

ulkomatala

1/2023 • www.ulkomatala.net • 20.3.2023

Tallinkin uusi Mystar



Jewel of the Seasillä
vuonoista Madeiralle

E-Flexer-luokka
autolauttojen uusi standardi

Ahvenanmaan asia on meidän asiamme

ULKOMATALA 1/2023

Lehti on julkaistu internetissä ilmaisena 20.3.2023. Julkaisijana toimii Ulkomatala-verkkolehti ja sen toimitus. Lisätietoja: www.ulkomatala.net

12. vuosikerta

TOIMITUS

Päätoimittaja: Ilves Valta
Toimittajat: Joonas Kortelainen ja Olli Tuominen
Vierailevat toimittajat: Miran Hamidulla, Mikko Laakso ja Maria Valta
Avustaja: Arja Hankilanoja
Ulkoasu ja taitto: Ilves Valta

Toimituksen sähköpostiosoite:
toimitus@ulkomatala.net

KUVIA TÄHÄN NUMEROON TOIMITTIVAT

Peter Knego, Frank Lose, Jouni Saaristo, Matt Sudders ja Marko Stampehl

KIITOKSET

Miran Hamidulla ja Steven Tarbox

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-osioista.

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

KANNESSA

Mystar saapumassa Helsinkiin jouluaattona 2022. Kuva: Joonas Kortelainen

TEKSTI: ILVES VALTA

YHTENÄ tämän numeron aiheista paneudumme Viking Linen muutosten talveen. Laivakauppoja pitkässä juoksussa merkittävämpi muutos on Rederi Ab Eckerön osto: ostettuaan osakkeita sellaisilta omistajilta, jotka olivat Eckerön toimintaan tyytymättömiä, on Viking nyt yli 17% osuudellaan kilpailijansa suurin yksittäinen omistaja – joskin Mansénin perhe kontrolloi yhteensä huomattavasti suurempaa osuutta.

Mutta tarvitseeko Vikingin ja Eckerön olla kilpailijoita? Kuten osakkeensa myyneet Johan Dahlman ja Johan Eklund analysoivat kaupan jälkeen Nya Ålandin haastattelussa, ovat Eckerö ja Viking liikennealueensa pienimmät toimijat. Virolainen Tallink on niitä merkittävästi suurempi – puhumattakaan Suomessa päämajaansa pitävästä mutta italialaisomisteisesta Finnlinesista. Dahlman ja Eklund puhuivat haastattelussa Ahvenanmaan lauttamerenkulun yhteistyön puolesta, mutta manner-Suomen puolella on hyvä muistaa Ahvenanmaan merenkulun olevan Suomen merenkulkua. Eckerön ja Vikingin keskenäinen kilpailu on huono asia koko Suomen merenkulun kannalta.

Yhteistyössä toimivat Viking ja Eckerö olisivat Helsingin ja Tallinnan välisellä linjalla paljon voimakkaampia kuin kilpailijoina. Koordinoiduin aikatauluin suomalaisvarustamot voisivat tarjota käytännössä saman vuorotarjonnan kuin Tallink. Maarianhaminan satamassa työttömänä jo kolme vuotta ollut Birka Stockholm voitaisiin työllistää Vikingin laivastossa – ja on vaikea keksiä, missä muualla laivaa edes voisi käyttää ilman kalliita muutostöitä.

Se, miten yhteistyö mahdollisesti saavutetaan ei ole lopputuloksen kannalta relevanttia. Yhteispuurjehduksesta ja Birka Stockholmin myynnistä voidaan sopia vaikka huomenna. Tai sitten Viking voi hitaasti mutta varmasti vallata Eckerön – kuten se näyttäisi parhaillaan olevan tekevässä – ja fuusioda sen lopulta itseensä. Tämä kuitenkin vie aikaa, sillä Eckerö on Ahvenanmaalla todellinen kansanosake: omistajia on lähes 10 000.

Yhteisen sävelen löytyminen ei kuitenkaan vaikuta helpolta. Varustamot ehtivät jo Rosellan myynnin jälkeen vääntää kättä Ahvenanmaan ja Ruotsin välisen liikenteen tulevaisuudesta. Vikingin mukaan liikenteen pitäisi jatkossakin kulkea Maarianhaminasta – huolimatta siitä, että Vikingin itse operoima reitti Maarianhaminasta Kapellskäriin houkutteli vähemmän matkustajia ja rahtia kuin Eckerö–Grisslehamn-linja, ja Maarianhaminan-liikenteestä luovuttiin tappioiden vuoksi. Todellisen yhteistyön rakentaminen vaatisi vääjäämättä sitä, että molemmat osapuolet kunnioittavat toistensa asiantuntemusta.

Ulkomatala 1/2023

Sisällys

Kannessa: Mystar – laiva minun tähteni

Helsinki–Tallinna-linjan uusin tähti on parannettu painos linjaristaan Megastarista. — Sivu 4

Kannessa: Mystar – laiva lasten tähden

Mystarissa on panostettu vanhempaan sisareen verrattuna erityisesti lasten tiloihin. Mutta miten laiva pärjäs esikoululaisen ja tämän vanhempien testissä?. — Sivu 10

Celebration juhlistaa Carnivalin 50-vuotista taivalta

Meyer Turun telakalta joulukuussa luovutettu Carnival Celebration juhlistaa Carnivalin 50-vuotista taivalta ja on samalla luokkansa viimeinen Suomessa rakennettu laiva. — Sivu 14

Vikingin muutosten talvi

Vikingin laivasto on pienin 40 vuoteen, mutta varustamo on siten keskittynyt vahvoihin ydinlinjoihinsa. — Sivu 20

Junalauttayhteys Suomesta Viroon?

Suomalainen Fennorail suunnittelee junalauttayhteyden avaamista Hangon ja Paldiskin välille. — Sivu 24

Uutisia lyhyesti

Tallinkin ulosrahtausten uusimmat vaiheet, kelluva LNG-terminaali Exemplar aloitti toimintansa, VG Shipping osti osuuden Rederi Ab Nathaliestä. — Sivu 26

Kannessa: E-Flexerit – lauttaliikenteen uudet monitoimikoneet

Stena Roron yhä rakenteilla oleva, ainakin kahteentoista laivaan kasvava lauttasarja mukautuu niin alle kahden tunnin kuin yli vuorokauden matka-ajan linjoille. — Sivu 28

Kirja-arvostelu

Arviossa Steve Barronin kolmeosainen kirjasarja maailman junalautoista. — Sivu 34

Kannessa: Jewel of the Seas – merten pieni jalokivi

Matkaraportti Royal Caribbeanin Radiance-luokan laivalta Norjan vuonoista Madeiralalle. — Sivu 36

Brittany Ferries – risteilylautoista ropaxeihin

Brittany Ferries panosti 1990-luvulla risteilylautoihin siirtyäkseen 2020-luvulla kohti ropaxeja. — Sivu 44

Rosellan neljä vuosikymmentä

Katsaus Viking Linen (tähän mennessä) pitkäikäisimmän laivan uraan. — Sivu 58



14



28



36



44

Tällä sivulla, ylhäältä:

Carnival Celebration. Kuva: Peter Knego

Stena Ebba. Kuva: Stena Line

Jewel of the Seas. Kuva: Mikko Laakso

Armorique. Kuva: Brittany Ferries

Matkustaja-autolautat

Mystar – laiva



Vihdoin se valmistui. Melkein vuoden viivästyksen jälkeen Rauma Marine Constructions luovutti uuden kaupunkien välisen tähden, Mystarin joulukuussa 2022. Tutustumme uuteen laivaan ja siihen, miten se eroaa vanhemmasta sisarestaan Megastarista.

Mystar tammikuun aamuauringossa saapumassa Länsisatamaan. Kuva: Joonas Kortelainen

TEKSTI: JOONAS KORTELAINEN

ENSIMMÄISEN matkan vuoro oli 13. joulukuuta tiistai-iltapäivänä keskellä sankkaa lumisadetta. Ajoin autolla kätevästi suoraan lähtöselvityksestä ylimmälle kannelle 7 lämmitettyyn parkkiin, johon matkustajilla on pääsy koko matkan ajan. Tämä konsepti on ollut mahdollinen jo Megastarilla viiden tunnin ostosristeilyllä, joilla otetaan auto mukaan laivalle.

Mukavuutta muutoksilla

Aluksen pääkauppa Traveller Superstore löytyy edelleen välittömästi parkin takaa kannen 7 ja 8 takaosasta, mutta sen rakennetta on muutettu jonkin verran suhteessa Megastariin: kauppa on pienempi kannella

minun tähteni



7, mutta merkittävästi suurempi kannella 8. Aavistuksen pienemmästä kokonaispinta-alasta huolimatta tilat on saatu toimivammaksi ja siellä on paljon sesongin mukaan muuttuvaa liiketilaa, Muumin ja Marimekon shop-in-shopit sekä runsas valikoima vaatteita ja kenkiä. Reittilavaksi suunnittelusta huolimatta myös päivä- ja ostosristeilyt, joilla ei käydä maissa ollenkaan, ovat Mystarilla sisarensa tavoin hyvinkin olennaisilta osin yksi sen tärkeimmistä tuotteista. Tätä silmällä pitäen laivalla voi kuvitella viihtyvänsä jo pelkäänsään ostosmahdollisuuksien puolesta vuodenajasta ja matkan tarkoituksesta riippumatta.

Laivalla on kaupan kokoa muuttamalla saatu tehtyä Family Picnic-niminen yhdistetty kahvila ja leikkihuone perheille. Korituolit kutsuvat viihtymään kahvila-

osiossa ja kauniit valaisimet sekä puupinnat ja kasvit tuovat viihtyisää tunnelmaa. Itse leikkialue on suuri ja ainakin ensivaikutelman mukaan tänne mahtuu leikkimään vähän suurempikin lapsimäärä. Tilan yhteydessä on myös pelihuone. Lisää tämän uuden tilan toimivuudesta voit lukea sivulta 11 alkavasta artikkelista.

Kannen 8 keski- ja keulaosasta löytyy Megastarin tavoin Coffee & Co, info sekä keulan lisämaksulliset Business- ja Comfort-lounges kokoustiloineen. Jälkimmäisten välistä löytyy uusi Platinum Lounge, joka tarjoaa yksilöllistä palvelua vain kuudelle matkustajalle kerrallaan. Lobby shop on siirretty Traveller Superstoren sisään ja mielestäni tämä toimii Megastaria paremmin, kun etsii vaikkapa tuijiaisia tai lahjoja kotiinviemisiksi.



Yllä vasemmalla: **Traveller Superstore** sijaitsee kahdessa tasossa aivan kuten sisarellakin. Tällä kertaa kaupankin sisustussuunnittelusta on vastannut dSign Vertti Kivi.

Kuva: Joonas Kortelainen

Yllä oikealla: 7. kannen keskilaivan istuma-alueella on sisään verrattuna enemmän paikkoja, kun erillisestä lobby shopista on luovuttu. Muilta osin toimiva filaratkaisu on pidetty samanlaisena. Kuva: Ilves Valta

Vasemmalla: **Oletko matkustanut Suomenlahden yli tynnyrissä? Sea Pubissa** sitäkin voi kokeilla.

Kuva: Joonas Kortelainen

Alla: **Nordic Bar** poikkeaa sisäraluksen samassa tilassa sijaitsevasta **Victory Barista** niin paranneltujen filaratkaisujen kuin lämpimän väripaletinsa osalta. Kuva: Ilves Valta



Coffee & Co sekä infon aulatilat ovat Megastariin verrattuna tuotu värimaailmaltaan nykyaikaan, kun harmaansävyjä on uudistettu raikkaasti sinisellä, punaisen sävyillä sekä erilaisilla valaisimilla ja enemmän yksityisyyttä antavilla tuoleilla. Tila on miellyttävä silmälle, koostaan ja viikkaudestaan huolimatta rauhallinen tunnelmaltaan ja tämä lisää matkustusmukavuutta, sillä suurin osa Tallinkin pääreitit matkustajista on useimmiten nimenomaan reittimatalla.

Lisämukavuutta loungeissa

Loungeissa sisustus on suunniteltu uudestaan. Ne vastaavat nykyistä trendiä, jossa sisustus on enemmän lentokentän loungen tai tasokkaan nykyaikaisen hotellin tasoa. Erityisesti business-luokan suuri valopaneeli katossa, joka vaihtaa sävyä vuorokaudenajan mukaan, tuo tunnelmaa. Vaihtuvia valoja käytetään myös laivan muissa tiloissa hyväksi tunnelman luomiseksi. Myös Business Loungeissa ja erityisesti lentokentän business-luokkaa vastaavassa, lisämaksullisessa Platinum Loungeissa on tuoleja, joissa on omaa rauhaa mutta tarvittaessa myös työnteko onnistuu. Platinum Loungeissa on tarjolla myös yksilöllistä palvelua, mutta kalliiseen hintaan – lisämaksu ylitystä kohden kun on 500 € normaalin lippuhinnan päälle.

Platinum Loungen toteutuksen myötä on Business-luokan ikkunapaikoista nipistetty Megastariin verrattuna, mutta kauniit kalusteet sekä valot ja tyylikkääät kyltit tuovat viihtyisyyttä. Megastarin vastaavassa tilassa tilaa vievät istuimet on korvattu tavallisemmilla pöytäryhmillä. Ruoka- ja juomatarjonta on runsasta sekä laadultaan hyvää perustasoa. Etenkin täydemmillä lähdöillä Business-Lounge tulee varmuudella olemaan kysytty vaihtoehto liikematkustajille sekä omaa rauhaa etsiville.

Comfort Lounge on pitkälti Megastarilta muuttumaton ja siellä on pikkupurtavatarjoilun lisäksi valikoima juomia sekä oma kauppa. Osa laivan sivuilla sijaitsevista Comfort Loungen huoneista on irroitettavissa kokouskäyttöön, mikä lisää tilan monikäyttöisyyttä.

Baareissa uutta sävyä

Kannella 9 perässä sijaitsee kaksi tilavaa baaria, Nordic Bar sekä Sea Pub, joista keskeimmällä sijaitseva Nordic on sisustustyyliiltään laivoilla ennennäkemättömä. Upeat valaisimet tuovat mieleen Viking Gracen sisätilat, jotka nekin olivat dSign Vertti Kiven suunnittelemat, mutta samalla 70-luvun trendit, jolloin erilaisia värejä ja muotoja käytettiin laivojen sisustuksessa rohkeasti. Myös täällä ja tummempisävyisessä Sea Pubissa on kiinnitetty Megastaria enemmän huomiota viihtyisyyteen, ja omia soppeja on tarjolla sekä Nordi-



Yllä: Business loungeissa, kuten muuallakin laivalla, on hyödynnetty kasveja (joskaan ei aitoja) sisustuksen yksityiskohtina. Kuva: Ilves Valta
Alla: Platinum loungeissa on lentokentiltä ja lennoilta tuttua omaa rauhaa liikematkustajille. Kuva: Joonas Kortelainen



cissa sermeillä erotettuina että Sea Pubissa tyylikkään tynnyrinmuotoisina istuinryhminä. Nämä olivat hiljaisilla joulukuun iltapäivän lähdöillä hyvin suosittuja. Viihteenä Megastarin tavoin Victory Barin tilalla olevassa Nordicissa oli urheilukanavat suurilta ruuduilta ja Sea Pubissa trubaduuri.

Ravintolamaailma lyhyelle ylitykselle ja ostosristeilylle

Kannen 9 keskiosassa sijaitsee ehkä tyylikkään ikinä näkemäni Burger King, joka sisustukseltaan on myöhemmin helppo muuttaa myös muun konseptin mukaiseksi, jos terveellinen syöminen vaikkapa menisi ohi pikaruuan kysynnän. Megastarilta tuttu, sijainniltaan ja muodoltaan identtinen matkustamo lepotuoleilla löytyy paapuurin puolelta ja kannen 9 keulan puolella on edelleen laivan pääravintolat.

Keulasta keskilaivaan päin sijaitsee Fast Lane, joka myös on Megastarilta totutusti muuten täysin samanlainen, mutta leikkihuone on siirretty kannelle 8 ja sisustukseen on myös täällä panostettu aiempaa enemmän. Ravintola tarjoilee jälkiruokia sekä lämpimiä ja kylmiä annoksia. Keulassa sijaitsee à la carte-ravintola Chef's Kitchen, jossa Megastariin suhteessa on paikattu suurin ongelma suunnittelussa, kun se on saanut oman sisäänkäynnin juomatarjoiluineen. Suurimman osan keulasta täyttää muilta Tallinkin laivoilta tuttuun tapaan Buffet, joka kuitenkin Chef's Kitchenin tavoin on saanut erittäin viihtyisän sisustuksen lämpimillä sävyineen, kasveineen ja kauniine valaisimineen. Ravintoloiden parasta antia ovat tarjolla olevien herkkujen lisäksi komeat maisemat ulos.

Viihtyisät ulkokannet

Kannella 10 ovat laivan hytit sekä rekkamiesten oma messi. Hyttien varustelutaso vastaa pitkälti Megastaria ja molemmilla niissä voi yöpyä illan viimeisellä vuorolla. Lisäksi on tullut hotellihuonetta vastaava sviitti, jossa jääkaapin juomat kuuluvat hintaan sekä uutuutena työskentelyhyttejä.

Ulkokansi on lupaavasti auki molemmilta sivuilta myös talvella. Ylös kannelle 11 johtaa portaat, mutta jää kesälle nähtäväksi, onko tämä todella tarkoitettu jatkossa myös matkustajille, jolloin muista Tallinkin laivoista poiketen aluksella olisi kunnollinen aurinkokansi. Ulkokannen perällä on MyStar-kirjaimista tehty valologo, jossa y-kirjaimen asettumalla saa hauskoja selfieitä matkasta. Erittäin oivaltava tapa varmistaa, että kaikenlaiset somekanavat täyttyvät aikaa myöten laivan nimestä. Varsinkin kiinalaisten ja venäläisten ryhmien poistuminen äkisti markkinoilta ensin pandemian matkustusrajoitusten, sitten sodan vuoksi tarkoittaa, että kaikki kansainväliset asiakkaat, jotka omilla päivittyksillään nostavat tuotteen näkyvyyttä tällä tavalla, ovat varmasti erittäin tervetullut ilmiö.

Kannen 9 perässä Sea Pubin takana on ehkä yksi aluksen parhaimmista alueista, lämmin katettu terassi, jossa on kasveja sekä miellyttävä puusisustus, riipputuoleja sekä ainakin kesäisin avoinna oleva kansibaari. Tämä tila arvatenkin tulee olemaan yksi suosituimmista kesän lähdoilla. Megastarista poiketen tila on suunniteltu alusta alkaen tänne, joten se on paremmin katettu, sisustettu ja toimivampi.

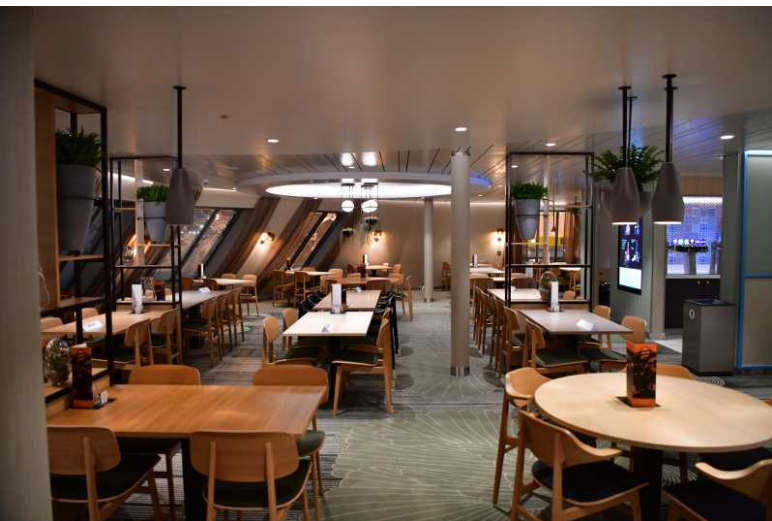
Nimensä mukainen

Testimatalla aika vain katoaa ja alus kulkee hyvin taiseisesti ja ilman tärinöitä läpi tuulen ja tuiskun. Maa-kaasulla tai meridieselillä kulkevat koneet käyvät äänettömästi. Vaikka kyseessä ovat ensimmäiset reitti-

matkat, kummassakaan päässä ei olla juurikaan myöhässä, mikä johtunee pitkälti siitä, että laivan miehistö on tullut lähes identtisesti Megastarilta. Jos vertaa vaikkapa Vikingin Turun linjalla vuoden olleeseen Viking Gloryyn, jolla silläkin on paljon yhtäläisyyksiä vanhempaan linjapariinsa, Mystarilla on nimenomaan hyödynnetty Megastarilta saatuja kokemuksia ja laiva tuntuu edeltäjänsä paremmin toimivalta reitilleen. Kaikkea ei ole lähdetty suunnittelemaan uusiksi sijoittelun puolesta, jolloin on keskitytty siihen mikä toimii ja korjattu se, mikä ei toimi. Tärkeintä varustamon, mutta myös matkustajan näkökulmasta on se, että laivan myötä Tallinkilla on vihdoinkin yhteismitallinen pari nykyaikaisia, mukavia, suurella lastikapasiteetilla varustettuja nopeita autolauttoja, jotka tarjoavat saumattoman aikataulun ja matkustuskokemuksen vuorokauden ajasta ja vuodenaikasta riippumatta.

Nimensä mukaisesti tuntuu siltä, että laiva on suunniteltu kenelle vaan, kuka haluaa ja kenellä on tarve matkustaa pääkaupunkien välillä. Lisäksi sisustuksella on saatu tunnelma, joka jo heti ensimmäisellä matkalla saa olon tuntumaan kotoisaksi. Ihan kuin laiva olisi suunniteltu juuri minun tähteni. Pelkästään kilpailijoita merkittävästi parempi aikataulu varmistaa sen, että tälle laivalle ja sisarelle tekee mieli kotiin paluun jälkeen varata jo seuraava matka. Jos vertaa edelliseen vuosikymmeneen, jolloin nopeat pika-alukset reitillä löivät läpi, näillä matkustaminen ei ole enää ahdasta jonottamista ja voimia vievä välttämätön paha, vaikkapa hotelliloman aluksi tai päätteeksi. Tänne pääsyä odottaa, vaikei olisi laivafani.

Samaan aikaan on saatu yhdistettyä ensimmäisen pikalauttasukupolven mutkattomuutta, mutta myös häivähdyksistä mikä 1990- ja 2000-luvuilla teki hitaista perinteisistä lautoista niin mukavia – kotoisaa tunnelmaa ja matkan tuntua. On tultu samalla pitkä matka pikakiiturreista, joissa mukavuus oli oma lentokone-tuoli ja kelistä riippuen pelkästään ahtaaseen vessaan etsiytyminen oli seikkailu. On selvää, että Suomenlahden vuodenaikojen haasteet itsessään tekevät jo sen, että tämä alustyyppi, jota MyStar edustaa, on pitkälti varmaan totuus siitä, miten pääkaupunkien välinen yhteys turvataan kaikissa tilanteissa kaikkein parhaiten.



Yllä: Buffetin lempeä sisustus kutsuu viihtymään ylityksen ajaksi.

