuhintaisia lentoja. TUI operoi muutamalla laivalla läntisellä Välimerellä, mutta peruutusehdot ja pakolliset, päivittäiset koronatestit eivät houkuttelleet. Cunard puolestaan otti Queen Elizabethin kyytiin vain brittejä.

Helpotus tuskaan löytyi Mediterranean Shipping Companyn eli MSC:n verkkosivuilta. Heidän uusin laivansa, MSC Seashore, tekisi syyskuussa 2021 viikon risteilyjä Barcelonasta. Laiva olisi taatusti tuliterä, koska se oli vielä rakenteilla Monfalconen telakalla Italiassa. MSC ei vaatinut päivittäistä koronatestausta, ja heiltä sai myös kohtuuhintaan vakuutuksen, joka korvaisi hotellikaranteenin ja kotimatkan pahimman tapauksessa. Yhtäkkiä valinta ei ollutkaan enää vaikea.

### **Päästäkö laivaan vai eikö päästä**

Harvoin on laivalle lähtö jännittänyt yhtä paljon kuin Seashoren lähdön lähestyessä. Vaikka takana on satoja risteilyaluksilla nukuttuja öitä, en jaksanut uskoa, että tämä risteily oikeasti toteutuisi. Koska laiva valmistuisi telakalta vasta elokuun lopulla, pienikin viivästys voisi aiheuttaa lähdön peruuntumisen. Lisäksi matkustusrajoitukset muuttuivat koko ajan, eikä kukaan tiennyt, mitkä lennot lennetään ja millä testeillä, rokotuksilla tai maskeilla niille pääsee tai ei pääse.

Kaikki meni kuitenkin hyvin. Matkustusrajoituksen eivät tiukentuneet, eikä lentoyhtiö enää vaatinut negatiivista testitulosta. Tarvittiin siis vain viisi hengitys-

suojustua tuntia lentokoneessa, ja Barcelonan aurinko alkoi polttaa iholla. Yöksi hotelliin ja sitten jännittämään laivaan nousua.

Barcelonan normaalisti vilkas matkustajasatama oli lähtöaamuna aavemaisen hiljainen. Satamassa oli vain tyhjältä näyttävä Costa Fortuna ja sen perässä uutuuksiaan kiiltelevä MSC Seashore. Ihmisiä ei näkynyt missään.

Tyhjyyttään kumisevassa terminaalissa matkustajakandidaatit jaettiin 20 hengen ryhmiin odottamaan. Rokotustodistukset tarkistettiin ja valokuvattiin, ja lähtöselvityksen jälkeen vuorossa oli koronatesti, jonka teki laivan oma, suojaapukuihin sonnustautunut lääkintähenkilökunta. Pikatestin jälkeen piti taas odottaa ja jännittää, koska laivaan pääsisivät vain ne, joiden testitulokset olivat negatiiviset. Voi sitä riemua, kun testitulokset valmistui – Seashore, täältä tullaan!

### **Outo, uusi normaali**

Seashore oli heti ensi silmäyksellä sisältä todella kaunis. Sisustus oli moderni ja raikas. Hienosti hiotut kivilattiat kiilsivät kuin peilit, ja lasia, kristallia ja terästä oli loputtomasti. Värimaailma oli pelkistetyt rauhallinen, mutta silti tunnelma ja värit vaihtui hienosti tilasta toiseen. Hytti oli kuin hotellihuone, ja isolta parvekkeelta avautui mukava näköala viistosti menosuuntaan. Kyllä täällä viikon viihtyisi aivan varmasti, kun lähes kahden vuoden kuivamaatumisen jälkeen jopa viikon sarjalippu Helsingin ja Tukholman välille olisi tuntunut luksukselta.

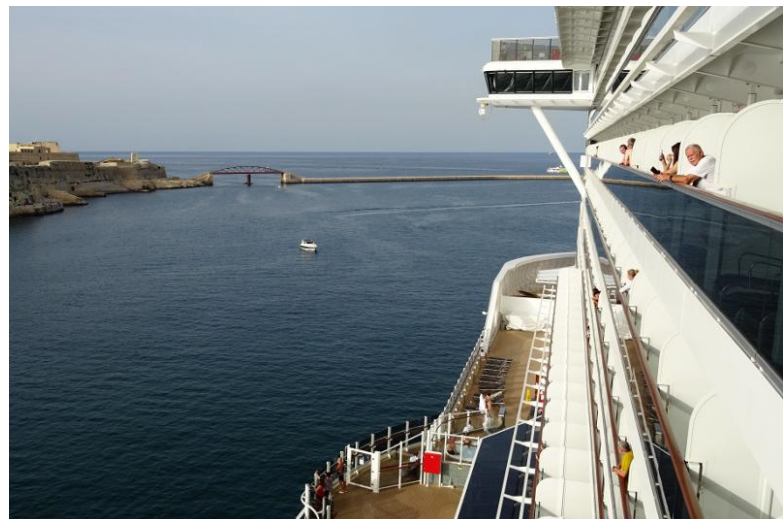
Pandemia oli kuitenkin läsnä koko ajan. Hengityssuojaa oli ehdottomasti käytettävä kaikkialla muualla paitsi ulkokansilla, hyteissä ja saunoissa. Jos hytistä lähti vahingossa ihmisten ilmoille ilman maskia, ensimmäinen vastaan tullut miehistön jäsen pysäytti ja takoi jostain maskin matkustajan käyttöön. Myös turvavälit olivat ehdottomat, ja niiden toteutumiseksi puolet ravintoloiden pöydistä oli pois käytöstä. Teatterisakin sai istua vain joka toiselle paikalle, ja jos maskin riisui teatteriesityksen aikana, lähimpänä päivystänyt järjestysmies oli hetkessä huomauttamassa asiasta.

Laivan kaikki palvelut olivat toiminnassa, ja turvajärjestelyt haittasivat elämää loppujen lopuksi yllättävän vähän. Ehkä harmillisinta oli se, että baareissa ei saanut asioida suoraan baaritiskillä, mikä teki baarimikojen kanssa juttelun tai erikoistoiveiden esittämisen mahdottomaksi. Ensin piti löytää istumapaikka ja sitten odottaa, että tarjoilija tuli ottamaan tilauksen. Odotuksesta aiheutuneen harmituksen kompensoi kuitenkin se, että miehistö näytti varsin onnelliselta päästyään jälleen töihin. Erityisen iloisia olivat muusi-





Yllä: Seashoren sisustus ja värimaailma oli moderni ja mukavan raikas. Kultaa, messinkiä tai kuparia ei väripaletissa juurikaan näkynyt.  
 Oikealla: Vain pari viikkoa käytössä ollut hytti oli tilava ja mukava kuin hyvin varusteltu hotellihuone.  
 Oikealla alla: Hytin parvekkeelta, kannelta 13, avautui hieno näkymä menosuuntaan. Parveke korvasi hyvin sen, ettei laivasta saanut poistua omatoimisesti.  
 Alla: Konkreettinen muistutus pandemiasta oli joka toisen istuimen poistaminen käytöstä useimmissa tiloissa, myös teatterissa. Samoin maskipakko oli teatterissa ja muissa julkisissa tiloissa ehdoton.  
 Kuvat: Mikko Laakso





Yllä vasemmalla: Pandemian tyhjentämä kansibaari. Matkustajat eivät saaneet lähestyä baaritskejä tai istahtaa baarijakkaroille.

Yllä oikealla: Nykyisen Etelämantereelle risteilevä Viking Linen entinen Ålandsfärjan oli parkissa Genovan satamassa. Nimi on vaihtunut, mutta väristä ei voi erehtyä.

