

ulkomatala

2/2023 • www.ulkomatala.net • 28.7.2023



**Helsingin telakka
kanadalaisomistukseen?**

Eckerö keskittyy ydintoimintaan
Rederi Ab Gotland laajentaa risteilyihin

Viking Grace 10 vuotta

Hallitusohjelma ja merenkulku

ULKOMATALA 2/2023

Lehti on julkaistu internetissä ilmaisena 28.7.2023. Julkaisijana toimii Ulkomatala-verkkolehti ja sen toimitus. Lisätietoja: www.ulkomatala.net

12. vuosikerta

TOIMITUS

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

Toimituksen sähköpostiosoite:
toimitus@ulkomatala.net

KUVIA TÄHÄN NUMEROON TOIMITTIVAT

Krzysztof Brzoza, Jukka Koskimies, Henri Kuronen, Juhani Mehto

TEKIJÄNOIKEUDET

Kaiken lehdessä olevan materiaalin tekijänoikeudet kuuluvat niiden tekijöille. Ulkomatala säilyttää kaiken sille tarjotun materiaalin ja on oikeutettu muokkaamaan sekä uudelleenjulkaisemaan materiaalia julkaisutavasta riippumatta. Ulkomatalassa julkaistujen artikkeleiden julkaisuun muualla tulee pyytää lupa Ulkomatalan toimitukselta. Tarkemmat ehdot löydät Ulkomatalan verkkosivujen Info-osiosta.

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

KANNESSA

Birka Paradise saapumassa Tukholmaan lokakuussa 2010. Kuva: Ilves Valta

TEKSTI: ILVES VALTA

SUOMEN uusi hallitus on seilannut kohusta toiseen ja monet epäilevät sen jäävän lyhytikäiseksi. Uutisointi hallitusohjelmasta on ymmärrettävästi keskittynyt pääasiassa ohjelman ideologiasta ammentavaan pienituloisuudesta rankaisemiseen, mutta uuden hallituksen ohjelmaan kuuluu myös merenkulkua koskevia kirjauksia.

Uusi hallitus aikoo uudistaa jäänmurttamisen järjestämistapaa ja käynnistää jäänmurttajien pitkäjänteisen uusimisohjelman. Viimeeksi samaa yritti kokoomusjohtoinen Kataisen hallitus, joka tilasi jäänmurttaja Polariksen alkujaan liikenneministeriön omistukseen, mikä olisi mahdollistanut säästöjä laivan operoinnin kilpailutuksella. Uudistusta ajaneiden vihreiden ja vasemmistoliiton jätettyä hallituksen päätettiin laiva kuitenkin siirtää suoraan Arctian omistukseen. Jää nähtäväksi mikä on tämänkertainen ratkaisu Arctian lähes monopoliaseman tuomiin korkeisiin jäänmurttokuluihin. Uusien jäänmurttajien hankkimisellakin alkaa olla jo kiire, kun Polarista lukuunottamatta kaikki Suomen varsinaiset jäänmurttajat on rakennettu viime vuosituhannen puolella.

Toinen merkittävä kirjaus liittyy merenkulun päästöihin. Euroopan unionin päästökauppa – jonka piiriin kuuluvat jo teollisuus, energiantuotanto ja EU:n sisäinen lentoliikenne – tulee ensi vuoden alusta laajenemaan asteittain myös merenkulkuun. Niinsanottu saaripoikkeus mahdollistaa kuitenkin päästökaupan käyttöönoton lykkäämisen vuoden 2030 loppuun tietyin ehdoin matkustajaliikenteessä saarille joihin ei ole kiinteää maayhteyttä, tai julkisin varoin tuetulle liikenteelle. Poikkeukset on tarkoitettu pienten saarien huoltovarmuuden takaamiseksi, mutta kirjaus mahdollistaa myös niiden käytön Ahvenanmaalla verotussyistä poikkeavassa kansainvälisessä liikenteessä. Hallitusohjelman kirjauksen mukaan Suomi ei ainoastaan hae saaripoikkeusta tälle liikenteelle, vaan antaa “vastaavalla tavalla” tukea myös Vaasa–Uumajareitille sekä Fjärdvägen-rahtilautan Naantali–Långnäs-liikenteelle.

On epäselvää, pitääkö EU:n vielä erikseen hyväksyä yhteysvälit joille saaripoikkeus ollaan myöntämässä. Jos pitää, ei saaripoikkeus Suomi–Ahvenanmaa–Ruotsi-liikenteelle ole läpihuutojuttu. Samoin unionilla voi olla sanottavaa poikkeuksen ehtojen vastaiseen tukeen Fjärdvägenille ja Wasalinelle.

Lisäksi kaikkien kirjattujen uudistusten toteutuminen vaatii hallituksen pysymistä kasassa, mikä eli ole historian valossa mikään läpihuutojuttu: viimeinen koko hallituskauden samalla puoluekokoonpanolla istunut hallitus oli Paavo Lipposen I hallitus vuosina 1995-1999.

Ulkomatala 2/2023

Sisällys

Kannessa: Helsingin telakka kanadalaisomistukseen?

Tyhjien tilauskirjojen kanssa painiva Helsingin telakka saattaa saada uuden omistajan, mikäli kanadalaisen telakkayhtiö Chantier Davie Canadian neuvottelut telakan ostamiseksi onnistuvat. — Sivu 4

HSL lisää lauttaliikennettä – väliaikaisesti

Kauan odotettu Kruunuvuorenrannan lauttayhteys käynnistyi vihdoinkin. Luomme katsauksen Helsingin vesijoukkoliikenteen historiaan, nykypäivään ja siihen mitä se voisi olla. — Sivu 7

Kannessa: Puuttuva palanen karkasi Gotlantiin

Rederi Ab Eckerö myi Birka Stockholmin Rederi Ab Gotlandille. Eckerön keskittyessä lauttaliikenteeseen Gotland laajentaa risteilyliikenteeseen. Samalla Viking Line joutuu etsimään ratkaisua laivastonsa uudistamiseen muualta. — Sivu 12

Uutisia lyhyesti

Tallinkin ulosrahtausten uusimmat vaiheet, Langh Shipin uudisrakennus vesille, Viking ja RMC selvittävät sähkölauttoja, Icon of the Seas koeajolla. — Sivu 18

Kirja-arvostelu

Arviossa Charlotte Lautmanin Myrstenin varustajasuvun tarinasta kertova kirja. — Sivu 19

Kannessa: Viking Grace – kymmenen vuotta kaasulla

Viking Grace on ollut liikenteessä jo kymmenen vuotta. Millainen alus Turku–Tukholma-linjan työjuhta oikein on ja miksi se on niin suosittu? — Sivu 20

Kultistien matkassa – KISS risteily

Toimittajamme matkusti Norwegian Jewelillä KISS-bändin teemaristeilyllä. — Sivu 28

Purjelaivoista punaiseen autolauttaan

Myrstenien suku tunnetaan parhaiten Viking Linen osakasvarustamo Rederi Ab Sliten omistajina. Suvulla oli kuitenkin pitkät perinteet laivanvarustuksessa ennen Viking Linen muodostamista; tässä artikkelissa tutustumme Myrstenien varustamotoimintaan 1800-luvulta autolauttakauden alkuun. — Sivu 34

Jäähväiset edelläkävijälle

Kuvagalleria Tallinnan-liikenteen mullistaneesta Starista. — Sivu 46



Tällä sivulla, ylhäältä:

Amiraali. Kuva: Miran Hamidulla

Viking Grace. Kuva: Mikko Laakso

KISS-risteily Norwegian Jewelillä.

Kuva: Miran Hamidulla

Apollo. Kuva: Viking Line



Yllä: Sovcomflotille valmistui Helsingin telakalta vuosina 2012-2019 yhteensä kuusi jäätämurtavaa huoltoalusta Jäämeren liikenteeseen. Kuva: Olli Tuominen
 Vasemmalla: Vuonna 2014 luovutetussa Baltikassa on epäsymmetrinen runko, mikä mahdollistaa jään murtamisen myös sivuttain. Kuva: Jukka Koskimies
 Vasemmalla alla: SH Minerva oli telakan ensimmäinen matkustaja-alus yli kymmeneen vuoteen ja ensimmäinen risteilijä sitten Carnival Miraclen, joka valmistui vuonna 2003. Kuva: Olli Tuominen
 Alla: Davien telakka sijaitsee St. Lawrence -joen varrella Quebecissä. Kuva: Chantier Davie Canada



Helsingin telakka kanadalais-omistukseen?