Yllä oikealla: Chef's Kitchen omassa sopessaan merinäköaloilla. Ravintola on saanut oman sisäänkäynnin lisäksi myös naapurissa sijaitsevasta buffetista selvästi erottuvan visuaalisen ilmeen, joka varmasti tekee siitä suosituimman Megastarin "piilotettuun" ja sisustukseltaan buffet-ravintolaa muistuttavaan à la carte -ravintolaan verrattuna.

Oikealla: Talvinen ulkokansi ja selfie-tausta.

Alla: Terrassin puista ilmeestä ja viherystä. Toivottavasti kasvit pääsevät vuosien saatossa loistoonsa tehden tilasta ainutkertaisen Suomenlahden maisemissa.

Kuvat: Joonas Kortelainen





Yllä: Testilapsemme kera Mysterin pienoismallin ihaillessa merimaisemaa. Pieni sumu ei haitannut kokemusta.

Kuva: Ilves Valta

Vasemmalla: Family Picnicin korituolit, kasvit ja valaisimet tekevät matkustamisesta leppoisaa koko perheelle. Oikealla näkyvän värikkään aidan takaa löytyy varsinainen lasten leikkitali. Kuva: Joonas Kortelainen

Vasemmalla alla: Leikkihuoneesta löytyy erilaista aktiviteettia kaikenkokoisille lapsille. Pienten lapsien vanhemmille olisimme toivoneet paremmin istumapaikkoja myös leikkihuoneen sisälle. Kuva: Ilves Valta

Alla: Family Picnicin kahvion istuma-alueita. Itse kahvilaan olisimme toivoneet erikoiskahvien lisäksi tavallista suodatinkahvia itsekaatoon – tämä on asiakaspalautteen johdosta ilmeisesti kahvilaan tulossakin. Kuva: Ilves Valta



Matkustaja-autolautat

Mystar – laiva lasten tähden?

Tarkkaan valittu lelukaveri: mukana. Talvisaappaat: jalassa. Haalarin kauluri: kiinni ylös asti. Passi ja matkalippu: jonkun aikuisen ongelma. Tallinkin pikalauttojen Mystarin ja Megastarin leikkialueet joutuivat tiukkaan syyniin, kun laivat kohtasivat kiperimmät kriitikonsa toistaiseksi: esikoululaisen ja esikoululaisen äidin.

TEKSTI: **MARIA VALTA**

MATKA kohti Tallinnaa ei olisi voinut kauniimmin alkaa. Ilma oli tyyni ja aurinkoinen, eikä Länsiterminaaliin ollut kuin korkeintaan puoliksi täynnä. Testilapsi ei ehtinyt jonossa valittua tylsyyttä kuin vain pari kertaa. Koska Mystar oli sekä minulle että testilapselle uusi laiva, olimme sopineet, että kierrämme ensin laivan ja menemme sitten leikkihuoneeseen. Leikkihuone tuli kuitenkin ensimmäisenä vastaan ja sovittu kierros päättyi siihen. Lapsi parkkeerasi leikkitalan eteen ja alkoi riisua kenkiään sen verran määrätietoisesti, että aikuiset tajusivat luovuttaa suosiolla.

Mystar lapsiperheen silmin: Family Picnic ja vähän muutakin

Mystarin Family Picnic-tila on aikuisen näkökulmasta toimiva eskari-ikäisen kanssa. Alueen löytää helposti ja leikkialueen vieressä on kohtalaisesti pöytiä, joista aikuiset voivat vallata seurueelleen tukikohdan matkan ajaksi. Leikkialue on erotettu pöydistä aidalla, joten kahvilan puolelta on alueelle kuuloyhteys ja näköyhteys kaikille sen uloskäynneille. Eskari-ikäisen uskaltaa laskea itsekseen leikkimään vanhempien nautiessa omasta rauhasta.

Hyvin pienten lasten vanhemmille tätä mahdollisuutta ei suoda, sillä sinällään ihan kivan näköinen aitiviritys estää näköyhteyden pikkupilteihin. Aidan raot ovat sen verran leveät, että vikkelmämpi hellanterttu mah-

tuu karkaamaan ongelmitta. Huomattavasti matalampi ja tiheämpi aita toimisi ehkä paremmin. Leikkialueen pienessä eteisessä olikin melkoinen tungos taaperoikäisten vanhempia tavaroineen ja tila vaikutti turhan ahtaalta.

Alueen naulakko oli hyvin pieni ja varsinkin talvihaalarikaudelle alimitoitettu. Leikkialueen sisällä ei ollut aikuisille tarjolla juurikaan istuimia. Onneksi kokolatiamatto oli edes paksu ja pehmeä. Tätä arvostavat sekä kaatuvat lapset että muksunsa perässä konttaavan aikuisen polvet.

Family Picnic-alueella on kahvila, josta saa pientä purtavaa ja juotavaa. Tämä on ideana loistava, mutta ajatusta olisi voinut kehittää pidemmälle. Mahdollisuus syödä lämmin ruoka tai edes lounaskokoinen patonki tai salaatti olisi kätevä. Nyt useammallakin vanhemmalla tuntui olevan haasteita saada jälkikasvunsa paimennettua pois leikkialueelta lounastamaan muualle.

Varsinkin hyvin pienten lasten mukana kulkeva tavaramäärä on päivämatkoillakin melkoinen, joten sitä ei mielellään liikuttele paikasta toiseen enemmän kuin välttämätöntä. Kaikki ravintolat ovat yhtä kerrosta ylempänä kuin leikkihuone, mikä tekee tilanteen vielä hankalammaksi. Lastenvaunujen kanssa kerrosten välillä pääsee liikkumaan vain hissillä ja se on aktiviteetti, jota en todellakaan kaipaa pikkulapsiajoilta. Jos on niin onnellisessa asemassa, että pystyy käyttämään portaita, jokaista askelmaa kannattaa tervehtiä ilolla. Tyhjää hissiä odottavan minuutit ovat pitkiä.

Päädyn lopulta kiertämään laivan itsekseni puolison vahdatessa tavaroita ja lasta. Laivan sisätilat olivat siistit ja miellyttävät. Mitään kovin yllättävää ei sattunut vastaan, mutta Tallinnanlaivalta en ainakaan itse mitään kovin yllättävää odotakaan. Laivalle oli sijoitettu sinne tänne välipala-automaatteja ja kahviautomaatteja. Youtube-videoiden perusteella tämä on japanilaisilla autolautoilla yleinen käytäntö. Introverttinä pidän automaatteja tervetulleina, sillä joskus nainen haluaa vain nopeasti välipalaa ilman turhaa sosiaalista kontaktia.

Suurin Mystarin tuottama pettymys oli PlayStation-huone. Huoneessa oli kaksi pleikkaria, joista toisen ohjaimen piuha oli jo ehditty rikkoa. Toisella pystyi pelaamaan Fifaa, mutta koska lapsilla on luonnollisesti konsoleihin etuajo-oikeus, ei äidillä ole pienintäkään toivoa päästä kokeilemaan. Kaiholla muistelin menneiden aikojen Siljan kävelykatulaivojen pleikkahuonetta, jossa oli kymmenkunta konsolia ja huone auki yömyöhään. Naperoiden nukkumaanmenoajan jälkeen Ratchet ja Clank sekä StreetFighter olivat vapaata riistaa vähän vanhemmallekin yleisölle.

Tunnin leikittyään lapsi kyllästyi ja ilmestyi kiehnäämään vanhempien läheisyyteen. Lähdimme suorittamaan pakolliset laivarituaalit eli kaupassa käynnin ja ruokailun. Jostain syystä Mystarin kaupassa oli paljon korkeampi lämpötila kuin muualla laivalla. Hieman liian kuuma ja hieman liian parfyymipitoinen ilma ei tehnyt kaupasta kovin miellyttävää ympäristöä. Lapsi tosin viihtyi, ihasteli leluja ja osti karkkia. Lounaalla kävimme Fast Lanessa. Ruoka oli aika mitänsanomaton, mutta täytti mahat eikä varsinaisesti ollut pahaa. Tässä vaiheessa saavuimmekin jo perille Tallinaan. Matka meni nopeasti ja miellyttävästi.

Megastar ja rikkinäiset lelut

Matka takaisin taittui Megastarilla. Senkin vietimme pääosin laivan leikkihuoneessa. Vanhemman silmiin leikkihuoneen ensimmäinen ongelma pisti heti: huoneessa on kaksi uloskäyntiä, toinen kahvilaan ja toinen käytävään. Molempia uloskäyntejä pystyy vahtimaan vain leikkihuoneen sisältä. Lisäksi Megastarin leikkihuone on vain yksi iso tila, kun MyStarilla tila jakautuu useampaan lokeroon. Lasten kanssa tilan jakautuminen on parempi vaihtoehto, sillä pienten ihmisten tunteet tarttuvat. Jos pari lasta alkaa riehua, rieha tarttuu kaikkiin muihinkin, kunnes johonkuhun sattuu. Jos yksi kiukuttelee, kaikki kiukuttelevat.

Viereisestä kahvilasta olisi kameran avulla näköyhteys sisälle huoneeseen, mutta kuva on kovin rajallinen ja välittömät vaikutusmahdollisuudet kahvilasta leikkihuoneen tilanteeseen vielä rajallisemmat. Kuuluvaäänisinkään vanhempi ei saa tarpeeksi merkittävää mahtikäskyä karjuttua kahvilan seinän läpi ja leikkihuoneeseen pääsee ryntäämään vain kenkien riisumisen kautta. Siinä ajassa tilanne ehtii jo kehittyä niin, että on mahdotonta selvittää, veikö Niilo lelun vai tönikö Liisa ensin. Tästä syystä jäin lapsen kanssa leikkihuoneeseen.

Aikuisen näkökulmasta ehdottomasti parasta antia Megastarin leikkihuoneessa ovat pehmustetut ikkunalaudat. Jokainen ikkuna on kuin oma pieni loosinsa, jossa voi rönnöttää mukavasti monessa asennossa.

Jos ympäristön desibeliraja ei ylittäisi kipukynnystä tasaisin väliajoin, paikka olisi jopa miellyttävä. Tilan ikä myös näkyy: kaikki on vähän nuhjaantunutta ja rempallaan. Lähes kaikki lelut olivat rikki. Testilapsi löysi parkkitalon ja etsi pitkään tuloksetta autoja, joilla olisi voinut pistää pystyyn autoleikin. Lelut ovat laivalla arvattavastikin todella kovalla kulutuksella, mutta valtaosan leluista ei pitäisi olla rikki missään olosuhteissa.

Molemmilta laivoilta jäin kaipaamaan jonkinlaista lastenohjelmaa. Viking XPRS:lla oli ainakin ennen koronaa lapsille tanssia, suunnistusta tai jotakin muuta pientä ja kevyesti ohjattua toimintaa. Lainattavat lautapelitkin olisivat olleet mukavia. Megastarin leikkihuoneessa meno oli sen verran villiä, että olisimme mielellämme vetäytyneet kahvilan puolelle vaikkapa Afrikan Tähten pariin. Jonkin Megastarin pubin ohi kulkiessa huomasin Scrabblen, mutta siinä vaiheessa matka oli jo niin lopussa, ettemme ehtineet käydä tiedustelemassa muusta pelivalikoimasta.

Mystar vastaan Megastar

Kotona tiedustelin testilapsen mielipiteitä. Analyysi laivoista oli seuraava: Molemmat laivat olivat kivoja. Mystar oli kivempi. Siellä oli kivempi leikkihuone. Se oli isompi ja lelut olivat ehjiä. Kuorma-auto ja traktori olivat kivoimmat lelut. Kävin liukumäessä. Se oli ihan kiva, mutta en mennyt toista kertaa, koska satutin pyllyni. Megastarin leikkihuone oli pienempi ja lelut olivat huonompia. Mystarin kauppa oli kivempi. Haluaisin mennä Mystarille uudelleen.

Kun matka loppuu, on yhteenvedon aika. Mystarilla matkustaminen oli miellyttävää ja Family Picnic-alue on oikein toimiva idea. Aluetta voisi kehittää vielä vähän pidemmälle esimerkiksi vaunuparkkialueella, isommalla säilytystilalla päällysvaatteille ja kengille sekä helpommin saavutettavilla ruokavaihtoehdoilla. Megastar ei selvästi ole lautta, jonka suunnittelussa lapsiperheet ovat olleet etukenossa. Kameravalvottu leikkihuone kuulostaa ajatuksena aika puolihuolimattomalta eikä toimi käytännössä. Leikkitilojen ylläpito on jäänyt heitteille. Lyhyellä matkalla lapsimatkustajat varmasti viihtyvät tarpeeksi, pidemmällä matkalla tämä taso olisi pettymys. Totuuden nimissä on kuitenkin huomautettava, että Megastarkin pesee esimerkiksi automatkustamisen lapsen kanssa ihan menen tullen. Kumpaankaan suuntaan lapsen suusta ei kuulunut kertaakaan legendaarinen "ollaanko jo kohta perillä". Silloin matkaa voi pitää onnistuneena.



Yllä: Traveller Superstoren Muumiosio oli luontaisesti lasten mieleen. Valitettavasti tämä oli muutenkin turhan kuumen myymälän kaikkein tukalin osio lämpötilansa puolesta.

Kuva: Ilves Valta

Yllä oikealla: Megastariin verrattuna värikkäämmän ilmeen saanut Fast Lane on lapsiperheen kannalta helpoin ruokailuvaihtoehto – lukuunottamatta sijaintia eri kannella kuin leikkihuone. Kuva: Joonas Kortelainen

Oikealla: Pienois-Mystar saapuneena Lautassaarille Megastarin buffetissa. Ravintolan hinta-laatusuhde jätti raatimme mielestä toivomisen varaa. Kuva: Maria Valta

Alla: Käännös laituriin helmikuun iltpäivänä. Kuten kuvia vertailemalla selviää, on pienois-Mystar todellisuudessa vain eri tavoin maalattu Megastar. Kuva: Joonas Kortelainen



Risteilijät

Celebration juhlista vuotista taivalta

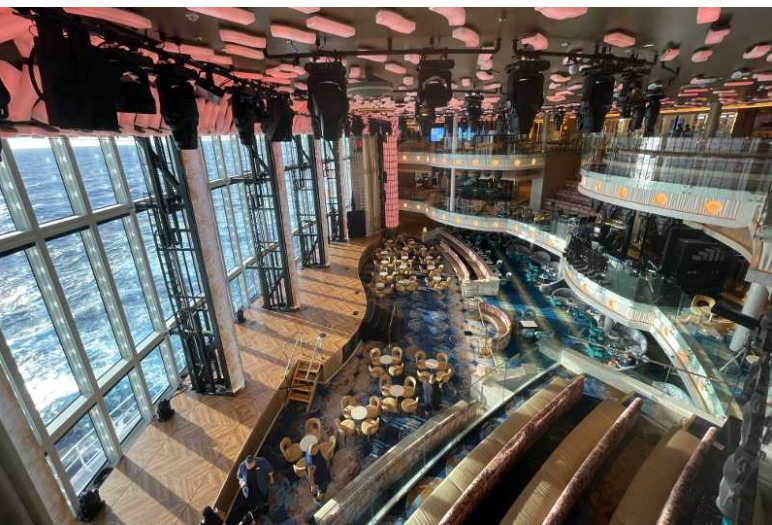


Carnivalin 50-vuotisjuhliin valmistunut Carnival Celebration on toinen alus Carnivalin Excel-luokassa, johon kuuluvat Turussa valmistunut Mardi Gras sekä Meyerin Papenburgin telakalta tämän vuoden lopussa luovutettava Carnival Jubilee. Lisäksi sarjaan ovat Suomesta valmistuneet Costa Smeralda ja Costa Toscana.

a Carnivalin 50-



Uutuuttaan kiiltelevä Carnivalin Celebration Roatanilla
Meksikossa. Kuva: Peter Knego



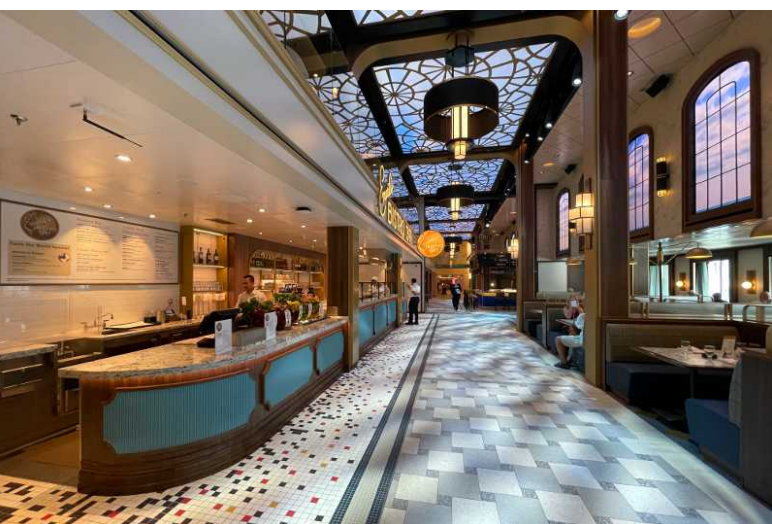
Yllä: Laivan yläkannet lähes peittyvät Waterworks-vesiliukumäistä ja Bolt-vuoristoradan kiskoista tässä Roatanilla otetussa kuvassa.

Vasemmalla: Suuret atriumit on risteilijöillä usein sijoitettu keskelle laivaa. Excel-sarjassa kolmikerroksinen Grand Central aukeaa poikkeuksellisesti laivan styyrpuurin puoleiselle kyljelle. Iltaisin ikkunat voidaan peittää ja tila muuttuu esiintymislavaksi.

Vasemmalla alla: The Gatewayn tunnelma vaihtuu katon ja ikkunoiden LED-näyttöjen mukana.

Alla: Celebrationiltä löytyy muiden suurten risteilylaivojen tapaan lukuisia ravintolavaihtoehtoja. Bonsai Sushi -ravintolasta on – monien muiden laivan tilojen tapaan – upeat merinäköalat.

Kuvat: Peter Knego





TEKSTI: **OLLI TUOMINEN**

JUHLAVUOSI näkyy laivan nimen ja perään maalatun 50 years of fun -sloganin lisäksi sisustuksessa, johon on haettu elementtejä varustamon aiemmista aluksista. Laivan nimi puolestaan on viittaus laivastoon aiemmin kuuluneeseen Celebrationiin, joka valmistui ruotsalaiselta Kockumsin telakalta 1987.

Vuonna 2020 valmistuneen sisarus Mardi Gras'n tapaan Carnival Celebrationilla on kuusi teema-aluetta, joista kahta ei löydy Mardi Gras'ltä. Carnival Celebrationin teema-alueet ovat Celebration Central (Mardi Gras'illa Grand Central), The Gateway (French Quarter), Summer Landing, 820 Biscayne (La Piazza), Lido ja The Ultimate Playground.

Carnival Celebrationin hytit sijoittuvat kansille 4 ja 5 sekä kansille 9-15. Hyttejä alukselta löytyy 2 600 sisäikkuna- ja parvekehyteistä sviitteihin. Tavallisten hyttien sisustus noudattelee nykyaikaisten risteilyalusten tyyliä vaaleine sävyineen. Excel-luokan matkustajille on tälläkin laivalla tarjolla oma osastonsa, joka kulkee nimellä Loft 19 ja sijaitsee nimensä mukaisesti laivan ylimmällä kannella. Myös Havana-luokan matkustajille on tarjolla oma erillinen alueensa kannella 8.

Ravintolakannet

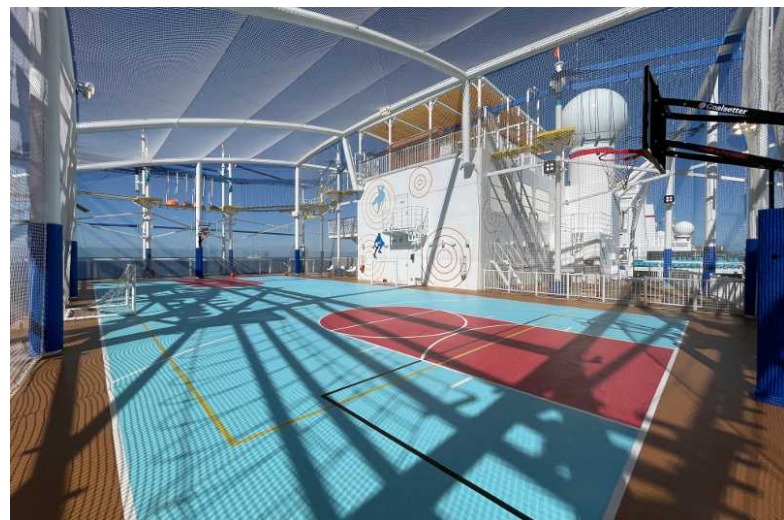
Pääosa laivan ravintoloista on kansilla 6-8. Keskilaivasa sijaitseva Celebration Central on laivan keskipiste lattiasta kattoon ulottuvine ikkunoineen ja yli neljä metrisine LED-näyttöineen. Ravintoloiden, kahviloiden ja baarien lisäksi tilassa on live-ohjelmaa tarjoava Center Stage.

Pääravintola Festivale (senkin varustamon vanhan aluksen mukaan nimetty) sijaitsee kansien 6 ja 7 peräosassa, kun taas laivan pääteatteri on samojen kansien keulaosassa. Niiden väliin jää uusi The Gateway -teema-alue, jota ei Mardi Gras'ltä löydy. Alueen ra-

Yllä: Carnival Celebration rakenteilla Turun telakalla keväällä 2022. Kuva: Olli Tuominen

Alla: Rudi's Seagrill on Carnival Corporationin brändeille työskentelevän huippukokki Rudi Sodaminin nimikkoravintola. Kuva: Peter Knego

Allina: Laivan yläkannella löytyy vuoristoradan ja vesipuiston lisäksi myös koripallokenttä – aiemmin vastaava tarvittavine äänieristyksineen on ollut muun muassa Turussa TUI Cruiselle rakennetuilla laivoilla. Kuva: Peter Knego



vintolat ja baarit tarjoavat makuja eri puolilta maailmaa. Tilan tunnelma vaihtuu seinillä ja katossa olevien valtavien LED-ikkunoiden kautta.

Juhlavuoden kunniaksi The Gatewayltä löytyy art deco-tyylinen Golden Jubilee -lounge ja baari, jonka sisustukseen on koottu muistoja ja alkuperäisiä esineitä Carnivalin aiemmilta aluksilta. Suomalaisittain kiinnostava esine on Carnivalin perustajaa Ted Arisonia ja telakkayhtiö Masa-Yardsin perustajaa Martin Saarikangasta esittävä pronssinen patsas, jonka telakkayhtiö Kvaerner Masa-Yards lahjoitti Carnivalille Sensation-aluksen luovutuksen yhteydessä vuonna 1993.

Kannelta 8 löytyvät teema-alueet Summer Landing ja Miami-teemainen 820 Biscayne sekä ylin kerros Celebration Centralestä.



Yllä: Kannen 18 keulassa on aikuisille tarkoitettu Serenity-alue, ja sen yläpuolella kannella 19 omalla uima-altaalla varustettu Loft 19.

Alla: Perän uima-allas on viime vuosien yleisen trendin mukaisesti Infinity-tyyppiä, eli allas jatkuu (lähes) laivan perään asti, jolloin altaassa olevalle muodostuu illuusio altaan jatkumisesta avomerelle... tai tässä tapauksessa rannan metsikköön.

