

# ulkomatala

3/2022 • www.ulkomatala.net • 20.11.2022

Perämeren jättiläiset  
**Baltic Enabler ja  
Botnia Enabler**



**Brittany Ferries**  
50 vuotta

**Tutkimusristeilyaluksia  
Helsingistä**



# Telakat kriisissä (taas)

ULKOMATALA 3/2022

Lehti on julkaistu internetissä ilmaisena 20.11.2022. 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)

## KUVIA TÄHÄN NUMEROON TOIMITTIVAT

Jamie Goodman, Pekka Laakso, Simona Mitmann, Bruce Peter 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

SH Minerva. Kuva: Swan Hellenic

TEKSTI: ILVES VALTA

**TEHDESSÄNI** vuonna 2017 ilmestynyttä, Suomen telakkateollisuuden historiaa käsittelevää tietokirjaa Innovation and Specialisation – The Story of Shipbuilding in Finland kävi nopeasti selväksi, että Suomen telakkateollisuutta on 1970-luvulta lähtien leimannut kriisien sykli: telakoilla menee huonosti, telakoita uudelleenorganisoidaan ja valtio tukee niitä, sitten telakoilla menee taas hyvin, kunnes edessä on taas uusi kriisi.

Syksyn aikana on tullut selväksi, että käsillä on uusi kriisi. Rauma Marine Constructions on koronasta ja maailmanlaajuisen komponenttipulasta johtuneiden myöhästymisten vuoksi ollut otsikoissa laajasti ja telakka on joutunut anomaan valtiolta apua. Helsinki Shipyardilla, jonka rakentamia SH Vegaa ja SH Minervaa käsitellään tässä lehdessä, ei taas tunnu olevan tuuria alkujaankaan: telakka pääsi eroon Venäjän 2014 Ukrainan invaasion aiheuttamista pakotteista myynnillä uusille omistajille vain joutuakseen venäläisomistuksen kanssa taas vaikeuksiin Venäjän hyökättyä tänä vuonna jälleen Ukrainaan. Lokakuun aikana taas julkisuuteen tuli tieto, että myös paksusta tilauskirjasta nauttiva Meyer Turku neuvottelee valtion kanssa RMC:täkin merkittävästi suuremmasta kriisilainasta.

Samaan aikaan kun Suomen telakat painivat vaikeuksien kanssa, luovuttavat telakat kaukoidässä laivoja toisensa perään ilmeisen tyytyväisille asiakkaille. Tämän vuoden aikana olemme Ulkomatalan sivuilla esitelleet joka numerossa vähintään yhden kiinalaisen telakan Itämerelle rakentaman uudisrakenteen, ja sama tahti tulee jatkumaan ensi vuonna. Suomalaisten erityisosaamisalueena pidetty markkinasegmentti on luisumassa tiukasti kiinalaistelakoiden käsiin.

Mikäli uusin telakkakriisi tulee pandemian jälkimainingeissa ja Venäjän–Ukrainan-sodan jatkuessa pahenemaan, keskusteluun tulee väistämättä nousemaan Suomen telakoiden määrä. Kolme suureen meritonnistoon keskittyvää telakkaa Suomen kokoisessa maassa on paljon, varsinkin kun samaan aikaan halvemmat telakat kaukoidässä valloittavat yhä suuremman osan suomalaisille telakoille potentiaalisesta tonnistosta. Rahtilaivojen ja autolauttojen lisäksi Kiinan telakat ottavat ensiaskeleita myös risteilylaivojen saralla. Tuloksena on väistämättä aiempaa kovempi kilpailu tässä ja muissa erikoisosaamista vaativissa laivanrakennussegmenteissä. Esimerkiksi jäänmurtajatilauksien saaminen Suomeen ei tule olemaan varmaa kun kaikki telakat Euroopassa etsivät alustyyppettä, joita niiden on vielä kannattavaa rakentaa.

Menneisyyden kokemuksista tiedetään, että telakoiden saaminen tekemään yhteistyötä ei ole helppoa. Se saattaa kuitenkin olla välttämätöntä, jotta Suomen telakkateollisuuden kapasiteetti saadaan vastaamaan kysyntää hallitusti. Telakoiden konkurseista saatuja huonoja kokemuksia tuskin kukaan haluaa toistaa.

# Ulkomatala 3/2022

## Sisällys

### **Kannessa: SH Minerva & SH Vega – kodikkaita matkoja napa-alueille**

Tutustumme kahteen ensimmäisiin Helsingissä rakennettuihin tutkimusmatkaristeilijöihin sekä niiden operaattori Swan Helleniciin. — Sivu 4

### **Kannessa: Perämeren jättiläiset valmistuivat**

Wallenius SOL:in metsäteollisuuden tarpeisiin tilaamat jättirobot Baltic Enabler ja Botnia Enabler nostavat Pohjanlahden ja Keski-Euroopan välisen liikenteen uudelle tasolle. — Sivu 10

### **Tallink purjehti edelleen poikkeusoloissa**

Koronapandemian jälkimainingeissa Tallink Gruppın 15:stä laivasta kuusi on rahdattuna ulos laivastosta, ja vain kaksi reittiä on palannut pandemiaa edeltäneeseen operointiin. — Sivu 12

### **Uutisia lyhyesti**

Amorella myytiin, Viking Cindrella kesäksi Helsinki–Tukholmalinjalle, Helsingin telakan uudisrakennus Venäjälle peruuntui, Eckerö Shipping myi valtaosan laivoistaan, Star kolmanneksi laivaksi Tallinnan-linjalle. — Sivu 16

### **Nils Holgersson – vieno tuulahdus risteilyalusta**

Eteläisellä Itämerellä liikennöivä TT-Line vastaanotti aiemmin tänä vuonna ensimmäisen kahdesta Kiinassa rakennetusta uudesta "vihreästä laivastaan." — Sivu 18

### **Kirja-arvosteluja**

Arvostelussa Sally-varustamon ja Stena Roron historiikit. — Sivu 24

### **Kannessa: Brittany Ferries – vihanneskuljetuksista risteilylauttoihin**

Bretagnelaisten maanviljelijöiden vihanneskuljetusten varmistamiseksi perustama Brittany Ferries juhlii vuodenvaihteessa 50-vuotista taivaltaan. Tässä juttusarjassa luomme katsauksen varustamon historiaan. — Sivu 26

### **Terveisiä Texelistä**

Tutustumme galleriassa Alankomaiden Texelin saarelle liikennöivään TESO-varustamoon ja sen lauttoihin. — Sivu 38



Tällä sivulla, ylhäältä:

**Baltic Enabler.** Kuva: Wallenius SOL / Tibo Deprest

**Romantika.** Kuva: Bruce Peter

**Nils Holgersson.** Kuva: Marko Stampehl

**Goëlo.** Kuva: Fotofliite



Risteilijät

# SH Minerva & SH Vega matkoja napa-alueilla

Matkustamista laivalla on väitetty ainoaksi sivistyneeksi tavaksi matkustaa, mutta laivoja on tietysti monenlaisia. Toisaalta jos laiva olisi kodikas ja kaunis, hytti olisi iso ja kaikki palvelut sisältyisivät hintaan, matkustaminen olisi varmasti niin mukavaa kuin vain voi olla. Eikä se haittaisi, jos ikkunasta näkyisi pingviinejä, valaita, revontulia ja jäävuoria.

TEKSTI: MIKKO LAAKSO

KARIBIALLA ja Välimerellä on risteilty jo kohta sata vuotta, mutta Etelämantereella vain harva on päässyt käymään. Sinne suuntautuvien risteilyjen kysyntä on kuitenkin tasaisessa kasvussa, vaikka matkat eivät ole halpoja. Seikkailuhenkisistä matkustajista kisa myös Kyproksella kotipaikkaansa pitävä Swan Hellenic -varustamo, joka on tilannut Helsingin telakalta kolme maailman haastavimmille merialueille matkaavaa tutkimusristeilijää. Laivat ovat nimeltään SH Minerva, SH Vega ja SH Diana, ja niistä kaksi ensimmäistä on jo liikenteessä.

## Varustamon tuulinen historia

Swan Hellenic sai alkunsa seitsemän vuosikymmentä sitten, kun englantilainen Swanin perhe perusti vuonna 1950 Swans Tour Agency -nimisen matkailualan yrityksen. Tavoite oli tarjota matkoja paikkoihin, joihin

vain harvoin pääsee. Kalustoksi rahdattiin pieniä, käytettyjä laivoja, kunnes ensimmäinen oma, alunperin neuvostoliittolaiseksi tutkimusalukseksi rakennettu laiva saatiin käyttöön uutena vuonna 1990. Laivan nimeksi tuli Minerva, ja se oli kesäisin tuttu näky myös Helsingin satamassa. Swan Hellenic ei tuolloin enää ollut perheyritys, vaan sen oli ostanut brittiläinen P&O.





# Vega – kodikkaita meille

SH Minerva ja SH Vega on suunniteltu risteilemään arktisilla vesillä. Niiden vahvat rungot on huippuunsa jäävahvistettu, ja laivojen ympäristöystävällisyyteen on kiinnitetty erityistä huomiota. Kuva: Swan Hellenic



Vuonna 2003 P&O puolestaan fuusioitui Carnival Corporationin kanssa muodostaen Carnival Corporation & PLC:n, jolloin Swan Hellenicin omistajaksi tuli maailman suurin risteilyvarustamo. Pian tämän jälkeen Minervan korvasi sitä merkittävästi suurempi Minerva II, joka oli valmistunut vuonna 2001 St. Nazairen telakalta Ranskasta nimellä R Eight. Laiva oli ehtinyt olla liikenteessä vain muutaman kuukauden, kun syyskuun 2001 terrori-iskun aiheuttama matkus-

tajakato kaatoi Renaissance Cruisesin. Swan Hellenic osti laivan Renaissanceen konkurssipesästä.

Swan Hellenic kannatti kuitenkin huonosti, ja vuonna 2007 Carnival Corporation & PLC lopetti varustamon toiminnan. P&O:n entinen johtaja Lordi Sterling osti kuitenkin Swan Hellenicin brändin, mutta myi sen eteenpäin All Leisure Groupille (joka omisti myös Voyages of Discovery -risteilyvarustamon). Uusi





Yllä: Laivojen sisustus on skandinaavisen pelkistetty ja vaalea, kuten kuvan Swan Restaurantissa. Ikkunoita on paljon, ja meri näkyy jokaiseen hyttiin ja matkustajien käytössä olevaan tilaan.

Vasemmalla: Suurimmissa hyteissä eli kahdessa premium-sviitissä on tilaa peräti 49 neliometriä, iso parveke, olohuone ja makuuhuone. Vaikka pakkahanen paukkuisi ulkona, sähkötakka luo kodikasta tunnelmaa.

Vasemmalla alla: Laivojen perän uima-allas on muodikasta infinity-tyyppiä, eli allas jatkuu laivan ulkoseinään saakka ja näyttää uudessa jatkuvan merenä loputtomiin.

Alla: Laivojen keulan Swan's Nest -näköalakoroke tarjoaa huimat näkymät. Paikan nimi viittaa vanhempien laivojen mastoissa olleeseen Crow's Nest -tähtystyspaikkaan.

Kuvat: Swan Hellenic





omistaja sai rahdattua alkuperäisen Minervan, joka aloitti Swan Hellenicin liikenteen uudelleen vuonna 2008. All Leisure kuitenkin ajautui konkurssiin vuonna 2017, ja Swan Hellenicin toiminta loppui toistamiseen.

Kanadalainen G Adventures osti Swan Hellenicin brändin konkurssipesältä vielä saman vuoden aikana, mutta ei suunnitelmista huolimatta koskaan aloittanut liikennettä uudelleen. Vuonna 2020 risteilyalan veteraani Andrea Ziton johtama sijoittajaryhmä osti Swan Hellenicin brändin. Uudet omistajat halusivat nostaa uponneen brändin takaisin pinnalle, mutta siihen tarvittiin tietenkin laivoja. Nämä taas löytyivät Helsingin telakalta, josta venäläinen jokiristeilyvarustamo Vodohod (Водоходъ) oli aiemmin tilannut kaksi expedition-risteilijää.

### Taattua laatua Helsingistä

Helsingin Hietalahdessa yli 150 vuotta toiminut telakka on rakentanut maailman merille yli 500 laivaa. Niiden joukkoon mahtuu vuonna 1984 valmistunut alkuperäinen Royal Princess. Se oli maailman ensimmäinen iso matkustajalaiva, jonka kaikissa hyteissä oli joko ikkuna tai parveke. Telakan käsialaa on myös Carnival-varustamolle 1980-luvun lopussa aloitettu Fantasy-luokka, johon rakennettiin peräti kahdeksan laivaa. Telakalla on pitkä ja vakuuttava kokemus risteilyalusten rakentamisesta, mutta koska sen katettu telakka-allas on vain 280-metrinen, se ei pysty kilpailemaan nykyisille massamarkkinoille tarkoitettujen laivojen rakentamisesta. Se ei kuitenkaan estä pienempien ja erikoisempien risteilyalusten rakentamista.

Swan Hellenicille joulukuussa 2021 luovutettu SH Minerva oli 516. Hietalahdessa rakennettu laiva. Se valmistui 26 kuukautta sopimuksen allekirjoittamisesta, ja sen reitti kohti isojen merien maininkeja kulki oikopolkua Kielin kanavan läpi. Sarjan toisena rakennettu SH Vega suuntasi puolitoista vuotta myöhemmin kohti Norjan Tromssaa, josta se lähti neitsytmatkalleen kesäkuussa 2022. Viimeisenä valmistuva ja edeltäjiään hiukan suurempi SH Diana on rakenteilla.