Helsingin telakka on palaamassa 15 vuoden tauon jälkeen länsimaiseen omistukseen. Kanadalainen telakkayhtiö Chantier Davie Canada vahvisti huhtikuun lopussa suomalaislehdille, että se on allekirjoittanut ehdollisen sopimuksen Helsingin telakan ostamisesta. Telakan tulevaisuuden kannalta kriittisin kysymys on, pystyykö uusi omistaja tuomaan telakalle tilauksia ja kääntämään sen voitolliseksi.

TEKSTI: OLLI TUOMINEN

PITKÄÄN jatkunut epävarmuus Helsingin telakan omistajakuvioiden suhteen sai uuden käänteen maaliskuun lopussa, kun kanadalainen telakkayhtiö Chantier Davie Canada Inc. ilmoitti käyvänsä pitkälle edenneitä neuvotteluja telakan ostamisesta sen kyproslaiselta omistajalta. Huhtikuun lopussa Davie vahvisti useille suomalaismedioille, että se on solminut ehdollisen sopimuksen telakan ostamisesta. Sopimus edellyttää vielä viranomishyväksyntää sekä joidenkin tavanomaisten ehtojen täyttymistä.

Telakan nykyisen omistajayhtiön Algador Holdingsin taustalla on kaksi venäläistaustaista sijoittajaa, Vladimir Kasjanenko ja Rišat Bagautdinov, joiden yritysryppäeseen kuuluu myös monimutkaisten omistajajärjestelyiden kautta risteilyvarustamo Swan Hellenic. Vuonna 2020 uudelleen henkiin herätetty varustamo on toistaiseksi ollut Helsingin telakan ainoa asiakas sen nykyomistajien aikana.

Vaikea 2010-luku

Helsingin telakan 2010-luku on ollut varsin kivinen. Joulukuussa 2010 telakan silloinen omistaja, talousvaikeuksissa painanut korealainen STX ja Venäjän valtion-yhtiö Objedinennaja sudostroitelnaja korporatsija, OSK, (josta Suomessa käytetään usein englanniksi käännettynä nimeä United Shipbuilding Corporation) perustivat yhteisyritys Arctech Helsinki Shipyardin, jolle Helsingin telakan liiketoiminta siirtyi.

OSK osti telakkayhtiön kokonaan itselleen vuonna 2014 ja tilanne näytti jo hetken aikaa valoisammalta. OSK:n omistusaikana telakalta valmistui innovatiivinen, maailman ensimmäinen sivuttain jäätämurtava huoltoalus, jäätämurtavia huoltoaluksia venäläiselle Sovcomflotille sekä jäätämurtava kaasukondensaattitankkeri. Venäjän vastaiset pakotteet kuitenkin tekivät telakkayhtiön toiminnan vaikeaksi ja aiheuttivat OSK:lle miljoonatappiot.

Kun kyproslainen Algador Holdings keväällä 2019 ilmoittautui telakkayhtiön uudeksi omistajaksi, uusi telakkayhtiö Helsinki Shipyard sai varsin nopeasti tilauksen kahdesta uudesta expedition-risteilijästä Algadorin omistajien omistamalta venäläiseltä Vodohod-varustamolta. Lopulta alukset valmistuivat Swan Hellenic-varustamolle, jonka nimen oikeudet Vodohodin omistajat olivat hankkineet. Kerroimme SH Minervasta ja SH Vegasta tarkemmin numerossa 3/2022.

Swan Hellenic tilasi telakalta vielä kolmannen, hieman suuremman expedition-risteilijän lokakuussa 2020. Ulkopuolisia tilauksia telakka ei kuitenkaan onnistunut houkuttelemaan ennen tammikuuta 2022, jolloin se solmi sopimuksen LNG-käyttöisen jäänmurtajan rakentamisesta venäläiselle Norilsk Nickelille. Pakotteiden vuoksi telakka tarvitsi kuitenkin vientiluvan ulkoministeriöltä. Venäjän hyökättyä Ukrainaan helmi-

SH Diana luovutettiin Swan Hellenicille

Helsinki Shipyard luovutti 31.3. telakan kolmannen uudisrakennuksen SH Dianan Swan Hellenicille. Swan Hellenicille aiemmin valmistuneeseen kaksikkoon verrattuna SH Diana on kymmenen metriä pidempi, mikä on mahdollistanut 20 lisähyttiä Minerva- ja Vegaan verrattuna. Aluksen runko on aiempien sisarten tapaan jäävahvistettu, mutta kevyemmällä PC6-jäälukolla.

Palvelujen puolesta alus ei juurikaan eroa pienemmistä sisaristaan. Suurimmat erot ovat erillinen luentosali sekä tender-veneet, joiden avulla matkustajat pääsevät maihin expedition-aluksille tyypillisiä zodiac-kumiveneitä mukavammin. Matkustajille on tarjolla myös uusi Junior Suite -hyttikategoria, joka kokonsa (35 m²) puolesta sijoittuu sviittien (44-47 m²) ja tavallisten parvekehyttien (28 m²) väliin.



SH Diana saapumassa Helsinkiin koeajolta. Sisäriinsa verrattuna matalammasta jäälukokasta johtuen laivan runko on suunniteltu uudelleen, mikä näkyy myös keulan muotoilussa vesirajassa (vertaa kuvaan edellisellä aukeamalla). Samoin keulapiikin muotoilu on viilattu.

Kuva: Helsinki Shipyard

kuussa 2022, ulkoministeriö odotetusti hylkäsi vientiluvan syyskuussa 2022 jättäen telakan käytännössä tyhjän päälle.

Kolmas kerta toden sanoo?

Kanadalainen Davie olisi telakan kolmas omistaja vuosikymmenen sisään, joten voi perustellusti kysyä, miksi Davie olisi se toimija, joka pystyisi kääntämään tappiollisen telakan suunnan.

Davien merkittävin etu aiempaan omistajaan verrattuna on luonnollisesti se, että Davie on aidosti länsimainen toimija. Näin olleen telakka voisi kilpailla esimerkiksi Suomen ja Ruotsin uusien jäänmurtajien rakentamisesta ilman sanktoriskejä. Myös Davie on erikoistunut jäänmurtajien rakentamiseen, joten voisi olettaa että esimerkiksi suunnitteluresursseja voidaan jatkossa hyödyntää Atlantin yli. Huhtikuussa Kanadan valtio ja Davie solmivat 5,8 miljardin euron arvoisen sopimuksen seitsemän jäänmurtajan ja kahden maantielautan rakentamisesta osana Kanadan kansallista laivanrakennusstrategiaa.

Kanadalla on kunnianhimoiset suunnitelmat jäänmurtajalaivastonsa uudistamiseksi, mutta paikalliset telakat Davie mukaan lukien eivät ole tunnettuja nopeudestaan ja toimitusvarmuudestaan, joten parhaassa tapauksessa myös Helsingin telakalle saattaisi tarjoutua mahdollisuus olla ainakin jossain määrin osallisena projektissa, mikäli telakka lopulta päättyy kanadalaisomistukseen.

Pidemmällä aikavälillä Hietalahden telakan suurin haaste lienee kuitenkin sen sijainti keskellä tiivistyvää kaupunkirakennetta. Helsingin kaupungilla on suuret suunnitelmat Hernesaaren asuntorakentamiseen. Tulevaisuudessa Hernesaaren pitäisi olla koti 7 600 kaupunkilaiselle ja tarjota 3 000 työpaikkaa. Varsin helposti herää kysymys, kuinka kauan telakkatoiminta voi nykyisellään Hietalahdessa jatkua. Telakkayhtiön nykyinen vuokrasopimus telakan maa-alueista on voimassa 2035 asti.

Paikallislautat

HSL lisää lauttaliikennettä – väliaikaisesti



Kauan odotettu lauttayhteys uudelta Kruunuvuorenrannan asuinalueelta Helsingin keskustaan käynnistyi vihdoin. Helsingin kaupunkilauttaliikenteellä on vaiherikas historia, mutta lautat lienevät jatkossakin vain pienessä roolissa Helsingin kaupunkikehityksessä. Asian ei kuitenkaan tarvitsisi olla näin.