Vasemmalla: Ruokasalit olivat pelkistetyin tyylikkäättä. Palvelu oli ehkä hieman hidasta mutta sinänsä virheetöntä.

Alla: Laivan kahvila muistutti vahvasti QE2:n Queens Roomia ja toi siksi mieleen mukavia muistoja vuosien takaa.

Kuvat: Mikko Laakso



kot, jotka soittivat ja lauloivat sydämensä kyllyydestä puolitoista vuotta kestäneen tauon jälkeen.

Jokaiselta matkustajalta mitattiin kuume useita kertoja päivässä. Toimitus oli nopea, koska käytössä oli lämpötilan otsasta etälukevat mittarit. Mittaus ei sinänsä ollut pakollinen, mutta silloin risteily olisi pitänyt viettää paastoten, koska teatterin ja yökerhon sisäänkäyntien lisäksi jokaisen ravintolan ovella oli mittauspiste. Oli siis aika varmaa, ettei kellään matkustajista voinut olla ainakaan kuumetta aiheuttavaa koronatautuntaa. Ihan aukoton tämä kuumekontrolli ei silti ollut, koska onnistuin löytämään takaoven, josta noutopöytäni pääsi livahtamaan ilman kuumemittarin kohtaamista. En kuitenkaan pitänyt takaoven käyttämisestä ongelmana, koska lämpötila tuli joka tapauksessa tarkistettua viisi tai kuusi kertaa päivässä.

### **Pallo jalassa**

Suurin yllätys oli tieto siitä, että laivalta ei saa poistua muille kuin varustamon järjestämille retkille. Tai saa kyllä poistua, mutta jos poistuu, ei laivalle ole paluuta. Retketkin oli järjestetty niin, että jos kohteessa poistutaan bussista, laivaan palataan koronatestin kautta. Laivalla tehdyt koronatestit olivat ilmaisia, eikä niitä tarvittu, jos pysyi laivassa tai ei poistunut retkibussista. Ollaanko täällä siis kokonainen viikko rautapallo jalassa kuin vanhassa vankilassa?

Alkujärkytyksen aiheuttaman kiukun laannuttua mietin, että mitä väliä – laivallehan minä nimen omaan halusin. Jos kykenen nauttimaan parinkin viikon yhtäjaksoisesta laivaelämästä Atlantilla, miksi edes haluaisin laivasta pois, kun sinne vihdoin pääsin? Tehdään jokaisesta päivästä jonkinlainen meripäivä, vaikka köydet rannassa kiinni olisivatkin!

Matkustan mieluiten ikkunattomassa hytissä, mutta tällä kertaa kotina oli parvekehytti. Valintani perustui ajatukseen siitä, että jos tartunnat alkaisivat levitä ja matkustajat joutuisivat hyttikaranteeniin, parvekkeelle pääsisi edelleen raittiiseen ulkoilmaan. Valinta oli onnistunut, koska esimerkiksi Genovan vilkasta satama oli paljon mukavampaa katsella drinkkilasin kanssa parvekkeelta kuin vesipullon kanssa laiturilta. Satamassa oli mm. Etelämantereelle risteilyjä tekevä Expedition eli entinen Maarianhaminan ja Kapellskärin väliä kulkenut Ålandsfärjan.

Koska monet matkustajat jäivät satamapäivinä laivaan, sellaisetkin palvelut, jotka yleensä olisivat satamassa olleet kiinni, toimivat normaalisti. Ei siis juurikaan haitannut, ettei maihin saanut mennä. Päätimme kuitenkin olla varustamo kohtaan sen verran solidaarisia, että varasimme valmiiksi järjestetyn Maltan saarikier-

roksen. Koska reissukaverini ei ollut käynyt Maltalla aiemmin, järjestetty kiertoajelu Vallettan kaupunkiin ja saaren ympäri ajoi oikein hyvin asiansa.

### **Kotimatalle**

Risteilyn viimeinen päivä oli meripäivä – siis sellainen aito meripäivä, jolloin laivasta olisi päässyt pois vain uimalla. Barcelonassa risteilynsä päättävät matkustajat oli kutsuttu koronatestiin laivan teatteriin, ja testijärjestelyt olivat varsin miellyttävät. Jokaisella hytillä oli puolen tunnin aikaikkuna, jolloin testissä piti käydä. Näyttämölle oli pystytetty muutama testauspiste, ja testauksen suoritti suoja-pukuihin jälleen kerran sukeltanut lääkintähenkilökunta. Jonottaa ei tarvinnut.

Illalla sängyn päällä odotti virallisen näköinen testitodistus kotimatkaa varten. Oli iloinen yllätys ja hyvää palvelua, että varustamo huolehti jokaisen matkustajan turvalliselle kotimatalle. Vaikka minulla oli täydet rokotukset ja kaikki todistukset matkassa, päätin testata MSC:n todistuksen toimivuutta. Barcelonan lentokentällä se kelpasi ongelmitta, ja kun vaihdoin koneetta Tukholmassa, todistuksen tarkistanut virkailija suorastaan ilahdutti siitä, että olin päässyt risteilylle.

### **Kannattiko?**

Näin jälkikäteen ajatellen MSC hoiti kaikki risteilyyn liittyvät järjestelyt Seashorella todella hyvin. En ole koko pandemian aikana tuntenut oloani missään niin turvallisesti kuin tuolla laivalla, enkä sairastunut matkan aikana tai sen jälkeen. Koska laivassa oli matkustajia vain puolet sallitusta määrästä, risteily oli suunnilleen tuplasti normaalia kalliimpi eli varsin hintava. Mutta se oli silti juuri sitä, mitä kuivaan maahan kylästynyt meripoika kaipasi, joten kyllä kannatti.

MSC oli ottanut pandemian huomioon niin hyvin, että se ansaitsee suorituksestaan täydet pisteet. Täydet pisteet antaisin myös Viking Linelle, joka onnistui pitämään edellisen lippulaivansa liikenteessä koko pandemian ajan. Vaikka Grace ei varsinaisen risteilyalus olekaan, se taisi olla koko maailmassa ainoa tasokas laiva, jota pandemia ei pysäyttänyt – ja koronan vaatimat erikoisjärjestelyt oli sielläkin hoidettu esimerkillisesti.

# Autolautat/Risteilijät Kalypsosta Star Piscesiin



**Viking Linen entisen osakasvarustamo Rederi Ab Sliten viimeinen uudisrakenne Kalypso ajettiin rantaan Intian Alangissa heinäkuussa. Kysynnän puute pandemian aikana kävi tämänkin risteilylaivaksi muutetun lautan kohtaloksi. Tässä galleriassa on koottu sekä vanhaa että uutta suosittua lautan muistoksi.**

**KOONNUT: JOONAS KORTTELAINEN**



Ylinnä: Kalypso matkalla päivävuorolla Tukholmasta Ahvenanmaan vesillä kohti Turku aivan uutena 15.5.1990.

Kuva: Hannu Vallas, Museoviraston kuvakokoelmat  
Vasemmalla yllä: Kalypson sisätilojen viimeistely viivästyi telakalla sattuneen tulipalon vuoksi, ja koko laivan luovutukseen vaikutti vielä Wärtsilä meriteollisuuden konkurssi, joka nosti laivan hintaan merkittävästi.

Kuva: Jouni Saaristo

Vasemmalla: Perän yökerhosta, kuten kaikkialta ravintolakannella oli upeat merinäköalat.