Kuvat: Peter Knego



Ulkoalueet

Kannella 16 on teema-alue Lido, joka koostuu kahdesta uima-allasalueesta sekä niiden väliin jäävästä Lido Marketplace -ravintolasta. Ravintolan sijoittaminen allasalueiden väliin on sikäli mielenkiintoinen ratkaisu, että kulkeakseen allasalueiden välillä on joko pukeuttava ja kuljettava ravintolan läpi tai kierrettävä kannen 17 kautta.

Kansi 17 on suunnattu auringonpalvojille, kun taas kannen keulaosa on varattu sviiteille. Kannen 18 keulaosasta löytyy kaikille matkustajille avoin, aikuisille matkustajille tarkoitettu Serenity, jossa voi aurinkotuolissa loikoilun lisäksi nauttia kahdesta porealtaasta sekä yhdestä tavallisesta altaasta. Kannen peräosasta löytyy teema-alue Ultimate Playground, jossa ovat laivan ulkoilma-aktiviteetit mukaan lukien Mardi Gras'illa ensimmäisen kerran nähty Bolt-vuoristorata ja vesipuisto, joihin kuuluvat muun muassa vesiliukumätet ja minigolfrata.

Lipunvaihto heti luovutuksen jälkeen

Carnival Celebration luovutettiin 2. marraskuuta Meyerin Turun-telakalta, josta se lähti kohti Southamptonia. Siltä ensimmäiset matkustajat nousivat laivan kyytiin kaksiviikkoiselle Atlantin-ylitykselle. Alus lähti neitsytmatkalleen Miamiin 21. marraskuuta, jonka jälkeen se tekee viidestä kahdeksaan päivään kestäviä risteilyjä itäiselle ja läntiselle Karibialle.

Alus luovutettiin Turussa Panaman lipulle, jonka alla Carnivalin alukset pääosiin purjehtivat. Espanjan La Corunassa aluksen lippuvaltio kuitenkin vaihdettiin Bahamaan. Myös Mardi Gras vaihtoi Panaman lipun Bahamaan pian luovutuksen jälkeen. Carnival ei ole kommentoinut lipun vaihtojen syytä.

Tilaukirjat pienenevät

Koronapandemian myötä risteilyvarustamoiden kovin kilpajuoksu uudisrakennuksista on laantunut. Myös Carnival-konserni keskittyy tulevana vuosina kannattavuuden parantamiseen ja koronan aikana kertyneen velkavuoren lyhentämiseen. Koko konsernilla on tilaukskannassa vain viisi alusta, jotka luovutetaan vuoteen 2025 mennessä.

Vuoden 2022 tulosjulkistuksen yhteydessä konsernin toimitusjohtaja Josh Weinstein arvioi, ettei Carnival tule vastaanottamaan yhtään uutta risteilijää vuonna 2026, ja senkin jälkeen vain yhden tai kaksi vuodessa. Kaiken kaikkiaan voi siis olettaa, että uudisrakennustilauksia pohditaan niin Carnivalilla kuin sen kilpailijoilla jatkossa entistä tarkemmin.



Yllä: Carnival on kautta historiansa ollut tunnettu verrattain kookkaista hyteistään, eikä Celebration tee poikkeusta.

Kuva: Peter Knego

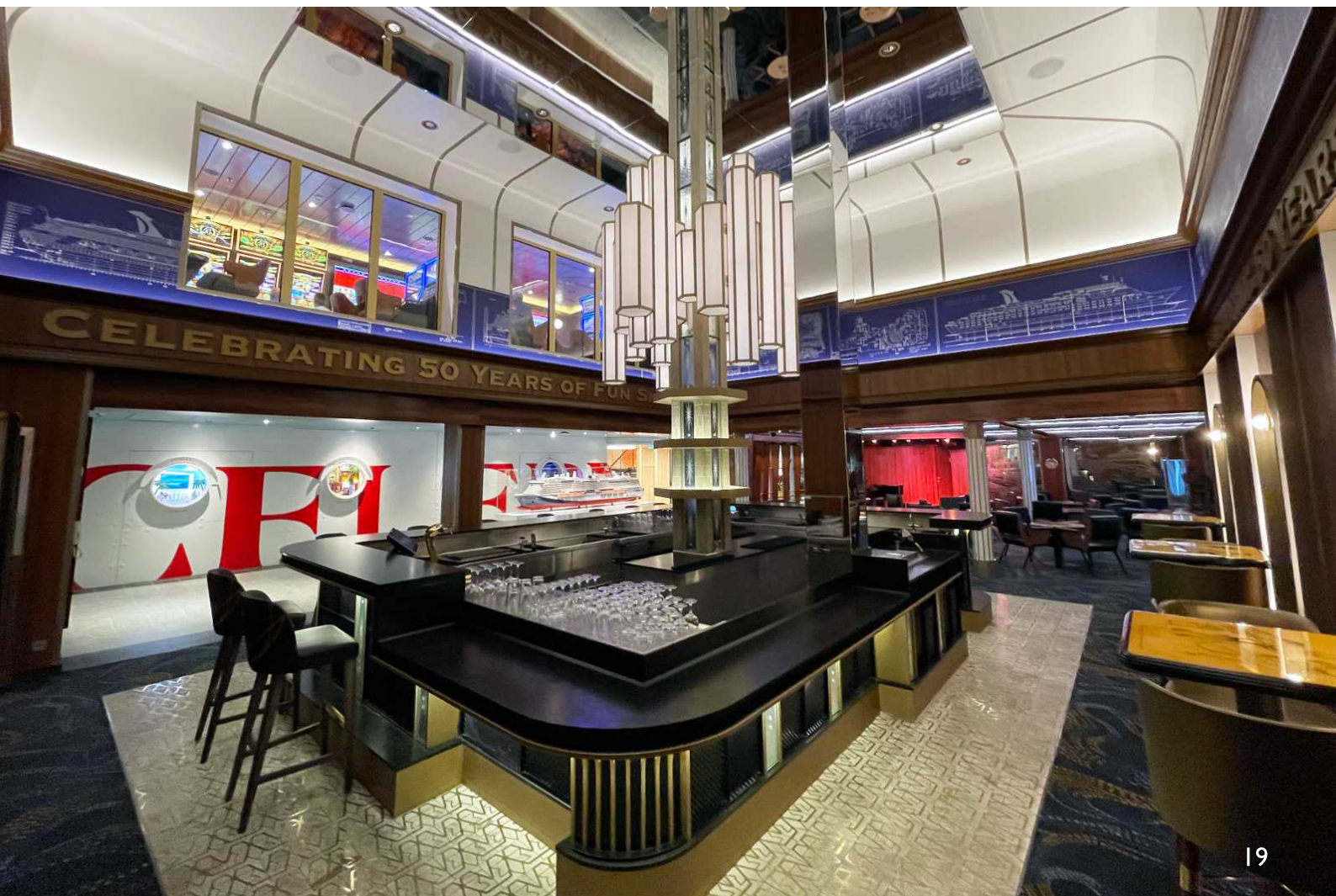
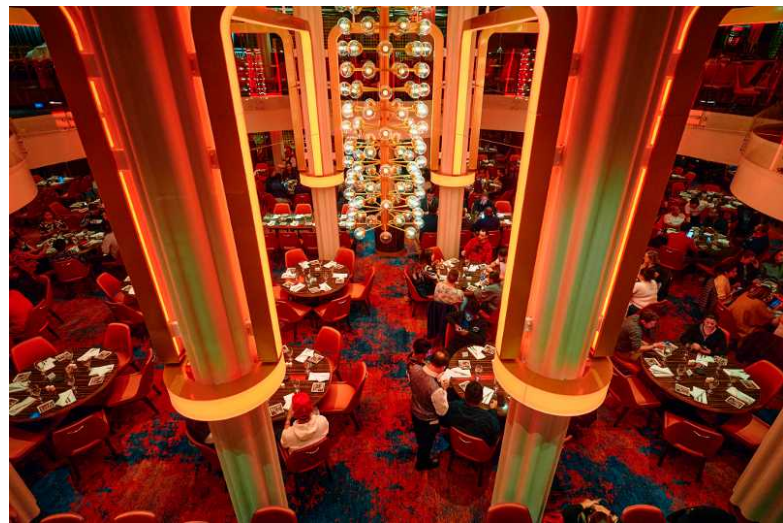
Yllä oikealla: Stand up -komedia on haluttua viihdettä varsinkin Yhdysvaltojen markkinoiden risteilylaivoilla.

Celebrationilla sille on omistettu oma Punchliners Comedy Club. Kuva: Peter Knego

Oikealla: Laivan pääravintola Festivale Restaurant on sekin saanut nimensä varustamon entisen laivan mukaan.

Kuva: Meyer Turku/Lavea Media

Alla: Golden Jubilee -tila juhlistaa Carnivalin 50-vuotista historiaa. Petu Kummalan johtama Carnivalin sisustusliimi hyödynsi baarin esineistön hankkimisessa yhdysvaltalaisen keräilijä Peter Knegon Intian romuttamoilta pelastamia tavaroita vanhoilta aluksiltaan. Kuva: Peter Knego





Matkustaja-autolautat

Vikingin muutoste

Ahvenanmaalaisten viimeinen suuri varustamoyhtiö Viking Line jatkaa pandemian aikana alkanutta uudistumistaan, jonka tavoitteena on päästä pidemmällä aikavälillä parempaan kannattavuuteen.

TEKSTI: JOONAS KORTTELAINEN

UUDEN 2022 tulos jäi kertaluonteisten myyntivoittoa ansiosta voitolle ja samaan aikaan liikevaihto nousi merkittävästi aiempaa pienemmällä laivastolla liikennöinnistä huolimatta. Samalla kuitenkin tulosta painoi polttoainekustannusten nousu ja lisäksi rahoituksen kulut ovat nousseet vauhdilla. Viking on uudistanut laivastoaan rankalla kädellä, vaikka ainoastaan maaliskuussa vuosi sitten liikenteen aloittanut Viking Glory on varsinaisesti uudeksi laskettava investointi. Pandemian aikana myyntiin ovat lähteneet vuorollaan Mariella (nykyisin Corsica Ferriesin Mega Regina) vuonna 2021, viime kesänä Amorella (nykyisin Corsica Ferriesin Mega Victoria), jonka myynti näkyy vuoden 2022 tuloksessa, sekä viimeisimpänä kuluvan vuoden alussa 11,2 miljoonan euron hintaan Kreikkaan päätyneenä 43 vuotta täyttävä Rosella, nykyisin Aegean Sea Linesin Anemos. Myyntien myötä Maarian-

haminan ja Kapellskärin välinen lyhytreitti suljettiin kokonaan, kun taas Helsingin ja Tukholman välillä liikennöi valtaosan vuodesta vain yksi alus.

Pieni laivasto ja Eckerön ostoksilla

Myyntien seurauksena oma laivasto on kutistunut viiteen: Turun reitillä 10 vuoden aikana yli 10 miljoonaa matkustajaa kuljettanut Viking Grace ja Viking Glory, Helsingin ja Tallinnan välillä vuonna 2008 valmistunut, 15 vuoden liikenteen jälkeen Suomeen liputettu Viking XPRS sekä Helsingin, Maarianhaminan ja Tukholman välillä Gabriella ja nykyisen laivaston klassikko Viking Cinderella vuodelta 1989. Edellisen kerran Viking Linen laivastossa on ollut edes hetkellisesti viisi alusta yli viisi vuosikymmentä sitten vuonna 1970. Edes 1970-luvun öljykriisi tai ruotsalaisen osakasvarustamo Sliten konkurssi 1993 ei aiheuttanut yhtä radikaalia muutosta laivaston kokoon.

Viking Cinderellan Tukholma–Maarianhamina-risteilyiden Maarianhaminasta lähteville vuoroille lisätään kevään ajaksi pysähdys Kapellskärissä aamulähdöllä, jotta Rosellan jättämä reittimatrustajien kaipaama aamulähtö Maarianhaminasta saadaan palautettua. Ratkaisun toimivuutta ei ole aikaa arvioida kuin muutamia kuukausia, sillä keskikesän ajan Viking Cinderella ajaa Gabriellan parina jo kymmenettä kesää liikennöi-

n talvi



tävää Tukholma–Maarianhamina–Helsinki–Tallinna-reittiä. Lisäksi Cinderella tekee erikoisristeilyjä Tukholmasta Visbyhyn, Bornholmiin, Ystadiin, Höga Kustennille ja Gabriella Helsingistä Visbyhyn. Herää kysymys, eikö kuitenkin matkustuksen jälleen vapauduttua myös Helsingistä voisi testata Visbyn risteilyiden ohella pidempiä reissuja. Viking Cinderella soveltui telakatuuraajana erittäin hyvin tammi-helmikuun vaihteessa myös Turun reiteille, ja ensimmäistä kertaa kesän 1996 jälkeen koneet saivat käydä kuumina tällä aikataulun puolesta tiukalla yhtiön pääreitillä.

Vikingin oman laivaston supistaminen ei kuitenkaan ole koko kuva, sillä samaan aikaan yhtiö hankki osakekaupoilla suurimman yksittäisen osakkeenomistajan aseman kilpailevasta Rederi Ab Eckeröstä, joka on operoinut kolme vuotta sitten tapahtuneen Birka Cruisesin alasajon jälkeen nyt omaa nimeä kantavilla brändeillään, Eckerö Line ja Eckerölinjen. Tällä tavoin Vikingin ja Eckerön reitit ovat pitkälti toisiaan täydentävät ja isoin kysymys onkin, johtaako mahdollinen osakemäärän entisestään kasvattaminen jatkossa yhteistyöhön mm. matkamyyntin ja aikataulujen osalta Helsinki–Tallinna-reitillä, jossa liikenteessä on Viking XPRS:n lisäksi Eckerö Linen Finlandia ja Finbo Cargo sekä Eckerölinjen Eckerö Grisslehamnin pikareitillä Ahvenanmeren yli. Reitillä liikennöivä Eckerö ei ole poismyytyä Rosellaa yhtään uudempi, mutta pienem-

Yllä: Valoa kohti, kuten toivottavasti koko varustamokin: Viking Glory menossa Turkuun illaksi Kobba Klintarilla Maarianhaminan edustalla Viking Gracen telakoinnin aikana helmikuun alussa.

Alla: Viking XPRS sai Suomen lipun maaliskuun alussa 2023. Kuvassa laiva vielä virolaisena mutta jo muuttuneella värityksellä mustine komentosillan ikkunanpieliseen Suomenlinnassa kesällä 2022.

Kuvat: Joonas Kortelainen

mästä kapasiteetista huolimatta se kuljetti jo ennen



pandemiaa noin 30 prosenttia enemmän matkustajia kuin Rosella. Maarianhaminan reitin juuret juosivat jo ensimmäiseen vuoteen 1963 ss Ålandsfärjaniin, mutta linjaa liikennöitiin 1980-luvulle asti lähinnä kesäisin Naantalin reitin lisäksi ruuhkahuippujen tasaamiseksi, muutamana 1980-luvun kesänä linjaa ei liikennöity lainkaan.

Viking on ohjannut matkustajia avokätisesti Eckerölle pikareitille, mutta silti Rosellan reitin lopettaminen on aiheuttanut suuren palautevyöryn Ahvenanmaalla. Kesän viikonloppujen ulkopuolella Eckerö iästä ja koostaan huolimatta lienee paras mahdollinen laiva Ahvenanmeren pikaylitykselle.

Mitä seuraavaksi?

Isoin kysymys erikoisristeilyjen kohdalla on se, eikö Viking Cinderellan paikka olisi Gabriellan rinnalla Helsingin reitillä pysyvästi, jolloin kesäisin ne voisivat ajaa esimerkiksi Tukholma–Kapellskär–Maarianhamina–Helsinki–Tallinna nonstop-reittiä. Birka Stockholm, mikäli sitä ei saada myytyä Eckerön taseen kannalta perusteltavissa olevaan hintaan, voisi jatkaa Vikingin lukuun lyhytristeilyjä ympäri vuoden. Laiva voisi ottaa hoitaakseen myös Gabriellan viime vuosina tekemät erikoisristeilyt Helsingistä. Vastaavasti jos Finlandian ja Viking XPRS:n lähdöt aikataulutettaisiin Tallinkin tavoin kuuteen lähtöön päivässä molemmista satamista, se tarjoaisi sekä rahdille että matkustajille valtavasti lisää vaihtoehtoja pääkaupunkien välillä sekä päivämatkoihin että reittimatkustamiseen – ja ennen kaikkea parantaisi näin Vikingin ja Eckerön mahdollisuuksia kilpailla linjalla Tallinkin kanssa.



Rederi Ab Eckerö suunnitteli ennen pandemiaa nimikkolaivansa korvaamista uudisrakenteella. Jää nähtäväksi, onko uudisrakennussuunnitelma edelleen realismia pandemian kurittaman varustamon nykyisessä taloustilanteessa. Toisaalta jo 44-vuotiaalle laivalle on vaikea löytää sopivaa korvaajaa käytettynäkään. Kuva: Ilves Valta

Vuosaari–Muuga-reitillä hyvin menestynyt Finbo Cargo voisi nykyiseen tapaan kulkea keskustasta liikennöivienvien lauttojen rinnalla, mutta rahtipainotteinen ropax olisi käyttökelpoinen myös muualla Vikingin reittiverkolla – esimerkiksi Turun rahtilauttana, jos Viking haluaa lähteä nykyistä enemmän haastamaan Finnlinesin ja Stenan Suomen ja Ruotsin välisessä rahtiliikenteessä. Oikein aikataulutettuna voisi tällainen rahtiin ja tarvematkustukseen painottuva linja osaltaan korvata Rosellan myynnin jättämää aukkoa Maarianhaminan ja Kapellskärin välisessä liikenteessä.

Joka tapauksessa on selvää, että vuosikymmenten jatkumo, jossa jokaiselle reitille on ollut omat nimetyt laivansa, on nyt murtunut ja edessä on pandemian jälkeen tilanne, jossa näin on vain yhtiön pääreitillä Turusta Ahvenanmaalle ja Tukholmaan. Muita reittejä liikennöidään sesongin mukaan kannattavuutta hakien ja tarvittaessa vanhempia aluksia myydään pois, jos ostaja löytyy. Mariellan, Amorellan ja Rosellan myynti alle kahden vuoden sisään osoittaa sen, että kysyntää vanhemmalle hyvin hoidetulle kalustolle Välimerellä edelleen on. Viking Cinderellan ja Gabriellan kohdalla pätee varmasti sama kuin nyt myydyin kolmikun tai aiemmin Isabellan kanssa – ne ajetaan omassa liikenteessä järkevän käyttöikänsä päähän, mikäli niille löytyy kannattavaa tekemistä ja ostajan ilmestyessä ne voivat vaihtaa omistajaa hyvinkin nopeasti. Näin voi tapahtua piankin, sillä huhujen mukaan potentiaalisia ostajia on käynyt talven aikana tutustumassa myös Gabriellaa.

Toisaalta Eckerön kanssa lähempi yhteistyö ilman Birka Stockholmin myyntiä voisi avata tietä Eckerö–Grisslehamn- sekä Helsinki–Tukholma-reitin uudisrakennuksille. Siitä, tuleeko ensiksi mainitulle koskaan mitään Madeleine II:n (tilattu mutta peruttu Viking ADCC), Aurora Botnian tai Color Hybridin tyyppistä pienempää innovatiivista pendelöijää, tai pääkaupunkilinjalle Viking Gracen ja Gloryn kaltaista risteilylauttaa suurehkoilla rahtitilalla tai vaikkapa Stenan E-Flexer-sarjan tyyppistä hyvin rahtipainotteista suurta, mutta mukavaa matkustaja-alusta, on yksinomaan markkinan kehittymisestä kiinni. Ajat, jolloin varustamot saattoivat vain tilata uusia lauttoja ja luottaa siihen, että matkustajat ilmestyvät jostain ne täyttämään ovat auttamatta ohi.



Yllä: Viisikon ketterät vanukset, Gabriella ja Viking Cinderella hoitavat Helsingin ja Tukholman välisen reitin tulevana kesänä korkeasesongin ajan. Pandemian aikana molemmat tuurasivat myös Turun reitillä, tässä yhteiskuvassa Turussa toukokuussa 2021. Kuva: Joonas Kortelainen
 Oikealla: 10-vuotistalokoinnista palannut Viking Grace Kobba Klintarilla. Kuva: Joonas Kortelainen
 Oikealla alla: Amorella sai Mariellan tapaan uuden kodin Välimereltä Corsica Ferriesin laivastosta. Kuvassa laiva vielä Helsingissä. Kuva: Ilves Valta
 Alla: Finbo Cargo on kulkenut vuodesta 2019 Vuosaaren ja Muugan sekä Tallinnan vanhankaupungin satamien välillä. Jäävahvistuksen saanut laiva voisi Vikingin ja Eckerön yhteistyön mahdollisesti syventyessä soveltua myös muille reiteille. Kuva: Joonas Kortelainen





Rahtilaivat

Junalauttayhteys Suomesta Viroon?

Uusi suomalaisvarustamo Fennorail kaavailee aloittavansa junalauttaliikenteen Hangon Koverharista Paldiskiin viimeistään vuonna 2027. Uusi toimija on palkannut Deltamarinin suunnittelemaan aluksen ja konsulttiyhtiö KPMG:n todentamaan liikennetarpeen. Varustamon taustalta löytyy joukko ahvenanmaalaisia sijoittajia ja merenkulun asiantuntijoita.

TEKSTI: ILVES VALTA

OY FENNORAIL LTD (varustamo ei pidä sekoittaa lähes identtisesti nimettyyn suomalaiseen rautatieoperaattori Fenniarailiin) perustettiin jo syksyllä 2020, ja sen johtokuntaan kuuluu muun muassa Viking Linen entinen tekninen johtaja Kaj Jansson. Ensimmäiset tiedot varustamon suunnitelmista tihkuivat julkisuuteen keväällä 2022, kun rautatieharrastajien lehti Resiina uutisoi Fennorailin suunnittelevan junalauttayhteyttä Inkoon ja Paldiskin välillä. Myöhemmin vuoden aikana uuden yrittäjän suunnitelmista saatiin julkisuuteen lisää tietoja, ja nyt on oivallinen tilaisuus kertoa mitä Fennorailin suunnitelmista tiedetään.

Hangosta Paldiskiin

Julkisuudessa esitettyjen useiden eri vaihtoehtojen jälkeen Fennorailin Suomen-satamaksi on vakiintumassa Koverharin entisen terästehtaan satama Hangossa, jonne on tarkoitus rakentaa junalauttaliikenteen tarvitsema raiteisto. Viron puolella taas Paldiski on ollut käytännössä koko ajan ainoa vaihtoehto. Suunnitelmissa on kaksi edestakaista matkaa päivässä satamien välillä.

Suomen ja Viron välisen junalauttaliikenteen logiikka on selkeä: maiden välillä kuljetetaan lähes 100 rekkaa päivässä, mutta samaan aikaan rahdin kuljettaminen raiteilla tuottaisi alle viidesosan rekkakuljetusten päästöistä. Kun ympäristönäkökohdat nousevat jatkuvasti tärkeämmäksi myös logistiikassa, on potentiaalinen hyöty edes osan Suomenlahden ylittävän rahdin siirtämisessä kumipyöriltä teräspyörille merkittävä.