Kalasataman uudet tornitalot edustavat merenrantakaupunkien nykyistä kehityssuuntaa, jossa satamat korvautuvat keskustoissa asuin- ja toimistorakennuksilla. Amiraali ohittaa alueen uudella reitillään Meritullintorin ja Kruunuvuorenrannan välillä. Oikealla rakenteilla myös lautan korvaava raitiotiesilta. Kuva: Miran Hamidulla



TEKSTI: **MIRAN HAMIDULLA**

VAPPUPÄIVÄNÄ Kruunuvuorenrannassa oli paikoin jopa suuria jonoja, kun Suomenlinnan liikenteestä jo vuosikymmenien ajalta tuttu JT-Line Oy:n Amiraali aloitti vihdoin HSL-lippujärjestelmään kuuluvan lauttaliikenteen Meritullintorille. Samalla kyseessä on ensimmäinen kerta, kun Helsingin seudun liikenteen (HSL) yhteistariffijärjestelmään tulee uutta lauttaliikennettä sitten 1970-luvun.

Keväällä Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n (aiemmin HKL) omistaman Suomenlinnan Liikenne Oy:n toteuttamassa tarjouskilpailussa reitin liikennöinnin voitti Sun Ferry Oy (Sun Lines). Operaattori on tuttu jo Suomenlinnan liikenteestä, jossa se tarjoaa Suokki ja Tor -aluksillaan lisäkapasiteettia Suomenlinnan Liikenteen omalle Suomenlinna II:lle. Kesäkaudella, jolloin Suokkia ja Toria tarvitaan Suomenlinnan reitillä, liikennettä Kruunuvuorenrantaan tulee hoitamaan alihankkija JT-Linen Amiraali. Talvikausilla Sun Ferryn aluksia tarvitaan vain 7,5 tuntia päivässä Suomenlinnan liikenteessä, joten toinen yhtiön Suomenlinnan lautoista joutaa silloin hoitamaan Kruunuvuorenrannan liikennettä. Liikennettä on tarkoitus jatkaa korkeintaan vuoteen 2027 asti, jolloin uusi silta ja sen tarjoama lautan korvaava raitiotieyhteys on valmis.

Yllä: Suomenlinnan lautta on vakiintunut osaksi Helsingin kaupunkikuvaa, ja se on osa HSL:n liikennettä.

Vuosikymmenien saatossa senkin tilalle on useaan otteeseen pohdittu kiinteää yhteyttä, mutta viime vuosikymmeninä keskustelu aiheesta on hiipunut. Nykyinen päälautta Suomenlinna II valmistui reitille Puolassa vuonna 2004.

Alla: Kruunuvuorenrannan linjan varsinainen operaattori Sun Ferry tuo linjalle Suomenlinnan liikenteessä käyttämiään lauttojaan talvikauden ajaksi, alihankkija JT-Linen Amiraalin vastatessa vain kesäkaudesta. Suomenlinnan liikenteessä jo yli 70 vuotta kulkenut Suokki (ent.Suomenlinna-Sveaborg) nähtäneen näin talvella myös Kruunuvuorenrannan liikenteessä.

Kuvat: Miran Hamidulla



Helsinki – kaupunki jolla on lautan mukaan nimetty kaupunginosa

Lautat osana Helsingin joukkoliikennejärjestelmää eivät ole mitenkään uusi asia. Jo loppuvuodesta 1910 raitioliikennettä Kulosaaren silloiseen yksityiseen huvilakaupunkiin alettiin hoitamaan höyrylautalla, joka kuljetti raitiovaunut Sörnäisistä Kulosaareen aina vuonna 1919 valmistuneen sillan avaamiseen saakka.

Myös Helsingin länsipuolella toteutettiin yksityistä asuttamista lautan ja raitiovaunun voimin, kun Drumsön saarelle avattiin hevosraitiotie vuonna 1913, joka sai jatkoyhteydeksi kaupunkiin Drumsö-lautan seuraavana vuonna. Raitiovaunuliikenne saarella loppui jo vuonna 1917, mutta lautta jatkoi kulkuaan aina vuonna 1935 tapahtuneeseen sillan valmistumiseen asti. Alus oli kuitenkin jättänyt pysyvän jälkensä historiaan, sillä sen ansiosta Drumsön saaren suomenkieliseksi nimeksi annettiin Lauttasaari. Toinen muistomerkki lauttaliikenteestä saarella on sillan kuppeesta yhä löytyvä Mutteri-kahvila, joka toimi aikoinaan lautan lipunmyyntioskina.

Ennen sotia Helsingissä ja sen lähikunnissa oli paljon myös yksityistä matkustajalaivaliikennettä, sillä ympäröivillä saarilla oli runsaasti kesäasutusta, mutta omat moottoriveneet olivat vielä harvinaisia. Yksi liikennöidyistä saarista oli Korkeasaaren eläintarha, jolle oli liikennettä muun muassa kaksikeulaisilla höyrylauttoilla, ja tähän toimeen päätyi myös sillan korvaama Drumsö-lautta. Tämä kuitenkin menetettiin sotakorvauksena. Sodan jälkeen myös Helsingin joukkoliikennettä hoitanut Helsingin Raitiotie- ja Omnibus Osakeyhtiö laitostettiin Helsingin kaupungin liikennelaitokseksi (HKL), joka sai melko pian myös ensimmäisen lauttansa, kun sotakorvauksena menetetyn Korkeasaaren lautan korvaajaksi valmistunut Korkeasaari-Högholmen valmistui Suomenlinnan telakalta 1949.

Muutoksen tuulet puhalsivat myös Suomenlinnassa, joka alkoi vähitellen kehittyä sotilassaaresta turistikohteeksi eivätkä liikennettä hoitaneen Varuskunnan Laivaliikenteen höyryalukset vastanneet enää saaren liikennetarpeita. Tilalle rakennettiin saaren omalla Valmetin telakalla Suomenlinna-Sveaborg -lautta, joka muistutti suuresti Korkeasaaren lautta, ollen kuitenkin huomattavasti suurempi ja varustettu kahdella autopaikalla. Samalla sai alkunsa myös Suomenlinnan ja Kauppatorin välistä liikennettä yhä hoitava Suomenlinnan Liikenne Oy, joka oli aluksi Helsingin kaupungin, puolustusministeriön, Valmetin ja Suomen Matkailijayhdistyksen yhteisyritys.

Samalla, kun Helsingin paikallisvesiliikenne vahvistui kahdella julkisomisteisella kaupunkilautalla, vähensivät

sotien jälkeiset vuosikymmenet muutoin Helsingin paikallista vesiliikennettä. Kehittyvät maayhteydet sekä ihmisten omat veneet hävittivät liikennöityjen kohteiden listalta pääosin ne saaret, joilla ei ollut muuta tarvetta liikenteelle kuin ihmisten kesäasutus. Yksityisomisteisen matkustajaliikenteen painopiste siirtyi enemmän tilaus- ja risteilyliikenteeseen sekä reittiliikenteeseen Pihlajasaaren kaltaisille saarille, joilla oli yhä suosiota virkistysalueina.

Myös julkisomisteisilla paikallislautoilla oli haasteita 1970-luvulle tultaessa. Liikenne paini kannattavuusongelmissa, ja Suomenlinnan asukkaat vaativat liikennettään yhteistariffijärjestelmään, jotta nämä voisivat matkustaa samalla lipulla myös HKL:n ratikoissa ja busseissa. Tämä vaatimus toteutui vuonna 1971. Vuosikymmenen loppupuolella Suomenlinnan Liikennettä täydentämään valmistui myös maantielautojen kaltainen Ehrensvärd-lautta, joka otti hoidettavakseen arkipäivisin Katajanokalta ajettavat Suomenlinnan huoltokuljetukset raskaammille ajoneuvoille.

1980-luvulla kalliiden kustannuksien sekä yksityisten vesibussien luoman ankaran kilpailun vastapainoksi HKL siirsi Korkeasaari-Högholmen -lautan Suomenlinnan Liikenne Oy:n operoitavaksi. Ratkaisu ei tuonut toivottua toiminnan tehostusta, ja vuoden 1988 jälkeen Korkeasaaren liikenne jäi yksityisten liikenneitsijöiden harteille.

Korkeasaaren lautta jatkoi tämän jälkeen Suomenlinnan reitin apualuksena, kunnes se myytiin Sun Linesille. Aluksen uudesta omistajasta tuli Suomenlinnan Liikenteen apualuksia tarjoava alihankkija, joka hankki liikenteeseen kaksi Korkeasaaren lautta tarkoituksenmukaisempaa alusta, kun se osti käyttöönsä Torin (1992) ja Suokin (2005). Jälkimmäinen alus on entinen Suomenlinna-Sveaborg, jonka korvaajaksi Suomenlinnan Liikenne rakennutti reitin uudeksi päälautaksi Suomenlinna II:n vuonna 2004. Nämä kolme alusta sekä huoltolautta Ehrensvärd olivatkin tähän vuoteen asti nykyisin HSL nimellä tunnetun Helsingin joukkoliikennejärjestelmän ainoat vakituiset lautat.