Kuva: Jouni Saaristo

Oikealla yllä: Keulan ravintolat oli järjestetty siten, että yläkerrassa oli à la carte ja alemmalla kannella kahvila, mutta keulasta näiden välillä oli iso avoin tila. Muista ajan Viking-lautoista poiketen Kalypson (ja Athenan) buffet-ravintola oli keskilaivassa. Kuva: Jouni Saaristo

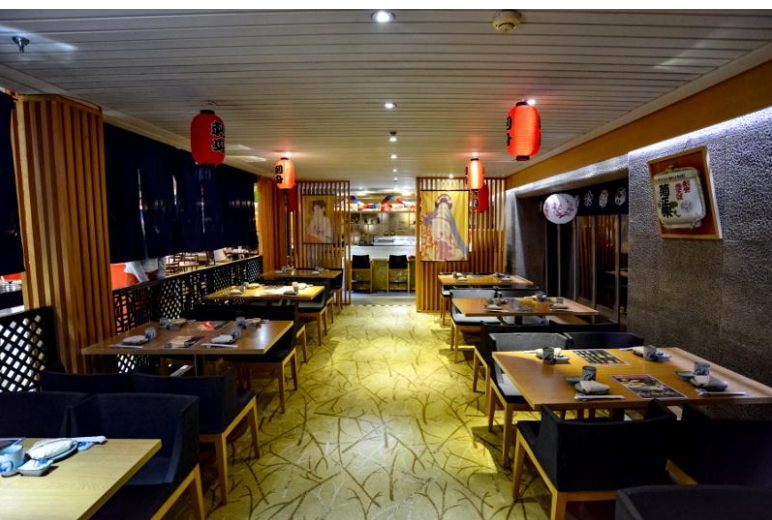
Oikealla keskellä: Kalypso muuntumassa konkurssihuutokaupan jälkeen Star Piscesiksi Raumalla alkuvuodesta 1994. Laivan perä on jo saanut Star Cruisesin alkuaikojen sinisen runkoväriin. Kuva: Krzysztof Brzoza

Alla: Yökerho laivan perässä oli vähällä käytöllä Hong Kongin vuosina, kun laivan pääasiallinen vetonaula oli kasinot. Kuva: Joonas Kortelainen

Oikealla alla: Kesällä 2017 keulan ravintolat edelleen lähes muuttumattomina, vertaa kuvaan uutena yllä. Kuva: Joonas Kortelainen

Alinna: Jotain uutta ja jotain vanhaa – erinomainen korkealaatuista sushia pikkuravintolassa heinäkuussa 2017 ja tutunnäköinen ikkuna. Kuva: Joonas Kortelainen

Alla: Pilviä tulevaisuuden yllä – pandemia vei loputkin matkustajat, vaikka laivalla ehdittiin ajaa vielä lyhyitä lomakauden risteilyjä Penangista Langkawille. Kuvassa Hong Kongin laiturissa talvella 2016 viimeiseksi jääneessä Star Cruisesin värityksessään runkoon maalattujen koristeiden kera. Välissä laiva ehti olla myös valkorunkoinen Star Cruises-teksteillä. Kuva: Joonas Kortelainen



**Autolautat**

# Papenburgereiden vuosikymmentä

**Meyer Werftillä rakennetut “papenburgerit” tekivät pitkän päivätyn Itämerellä Viking Linen, Vaasanlaivojen, Estonian New Linen, Tallinkin ja Eckerö-konsernin liikenteessä, minkä lisäksi sarjan laivat liikennöivät Meksikossa saakka. Luokkansa viimeinen alus ajettiin romurannalle huhtikuussa. Luomme katsauksen laivatyyppin yli 50-vuotiseen historiaan.**

**TEKSTI: JOONAS KORTTELAINEN JA ILVES VALTA**

**TOUKOKUUSSA** 1970 aloitti liikenteen Rederi Ab Sliten omistama Viking-lautta Apollo. Vaikka sitä ei tuolloin vielä tiedetty, sai Apollosta alkunsa yksi kaikkein aikojen menestyneimmistä matkustaja-autolauttatyypeistä. Jos L. Meyer Werft rakensi silloisessa Länsi-Saksassa yhteensä yhdeksän telakan kotipaikan mukaan papenburgereiksi kutsuttua lauttaa, jotka tekivät pitkän uran Itämerellä, Englannin kanaalissa, Välimerellä ja Meksikon vesillä. Papenburgereiden pitkä valtakausi päättyi viimein huhtikuussa 2022, kun alustyyppin vihoviimeinen edustaja St. Damian (alkujaan Viking 3) ajettiin romurannalle. Nyt on oivallinen hetki luoda

katsaus alustyyppiin, joka vaikutti kotivesillä keskeisesti niin Viking Linen, Vaasanlaivojen, Eckerö Linjenin kuin Helsinki–Tallinna -linjan kehitykseen ja maailman merillä lukuisiin muihin linjoihin.

## **Vikinglinjan standardityyppi**

Vuonna 1968 Jos L. Meyer Werftin telakka Länsi-Saksan Papenburgissa sai yhteydenoton Rederi Ab Sliteltä, joka tarvitsi uudisrakenteen Viking Linen Naantali–Kapellskär-liikenteeseen. Slite halusi matkustaja-autolautan, jossa olisi ajan standardeilla verrattain paljon hyttejä, verrattain iso autokansi ja teknisellä puolella kaksi peräsintä hyvän ohjailukykyyn varmistami-



# n viisi



Roslagen, aiemmin Viking 3 ja Wasa Express, viimeiseksi romutettu sarjansa edustaja, kesäisenä päivänä Ahvenanmerellä 2.7.1994. Papenburgereiden, ja myös tämän kyseisen laivan, pisin työrupeama Itämerellä oli lopulta Rederi Ab Eckerön laivastossa.

Kuva: Hannu Vallas, Museoviraston kuvakokoelmat

seksi. Sliten toimitusjohtaja Carl Bertil Myrsten piti jälkimmäistä seikkaa niin tärkeänä, että oli katkaissut uudisrakenneneuvottelut Wärtsilän kanssa telakan insinöörien kerrottua kahden peräsimen olevan mahdollisuus niissä jääoloissa, joita laiva kohtaisi.

Papenburgissa oltiin eri mieltä. Telakka otti oman tarjouksensa lähtökohdaksi rakenteilla olleen Vikingfjord-lautan, mutta IA-jäälukkaan varusteltuna. Suunnitteluprosessin jatkuessa laiva kuitenkin muokautui varsin erilaiseksi; autokantta laajennettiin ja hyttikapasiteettia pienennettiin. Lopputuloksena oli tilaratkaisuiltaan simppelempi laiva: autokannen alla oli hyttejä ja miehistön tiloja, autokannen yläpuolella yh-

dellä kannella hyttejä ja myymälät, ja sen yllä julkisille tiloille pyhitetty kansi: buffet-ravintola, kahvila ja ajalle tyypillinen istuinsalonki. Venekannella taas oli keulassa baari ja lisää istumasalonkeja, keskilaivassa miehistön hyttejä ja perässä aurinkokansi. Tämän yllä oli komentosilta ja päällystön tiloja. Teknisellä puolella laiva sai ensimmäisenä IA-jäälukkaan laivana ei vain kahta peräsintä vaan myös bulbikeulan. Vaikka keula oli tiettyissä jääoloissa huonompi kuin jäänmurtajakeula, oli bulbin tuoma polttoainesäästö avovesiaikana niin suurta, että ratkaisu oli kannattavampi.