Maailmantilanne vaikutti yllättävällä tavalla SH Vegan valmistumiseen. Vaikka alus rakennettiin Swan Hellenicin käyttöön, sen tilaaja ja tuleva omistaja oli venäläistaustainen leasing-yhtiö nimeltä GTLK Europe. Voimassa olevat pakotteet olivat jäädyttäneet yrityksen varat, eikä sillä ollut mahdollisuutta ottaa valmistuvaa laivaa vastaan. Telakka päätti huutokaupata aluksen, ja huutokaupassa se myytiin, joskin varsin odotetusti, sen tulevalle käyttäjälle eli Swan Hellenicille.

SH Minerva ja SH Vega on rakennettu Polar Class 5



Alkuperäinen Minerva lähdessä Helsingistä kesällä 2015. Kolme vuotta aiemmin laivaa oli laajastu uudistettu mm korottamalla jääluokka ja rakentamalla yläkannelle uusi näköalalounge. Vuodesta 2017 laiva on ollut makuutettuna; uusi omistaja suunnitteli sen muuttamista superjahdiksi, mutta tämä ei koskaan toteutunut. Kuva: Ilves Valtia

-luokkaan, johon kuuluvat laivat ovat yleensä tieteellisiin tarkoituksiin rakennettuja tutkimusaluksia. Tois- taiseksi luokassa on SH Minervan ja SH Vegan lisäksi vain kaksi risteilyalusta, National Geographic Endurance vuodelta 2020 ja National Geographic Resolution vuodelta 2021. Luokan vaatimuksista kertoo jotain se, että Suomen vahvin, vuonna 2016 valmistunut jäänmurtaja Polaris kuuluu vain astetta korkeampaan luokkaan. SH Diana on suunniteltu sisaristaan poikkeavalle liikennöintiprofiilille ja tästä johtuen mat- talampaan PC6-jääluokkaan.

### Koti kaukana kotoa

Swan Hellenic halusi käyttöönsä laivoja, jotka olisivat matkustajille kuin koti kaukana kotoa. Konsepti perustuu matkustusmukavuudeltaan huipputasoa ole- vaan kalustoon ja ylelliseen, henkilökohtaiseen palve- luun. 152 matkustajaa palvelee peräti 120-henkinen miehistö. Ikkunoita on paljon, ja koska alukset ovat suhteellisen kapeita, meri ja maisemat ovat aina näky- vissä. Laivojen sisätilat ovat skandinaavisen vaaleat ja pelkistetyt.

Kummassakin laivassa on 76 hyttiä, joista kuusi on sviittejä. Pienimmätkin hytit ovat pienen yksión ko- koisia, ja niissä on kaksi korkeaa, lähes lattiasta kat- toon ulottuvaa ikkunaa. Parvekehyttien pinta-ala on peräti 28 neiliömetriä, ja sviitit ovat vielä suurempia. Sviiteissä on erillinen olo- ja makuuhuone sekä par- veke, joka jo itsessään on tavanomaista ruotsinlaivan neljän hengen hyttiä isompi. Kaikissa hyteissä on isot kylpyhuoneet ja paljon säilytystilaa. Sähkötakat luovat



lisää kodinomaista tunnelmaa parvekehytteihin ja sviitteihin.

SH Minerva ja SH Vega eivät ole kovin nopeita, mutta jäävuorten keskellä nopeutta ei tietysti tarvitakaan. Huippunopeus on 15,5 solmua ja matkanopeus 14 solmua. Koska risteilyt suuntautuvat alueille, jossa luonto on erityisen herkkää, ympäristövaikutukset ja päästöt on minimoitu. Pakokaasut puhdistetaan ja viemäriveredet tuodaan maihin. Konehuoneeseen on lisäksi varattu tilaa akuille, mikäli alukset halutaan josain vaiheessa muuttaa ajoittain sähköllä kulkeväksi hybridiksi. SH Minerva on rekisteröity Maltalle, SH Vega Panamaan.

### Kalusto kansi kannelta

Vaikka SH Minerva ja SH Vega eivät komeile koollaan, eivät ne ihan pieniäkään ole. Niiden pituus on 115 metriä ja leveys 23 metriä. Kansi on yhdeksän, ja niistä seitsemän ylintä on matkustajien käytössä. Alin matkustajakansi on kansi kolme, ja se on käytännössä varattu retkille valmistautumiseen. Miehillä ja naisilla on omat pukuhuoneet, joissa voi sonnustautua rantautumisvarusteisiin ennen laivan kyljestä avautuville laitureille siirtymistä. Kannella on myös on pieni kirjasto, merilaboratorio ja terveysasema.

Alusten ruokasali on kannella neljä, sisäänkäynnin ja vastaanoton takana. Aamiainen ja lounas tarjotaan noutopöydästä, kun taas päivällisellä käytetään päivittäin vaihtuvaa ruokalistaa. Kellään ei ole ennalta määrättyä istumapaikkaa tai kattausaikaa, vaan ruokailemaan voi tulla milloin tahansa ja kenen kanssa tahansa. Koska paikkoja on yhtä monta kuin matkustajia, tilaa riittää varmasti. Kannen keulaosassa on hyttejä ja pieni itsepalvelupesula.

Kummallakin laivalla on kuusi nopeaa rantautumisvenettä, joita säilytetään laivan perässä kannella viisi. Tällä ja seuraavalla kannella on parvekehyttejä ja sviittejä, ja kannelta kuusi löytyy myös reitti keulakannen näköalatasanteelle.

Kansi seitsemän on alusten pääkansi. Keulassa on mahtavien näköalojen Observation Lounge. Sitä käytetään päivisin oleskelutilana ja luentosalina, ja aurin gon laskettua se muuttuu jonkinlaiseksi viihdekeskukseksi. Club Lounge on aluksen olohuone, jossa päivittäinen iltapäivätee tarjotaan. Keittiö on auki myöhään yöhön, ja illalla tarjolla on pizzeria, hampurilaisia ja muuta helppoa syötävää. Peräkannella, Club Loungen takana, on terassi, grilli, allasbaari ja lämmitetty uimaallas.

Komentosilta on kannella kahdeksan. Sen takana on

kuntosali, pieni spa, ulkoporeallas ja sauna, jonka isosta ikkunasta näkee merelle. Laivojen ylin kansi on ulkokansi, joka on tarkoitettu maisemien ihailuun sekä tähtien ja revontulten katseluun.

### Risteilyt napa-alueille

Etelämantereen risteilyjen reitti kulkee Argentiinan Buenos Airesista Tulimaan eteläkärkeen Ushuaiaan. Buenos Aires, eteläisen pallonpuoliskon Pariisi, on jo tietysti elämys itsessään ja mukava kaupunki odottaa laivan lähtöä, varsinkin kun risteilyä edeltävä hotelliyö sisältyy aina hintaan.

Risteilyn hintaan sisältyy paluulento Ushuaiasta Buenos Airesiin, lentokenttäkuljetukset, satamamaksut, juomaraha, huonepalvelu, kaikki ruoat ja lähes kaikki juomat. Lisäksi kaikki vierailijoiden luennoitsijoiden pitämät luennot ja opastettu retki jokaisessa satamassa sisältyvät hintaan. Myös langatonta internet-yhteyttä saa käyttää vapaasti, ja risteilyn ajaksi käyttöön annettavan untuvatakin saa ottaa matkamuistoksi.

Napa-alueille matkaaminen ei kuitenkaan ole halpaa. Risteily Falklandinsaarille ja Etelämantereelle kestää 16 vuorokautta ja maksaa vähintään 17 000 euroa hengeltä. Massamarkkinoilla risteilyvuorokauden keskihinta on suunnilleen 100 euroa, mutta vuorokausi SH Minervalla tai SH Vegalla maksaa yli kymmenen kertaa enemmän. Risteilyjä on tarjolla myös Norjan vuonoihin, Islantiin ja pohjoisille napa-alueille. Vuorokausihinta ei halpene, mutta lyhyempi kesto sentään leikkaa hinnasta muutaman tonnin.

---

## Oikaisuja

Ulkomatalan numerossa 1/2022 kirjoitettiin Aurora Botnian olevan ensimmäinen Azipod-ruoripotkureilla varustettu matkustaja-autolautta. Ensimmäiset Azipodeilla varustetut lautat olivat kuitenkin japanilaisen Shin Nihonkai Ferryn Akashia ja Hamanasu vuodelta 2004. Näissä molemmissa on yksi Azipod ja yksi perinteinen potkuri.

Samaan aiheeseen liittyen toimitus sai palautetta, että TT-Linen Nils Holgersson (nykyinen Akka) ja Peter Pan vuodelta 2001 olisivat olleet ensimmäiset Azipodeilla varustetut matkustaja-autolautat. Näissä laivoissa on kuitenkin Siemens-Schottelin SSP-ruoripotkurit, ei ABB:n Azipod-ruoripotkurit.

Ulkomatalan numeron 2/2022 Helsingin satamat uudistuvat -artikkelissa kerrotiin Katajanokan terminaalina olevan rakennus K8. Oikeasti terminaali on tietenkin rakennus K5.





Yllä: Kohteissa, jonne SH Minerva ja SH Vega matkaavat, ei useinkaan ole satamia tai laituria, johon kiinnittyä. Laivoilla on nopeita rantautumisveneitä, ja rantautumiseen tarvittavat varusteet kuuluvat risteilyn hintaan.

Yllä oikealla: Hyisen veneretken jälkeen voi lämmitellä oikeassa saunassa, joka ei kaikilla risteilylaivoilla ole itsestäänselvyys.

Oikealla: Club Lounge laivan seitsemännen kannen perässä on ikäänkuin laivan olohuone, jossa tarjolla on syötävää ja juotavaa.

Alla: Observation Lounge seitsemännen kannen keulassa on laivan suurin yksittäinen tila. Se toimii sekä luentosalina että viihdekeskuksena – vaikka viihde ei olekaan tutkimusristeilyillä samalla tavalla tärkeää kuin massamarkknoilla.

Kuvat: Swan Hellenic





# Perämeren jättiläiset valmistuivat



**Wallenius SOL:n suurinvestointi Perämeren roro-liikenteeseen on viimein valmis, kun maailman suurimmiksi jäävahvistetuiksi conro-aluksiksi tituleeratut Baltic Enabler ja Botnia Enabler aloittivat linjaliikenteen Perämeren satamien ja Antwerpenin välillä.**

TEKSTI: **OLLI TUOMINEN**

**WALLENIUS** ja Svenska Orient Linien perustivat huh-tikuussa 2019 yhteisyritys Wallenius SOL:n, joka otti hoitaakseen aiemmin SOL:n alla operoiman erityisesti paperiteollisuuden tarpeisiin räätälöidyn linjaliikenteen Perämeren satamista Kontinentille ja Isoon-Britanniaan. SOL:ille itselleen jäi järjestelyssä erikoiskuljetuksiin keskittynyt TransProCon sekä irtolastialuksilla operoitava Välimeren-liikenne.

Eryteisesti metsäteollisuuden tarpeisiin suunnatun operaattorin ensimmäiset pitkäaikaiset asiakkaat olivat Stora Enso ja Metsä Board. Heti yhteisyrityksen julkistuksen yhteydessä kerrottiin myös jopa neljän uuden, erityisesti tähän liikenteeseen optimoidun aluksen tilauksesta. Vielä tuolloin uusien alusten arvioitiin tulevan liikenteeseen vuonna 2021. Lopulta

aluksia tuli vain kaksi ja molemmat luovutettiin kesälä 2022.

Alkuvaiheessa Wallenius SOL:n laivasto koostui kuitenkin SOL Continent Baltic Linen liikenteessä olleista viidestä aikarahdatusta aluksesta. Näistä Tavastland, Tundraland ja Thuleland (ns. T-sarja) on rakennettu silloisen Aker Finnyardsin Rauman telakalla vuosina 2006-2007 juurikin metsäteollisuuden kuljetustarpeet huomioiden. Niiden erikoisuus on keulaan sijoitettu konehuone, jonka huomaa ulkoisesti kansirakennuksen yhteydessä olevasta korsteenista. Konehuoneen sijoittelun vuoksi alusten pääakseli on peräti 145 metriä pitkä.

### **Suunniteltu Perämeren jääolosuhteisiin**

Botnia Enablerin ja Baltic Enablerin suunnittelusta on vastannut yhteistyössä tilaajan edustajan Wallenius Marinen kanssa tanskalainen suunnittelutoimisto Knud E. Hansen, joka on viime vuosina kunnostautunut jättirorojen suunnittelijana. Toimiston käsialaa ovat myös Finnlinesin Finneco-sarja (ks. Ulkomatala 2/2022), Grimaldin GG5G-sarja sekä DFDS:n suuret roro-aluksat. Samainen suunnittelutoimisto on ollut suunnittelemassa seuraavaa alussukupolvea ahvenanmaalaiselle Godby Shippingille.

Edellä mainituista alussarjoista poiketen Botnia Enab-



et



ler ja Baltic Enabler kulkevat nesteytetyllä maakaasulla, jota varten aluksissa on 1 400 kuution tankit, jotka on toimittanut MAN Cryo. Lisäksi alukset voivat ottaa yli 1 000 kuutiota kevyttä polttoöljyä.

Aluksissa on huimat 6 442 kaistametriä rahdille, kun T-sarjassa vastaava lukema on 2 774. Kansi on optimoitu metsäteollisuuden tuotteille ja esimerkiksi Stora Enson SECU-lavoille. Uusien alusten sääkannelle voidaan lastata 690 TEU:n eli pienen konttialuksen verran kontteja.

Valmistuttuaan molemmat alukset asetettiin Zeebrugge–Antwerpen–Kokkola–Oulu–Kemi–Skellefteå–Travemünde -linjalle T-sarjan alusten hoitaessa Itämeren sisäistä sekä Ison-Britannian Tilburyn liikennettä. Alusten miehityksestä ja teknisestä ylläpidosta vastaa Wallenius Marine.