Kruunuvuorenrannan tie lauttakaupunginosaksi

Entisen Laajasalon öljysataman paikalle kohoavan Kruunuvuorenrannan asuinalue on ollut jo vuosia kuuma poliittinen kysymys. Uuden alueen liikennetarviksiksi mietittiin niin metroa, lautta kuin köysirataakin, mutta ratkaisuksi valittiin lopulta uusien Kruunusiltojen kautta kantakaupunkiin kulkeva raitiovaunu. Päätös sillan rakentamisesta tehtiin jo 2016, mutta tuonkin jälkeen poliittinen peli siltaa vastaan jatkui. Lauttavaihtoehdosta tuli osin poliittinen keppi-

hevonen, jota sillan vastustajat ovat käyttäneet halvempaan vaihtoehtona kalliina pitämilleen silloille.

Vielä niinkin myöhään kuin vuonna 2021 Uudenkaupungin Työvene Oy osallistui keskusteluun yrittäen tarjota omia sähkölauttojaan vaihtoehtoksi silloille. Tosiasiassa lauttaliikenne on kuitenkin liikennöintikustannuksiltaan kiskoliikennettä kalliimpaa. Se vaatii toimiakseen myös busseilla tarjottavaa syöttöliikennettä lähtölaiturille, jotta se voisi edes teoriassa palvella samanlaista aluetta kuin rannalta sisämaahan jatkava raitiovaunu.

Loppuvuodesta 2020 kaupunki kuitenkin yllätti viestimällä aikeistaan tutkia väliaikaisen sähkölauttaliikenteen mahdollisuutta vuodesta 2022 alkaen Kruunuvuorenrannan ja Meritullintorin välillä. Tämä johti periaatepäätökseen hankkeen jatkovalmistelusta keväällä 2021. Hankkeessa pohdittiin myös mahdollisuutta siirtää reittiä varten rakennettavat uudisrakenteet muulle reitille, kuten Hernesaari–Jätkäsaari–Lautta-

saari–Ruoholahti tai Meritullintori–Nihti(Kalasadama), Kruunusilltojen valmistumisen jälkeen. Kesällä 2022 kaupunginhallituksella oli käsissään hankkeen loppuraportti.

Raportti esitteli kiinnostavaa Foreshipin laatimaa uudisrakennekonseptia, jossa Kruunuvuorenrannan liikennettä varten olisi rakennettu kaksi 150 paikkaista ja tilavalla polkupyöräkannella varustettua sähkölauttaa. Nämä Kööpenhaminan sähkölauttoja suuresti muistuttaneet alukset olisivat kyenneet tarjoamaan avovesiaikaan jopa 30 minuutin vuorovälin Meritullintorin ja Kruunuvuorenrannan välille, vaikka sähkökäyttöisyys olisikin vaatinut niiltä aina 20 minuutin lataustauon Kruunuvuorenrannan päässä.

Lopulta yli vuoden verran hanketta päätöksenteon rattaissa pyöritellyt kaupunki päätyi hylkäämään sen. Syynä tähän oli pitkälti se, ettei kalliita uudisrakenteita nähty tarpeelliseksi vain väliaikaiseen liikenteeseen eikä lauttojen jatkokäyttövaihtoehdoiksi mietityille reiteille nähty riittävää kysyntää työmatka- ja tarveliikenteeseen.

Sähkölauttoja odotellessa Kruunuvuorenrantaan oli kokeiltu pienimuotoista koeliikennettä jo kesällä 2021, ja HSL:n lippujärjestelmään kuulumatonta JT-Linen kesäliikennettä 2022. Lopulta HSL:n lauttaliikenne pääsi siis alkamaan vasta keväällä 2023 vanhalla dieselkäyttöisellä Amiraalilla, vuosi toteutumatta jääneiden sähkölauttojen kaavailtua aloitusta myöhemmin. Voi vain arvailla kuinka moni kruunuvuorenrantalainen on HSL-lauttaa vuosien ajan odotellessaan turhautunut ja siirtynyt autoiluun.

Lautta ei kuulu helsinkiläiseen liikenneajatteluun

Lautta ei ole joukkoliikennevälineenä läheskään niin tehokas kuin vaikkapa kiskoliikenne. Tämä on myrkyä lauttaliikenteestä haaveileville etenkin Helsingin kaltaisessa kaupungissa, jossa joukkoliikennesuunnittelun keskiössä on tarjota ennen kaikkea tehokas primääriyhteys ilman täydentäviä vaihtoehtoja. Esimerkiksi Itä-Helsingissä tällainen yhteys on metro, jota bussit tukevat syöttöliikenteellä, mutta eivät jatka keskustaan saakka. Kruunuvuorenrannan primääriyhteys tulee aikoinaan olemaan raitiovaunu.

Kaupunkikehityksen osalta Helsinki elää samanlaista vaihetta kuin muut pohjoismaiset suurkaupungit Tukholma, Kööpenhamina ja Göteborg. Satamat ovat vetäytyneet kauemmas, ja niiden paikoille kohoaa uusia merellisiä alueita. Myös näissä muissa kaupungeissa uusien alueiden pääasiallinen joukkoliikenneväline kulkee kiskoja pitkin. Esimerkiksi Tukholman Lidingö



Yllä: Jos Foreshipin konseptisuunnitelma olisi edennyt toteutukseen, kuljettaisiin Kruunuvuorenrantaan Amiraalin sijasta kahdella tällaisella 24,9 metrisellä täyssähkölautalla, joissa olisi 150 matkustajapaikkaa sekä 27 polkupyöräpaikkaa. Kuva: Foreship
Alla: Finnbodan satama- ja telakka-alueet ovat korvautuneet merellisillä asuinalueilla Nackassa Tukholman seudulla. SL:n suosittu vesilinja 80 yhdistää Nackan alueet Tukholman kantakaupunkiin ja Lidingöön kuntaan. Kuva: Miran Hamidulla

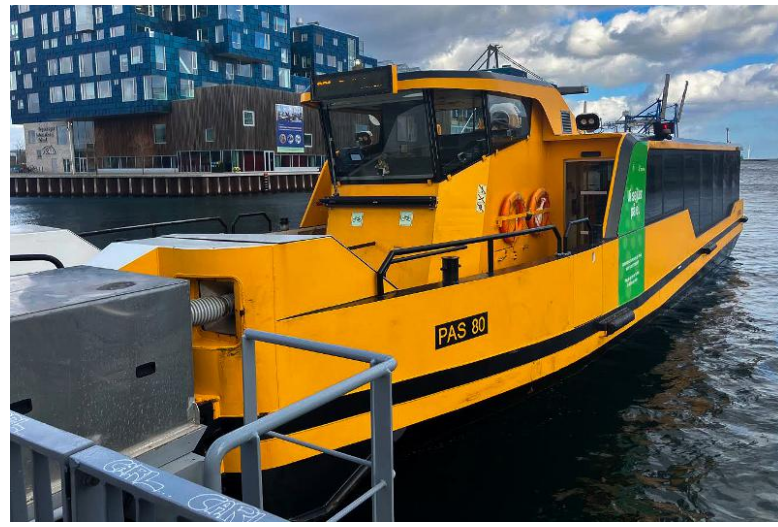


ja Nacka ovat jo nyt raideliikennetarjonnan piirissä, ja jälkimmäisen osalta raidetarjonta on lähivuosina jopa kasvamassa.

Silti muut pohjoismaiset suurkaupungit ovat nähneet vesijoukkoliikenteessä mahdollisuuden täydentää joukkoliikenteen tarjontaa, vaikkei lautoista alueiden pääjärjestelmäksi olekaan. Tukholmassa uusia vesilinjoja ja niiden kokeiluja toteutetaan jatkuvalla syötöllä. Lidingön ja Nackan kantakaupunkiin yhdistävä vesilinja 80 on osoittautunut menestykseksi. Vesijoukkoliikenne on pärjännyt asiakastytyväisyyskyselyissä ja houkutellut käyttäjiksi myös sellaisia käyttäjiä, jotka eivät käytä muuta joukkoliikennettä. Hyvä esimerkki erilaisesta asennoitumisesta on yksityisen Green City Ferries varustamon Ropsten–Täby reitille rakenteilla olevat sähkökäyttöiset pika-alukset. Hankkeen piti olla yksityinen prototyypiprojekti, mutta nyt käydäänkin jo neuvotteluja aluksien lisäämisestä Tukholman joukkoliikenneorganisaatio SL:n lippujärjestelmään.