Sliten alus, joka sai varustamon laivastossa perinteisen nimen Apollo, aloitti liikenteen 2.5.1970. Slitellä



Yllä: Apollon valeskorsteeni oli alkujaan arkkitehdin aloitteesta kokopunainen, mutta maalattiin pian Vikingin tavallisiin väriihin. Kuva: Viking Line  
 Vasemmalla: Viking 3 uutena juhlaliputettuna Maarianhaminassa huhtikuun lopussa 1972. Kuva: Viking Line  
 Vasemmalla alla: Puerto Vallarta, meksikolaisista kolmesta papenburgilaisista toinen, koeajolla. Huomaa Viking-sisarista poikkeavat ikkunajärjestelyt ja venekannen perän rakenne. Kuva: Lasse Erikssons sjöfartsmuseum  
 Alla: Viking 1 ja Viking 4 Finnbodan telakalla. Huomaa Viking 4:n aiemmista sisarista poikkeava perän rakenne ja Viking 1:een Helsinki-Tukholma-talviliikennettä varten lisätyt hytti- ja ravintolakannen perässä. Kuva: Dag Almén, Klubb Maritim Göteborg





oli optio sisaralukseen, mutta ei resursseja käyttää sitä. Sen sijaan Sliten Viking Line -partneri Rederi Ab Sally oli kiinnostunut samanlaisesta laivasta, ja Slite myi optionsa Sallylle. Sallyn laiva valmistui elokuussa 1970 ja sai nimen Viking 1. Vain kuukautta myöhemmin Sally tilasi parannellun sisaraluksen, joka valmistui huhtikuussa 1972 nimellä Viking 3. Suhteessa kahteen ensimmäiseen alukseen peräkansien rakennetta oli muokattu. Tällä kertaa Sally myi optionsa Slitelle, ja Sliten Diana valmistui joulukuussa 1972. Tässä neljännessä papenburgerissa hyttikansi oli suunniteltu uudelleen ja kaikissa hytteissä oli oma vessa. Kesäkuussa 1972 Sally tilasi vielä yhden saman tyyppin aluksen, joka luovutettiin vain vuotta myöhemmin. Tässä nimen Viking 4 saaneessa laivassa peräkansia oli edelleen muokattu niin, että hyttikansi ulottui aivan laivan perään saakka hyttikapasiteetin nostamiseksi. Samoin muissa sarjan laivoissa olleet Deutzin koneet vaihtuivat Smit-Bolnesin vastaaviksi.

Seuraavat papenburgerit valmistuivatkin aivan eri käyttöön: Meksikon valtionrautatiet Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos tilasi kaksi tyyppin alusta Kalifornian niemimaan ja manner-Meksikon väliseen liikenteeseen: Coromuel valmistui syyskuussa 1973 ja Puerto Vallarta helmikuussa 1974. Nämä Meksikoon rakennetut sisaret olivat perän rakenteen osalta samanlaisia kuin Viking 3, mutta sisätilajärjestelyt olivat erilaiset ja tämä näkyi myös Itämeren-sisarista poikkeavissa ikkunajärjestelyissä. Näiltä osin Meksikoon rakennetut laivat erosivat myös toisistaan.

Meksikoon rakennettuja sisaria seurasi vielä yksi Vikingille rakennettu alus. Kolmas Viking-partneri SF Line sai vuonna 1973 hyvän tarjouksen Kapellastaan ja tarvitsi nopeasti korvaajan, jolloin varustamo solmi esisopimuksen Papenburgin telakan kanssa. Ostaja kuitenkin vetäytyi, jolloin SF Line ei tarvinnutkaan uutta laivaa. Telakka tarjosi sitä sen sijaan Sallylle, joka otti mielellään vielä neljännen papenburgerin. Viking 5:ksi nimetty laiva rakennettiin noin kymmenen metriä sisariaan pidemmäksi, minkä lisäksi keulan kansirakennetta muokattiin. Perän rakenne ja moottorit taas olivat sama kuin Viking 4:ssä.

Viking 5:n valmistuttua heinäkuussa 1974 oli Papenburgissa rakenteilla vielä yksi luokan edustaja, kolmas Meksikoon rakennettu sisar Azteca. Tämä maaliskuussa 1975 valmistunut alus erosi perän rakenteeltaan kaikista sisaristaan, mutta muilta osin se oli kopio Coromuelista.

## Laajentuminen ja öljykriisi

Papenburgerit (sekä niiden kanssa samaan aikaan SF



Yllä: Viking 5 iltapäivän auringossa Katajanokan Kanavaterminaalilla 1970-luvulla.

Kuva: Rederi Ab Sally, Joonas Kortelaisen kokoelma

Alla: Apollon buffet-ravintola laivan keulassa. Apollon, ja muidenkin papenburgereiden, alkuperäisen sisustuksen suunnitteli myöhemmin maailmanmaineeseen noussut ruotsalainen Robert Tillberg. Kuva: Viking Line

Alinna: Viking 3:n baari venekannen keulaosassa oli varustamolle sopivasti sisustettu punaisen sävyillä. Rederi Ab Sally halusi omista laivoissaan käytettävän suomalaista designia, kuten Marimekon kankaita. Kuva: Viking Line





Yllä: Jos Viking 3 oli lyhytikäinen Vikingin laivastossa, se viihtyi Vaasanlaivojen liikenteessä yli vuosikymmenen. Kuva laivasta viimeisessä Vaasanlaivojen värityksessään sivulla 3.

Kuva: Krzysztof Brzoza

Alla: Olau Kent, ex-Apollo, viimeiseksi jääneessä Olau-värityksessään. Apollon jälkeen kaikki muutkin Vikingin papenburgerit ehtivät liikennöidä Englannin kanaalissa.

Kuva: Postikortti, Joonas Korttelaisen kokoelma

Alinna: Earl Granville, ex-Viking 4, alkuaikojen Sealink-värityksessään. Huomaa hyttikannen keulan isot ikkunat, joiden takaa löytyi uuden omistajan rakennuttama lepotuoliosasto. Kuva: Krzysztof Brzozan kokoelma



Linelle valmistuneet Marella ja Aurella) mahdollistivat Viking Linen liikenteen valtavan laajentumisen. Vuonna 1970 varustamo liikennöi vain linjalla Naantali–Maarianhamina–Kapellskär sekä lyhytlinjaa Maarianhaminasta Kapellskäriin. Vuonna 1973 avattiin linja Turusta Tukholmaan ja vuotta myöhemmin Helsinki–Tukholmareitti.

Kaikki ei kuitenkaan ollut ruusuista. Vuonna 1973 alkanut ensimmäinen öljykriisi aiheutti maailmanlaajuisen matalasuhdanteen ja vuoteen 1975 mennessä oli selvää, että Vikingillä oli liikaa laivoja laajentuneellekin reittiverkostolle. Slite-varustamo avasi Apollollaan uuden risteilylinjan Tukholmasta Maarianhaminaan syksyllä, kun taas Sally asetti vain kaksi vuotta aiemmin ostetun Viking 6:n myyntiin. Viking 6:lle ei löytynyt ostajaa, mutta Vaasanlaivat – joka oli aiemmin neuvotellut Papenburgin telakan kanssa oman papenburgerin rakentamisesta – tarjoutui sen sijaan ostamaan Viking 3:n. Kauppa solmittiin helmikuussa 1976 ja huhtikuussa Viking 3 jätti Vikingin laivaston, aloittaen liikenteen Vaasanlaivojen Wasa Expressinä (I) toukokuussa. Tässä vaiheessa myös Apollo oli poistunut Vikingin laivastosta ja myyty maaliskuussa Olau Linelle liikenteeseen Britannian Sheernessin ja Alankomaiden Vlissingenin välillä nimellä Olau Kent (Slite hankki käytettynä tilalle Apollo III:n).