Samaan aikaan maiden rautateiden raideleveys on käytännössä sama, 1524 mm Suomessa ja 1520 mm Virossa. Ero on niin pieni, että varsinkaan tavarajunien nopeuksilla sillä ei ole merkitystä; 1520 mm raidelevyden kalustoa on liikkunut ja liikkuu edelleen Suomessa venäläisten vaunujen muodossa jatkuvasti. Näinollen aiempien Suomeen suuntautuneiden junalauttayhteyksien telinvaihtojärjestelyitä tai siirtokuormausta ei tarvita. Baltiassa 1520 mm raideverkko jatkuu Virosta etelään aina Puolan rajalle saakka, joten



Havainnekuva Deltamarinin Fennorailille suunnittelesta "maailman ympäristöystävällisimmistä junalautasta."

Kuva: Deltamarin

Laiva suomalaista suunnittelua

Kesäkuussa 2022 Fennorail ja turkulainen Deltamarin julkistivat sopimuksen Eurocarrier-nimellä kulkevan aluskonseptin suunnittelusta Fennorailin tarpeisiin. Alukseen suunnitellaan tulevan 1 000 raidemetriä rautatiekalustoa varten alemmalla kombikannella, jolle voidaan lastata myös rekkoja, sekä 1 500 kaistametriä rekoille ylemmällä kannella. Lisäksi havainnekuvan perusteella laivan sääkannelle voidaan lastata myös merikontteja.

Laivaan suunnitellaan monipolttoainemoottoreita, jotka voivat käyttää voimanlähteenään joko perinteistä meridieseliä, LNG:tä, vetyä tai näiden yhdistelmää. Useiden viimeaikojen lauttaudisrakenteiden tapaan alus varustetaan kiinteiden potkureiden ja peräsimpien sijaan pod-tyyppisillä ruoripotkureilla.

Suunnittelusopimuksen julkistamisen yhteydessä julkaistussa Sjöfartstidningenin artikkelissa kerrottiin liikenteenaloituksesta jo vuonna 2025. Joulukuussa julkaistussa Resiinan uutisessa liikenteenaloitus oli kuitenkin lykkäätynyt vuosiin 2026-27. Suunnittelun ollessa vielä kesken on luonnollisesti mahdotonta sanoa, millä telakalla ja milloin Eurocarrier lopulta rakennetaan – jos rakennetaan.

Vaikka ainakin julkisuuteen tulleiden tietojen perusteella Fennorail rakentaa liiketoimintamallinsa puhtaasti uudisrakenteen varaan, ei tämä ole ainoa mahdollinen toimintamalli: Euroopan vesillä purjehtii edelleen joukko 1980-luvulla rakennettuja 1520 mm raidelevyden junalauttoja (nämä rakennettiin alkujaan Neuvostoliitosta Itä-Saksaan ja Bulgariaan suuntautuvaa liikennettä varten). Vaikka lähemmäs 40 vuotta sitten valmistuneet junalautat eivät varmastikaan ole yhtä edustavia Fennorailin korostamien ympäristönäkökohtien kannalta kuin suunniteltu "maailman ympäristöystävällisin junalautta," mahdollistaisi käytetty lautta liikeneen aloittamisen aikaisemmin ja uudisrakennusta pienemmillä pääomakustannuksilla. Ja vaikka ympäristöedut itse laivassa jäisivät saavuttamatta, toteutuisivat päästövähennykset rahdin siirtymisestä raiteille.

Seuraamme Fennorailin suunnitelmien kehittymistä Ulkomatalan verkkolehdeissä sekä somekanavissa sitä mukaan kuin uutta tietoa ilmenee.

Kiitokset: Miran Hamidulla

suunniteltu yhteys ei palvele ainoastaan Suomen ja Viron vaan myös Suomen ja muiden Baltian maiden välisiä yhteyksiä. Siirtokuormauksella tai raidelevyettä vaihtavalla kalustolla on mahdollista liikennöidä Puolan rajalta edelleen aina Välimerelle saakka.

Tällä hetkellä ainoa Suomen rautatieyhteys euroopalaiseen TEN-T verkkoon on vähän käytetty raideyhteys Tornion ja Haaparannan välillä, jossa myös raidelevyys vaihtuu. Hangon ja Paldiskin välinen junalautta toisi mukanaan toisen yhteyden Suomen ja muun Euroopan Unionin rautatieverkkojen välillä, millä on sodan raivotessa Euroopassa merkitys myös maamme huoltovarmuuden kannalta.

Idea junalautasta Suomen ja Viron välillä ei ole uusi: vuonna 2007 vastaperustetty virolainen Navirail ilmoitti avaavansa tulevaisuudessa junalauttayhteyden Suomen ja Viron välillä. Varustamo aloitti kuitenkin liikenteen tavallisella roro-rahtilautalla Helsingistä Muugaan, ajatuksena että rautatierahti siirtokuormataan Muugassa (on tosin epäselvää missä laajuudessa siirtokuormausta toteutui). Siirtymä junalauttaliikenteeseen ei koskaan toteutunut, mutta varustamon nimessä ajatus jäi kummittelemaan. Vuonna 2011 Navirail siirsi liikenteensä Hangon ja Paldiskin välille. Vuonna 2016 varustamo myi liikenteensä (mutta ei tuolloista laivaansa Sailoria) DFDS:lle, joka puolestaan päätti koronapandemian aikana sulkea linjan, solmien sen sijaan yhteistyösopimuksen Eckerö Linen kanssa.

Uutisia lyhyesti

KOONNEET: **ILVES VALTA** JA **OLLI TUOMINEN**

Tallinkin ulosrahtaukset jatkuvat

Tallink ja Viron viranomaiset solmivat joulukuussa 2022 uuden sopimuksen Isabellen rahtaamisesta pakolaisten majoitusaluksiksi Tallinnaan. Uusi sopimus kestää kuusi kuukautta, ja siihen kuuluu kaksi yhden kuukauden optiota. Toisin sanoen rahtaus loppuu aikaisintaan kesäkuussa 2023. Isabelle on ollut rahdattuna Ukrainan sodan pakolaisten majoitusaluksena jo huhtikuusta 2022 alkaen.

Alankomaiden viranomaiset puolestaan käyttivät alkuvuodesta option Silja Europan rahtauksen jatkosta. Alkuperäisen sopimuksen mukaan rahtaus olisi loppunut maaliskuussa, mutta option myötä rahtaus jatkuu vähintään kesäkuuhun asti. Toinen Alankomaissa rahdattuna oleva Tallink-laiva Galaxy taas siirretään Ruotsin lipulta Latvian lipulle huhtikuussa. Helmi-maaliskuussa Tallinkin sisältä tuli jossain määrin ristiriitaisia tietoja aluksen tulevaisuudesta: Tallink-konsernin viestintäjohtaja Katri Link kertoi ensin, ettei varustamolla ole suunnitelmassa aloittaa Riika–Tukholma-liikennettä uudestaan “lähitulevaisuudessa,” mutta sitten Tallink Siljan viestintäjohtaja Marika Nöjd kertoi Galaxy:n uudeksi reitiksi harkittavan joko Tallinna–Tukholma- tai Riika–Tukholma-linjaa. Turun-liikenteeseen laiva ei tule palaamaan.

“Kelluva LNG-terminaali” Exemplar toimintaan Inkoossa

Suomen valtion omistaman Gasgrid Finlandin vuokraama liki 300-metrinen LNG-terminaalilaiva Exemplar saapui 28.12.2022 Inkoon satamaan 28.12.2022. Kymmeneksi vuodeksi arviolta 460 miljoonalla eurola vuokratun aluksen kapasiteetti kattaa Suomen ja Viron maakaasun tarpeen ja mahdollistaa näin ollen irroittautumisen venäläisestä putkikaasusta. Yle uutisoi maaliskuun alussa, että terminaalilla ei tähän mennessä ole ollut vielä yhtään asiakasta. Tammi-syyskuun tarjolla olevista 21 toimitusajankohdasta vasta kolmasosa on tällä hetkellä varattu.

VG-Shipping osti osuuden Rederi Ab Nathaliesta

Meriauran perustajan Jussi Mälkiän pääomistama VG-Shipping, joka hiljattain vaihtoi nimekseen Meriaura Invest, hankki joulukuun lopulla 35 prosentin osuuden turkulaisesta Rederi Ab Nathaliesta (RABN). Varustamon omistuksessa on viisi Suomen lipun alla kulkevaa irtolastialusta. Kauppa toteutettiin osakemyynnin ja osakeannin yhdistelmänä, joka vahvistaa RABN:n pääomarakennetta parantaen näin varustamon edellytyksiä investoida liiketoiminnan kasvuun. Rederi Ab Nathalien aluksista kaksi on rahdattu Meriauralle, kaksi norjalaiselle Baltic Linelle ja yksi Prima Shippingille.

Holland Norway Line terminaalivaikeuksissa

Romantikan rahdannut Holland Norway Line on vaikeuksissa satamiensa kanssa. Varustamolla on alusta lähtien ollut ongelmia Norjan pään satamansa Kristiansandin kanssa, jossa se käyttää samaa laituria Fjord Linen kanssa ja Romantika joutuu poistumaan laiturista aina Fjord Linen laivan saapuessa. Lokakuussa varustamo menetti myös yksinoikeutensa Eemshavenin laituriinsa, mistä johtuen joitain lähtöjä on jouduttu perumaan kokonaan. Alankomaiden pään laituriongelman ratkaisuksi selvitetään muun muassa sataman siirtoa Saksan Emdeniin.

Ålandstrafikenin poikittaislinja EW Finlandille

EW Finland voitti maaliskuussa kilpailutuksessa Ålandstrafikenin poikittaislinjan (Långnäs–Överö–Snackö) operoiminnin syyskaudesta 2023 alkaen. Varustamo hankkii linjaa varten Finferriesin Merguksen, mikä on aiheuttanut kritiikkiä linjan käyttäjiltä. Linjan nykyinen operaattori J&L Shipping taas on kertonut myyvänsä linjalla käyttämänsä Odinin nykyisen sopimuskauden loppuessa.



Yllä: Gasgrid Finlandin vuokraama Exemplar saapumassa
 Inkooseen 28.12.2022. Kuva: Gasgrid Finland
 Oikealla: Isabelle Tallinnan satamassa ukrainalaispakolaisten
 majoitusaluksena. Laiva tulee jatkamaan samassa käytössä
 ainakin kesäkuuhun saakka. Kuva: Ilves Valta
 Oikealla alla: Baltic Linen aikarahtauksessa oleva Rederi Ab
 Nathalien Baltic Amelie saapumassa Turkuun elokuussa
 2021. Kuva: Olli Tuominen
 Alla: Romantika saapumassa Eemshaveniin kesällä 2022.
 Kuva: Marko Stampehl



Matkustaja-autolautat

E-Flexerit – lauttali monitoimikoneet



Stena-konserni tunnetaan monikäyttöisten lauttasarjojen luojana. Kohta jo kahdentoista laivan suuruisen E-Flexer -sarjan avulla yhtiö vie monipuolisuuden entistäkin pidemmälle.

TEKSTI: MIRAN HAMIDULLA

PANDEMIA-VUODET laittoivat monet suunnitelmat jäihin, ja alkuvuodelle 2020 suunnittelemani matka ensimmäiselle Stenan E-Flexer -sarjan alukselle, Stena Estridille, jäi toteutumatta. Matkailun helpottumista odotellessani tätä sarjaa on kuitenkin valmistettu hurjalla tahdilla siten, että ensi matkani osuivatkin sarjan tuliterille Itämeren aluksille Stena Estellelle ja Stena Ebballe tammikuussa 2023. Tänä ajanjaksona E-Flexer sarjan valmistuneiden alusten määrä on kasvanut jo yhdeksään. Rakenteilla on vielä ainakin kolme lisää. Kiinalaisen China Merchants Jinling Shipyardin Weihain telakan valmistamien alusten hankinnasta on vastannut Stena RoRo -yhtiö. Stena-konsernissa yhtiön tehtävänä on rahdata sekä myydä aluksia niin sisaryh-

tiö Stena Linen liikenteeseen kuin myös konsernin ulkopuolisille asiakasvarustamoille riippuen markkinatilanteesta sekä alusten kysynnästä. Sarjan alkupään E-Flexereistä konsernin omaan käyttöön Stena Linelle päätyivät Stena Estrid, Stena Edda ja Stena Embla-alukset, jotka asetettiin Irlanninmerelle.

Asiakasvarustamoista Brittany Ferries on saanut jo kolme alusta ja DFDS yhden. Rakenteilla olevista aluksista Brittany Ferriesille on tulossa vielä kaksi alusta lisää ja Marine Atlanticille yksi. Myös Uuden-Seelannin rautatieyhtiö KiwiRail neuvotteli kahden aluksen tilaamisesta Interislander-lauttabrändinsä liikenteeseen, mutta päätyi tilaamaan täysin erilaiset alukset eteläkorealaiselta telakalta. Stena-konsernin ulkopuolelle menneet sisaret on pitkäaikaisrahdattu

ikenteen uudet



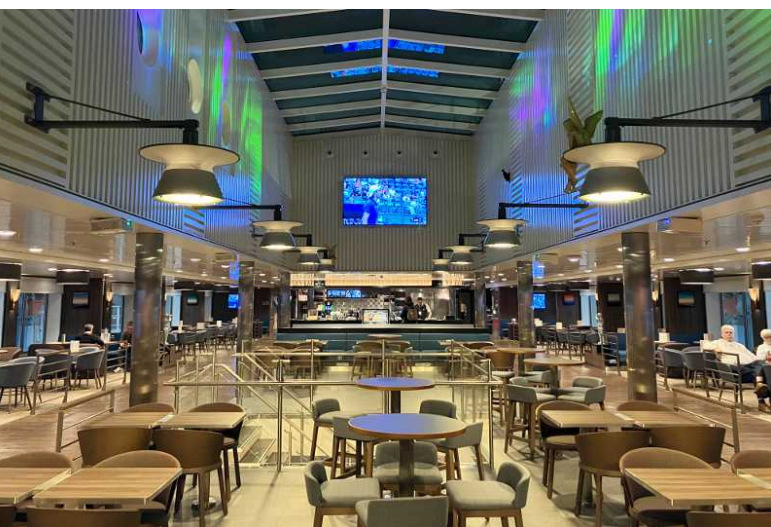
varustamoilleen osto-optioilla. Stena RoRon toimintaperiaatteisiin kuuluvan joustavuuden mukaisesti näitä aluksia on muokattu huomattavasti tilaajan toiveiden mukaisesti, ja ne poikkeavatkin Stenan omaan käyttöön tulleista sisarista. Yhteistä lähes kaikille aluksille on noin tuhannen ihmisen suuruinen matkustajakapasiteetti sekä noin kolmen kilometrin lastikaistakapasiteetti.

E-Flexereiden ääripäät kuvattuna CMI:n telakalla Kiinassa: vasemmalta Salamanca, Côte d'Opale ja Stena Estelle. Salamanca on suunniteltu noin 30 tunnin ylityksille, Côte d'Opale 1½ tunnin reitille. Kuva: Stena Roro



Stenaversiot – yksinkertaista ja toimivaa

Stena Line on eräänlainen laivamatkailun IKEA, jota yhdistää huonekalujättiin ruotsalaisuuden lisäksi tuotteen tuttu ja turvallinen tasalaatuisuus sekä puuta ja hillittyjä värejä yhdistelevä ruotsalainen design. Laivoilta on turha hakea suunnattomia elämysmatkailullisia elementtejä, mutta toisaalta niiltä löytyy kaikki loma- tai työmatkalla tarvittavat palvelut. Stenan hovisuunnittelija Figura Arkitekterin suunnittelemat E-Flexerien sisätilat eivät tee tässä suhteessa poikkeusta.



Testikohteekseni osuneet Karlskrona–Gdynia reitin Stena Estelle ja Stena Ebba poikkeavat edeltäjistään siten, että ne ovat 25 metriä pidempiä. Muihin Stenasisariin verrattuna tämä ero näkyy kuitenkin vain yhtenä lisäportaikkona sekä seitsemän hytin pituisena ylimääräisenä hyttiosastona. Muutoin aluksien voi sanoa edustavan sarjan Stenalle tehtyä ”perusversiota”. Tässä versiossa enimmäkseen autolla kyytiin saapuvat matkustajat nousevat laivaan erillisen henkilöautokannen kautta lasisten liukuovien takana kannella 7 sijaitsevaan infoaulaan, jonka yhteydestä löytyy myös pieni kahvila. Kannen keskivaiheilla sijaitsee aluksen myymälä, jota on Stena Ebballa suurennettu infoaulan kustannuksella. Sama ratkaisu on remontoitu myös Stena Estellelle alkuvuodesta 2023. Kannen 7 keulasaassa ovat aluksen kafeteria ja leikkihuone.

Yllä: Sarjan ensimmäinen alus Stena Estrid juhlaputettuna keltaisellaamerellä. Kuva: Stena Line

Yllä: E-Flexereiden hienoin sisätilojen yksityiskohta on 8. kannen baari kattokuiluineen. Kuvan Stena Estellellä kuilu on melko pelkistetty, mutta Brittany Ferries on omista versioissaan koristellut kuiluja ornamentein (kts. sivu 56).

Kuva: Miran Hamidulla

Alla: Kannen 7. keulafila on itsepalveluravintola suurimmassa osassa sarjan aluksia. Stena Ebballa sitä hallitsivat pohjoismaisen hillityt sävyt ja puupinnat.

Kuva: Miran Hamidulla



Siirtymällä portaikkoja pitkin kannelle 8 matkustaja löytää keulasta toisen ravintolatilaa, joka Irlanninmeren aluksilla palvelee lisämaksullisena loungea. Itämerellä tällaisten tilojen suosio on kuitenkin vähäisempi, ja tila oli Stena Estellellä käytössä à la carte -ravintolana. Sisustuksen puolesta tilaa ei ollut kuitenkaan muokattu tähän tarkoitukseen, vaan loungekäyttöön tehdyt tarjoilulinjastot löytyivät tilasta omalta paikaltaan. À la carten olemassaolon saattoi epäsovivan tilan lisäksi kyseenalaistaa myös siksi, etteivät tarjolla olleet annokset juurikaan eronneet alemman kannen kafeterian lämpimistä annoksista. Sisar Stena Ebballa samasta lounge-tilasta oli tehty buffet-ravintola. Tuntuukin, että Stena Line vasta hakee niitä ravintolapalveluita, joita se haluaa siirtää Gdynian linjan pääaluksina aiemmin toimineilta Stena Spiritiltä ja Stena Visionilta näille uusille tulokkailleen.

Kannen 8 keskiosat on pyhitetty lounge-tiloille, joista yksi on kaikille avoin olohuonemainen tila, yksi lisämaksullinen lepotuolitila ja yksi rekkakusien oma lounge ja ravintola. Tältä kannelta löytyy myös oma leikkihuone lapsille. Yleisten tilojen takaosasta tältä kannelta löytyy myös aluksien baari, joka onkin lähes ainoa näyttävä sisätilaratkaisu aluksilla. Baari on varustettu suurella kattoikkunalla, josta aurinkokannella

10 olevat matkustajat kykenevät kurkistamaan sisälle baariin. Kattoikkunan ja baarin välissä on kannen 9 miehistöhyttiosastot läpäisevä kuilu. Baarin takaosasta löytyy lisäksi kaksi elokuvahuonetta, joissa päivävuoroilla pyörii suhteellisen tuoreita elokuvia.

Ulkoisesti E-Flexer sarjan alukset ovat kuin 2020-luvun paranneltuja uusversioita 1980-luvun alun laatikkomaisista autolautoista. 80-lukumaisuus näkyy myös sisätilaratkaisussa, jossa toinen puoli kansirakenteesta kuuluu yleisille tiloille ja toinen puoli hyttiosastoille, sillä erolla että E-Flexereissä hyttipuolisko sijaitsee keulan sijasta perässä. Stenan versioissa hyttejä löytyy ainoastaan kansien 8 ja 9 peräosista, kun taas kannen 7 peräosa on varattu erilliselle henkilöautokannelle. Ratkaisu ei ole täysin toimiva, sillä laivan keinahdellessa käyntiin laukeavat autojen varashälyttimet olivat selkeästi kuultavissa kannen 8 hytteihin. Miehistön hytit aluksista löytyvät puolestaan kannen 9 keulaosasta. Kansien 8 ja 9 matkustajahyttiosastot päättyvät perän parvekemaisiin ulkokansiin, jotka ovat nekin kuin ehtaa 80-lukua.

Brittany Ferriesin versiot – enemmän matkustajan ehdoilla

Ulkopuolisille varustamoille menneistä aluksista kolmikko Galicia, Salamanca ja Santoña ovat Englannin kanaalissa ja Biskajanlahdella operoivan Brittany Ferriesin tarpeisiin muokattuja aluksia. Ne palvelevat ensisijaisesti yhtiön pitkillä linjoilla Britannian ja Irlannista Espanjaan, mutta tekevät matkoja myös lyhyemmillä linjoilla Britannian Ranskaan. Vaikka rahti näytteleekin tärkeää roolia myös Britannian toiminnassa, on yhtiö aavistuksen verran matkailijakeskeisempi. Niinpä rahtiasiakkaat joutuvat näillä aluksilla olemaan ilman erillistä rekkakuskiravintolaa, joka on korvattu kaikille avoimella tapas-ravintolalla. Lisäksi henkilöautoja ei erotella rahdista lastauksessa, vaan Stenaversioiden henkilöautokansi on korvattu kolmannella matkustajahyttiosastolla kannen 7 peräosassa. Hyttiosastot myös ulottuvat pidemmälle perään, mikä mahdollistaa huomattavasti Stenoja suuremman hyttipaikkojen saatavuuden.

Turistien tarpeiden suurempi huomiointi näkyy myös pienemmissä yksityiskohdissa. Aurinkokannet eivät näillä aluksilla ole niin askeettisia kuin Stenoilla: niiltä löytyy oleskelua helpottavia tuulisuoja, lasten leikkitala sekä kuntolaitteita. Hyttivalikoimissa on huomioitu paremmin lemmikkien kanssa matkustavat perheet. Laivan sisätiloista löytyy myös pari näyttelytilaa. Myös hyttituotetta on pyritty kohottamaan siten, että kannen 8 keulassa oleva lounge-tila on näissä aluksissa luksushyttien ja paremmin varusteltujen premium-ulkohyttien asiakkaiden lounge. Kuitenkin myös vaati-



Yllä: E-Flexereissä on paljon olohuoneista oleilutilaa ilman palveluja. Joku Pohjois-Itämeren operaattori laittaisi tähän 8. kannen loungeen luultavasti kaljahanan ja karaokeisännän. Alla: Stena Ebban Hygge-loungessa hyttitömät matkustajat voivat lisämaksusta yöpyä lepotuoleissa. Alinna: E-Flexerien erikoisin ulkoinen yksityiskohta on korsteerien mataluus. Gdyniasta lähtevässä Stena Estellessä korsteeria ei ollut edes nähtävissä, jos alusta tarkasteli edestä alaviistosta käsin. Alusten kansirakenteiden takaosasta löytyy "parvekemaisia" ulkokansia, kuten monista 80-luvun autolautoista. Kuvat: Miran Hamidulla



mattomampienkin hyttien asiakkaat voivat ostaa itselleen pääsyn tähän loungeen. Lyhyillä Ranskan linjoilla tila on puolestaan kokonaan suljettu.