Tukholman erilainen asennoituminen Helsinkiin verrattuna voi osin johtua myös siitä, ettei vesijoukkoliikenne ole siellä oikein koskaan päässyt hiipumaan. Kun Tukholman saariston kesäasukkaat alkoivat aikoinaan Helsingin saarten tapaan ostamaan omia veneitään, yksityisestä Waxholmsbolaget-höyrylaivavarustamosta tehtiin julkinen vesiliikenneorganisaatio, joka tänä päivänä suunnittelee liikenteen ja kilpailuttaa liikennöitsijät Tukholman saariston pitkille saaristolinjolle. Näihin linjoihin tottuneita tukholmalaisia päättäjiä lienee siis helpompi saada suopeammiksi myös kantakaupungin tuntumassa operoitaville SL:n täydentäville vesilinjoille.

Tukholman tai Kööpenhaminan kaltaisista merellisiä asuinalueita yhdistävistä HSL-linjoista haaveileminen lienee jatkossakin Helsingissä turhaa touhua. Plussaa olisi, jos Kruunuvuorenrannan lauttaliikenteen säilyttämistä raitioliikennettä täydentävänä joukkoliikennemuotona harkittaisiin vielä siltojen valmistumisen jälkeenkin. Tai edes se, jos Pihlajasaaren ja Vallisaaren kaltaisia virkistysaaria voitaisiin ottaa HSL:n lippujärjestelmän piiriin ilman ainaista virkahenkilöjargonia siitä, että Helsingissä vesijoukkoliikenteen pitää olla markkinaehtoista. Markkinaehtoisella vesiliikenteellä ei ainakaan toteuteta kaupungin merellisen strategian mukaista saarikohteiden parempaa saavutettavuutta, jos esimerkiksi päiväretki Vallisaaren maksaa kaksilapsiselle perheelle saman verran kuin päivärasteily Tallinnaan.



Yllä: Kööpenhaminan satamabussilinjan 991 sähkölautta lataustauolla Orientkajns pysäkillä, jossa matkustajat voivat vaihtaa lautasta kaupungin automaattimetron kyytiin. Aluksessa on paljon samoja piirteitä kuin Foreshipin Kruunuvuorenrantaan suunnittelemassa aluskonseptissa, sillä erotuksella että tämä alus kulkee oikeassa elämässä, Foreshipin alussuunnitelman ollessa sensijaan jo ankkuroituna mappiin Ö.

Alla: Vaikka haaveet HSL:n kaupunkilauttaliikenteen laajamittaisemmasta lisäämisestä saattavat olla turhia, virkistysaarien kesäliikenteen ottaminen osaksi HSL-lippujärjestelmää olisi tervetullut uudistus. Esimerkkiä tähän ei tarvitsisi hakea edes ulkomailta. Riittää, kun käy Turussa, joka otti Ruissalon kesälauttaliikenteen osaksi Föli-joukkoliikennettä kesällä 2017 tehdyn kokeilun jälkeen.

Kuvat: Miran Hamidulla



Lähteitä

- Helsingin kaupunginhallitus 26/27.6.2022 - Sähkölauttahankeen loppuraportti ja hankkeen päättäminen - <https://dev.hel.fi/paatokset/asia/hel-2021-005767/khs-2022-26/>
- Timo Herranen: *Suomenlinnan lauttaliikenteen historia*
- Timo Herranen: *Hevosomnibusseista metroom: vuosisata Helsingin joukkoliikennettä*

Matkustaja-autolautat

Puuttuva palanen



Moni odotti Birka Stockholmin olevan Vikingin ja Eckerön mahdollisen yhteistyön keskeinen välikappale. Eckerö kuitenkin yllätti myymällä aluksen naapurisaarelle Gotlantiin. Miten tämä muuttaa kahden ahvenanmaalaisvarustamon jännitteistä tilannetta?

TEKSTI: **MIRAN HAMIDULLA**

KORONAPANDEMIAN lakkauttaman Birka Cruisesin Tukholma–Maarianhamina risteilyjen loppumisen myötä toimeentuloon jäänyt Rederi Ab Eckerön Birka Stockholm myytiin vihdoin maaliskuussa, kun ruotsalainen Rederi Ab Gotland osti aluksen noin 38 miljoonalla eurolla. Näppejään jäi nuolemaan Eckerön kilpailija ja suuromistaja Viking Line, jonka toimitusjohtaja kommentoi aluksen olleen heille liian kallis.

Uusi omistaja on sikäli yllättävä, että yhtiö on tähän mennessä operoinut Destination Gotland -lauttavarustamollaan hyvin tarvematkustuspainotteista liikennettä Nynäshamnista ja Oskarshamnista Gotlantiin eikä sillä ole käytännössä lainkaan kokemusta risteilypainotteisemmasta matkustajaliikenteestä. Nyt yhtiö aikoo kuitenkin asettaa ostamansa Birka Stockholmin

Destination Gotlandin liikenteeseen välille Tukholma–Maarianhamina–Visby. Samalla Rederi Ab Gotlandin Visbyn-liikenne palaa Tukholman kaupunkikuvaan ensimmäisen kerran sitten 1980-luvun.

Vielä toistaiseksi uudesta liikenteestä tiedetään varsin vähän. Ålands Handelin haastattelussa Destination Gotlandin toimitusjohtaja kertoi kuitenkin, että alus tulisi pitkien Gotlannin risteilyjen ohella tekemään mahdollisesti myös vanhoja tuttuja lyhyitä Maarianhaminan risteilyjään. Uudessa liikenteessä tullaan tarjoamaan myös mahdollisuuksia reittimatkustamiseen, ja pyritään aidosti yhdistämään kahden Itämeren saaren matkailumarkkinoita. Harkinnassa on myös yhteismatkapaketit Vikingin tai Tallink Siljan kanssa suomalaisasiakkaiden houkuttelemiseksi.

Kaupan avulla Rederi Ab Gotland pyrkii samalla eroon liiketoimintansa riippuvuudesta Gotlannin tarjouskilpailutetusta liikenteestä. Nykytilanteessa yhtiö voisi menettää kaiken liikenteensä, mikäli yhtiö häviäisi säännöllisesti kilpailutettavan ja valtion vahvalla tuella operoidun liikenteen Ruotsin mantereelta Gotlantiin. Laajentamalla toimintaansa nyt aloitettaviin Gotlannin risteilyihin yhtiö voisi siis jatkossa tarjota matkoja Gotlantiin myös silloin, kun se häviäisi reittiliikenteen tarjouskilpailussa. Painetta uusille liiketoiminnallisille avauksille luo myös se, että yhtiö on luopumassa tankkereistaan.

karkasi Gotlantiin



Yllä: Uudessa kodissa: Birka Stockholm uudessa kotisatamassaan ja pääasiallisessa kohteessaan Visbyssä.

Kuva: Miran Hamidulla

Oikealla: Uusimmat Visby ja Gotland toimivat LNG:llä, mutta pitkällä tähtäimellä varustamon tavoite on vetykäyttöiset uudisrakenteet ja hiilineutraalius. Kuva: Miran Hamidulla

Oikealla alla: Vähällä käytöllä olleet pika-alukset Gotlandia ja Gotlandia II (kuvassa) myytiin hiljattain Kreikkaan yhtiön

Gotlannin reittiliikenteen uudisrakennuksien syrjäyttämistä. Kuva: Miran Hamidulla

Alla: Rederi Ab Gotland yritti saada jalansijaa Gotlanninliikenteen ulkopuolella vuosina 2021-23 Ruotsin ja Saksan välisessä liikenteessä Hansa Destinations -brändillä.