Wasa Express (I) ja Olau Kent osoittautuivat molemmat oivallisiksi hankinnoiksi omistajilleen. Varsinkin vain kaksi vuotta aiemmin perustettu Olau hyötyi uudehkosta, korkeatasoisesta laivastaan tiukasti kilpailussa Englannin kanaalin liikenteessä. Merenkurkkuun laivatyyppi sopi hyvin, ja – kuten saamme nähdä – lopulta Vaasanlaivojen laivastossa ehti käydä neljä eri papenburgeria.

Viking Linen liikenteessä alkoi kuitenkin nopeasti öljykriisin vanavedessä olla selvää, että papenburgereiden aika varustamon liikenteessä oli ohi. Useisiin lähes samalla aikataululla ajaviin laivoihin perustuva liikennemalli ei kalliin polttoaineen maailmassa ollut kestävä, vaan tarvittiin vähemmän mutta isompia laivoja sekä leikkaamaan kustannuksia että vastaamaan matkustajamäärien kasvuun. Kaikki Viking-partnerit tilasivat uusia aluksia valmistuviksi vuosina 1979-1980. Papenburgerit joko päättyivät varalaivoiksi tai myytiin. Samoin piti käydä myös Olau Kentille, kun Olau tilasi niinkään isompia aluksia valmistuvaksi 1981.

## Uusille vesille

Vikingin papenburgereiden tullessa myytiin ensimmäisenä ostajana oli liikkeellä Vaasanlaivat, joka nappasi ensimmäisenä laivastosta poistuneen Dianan uudeksi Botnia Expressikseen Wasa Expressin (I) parik-

si. Sally taas myi Viking 4:nsä brittiläiselle Sealinkille Portsmouthin ja Kanaalisaarten väliseen liikenteeseen, jossa siitä tuli Earl Granville. Laivaa uudistettiin radikaalisti ja myös koneet vaihdettiin alkuperäisistä Smit-Bolnesin koneista Pielstick-Crossleyhin. Ilmeisesti Smit-Bolnesin moottorit olivat ongelmallisia: myös Viking 5:een vaihdettiin moottorit vuonna 1982 – tosin samana vuonna myös Deutz-moottorinen ex-Apollo kävi koneiden vaihdossa.

Papenburgereiden valtakausi Englannin kanaalissa ei kuitenkaan vielä päässyt vauhtiin, sillä ennen Earl Granvillen liikenteenaloitusta Olau oli joutunut luopumaan Olau Kentistä: tässä vaiheessa TT-Linen omistama Olau rahtasi laivaa varustamon alkuperäiseltä omistajalta Ole Lauritzeniltä, joka taas ajautui konkurssiin syksyllä 1980. Olau Kent pakkohuutokaupattiin velkojen panttina, ja se vietti seuraavat vuodet Tanskan vesillä Nordisk Færgefartin laivastossa nimellä Gelting Nord.

Rederi Ab Sallyllä oli suuria tulevaisuudenvisioita, joihin kuului Viking 1:n ja Viking 5:n säilyttäminen laivastossa. Jälkimmäisestä tuli keväällä 1981 uuden tytäryhtiö Sally The Viking Linen lippu- (ja ainoa) laiva The Viking, joka avasi uuden Ramsgaten ja Dunkerquen välisen linjan. Vuotta myöhemmin Sally osti myös Vaasanlaivat, ja kesäkaudeksi 1983 kaikki muut Sallyn papenburgerit paitsi Botnia Express saivat suunnata uusille vesille. Vikingin kesälaivana ajaneesta Viking 1:stä tuli uusi Wasa Express (2), vanha Wasa Express (1) suuntasi Englannin kanaaliin alkuperäisellä nimellään Viking 3, ja The Vikingistä tuli Vaasanlaivojen Sally Express. Näin Vaasanlaivoilla oli kolme papenburgeria, Earl Granvillen ja Viking 3:n viihtyessä Englannin kanaalissa (tosin kilpailevilla varustamoilla) ja Gelting Nordin Tanskassa.

Sallyn papenburgereille uudet reittijärjestelyt sopivat hyvin ja ne olisivat voineet pysyä linjoillaan vuosia, mutta varustamon liian nopea laajentuminen johti talousvaikeuksiin. Vuonna 1984 Sally laittoi sekä Sally Expressin että Wasa Express (2):n myyntiin. Ensiksi mainittu myytiin nopeasti Fred. Olsenille Tanskan ja Norjan väliseen liikenteeseen (jota varten sen kansirakenteita muokattiin) nimellä Bolette, kun taas Wasa Express (2) rahdattiin Punaiselle merelle nimellä Khalid I. Laivan nimi ja omistaja vaihtuivat vuosien saatossa useasti, mutta se ei enää poistunut Punaiselta mereltä. Viking 3 puolestaan palasi Merenkurkkuun nimellä Wasa Express (1), jolloin papenburgereiden käyttö Sallyn Englannin kanaalin liikenteessä päättyi (lukuunottamatta muutamaa telakoinnin aikaista korvausta). Papenburgereiden määrä Englannin kanaalin vesillä pysyi kuitenkin vakiona, sillä Gelting Nord rahdattiin Brittany Ferriesille nimellä Benodet.



Yllä: Entinen Viking 5 aloitti keväällä Kanaalin-liikenteen uuden Sally the Viking Linen väreissä nimellä The Viking. Aluksen Kanaalin-uraa vaivasivat jatkuvat koneongelmat.

Kuva: Fotoflite

Yllä: Vuonna 1983 The Vikingistä tuli Vaasanlaivojen Sally Express. Järjestely oli onnistunut, mutta Rederi Ab Sallyn talousvaikeudet pakottivat myymään laivan jo vuotta myöhemmin.

Kuva: Vaasanlaivat, Mikael Blombergin kokoelma

Alla: Apollo palasi Kanaaliin kolmen Tanskassa vietetyn vuoden jälkeen 1984 ja seuraavana vuonna se aloitti uuden Channel Island Ferriesin Corbiérenä.

Kuva: Joonas Kortelaisen kokoelma





Yllä vasemmalla: **Boughaz (ex-Viking 5)**. Fred. Olsenin aikana perän kansirakennetta laajennettiin, mikä johti myöhemmin suurten kylkispönsöniien asentamiseen. Kuva: Frank Lose  
Yllä oikealla: **Alussarjan viimeinen sisar Azteca vuonna 2000 Sematurin viimeisissä väreissä**. Alkuaikoina varustamon laivoissa oli sininen runko.

Kuva: Frank Heine Ferries das Fährschiffahrtsmagazin  
Vasemmalla: **Botnia Expressillä ehti olla kuusi eri väritystä Merenkurkussa, aivan lopussa myös markkinointinimi Polar Princess**. Vaasanlaivat rakensi laivan perään grilliravintolan.