Paikallisten arkkitehtien on sallittu tuoda näiden aluksien sisätiloihin paikallista omaleimaisuutta yhteistyössä Figuran kanssa. Kuitenkin sisätilakuvien perusteella erot näyttävät minimaalisilta. Kahdeksannen kannen baarien näyttäviin kattokuiluihin on näissä aluksissa haettu rohkeampia sisustuselementtejä, jotka luovat mielikuvia espanjalaisten pikkukaupunkien arkkitehtuurista. Sisätilojen värimaailmassa näytetään myös suosivan jonkin verran enemmän Brittanyn suosimia pastellisävyjä, mutta silti skandinaavinen design tuntuu puskevan vahvasti läpi monessa kohtaa. Ravintolarjontakin on osalla lähdistä samankaltainen Stenan kanssa, kun kannen 7 keulan itsepalveluravintola on Ranskan lähdoilla myös samassa käytössä. Pitkillä linjoilla samaa tilaa on nähty käytettävän myös à la cartena ja buffetina.

Côte d’Opale ja tulevat erikoisversiot

Toistaiseksi erikoisin E-Flexereistä on DFDS:n Dover–Calais -reitien käyttöön toissa vuonna valmistunut Côte d’Opale, joka on kokonaan päivälautta. Stenojen tapaan sen kannen 7 peräosa on erillinen henkilöautokansi, mutta mitään muuta asiaa ei turisteilla tälle kannelle ole vaan heidät ohjataan portaita pitkin kantta ylemmäs. Loppuosa kannesta 7 on nimittäin täysin varattu rekkakuskeille. Rekkakuskiensa tiloista löytyy muun muassa oma ravintola, lepotuoliosasto sekä jopa makuuaukkoit pieniä nokosia varten.

Kansi 8 on puolestaan matkustajakäytössä. Sen keulassa on suuri itsepalveluravintola. Mentäessä kohti perää laiva eroaa radikaalisti sisaristaan, sillä laivojen tavaramerkiksi muodostunut kattokuilullinen tila onkin tällä laivalla baarin sijasta suuri taxfree-myymälä.



Havainnekuva Marine Atlantigin E-Flexeristä. Laiva on ensimmäinen kolmesta lyhennetystä E-Flexeristä, joista kaksi muuta rakennetaan Brittany Ferriesille. Mitä ilmeisimmin uudisrakenne korvaa Tallinkilta rahdatun Atlantic Visionin Marine Atlantigin laivastossa. Kuva: Marine Atlantic

Myymälä on samalla myös ainoa keino päästä keulan ravintolasta perän hyttiosastojen tilalle tehtyyn kahvilaan ja loungeen. Näin ollen se ei ole useimpien Itämeren laivojen tyylinen suljettu erillinen tila, vaan enemmänkin lentokenttätyylinen kauppa, josta tehdään heräteostoksia läpikulkumatalla. Kannelta 9 ei puolestaan löydy mitään matkustajajiloja kuten muiden alusten perässä, vaan nämä tilat ovat nekin miehistön käytössä johtuen Ranskan tiukemmista vaatimuksista miehistöhyteille.

Côte d’Opalen lisäksi vielä rakenteilla olevat kolme E-Flexerä eroavat merkittävästi sisaristaan. Marine Atlantigin Kanadan itärannikon liikenteeseen tuleva sarjan 10. alus on perusversioita kymmenisen metriä lyhyempi, jotta se mahtuisi paremmin alueen satamiin. Lisäksi aluksen majoitusratkaisut tulevat eroamaan muista sarjan aluksista, sisältäen muun muassa nukkumiskapselit.

Niin ikään satamien vuoksi lyhennettyjä ovat myös kaksi viimeistä Brittany Ferriesin versiota, jotka tulevat palvelemaan yhtiön lyhyillä Ranskan ja Britannian välisillä linjoilla. Toinen aluksista tullaan sijoittamaan rahdin kannalta vähemmän merkitykselliselle Saint-Malon reitille. Tästä johtuen alus tulee olemaan ropaxin sijasta enemmänkin tavallinen matkustaja-autolautta, sillä sen ylempi rahtikansi tullaan puolittamaan ylimääräiseksi hyttikanneksi sekä erilliseksi henkilöautokanneksi. Samalla kaistametrimäärä putoaa parilla tuhannella metrillä vain reiluun tuhanteen metriin.

E-Flexerit ovat tilaratkaisujen ohella joustavia myös polttoaineratkaisuissaan: ne voidaan toteuttaa diesel-, kaasu- tai metanolikäyttöisinä. Tähän asti valmistuneista aluksista vain Salamanca ja Santoña on toteutettu kaasukäyttöisinä, mikä on samalla syönyt näiden lastikapasiteettia kaksoistankkien viemän tilan vuoksi. Tulevat kolme lyhennettyä versiota ovat paitsi kaasumyös hybridikäyttöisiä, mikä mahdollistaa aluksien täydellisen operoinnin sähköllä satamien lähistöillä. Ratkaisu kuitenkin lisää jälleen konehuoneen tarvitsemää tekniikkaa ja syö lastikapasiteettia entisestään.

Tämänhetkisen tilanteen perusteella E-Flexerien määrä tulisi jäämään kahteentoista alukseen. On kuitenkin mahdollista, että alusten määrä vielä kasvaa. Joka tapauksessa muuttuvat markkinatilanteet heittävätkin varmasti ennen pitkää näin suurta alussarjaa vielä moniin tehtäviin eri puolille maailmaa. Onkin kiinnostavaa nähdä, kuinka alussarja tulee taipumaan erilaisiin käyttötarkoituksiin. Sisätilojensa puolesta moneen käyttöön sopivista aluksista on korvaamaan niin vaatimattomia ropaxeja kuin myös monipuolisempia autolauttoja. Ehkäpä joskus näemme myös pohjoiselle Itämerelle muokatun E-Flexerin?



Yllä: Galician Azul-ravintola. Varustamon hankkimaa laajaa taidekokoelmaa lukuunottamatta Brittany Ferriesin alusten sisustus ei tyyliltään juuri eroa sarjan muista aluksista. Lisää kuvia sivuilla 54-56. Kuva: Klunderbie/Brittany Ferries
 Yllä oikealla: Päiväkäyttöön tehdyllä Côte D'Opalella 8. kannen perässä on matkustajahyttiosaston sijasta Lighthouse Café -kahvila. Kuva: Matt Sudders
 Oikealla: Côte D'Opalella kattokuilullinen tila 8. kannella on muista aluksista poiketen baarin sijasta lentoasematyylinen läpikulkukauppa. Kuva: Matt Sudders
 Alla: Ulkoisesti Côte D'Opale eroaa sarjan "perusversioista" keulassa, jossa on Dover-Calais reitin lastausrampin vaatima "karjapuskuri". Perässä 8. kannella puolestaan yleisten tilojen suuremmat ikkunat ovat korvanneet hyttiosastojen pienet ikkunat. Kuva: DFDS



Maailman junalautat kolmissa kansissa

Steve Barron on tehnyt kunnioitettavan urakan ja koonnut kaikki – tai ainakin melkein kaikki – maailman junalautat kolmiosaiseksi kirjasarjaksi.

Steve Barron

Train Ferries of Europe. Ferry Publications: 2021. 288 sivua

Train Ferries of the Americas, Africa and Asia. Ferry Publications: 2021. 192 sivua

Train Ferries of Europe and the World – Fleet List. Ferry Publications: 2021. 96 sivua

TEKSTI: **ILVES VALTA**

ULKOMATALAN PDF-lehden ollessa tauolla vuosina 2019-2021 ehdittiin julkaista joukko mielenkiintoisia merenkulkukirjoja, joista muutaman arvostelun saimme lukea jo lehden viime numerossa. Noista kirjoista ehdottomasti kunnianhimoisin on Steve Barronin peräti kolme osaa käsittävä teos maailman junalautoista. Kirjoittaja on pyrkinyt käsittelemään jokaisen koskaan missään maailmassa operoidun junalautareitin ja jokaisen yksittäisen junalautan. Vaikka lopullinen teos ei pyrkimyksestä huolimatta ole täydellinen, on se kiinnostava, hyvin kirjoitettu lisä jokaisen merenkulku- tai rautieharrastajan hyllyyn.

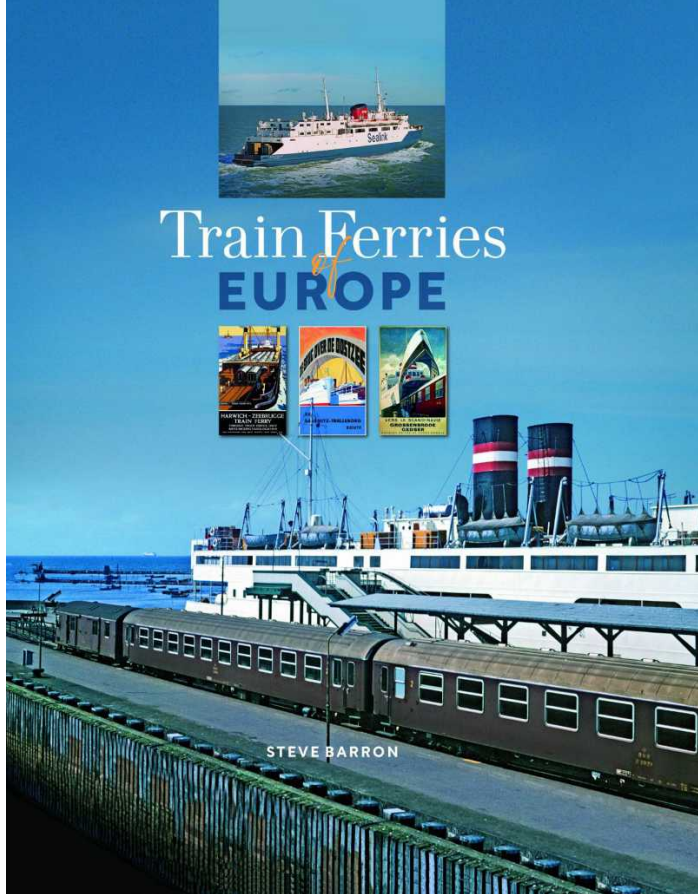
Junalautat ovat suomalaisesta näkökulmasta varsin marginaalinen ilmiö. Junia kuljettavat lautat tulivat tänne verrattain myöhään eivätkä ne koskaan olleet niin tärkeitä kuin autolauttaliikenne. Kansainvälisessä mittakaavassa on kuitenkin toisin. Kuten Barron ansiokkaasti kertoo, olivat ensimmäiset roro-lautat nimenomaan junalauttoja, ja monet muussa kirjallisuudessa vain autolauttoina esitellyt alukset paljastuvat hänen tekstistään juna-autolautoiksi. Maailmanlaajuisen fokuksensa ansiosta kirja esittelee myös joukon ainakin itselleni ennestään tuntemattomia, kiinnostavia aluksia.

Kirjat etenevät maantieteellisesti jaoteltuina: jokainen luku käsittelee tietyn maan tai alueen kaikki junalauttayhteydet, jokaisen vuorollaan liikenteen alkamisesta sen loppumiseen. Käsitteilyjen yksityiskohtaisuus vaihtelee aiheesta toiseen ja nopeasti käy selväksi, että kirjoittajalla on ollut käytössään pääasiassa englanninkielisiä, Britanniassa julkaistuja lähteitä. Sinällään looginen lähestymistapa tekee tekstistä ajoittain rikkonaisen, kun lauttoja on siirrelty reiteiltä toisille ja välillä aluksen uran loppuvaihe käsitellään ensin.

Suomalaisittain kirjojen ehkä mielenkiintoisinta antia on Suomesta (Länsi-)Saksaan liikennöineitä Railshiplauttoja käsittelevä osuus: ne olivat ensimmäisiä (eurooppalaisia) junalauttoja, jotka pystyivät lastaamaan rautatievaunuja useammalle kannelle ja toimivat esikuvina seuraavan sukupolven junalautoille. Vaikka laivat rakennettiin Länsi-Saksassa, olivat niiden lastinkäsittelyjärjestelmät suomalaista käsialaa. Toinen erityisen kiinnostava osio olivat toteutumatta jääneet junalauttasuunnitelmat Englannin kanaalissa ja Messinansalmessa. Vastaavista olisin lukenut itse mielelläni enemmän.

Suomeen valitettavasti liittyy myös suurin omiin silmiini osunut virhe kirjoissa. Vaikka muita raitiovaunulauttoja niin Ruotsissa, Yhdysvalloissa kuin Australiasakin käsitellään, Helsingin ja Kulosaaren välinen raitiovaunulautta loistaa poissaolollaan. Samoin kirjoissa on joitakin asiavirheitä, merkittävimpana ehkä Barronin väite, että valtaosa Euroopan valtionrautateista olisi yksityistetty. Näinhän ei ole, vaan Britanniaa lukuunottamatta käytännössä kaikkialla valtiolliset rautatiet on yhtiöitetty valtion omistamiksi osakeyhtiöiksi ja liikenne avattu yksityiselle kilpailulle. Täysi yksityistäminen on toteutettu vain Iso-Britanniassa.

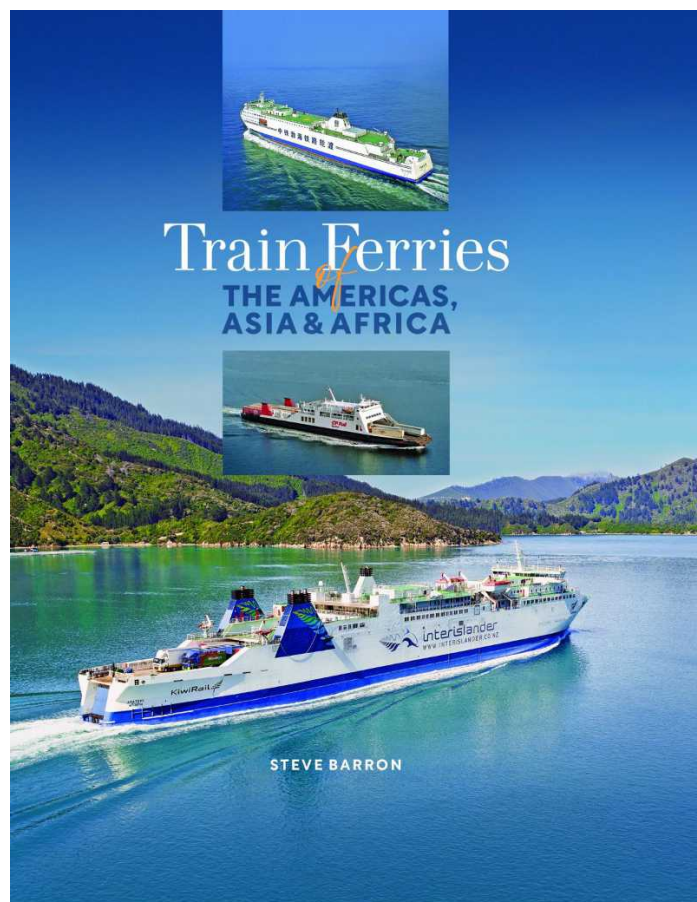
Jonkinlaisena puutteena voi pitää myös sitä, että kirjoissa ei ole lainkaan katsausta maailman junalauttojen yleiskehitykseen. Eurooppaa ja muuta maailmaa käsittelevissä osissa on kyllä molemmissa avausluku yleiskehityksestä, mutta Eurooppa-osassa se käsittelee vain Eurooppaa ja toisessa osassa muuta maailmaa. Näin junalauttojen maailmanlaajuinen kehitys jää huomiotta, ja esimerkiksi vain Eurooppa-osan lukenut



jää helposti käsitykseen, että Railship I olisi ollut ensimmäinen useammalle kannella junanvaunuja lastannut lautta, kun todellisuudessa Pohjois-Amerikassa oli ennen Railship I:stä liikennöinyt useampikin kahdelle kannelle lastannut lautta.

Kirjakolmikko on kokonaisuutena myös hieman epätasapainoinen. Train Ferries of Europe on lähes 300-sivuinen järkäle, jossa on mukana myös Euroopan ulkopuolisia reittejä Siperiassa ja Kaspianmerellä. Train Ferries of the Americas, Asia and Africa on maltillisemmän kokoinen vajaalla 200 sivullaan. Nimestään huolimatta tämä kirja käsittelee myös Oseanian junalautat, ja kannessakin komeilee junalautta Uudessa-Seelannissa. Fleet list -osa sen sijaan on kolmikokkainen: kun kaksi muuta ovat kovakantisia, on laivalista pehmeäkantinen, alle 100 sivun läpyskä. Jostain syystä laivalista on myös hyvin kevyesti kuvitettu ja osa kuvista on samoja kuin muissa osissa. Toki kuvat eivät ole mikään itseisarvo, mutta kun pääkirjoissa monista laivoista ei ole kuvia ollenkaan, olisi laivalista ollut oivallinen paikka korjata puutetta.

Kaikki osat kärsivät samasta ongelmasta kuin monet muutkin Ferry Publicationsin julkaisemat kirjat: kuvat ja teksti eivät kulje samaa tahtia. Pahimmillaan Yhdysvallat-osioissa kuvat vaikuttavat sijoitellun sattumanvaraisesti, ja lukija joutuu selaamaan sivukaupalla eteen- tai taaksepäin löytääkseen relevantin kuvan – jos sellaista on ollenkaan. Samoin kuvien rajausta on välillä huolimaton; pahimpana mokana kuvateksti, jossa viitataan ulos kuvasta rajattuun laivaan. Hiukan yllättävä on myös valinta käyttää muissa kuin laivalista-



osassa karttojen taustana selvästi ajalta ennen toista maailmansotaa olevia karttoja, joissa valtioiden rajat poikkeavat luontaisesti sekä nykyisestä että usein myös käsitellystä ajanjaksosta. Fleet listissä on eri tekijän kartat nykypäivän rajoilla.

Pienistä puutteistaan huolimatta Barronin kirjat ovat mainio yleisteos muuten vähäiselle huomiolle jääneestä merenkulun osa-alueesta. Itse jättäisin ehkä kuitenkin Fleet List -osan suosiolla ostamatta; lyhyehkö kuivakka listaus laivojen teknisistä ominaisuuksista ei ole minusta kustantajan siitä pyytämän 18 punnan (noin 20 euroa) arvoinen. Sen sijaan Europe- ja Americas, Africa and Asia -osat ovat melkein pakollinen lisä lauttaliikenteestä kiinnostuneen kirjahyllyyn.

Risteilylaivat

Jewel of the Seas - merten pieni jalok

Royal Caribbean -varustamon neljä Radiance-luokan laivaa ovat kyntäneet meriä jo pari vuosikymmentä. Niiden suosio ei näytä hiipuvan, vaikka ne suunniteltiin maailmaan, johon ne eivät ehtineet valmistua. Matkalla Amsterdamista Norjan vuonojen ja Madeiran kautta Barcelonaan päätin ottaa selvää siitä, mikä näistä laivoista tekee kiinnostavia.

Jewel of the Seas on poikkeuksellisen kaunis risteilyalus ja oikein sopiva niille, jotka haluavat kokea merimatalla perinteistä, aitoa laivatunnelmaa. Kuva: Mikko Laakso



TEKSTI: MIKKO LAAKSO

ROYAL CARIBBEAN tunnetaan ehkä parhaiten maailman suurimmista matkustajalaivoista, joista jokainen on ollut edeltäjiään innovatiivisempi. Varustamo on onnistunut rakentamaan laivoilleen kävelykatuja, tuulitunneleita, törmäysautoratoja, vesipuistoja, karuselleja ja jopa jäähalleja, mutta Radiance-luokan laivoissa ei ole näistä innovaatioista ensimmäistäkään. Luokan laivat ovat lisäksi kohtalaisen pieniä, vaikka niistä jokainen onkin kahden Viking Cinderellan kokoinen.

Radiance-luokkaan kuuluu neljä laivaa. Ne on rakentanut Meyer Werft Saksassa, ja niistä ensimmäinen, Radiance of the Seas, valmistui vuonna 2001. Brilliance of the Seas ja Serenade of the Seas valmistuivat seuraavina, ja sarjan viimeinen, Jewel of the Seas, luo-

vutettiin telakalta keväällä 2004. Laivoista nuorinkin on siis jo ehtinyt aikuisen laivan ikään.

Radiance-luokan juuret ovat 1990-luvun alkupuolella rakennetuissa Vision-luokan laivoissa. Yhteistä on se, että runko on verrattain kapea ja se, että keskilaivassa on usean kannen korkuinen keskusaula näköalaiseineen. Ulkonäkökin on jossain määrin samanlainen, mutta on saanut selviä vaikutteita myös 1990-luvun lopulla Turussa kehitetystä Voyager-luokasta. Siksi onkin aiheellista ottaa selvää siitä, miksi varustamo rakennutti neljä pienehköä laivaa, vaikka Turussa jo hitsattiin kokoon jättimäistä Voyager-luokkaa ja suunniteltiin sitäkin suurempaa Freedom-luokkaa.

Suunnittelijan käyrä viivotin

Vuonna 1968 perustettu Royal Caribbean on onnistunut houkuttelemaan laivoilleen kaikenikäisiä matkustajia. Varsinkin suurimmilla laivoilla lapsille ja nuorille on paljon ohjelmaa ja tekemistä. Voyager-luokka oli teattereineen, jäähalleineen ja useine uima- ja porealtaineen iso panostus tähän asiakaskuntaan. Toisaalta jokaiselle lähdölle riittää myös sellaisia matkustajia, jotka haluaisivat nähdä uusia satamia sekä nauttia merestä ja hyvästä palvelusta kaikessa rauhassa. Radiance-luokka suunniteltiin nimenomaan jälkimmäiselle asiakasryhmälle.

Koska laivojen oli tarkoitus risteillä muuta kalustoa eksoottisempiin kohteisiin, moottoreiksi valittiin kaasuturbiinit. Ne antaisivat riittävästi nopeutta pitkillekin merimatkoille. Keulasta tehtiin siro, jotta matkanteko olisi mukavaa myös valtamerten mainingeissa. Laivat suunniteltiin sellaisiksi, että lähes kaikista sisätiloista on näkymä ulos. Ikkunat tehtiin kaksinkertaisesta lämpölasista ja toinen uima-altaista sijoitettiin avattavan lasikaton alle, jotta matkoja voisi tehdä myös kylmille alueille. Kustannuksissa ei säästely, ja lopputulos on kieltämättä hieno.

Laivasarjan suunnitteli nyt jo edesmennyt norjalainen meriarkkitehti Njål Eide, joka tunnetusti suosi kaarevia muotoja. Tarina jopa kertoo, että varustamon toimitusjohtaja oli jossain vaiheessa lähettänyt arkkitehdille kiitoskirjeen mukana viivottimen, koska suora viivotin tekisi projekteista halvempia toteuttaa. Radiance-luokan laivoissa kaarevia pintoja on valtavasti, mutta ehkä juuri siksi luokan laivat ovat poikkeuksellisen kauniita.