Koska lastia on selvästi enemmän pohjoisesta etelään, on alusten syväys paluumatkalla jopa 2,5 metriä vähemmän. Tämä asetti lisähaastetta rungon muotoilulle, sillä sen haluttiin toimivan mahdollisimman hyvin koko aluksen operointiprofiililla eikä pelkästään täydessä lastissa. Lopputulos on mitä ilmeisemmin varsin onnistunut, sillä ruotsalainen ympäristötutkimusinstituutti IVL:n laskelmien mukaan uusien alusten hiilidioksidipäästöt ovat lastiyksikköä kohden jopa 63 prosenttia pienemmät kuin T-sarjan aluksilla.



Vasemmalla: Botnia Enabler saapumassa ensimmäistä kertaa Antwerpeniin 30.6.2022. Laivan muotoilussa on havaittavissa selvä yhtäläisyys viime numerossa esittelemämme Finneco-luokkaan.

Kuva: Wallenius SOL / Mike Louagie

Yllä: Botnia Enabler Kemissä heinäkuun lopussa.

Kuva: Olli Tuominen

Alla: T-sarjan alukset ovat tehneet pitkän päivätyön suomalaisen paperin kuljettajina. Kuvassa Tavastland alkuperäisellä ja varsin kuvaavalla Transpaper-nimellä.

Kuva: Pekka Laakso



## Baltic Enabler vs. Thuleland

### Baltic Enabler

Rakennettu: 2022, CIMC, Kiina

Pituus: 242 m

Leveys: 35,2 m

Bruttovetoisuus: 59 821

Kuollut paino: 28 000 tonnia

Kaistametrejä: 6 442

Jääluokka: I A Super

Koneteho: 2 x 9 900 kW

### Thuleland

Rakennettu: 2006, Aker Yards, Rauma

Pituus: 190,8 m

Leveys: 26,44 m

Bruttovetoisuus: 23 128

Kuollut paino: 15 960 tonnia

Kaistametrejä: 2 774

Jääluokka: I A Super

Koneteho: 2 x 9 000 kW



Autolautat

# Tallink purjehtii ed poikkeusoloissa

**Vaikka koronapandemia alkaa olla selätetty, Tallink Grupp operoi edelleen vahvasti supistetulla tonnistolla ja reittiverkostolla samaan aikaan, kun useita varustamon aluksia on rahdattuna ulos muuhun käyttöön.**

TEKSTI: ILVES VALTA JA JOONAS KORTTELAINEN

**MAAILMAN** palautuessa vähitellen normaaliksi Covid-19 pandemian jäljiltä operoivat käytännössä kaikki Pohjoisen Euroopan matkustajavarustamot jälleen samoja reittejä kuin ennen pandemiaa, joko samoilla tai lähes samoilla aluksilla. Suomesta liikennöivistä varustamoista Finnlines liikennöi normaalisti, Viking Line

Helsinki–Tukholma-linjaa lukuunottamatta normaalisti, ja Rederi Ab Eckerö kuin ennenkin lukuunottamatta lopetettua Birkan risteilyliikennettä.

Poikkeuksen tähän trendiin tekee Tallink Grupp: yhtiön ennen pandemiaa operoimista seitsemästä linjasta vain kaksi on palannut pandemiaa edeltävään liikennöintiin. Samaan aikaan peräti kuusi varustamon omistamista 15:stä aluksesta (Mystar mukaan lukien) oli tätä kirjoitettaessa rahdattuna toisille operaattoreille. Toki ulosrahdattujen lukuun sisältyy jo vuodesta 2008 Marine Atlanticille rahdattu Atlantic Vision (ex-Superfast IX). Hieman yllättäen kaksi uutta rautausopimusta solmittiin vasta tänä syksynä, varustamon supistaessa liikennettään tilanteessa, jossa normaali liikenne vaikuttaa mahdolliselta ensi kertaa lähes kolmeen vuoteen.





# elleen

## Rahtauksia Alankomaihin, Britanniaan – ja Viroon

Aiemmin Tukholman ja Riian välillä liikennöineet Romantika ja Isabelle ovat molemmat olleet huhtikuusta 2022 alkaen vuokrattuna muuhun käyttöön: Romantika kolmen vuoden sopimuksella uudelle Holland Norway Linesille Eemshavenin ja Kristiansandin väliseen liikeneeseen (rahtaajalla on optio kahdesta lisävuodesta), Isabelle taas on Tallinnassa majoituslaivana ukrainalaisille pakolaisille. Isabellen alkujaan neljän kuukauden rahtaus sopimuksesta on käytetty molemmat kahden kuukauden pidennysoptiot ja näinollen nykyinen rahtaus päättyy joulukuun alussa. Mitä laivalle tapahtuu tämän jälkeen on epäselvää, joskin talven matalasesongin aikana Tallinkilla tuskin on mitään sitä vastaan jos Viron viranomaiset haluavat jatkaa rahtauksista edelleen.

Myös muut Tallinkin ulos rahtaamat alukset ovat nimenomaan pakolaisten majoitusaluksina. Victoria I rahdattiin heinäkuussa 2022 6+3 kuukauden sopimuksella Skotlantiin Ukrainasta sotaa paenneiden majoituskäyttöön Skotlannin pääkaupungin Edinburghin ulkosatama Leithiin. Rahtaus siis päättyy tamikuussa 2023, paitsi jos rahtaaja käyttää sopimuksen pidennysoption, jolloin rahtaus jatkuu huhtikuuhun asti.

Romantikan, Isabellen ja Victoria I:n ulosrahtaukset eivät olleet suuria yllätyksiä, sillä laivat olivat jo sopimuksia solmittaessa pandemian vuoksi pois liikenteestä. Tallink Grupp in heinäkuun lopussa solmimat Silja European ja Galaxy n rahtaus sopimukset Alankomaihin sen sijaan vaikuttivat merkittävästi varustamon liikenteeseen: sekä vuorokauden risteilyt Helsingistä Tallinnaan että Turku–Tukholma-linjan Turun aamu vuoro jäivät kokonaan pois rahtauksista johtuen.

**Romantika saapumassa ensi kertaa Eemshveniin Holland Norway Linen väreissä. Jos kaikki sujuu suunnitelmien mukaan, palaa laiva rahtauksesta aikaisintaan vuonna 2025.** Kuva: Marko Stampehl





Silja Europan rahtaus Slaapschepen Publicille alkoi elokuun lopussa. Galaxy taas seurasi kuukautta myöhemmin. Molempien rahtausten kesto on 7+3 kuukautta, eli Silja Europan sopimus loppuu joko maaliskuu tai kesäkuussa, Galaxy taas huhti- tai heinäkuussa 2023. Silja Europa on majoituslaivana Velsen-Noordissa, Amsterdamin ulkosatama Ijmuidenin pohjoispuolella, Galaxy taas Coehavenin satamassa Amsterdamissa.

## Supistettu reittiverkosto

Näin monen aluksen ulosrahtaus on johtanut siihen, että Tallinkin ja sen omistaman Silja Linen reittiverkosto on vahvasti supistunut aiemmasta. Vain Helsingin ja Tukholman sekä Paldiskin ja Kapellskärin välisiä linjoja liikennöidään vähintään samalla tiheydellä kuin ennen pandemiaa.

Galaxyn ulosrahtauksen myötä sen aiempi linjapari Baltic Princess siirrettiin uudelle (tai oikeammin uusvanhalle) Turku–Kapellskär-linjalle, jonka aikataulu on optimoitu paremmin Suomesta lähteviä risteilymatkustajia ajatellen. Galaxyn rahtausopimuksen yhteydessä Tallink kertoi julkisuuteen, että laiva ei rahtauksen jälkeen enää palaa Turun ja Tukholman väliseen liikenteeseen, minkä lisäksi se siirretään Viron lipulle (tämä tosin jäi lopulta ilmeisesti tapahtumatta). Varustamo ei sulkenut pois vaihtoehtoa tuoda jokin muu alus Galaxyn korvaajaksi, joskaan selvästi mitään kiirettä korvaajan hankkimisella ei ole.

Helsingin ja Tallinnan väliltä taas puuttuu kokonaan Silja Europan aiemmin operoima vuorokauden risteilytuote, minkä lisäksi Vuosaaren ja Muugan välinen rahdille ja automatkustajille suunnattu linja suljettiin kesällä 2022 sitä operoineen Regal Starin siirryttyä toiseksi laivaksi Paldiskin ja Kapellskärin välille. Uuden Mystarin tullessa liikenteeseen näitä korvaa rahdin ja tarvematkustuksen puolella uuden laivan lisäkapasiteetin lisäksi Starin operoima uusi light-tuote, jossa laiva tekee arkisin kaksi edestakaista matkaa Helsingistä Tallinnaan hitaammalla kahden ja puolen tunnin ajoajalla sekä supistetuilla palveluilla.

Viron ja Ruotsin välisessä liikenteessä pääkaupunkien välistä Tallinna–Tukholma-linjaa operoidaan vain joka toinen päivä Baltic Queenin voimin. Paldiskin ja Kapellskärin välillä sen sijaan Regal Star ja pandemian aikana laivastoon hankittu rahtialus Sailor (ex-Finnsailor) tarjoavat päivittäiset lähdöt. Pandemian myötä linja on avattu uudelleen myös ajoneuvolla kulkevilla matkustajille.

Riian ja Tukholman välinen linja on ollut suljettuna elokuusta 2020 lähtien ja on varsin mahdollista, että

jo ennen pandemiaa huonon kannattavuuden kanssa kamppailut linja pysyy suljettuna – varsinkin, kun kilpailija Stena Line on pandemian aikana tuonut isompaa tonnistoa kilpailevalle Nynäshamn–Ventspils-linjalleen. Ensimmäisenä pandemiakesänä suuren suosion saanutta Helsingin ja Riian välistä linjaa suunniteltiin aloitettavaksi uudelleen kesällä 2021, mutta pandemiatilanteen pahentuminen esti tämän ja mitä ilmeisimmin suunnitelmat Suomen ja Latvian välisestä liikenteestä on haudattu.

## Katsaus tulevaan

Galaxyn, Isabellen ja Victoria I:n rahtausopimusten päättyessä viimeistään ensi kesänä Tallinkilla olisi mahdollisuus palauttaa liikenteensä viimeistään loppukesällä käytännössä samanlaiseksi kuin ennen pandemiaa. Tuolloin vain Romantika on nykyisillä sopimuksilla enää poissa laivastosta, ja laivaston uudelleenjärjestelyillä voisi Star korvata sen jättämän aukon – suurine rahtikansineen, laajoine matkustajatiloineen ja verrattain kookkaine hyttikapasiteetteineen laiva voisi olla mahdollinen esimerkiksi Turun ja Tukholman välillä Turun aamulaivana.

Kysymys on kuitenkin, haluaako Tallink aloittaa uudestaan liikennettä jo ennen pandemiaa (ainakin huhujen mukaan) huonosti kannattaneilla linjoilla Turusta ja Riista Tukholmaan? Lähes kolme pandemiavuotta on kohdellut matkustajaliikenteestä riippuvaisia varustamoita kuten Tallink Gruppia erityisen huonosti, eivätkä Venäjän uudelleen alkaneet sotatoimet Ukrainaa vastaan ole olleet omiaan houkuttelemaan Tallinkille tärkeitä liikennealueen ulkopuolelta tulevia matkustajia takaisin laivoille. Mikäli vain laivoille on saatavilla rahtausopimuksia jatkossakin, on hyvin todennäköistä että Tallink myös tarttuu niihin. Varma päivävuokra on epävarmoissa oloissa parempi kuin maailmanpolitiikasta riippuvaiset matkustajatulot. Tässä strategiasa on kuitenkin vaaransa: nykyisenkaltaiselle majoituskäytölle on tuskin pitkäaikaista kysyntää ja jos omaa liikennettä ei rahtausten takia ole, hakeutuvat matkustajat – ja perustulonmuodostuksen kannalta kullanarvoinen rahti – toisille reiteille ja varustamoille. Tauon jälkeen liikennettä voi olla vaikea rakentaa uudelleen.





Yllä: Isabelle Tallinnan satamassa pakolaisten majoitusaluksina. Laiva ehti koronapandemian aikana olla Paldiskin ja Kapellskärin välisessä liikenteessä kesällä 2020, mutta syksystä 2020 lähtien alus on ollut makuutettuna, ensin vailla työtä ja nyt majoituskäytössä.

Kuva: Joonas Kortelainen

Oikealla: Ennen nykyistä rahtaustaan pakolaisten majoitukseen, Silja Europa ehti vuonna 2021 oll kahdesti majoituslaivana Britanniassa: ensin Falmouthissa G7-kokouksessa ja sitten Glasgow'ssa YK:n ilmastopaneelissa. Kuvassa laiva Skotlannin Greenockissa. Kuva: Bruce Peter





# Uutisia lyhyesti

KOONNUT: **ILVES VALTA**

## Amorella Corsica Ferriesille – Cinderella kesäksi Helsingistä Tukholmaan

Viking Line myi Amorellan Corsica Ferriesille 4.8. solmitulla sopimuksella. Laivan myyntihinta oli 19,1 miljoonaa euroa, eli Viking Line kirjasi laivasta merkittävän kirjanpidollisen voiton: sen arvo varustamon taaseessa kun oli vain 3,2 miljoonaa. Lopetettuaan liikenteen Helsingin ja Tukholman välillä 18.9. laiva purjehti Genovaan, jossa se luovutettiin Corsica Ferriesille 13.10. Uusi omistaja nimesi laivan Mega Victoriaksi ja se sai Italian lipun.