Kohonneet polttoainekustannukset lopettivat liikenteen lyhyeen. Kuva: Hansa Destinations





Yllä: Birka Paradise lähdössä Maarianhaminasta vielä alkuperäisessä asussaan. Nimen lisäksi laivan värit vaihtui useita kertoja sen uran aikana yrityksissä saada Birka Cruisesia kannattavammaksi. Kuva: Ilves Valta

Vasemmalla: Anemoksen, entisen Rosellan, purjehdittua Kreikkaan luopui Viking Ahvenanmaan ja Ruotsin välisestä lyhytlinjasta kokonaan. Kuva: Miran Hamidulla

Vasemmalla alla: Eckeröstä Grisslehaminiin liikennöivä Eckerö-laiva on ehtinyt jo 44 vuoden ikään. Varustamon seuraava tavoite on lähes varmasti lyhytliikenteen monopoliaseman saaneen laivan korvaaminen uudemmalla – todennäköisesti jopa uudisrakenteella. Kuva: Ilves Valta

Alla: Eckerön uusiin hankinta Finbo Cargo liittyi laivastoon neljä vuotta sitten. Jatkossa varustamo keskittyy entistä enemmän lauttaliikenteeseen. Kuva: Ilves Valta



Eckerö pääsi eroon riippakivestään

Rederi Ab Eckerön leirissä on monta syytä olla tyytyväisiä kauppaan. Vuosia käyttämättömänä seissyt, ja risteilyalalle ongelmallisen pienillä hyteillä varustettu risteilyalus ei ole enää jatkossa rasittamassa heidän talouttaan. Koronavuodet laittoivat varustamon koville, mutta jatkossa sen matkustajalaivatoiminta painottuu runsaiden matkustaja- ja rahtivirtojen Helsinki–Tallinna-reitille sekä Ahvenanmeren ylittävälle Eckerö–Grisslehamn-linjalle. Ahvenanmerellä yhtiölle koit ti ainakin väliaikaisesti monopoliasema, kun kilpailija Viking myi Maarianhaminan ja Kapellskärin välillä kulkeneen Rosellan viime vuoden lopulla. Tulovirtoja pitäisi siis ainakin olla luvassa.

Samalla yhtiö pääsi näpdyttämään viime vuonna Eckerön suuromistajaksi nousutta Vikingiä. Eckerön leiristä annettiin aluskaupan loppumetreillä hyvin vahvasti ymmärtää, että Birka Stockholmin myynnistä neuvotellaan usean tahon kanssa, mutta alukseen kiinnostusta ilmaissut Viking ei niihin kuulu. Eckerö on siis edelleenkin itsenäinen yhtiö, jonka suuromistaja vain sattuu olemaan sen kilpailija.

Birka oli ollut jo ennen koronaa ongelmallinen yksikkö Eckerö-konsernissa. Birka Line oli alkujaan itsenäinen yhtiö, jonka suurin omistaja Eckerö osti kokonaan vuonna 2007. Kauppaa perusteltiin Itämeren kiristyneellä kilpailulla, jossa kahden pienemmän ahvenanmaalaisen yhtiön oli yhdistyttävä pärjätäkseen isompia kilpailijoita vastaan. Jo tuolloin Birka Paradise nimellä tunnetun Birka Stockholmin uutisoitiin olevan tappiollinen, mutta toisaalta tilannetta tasapainotti Birka Linen iso muille varustamoille kannattavasti rahdattu roro-alusten laivasto.

Sittemmin roro-laivaston merkitys tasapainottajana on hiipunut. Eckerön aikakautena sen haasteeksi on noussut muun muassa se, että Finnlinesin ja Transfennican kaltaiset suuret Itämeren linjarahavarustamot ovat siirtyneet enemmän omaan tonnistoon. Tämä on iskenyt moneen muuhunkin rahtialusvarustamoon, jotka aiemmin rahtasivat laivojaan kyseisille linjavarustamoille. Eckerön aikana roro-laivastoa onkin vähitellen ajettu alas, ja laivasto on pian supistumassa yhteen alukseen.

Päästessään eroon jo ennen koronaa vaihtelevasti kannattaneesta Birka Stockholmistä Eckerön leirissä saatetaan olla myös tyytyväisiä siihen, ettei uusi omistaja ole kaukaisien vesien kasinolaivaoperaattori, vaan pitkälti heidän itsensä kaltainen toimija naapurisaarelta. Gotlandsbolaget-nimelläkin tunnettu Rederi Ab Gotland on kotisaarellaan samanlainen kansanvarustamo kuin paikallisomisteinen Eckerö on Ahvenan-

maalla. Mikäli paljon riskejä sisältävä uusi reitti Gotlantiin lyö läpi, saattaa alus edistää Ahvenanmaan matkailua jopa paremmin kuin mitä Birkan vuorokauden risteilyt aikoinaan tekivät. Todennäköisesti myös moni Birkalla työskennellyt ahvenanmaalainen voi saada työpaikkansa takaisin uuden omistajan palveluksessa.

Birkan myynnin ja roro-laivastosta luopumisen myötä Eckerö on muuttumassa yhä enemmän nimenomaan lauttavarustamoksi. Jo ennen Covid-19 -pandemiaa varustamon johto kertoi seuraavan askeleen olevan korvaajan hankkiminen iäkkäälle Eckerö-lautalle – todennäköisesti uudisrakenteella, sillä linjalle sopivia käytettyjä laivoja on heikosti saatavilla. Suunnitelma on selvästi edelleen olemassa, sillä Rederi Ab Eckerön toimitusjohtaja väläytti aiemmin tänä vuonna sähkökäyttöistä lauttaa Eckerön korvaajaksi.

Oma lukunsa on kuitenkin Eckerön suhde Vikingiin viimeisimpien käännteiden jälkeen. Suurinta osakepottia ja valtaa Eckerössä käsissään pitävä Mansénin suku on ollut hyvin niukkasnainen Vikingin nousemisesta yhtiön toiseksi suuromistajaksi. Suvun taholta on lähinnä annettu ymmärtää, etteivät heidän osakkeensa ole myytävänä ja Vikingille menneiden osakkeiden on katsottu menneen halvalla. Birka Stockholmin myyminen muualle kuin Vikingille voi kuitenkin kertoa jostain.

Eckerön ja Vikingin yhteistyötä on viime vuonna tahtuneiden osakekauppojen myötä kommentoineet äänekkäimmin ne tahot, jotka myivät osakkeensa viime vuonna Vikingille. Näiden näkemyksen mukaan heidän kantaansa varustamoyhteistyön puolesta ei kuunneltu riittävästi Eckerössä. Seurauksena he päättivät myydä osakkeensa Vikingille toivoen, että muut omistajat kuuntelisivat sitten suoraan Vikingiä, kun heidän sanaansa ei kuunneltu.

Monen silmissä nämä entiset kapinallisomistajat näyttävät järjen ääninä, joilla on paras tilannekuva Ahvenanmaan varustamoiden nykytilasta. Toisaalta voi myös kysyä, miksei heidän sanomansa ole uponnut Eckerön laajaan omistajakenttään, jos he kerran ovat täysin oikeassa? Kuinka paljon ylipäänsä tulee antaa painoarvoa tahoille, jotka lähtevät toiminnasta ovet paukkuen marttyyriin viittaa tavoitellen? Ulkopuolisin silmin asiaa katsoessa tulee väkisinkin mieleen, että Manséneilla on taatusti oma näkemyksensä asiaan, vaikkeivät nämä ole sitä juuri julkisesti kommentoineetkaan.

Mitä Viking tekee jatkossa?

Vikingin ja Eckerön mahdollisia yhteistyö- tai yhdistymiskuvioita pohtivien spekulatioissa Birka Stockholmilla oli suuri rooli. Aluksen avulla Viking olisi voinut korvata Viking Cinderellan Tukholma–Maarianhamina-risteilyllä, siirtäen jälkimmäisen Helsinki–Maarianhamina–Tukholma-reitille korvaamaan korona-vuosina myytyä Mariellaa. Mikäli kuvioon olisi kytkeytynyt vielä fuusio Eckerön kanssa, olisi siitä saadulla Eckerö–Grisslehamn-reitillä voitu korvata myydyin Rosellan liikenne. Bonuksena olisi tullut vielä nykyistä vahvempi jalansija Tallinnan liikenteessä, kun Eckerön alukset olisivat siirtyneet Vikingille.

Nyt Vikingin on löydettävä joku muu alus korvaamaan Mariellan jättämä aukko. Ongelmana, että Mariellaa uudempia, sopivan kokoisia jäävahvistettuja risteilylauttoja ei käytettyjen markkinoilta juuri löydy. Parhaiten Vikingin tarpeisiin sopivien alusten omistaja on Tallink, joka tuskin myisi kilpailijalleen. Toinen vaihtoehto olisi löytää joku käytetty risteilyalus korvaamaan saamatta jäänyt Birka Stockholm. Tällaisia riittävän uusia, jäävahvistettavissa olevia ja muut kriteerit täyttäviä aluksia ei välttämättä ole edes olemassa. Onkin todennäköistä, että Helsingin linja jää yhden aluksen linjaksi ainakin siihen asti, kunnes Viking hankkii seuraavan kerran uudisrakennuksia tai siirtää reitille Viking Cinderellan sen Ahvenanmaan risteilylakkauttaen. Toisaalta joissain lehtijutuissa on kysely jopa Helsingin linjan loppumisen mahdollisuudesta.