Kun maailma muuttui

Luokan ensimmäinen laiva Radiance of the Seas ehti olla liikenteessä vain muutaman kuukauden, kun tapahtui jotain täysin odottamatonta: syyskuun 11. päi-

vänä Yhdysvalloissa kaapattiin peräti neljä matkustajakonetta. Niillä suoritettiin yksi historian tuhoisimpia terrori-iskuja, josta aiheutui vuosia jatkunut matkailualan ahdinko. Koska yhdysvaltalaiset risteilymatkustajat eivät halunneet enää lentää, ajatus siitä, että monta lentokoneellista varakkaita, maksuvalmiita lomalaisia lentäisi risteilemään johonkin kauas, oli kuollut. Nopeudelle ei ollut enää tarvetta, ja nyt laivoille piti keksiä käyttöä, jossa niiden himosta kalliiseen polttoaineeseen ei olisi kohtuutonta haittaa.

Päänvaivaa polttoaineesta

Polttoainetta Radiance-luokan laivat tosiaan kuluttavat, eikä niille kelpaa mikä öljy tahansa. Eräs kapteeni kuvasi asiaa niin, että tavallinen risteilyalus on tyytyväinen, kun saa juoda ikään kuin halvinta hanaolutta, mutta Radiance-luokan neideille kelpaa vain kallein samppanja. Kussakin laivassa on kaksi General Electricin valmistamaa kaasuturbiinia, joista jokainen polttaa kuusi tonnia puhtainta meridieseliä tunnissa. Yhdestä turbiinista irtoaa tehoa 25 megawattia, ja sillä laiva saavuttaa 18,5 solmun matkanopeuden. Jos molemmat turbiinit ovat käytössä, nopeus nousee 24,7 solmuun.

Nykyään kahdella turbiinilla ajetaan korkeintaan Adeninlahdella, koska nopeus on paras puolustus merirosvoja vastaan. Dieseliä mahtuu mukaan 3 000 kuutiota, ja se riittää 12 vuorokauden ajoon huippunopeudella. Kaasuturbiinit vaativat toimiakseen paljon ilmaa. Sitä johdetaan konehuoneeseen kompressoituna keskilaivassa kulkevia massiivisia kanavia pitkin. Kompressorit puolestaan saavat tarvitsemansa liikeenergian ulkokannelle pyrkivistä pakokaasuista.

Jotta polttoainekulut eivät karkaisi käsistä, kuhunkin laivaan on jälkiasennettu tavallinen dieselmoottori. Jewel sai apumoottorin kolme vuotta valmistumisensa jälkeen. Sen olemassaolon huomaa korkeintaan siitä, että satamassa seisottaessa keskilaivassa saattaa tuntua pientä tärinää. Apumoottori kuluttaa 1,4 tonnia polttoainetta tunnissa ja pystyy tuottamaan kaiken laivalla tarvittavan sähköä. Polttoaineena voi olla diesel tai raskas polttoöljy. Herkillä merialueilla, kuten Alaskassa tai Norjan vuonoissa, käytetään ainoastaan dieseliä, koska silloin savupiipusta ei koskaan pöllähdä ilmaan mustaa nokipilveä.

Ison laivan tunnelmaa

Koska Radiance-luokan laivojen piti pystyä kulkemaan myös Panaman kanavan läpi, niiden ulkomitat periytyvät suoraan kanavan sulkujen vanhoista mitoista (kanavaa laajennettiin 2016, kts. Ulkomatala 5/2016). Jewel of the Seas on 293 metriä pitkä ja 32 metriä le-



Yllä: Laivan keskellä on peräti kahdeksan kanta korkea keskusaula, joka toimii samalla aluksen olohuoneena. Elävää musiikkia on tarjolla illopäivästä puoleen yöhön. Oikealla: Kaarevat muodot ovat hallitsevia useimmissa julkisissa tiloissa. Tässä keskusaulan kaiteessa puu, teräs, kivi ja lasi ovat joutuneet taipumaan mutkille. Suora kaide olisi varmasti ollut halvempi. Oikealla alla: Yksi Radiance-luokan erikoisuuksista on noutopöydän takana oleva terassi, jossa aamiaisen, lounaan ja päivällisen voi nauttia ulkona. Alla: Ruokasali on kaksi kanta korkea ja tuo vahvasti mieleen Atlantin valtamerihöyryjen ruokasalit. Tässäkin tilassa näkyy arkkitehdin kaaria suosiva kädenjälki. Kuvat: Mikko Laakso





Yllä vasemmalla: Radiance-luokan laivojen sisustuksessa on käytetty paljon oikeaa puuta. Esimerkiksi kaikki Safari Club -yökerhon kaiteet, baaritiskit ja kalusteet ovat umpipuuta. Yllä oikealla: Matka mereltä Geirangerin vuonon pohjukkaan kestää nelisen tuntia. Vuoret ovat korkeita ja maisemat uskomattomia. Laivan keulassa on helikopterikenttä, jonne matkustajatkin pääsevät.

Vasemmalla: Geirangerissa ei ole isoille laivoille sopivaa satamaa, mutta laivan viereen tuodaan kelluva laituri, jota pitkin pääsee maihin.

Alla: Geirangerin vuonossa lähes 300-metrinen laiva näyttää leikkiläivalta kylpyammeessa. Laivan internet-yhteys katkeaa vuonoon ajettaessa, koska satelliitit jäävät korkeiden vuorien taakse.

Kuvat: Mikko Laakso



veä. Kansiä on 13, mikä on varsin paljon suhteessa rungon leveyteen. Korkeutta pystyttiin kasvattamaan tekemällä ylimmistä hyttikansista huomattavan kapeita (alkujaan Helsingin telakalla keksityn mallin mukaisesti). Matkustajapaikkoja on 2 500, ja laivaa operoimaan tarvitaan lähes 850-henkinen miehistö. Missään muussa Royal Caribbeanin laivasarjassa ei ole yhtä paljon miehistöä tai yhtä paljon tilaa matkustajaa kohden.

Sen, ettei Radiance-luokka ole mikään jättiläisten laivasarja, huomaa ehkä parhaiten uima-allaskannella. Varustamon suuremmissa laivoissa on kannella kaksi uima-allasta vierekkäin, ja altaita on muutenkin paljon. Radiance-luokassa altaita on vain kaksi, ne ovat peräkkäin ja leveyssuunnassa tiukasti aluksen keskellä. Altaiden vesisäiliöt sijoittuvat kahden hyttikäytävän väliin, eikä siihen väliin sitten muuta mahdukaan.

Radiance-luokka on varustamon laivasarjoista viimeinen, jossa uima-altaiden vesi on suolaista. Syy ei ole kapasiteetti, sillä laivojen evaporaattorit kykenevät tuottamaan peräti 1,8 miljoonaa litraa makeaa vettä vuorokaudessa. Se on kolme kertaa enemmän kuin vuorokauden normaali kulutus. Suolainen vesi on tietoinen ja oikeastaan aika mukava valinta. Vaikka vesi on tietenkin puhdistettua, se on juuri niin suolaista kuin vesi kulloinkin meressä on. Merialueen vaihtumisen pystyy siis huomaamaan pelkästään uima-altaanseen pulahtamalla.

Hätätilanteita varten jokaiselle matkustajalle on luonnollisesti pelastusvenepaikka. Jokaisessa pelastusveneessä on oma suodatuslaitteisto, jolla merivettä voidaan muuttaa juomakelpoiseksi. Lisäksi veneisiin on varastoitu valmiiksi ruokaa kahden vuorokauden tarpeisiin. Jos veneitä joskus jouduttaisiin käyttämään, ruokaa alettaisiin jakaa vasta 24 tuntia haaksirikosta, ja näin avun saapumisesta voitaisiin odottaa jopa kolme vuorokautta.

Se, että laivoilla on jo ikää, näkyy alusten sisällä yllättävällä mutta myönteisellä tavalla. Laivat on rakennettu silloin, kun sisustuksessa sai vielä käyttää aitoa puuta, ja sitä laivoilla on paljon. Kalusteet, kaiteet ja monet kiinteät rakenteet ovat umpipuuta. Ero uusiin laivoihin, joissa juuri mikään ei ole sitä miltä näyttää, on huomattava.

Kolmen viikon merimatka

Merimatkan, jolle kertyi pituutta peräti kolme viikkoa, alkoi Amsterdamista. Siellä satama on pari metriä merenpinnan alapuolella. Merelle kuljetaan sulun kautta. Lähtö oli aikaisin iltapäivällä, koska sulkua käytetään vain laskuveden aikaan. Ajoituksella pyritään

varmistamaan se, että sulusta pääsee mahdollisimman vähän suolaista vettä läpi.

Jewel suuntasi ensimmäiseksi kohti pohjoista. Matkareitti kulki Oldenin, Flamin ja Geirangerin vuonoihin. Geiranger oli vuonoista ehdottomasti vaikuttavin. Sinne käännyttiin aamuyöllä, jolloin oli vielä pimeää ja sumuista. Kun aurinko alkoi nousta, maisema oli yksinkertaisesti uskomaton. Kuuluisa Seven Sisters -vesiputous ohitettiin lähellä vuonon perää, ja perille saavuttiin neljän tunnin navigoinnin jälkeen. Vuonossa ei ole satamaa, mutta siellä on kelluva laituri, joka tuodaan laivan viereen.

Vuonojen lisäksi Jewel pysähtyi Norjassa Ålesundin, Haugesundin ja Kristiansandin kaupungeissa. Kaupungit olivat idyllisiä vaikkakin hiukan tavanomaisia. Toisaalta hyvää oli se, että laiva pääsi jokaisessa kävelyetäisyydelle keskustasta. Norjasta suunnattiin etelään, Belgian Zeebruggeen. Sieltä matka jatkui rankkasaateissa Biskajanlahden yli kohti Espanjaa ja ehkä hiukan mitänsanomaton Vigoa.

Vigon jälkeen Jewel otti kurssin kohti Madeiraa. Edessä oli kolme päivää pelkkää merta. Vastan tuli pieni myrsky, joka nostatti nelimetriset aallot. Se on Atlantililla vielä pientä eikä ole Jewelien kokoiselle laivalle myrsky eikä mikään. Ulkokannet kuitenkin suljettiin, koska tuulen nopeus oli yli sata kilometriä tunnissa.

Kun myrskytuuli oli puhaltanut pari päivää, mainingit kääntyivät sivuaallokoksi. Ne saivat laivan hiukan keinumaa, mutta se oli pelkästään mukavaa. Seuraavana aamuna horisontissa näkyi Madeiran saari, ja tiedossa oli lämmin päivä Funchalin kauniissa kaupungissa. Madeira on suosittu risteilykohde, jossa kaikki on lähellä. Satama on aivan kaupungin keskustassa, ja kaupunkiin pystyy hyvin tutustumaan kävellen.

Matka Madeiralta Gibraltarin kautta Malagaan kesti pari päivää. Viimeinen pysähdys oli Valenciassa, jossa satoi vettä. Satamassa oli Jewelien kanssa suunnilleen saman kokoinen Queen Elizabeth. Se on kenties hiukan Jeweliä tasokkaampi, mutta kun laivaa katsoo ulkoa, mieleen tulee vain yksi ajatus: olisipa senkin suunnittelija käyttänyt käyrää viivotinta.

Kapteenin pöydässä

Jewelien kapteenina oli vuosia tanskalaisrouva Lis Lauritzen. Hänet tunnettiin siitä, että hänellä oli aina aikaa jutella matkustajien kanssa, ja häntä näkikin laivalla usein. Lis on jäänyt eläkkeelle, ja nyt kapteenina oli Ruotsista kotoisin oleva Michael Lindberg. Häntäkin näki usein, ja myös hänellä tuntui aina olevan aikaa matkustajille. Yhtenä iltana satuin hänen kanssaan

samaan aikaan noutopöytään päivälliselle. Kapteeni pyysi minut pöytänsä silläkin uhalla, että loputtomat kysymykseni todennäköisesti pilaisivat hänen ruokahetkensä.

Kapteeni Lindberg on kotoisin Sundsvallista, mutta asuu nykyään Valparaisossa Chilessä. Hän on matkustanut paljon Silja Serenadella ja Symphonyllä ja muisti edelleen, miten tilataan yksi olut suomeksi. Hän on ollut Royal Caribbeanin palveluksessa 18 vuotta, kapteenina kaikilla Freedom-luokan laivoilla ja noutamassa Libertyä Turun telakalta keväällä 2007.

Ensimmäiseksi halusin tietää, millaista Jeweliä on ohjata. Periaatteessa kuulemma helppoa, koska laivassa on kaksi tehokasta ruoripotkuria ja kolme keulapotkuria. Lisäksi evävakaimet voi tiukoissa käänöksissä pakottaa kallistumista vähentävään asentoon. Vastaavaa ominaisuutta ei ole varustamon muissa laivoissa.

Potkurit pyörivät 35-40 kierrosta minuutissa, ja ne saa kääntymään peruutusasentoon 24 sekunnissa. Sitä ei voi kuitenkaan tehdä täydessä vauhdissa, vaan nopeutta on vähennettävä kääntämällä potkureita vähitellen asennosta toiseen. Siksi pysäytysmatka on 1,5 merimailia ja kääntösäde yksi merimaili. Satamaan saavuttaessa nopeutta aletaan vähentää neljä merimailia ennen rantaa. Jos tuulen nopeus on yli 40 solmua tai jos satamassa on pahoja virtauksia, hinaaja pyydetään varmuuden vuoksi apuun.

Kysyin kapteenilta, onko sulkuun ajaminen vaikeaa. Vastaus oli, että se on erittäin vaikeaa. Panaman kanavassa pienet veturit vetävät laivan sulkuun, mutta Amsterdamin sulkuun laivan on ajettava itse. Alus täytyy pitää sulkuun keskellä ja täysin suorassa, mikä on haastavaa varsinkin sivutuulella. Tehtävää vaikeuttaa se, että kapeassa sulussa potkureiden työntämä vesi virtaa takaisin altaan seinistä, eikä laiva tietenkään pysy virtauksessa paikallaan.

Michael oli pandemian alkaessa kapteenina Independence of the Seas -laivalla. Kun varustamo alkoi kuljettaa miehistöä kotimaihinsa omilla laivoillaan, Independence sai tehtäväkseen kierrellä Karibialla ja viedä muilta laivoilta palaavia miehistönjäseniä kotisaarilleen. Laivalle jäi satahenkinen miehistö, joka piti laivan käynnissä ja ilmastoinnin toiminnassa. Jewel puolestaan vietti suurimman osan pandemia-ajasta ankkuri paikalla Poole Bayssä Englannin etelärannikolla. Sen vierellä kelluivat Cunardin laivat Queen Mary 2 ja Queen Victoria.

Lopuksi kysyin, millaista kapteenin työ on. Enimmäkseen hallinnollista toimistotyötä, kuului vastaus. Pääkonttori suunnittelee risteilyreitit ja valitsee satamat,

mutta suunnitellun reitin järjestyys varmistetaan kapteenilta. Tarkka ajoreitti samoin kuin satamapysähdysten tulo- ja lähtöajat suunnitellaan aina laivalla. Suurimpia haasteita on polttoaineen kulutuksen minimointi. Päälystö muodostaa tiiviin tiimin, mutta työ voi silti olla joskus yksinäistä, koska viime kädessä kapteeni tekee ratkaisut ja vastaa niistä yksin. Lopuksi kapteeni totesi, että komentosillalla joutuu olemaan yllättävän paljon.

Juuri sopivan pieni

Radiance-luokan laivat ovat uusimpiin laivoihin verrattuna pieniä. Matkustajan kannalta se on mukava asia, koska kävelymatkat laivan sisällä eivät ole liian pitkät. Varustamolle koko aiheuttaa kuitenkin haasteita. Jotta operointi olisi kannattavaa, laivoihin on vuosien saatossa rakennettu lisää hyttejä oikeastaan kaikkiin mahdollisiin kohtiin. Jopa osa kylpylästä on muutettu parvekehyteiksi, ja ruokasalin toinen kabinetti on nykyään täynnä yhden hengen hyttejä.

Itse ihastuin Radiance-luokkaan jo vuonna 2002, kun ylitin Atlantin silloin vain neljä viikkoa vanhalla Brilliance of the Seasilla. Laiva tuntui juuri sopivan kokoiselta ja tarjosi kaikki ne elementit, joita olin kuvitellut ”oikeasta” laivasta löytyvän. Luokan neljä laivaa ovat periaatteessa identtiset, mutta sisustuksen yksityiskohdissa on pieniä eroja. Jewelistä on tullut oma suosikkini ehkä osittain siksi, että se on vuodesta toiseen valittu maailman ystävällisimmäksi risteilyalukseksi. Laivalla on mukava tunnelma, ja henkilökunta selvästi nauttii työstään.

Matkustajista todella moni vaikutti palanneen Jewelle tai ylipäänsä Radiance-luokan laivalle ties kuinka monennen kerran. Kysyin jokaiselta, jonka kanssa juttelin, mikä laivasarjassa viehättää. Osa mainitsi laivojen olevan mukavia tai kauniita, mutta kaikki totesivat, että ne ovat juuri sopivan kokoisia.

Kysyin myös kapteeni Lindbergiltä, miksi hän oli halunnut siirron Radiance-luokan laivalle. Hän totesi olevan tärkeää, että laiva näyttää kauniilta tai ylipäänsä laivalta myös ulkoa. Sitten hän lisäsi sanat, joista mammuttilaivoistaan tunnettu varustamo ei ehkä pidä: ”And she is not too big.”



Yllä: Royal Caribbean on panostanut valtavasti taitteeseen, ja myös Jewelilla taidetta on enemmän kuin monessa taidemuseossa. Teokset on toteutettu niin, että ne eivät mene koskemisesta pilalle.

Yllä oikealla: Kapteeni Michael Lindberg on kotoisin Ruotsista. Hän on ollut Royal Caribbeanin palveluksessa vuodesta 2004 ja päässyt keväällä 2007 hakemaan vastavalmistuneen Liberty of the Seas -laivan Turusta.

Oikealla: Liikenne mereltä Amsterdamin satamaan kulkee sulun kautta. Jewel mahtuu sulkuun juuri ja juuri, eikä sen ajaminen sinne ole helppoa.

Alla: Madeiralle on elämys saapua laivalla. Funchalin satama on keskellä kaupunkia, ja monta päivää kestäneen merimatkan jälkeen on mukavaa astua hetkeksi maihin.

Kuvat: Mikko Laakso




Brittany Ferries 50 vuotta, osa 2.

Sarjassa tutustumme Brittany Ferriesin historiaan. Tässä toisessa osassa paneudumme varustamon historiaan vuodesta 1990 nykypäivään. Osa 1 ilmestyi Ulkomatalan numerossa 3/2022.



Matkustaja-autolautat

Brittany Ferries – risteilylautoista rop



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

oaxeihin

Brittany Ferriesin uusimmat alukset ovat toisaalla lehdessä tarkemmin esiteltyjä E-Flexer-luokan laivoja, joita tulee vuoteen 2025 mennessä valmistumaan viisi. Kuvassa varustamon järjestyksessä toinen E-Flexer Salamanca. Kuva: Brittany Ferries

1980-LUVUN loppuun tultaessa vuonna 1972 perustetulla Brittany Ferriesillä meni hyvin. Varustamo oli onnistuneesti laajentanut reitistöään, sen talous oli vakaalla pohjalla – kiitos Ranskan lainsäädännön mahdollistaman Société d'Économie Mixte (SEM) -yhtiömuodon, jossa varustamon laivat omistivat tosiasiaa maakuntien omistuksessa olevat yhtiöt, joiden ei tarvinnut tuottaa voittoa – ja se vastaanotti vuonna 1989 ensimmäisen risteilylauttansa Bretagnen. Tulevat vuosikymmenet toivat mukanaan lisää kasvua ja uudisrakenteita, mutta myös vaikeuksia ja viimeisimpänä siirtymän risteilylautoista ropaxeihin.

Lisää risteilylautoja

Vuonna 1990 Brittany Ferriesiin sidoksissa olevat SEM-yhtiöt Senacal ja (vasta perustettu) Senamanche solmivat sopimukset kahden uuden aluksen kanssa Masa-Yardsin kanssa: Turun telakka rakentaisi risteilylautan Caenin ja Portsmouthin väliselle linjalle, Helsingin telakka taas rahtipainotteisen matkustaja-autolautan Brittany Ferriesin tytäryhtiö Truckline Ferriesin Cherbourg–Poole-linjalle. Tilauksilla oli keskeinen merkitys Wärtsilä Meriteollisuuden raunioille perustetulle telakkayhtiölle, sillä ne olivat ensimmäiset Masa-Yardsin saamat uudet tilaukset. Osasy tytilauksien saamisessa Suomeen oli, etteivät ranskalaiset telakat olisi pystyneet toimittamaan aluksia yhtä nopeasti.

Trucklinen uudisrakenne, joka sai nimen Barfleur (Normandiassa sijaitsevan kylän mukaan) laskettiin vesille heinäkuussa 1991. Kävi kuitenkin ilmi, että lai-



Alkujaan Brittany Ferries neuvotteli Barfleurin rakentamisesta norjalaisen telakan kanssa. Kun selvisi, että telakka aikoi tilata laivan rungon alihankintana Masa-Yardsilta – jonka kanssa varustamo neuvotteli jo Normandien rakentamisesta – päätti Brittany Ferries tilata myös Barfleurin suoraan Suomesta. Kuva: Postikortti, Joonas Kortelaisen kokoelma

van kantavuuslaskelmissa oli vakava virhe. Tämän korjaamiseksi Barfleuria pidennettiin lähes välittömästi 7 metrillä, mikä mahdollisti myös hyttikapasiteetin kasvattamisen. Laivan luovutus lykkäytyi kolmella kuukaudella maaliskuuhun 1992.

Toukokuussa Turun telakka luovutti Caen–Portsmouth-linjan uudisrakenteen, joka sai nimen Normandie – kunnioittaen sekä laivan määränpäättä Ranskassa että vuonna 1935 valmistunutta kuuluisaa Atlantin-linjalaivaa. Alus oli Bretagnea suurempi ja toi risteilylauttastandardit myös Britannian ja Ranskan väliseen liikenteeseen.

Brittany Ferries oli alkanut valmistautua uusien laivojen tuloon jo edellisenä syksynä. Trucklinen liikenteessä kulkeneista laivoista Trégastel myytiin ja Corbière luovutettiin laivan jo 1990 ostaneelle Rederi Ab Eckerölle. Caen–Portsmouth-linjalla kulkenut Reine Mathilde (ent. Prince of Brittany) puolestaan myytiin Brittany Ferriesin osaksi omistamalle British Channel Island Ferriesille (BCIF) saaden nimen Beauport. Lisäksi Normandien valmistuminen mahdollisti Caen–Portsmouth-linjalla aiemmin käytetyistä rahdatuista rahtilautoista luopumisen. (Kerroimme Corbièren myöhemmästä urasta Helsingin ja Tallinnan välisessä liikenteessä sekä Ulkomatalan 2/22 artikkelissa Pappenburgien viisi vuosikymmentä että Ulkomatalan 4/12 artikkelissa Alandiasta Finlandiaan – Eckerö Linen Tallinnan-liikenteen historia).