Kuva: Frank Heine, Ferries das Fährschiffahrtsmagazin  
Alla: **Corbière palasi kotivesille 1991 kun Rederi Ab Eckerö osti sen ja vuokrasi Inrekolle Estonian New Linen liikenteeseen. Tässä laiva toissa ENL:n väriyksessään.**

Kuva: Hannu Vallas, Museoviraston kuvakokoelmat



Tämä rahtaus kesti vain vuoden suojattoman reitin ja vakaajien puutteen vuoksi, mutta keväällä 1985 laivastaa tuli Corbière uudelle Britannian ja Kanaalisaarten välillä operoineelle uudelle Channel Island Ferriesille, jossa Brittany Ferries oli osakkaana. Corbière sopi liikenteeseen hyvin, sillä kilpailija Sealink liikennöi samaa linjaa sisaralus Earl Granvillellä. Vuonna 1984 yksityistetty Sealink oli kuitenkin epäonnistuneilla uudistuksillaan saanut suututettua matkustajat (jopa niin, että Kanaalinsaarten liikenteestä vastannut varustamon alajaosto maalasi ilman pääkonttorin lupaa Earl Granvillen kylkeen British Ferries -tekstin Sealinkin normaalien logojen tilalle), jolloin Channel Island Ferries purjehti voitosta voittoon. Uusi kilpailija oli niin tehokas, että jo vuonna 1986 Sealink ja Channel Island Ferries muodostivat yhteisen British Channel Island Ferries (BCIF) -varustamon. Corbièren ja Earl Granvillen piti purjehtia samassa laivastossa, mutta Sealinkin miehistöt raivostuivat varustamolle ja menivät lakkoon, kun yhteistyön aloittamisesta ilmoittaessa kerrottiin myös palkkojen alentamisesta Bahamalle rekisteröidyn Corbièren tasolle. Seurauksena oli, että Sealink vetäytyi yhteistyöstä vain muutamman kuukauden jälkeen ja Earl Granville siirtyi Sealinkin Portsmouth–Cherbourg -linjalle.

### **Kauemmas ja lähemmäs kotia**

1980-luvun loppupuolella alettiin olla tilanteessa, jossa papenburgereita käytettyinä hankkineet varustamot tarvitsivat vuorostaan isompaa tonnistoa niiden korvaamiseksi. Vaasanlaivat oli muun Rederi Ab Sallyn kanssa päätynyt Siljan omistajien Effoan ja Johnson Linen haltuun vuonna 1987, ja varustamoryppään sisäisten alussiirtojen myötä Wasa Express (1) jäi tarpeettomaksi. Rederi Ab Eckerö, joka tässä vaiheessa liikennöi vain Eckerön ja Grisslehamnin välistä linjaa markkinointinimellä Eckerö Linjen, oli jo aiemmin todennut papenburgereiden olevan täydellisiä varustamon liikenteeseen, jos vain sellainen tulisi tarjolle. Nyt varustamo tarttui nopeasti tilaisuuteen ja osti Wasa Expressin (2), joka liittyi Eckerön laivastoon nimellä Roslagen I. marraskuuta 1988. Täsmälleen samana päivänä myös Bolette vaihtoi omistajaa, tosin sen tapauksessa kyse sisäisestä siirrosta: Fred. Olsen myi laivan marokkolaiselle tytäryhtiölleen Comaritille, joka asetti sen Marokon ja Espanjan väliseen liikenteeseen nimellä Boughaz.

Merenkurkku oli samana vuonna vähällä saada korvaavan papenburgerin, sillä Pietarsaaresta liikennöinyt Jakob Lines oli aikeissa ostaa Punaisella merellä nimellä Al Hussein II -tunnetun entisen Viking I:n, mutta ei saanut rahoitusta kokoon ja kauppa raukesi. Jakob Linesin liikenteeseen tuli kuitenkin papenburgeri sitten, kun varustamo yhdistettiin Vaasanlaivoihin.

Myös Corbière oli jäänyt pieneksi BCIF:n liikenteeseen. Rahtauksen päätyttyä vuoden 1989 alussa se jatkoi samalla nimellä Truckline Ferriesin liikenteessä Englannin kanaalissa (sekä Truckline että BCIF olivat osaksi Brittany Ferriesin omistamia).

Kaikkien näiden mullistusten tapahtuessa Euroopassa jatkoivat Meksikon kolme papenburgeria samalla operaattorilla samoilla linjoilla. Vuonna 1989 kaikki kolme siirtyivät uudelle valtion omistamalle Sematur Transbordadores -varustamolle, mutta jatkoivat edelleen samoilla linjoilla Kalifornianlahden yli.

### **Tallinnan-liikenteessä**

Neuvostoliiton yritykset uudistua 1980-luvun lopulla ja valtion lopullinen hajoaminen vuonna 1991 toivat uusia mahdollisuuksia Helsingin ja Tallinnan väliseen liikenteeseen. Papenburgerit löysivät paikkansa myös tästä liikenteestä samaan aikaan, kun niiden käyttö jatkui muualla.

Ensimmäinen papenburgeri Tallinnaan oli Botnia Express, joka yritti reittiliikennettä Helsingin ja Tallinnan välillä maaliskuussa 1990 markkinointinimellä Polar Princess Silja-leiriin kuuluneen Baltic Express Linen väreissä. Tulokset olivat kuitenkin laihoja, sillä Baltic Express Line oli neuvotellut Neuvostoliitossa väärän tahon kanssa eikä saanutkaan matkoille luvattuja ryhmäviisumeita. Botnia Express palasi Vaasaan kahden viikon yrittämisen jälkeen.

Samana vuonna molemmat Englannin kanaalissa liikennöineet papenburgerit myytiin. Stena Linen valtessa Sealinkin ostamalla Sealinkin emoyhtiö Sea Containersin osakkeita ei Earl Granville kuulunut kauppaan. Laiva viihtyi hetken Sea Containersille jääneen Hoverspeedin varalaivana, mutta myytiin sitten Kreikan sisäistä liikennettä harjoittaneelle Agapitos-varustamolle ja se sai nimen Express Olympia. Corbière taas myytiin risteilyvarustamo SeaEscapelle, mutta tämä myi laivan lähes välittömästi Rederi Ab Eckerölle. Toistaiseksi Corbière kuitenkin jatkoi Truckline Ferriesin rahtauksessa. Eckerö oli ollut erittäin tyytyväinen Roslageniin, jonka avulla varustamo oli pystynyt kasvattamaan matkustajamääriään erityisesti matalasesongin aikana muun muassa tarjoamalla kokous- ja tanssiristeilyjä, ja varustamo oli halukas ostamaan Corbièren huolimatta siitä, että laivalle ei ollut suunniteltua käyttöä Eckerön laivastossa.

Kun Corbièren rahtaus Truckline Ferriesille loppui lokakuussa 1991, alus päätyi (telakoinnin jälkeen) rahtaukseen virolaiselle Inrekolle, joka liikennöi Helsingistä Tallinnaan Estonian New Line -brändin alla. Laivaa markkinoitiin nimellä Linda I, mutta rekisteröity

nimi pysyi samana. Liikenne kasvoi odotettua nopeammin ja Inreko halusi jatkaa rahtausta myös kesäkaudeksi 1992. Oli vain yksi ongelma: Eckerö oli välillä ehtinyt myydä vanhemman Eckerö–Grisslehamn-linjan laivansa ja tarvitsi Corbiérea omaan liikenteeseensä. Ongelman ratkaisemiseksi Eckerö selvitti lukuisten laivojen – näiden joukossa Express Olympia – ostoa, mutta lopulta ratkaisu löytyi Merenkurkusta: Wasa Line, eli entinen Vaasanlaivat, oli myymässä viimeisen papenburgerinsa Botnia Expressin. Kauppa syntyi nopeasti, ja maaliskuussa 1992 Botnia Expressistä tuli Eckerön Alandia. Uusi laiva asetettiin Eckerö–Grisslehamn-linjalle kesäkaudeksi 1992, jolloin Corbiére voitiin rahdata ympäri vuotisesti Inrekolle.

Tallinnan-liikenteen kasvaessa edelleen päätyivät Inreko ja Eckerö sopimukseen yhteispuurjehduksesta talvikaudelle 1992-93: Inreko liikennöisi Helsingistä Tallinnaan Corbiérellä ja Eckerö Roslagenilla. Inreko neuvotteli myös Corbiéren ostamisesta, mutta varustamon tarjous oli Eckerölle liian alhainen.