Gabriella jatkaa ainoana laivana Vikingin Helsinki–Tukholma-linjalla ensi kesäkuun loppuun saakka, jolloin Viking Cinderella liittyy toiseksi laivaksi linjalle 30.6.–6.8.2023 väliseksi ajaksi. Molemmat laivat liikennöivät kesäkaudella myös tuttuun tapaan Helsingistä Tallinaan. Viking Linen Amorellan myynnin yhteydessä kertoman mukaan varustamo ei ole päättänyt Helsinki–Tukholma-linjan pitkän tähtäimen tulevaisuudesta ja vaihtoehtoja tullaan selvittämään talvikauden aikana. Myös linjan sulkeminen kokonaan on selvitettävien mahdollisuuksien joukossa.

## Helsingin telakka ei saanut vientilupaa Venäjälle rakennettavalle jäänmurtajalle

Helsinki Shipyard Oy ei odotetusti saanut Ulkoministeriöltä anomaansa vientilupaa Norilsk Nickelille rakennettavalle jäänmurtajalle (katso Ulkomatala 1/2022). Tilauksen näin peruunnuttua Helsingin telakalla on tilauskirjassaan vain yksi alus, ensi vuoden alkupuolella valmistuvaksi suunniteltu SH Diana.

Venäjän-Ukrainan sotaan liittyen telakkayhtiö selvittää mahdollisuuksia muuttaa omistusrakennettaan; vaikka nykyinen omistajayhtiö Algador on rekisteröity Kyprokselle, ovat sen omistajat venäläisiä. Myös telakan toimitusjohtaja vaihtui syksyllä: vasta viime vuonna nimitetty Simo Rastas astui syrjään ja hänen tilalleen nimitettiin Kim Salmi. Syyskuussa telakka oli uutisissa myös, koska sen alihankkija Merima oli jättänyt konkurssihakemuksen Helsinki Shipyardista. Hakemus tosin peruttiin jo seuraavana päivänä.

## Eckerö Shipping myi kaksi laivaa

Ahvenanmaalaisen Rederi Ab Eckerön rahtitonniston tarjoamiseen erikoistunut tytäryhtiö Eckerö Shipping myi marraskuun alussa kaksi kolmesta aluksestaan. Exporter ja Shipper rahdataan tammikuun alusta norjalaiselle Norwest Ship Managementille. Tämän jälkeen Exporterin omistus siirtyy Norwestille heinäkuussa 2023 ja Shipperin omistus vuoden 2024 alussa.

Kaupan myötä Eckerö Shippingille jää vain yksi alus, myytyjen Exporterin ja Shipperin sisarus Transporter, joka on pitkäaikaisessa rahtauksessa DFDS:lle Pohjanmeren-liikenteessä. Rederi Ab Eckerö etsii myös ostajaa Maarianhaminassa makuutettuna olevalle risteilyalus Birka Stockholmille, joka vedettiin liikenteestä pysyvästi Covid-19-pandemiasta johtuen.

## Star kolmanneksi Tallinkin pikalaivaksi Tallinaan

Tultuaan uuden Mystarin korvaamaksi Star ei poistukaan Helsinki–Tallinna-linjalta, vaan jää Mystarin ja Megastarin rinnalle reitin kolmanneksi alukseksi. Laiva tulee operoimaan uudella aikataululla, jossa se tekee arkisin kaksi ja viikonloppuna molempina päivinä yhden edestakaisen matkan reitillä. Suuremmista linjapareistaan poiketen uusien lähtöjen ajoaika tulee olemaan kaksi ja puoli tuntia, ja Light-luokaksi brändätyillä lähdöillä vain osa laivan palveluista on auki.

Starin uudella liikenteellä Tallink paikkaa osaltaan Vuosaari–Muuga-linjan sulkemisesta ja Silja Europan ulosrahtauksesta aiheutunutta kapasiteettivajetta Helsingin ja Tallinnan välillä. Pandemiasta huolimatta kysyntä rahdille reitillä on kasvanut, jopa niin että rahtia kulkee linjalla nyt enemmän kuin ennen pandemiaa – kaluston määrän supistamisesta huolimatta.

## Viking Linesta Rederi Ab Eckerön suuomistaja

Viking Line osti 18.11. 17,1 prosentin osuuden Rederi Ab Eckeröstä. Kaupan myötä Viking Line on yksi kilpailijansa suurimmista omistajista.





Yllä: Amorella lähdössä Helsingistä kohti Tukholmaa. Hieman ironisesti se liittyy aiemmin samalla linjalla liikennöineen Mariellan seuraan Corsica Ferriesin laivastossa.

Kuva: Ilves Valta

Oikealla: Piirustuspöydälle jäänyt Norilsk Nickelin Helsingin telakalta ennen Venäjän uutta hyökkäystä Ukrainaan tilaama arktinen jäänmurtaja. Kuva: Aker Arctic

Oikealla alla: Eckerö Shippingin toistaiseksi viimeinen alus Transporter Norjan Frederikstadissa. Kuva: Simona Mitmann

Alla: Star saapumassa Helsinkiin kesällä 2018. Laiva jatkaakin Helsingin ja Tallinn välisessä liikenteessä vielä Mysterin valmistumisen jälkeinkin. Kuva: Ilves Valta





Autolautat

# Nils Holgersson – v risteilyalusta



**Saksalaiselle TT-Linelle saapui tänä vuonna sen historian seitsemäs Nils Holgerssoniksi nimetty alus. Parilla aiemmalla kerralla uusi Nils Holgersson ei kuitenkaan ole ollut täysin edeltäjänsä parempi. Tällä kertaa tasonnosto kuitenkin tapahtuu.**

TEKSTI: MIRAN HAMIDULLA

KIINASTA on virrannut tänä vuonna uusia lauttoja Itämerelle välillä sellaista tahtia, että samanaikaisesti siir-

tomatkalla telakalta Eurooppaan on ollut jopa useampi alus. Yizhengiläisen Jinlingin telakan rakentama Nils Holgersson on yksi näistä tulokkaista. Alus asetettiin keväällä TT-Linen nimikkolinjalle Trelleborg–Travemünde, mutta yhtiön erikoisessa aluskierrätyksessä sitä tullaan näkemään säännöllisesti myös muilla reiteillä.

Green ships -työnimellä rakentuneen sarjan toinen alus on saapumassa aluksen linjapariksi loppuvuodesta. Se saa nimekseen Peter Pan. Uusien aluksien myötä yhtiön edelliset näitä nimiä kantaneet alukset saavat luovuttaa nimensä, ja ne tunnetaan jatkossa nimillä Akka ja Tinkerbell. Syynä tähän on yhtiön traditio, jonka mukaan sen Trelleborg–Travemünde -reittiä



# Uusi tuulahdus



Uusin Nils Holgersson ohittamassa Warnemündeä matkalla Rostockiin. Laivan ympäristöystävällisyyttä korostavat vihreät raidat keulassa ja iso "Green ship – LNG powered" teksti perässä. Kuva: Marko Stampehl

kulkevat lippulaivat kantavat aina nimiä Nils Holgersson ja Peter Pan. Nils Holgersson on saanut nimensä Selma Lagerlöfin Peukaloisen retket villihanhien kanssa sadun päähenkilöltä. Edeltäjän uusi nimi Akka puolestaan on yksi hanhista samassa sadussa. Peter Panin ja Tinkerbellin kohdalla on kyse samanlaisesta kuvios- ta, ja molemmat nimet ovat J. M. Barrien Peter Pan -sadun hahmoja.

Kuten alusten työnimestä voi jo päätellä, on näissäkin aluksissa panostettu vihreään teknologiaan. Tässä tapauksessa se tarkoittaa maakaasulla ja dieselillä käyviä kaksoispolttoainemoottoreita ja lukuisia energiansäästötoimenpiteitä. Varustamo lupaa uusien aluksien- sa olevan Itämeren ympäristöystävällisimpiä, kuten

kaikki muutkin alueelle uusia laivoja tuoneet varustamo- toivat viime aikoina luvanneet.

## Ristiriitaisia tunteita herättävä varustamo

TT-Line ei ole itselleni ollut vuosien saatossa se varustamo, josta olisin voinut sanoa pelkkää hyvää. Jo ensikosketus varustamoon nuoruuden reppureissulla yli kaksi vuosikymmentä sitten oli kaikkea muuta kuin miellyttävä. Kilpailijan aluksista poiketen Tom Sawyeriltä puuttui silloin kokonaan lepotuoliosasto eikä nukkumapaikan valinta läpivetoisen kahvilan sohvan tai aulan kivikovan metallipenkin välillä jättänyt varustamosta mukavaa kuvaa hyttirahojaan säästelleelle reppureissaajalle.



Seuraavat matkustuskerrat yhtiön edellisen sukupolven Nils Holgerssonilla ja Peter Panilla eivät nekään varsinaisesti kohottaneet mielikuvaani yhtiöstä. Vaikka noita aluksia mainostettiin yhtiön silloisina lippulaivoina, oli vaikea ymmärtää mikä niissä oli olennaisesti parempaa kuin yhtiön muissa ropaxeissa. Lisäksi alukset olivat selkeitä tasonpudotuksia edeltäneeseen lippulaivasukupolveen. Puhumattakaan erosta yhtiön 80- ja 90-lukujen taitteen lippulaivasukupolveen, joka oli muodostunut vielä täysiverisistä matkustajalautoista.

Kun vielä huomioidaan, että yhtiöllä on tapana pitää matkustajatilojen palveluita auki omituisen lyhyitä aikoja verrattuna kilpailijoiden aluksiin, on ollut vaikea löytää syitä matkustaa yhtiöllä kovinkaan säännöllisesti. Odotukseni uuden sukupolven Nils Holgerssonia kohtaan ei siten ollut kovin korkea. Ennako-odotuksena oli ankea kiinalainen kalikka ikävällä palvelulla.

### **Iltavuorolla Trelleborgista kohti Travemündeä**

Trelleborgin satama oli vaikuttava kokemus jo ensi käynnilläni 2000-luvun alussa. Valtavina massoina ohi vyöryvät rekat toivat konkreettisesti esiin kuinka tavara liikkuu manner-Euroopan tuotantolaitoksilta pohjoismaisten kauppojen hyllyihin. Vaikuttavuutta on lisännyt vuosien saatossa se, että satama on vähitellen kasvanut säännöllisen epäsäännöllisesti toistuneiden käyntikertojeni välillä. Laivabongarin kannalta tämä on toki samalla myös harmi, koska paikkoja laivojen näkemiseen kovin läheltä ei satamasta enää löydy. Kaikki jalkamatkustajaliikenne on nykyään keskitetty korkean toimistorakennuksen alakertaan, josta matkustajat viedään busseilla laivaan. Ajamalla hissillä samaisen rakennuksen yläkerrokseen voi vielä löytää paikan, jos-

ta sataman uutta tulokasta kuitenkin pystyy tähyilemään lasin läpi jollain tapaa.

Nils Holgerssonin ulkoasu poikkeaa monesta muusta kiinalaisropaxista siten, ettei sitä ainakaan voi haukkua tylsäksi. Kaikki matkustajatilat on sijoitettu komentosillan ja aluksen muiden rakenteiden päälle eikä lasi-ikkunoissa ole säästelty. Suurikokoinen korsteeni on sijoitettu aivan aluksen kansirakenteen taakse samaan tapaan kuin Stena Linen Stena Britannicassa ja Stena Hollandicassa. Vaikka kokemus on osoittanut, ettei lupaava ulkoasu aina takaa kivoja sisätiloja, tämän laivan ihailu saa jo odottamaan terminaalilta laivaan vievää bussia.

Ennen bussiin pääsyä täytyy kuitenkin tehdä lähtöselvitys. Jalkamatkustajien arvostuksesta kertoo olennaisen paljon se, ettei iltavuoron lähtöselvityksessä ole fyysisesti paikalla yhtään ihmistä vaan matkustajat saavat tehdä lähtöselvityksensä tai lippuostoksensa automaattilla. Luotto koneen kaikkivoipaisuuteen on yhtiössä ainakin vahva, kun kukaan ei ole tarjoamassa apua mahdollisissa lähtöselvityskoneen toimintahäiriöissä. Oma luottoni koneen toimintaan sen sijaan ei ole varustamon tasolla, kun jo aiemmin samana päivänä Juutinrauma meinasi jäädä ylittämättä Helsingørin terminaalin lauttalippukoneen toimintahäiriön takia. Onneksi valpas kaljakaupan myyjä riensi tällöin apuun. Trelleborgissa sen sijaan ei ole kaljakauppaa saati muutakaan henkilökuntaa. Kun laivaan vievä bussikin on vielä vähän myöhässä, niin laivaa odottelevat matkustajat saavat vain keskenään arvuutella laivaannousun ajankohtaa. Lopulta bussi kuitenkin onneksi saapuu.

### **Risteilijätoimiston luomus**

Jo ulkopuolelta laivaa ihastellessa siinä oli nähtävissä risteilijämäisiä piirteitä. Etenkin viime vuosina tehdyissä risteilijöissä on suosittu ratkaisuja, joissa matkustajatilaja on paisutettu tekemällä niitä lisää entistä korkeammille yläkansille. Nils Holgerssonissa matkustajatilaja ei varsinaisesti ole paisutettu edeltäjiin verrattuna, mutta sen sisätilaratkaisu tuo mieleen hieman risteilijöiden yläkansilla sijaitsevat yleiset tilat. Kaikki yleiset tilat ovat sijoitettu suurten ikkunoiden taakse aivan kuin suurilla risteilijöillä.

Tämä ei varsinaisesti edes yllätä, kun katsoo aluksen ulkoasun ja sisätilojen suunnittelijan aikaisempaa historiaa. Saksalainen Ocean Architects on ennen TT-Linen uudisrakennusprojektia ollut suunnittelemassa Hapag-Lloydin uusimpia risteilyaluksia, ja sen referenssiluettelossa korostuvat enemmän risteilyvarustamot kuin lauttayhtiöt.