Vuonna 1991 Brittany Ferries alkoi suunnitella Bretagnen korvaamista isommalla laivalla – jo kahden vuoden jälkeen se oli paljastunut liian pieneksi reitilleen. Uudisrakennuksen sijaan tällä kertaa hankittiin käytetty alus. Sweferry halusi myydä TT-Linen liikenteessä kulkeneen vain viisi vuotta vanhan Nils Holgerssonin, kun Trelleborgin ja Travemündens välisen liikenteen kova kilpailu ja kysynnän putoaminen tekivät suuren risteilylautan tarpeettomaksi. Laiva luovutettiin Brittany Ferriesille vuoden lopussa, ja se purjehti La Spezian telakalle Italiaan laajoihin uudistuksiin (muun muassa keulaa ja kansirakenteita muokattiin). Uuden nimen Val de Loire (Loiren laakso, nykyisin Unescon maailmanperintökohde) saanut laiva aloitti liikenteen Plymouth–Santander- ja Roscoff–Cork-linjoilla kesäkuussa 1993. Brittany Ferries harkitsi myös laivan Olau Linen liikenteessä kulkeneiden sarten hankkimista, mutta totesi hinnan liian korkeaksi. Nämä laivat rahdattiin kilpailevalle P&O Ferriesille sen jälkeen, kun P&O ykkösvaihtoehdot – Rederi Ab Sliten Viking-lautat Athena ja Kalypso – päätyivät Kaakkois-Aasiaan.

Jo ennen Val de Loiren liikenteeseen tuloa P&O Ferries oli avannut kilpailevan linjan Britannian Espan-



Yllä: Normandie ensi kertaa Ouistrehamissa. Laiturissa uuden laivan takana Trucklinen rahtilaiva Normandie Shipper.

Kuva: Brittany Ferries

Oikealla: Normandie rakenteilla Turun telakalla.

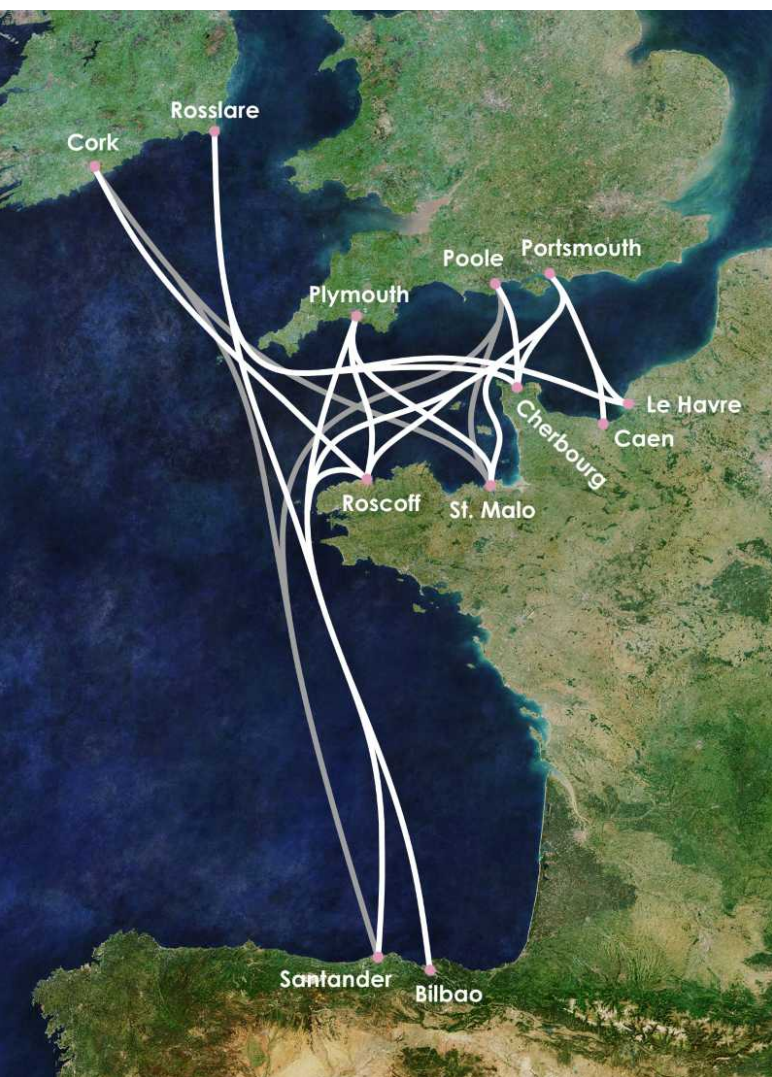
Ranskalaislautan takana rakentuu alkujaan Birka Linen filamaama risteilylaiva Royal Princess.

Kuva: Jouni Saaristo

Oikealla alla: Normandie alkuperäinen sisustus edusti pelkistetympää tyyliä kuin saman ajan pohjoisen Itämeren lautoilla. Laivan atrium oli "vain" kaksikerroksinen, mutta silti liikennealueensa upein. Kuva: Jouni Saaristo

Alla: Brittany Ferriesiä pitkään nimillä Prince of Brittany ja Reine Mathilde palvellut laiva BCIF:in Beauportina. Laiva oli viimeinen BCIF:n laivastoon "eläkkeelle" siirtynyt Brittany Ferries -lautta. Kuva: Postikortti, Joonas Kortalaisen kokoelma





Yllä: Val de Loiren erittäin laafikkomainen ulkoasu muuttui remontissa Italiassa virtaviivaisemmaksi. Kuvassa laiva St. Malossa Brittany Ferries -uransa loppupuolella. Laivan kansirakenteisiin on maalattu 00-luvulla muotia ollut varustamon nettiosoite, jota ei tietenkään alkujaan laivassa ollut. Kuva: Marko Stampehl

Vasemmalla: Brittany Ferriesin reittikartta 1990-2023. Nykyisin operoidut reitit valkoiselle, suljetut harmaalla. Piirtäjä pahoittelee kartan heikkoa luettavuutta reittien suuresta määrästä johtuen. Satelliittikuva: ESA, reittipiirros: Ilves Valta

Alla: Barfleur kuvattuna ensimmäisessä Brittany Ferries -väilytyksessään Poollessa vuonna 2007.

Kuva: Marko Stampehl



jaan, kun Pride of Bilbao (entinen Viking Linen Olympia) aloitti liikenteen Portsmouthin ja Bilbaon välillä. Brittany Ferries vastasi haasteeseen asettamalla Val de Loiren korvaamaksi tulleen Bretagnen uudelle linjalle Portsmouthista Santanderiin, minkä lisäksi laiva liikennöi St. Malosta Portsmouthiin. Duchesse Anne taas avasi uuden linjan St. Malosta Corkiin. Vuoden 1993 lopussa pitkän päivätyön – loppua kohden lähinnä varalaivana – tehnyt Armorique (I) myytiin.

Kanaalitunneli, punnan arvon lasku ja hintasota

Lisääntyneestä kilpailusta ja punnan arvon laskusta johtuen Brittany Ferries teki tappiota vuonna 1993, vaikka matkustajamäärät nousivat. Pahempaa oli tulossa seuraavana vuonna, kun Ranskan ja Britannian yhdistävä rautatietunneli avattiin. Vaikka Calais'n ja Doverin yhdistävä tunneli sijaitsee Englannin kanaalin itäosassa, Brittany Ferriesin liikennöidessä lännempänä, vaikutti tunneli kaikkeen Britannian ja Ranskan väliseen laivaliikenteeseen jopa ennakoitua enemmän. Sekä varustamot että rautatietunneli turvautuivat hintojen laskemiseen matkustajien houkuttelemiseksi. Samaan aikaan Britannian punnan arvo laski Ranskan frangiin nähden, minkä aiheutti entisestään vaikeuksia varustamolle, jonka tuloista valtaosa oli punnissa mutta menot frangeissa. Ei siis ole mikään yllätys, että laivaston uudistusohjelma laitettiin jäihin.

Brittany Ferriesin yhteys Kanaalinsaarten liikenteeseen loppui vuonna 1994, kun British Channel Island Ferries myytiin kilpailijalleen Condor Ferriesille. Sen sijaan Brittany Ferries avasi uuden linjan St. Malosta Pooleen käyttäen Duchesse Annea. Tämä jäi kuitenkin lyhytaikaiseksi, sillä vuoteen 1996 mennessä varustamon vaikeudet olivat niin pahat, että se joutui pyytämään Ranskan valtiota apuun. Vuosina 1996-97 toteutettuun pelastuspakettiin kuului suoraa valtiontukea, SEM-yhtiöiden lisärahoitusta, SEM-yhtiöiltä rahdattujen laivojen vuokranmaksun lykkääminen, sekä linjaston ja laivaston karsiminen. Linjat St. Malosta Pooleen ja Corkiin suljettiin. Duchesse Anne ja Trucklinen rahdilautta Normandie Shipper myytiin, Quiberon taas myytiin mutta rahdattiin takaisin. Vuoden 1996 aikana Brittany Ferries ja P&O Ferries neuvottelivat yhteisliikenteestä. Suunnitelmalle ehdittiin jo saada lupa kilpailuviranomaisilta, kunnes Brittany Ferries totesi, ettei yhteistyö ollut sen intressien mukaista. P&O:n tulorakenne oli merkittävästi huonompi, jolloin Brittany Ferries pääsisi yhteistyössä korkeintaan samaan tulokseen kuin omillaan – todennäköisesti huonompaan.

Pelastuspaketin varmistuttua varustamon pitkäaikainen toimitusjohtaja Christian Michielini jäi eläkkeelle

(päätoksen saattoi vaikuttaa myös se, että hän oli vähitellen ajautunut erimielisyyksiin varustamon perustajan ja johtokunnan puheenjohtajan Alexis Gourvenecin kanssa). Michielinin jälkeen toimitusjohtajan paikka oli tuulinen: lyhimmän aikaa virassa palveli öljy-yhtiö Elfiltä palkattu Claude Geromini, joka ajautui riitoihin Gourvenecin kanssa alle vuodessa ja erosi. Hänen seuraajiansakin eroamisen syynä olivat poikkeuksetta erimielisyydet Gourvenecin kanssa.

Laivaston uudistaminen jatkuu

Brittany Ferriesin talous parani vuodesta 1998 alkaen, ja varustamo onnistui pysymään voitollisena senkin jälkeen kun verovapaa myynti loppui Euroopan Unionin sisäisillä linjoilla – toisin sanoen kaikilla Brittany Ferriesin linjoilla – vuonna 1999. Erillisestä Truckline Ferriesin brändistä luovuttiin saman vuoden aikana. Tämä oli tosin muutos lähinnä paperilla, sillä matkustajille Barfleuria oli markkinoitu osana emoyhtiön laivastoa jo useamman vuoden ajan.

Vuonna 2000 varustamo alkoi selvittää uuden linjaparin hankkimista Normandielle (korvaamaan vuonna 1978 valmistunut Duc de Normandie). Aluksi suunnitelmissa oli ostaa Stena Linelta Koningin Beatrix-lautta, joka oli käytännössä Val de Loiren sisaralus, mutta kun Stena ei lopulta halunnut myydä, tilasi Senacal lokakuussa uuden laivan alankomaalaiselta Van der Giessen-De Noordin telakalta. Normandian rannikolla sijaitsevan kuulun luostarisaaren mukaan nimen Mont St. Michel saaneen laivan luovutus sovittiin alkuvuoteen 2002. Suunnittelusta vastasi suomalainen Deltamarin.



Brittany Ferriesin suhtautuminen varustamon logoon ja väriyksen on ollut ajoittain yliolkaista, mistä kertoo Mont St. Michelin kylkiteksti: varustamo julkaisi uuden fontin ennen laivan valmistumista, mutta se luovutettiin kuitenkin vanhan tyylisillä teksteillä ja sai oikeat logot vasta vuosia myöhemmin. Kuva: Brittany Ferries



Yllä: Brittany Ferriesin lippulaiva Pont-Aven kuvattuna Roscoffissa. Vaikka väritys on kuvassa alkuperäinen, on laivaa ehditty muokata: alkujaan keulassa oli alemmallakin kannella isot ikkunat, mutta nämä eivät kestäneet merenkäyntiä ja rakennettiin pian umpeen.

Kuva: Marko Stampehl

Vasemmalla: Pont-Avenin atrium. Varustamon markkinoinnin mukaan laiva oli ensimmäinen lautta, jossa on ulkouima-allas ja parvekehyttejä. Harmillisesti vaan kumpikaan väite ei pidä paikaansa. Kuva: B. Deroche, Brittany Ferries

Vasemmalla alla: Brittany Ferriesin (toistaiseksi) ainoa oma pika-alus Normandie Express kuvattuna Portsmouthissa.

Kuva: Marko Stampehl

Alla: Alusta alkaen väliaikaiseksi ratkaisuksi hankittu Pont l'Abbe Plymouthissa. Kuva: Marko Stampehl



Vuonna 2001 Brittany Ferries ja Condor Ferries aloittivat yhteisliikenteen Cherbourgin ja Poolen välillä. Condor Ferriesin pika-alus Condor Vitesse liikennöi linjalla normaalin Poole–Kanaalisaaret-reittinsä lisäksi.

Alankomaalaistelakka osoittautui huonoksi valinnaksi: Mont St. Michel laskettiin vesille vasta maaliskuussa 2002, ja lopulta luovutus viivästyi saman vuoden joulukuuhun. Telakalle laivan myöhästyminen oli katastrofi ja se vedettiin konkurssiin seuraavana vuonna. Mont St. Michelin viimein tultua liikenteeseen laivastoa uudelleenjärjesteltiin niin, että iäkäs – ja jo 20 vuotta laivastossa viihtynyt – Quiberon myytiin. Lisäksi rahtilautta Purbeck rahdattiin ulos ja myytiin seuraavana vuonna.

Jo ennen Mont St. Michelin luovutusta Brittany Ferries oli tilannut toisen uuden lautan, tällä kertaa Meyer Werftiltä Papenburgista korvaamaan Val de Loire Espanjan- ja Irlannin-linjoilla. Suunnittelusta vastasi taas Deltamarin. Espanjan-linjaa ajatellen laivassa olisi sekä ulkouima-allas että parvekkeellisia hyttejä. Lisäksi laivan matkanopeus olisi 27 solmua. Nimen Pont-Aven (jälleen bretagnelaisen kylän mukaan) saanut laiva aloitti liikenteen suunnitellusti maaliskuussa 2004. Korvatuksi tullut Val de Loire avasi uuden, vain arkena operoidun linjan Cherbourgista Portsmouthiin. Viikonloppuisin se ajoi toisena laivana St. Malosta Portsmouthiin. Cherbourg–Portsmouth-linja ei kuitenkaan ollut menestys, ja se suljettiin jo keväällä 2005. Linjan sulkemista seuranneiden laivaston uudelleenjärjestelyiden ansiosta Duc de Normandie myytiin.

Vuoden 2004 lopulla kilpailija P&O Ferries ilmoitti rationalisoivansa toimintaansa, minkä osana varustamo luopuisi Portsmouthista Ranskaan kulkevista linjoistaan. Brittany Ferries neuvotteli Portsmouth–Le Havre-linjan ostamisesta. Reitillä liikennöivät Val de Loiren sisaralukset Pride of Portsmouth ja Pride of Le Havre, joiden ehdittiin ilmoittaa saavan uudet nimet Étretat ja Honfleur (normandiaisten kaupunkien mukaan). Samoin Portsmouth–Bilbao-linjasta ja sillä liikennöineestä Pride of Bilbaosta käytiin neuvotteluja. Lopulta Brittany Ferries kuitenkin vetäytyi kaupasta. Sen sijaan P&O Ferriesin lopetettua liikenteen Portsmouthista vuonna 2005 rahtasi Brittany Ferries Incatelakalta Australiasta The Lynx -pika-aluksen, joka sai uuden nimen Normandie Express ja avasi uudelleen linjan Cherbourgista Portsmouthiin. Laiva liikennöi myös perinteisten lauttojen rinnalla Caenistä Portsmouthiin.



Cotentin koeajolla Helsingin edustalla. Rahtipainotteinen laiva paljastui virheinvestoinniksi ja rahdattiin vain kuuden vuoden jälkeen Stena Linelle Ruotsin ja Puolan väliseen liikenteeseen. Kuva: Jouni Saaristo

Lisää tilauksia Suomesta

Vuoden 2005 loppupuolella varustamo teki lukuisia kauppia: Aker Yardsin Helsingin-telakalta tilattiin rahtipainotteinen lautta Cherbourg–Poole-linjalle luovutettavaksi keväällä 2007 ja matkustaja-autolautta Roscoff–Plymouth-linjalle luovutettavaksi 2008. Val de Loire taas myytiin DFDS:lle ja Duke of Scandinavia, entinen Dana Anglia rahdattiin sen tilalle jälkimmäisen uudisrakenteen valmistumiseen saakka. Laivanvaihto toteutettiin helmikuussa 2006, jolloin Duke of Scandinaviasta tuli Pont l'Abbe (bretagnelaisen kylän mukaan). Brittany Ferries osti laivan seuraavana vuonna.

Brittany Ferriesin perustaja ja sen erikoisen rahoitusmallin arkkitehti Alexis Gourvenec kuoli syöpään vuonna 2007. Hänen tilalleen varustamon johtokunnan puheenjohtajaksi nousi Jean-Marc Roué, joka on ollut johtajana sovittelevampi kuin Gourvenec, ja jatkuva toimitusjohtajien vaihtuvuus päättyi hänen aikanaan.

Valitettavasti Helsingin telakallakin oli vaikeuksia pysyä sovitussa aikataulussa. Helsingin, Turun ja Rauman telakoiden päädyttyä Akerin omistukseen oli niiden työtavat yhdenmukaistettu Rauman telakan toimintamallin pohjalta, mikä ei toiminut toivotusti. Helsingin telakan lohkotuotannon alasajosta johtunut lohkojen tilaaminen muualta hidasti rakennusprosessia entisestään.

Molemmat uudet lautat saivat poikkeuksellisesti kierätetyt nimet. Marraskuussa 2007 luovutetusta rahtipainotteisesta lautasta tuli Cotentin, Truckline Ferrie-



Yllä: Armorique (2) sai sekä perinteisen nimen että rakennettiin perinteiselle reitille: Brittany Ferries perustettiin alkujaan liikennöivään juuri Roscoffista. Laiva oli toistaiseksi viimeinen Helsingissä rakennettu matkustaja-autolautta.

Kuva: Marko Stamphehl

Alla: Brittany Ferriesin luottosisustussuunnittelija AIA haki inspiraation Armorique'n (2) sisustukseen Armorique'n luonnonpuistosta ja sitä ympäröivästä merestä.

Kuva: Jouni Saaristo

Alinna: Cap Finistere kuvattuna Brittany Ferries -uransa lopulla, rikkipesurin asentamisen jälkeen.

Kuva: Marko Stamphehl



sin alkuaikojen lautan (sekä Cotentinin niemimaan) mukaan. Laivan rakentamisen aikana oli kuitenkin käynyt selväksi, ettei Cherbourg–Poole-linjalla ollut tarvetta sille ainakaan kokoaikaisesti – reitti oli tehnyt tappiota vuodesta 2003. Niinpä Cotentin vuoroteli Poolesta sekä Cherboggiin että uudella linjalla Santanderiin. Aikanaan Trucklinen oston myötä Brittany Ferriesille siirtynyt Countances myytiin uuden laivan valmistumisen jälkeen vuonna 2008. Saman vuoden aikana Brittany Ferries neuvotteli vaikeuksissa painineen Calais–Dover operaattori SeaFrancen ostamisesta, mutta piti rankasti kilpailtua linjaa liian riskialttiina sijoituksena.

Nimen Armorique (2) saanut toinen uudisrakenne Helsingistä luovutettiin viimein tammikuussa 2009. Laiva asetettiin suunnitellusti Roscoff–Plymouth-linjalle, jolloin Pont l'Abbe myytiin. Armorique'in (2) myötä Brittany Ferriesin laivaston uudistusohjelma loppui jälleen. Tällä kertaa syynä olivat kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n asettamiin, vuonna 2015 voimaan tuleviin rikin päästörajoituksiin liittyvät epävarmuudet.

Vaikeilla vesillä

Epävarmuuksista huolimatta Espanjan ja Britannian välinen liikenne kasvoi edelleen. Väliaikaisratkaisuna Cotentinin lähtöjen määrä Poole–Santander-reitillä kaksinkertaistettiin vuonna 2009. Pysyvämpi ratkaisu saatiin syksyllä, kun Brittany Ferries osti Superfast V:n Superfast Ferriesiltä. Laiva sai uuden nimen Cap Finistere ja aloitti liikenteen Portsmouthista Santanderiin ja Cherbourgiin maaliskuussa 2010. Laiva oli uuden ajan aivot: varustamon muista matkustaja-aluksista poiketen Cap Finistere oli ensisijaisesti rahdin ehdoilla suunniteltu nopea ropax.

Lisääntynyt kilpailu oli liikaa P&O Ferriesille, joka sulki Portsmouth–Bilbao-linjansa syksyllä 2010. Brittany Ferries näki tilaisuutensa tulleen, ja maaliskuussa 2011 Cap Finistere avasi Portsmouth–Bilbao-linjan Brittany Ferriesin väreissä. Lisäksi laiva teki kerran viikossa yhden matkan Roscoffin kautta miehistön vaihtamiseksi. Vuoden 2011 aikana Brittany Ferries ja STX European Ranskan-telakka alkoivat yhdessä kehittää LNG-käyttöistä laivaa projektinimellä Pegasus.

Brittany Ferries oli kuitenkin taas vaikeuksissa. Vuonna 2008 alkanut talouskriisi oli vähentänyt matkailua, minkä lisäksi varustamo kärsi jälleen punnan heikosta arvosta. Erityisesti Cherbourgin ja Poolen välinen linja aiheutti ongelmia: Barfleur vedettiin liikenteestä 2011 ja rahdattiin myöhemmin DFDS Seawaysille. Vuonna 2012 varustamo ilmoitti tappiollisen talviliiikenteen lopettamisesta useilla linjoilla sekä heiken-

nyksistä miehistön työehtoihin. Perusteena jälkimmäiselle oli, että kilpailijat P&O Ferries ja Irish Ferries operoivat halvemmilla lipuilla. Miehistöjen aloitettua ajoittaiset työtaistelutoimet julisti varustamo työsu-lun syyskuussa. Lopulta miehistöt taipuivat, mutta eivät unohtaneet varustamon kovaotteista toimintaa ja seuraavat vuodet olivat työtaisteluiden värittämiä.

Yhteistyö Condor Ferriesin kanssa Cherbourg–Poole pika-aluslinjalla loppui vuonna 2012. Tämän jälkeen vain Cotentin liikennöi Cherbourgin ja Poolen välillä, sekin osa-aikaisesti. Lopulta liikenne uudelleenjärjesteltiin vuonna 2013 siten, että Cotentin rahdattiin Stena Linelle, kun taas DFDS:n rahtauksesta palannut Barfleur uudistettiin operoimaan pienemmällä miehistöllä alkuperäistä linjaansa.

Ropax-aikaan

Vuonna 2013 varustamo avasi Normandie Expressillä uuden Le Havre–Portsmouth-linjan (jonka ostosta oli neuvoteltu P&O:n kanssa 2004). Vain muutaman ker-ran viikossa operoitu yhteys osoittautui niin suosituksi, että kaudelle 2014 varustamo rahtasi sitä varten Stena Roron omistaman Visentini-luokan Norman Voyagerin, joka sai uuden nimen Étretat. Koska massa-ropaxin matkustajatilat olivat selvästi rajatummat kuin varustamon muiden laivojen, markkinoitiin sitä uuden Brittany Ferries Économie -brändin alla. Le Havre–Portsmouth-matkojen lisäksi laiva teki yhden edestakaisen matkan viikossa Portsmouthista Santanderiin.