Kaikki vaikutti menevän hyvin, kunnes huhtikuussa 1993 Inreko pudotti pommin: varustamo ei enää kevätkauden jälkeen ollut kiinnostunut yhteistyöstä Eckerön kanssa. Sen sijaan Inreko aikoi aloittaa yhteispuurjehduksen Viron valtion omistaman ESCO:n kanssa Tallink-brändin alla. Neuvotteluiden jälkeen Eckerö jatkoi Corbiéren rahtausta Inrekolle; laiva sai Tallinkin värit elokuussa 1993, mutta säilytti nimen Corbiére rahtauksen loppuun asti. Inreko olisi halunnut rahdata myös Roslagenin, mutta siihen Eckerö ei suostunut.

Eckerö ei kuitenkaan halunnut luopua Tallinnan-liikenteestä, varsinkaan kun sillä oli nyt omistuksessaan yksi ylimääräinen laiva (ja Eckerö–Grisslehamn-linjalla-kin tarvittiin kahta laivaa vain kesäisin). Yhteistyön virolaisten kanssa epäonnistuttua Eckerö perusti uuden tytäryhtiön yhdessä Birka Linen kanssa: uusi Eestin Linjat aloittaisi liikenteen elokuussa 1994 Alandialla, kun sitä ei enää tarvittaisi Grisslehamn-linjalla. (Eestin Linjojen vaiheista on kerrottu tarkemmin Ulkomatalan numerossa 4/2012).

Corbiéren rahtaus Inrekolle päättyi lopulta vuoden 1994 lopussa. Telakoinnin ja lipunvaihdon jälkeen laiva sai takaisin alkuperäisen nimensä Apollo, ja se asetettiin Eestin Linjojen liikenteeseen toukokuussa 1995, jolloin Alandia saattoi palata kesäkaudeksi Eckerön ja Grisslehamnlinjalle. Talvikauden 1995-96 Eestin Linjat liikennöi sekä Alandialla että Apollolla, mutta Suomen otettua 20 tunnin säännön käyttöön verovapaassa myynnissä vuonna 1996 ei kahdelle laivalle ollut enää tarvetta ja Apollo liikennöi linjalla yksin Alandian viettäessä talven 1996-97 makuutuksessa.

## Ensimmäiset romutukset

Vuoteen 1997 mennessä oli selvää, että Tallinnan-liikenteen matkustajamäärät olivat ajaneet papenburgerien kapasiteetin ohi. Rederi Ab Eckerön päätettyä hankkia uuden laivan Eestin Linjojen liikenteeseen (varustamo uudelleenbrändättiin Eckerö Lineksi uuden laivan tullessa liikenteeseen) makuutettiin Apollo Maarianhaminassa syksyllä 1997. Alandia sai hoitaa Helsinki–Tallinna-liikenteen siihen asti, että uusi Nordlandia tuli liikenteeseen helmikuussa 1998. Apollolle ei heti löytynyt ostajaa, mutta ei myöskään töitä Eckerön omassa liikenteessä, joten vuosina 1998-1999 se oli rahdattuna hotellilainaksi Viipuriin, Tallinkin Paldiski–Kapellskär -linjalla sekä Nordisk Fægefartin Bagenkop–Kiel-linjalla. Vuonna 2000 laiva lopulta myytiin Woodward Groupille Kanadaan, jossa se liikennöi St. Barben ja Blanc Sablonin välillä, edelleen alkuperäisellä nimellään.

Entinen Viking I puolestaan oli makuutettu Suezilla vuonna 1998. Laiva sai paperilla uuden nimen Fagr ja suunnitelmalla oli rakentaa se uudelleen uusimpien SOLAS-määräysten mukaiseksi – mutta kohtalo puuttui peliin ja laiva upposi satamaan myrskyssä vuonna 1999. Kolmen vuoden hylkynä makaamisen jälkeen paikallinen yhtiö romutti laivan vuonna 2002, ensimmäisenä sarjansa edustajana.

Meksikon kolmen papenburgerin pitkään jatkunut ura alkuperäisessä liikenteessään koki muutoksen vuonna 2004, kun Sematurin liikennettä alettiin ajaa alas yksityisten kilpailijoiden aloitettua liikenteen samoilla reiteillä. Laivoista Coromuel myytiin yksityiselle Baja Ferriesille, ja se jatkoi edelleen Kalifornianlahden liikenteessä mutta nyt nimellä Sinaloa Star. Azteca taas myytiin Marwan Shippingille Arabiemiraatteihin nimellä Ajman I. On epäselvää liikennöikö laiva koskaan uuden omistajansa laivastossa, sillä se myytiin romuksi vain kolme kuukautta myöhemmin ja ajettiin rantaan Chittagongissa syyskuussa, edelleen Sematurin väreissä. Puerto Vallarta taas säilyi Sematurin omistuksessa, mutta makuutettiin Mazatlanissa viimeistään 2005, kun Sematurin toiminta loppui kokonaan.

Entisen Viking 4:n taru loppui puolestaan vuonna 2005. Laiva oli vuosien varrella vaihtanut omistajaa muutamaan otteeseen, mutta jatkanut Kreikan saariston liikenteessä nimellä Express Olympia. Syksyllä 2004 laiva makuutettiin ja asetettiin myyntiin. Se ehti vuodenvaihteessa siirtyä useiden varustamoiden fuusiossa muodostuneelle Hellenic Seawaysille mutta ei palannut liikenteeseen vaan myytiin romuksi Alangiin huhtikuussa. Laiva saapui viimeiselle rannalle nimellä Express O heinäkuussa.



Yllä: Alandia, entinen Botnia Express, matkalla Eckeröön 2.7.1994. Kuva: Hannu Vallas, Museoviraston kuvakokoelmat  
 Oikealla: Corbiere Tallinkin väreissä 10.5.1994  
 Makasiiniterminaalien edustalla Inrekon siirryttyä yhteistyöhön ESCO:n kanssa Tallink-brändin alle.  
 Kuva: Frank Heine Ferries das Fährschiffahrtsmagazin  
 Oikealla alla: Rahtauksen päätyttyä Apollo sai takaisin alkuperäisen nimensä ja Suomen lipun. Tässä Eestin Linjojen väreissä talviaamuna lähteneenä Länsisatamasta Harmajalla matkalla Tallinnaan. Kuva: Jukka Huotari  
 Alla: Viking 1 siirtyi Merenkurkusta Punaisellemerelle ja pysyi siellä eri nimillä koko loppuelämänsä, vaikka se oli lähellä päätyä Jakob Linesille takaisin Pohjanlahdelle. Kuvassa 1990-luvulla nimellä Mecca 1.  
 Kuva: Frank Heine Ferries das Fährschiffahrtsmagazin





Yllä vasemmalla: Roslagen viimeisenä papenburgerina Suomessa vain hiukan ennen lähtöään lämpimimmille vesille vuonna 2007. Kuva: Marko Stampehl

Yllä oikealla: Apollo jatkoi samalla nimellä loppuelämänsä Kanadassa Labradorin ja Newfoundlandin välillä, kunnes ikä tuli vastaan. Kuvassa St Barbessa 2014.

Kuva: Marko Stampehl

Vsemmalla: Ionian Spirit-nimellä Roslagen jatkoi alkuun Kreikan ja Italian välillä. Kuvassa Igoumenitsassa 2008.

Kuva: Marko Stampehl

Alla: St Damian Brindisissä vuonna 2018. Pandemiasta, laittomasta asbestilastista ja lopulta luokituksen puutteesta johtuen kausi 2019-20 jäi laivan viimeiseksi.