Edellisen sukupolven Nils Holgersson saapumassa Rostockiin nyt jo uudella (suomalaiseen korvaan hieman huvittavalla) nimellä Akka. Nils Holgerssonia ja Martti-hanhea esittävään koristekuvaan on sitemmin maalattu Akka Kebnekaise Marttin tilalle. Kuva: Marko Stampehl





Yllä: Infotiski on samalla aluksen baaritiski ja kafeterian kassa.

Oikealla: Aluksen suuri korsteeni peräkannella nähtynä. Myös osa aluksen ulkohteistä tarjoaa saman näkymän. Oikealla alla: Upeasti valaistulla aurinkokannella on kiinteitä kansituoleja sekä vauvima-allas. Kuvaajan alapuolelle jää ulkokannen baari, jossa kelpaa nauttia lämpimistä keleistä ja oluesta.

Alla: Ulkobaari jatkuu myös sisäpuolelle, missä vastuulliset vanhemmat voivat vahtia baaritiskiltä käsin viereisen leikkihuoneen tapahtumia.

Kuvat: Miran Hamidulla







Yllä vasemmalla: Kafeteria on valikoimaltaan yllättävän monipuolinen.  
 Yllä oikealla: Kafeterian ruokailualue on sävyllään sininen.  
 Vasemmalla: Portaikoissa ja kurkistusaukoissa on mustaksi maalattua metallia ja puuta kaiteissa. Opaskyllitit tuovat mieleen uimarantakohteiden fienviitat.  
 Alla: Keulaklusterin baarialue on sävyllään punertava verrattuna kafeteria-alueen sinertävään.  
 Kuvat: Miran Hamidulla





Risteilijämäisyys näkyy erityisesti aluksen ulkokansilla, jonne on tehty kiinteitä kansituoleja sekä pieni ulkobaari. Keskellä pääaurinkokantta on myös uima-allasmainen koroke ilman uima-allasta. Valaistuksen avulla tämä alue on saatu erittäin viihtyisäksi ja ehkä onnistuneimmaksi lauttojen ulkokansiratkaisuksi heti uuden Viking Gloryn ulkokansien jälkeen. Ylimmältä aurinkokannelta puolestaan löytyy useampi kurkistusikkuna kannen läpi suoraan alempana oleviin sisätiloihin. Osa näistä kurkistuskuiluista läpäisee myös aluksen sisällä kaikki matkustajakannet. Tämäkään ei ole kaikista yleisin ratkaisu ropaxeissa.

Sisällä aluksen sisätilat muodostavat kolme klusteria. Aurinkokannen baari kuuluu näistä ylimmän matkustajakannen takaosassa sijaitsevaan klusteriin. Saman baarin tiski jatkuu myös sisätilojen puolelle, jolloin tiskillä olevat vanhemmat voivat tiiraila muutaman metrin päässä olevassa leikkihuoneessa telmiviä lapsiaan oluen siemailun ohessa. Tämän klusterin toiselta sivustalta löytyvät aluksen kokoushuoneet ja toisella puolella puolestaan on istuskelulounge niille vanhemmille, jotka vahtivat lasten leikkimistä mielummin ilman baaritiskillä notkumista.

Saman kannen keulaosasta puolestaan löytyy toinen tilaklusteri, jossa sijaitsevat aluksen kauppa, rekkakusien lounge sekä aluksen infotiski, joka toimii samalla myös baarin ja kahvilan tiskinä sekä viereisen kafeterian linjaston kassana. Tilaratkaisu on yllättävän onnistunut toteutukseltaan. Kalustuksella, valaistuksella ja väliseinillä matkustajalle syntyy todellakin tunne siitä, että tilan käyttötarkoitus muuttuu sen mukaan onko alueen penkit tarkoitettu kafeterian annosten syömistä vai baarin antimien nauttimista varten. Samasta palvelutiskistä huolimatta klusterissa voi siis sanoa oikeasti olevan useampia tiloja.

Kantta alempana on vielä yksi tilaklusteri, josta löytyy buffetravintola sekä kolmas aluksen baareista. Näiden vierestä löytyy myös rekkakusien ravintola, mutta se on selkeästi eristetty klusteriratkaisusta toisin kuin kaikki muut tilat aluksella. Samalta kannelta löytyy myös aluksen lepotuoliosasto. TT-Linen outo aukiolopolitiikka näyttää tällä kannella jälleen olemassaolonsa, sillä iltavuoron lähtiessä buffet ja sen yhteydessä oleva baari pysyivät kiinni, ja niihin tutustuminen jäi aamiaisaikaan.

Kantta ylempänä sijaitsevan keulaklusterin infotiski-baari-kahvila-kafeteria sen sijaan oli auki, mutta täälläkin ruokatarjoilu loppui hyvin nopeasti, ja baarinkin osalta viimeinen oluttilaus oli syytä tehdä tuplana ennen hyvin nopeasti tullutta pilkkua. Tuplatilaus oli paikallaan myös siksi, etteivät kyseisen tiskin työntekijät olleet erityisen ripeitä työssään. Toisen näistä tuopeis-

ta kävin nauttimassa saman kannen peräklusterin aurinkokansibaarissa, jotta saisin vähän fiilistä siitä millainen baari se olisi auki ollessaan. Loppukevään lähdöllä kun tämäkään baari ei ollut vielä auki. Koska aukioloajat olivat niukat, ei aika riittänyt kaikkeen ja kahden matkustajakannen alapuolella sijaitsevalla hyttikannella oleva saunaosasto jäi testaamatta kokonaan. Ainoaksi havainnoksi jäi siten se, että siihen näytti olevan runsaasti jonoa laivan lähtiessä.

Aluksen hytit sijaitsevat osin alemmalla matkustajakannella ja osin tuolla edellä mainitulla saunakannella. Näitä yhteensä kolmea matkustajille avointa kantta yhdistäviin portaikkoihin on haettu tyylikkyyttä mustilla kaiteilla sekä rantalomakaupunkien tienviittoja matkivilla opastekylteillä. Opastekyltit eivät kuitenkaan ole erityisen tarpeen tällä laivalla, joka on melko nopeasti pelattu läpi. Hytiksi olin valinnut sisähytin. Ulkoyhtikin olisi saattanut olla hyvä valinta tällä aluksella, sillä osa näistä hyteistä tarjoaa todella upean näkymän suoraan perään. Sisähytissäkään ei tosin aika tule pitkäksi, sillä monesta muusta lautasta poiketen hytin televisiossa on todella runsas ja laadukas kanavatarjonta.

## Iloinen yllätys

Vaikka ennakko-odotukseni tätä alusta kohtaan ei ollutkaan kovin korkea, alus pääsi yllättämään positiivisesti. Saksalaisen suunnittelutoimiston ansiosta ”kiinalainen laatu” näkyi hyvin vähän aluksen sisätiloissa. Toisin kuin edeltäjänsä tämän aluksen voi oikeasti sanoa olevan yhtiön muuta laivastoa parempi lippulaiva. Alus oli mielestäni myös selkeästi parempi kuin edellisessä lehdessä arvioimani Aura Seaways. Ainoaksi häiritseväksi tekijäksi jäivät lähinnä TT-Linen edelleen hyvin nihkeät tilojen aukioloajat. Voin kuitenkin kuvitella, että menneellä korkeasesongilla ulkokansibaari kansituoleineen on päässyt hyvin oikeuksiinsa, kun kyseinen baari on ollut auki kesän aurinkoisilla päivävuoroilla.

Suomalaisittain alus herättää myös ennakko-odotuksia pian Finnlinesin Naantalilinjalle valmistuvia Finncanopus- ja Finnsirius-uudisrakenteita kohtaan. Myös näissä aluksissa näytetään havainnekuvien perusteella toteutettavan samanlaista sisätilojen sijoittelua kuin Nils Holgerssonissa. Uusia Naantalalin aluksia odotellessa Nils Holgersson onkin mitä mainioin kohde kokea mukavia ropax-elämyksiä ja fiilistellä tulevaa.



## Kirja-arvostelu

# Sallyn tarina yksissä kansissa

Suomalais-englantilaisena yhteistyönä syntynyt *The Sally Saga* kokoaa Rederi Ab Sallyn tarinan yksiin kansiin mukaan lukien sen tytäryhtiöiden vaiheet sen jälkeen, kun Rederi Ab Sallyn tarina päättyi sen myyntiin EffJohnille.

*Id, Kalle; Bryant, John & Kortelainen, Joonas: The Sally Saga – the rise and fall of a shipping venture. Ferry Publications: Ramsey 2021. 152 sivua.*

TEKSTI: **OLLI TUOMINEN**

**THE SALLY SAGA** on ensimmäinen Rederi Ab Sallyn historiasta kertova englanninkielinen teos, joka kattaa koko yhtiön vaiherikkaan historian aina vaatimattomasta yhden laivan varustamosta Suomen suurimmaksi varustamoksi 1970-luvulla ja lopulta päätymiseen osaksi Effoan ja Johnson Linen yhteisyritystä. Kirjassa käydään läpi myös Sally Line UK:n ja Sally Line Finlandin vaiheet yrityskaupan jälkeen.

Rederi Ab Sallyn historiasta on aiemmin julkaistu ruotsinkielinen teos Rederiaktiebolaget Sally – en 50-årig åländsk redarsaga minkä lisäksi Englannin kanaalissa liikennöineen Sally Line UK:n historiasta on kerrottu kahdessa, vuosina 1990 ja 2001 ilmestyneissä teoksissa. Myös Ulkomatalassa olemme kirjoittaneet Sally Line UK:n historiasta numerossa 4/2018.

Kirjoittajien ratkaisu laajentaa alun perin vain Sally Line UK:ta käsittelevä kirja käsittämään koko Rederi Ab Sallyn historia on looginen, sillä Sally Line UK:n kehitykseen vaikuttivat voimakkaasti niin Rederi Ab Sallyn Itämeren matkustajaliikenteen kuin tankkilaiva-segmentin kehitys. Pääpaino kirjassa on luonnollisesti matkustajaliikenteessä, mutta myös rahtilaivaliikenteen vaiheet käydään kirjassa valtaosalle lukijoista riittävällä tarkkuudella läpi.

Kirjan teksti etenee loogisesti, ja huomaa hyvin että kirjoittajat eivät ole ensimmäistä kertaa asialla. Kirja on jaettu kolmeen osaan. Ensimmäinen käsittelee Re-



deri Ab Sallyn historian EffJohnille myyntiin asti, toinen osa keskittyy Sally Linen Kanaaliliikenteen vaiheisiin ja kolmas osa Sally Linen Suomen-toimintoihin.

Kirjan kuvitus on runsas, ja sen kokoamiseen on selvästi käytetty aikaa. Joissain yksittäisissä tapauksissa kuvan koko ja kuvatesti eivät tosin kohtaa. Kuvatekstissä kehoitetaan kiinnittämään erityistä huomiota johonkin kuvan yksityiskohtaan, jota on pienikokoisesta kuvasta mahdotonta erottaa.

Kirjassa on varustamohistoriikille perinteiseen tapaan myös Sally Line UK:n ja Sally Linen Suomen-toiminnot käsittävä laivaluettelo. Sinänsä kiinnostava lista on harmillisesti ahdettu kirjan parille viimeiselle sivulle, mikä on johtanut siihen, että laivaluettelon luettavuus ei ole kaikkein parhaasta päästä moniin muihin vastaaviin luetteloihin verrattuna.

Kaiken kaikkiaan kirja on mainio lisä Rederi Ab Sallyn ja Viking Linen historiasta kertoviin teoksiin. Englanninkielisenä se tavoittaa ruotsinkielistä historiikkaa laajemman yleisön ja aiemmista teoksista poiketen kattaa myös Rederi Ab Sallyn kaatumisen jälkeiset vaiheet.



## Kirja-arvostelu

# Stenability – Stena Roron tarina

**Stena Roron historiikki on kiinnostava katsaus siihen, mitä kaikkea laivalle voidaan tehdä jos on rahaa ja halua.**

*Bergenek, Anders & Sahlsten, Rickard: Stenability – the Story of Stena RoRo. Breakwater Publishing: 2020. 335 sivua.*

TEKSTI: **ILVES VALTA**

**STENA** on ruotsalainen monialayhtiö, jonka tunnetuin osa lienee lauttavarustamo Stena Line. Anders Bergenek, Rickard Sahlsten ja Klas Brogen kirjoittivat kymmenen vuotta sitten hienon Stena Linen historiikin, mutta nyt kaksi ensiksi mainittua ovat ottaneet käsittelyyn kenties kiinnostavimman Stenan osan: Stena Roron, joka vastaa laivojen ostamisesta, kehittämisestä ja rakentamisesta useille asiakkaille, joista sisaryhtiö Stena Line on vain yksi.

Vaikka Stena Roro erotettiin muusta Stenasta omaksi tytäryhtiökseen vasta 1980-luvulla, aloittavat Bergenek ja Sahlsten yhtiön tarinan ensimmäisistä Stenan ensisijaisesti muille vuokrattavaksi rakentamista roro-rahtilautoista 1970-luvun vaihteessa. Ratkaisu on aivan oikea, sillä näistä alkanut toiminta johtikin sitten lopulta Stena Roron syntymiseen.

Kirja on jaettu lukuihin ensisijaisesti Stena Roron kehittämien laivatyyppien mukaan. Tämä on tyyllisesti oikea valinta, sillä alustyyppien kehittäminen ja asiakkaille myyminen on ollut Stena Roron tärkein tehtävä. Laivatyyppien samankaltaiset nimet tosin aiheuttavat sekaannusta – Stena Roro kun on yleensä antanut kaikille laivaluokille Stena Sea -alkuiset nimet, ja josain kohtaa Stena Seapacer ja Stena Seacarrrier vain alkavat mennä sekaisin. Tämä toki ei ole kirjoittajien vika.