Huono uutinen Vikingin kannalta on myös se, että Destination Gotlandin uusi Tukholma–Maarianhamina–Visby-reitti lisää taas koronan aikana laantunutta kilpailua Tukholmasta lähtevien parin päivän risteilyjen markkinoilla, jolloin se kilpailee siellä myös Vikingin Helsingin linjaa vastaan. Mikäli Birka Stockholm tulee jatkamaan myös vuorokauden Ahvenanmaan risteilyjä, joutuu Viking Cinderella luopumaan jo saavuttamasta monopolistaan tässä liikenteessä. Hyvä uutinen on puolestaan se, että Birka Stockholm saattoi olla taloudellinen kiviriippa, joka päättyi nyt gotlantilaisten päänsäryksi. Eckerö ja Birka menivät aikoinaan yhteen ajatuksena yhdistyminen suurempia toimijoita vastaan. Lopputuloksena Eckerö sai riesakseen kannattavuudeltaan ongelmallisen risteilyaluksen, muttei juuri mitään hyödyllistä. Nyt Vikingiä ja Eckeröä naitetaan yhteen samalla argumentilla kuin Eckeröä ja Birkaa aikoinaan, mutta ainakaan historia ei tule toistamaan itseään Birka Stockholminkin osalta.

Vaikka Birka Stockholm karkasikin Gotlantiin, ei se kuitenkaan tarkoita sitä etteikö Vikingin tai Eckerön fuusio voisi yhä toteutua. Alan asiantuntijat ovat tuoneet esiin fuusion synergiaetuja, kun ahvenanmaalais-

ten asema vahvistuisi Ahvenanmeren ylittävässä liikenteessä, ja ennen kaikkea Helsinki–Tallinna-liikenteessä. Vikingiltä pitäisi kuitenkin löytyä maksuvalmiutta. Fuusio pitäisi toteuttaa tavalla, jonka niin Mansénit kuin Eckerön tuhannet pienomistajat näkisivät itselleen kannattavaksi. Hinta, jolla Viking osti osakkeensa kapinallisosakkailta, ei selvästikään ollut riittävä. Vain harva tarttui mahdollisuuteen myydä osakkeensa lähes samalla hinnalla viime vuoden lopulla.

Onko Vikingin mahdollisesti lähitulevaisuudessa tapahtuva ostotarjous myös yliodotettu skenaario? Viking on julkisesti lähinnä kommentoinut halukkuuttaan toimia pelkkänä omistajana Eckerössä. Ahvenanmaalaisessa meriklusterissa on myös verrattain normaalia, että alan toimijat omistavat toinen toisiaan ristiin. Viking Line itsessään on tästä esimerkki, sillä suurimman osakepotin yhtiöstä omistaa Lundqvistin suku sekä näiden kaksi tankkerivarustamo. Meriklusterin kruununjalokiviin kuuluu myös merivakuutusyhtiö Alandia, jonka omistavat lähinnä ahvenanmaalaiset ja muut ruotsinkieliset varustamot. Viking, Gotlandsbolaget ja Eckerö olivat kaikki omistajina yhtiössä, kunnes korona pakotti Eckerön myymään osuutensa.

Viking on myös perustellut päätöstään ostaa Eckerön osakkeet halullaan pitää kilpailijansa omistus ahvenanmaalaisissa käsissä. Vaikka moni on kyseenalaistanut väitteen huonona selityksenä, voi se kuitenkin lopulta olla hyvinkin uskottava syy. 2000-luvulla lautta-alan suuret toimijat DFDS, Grimaldi ja Stena ovat kaikki työntyneet liikennöimään Vikingin kotivesien tuntuun. Mikäli Eckerön osakkeet olisivat päätyneet näiden käsiin, olisi suurtoimijoiden Eckerön kautta saama jalansija suositussa Tallinnan liikenteessä ollut Vikingin kannalta hyvinkin kiusallista.

Jollain aikavälillä voi kuitenkin olla mahdollista, että Viking ja Eckerö todella yhdistyvät. Kävi näin lopulta Birkalle ja Eckerölle yhtiöiden omistettua ensin toisiaan vuosikausia ristiin. Kuluttajien tai työntekijöiden kannalta fuusiossa olisi kuitenkin nähtävissä hyvin vähän hyvää. Esimerkiksi Helsinki-Tallinna liikenteessä oli 2000-luvun alkupuolella peräti kuusi eri varustamo. Eckerön ja Vikingin yhdistyessä vaihtoehtoja olisi enää kaksi. Tallink Siljan ja Viking Eckerön duopoli näkyisi taatusti myös matkalippujen hintojen nousuna. Todennäköisesti myös alan työpaikat vähenisivät ainakin maaorganisaatioiden puolella. Eckerön itsenäisenä säilyminen mahdollisimman pitkään olisikin siis enemmän kuin suotavaa.



Yllä: Rederi Ab Gotland myi tänä vuonna viimeiset tankkerinsa. Kuvassa kuitenkin vuonna 2019 myyty tankkeri **Ami**. Kuva: Juhani Mehto

Yllä oikealla: **Vetykäyttöisen Gotland Horizon X** -katamaraanin kehittämisestä on solmittu sopimus Austal-telakan kanssa, minkä lisäksi varustamo ja H2 Green Steel kehittävät laivan vaatimaa vetyinfrastruktuuria.

Kuva: Rederi Ab Gotland

Oikealla: **Aukko laivastossa? Birka Stockholmin karattua Gotlandiin sopivan toisen aluksen löytäminen korvaamaan Mariellaa Helsinki-Tukholma-linjalla ei ole helppoa...**

Kuva: Miran Hamidulla

Alla: **...tästä johtuen Viking Cinderellan profiili saattaa olla tulevina kesinä jälleen tuttu näky Helsingissä.**

Kuva: Joonas Kortelainen



Uutisia lyhyesti

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

Langh Shipin uudisrakennus laskettiin vesille

Ensimmäinen Langh Shipin tilaamasta kolmesta Outokummun sopimusliikenteeseen tulevasta irtolastialuksesta laskettiin vesille Wuhun telakalla Kiinassa toukokuun alussa. Nimen Lovisa saanut alus on tarkoitettu luovuttaa loppukesästä. Sarjan kaksi muuta alusta saavat nimikseen Olivia ja Sofia. Ainakin toistaiseksi kolmikko näkyy Equasiksessa Portugalin lipulla.

Viking Line ja Rauma Marine Constructions selvittävät täyssähköistä lautta

Viking Line ja Rauma Marine Constructions selvittävät täyssähköisen lautan mahdollisuuksia Vikingin reitiverkostolla, uutisoi Ålands Radio kesäkuussa. Hanke saa tukea sekä Ahvenanmaan maakuntahallitukselta että Business Finlandilta.

Maailman suurin matkustaja-alus Icon of the Seas kävi koeajolla ennen juhannusta. Laiva luovutetaan vuoden loppuun mennessä. Kuva: Krzysztof Brzoza

Tallinkin rahtauksien viimeisimmät vaiheet

Kesäkuun alussa Tallink tiedotti, että Silja Europan rahtaus turvapaikanhakijoiden hätämajoituspaikkana Amsterdamissa jatkuu vuoden loppuun asti. Victoria I:n rahtaus Skotlannissa päättyi heinäkuun alussa, jonka jälkeen se telakoitiin A&P Tynen telakalla. Lehden ilmestyessä ei ollut tiedossa, mitä alukselle tapahtuu telakoinnin jälkeen.

Mystarin saapumisen myötä tarpeettomaksi jäänyt Star on rahdattu 20 kuukaudeksi Irish Ferriesille. Sopimus sisältää option jatkaa rahtauksia 2+2 vuotta. Lisäksi Irish Ferriesillä on optio ostaa alus rahtauksen päättyttyä.

Isabellen rahtaus Tallinnassa ukrainalaisten pakolaisten majoitusaluksena päättyi kesäkuussa, jonka jälkeen se rahdattiin monivuotisella sopimuksella kanadalaiselle Bridgemansille majoitusaluksiksi. Bridgemansilla on optio ostaa alus rahtauksen päättyttyä. Bridgemans on Tallinkille tuttu kumppani, sillä sekä Silja Europa että Silja Festival ovat aiemmin olleet rahdattuina Bridgemansille.



Kirja-arvostelu

Farfars båtar – Myrstenien sata ensimmäistä vuotta

Myrstenien suvun laivanvarustuksen ensimmäinen vuosisata on viimein saanut arvoisensa kirjan.