Kuva: Frank Heine Ferries das Fährschiffahrtsmagazin





## Itämeren viimeiset papenburgerit

Jäätyään pois Helsingin ja Tallinnan välisestä liikenteestä oli Eckerö–Grisslehamn-linja papenburgereiden viimeinen valtakunta Itämerellä. Vuodesta 1999 alkaen Roslagen liikennöi reitillä ympäri vuoden (aiemmin liikenteessä oli ollut tauko talvikuukausina), kun taas Alandia toimi sen linjaparina kesäisin. Kesäkauden ulkopuolella Alandia oli varalaivana Eckerön linjoilla ja muuten makuutettuna. Talvella 2005 Alandia vieraili myös RG Linen rahtauksessa tutulla Vaasa–Uumaja-reitillä ja samana syksynä vielä kahteen otteeseen Tallinnan-linjalla. Sitten laivan päivät Rederi Ab Eckerön liikenteessä olivat luetut: varustamo oli hankkinut Eckerö Linjenin liikennettä varten uuden Eckerö-laivan, jonka tullessa liikenteeseen alkuvuodesta 2006 Roslagen jäi varalaivaksi. Täten Alandia myytiin huhtikuussa 2006 Bayway Shippingille Jeddahin ja Suezin väliseen liikenteeseen Punaisellaamerellä nimellä Jamaa II (koska kyse on alkujaan arabiankielisestä nimestä, lausutaan j-kirjan englantilaisittain dž).

Roslagen jäi Alandian myynnin myötä Itämeren viimeiseksi papenburgeriksi, mutta Rederi Ab Eckerö alkoi suunnitella siirtymistä operointiin vain yhdellä aluksella ympärivuotisesti – varsinkin, kun aiemmin rahakas laivojen ulosrahtaaminen talvikuukausina oli käytännössä loppunut. Keväällä 2007 solmittiin sopimus laivan myynnistä ANME:lle Kreikkaan, luovutettavaksi syyskuussa. Laiva lopetti kesäkauden liikenteen suunnitellusti 19. elokuuta 2007. ANME vetäytyi kaupasta pian tämän jälkeen, mutta uudeksi ostajaksi ilmaantui toinen kreikkalainen varustamo Agoudimos, joka osti laivan lokakuussa. Uuden nimen Ionian Spirit saanut laiva aloitti liikenteen Brindisi–Korfu–Igoumenitsa-reitillä heinäkuussa 2008. Kuitenkin jo samana syksynä Ionian Spirit siirtyi Italian ja Albanian väliselle Brindisi–Vlore-reitille, josta tulisi sen pääasiallinen linja tulevina vuosina. Samana vuonna papenburgereiden joukko harveni jälleen yhdellä, kun Baja Ferries myi Sinaloa Starin romutettavaksi Alangissa.

Seuraavana päätyi romurannalle viimeinen meksikolainen papenburgeri Puerto Vallarta. Vuosien makuutuksen jälkeen se sai uuden nimen Isla Venados vuonna 2010, mutta romutettiin pian tämän jälkeen Mazatlanissa. Boughazin, eli entisen Viking 5:n seilaukset puolestaan päättyivät vuonna 2011, kun sen omistaja Comarit ajautui konkurssiin. Laiva oli makuutettuna Algecirasissa peräti neljä vuotta, kunnes se myytiin huutokaupassa aliagalaiselle romuttajalle.

## Kolme viimeistä

Sarjan laivoista kolme – sattumoisin ne, jotka olivat olleet pitkään Rederi Ab Eckerön omistuksessa – jat-

koivat liikennettä aina 2020-luvulle ja yksi niistä saavutti 50 vuoden iän.

Pitkään Kanadassa samalla linjalla viihtynyt Apollo jäi pois Woodward Groupin liikenteestä 2019 alussa, mutta löysi ostajan Société des traversiers du Québecistä, joka tarvitsi väliaikaisesti laivan Matanesta Baie-Comeau'on ja Godbout'on kulkeville linjoille. Tämä liikenne jatkui kuitenkin vain maaliskuun loppuun ja Apollo makuutettiin. Vuonna 2020 laiva myytiin upotettavaksi keinotekoiseksi riutaksi, mutta loppulta suunnitelmasta luovuttiin. Sen sijaan Apollo myytiin romuksi Aliagaan seuraavana vuonna ja ajettiin rantaan syyskuussa.

Jamaa II, alkujaan Diana, taas oli viihtynyt vuodesta 2006 Punaisellaamerellä, joskin laiva oli ajoittain makuutettuna. Vuonna 2015 se oli saanut uuden nimen Rahal. Vuonna 2021 laiva kuitenkin myytiin romuksi ja se saapui maaliskuussa Alangiin.

Vihonviimeiseksi sarjansa edustajaksi jäänyt entinen Viking 3 liikennöi Ionian Spiritinä Brindisin ja Vloren välillä vuoteen 2012 asti, jolloin se pidätettiin Brindisissä varustamon talousvaikeuksien vuoksi. Huutokaupassa vuonna 2016 se löysi uuden omistajan Seamed Tradingistä, joka nimesi laivan uudelleen St. Damianiksi, jolla oli reittinä koronapandemiaan asti edelleen Brindisi-Vlore. Ikäisekseen hyväkuntoinen laiva olisi kenties voinut jatkaa liikenteessä vielä 50-vuotiaaksi tai ylikin, mutta koronapandemia esti nämä suunnitelmat. Lokakuussa 2021 St. Damian makuutettiin Paloukiassa Kreikassa, ja helmikuussa 2022 se myytiin turkkilaiselle romuttajalle. Maaliskuussa laiva sai nimen Ian, ja 7. huhtikuuta – vain yhdeksän päivää ennen 50-vuotisjuhliiaan – laiva ajettiin rantaan Aliagassa.

## Lähteitä

- Geoffrey Breeze: The Papenburg Sisters. Kingfisher Railway Productions: 1988.
- Richard Kirkman: By Sea to the Channel Islands. Ferry Publications: 2018.
- Pär-Henrik Sjöström & Krzysztof Broza: Historien om den som kommer igen – Rederiaktiebolaget Eckerö 1961-2011. Rederiaktiebolaget Eckerö: 2011
- Pär-Henrik Sjöström & Krzysztof Broza: Vägen över Havet. Breakwater Publishing: 2008.
- Pär-Henrik Sjöström & Krzysztof Broza: A remarkable series of ferries. Teoksessa Finnish Maritime Index 04-05.
- Fakta om fartyg ([www.faktaomfartyg.se](http://www.faktaomfartyg.se))
- Simplon Postcards ([simplonpc.co.uk](http://simplonpc.co.uk))

# Tulossa:



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

## **MyStar viimein liikenteeseen**

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

## **SH Vega valmistui**

Toinen Helsingin telakan Swan Hellenicille rakentamis-ta expedition-risteilijöistä valmistui. Tutustumme tarkemmin alussarjaan, jossa yhdistyy telakan kokemus risteilijöistä ja jäätämurtavista aluksista.

## **Nils Holgersson – uuden sukupolven vihreä laiva**

Myös eteläiselle Itämerelle saatiin tänä vuonna uutta kalustoa, kun saksalaisella TT-Linelle valmistui ensimmäinen kahdesta suuresta ropax-aluksesta.

## **Myrstenin suvun varustamot**

Viking Linen osakkaan Rederi Ab Sliten omistajina parhaiten tunnetut Myrstenit olivat laivanvarustajia neljässä sukupolvessa. Artikkelisarja luo katsauksen suvun varustamoiden tarinoihin.

**Ulkomatala 3/2022 ilmestyy  
sunnuntaina 20. marraskuuta**