Kirja ei ole tarina vain siitä, miten Stena Roro on osannut tilata kulloinkin markkinoiden tarpeeseen parhaiten sopivat laivat, vaan ainakin itselleni kirjan parasta antia olivat sen nimeenkin päässeet Stenabili-



ty-hankkeet; termi tarkoittaa Stena Roron filosofiaa, jossa laiva muokataan asiakkaan tarpeisiin sopivaksi. Kertomukset siitä, kuinka laivoja on pidennetty, korotettu tai lyhennetty, muutettu rahti-oroista matkustaja-autolautoiksi tai päinvastoin, aina asiakkaan tarpeiden mukaan, ovat kiehtovaa luettavaa ja saivat ainakin itseni arvostamaan aiemmin tylsänä pitämiäni suuria laivasarjoja, kuten peräti II alusta käsittänyttä Stena Searunner -luokkaa.

Suomalaisittain kirjan kiinnostavuutta lisää se, että monet siinä käsitellyistä laivoista ovat jossain uransa vaiheessa olleet suomalaisomistuksessa tai liikennöineet Suomesta; esimerkkeinä mainittakoon vaikka Boren, Finnlinesin ja Power Linen liikenteessä kulke-neet lukuisat Searunner-luokkalaiset ja pääosin Finnlinesin liikenteeseen päätyneet Seapacer-luokan laivat – puhumattakaan Superfast VII ja VIII -kaksikosta, jonka Stena osti Tallinkilta muokatakseen ne itselleen sopiviksi.

Kaikenkaikkiaan Stenability on oivallinen hankinta kaikille niin rahti- kuin matkustajalauttatonnistosta kiinnostuneille.





# Brittany Ferries – viho kuljetuksista risteilylau

Trégastel on yksi lukuisista alkujaan Itämeren liikenteeseen rakennetuista lautoista, joita Brittany Ferries hankki käytettyinä 70- ja 80-luvuilla. Kuvassa laiva lähdössä Roscoffista, jonka sataman rakentaminen oli alkusysäys varustamon perustamiselle.

Kuva: Postikortti, Joonas Kortelaisen kokoelmat





## Brittany Ferries 50 vuotta, osa 1.

Sarjassa paneudumme Brittany Ferriesin historiaan. Tässä ensimmäisessä osassa kerromme varustamon tarinan sen perustamisesta vuonna 1972 ensimmäisen risteilylautan valmistumiseen vuonna 1989.

# Autolautat ennes- ttöihin

Tammikuun alussa tulee kuluneeksi 50 vuotta siitä, kun Brittany Ferries aloitti liikenteen. Alkujaan bretagnelaisten maanviljelijöiden kuljetustarpeisiin perustettu varustamo on noussut vuosien saatossa johtavaksi toimijaksi Ranskan, Britannian, Espanjan ja Irlannin välisessä liikenteessä sekä luotettavana rahdinkuljettajana että laadukkaana matkustajavarustamon.



**BRITTANY FERRIESIN** – viralliselta nimeltään BAI Bretagne Angleterre Irlande S.A. – tarina alkoi Iso-Britannian jäsenyydestä Euroopan unionin edeltäjässä Euroopan talousyhteisössä (ETY) vuoden 1973 alusta. Bretagnen maakunnan maanviljelijät Ranskassa näkivät Iso-Britanniassa uuden markkinan tuotteilleen – mutta niiden saaminen tuoreena perille vaati suoraa lauttalinjaa Bretagnesta Britanniaan. Kun olemassaolevat varustamot eivät olleet kiinnostuneita, perustivat bretagnelaiset Alexis Gourvennecin johdolla oman varustamon. Nopeasti alkujaan rahtia kuljettamaan perustettu varustamo saavutti matkustajienkin suosion, ja vuosikymmenten saatossa siitä tuli johtava toimija läntisessä Englannin kanaalissa sekä Britannian ja Espanjan välisessä liikenteessä. Osaltaan varustamon voittokulussa vaikutti se, että sen omistavat edelleen bretagnelaiset maanviljelijät, joiden ensisijaisena intressinä on ollut merikuljetusten takaaminen tuotteilleen; talousvaikeuksista on toistuvasti selvitty siksi, ettei yhdenkään omistajan tai rahoittajan intresseissä ole ollut päästää varustamo konkurssiin.

### Vihanneksia Britanniaan

Bretagnen alue luoteis-Ranskassa oli pitkään maan takapajuisimpia alueita. Keskusvallalla ei ollut kiinnostusta kehittää aluetta – varsinkaan johtuen bretagnelaisten omasta, muusta Ranskasta poikkeavasta kielestä ja kulttuurista (jotka Ranskan hallinto pyrki 1800–1900-luvuilla hävittämään). 1960-luvulla bretonien joukossa nousi yhä kovempia vaatimuksia alueen kehittämistä, ja lopulta Ranskan hallitus suostui vuoden 1968 laajojen levottomuuksien jälkimainingeissa



Lyhyen Brittany Ferries -uransa jälkeen Kerisnel liikennöi pitkään muille ranskalaisille omistajille ja myöhemmin Punaisellaamerellä ja Kreikassa, kunnes se upposi matkalla romuttamolle vuonna 2014.

Kuva: Postikortti, Joonas Kortelaisen kokoelmat

toteuttamaan bretonien vaatiman viiden kohdan ohjelman, johon kuului syväsataman rakentaminen Roscoffiin.

Finisterreläinen sikafarmari Alexis Gourvennec oli yksi Bretagnen kehittämistä ajaneen liikkeen johtajia. Roscoffin sataman rakentamisen alettua hän yritti saada olemassaolevia varustamoita aloittamaan liikenteen Roscoffista Iso-Britanniaan, mutta kaikkien mielestä liikenteen olisi mahdotonta päästä edes nollatulokseen. Niinpä Gourvennec ja Jean Hénaff perustivat uuden varustamon keväällä 1972. Toimitusjohtajaksi nimitetty Hénaff löysi pian sopivan aluksen: vielä rakenteilla olevan, alkujaan Israelin laivaston tilaaman roro-rahtialus Lilacin, joka valmistuisi sopivasti saman vuoden lopulla.

Rahoituksen järjestämiseksi laivan ostamiseksi Gourvennec suostutteli johtamansa maanviljelijäjärjestö Societe d'Interet Collectif Agricolen jäsenet sijoittamaan varustamoon, minkä lisäksi BAI:ta tuli rahoittamaan Credit Agricole -pankki – jonka paikalliseen johtoon Gourvennec myös kuului. Pian varustamon perustamisen jälkeen markkinointia varten palkattu Derek Brightwell ehdotti Bretagne Angleterre Irlande -nimen korvaamista markkinoinnissa englanninkielisellä Brittany Ferries -nimellä, jonka varustamon johto hyväksyi. Valinta tuli osoittautui onnistuneeksi, kun Brittany Ferriesistä tuli myöhemmin brittimatkustajien suosima varustamo.

Brittany Ferriesin ensimmäinen laiva valmistui marraskuussa 1972 ja nimen Kerisnel, Roscoffin eteläpuolella sijaitsevan Saint-Pol-de-Léonin kaupungin kuuluisan vihannestorin mukaan. Laivassa ei alkujaan ollut lainkaan matkustajatiloja, mutta Brittany Ferriesin johto halusi kuljettaa rahtilaivalla sallitut 12 matkustajaa; tämän mahdollistamiseksi laivan yläkannelle asennettiin kontteja joissa oli yksinkertaiset matkustajatilat. Lyhyen P&O Ferries -rahtauksen jälkeen Kerisnel aloitti liikenteen Roscoffin ja Britannian Plymouthin välillä tammikuun 1973 alussa.

### Matkustajaliikenteen alkutaival

Huolimatta siitä, että Kerisnelin alkutaival oli kaikkea muuta kuin loistava – ensimmäisten kolmen kuukauden aikana laiva kuljetti alle puolet ennustetusta rahtimäärästä – päätti Brittany Ferries tilata kokonaan uuden aluksen jo maaliskuussa 1973 La Rochellen telakalta. Laivan kapasiteetiksi päätettiin 40 rekkaa ja 80 matkustajaa. Matkustajaliikenne alkoi jo kesäkaudella 1973, kun Brittany Ferries ja Vedettes Armoricaines operoivat yhteistyössä Poseidon-matkustajalaivaa Kerisnelin rinnalla. (Entinen Stena Linen laiva oli myös Suomen-kävijä Tukholma–Maarianhamina-linjalla). Yh-





teistyö jäi yhteen kesäkauteen, mutta kokemusten perusteella jo rakenteilla olevan Penn-Ar-Bedin (Gourvennecin kotipaikan Finisterren bretoninkielinen nimi) matkustajakapasiteettia kasvatettiin ensin 150:een ja lopulta 320:een.

Penn-Ar-Bedin rakentamisen lisäksi Brittany Ferries suunnitteli Kerisnelin uudistamista matkustaja-auto-lautaksi, mutta taloudelliset realiteetit tulivat vastaan: ensimmäisen vuoden jälkeen varustamo oli konkurssikypsä. Koska yksikään sen omistajista tai velkojista ei ollut kiinnostunut vetämään varustamo konkurssiin, jatkui toiminta normaalisti: Penn-Ar-Bed valmistui tammikuussa 1974 ja se korvasi Kerisnelin Roscoff–Plymouth-linjalla. Vanhempi lautta rahdattiin uudelle Brittany Ferriesin ja Jean Hénaffin omistamalle Ouest Ferries -varustamolle, joka aloitti liikenteen St. Nazairesta Espanjan Vigoon. Uusi varustamo ei menestynyt ja Brittany Ferries vetäytyi siitä heinäkuussa. Kerisnel myytiin lokakuussa toiselle ranskalaisvarustamolle. Ouest Ferries -jupakan seurauksena Hénaff erotettiin Brittany Ferriesin toimitusjohtajan roolista.

Matkustajien kuljetus Roscoffin ja Plymouthin välillä osoittautui oikeaksi ratkaisuksi: jo ensimmäisen vuoden aikana Penn-Ar-Bed paljastui liian pieneksi. Asiaa edesauttoi Britanniaan luotu markkinointiorganisaatio Brittany Information Bureau, joka mainosti nimenomaan Bretagnea kohteena, ei Brittany Ferriesin lai-

Yllä: Penn-Ar-Bed alkuperäisessä asussaan. Varustamon alkuvuosina graafinen ilme haki vielä muotoaan.

Kuva: Postikortti, Joonas Kortelaisen kokoelmat  
Kartta alla: satelliittikuva: Esa reittiopirros Ilves Valta







Yllä: Armorique (1) lähdössä St. Malosta. Laivan myötä otettiin käyttöön Brittany Ferriesin uusi sini-puna-vaaleanvioletti väritys. Vasemmalla: Yhden kesän ihmeeksi jääneellä Brince de Bretagnella oli uniikki väritys, joka ehkä osaltaan kertoi laivan olevan väliaikaisratkaisu.

Vasemmalla alla: Cornouaillesin laatikkomainen ulkomuoto paljasti sen sukulaissuhteen Prince de Bretagneen. Kuten ikkunoiden sijoittelun vertailukin ehkä kertoo, oli siinä kuitenkin paljon puolisarisartaan suuremmat matkustajatilat. Alla: Prince of Brittany kuvattuna aivan Brittany Ferries -uransa alussa. Vaikka se ei kuvasta erotukaan, oli laiva vielä tässä vaiheessa Ruotsin lipun alla ja kotipaikkana oli Lion Ferryn kotikaupunki Halmstad.

Kuvat: Postikortteja, Joonas Kortelaisen kokoelmat





voja. Kohteisiin keskittyminen tulikin olemaan Brittanyn Ferriesin markkinoinnin kärki jatkossakin.

Kun Brittany Ferries oli vielä vuoden alussa keikkunut konkurssin partaalla, nyt kilpailijat olivat kiinnostuneita ostamaan sen. Omistajat eivät kuitenkaan olleet kiinnostuneet myymään, vaan sen sijaan halusivat laajentaa varustamoaan. Tämän mahdollistamiseksi Brittany Ferriesille palkattiin uusi toimitusjohtaja: logistiikka-ammattilainen Christian Michielini, joka tulisikin pysymään virassa yli 20 vuotta.

## **Kahakka St. Malossa**

Kerisnelin myynnin ratkaistua varustamon pahimmat talousvaikeudet oli aika hankkia sopivampi alus Penn-Ar-Bedin rinnalle. Huhtikuussa 1975 Brittany Ferries rahtasi Rederi Ab Nordöltä lähes uuden Falster-lautan, joka sai nimen Prince de Bretagne (bretagnelaisen maanviljelijöiden yhteisen vihannesbrändin mukaan).

Uuden laivan hankkimisen lisäksi varustamo suunnitelti toisen linjan avaamista. Neuvotteluita käytiin St. Malon kaupungin kanssa, mutta ennen kuin Brittany Ferries ehti suunnittelua pidemmälle ilmoitti länsisaksalainen TT-Line avaavansa toukokuussa linjan St. Malosta Southamptoniin. Brittany Ferriesille TT-Linen korkeatasoiset alukset olivat vakava uhka.

Estääkseen TT-Linen liikenteen Gourvennec turvautui laittomiin toimiin: käyttäen TT-Linen palkkaamaa filippiiniläistä henkilökuntaa tekosyynä hän organisoi "satamatyöläisten" saarron St. Maloon, estäen TT:n Mary Poppins -laivaa käyttämästä satamaa. Kun Ranskan viranomaiset eivät ryhtyneet toimiin saarron purkamiseksi, joutui TT-Line luopumaan yrityksestä. Michielini sanoi vuosia myöhemmin televisiohaastattelussa Gourvennecin toimien olleen "välttämättömiä."