Portsmouth–Santander Économie-linja osoittautui puolestaan niin suosituksi, että kesäkaudelle 2015 alabrändin alle rahdattiin DFDS:ltä Sirena Seaways, joka sai uuden nimen Baie de Seine (Seinen lahti). Vuonna 2016 Espanjan-liikennettä varten varustamo rahtasi vielä roro-rahtilautta MN Pelicanin (entinen Transfennican Trans Botnia).

LNG:tä vai ei?

40-vuotisjuhlavuonna 2013 Brittany Ferries oli julkistanut kunnianhimoisen suunnitelman rikin päästörajoitusten jälkeisen ajan operointiin: kolme uusinta matkustaja-autolauttaa (Mont St. Michel, Pont-Aven ja Armorique (2)) muutettaisiin LNG-käyttöisiksi, kolme vanhempaa (Barfleur, Normandie ja Cap Finistère) varustettaisiin rikkipesureilla, ja Bretagne korvattaisiin jo aiemmin suunnitellulla Pegasus-uudisrakenteella. Vastineeksi varustamo olisi halunnut poikkeusluvan ajaa korkearikkisellä polttoaineella vielä vuoden 2015 jälkeen muutostöiden ja uusien alusten valmistumiseen asti. Kun tämä ei ollut mahdollista, ilmoitti varustamo vuonna 2014 luopuvansa sekä LNG-uudis-



Yllä: Toteutuessaan Pegasus-projekti olisi ollut LNG:n edelläkävijä läntisen Euroopan liikenteessä. Brittany Ferriesin vaatimukset sen toteuttamisesta olisivat kuitenkin käytännössä pakottaneet liikennöintimaiden rikkomaan YK-järjestö IMO:n määräksiä.

Kuva: Brittany Ferries, Ulkomatatalan arkisto

Yllä: Étretat säilytti liikenteeseen tullessaan aiemman operaattorinsa LD Linesin sinisen aaltoviivan kyljessään. Tästä tuli lyhyeksi aikaa Brittany Ferries Économie -brändin tunnus.

Kuva: Marko Stampehl

Alla: Myös Baie de Seine sai Économie-aallot kylkiinsä.

Toteutus ei tosin ollut lainkaan niin hyvä kuin laivasta tehdyissä havainnekuville. Kuva: Marko Stampehl



rakenteesta että vanhojen alusten muuttamisesta LNG-käyttöisiksi. Sen sijaan kaikki mainitut kuusi alusta varustettiin rikkipesureilla vuosina 2015-16, Bretagnen jäädessä operoimaan vähärikkisellä polttoaineella.

Varustamon laivaston uudistusohjelma oli ollut tauolla Armorique'in (2) valmistumisesta vuonna 2009, ja vanhimmat alukset Bretagne, Barfleur ja Normandie alkoivat olla kypsiä korvattavaksi. Lopulta kesäkuussa 2017 Brittany Ferries tilasi FSG:n telakalta Saksasta uudisrakenteen, joka korvasi Normandien vuonna 2019 Caenin ja Portsmouthin välillä. Myöhemmin laivan nimeksi kerrottiin tulevan Honfleur. Elokuussa puolestaan Brittany Ferries ja Stena Roro kertoivat solmineensa sopimuksen E-Flexer-luokan aluksen rahtaamisesta vuosiksi 2020-25 Britannian ja Espanjan välisille linjoille. Vuonna 2018 seurasi sopimus toisesta E-Flexeristä ja 2019 vielä kolmannesta.

Uusien laivojen ollessa rakenteilla Brittany Ferries rahtasi Stenalta toisen Visentinin, jolla avattiin uusi linja Corkista Santanderiin vuonna 2018; ensi kertaa varustamo liikennöi suoraan Irlannin ja Espanjan välillä. Perinteestä poiketen laiva sai nimekseen Connemara, poneistaan kuuluisan Irlannin osan mukaan. Toinen poikkeama perinteestä oli laivan lippu: kulujen säästämiseksi Connemara aloitti liikenteen Kyproksen lipulla.

Uusi ilme

Vuoden 2018 aikana Brittany Ferries julkaisi myös uuden graafisen ilmeensä, johon kuului uusi logo ja uudistettu väriyty. Kun vuosikymmenen vaihteen tienoilta varustamosta julkaistut kirjat (Brittany Ferries on aktiivisesti julkaissut sekä koko varustamon historiikkeja että yksittäisiä aluksia käsitteleviä kirjoja) kehuiivat varustamon linjaa siitä, että jokaisen aluksen väriyty oli uniikki, pakotti uusi ilme kaikki laivat samaan muottiin. Samoissa kirjoissa oli ylistetty sitä faktaa, että kaikki varustamon laivat olivat uniikkeja, tiettyä reittiä varten suunniteltuja. Tämä tulisi muuttumaan E-Flexereiden myötä.

Rakenteilla ollut Honfleur ei koskaan tullut liikenteeseen Brittany Ferriesin väreissä. FGS:n telakka oli haukannut liian suuren palan yrittäessään laajentaa suurten matkustaja-autolauttojen rakentamiseen. Telakan ja varustamon välisellä sopimuksella Honfleurin luovutus lykättiin ensin vuodesta 2019 vuoteen 2020. Kun valmista ei tullut uudenkaan aikataulun mukaan, varustamo purki sopimuksen kesäkuussa 2020. Honfleur rakennettiin myöhemmin valmiiksi toisella telakalla ja helmikuussa 2023 se viimein löysi operaattorin espanjalaisesta Baleäriasta.

Vuosi 2020 oli vaikea Brittany Ferriesille. Ongelmana ei ollut vain maailmanlaajuisesti vaikuttanut Covid-19-pandemia, vaan tammikuun lopussa voimaan tullut Britannian ero Euroopan unionista. Baie de Seinen rahtaus loppui maaliskuussa 2020 ja se palasi DFDS:lle. Väliaikaisesti sen tilalle rahdattiin Stena Rorolta Visentini Kerry, kunnes Cotentin palasi vuoden lopussa Stena Linen rahtauksesta.

Brexitistä seurannut kysynnän kasvu Irlannin ja manner-Euroopan välisessä liikenteessä johti uuden Le Havre–Rosslare-linjan avaamiseen Cotentinilla marraskuussa 2021. Vuoden aikana varustamo hankki myös vähemmistöosuuden aiemmasta yhteistyökumppanistaan Condor Ferriesistä siitä huolimatta, että Brittany Ferries itse joutui jälleen turvautumaan julkisen vallan tukeen selvittääkseen kriisistä. Pandemian aikana myös konttilaivoihin erikoistunut CMA–CGM rahoitti Brittany Ferriesiä. Syksyn 2022 tietojen mukaan CMA–CGM haluaisi muuttaa varustamolle myöntämänsä lainan osakkuudeksi Brittany Ferriesissä.

Pandemiasta johtuen pika-alus Normandie Express oli makuutettuna syksystä 2019 vuoteen 2021 asti. Kesäkaudesta 2021 alkaen laiva rahdattiin Condor Ferriesille nimellä Condor Voyager. Kesäkaudeksi 2022 Condorin ja Brittany Ferriesin yhteistyö laajeni, kun trimaraani Condor Liberation alkoi operoida viikonloppuvuoroja Cherbourgista Portsmouthiin ja Pooleen normaalien Kanaalinsaarten-vuorojensa lisäksi. Käytännössä siis palattiin vuonna 2012 loppuneeseen yhteistyöhön.

E-Flexerien aika

Ensimmäinen Brittany Ferriesin E-Flexereistä aloitti liikenteen joulukuussa 2020 Portsmouthin ja Santanderin välillä, toisen sisaren seuratessa Portsmouth–Bilbao-linjalle maaliskuussa 2021. Molemmat laivat saivat Espanjaan viittaavat nimet: vanhemmasta tuli Galicia (luoteis-Espanjan itsehallintoalueen mukaan) ja toisesta Salamanca (kaupunki ja provinssi Espanjan länsiosissa). Laivat eivät ole täysin identtisiä: Galicia käyttää ”perinteistä” dieselpolttoainetta, Salamanca taas on LNG/diesel hybridi. LNG-tankkien vuoksi laivan rahtikapasiteetti on hieman pienempi, mutta se on myös nopeampi. Uudet laivat korvasivat Brittany Ferriesin laivastossa Étretatin, joka palautettiin omistajalleen Stenalle huhtikuussa 2021, Cap Finistèren, joka myytiin GNV:lle helmikuussa 2022 ja Connemaran, joka palautettiin Stenalle marraskuussa 2022.

Varustamon kolmas E-Flexer Santoña (kaupunki ja merenlahti Cantabrian itsehallintoalueella, jonka pääkaupunki Santander on) on Salamancan identtinen



Yllä: **Connemara** aurinkoisessa Santaderissa. Punainen vesiraja antoi laivalla muusta laivastosta poikkeavan ilmeen.

Kuva: Brittany Ferries

Yllä oikealla: **Honfleur** kuvattuna FSG:n telakalla Flensburgissa vain muutama päivä sen jälkeen kun Brittany Ferries purki laivan rakennussopimuksen. Kuva: Marko Stampohl

Oikealla: Muiden laivojen mukana myös vanha lippulaiva **Bretagne** pakotettiin samaan muottiin muiden laivojen kanssa. Väriytyksen muutos paljastaa laivan ikkunoiden pienuuden ja yleisen laafikkomaisuuden muotoilussa.

Kuva: Frank Lose

Alla: **Brittany Ferriesin** ensimmäinen E-Flexer **Galicia** Plymouthissa. Muista varustamolle rakennetuista sarjan laivoista poiketen se voi käyttää polttoaineenaan vain meridieseliä, ei LNG:tä. Kuva: Brittany Ferries



sisaralus. Se luovutettiin joulukuussa 2022 (kaksi kuu-kautta etuajassa) ja aloitti liikenteen maaliskuussa. Tämän viimeisen Espanjan-liikenteen E-Flexerin myötä laivat asettuvat lopullisille reiteilleen: Santoña liikennöi Portsmouthista Santanderiin, Salamanca Portsmouthista Bilbaon ja Galicia siirtyy hoitamaan Irlannin-liikenteen Rosslaresta Bilbaon (Corkista Santanderiin ei enää liikennöidä). Kaikki kolme laivaa tekevät myös viikoittaiset matkat Portsmouthista/Rosslaresta Cherbourgiin lähinnä miehistönvaihtoja varten.

Brittany Ferriesin E-Flexerit eivät tule jäämään kolmeen. Heinäkuussa 2021 varustamo solmi sopimuksen Stena Roron kanssa kahden lisäaluksen rakentamisesta. Uudet laivat tulevat olemaan pienempiä kuin Espanjan-liikenteen lautat, ja muista E-Flexereistä poiketen ne tulevat olemaan LNG/akkuhybridejä. Vuonna 2024 valmistuva lautta saa nimen St. Malo ja korvaa Bretagnen St. Malo–Portsmouth-linjalla. Se tulee olemaan toistaiseksi tilatuista E-Flexereistä matkustaja-

painotteisin: rahtikapasiteettia on vain 1100 kaistametriä, kun Espanjan-liikenteen kolmikossa sitä on noin 3000 kaistametriä. Viides, vielä nimetön alus valmistuu vuotta myöhemmin ja korvaa Turussa rakennetun Normandien Caen–Portsmouth-linjalla. Vanhempien laivojen kohtalo on vielä epäselvä, mutta todennäköisintä on, että ne myydään.

Mikäli E-Flexereitä ei tilata vielä lisää nyt olemassa olevien ja tilattujen 12:n lisäksi, on Brittany Ferries Stena Linen kanssa tasoissa eniten E-Flexereitä ope-roivana varustamona: molemmilla tulee olemaan tyy-pin aluksia laivastossaan viisi, minkä lisäksi DFDS:llä on yksi ja Marine Atlanticille on rakenteilla yksi. (E-Flexereistä voi lukea tarkemmin toisaalla tässä nume-rossa). E-Flexereiden myötä Brittany Ferriesin tule-vaisuus on turvattu; niiden korvattua Bretagnen ja Normandien on varustamalla laivastossaan enää yksi ennen 2000-lukua rakennettu laiva, Helsingin telakan tuotos Barfleur. Sekin on tarkoitus korvata, mutta ei uudella aluksella vaan uudelleenrakentamalla Coten-tin matkustajapainotteisemmaksi.

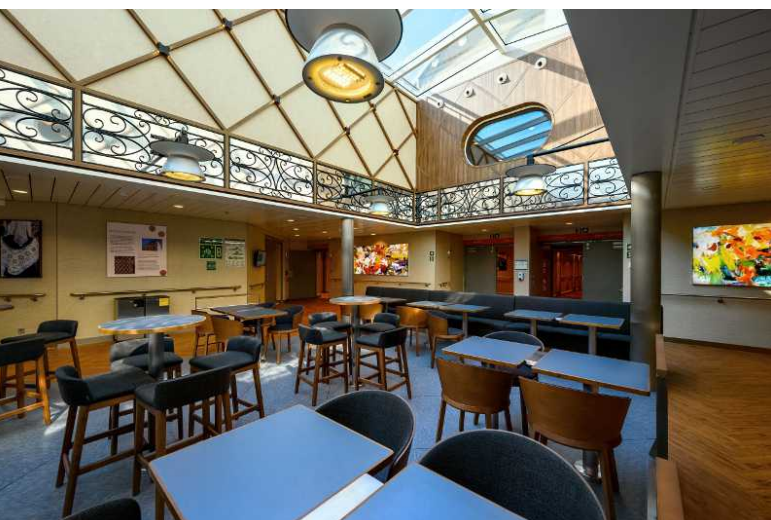
Toisaalta kun varustamon aiemmat uniikit alukset on korvattu massatuotetuilla E-Flexereillä, on Brittany Ferries vaarassa menettää osan siitä viehätystä, josta se on matkustajien joukossa nauttinut – varsinkin, kun Brittany Ferriesinkin E-Flexereiden sisustus-suunnittelusta on vastannut Stenan palkkaama ruot-salainen Figura, varustamon aiemman luottosuunnit-telijan AIA:n sijaan. Lopputuloksena laivat ovat sisältä-kin vähemmän uniikkeja kuin edeltäjänsä. Samaan ai-kaan muutos E-Flexereihin on osa kehityskulkua, jos-sa risteilylautat vähitellen korvautuvat rahtipainottei-semmilla aluksilla taloudellisista syistä. Näin on käynyt lähes kaikkialla missä risteilylauttoja on operoitu – kysymys onkin lähinnä siitä, koska sama kehityskulku rantautuu toden teolla Suomen vesille?

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: 2014.
- 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.



Yllä: Galician Taberna de Tapas -ravintolan sisustus lainaa värinsä Espanjan lipusta. Tilan taideteoksista vastasi espanjalaistunut alankomaalainen taiteilijajakasikko Klunderbie. Kuva: Klunderbie/Brittany Ferries
Alla: Salamancan Plaza de Mayor -baari keskilaivan kattoikkunan alla. Kuva: Brittany Ferries



Fakta: Brittany Ferriesin laivaston kehitys 1990-2023

Normandie (1992-2025)

Valmistunut 1992, Kværner Masa-Yards, Suomi
Mitat 161,40 x 26,60 x 5,65 m
Bruttovetoisuus 27 500
Koneet 4 x Wärtsilä-Vasa diesel, nopeus 20,5 solmua
Matkustajamäärä 2 160, hyttipaikkoja 774
Henkilöautoja 680, kaistametrejä 1 720

Kuva: Marko Stampehl



Pont-Aven (2004-)

Valmistunut 2004, Meyer Werft, Saksa
Mitat 182,00 x 30,90 x 6,70 m
Bruttovetoisuus 40 600
Koneet 4 x MaK diesel, nopeus 27 solmua
Matkustajamäärä 2 400, hyttipaikkoja 2 012
Henkilöautoja 650, kaistametrejä 3 500 (henkilöautoille)

Kuva: Brittany Ferries



Armorique (2) (2009-)

Valmistunut 2009, STX Europe, Suomi
Mitat 165,00 x 26,80 x 6,20 m
Bruttovetoisuus 29 500
Koneet 2 x MaK diesel, nopeus 23 solmua
Matkustajamäärä 1 500, hyttipaikkoja 788
Henkilöautoja 470, kaistametrejä 985

Kuva: Marko Stampehl



Salamanca (2021-)

Valmistunut 2021, China Merchants Jinling, Kiina
Mitat 214,50 x 27,80 x 6,40 m
Bruttovetoisuus 41 700
Koneet 2 x Caterpillar-MaK diesel, nopeus 23 solmua
Matkustajamäärä 1 015, hyttejä 341
Kaistametrejä 2 700

Kuva: Frank Lose



Matkustaja-autolautat

Rosellan neljä vuo



Vuonna 1980 valmistunut Rosella jätti tammikuussa Viking Linen laivaston ja purjehti kohti uutta uraa Kreikan saaristossa. Tässä galleriassa luomme lyhyen katsauksen lähes kaikilla Viking Linen linjoilla seilanneen laivan tarinaan.

KOONNEET: JOONAS KORTTELAINEN JA ILVES VALTA



osikymmmentä



Yllä: Rosella ehti liikennöidä Helsingin ja Tukholman väliä lukuun ottamatta kaikilla Vikingin reiteillä. Se kuitenkin rakennettiin Turussa Turun liikennettä varten – joskin alkuun varustamo olisi halunnut tilata laivan Japanista. Tässä Rosella saapumassa Turkuun viidentenä liikennöintivuotenaan Viking Line 25 vuotta-logolla Ruissalon edustalla iltavuorolla kesällä 1984.

Kuva: Hannu Vallas, Museoviraston kokoelmat
Viereinen sivu keskellä: **Laivan alkuperäinen sisustus heijasti vahvasti omaa aikaansa tummine puupintoineen ja voimakkaana värisävyineen.** Kuva: Jouni Saaristo

Viereinen sivu alla vasemmalla: **Tukholman lyhytristeiliikenteen Dancing Queen -logot ja satelliittiantennin 1997 saaneena, kesän Kapellskärin lauttana Turusta, saapumassa Maarianhaminaan.**

Kuva: Hannu Vallas, Museoviraston kokoelmat
Viereinen sivu alla oikealla: **Alkuperäiset lamput olivat buffetissa koko lähes 43:n vuoden Viking Linen liikenteen ajan. Loppua kohden Rosellasta tuli jonkinasteinen Viking-lauttojen kelluva museo, sillä laivalle kierrätettiin muilta laivoilta poistettuja kalusteita.** Kuva: Joonas Kortelainen
Oikealla: **Lähdössä Maarianhaminasta Kapellskäriin viimeiseksi jääneenä kesänä 2022. Vuosien saatossa ovat muuttuneet ei vain väriytyks vaan myös ikkunajärjestelyt, kun ylempi autokansi muutettiin hyteiksi 1993 ja myöhemmin ylempi hyttikansi taas julkisiksi tiloiksi.**

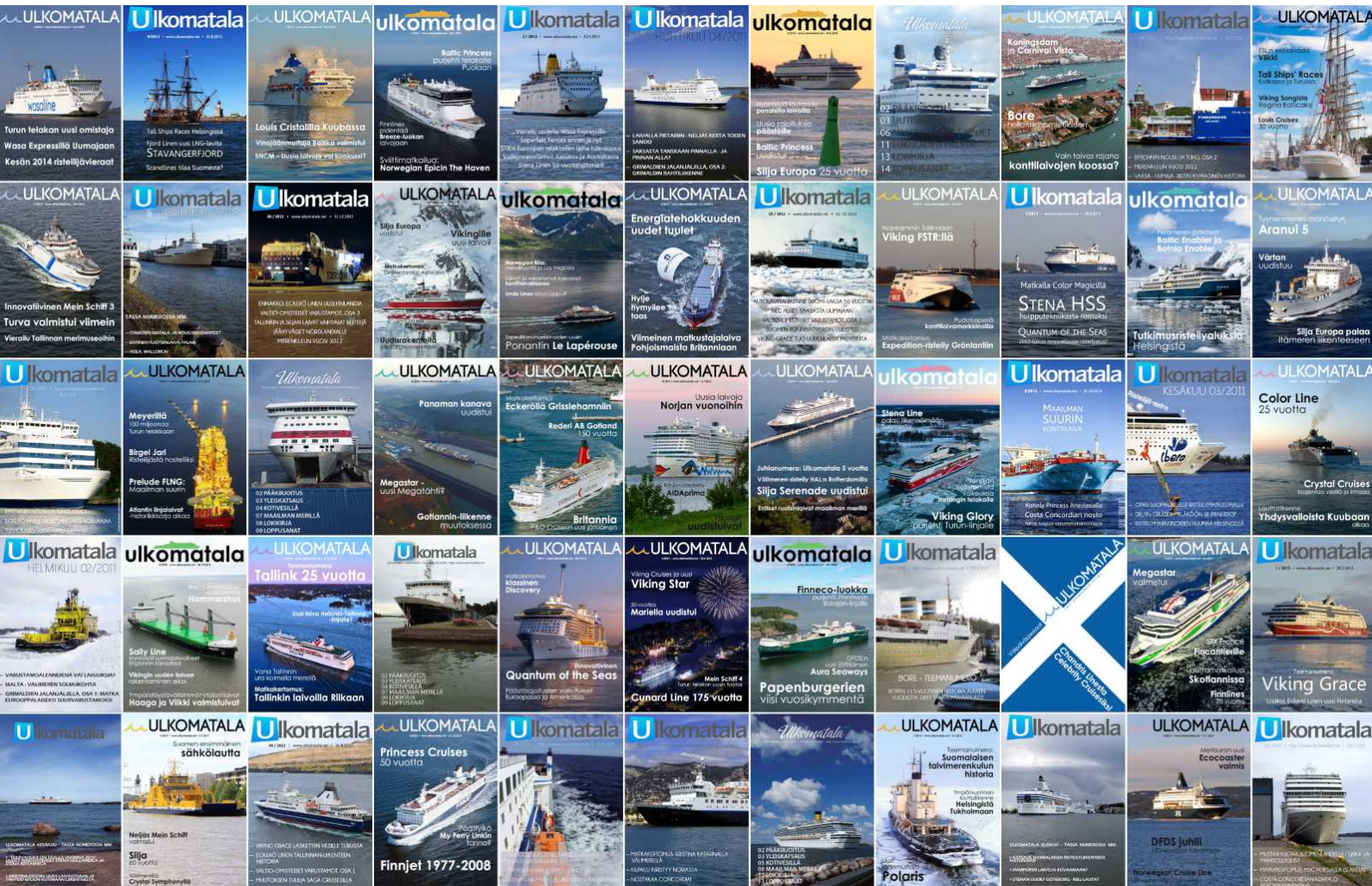
Kuva: Joonas Kortelainen
Oikealla alla: **Tammikuun aurinkoinen päivä ja viimeiset hetket vanhassa kotisatamassa, nimenä Anemos ja kotisatamana Pireus. Vikingin logot on ehditty maalata piiloon ja pian oli vuorossa lähtö kohti Kreikkaa.**

Kuva: Miran Hamidulla



Ulkomatala 2/2023

ilmestyy torstaina 20.7.



Sitä odotellessa lisää luettavaa löytyy
Ulkomatalan arkistosta
osoitteesta ulkomatala.net/lehdet

Arkistossa on luettavissa yli 60 Ulkomatalan
numeroa vuodesta 2009 nykypäivään.