Varmistaakseen ettei toisia yrittäjiä tulisi, siirsi Brittany Ferries Penn-Ar-Bedin elokuussa 1975 uudelle St. Malo–Plymouth-linjalle. Linjaa operoitiin vain syyskuuhun asti, jolloin Prince de Bretagneen rahtaus lopetettiin ja Penn-Ar-Bed palasi Roscoffin-linjalle. Varustamolla oli ollut osto-optio Prince de Bretagneen, mutta laivan matkustajakapasiteetti oli liian pieni. Sen sijaan Brittany Ferries kääntyi laivan rakentaneen Trondheims Mekaniske Verkstedin puoleen ja tilasi muokatun sisäaruksen valmistuvaksi vuonna 1977.

## **Nopea laajentuminen**

Varustamo tarvitsi kuitenkin uusia aluksia jo aiemmin. Kesäkaudeksi 1976 Penn-Ar-Bedin rinnalle rahdattiin 1972 Siljan kesälauttanakin ollut Fred. Olsenin Bonan-

za. St. Malon liikennettä varten varustamo osti vaikeuksissa painaneen DA-NO Linienin Terje Vigen -lautan, joka sai uuden nimen Armorique (I) bretagnelaisen luonnonpuiston mukaan (kuten Asterixiä lukevat muistanevat, on Armorica, ranskalaisittain siis Armorique, Bretagneen latinankielinen nimi). Remontin jälkeen laiva liikennöi ensin huhtikuusta 1976 alkaen St. Malosta Plymouthiin, kunnes kesäkuussa Britannian satama siirrettiin Portsmouthiin. Portsmouth oli lähempänä Lontoota, mutta myös tarpeeksi lähellä St. Maloa niin, että Armorique (I) pystyi tekemään yhden edestakaisen matkan vuorokaudessa.

Portsmouthkaan ei ollut ongelmaton satamavalinta, sillä ajalle tyypillisesti Britanniassa satamatyöläiset vastustivat uutta linjaa – eivät kuitenkaan Portsmouthiin vaan läheisen Southamptonin työläiset, jotka pelkäsivät muidenkin varustamoiden siirtyvän Portsmouthiin. Southamptonin satamatyöläisten ammattiliikkeen painostuksesta johtuen Armorique (I) ei ensimmäisen kesäkauden aikana voinut kuljettaa lainkaan rahtia. Lopulta ensimmäinen liikennekausi jäi lyhyeksi kun ensin Armorique (I) ajoi karille heinäkuussa, ja sitten tilalle rahdattu Olau West teki samoin elokuussa. Lokakuusta alkaen linjaa voitiin viimein liikennöidä ilman ongelmia ja rahdin kuljetus aloittaa.

Kun Trondheimista tilattu uudisrakenne valmistui Roscoff–Plymouth-linjalle toukokuussa 1977, oli Brittany Ferries viimein varsin hyvässä tilanteessa. Uusi laiva sai nimen Cornouailles Cornwallin ranskankielisen nimen mukaan. Uuden laivan valmistuttua Penn-Ar-Bed vuorotteli Roscoff–Plymouth- (viikonloppuisin) ja St. Malo–Portsmouth-linjojen (arkisin) välillä, tehden linjalta toiselle siirtymistä varten matkat St. Malosta Plymouthiin ja takaisin.

Brittany Ferriesin johdossa oli pitkään mietitty mahdollisuutta avata linja Irlantiin. Kyse oli kuitenkin enemmän toiveesta kuin todellisuudesta, sillä oli selvää että kysyntää riittäisi vain yhdelle lähdölle viikossa. Sitten tuli jymyutinen: sekä Svenska Lloyd että Aznar lopettaisivat Britannian ja Espanjan väliset matkustajalinjansa kesäkauden 1977 jälkeen. Brittany Ferries päätti yhdistää linjat Ranskasta Irlantiin ja Britannian Espanjaan – kummallakaan yhteydellä ei ollut kysyntää kokoaikaiselle liikenteelle, jolloin niiden välillä vuorotteleva laiva oli järkevä ratkaisu. Laivaksi valikoitui Armorique (I), joka oli tarpeeksi pieni Corkin satamaan Irlannissa. Laiva teki huhtikuusta 1978 alkaen kaksi lähtöä viikossa Plymouthista Santanderiin, sitten siirtymän Plymouthista Roscoffiin, viikonloppuna edestakaisen Roscoff–Cork-matkan, palaten taas Roscoffista Plymouthiin sunnuntaina.





Yllä: Rederi Ab Sallyltä rahdatun Goëlon myötä varustamon logo ja nimi maalattiin laivojen kylkeen. Kylkeen maalattuna logo muistuttaa huomattavan paljon rautatieyhtiö Nederlandse Spoorwegenin logoa – se tunnettiinkin varustamon sisällä nimellä Polish Railways Logo. Huomaa Suomen lippu laivan mastossa. Kuva: Fotoflite  
 Alla: Breizh-Izeliä ei koskaan maalattu täyteen Brittany Ferriesin väritykseen sinipunaisine kylkiviivoineen. Kuva: Gary & Jamie Goodman kokoelma  
 Alinna: Quiberon hankittiin Prince of Brittanyn tapaan Lion Ferryllä Ruotsista. Kuva: Brittany Ferries



Espanjan-linjalla Brittany Ferriesillä oli puolellaan merkittävä matka-aikaetu: Plymouth oli lähempänä Espanjaa kuin aiemmin käytetty Southampton, mikä lisäksi Ranskan viranomaiset sallivat laivalle ajon lyhyempää Bretagnen rannikkoa mukailevalla reitillä. Näin matka-aika saatiin leikattua vain 24 tuntiin, kun Svenska Lloydilla matka oli kestänyt 37 tuntia. Aluksi molempia linjoja liikennöitiin vain kesäisin. St. Malo–Portsmouth-linjalla Armorique'n korvasi Lion Ferryllä Ruotsista rahdattu Prince of Fundy, joka sai uuden nimen Prince of Brittany.

Vuosi 1979 oli vaikea Brittany Ferriesille. Varustamo joutui rahtaamaan neljä eri alusta korvaamaan vaikeuksissa olleita omia laivojaan: rahtirorot Normandian (ent. Effoan Juno) ja Roro Danian, sekä matkustaja-autolautat Munsterin ja Reginan (ent. Silja-lautta Svea Regina). Saman vuoden aikana Plymouth–Santander-linja muutettiin ympärivuotiseksi; Armorique (I) jatkoi linjan operoimista kesäisin, mutta talvikausina se ja Prince of Brittany vaihtoivat reittejä.

1970-luvun lopulla varustamolla oli suuria suunnitelmia liikenteen laajentamiseksi. Vuonna 1978 selvitettiin Pohjois-Irlannin ja Englannin välistä linjaa, sekä kantosiipialusliikennettä Britannian Ranskaan ja Kanalaalisarille. Seuraavana vuonna selvityksessä olivat linjat Dieppestä ja Caenista Portsmouthiin, Plymouthista Portugalin Oportoan, sekä Roscoffista Dubliniin. Lisäksi tarkoituksena oli hankkia yksi rahtilautta ja tilata peräti neljä uudisrakennusta olemassaoleville reiteille valmistuviksi vuosina 1981–1983. Suurelliset suunnitelmat jäivät kuitenkin toteutumatta.

### Vaikeuksista julkisen vallan tukeen

Uusien alusten tilaamisen sijaan varustamo osti Prince of Brittanyn vuoden 1980 alussa, sekä rahtasi Rederi Ab Sallyltä entisen Viking 6:n, joka sai nimen Goëlo (jälleen Bretagnen osa-alueen mukaan). Uusi hankinta asetettiin Prince of Brittanyn rinnalle St. Malo–Portsmouth-linjalle. Suunniteltu rahtilautan hankinta toteutui, kun Brittany Ferries osti Kreikasta Iniochos Express -laivan, joka sai uuden nimen Breizh-Izel (vapaaasti käännettynä Ala-Bretagne; nimellä tarkoitetaan Bretagnen länsiosia, joissa bretonin kieltä edelleen puhutaan). Laiva liikennöi eri linjoilla rahdin tarpeiden mukaan ja ajoittain se oli myös rahdattuna muille operaattoreille.

Vuodet 1980 ja 1981 olivat varustamolle vaikeita. Polttoaineen hinta nousi samaan aikaan kun punnan arvo laski ja kiristynyt kilpailu Britannian ja Ranskan välisillä linjoilla johti hintasotaan. Kaikki operaattorit kärsivät ranskalaisten kalastajien saarrettua kaikki maan lauttasatamat elokuussa 1980. Lisäksi Brittany



Ferriesin taakkana olivat nopeasta laajentumisesta seuranneet korkeat pääomakustannukset. Suunnittelujen uudisrakenteiden sijaan varustamo teki sopimuksen olemassaolevia laivojaan suuremman Boleron rahtaamiseksi Fred. Olsenilta. Laivan piti saada nimi Trégor ja korvata Armorique Espanjan- ja Irlanninlinjoilla. Vaan toisin kävi: vaikka laivaa oli jo ehditty markkinoida, Brittany Ferriesin johtokunta ei antanut rahtaukselle siunaustaan ja vuosi 1981 operoitiin sitenkin ilman uusia aluksia.

Brittany Ferriesin taloudellinen tilanne oli tukala. Rahat olivat loppu, mutta samaan aikaan varustamo tarvitsi uuden laivan Goëlon tilalle sen rahtauksen lopuessa huhtikuussa 1982. Gourvennec pyysi apua Ranskan valtiolta, mutta sieltä asetettiin ehdoksi St. Malon -linjan lopettaminen. Pelastukseksi löytyi lopulta samana vuonna käyttöön otettu Société d'Économie Mixte (SEM) -malli, joka antoi maakunnille ja muille paikallisen julkisen vallan edustajille mahdollisuuden perustaa yhteisyrityksiä yksityisten yhtiöiden kanssa jos tavoitteena oli tukea alueen kehitystä tai tarjota julkista palvelua. Bretagnen alueen maakunnat ja departementit muodostivat yhdessä Brittany Ferriesin kanssa uuden Société Anonyme Bretonne d'Économie Mixte d'Équipement Naval (Sabemen) -yhtiön helmikuussa 1982. Brittany Ferries myi Armorique'in (1), Cornouaillesin ja Prince of Brittanyn Sabemenille, joka puolestaan rahtasi ne välittömästi takaisin Brittany Ferriesille.

Sabemenin turvin Goëlon korvaajaksi voitiin rahdata TT-Saga Linelta Prince of Brittanyn sisaralus Nils Dacke, joka sai uuden nimen Quiberon (bretagnelaisen kylän mukaan; sama nimeämiskäytäntö jatkui useissa myöhemmissä aluksissa). Liikenteeseen tullessaan Quiberon säilytti aluksi Ruotsin lipun, mikä mahdollisti uhkapelien tarjoamisen laivalla. Samaan aikaan Quiberonin liikenteenaloituksen kanssa Brittany Ferries joutui rahtaamaan Rederi Ab Sallyltä Viking I:n korvaamaan tulipalon kärsinyttä Prince of Brittanynä.

Laivaston uudistaminen pohjoismaisilla lautoilla jatkui vuonna 1984, kun varustamo rahtasi tanskasta Gelling Nordin (alkujaan Viking-lautta Apollo), joka sai nimen Bénodet. Lautta korvasi Roscoff–Plymouth-linjalla Cornouaillesin, joka rahdattiin Ranskan valtionrautateille SNCF:lle. Jo pidempään lähinnä varalaivana toiminut Penn-Ar-Bed myytiin samana vuonna.

## Uusia tytäryhtiöitä

Vuonna 1984 Brittany Ferries lähti mukaan uuteen Channel Island Ferries -varustamoon, joka aikoi aloittaa (olemassaolevan Sealink-varustamon kanssa) kilpailevan lauttayhteyden Britannian ja Kanaalisaarten



Yllä: Bénodet sai ensimmäisenä varustamon uuden liikemerkin kylkiinsä. Huomaa korsteeniin väärin päin maalattu logo. Laiva sai myöhemmin hyvin samanlaisen värityksen Rederi Ab Eckerön laivastossa.

Kuva: Gary & Jamie Goodman kokoelma

Yllä: Trégastelilla oli silläkin yhteys Suomeen, sillä se tuli Brittany Ferriesille suomalaisomisteisen Sally Linen rahtauksesta. Armorique'in (1), Prince of Brittanyn ja Quiberonin tapaan se oli Knud E. Hansenin suunnittelua 70-luvulta. Kuva: Postikortti, Joonas Kortelaisen kokoelma

Alla: Entinen Bénodet BCIF:n Corbiérenä. Huomaa varustamon korsteenimerkin samankaltaisuus Brittany Ferriesin vastaavaan. Kuva: Joonas Kortelaisen kokoelma





(Jersey ja Guernsey) välille. Liikenteen alkaessa 1985 laivaksi asetettiin Bénodet, joka sai uuden nimen Corbière. Ulosrahdattun laivan tilalle Brittany Ferries rah-tasi Jugoslavian valtionvarustamolta Njegoš-lautan, jo-ka sai nimen Trégastel. Vielä saman vuoden aikana Channel Island Ferries nimettiin uudelleen British Channel Island Ferriesiksi (BCIF). Myöhemmin myös Breizh-Izel rahdattiin BCIF:lle.

Vielä vuoden 1985 aikana Brittany Ferries teki kaksi hankintaa lisää. Ensin se osti Cherbourgin ja Poolen välillä liikennöineen Truckline Ferriesin sekä sen laivat Coutancesin ja Purbeckin. Ranskan viranomaiset oli-vat jo jonkin aikaa ajaneet näiden kahden ranskalais-varustamon fuusiota. Alukset jatkoivat samalla linjalla ja Truckline Ferries säilytti erillisen brändinsä, mutta laivoja pidennettiin vuosina 1985 ja 86 kapasiteetin

kasvattamiseksi.

Brittany Ferries oli aloittanut neuvottelut Caenin (tai tarkemmin sen ulkosataman Ouistrehamin) ja Ports-mouthin välisen liikenteen avaamisesta jo vuosia aiemmin. Vuonna 1985 tämän rahoittamiseksi perus-tettiin SEM-yhtiö Société d'Équipement Naval du Calvados (Senacal), joka hankki Stoomvaart Maats-chappij Zeelandilta (SMZ) Prinses Beatrix -lautan. Brittany Ferriesin historian tähän asti suurin alus rah-dattiin SMZ:lle rakenteilla olevan uudisrakenteen val-mistumiseen asti toukokuussa 1986. Sen jälkeen laiva sai uuden nimen Duc de Normandie ("Normandian herttua," Englannin vallanneen normanni Vilhelm val-loittajan alkuperäinen titteli) ja avasi Caen–Ports-mouth-linjan. Ranskalainen Architectes Ingénieurs As-sosiés (AIA)-arkkitehtitoimisto suunnitteli laivalle uu-det sisätilat, mistä alkoi pitkälle 2000-luvulle jatkunut yhteistyö AIA:n ja Brittany Ferriesin välillä. Uusi linja oli välitön menestys ja kesäkaudella muita Brittany Ferriesin ja Trucklinen laivoja jouduttiin ajoittain aset-tamaan Duc de Normandien rinnalle kysyntään vas-taamiseksi. Trucklinen liikenne puolestaan kasvoi niin nopeasti, että rahtauksesta vuonna 1986 palannut Cornouailles asetettiin Cherbourg–Poole-linjalle kol-manneksi laivaksi.

### Ensimmäinen risteilylautta

Jos näissä hankinnoissa ei ollut tarpeeksi, vuonna 1987 Brittany Ferries (tai varsinaisesti Sabemen) sol-mi sopimuksen ensimmäisestä uudisrakennuksestaan sitten Cornouaillesin: varustamo tilasi risteilylautan Plymouth–Santander-linjaa varten. Suomalaisista tela-koista neuvotteluita oli käyty Rauma-Repolan, Valmetin ja Wärtsilän kanssa, mutta lopulta valinta tehtiin skottilaisen Gowanin telakan ja ranskalaisen Chan-tiers de l'Atlantiquen välillä. Nimen Bretagne saanut laiva rakennettiin osin poliittisista syistä lopulta Rans-kassa. Se ei kuitenkaan ollut vailla suomalaisosaamis-ta: turkulainen Elomatic oli yksi laivan pääsuunnitteli-joista.

Ennen Bretagnen valmistumista vuonna 1989 laivasto ehti kuitenkin vielä kasvaa käytetyillä laivoilla: kesä-kaudeksi 1988 Brittany Ferries rah-tasi Rederi Ab Gotlandilta Gotland-lautan toiseksi laivaksi Caen–Portsmouth-linjalle. Kesän aikana Sabemen puoles-taan ilmoitti ostaneen B&I-varustamon Connacht-lautan, joka asetettiin St. Malo–Portsmouth-linjalle alkuvuodesta 1989 nimellä Duchesse Anne. Laiva sai nimensä 1400–1500 luvuilla eläneestä Bretagnen herttuattaresta, mutta Duchesse Anne on myös Dun-kerque'issa museoituna oleva viimein Ranskan lipun alla purjehtinut fregatti. Duchesse Anne vapautti Prin-ce of Brittanyn pysyväksi toiseksi laivaksi Caenin ja



Yllä: Truckline Ferriesin Purbeck oli usein rahdattuna muille operaattoreille – myös edellä mainitulle Sally Linelle 90-luvulla. Kuva: Michael J. Allen, postikortti

Alla: Truckline Ferriesin osto osoittautui menestystarinaksi, ja useat Brittany Ferriesin vanhat laivat päätyivät 80–90-lukujen vaihteessa Trucklinelle "eläkepäiville." Ensimmäinen näistä oli kuvan Cornouailles, jolle Trucklinen mustakeltaiset värit sopivat hyvin. Kuva: Fotofliite







Yllä: Duc de Normandie oli tullessaan liikenteeseen Brittany Ferriesin ehdoton lippulaiva. Laiva oli alkujaankin laadukas, mutta AIA:n suunnittelema uusi sisustus nosti sen vielä korkeammalle tasolle. Kuva: Marko Stampehl

Oikealla: Duchesse Anne oli Irlanninmereltä tulleena poikkeuksellinen hankinta. Laiva myytiin kahdeksan vuoden jälkeen Jardolinijalle Kroatiaan, jossa se on edelleen liikenteessä. Kuva: Postikortti, Joonas Kortelaisen kokoelma

Oikealla alla: Bénodet/Corbière viimeisessä värityksessään Brittany Ferriesin omistuksessa Trucklinen laivana. Kuva: Mike Tedstone, postikortti

Alla: Brittany Ferries oli miettinyt uudisrakenteen tilaamista Espanjan-liikenteeseen jo pitkään. Kuvassa Wärtsilän ehdotus uudeksi laivaksi vuodelta 1985. Kuva: Sistem, Meyer Turku





Portsmouthin välille. Linjaa varten laiva sai uuden nimen Reine Mathilde (Vilhelm Valloittajan puolison mukaan).

Varustamon uusi lippulaiva Bretagne aloitti liikenteen Plymouth–Santander- ja Roscoff–Cork-linjoilla heinäkuussa 1989, yhdeksän kuukautta myöhästyneenä. Vaikka suomalaisin silmin uusi laiva oli varsin pieni (25 000 bruttotonnia ja 2000 matkustajaa) ja siltä puuttuivat Suomen ja Ruotsin väliseen liikenteeseen samoihin aikoihin valmistuneiden lauttojen “wau-ominaisuudet,” oli sen merkitys Britannian liikenteessä suuri. Bretagne oli ensimmäinen risteilylautta alueen liikenteessä, eikä ole liioiteltua sanoa sen aloittaneen uuden aikakauden. Jotain laivan arvostuksesta kertoo, että siitä on julkaistu peräti kaksi kirjaa: Miles Cowsillin Bretagne: A Ferry of Art and Distinction ja Vitor Franciscon Bretagne: 30 Years of Splendour. Brittany Ferriesillä oli optio kahteen Bretagnen sisaralukseen, mutta niitä ei voitu käyttää rahoituksen puuttuessa.

Uuden laivan hankkimisen yhteydessä Brittany Ferries järjesteli omaa ja tytäryhtiöidensä laivastoja uudelleen: Cornouailles siirtyi BCIF:lle (nimellä Havelet), korvaten Corbiéren joka siirtyi Truckline Ferriesille.

Bretagnen merkitystä Brittany Ferriesin kehityksessä on vaikea yliarvioida. Suomalaista suunnittelua oleva, Ranskassa rakennettu laadukas risteilylautta nosti varustamon laivaston täysin uudelle tasolle.

Kuva: Gary & Jamie Goodmanin kokoelma

Samoin Trégastel siirtyi Trucklinelle, kun taas Breizh-Izel myytiin. Vuonna 1989 varustamo ja Ranskan valtio neuvottelivat myös rautatieyhtiö SNCF:n Dieppe–Newhaven-lauttalinjan myynnistä Brittany Ferriesille, mutta Brittany Ferries kieltäytyi; varustamon näkemyksen mukaan linja heikkotasoisine aluksineen ei ollut kiinnostava.

Bretagnen jälkeen Brittany Ferries suuntasi kiinnostuksensa uusien alusten hankkimiseen Caen–Portsmouth- ja Cherbourg–Poole-linjoille. Nämä tilattiin lopulta Suomesta, mutta niistä ja varustamon myöhemmistä vaiheista kerromme sarjan seuraavassa osassa.

## Lähteitä

- Brittany Seas Ships (brittany-seas-ships.jimdofree.com)
- Miles Cowsill: Brittany Ferries – 40 Memorable Years. Ferry Publications: 2013.
- Fakta om Fartyg (faktaomfartyg.se)
- Ferry & Cruise 2014. Ferry Publications.
- Ferry & Cruise Review. Summer 2022.
- Kalle Id & Bruce Peter: Innovation and Specialisation: The Story of Shipbuilding in Finland. Nautilus: Copenhagen 2017.
- Richard Kirkman (toim.): Brittany Ferries from a cause to a brand 1973-2005. Lainson Publishing: Southsea 2020.
- NIFerrySite (www.niferry.co.uk)
- Bruce Peter: Armorique. Ferry Publications: 2009.





# Fakta: Brittany Ferriesin laivaston kehitys 1972-1989

## **Penn-Ar-Bed** (1974-1984)

Valmistunut 1974, Ateliers & Chantiers de la Rochelle-Pallice, Ranska

Mitat 103,85 x 17,51 x 4,45 m

Bruttovetoisuus 2 900

Koneet 2 x Pielstick diesel, nopeus 18,5 solmua

Matkustajamäärä 320

Henkilöautoja 235

*Kuva: Fotoflite*



## **Armorique** (1976-1994)

Valmistunut 1972, Ateliers & Chantiers du Havre, Ranska

Mitat 116,62 x 19,23 x 4,33 m

Bruttovetoisuus 5 700

Koneet 2 x Pielstick diesel, nopeus 20 solmua

Matkustajamäärä 700, hyttipaikkoja 410

Henkilöautoja 170

*Kuva: Gary & Jamie Goodmanin kokoelma*



## **Duc de Normandie** (1986-2005)

Valmistunut 1978, Verolme Scheepswerf Heusden, Alankomaat

Mitat 131,02 x 22,56 x 5,17 m

Bruttovetoisuus 13 500

Koneet 4 x Stork-Werkspoor diesel, nopeus 21 solmua

Matkustajamäärä 1 500, hyttipaikkoja 567

Henkilöautoja 320

*Kuva: Brittany Ferries*



## **Bretagne** (1989-)

Valmistunut 1989, Chantiers de l'Atlantique, Ranska

Mitat 151,20 x 26,00 x 6,20 m

Bruttovetoisuus 25 000

Koneet 4 x Wärtsilä-Crepelle diesel, nopeus 21 solmua

Matkustajamäärä 2 056, hyttipaikkoja 1 146

Henkilöautoja 367

*Kuva: Postikortti, Joonas Kortelaisen kokoelma*





Autolautat

# Terveisiä Tex



Alankomaiden pohjoisosassa sijaitsevan, matkailijoiden suosiossa olevan Texelin saaren yhdistää mantereeseen TESO-varustamon kaksi suurta, nykyaikaista matkustaja-autolauttaa. Lyhyestä matkajasta huolimatta lautoilla on yllättävän laajat palvelut matkustajille.

KOONNUT: ILVES VALTA





# kelistä



Yllä: **Texels Eigen Stoomboot Onderneming**in eli **TESO:n** nykyinen lippulaiva, vuonna 2015 valmistunut **Texelstroom** saapumassa 't Horntjen satamaan **Texelissä**.

Viereinen sivu keskellä: Vain noin Suomenlinnan lautta vastaavasta matka-ajasta huolimatta laivoilta löytyy kahvila sekä kioski, josta voi ostaa mm. **TESO-** ja **Texel-**aiheisia matkamuistoja. Kuvassa **Texelstroomin** keskilaivaa, vasemmalla kahvio ja kioskit, oikealla suuri näköalaikkuna.

Viereinen sivu alla vasemmalla: **TESO:n** alusten epäsymmetrisen ulkomuodon selittävä **1960-luvulta** periytyvät satamalaitteet, joita ei ole levennetty isompien lauttojen hankkimisen yhteydessä. Kuvassa **Texelstroom** mantereen päässä **Den Helderissä**. **Texelin-**matkaa suunnittelevan on hyvä tietää, että **Den Helderin** rautatieasema on verrattain kaukana satamasta ja lauttaan aikovan pitää varautua bussimatkaan tai noin puolen tunnin kävelyyn.

Viereinen sivu alla oikealla: **Vanhempi**, vuonna 2005 valmistunut **Dokter Wagemaker** matkalla kohti 't Horntjea. Paikallisten mukaan **TESO** suunnittelee laivan korvaamista uudella ja suuremmalla.

Oikealla: Kirjaimellisesti arkinen näky 't Hoorntjessa: **Texelstroom** saapumassa laituriin oikealla, vasemmalla **Dokter Wagemaker** lepolaiturissa. Jälkimmäistä käytetään yleensä vain perjantaisin ja viikonloppuisin päiväsaikaan, jolloin lähtöjä on puolen tunnin välein. Muina aikoina **Texelstroom** liikennöi reittiä yksin.

Kuvat: Ilves Valta

Oikealla alla: **Doktor Wagemaker** **TESO:n** vanhassa värityksessä kuvattuna vuonna 2008.

Kuva: Miran Hamidulla





# Tulossa:



MyStar tulee kirjoitushetken tiedon mukaan viimein liikenteeseen joulukuussa. Pääsemme viimein tutustumaan uuteen alukseen. Kuva: Tallink Grupp

## MyStar viimein liikenteeseen

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

## Uusi Carnival Celebration

Meyer Turku luovutti viimeisen aluksen Carnival Corporationin brändeille rakennetussa neljän laivan sarjassa. Tutustumme sekä Carnival Celebrationiin että sen sisäriin.

## E-Flexer -luokka

Stena Roron Kiinassa rakennuttama 12 ropax-lautan sarja mukautuu niin alle kahden tunnin ylityksiin kuin vuorokauden kestäviin matkoihin. Onko standardoitu alustyyppi autolauttaliikenteen tulevaisuus?

## Myrstenin suvun varustamot

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

**Ulkomatala 1/2023 ilmestyy  
maanantaina 20. maaliskuuta**