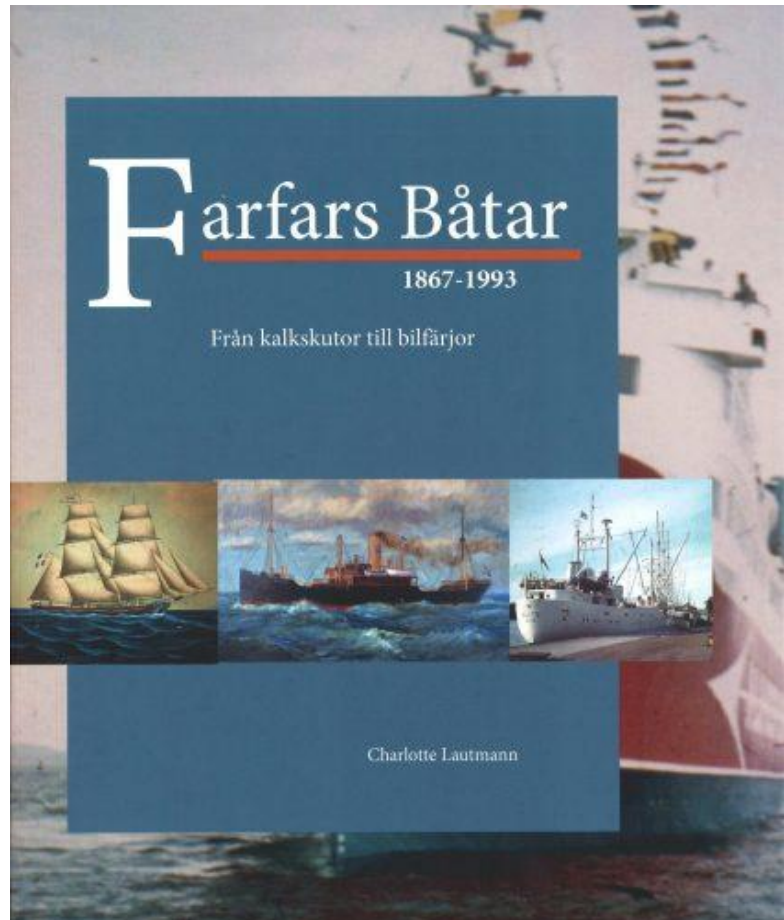
Charlotte Lautman: Farfars båtar – från kalkskutor till bilfärjor. Text & Idé & Bild: 2021. 264 sivua

TEKSTI: **ILVES VALTA**

Monet ovat kirjoittaneet isoisän laivoista, mutta harvalla on otsikon käyttöön yhtä hyvä oikeutus kuin Charlotte Lautmanilla: hänen iso-isoisänsä Johan Niclas Myrsten hallitsi Gotlannin suurinta (joskin lyhytikäistä) varustamoimperiumia, kun taas hänen isoisänsä Gustaf Myrsten rakensi huipputuloksia tahkoneen Rederi Ab Volon. Toki nämä molemmat kalpenevat kirjassa lyhyesti käsitellyn Lautmanin isän Carl Bertil Myrstenin sisarineen rakentaneen Rederi Ab Sliten rinnalla, joka oli yksi niistä osakkaista jotka rakensivat Viking Linesta liikennealueensa suurimman toimijan.

Myrstenien suvun varustamoiden toiminnasta autolauttabisneksessä Viking Linen osakkaana on kirjoitettu laajalti. Sen sijaan suvun aiemmasta laivanvarustuksesta on kirjoitettu vain vähän. Lautmanin kirja paikkaa tältä osin merkittävää puutetta Itämeren varustamohistoriassa. Vaikka kirjoittaja käsittelee autolauttajan vain lyhyesti, on kirja valaisevaa luettavaa lautoista kiinnostuneelle; Sliten nousun lauttavarustamoksi voi ymmärtää kunnolla vasta suvun jo vuosisadan ennen autolautta-aikaa kestäneen varustajaperinteen kontekstissa.

Varustamohistoriikin lisäksi Lautman paneutuu muuhun Myrstenien sukukronikkaan ja liiketoimiin, jotka täydentävät varustamotoiminnan taustoitusta. Mukana ovat niin suvun kestikievari kuin sijoitukset sementtiteollisuuteen; jälkimmäisellä oli vaikutusta myös laivahankintoihin. Lisäksi kirja avaa sukuun naitujen puolisoitten taustoja – mikä onkin tärkeää, sillä Rederi Ab Volo rakennettiin pääasiassa Gustaf Myr-



stenin vaimo Märthan rahoilla – sekä Myrstenien yrityksiin sijoittaneiden suvun ystävien taustoja. Puhtaan merihistoriallisesti nämä osiot eivät toki ole välttämättömiä, mutta ne selittävät varustamotoiminnan kontekstia oivallisesti: Myrstenien suvun varustamoita eivät rakentaneet vain Myrstenit vaan myös sukulaiset avioliiton kautta sekä ystäväverkostot, joiden kautta Myrstenit saivat parhimmillaan ostettua laivoja niitä tarvitessaan.

Tämän lähdän sivulta 34 alkava artikkeli Myrstenien suvun varustamotoimista ennen Viking Linen perustamista on perustuu pitkälti Lautmanin kirjaan. Jos artikkeli jättää nälän lukea aiheesta lisää, suosittelen lämpimästi Farfars båtarin hankkimista!

Matkustaja-autolautat

Viking Grace – kyy- kaasulla

Viking Grace, maailman ensimmäinen maakaasulla kulkeva matkustajalaiva, täytti kymmenen vuotta tammikuussa 2023. Se on kuljettanut jo yli kymmenen miljoonaa matkustajaa, ja moni palaa sille kerta toisensa jälkeen. Millainen alus tämä Turku-Tukholmanlinjan työjuhta oikein on ja miksi se on niin suosittu?



TEKSTI: MIKKO LAAKSO

VIKING LINEN Suomen ja Ruotsin väliseen liikenteeseen rakennettu laivasto koostui 2000-luvun alkaessa matkustaja-autolautoista, jotka oli kaikki suunniteltu 1980-luvulla tai sitä ennen. Ne olivat puhdasverisiä ruotsinlaivoja, joissa jokaisessa oli suunnilleen samat palvelut, mutta joiden konseptia olisi vaikeaa kehittää. Monille tuleekin tuon aikakauden laivoista ehkä ensimmäisenä mieleen potkurien pärinä, olemattomat äänieristykset ja epä mukavat kerrossängyt eli ei mi-

tään sellaista, mikä tekisi matkasta houkuttelevan ainakaan autokannen alapuolella.

Vaikka autojen ja rahdin kuljettaminen on liiketoiminnan kannalta tärkeää, laivoille tarvitaan myös ilman autoa liikkuvia risteilymatkustajia, ja heitä tarvitaan paljon. Jos kalustoa uudistettaisiin, risteilymatkustajien viihtyvyyteen olisi ehdottomasti panostettava. Turun iltälähdölle tarvittiin laiva, joka ei olisi enää matkustajia kuljettava autolautta vaan jotain ihan muuta.

mmenen vuotta

Viking Grace matkalla kohti Tukholmaa, äänettömästi ja jättämättä juuri minkäänlaista peräaaltoa.

Kuva: Mikko Laakso



Telakan läpimurto

Tarjouspyyntö uuden laivan rakentamisesta lähetettiin yhdeksälle telakalle syksyllä 2009, mutta sopivaa rakentajaa ei tuntunut löytyvän. Samaan aikaan Turun telakan ahdinko alkoi olla käsin kosketeltavaa, sillä tilauskirja oli tyhjä. Viimeisin projekti, Allure of the Seas, valmistui lokakuussa 2010, ja työt telakkahalleissa olivat käytännössä loppuneet. Siksi joulukuussa 2010 allekirjoitettu sopimus 240 miljoonan euron hintaisen matkustaja-autolautan rakentamisesta oli

telakan henkilöstölle epäilemättä vuoden paras uutinen.

Uuden aluksen rakentaminen pääsi konkreettisesti vauhtiin syyskuun 2011 lopussa, kun ensimmäistä teräslevyä alettiin leikata muotoonsa telakan teräshallissa Turun Pernossa. Ensimmäinen lohko laskettiin paikalleen telakka-altaan pohjalle vain pari kuukautta myöhemmin. Vesillelasku tapahtui elokuussa 2012, ja koeajolle päästiin samana vuonna joulukuussa.



Yllä: Viking Gracen ulkoasu on hieman muuttunut vuosien saatossa. Tässä laiva lähdössä Turusta keskikesällä 2016.

Kuva: Ilves Valta

Vasemmalla: Vuonna 2018 laivaan asennettiin Flettner-roottori. Ratkaisu ei toiminut mutkittavalla Turun-reitillä ja roottori poistettiin vuonna 2021. Kokellusta jäi muistoksi edellisen aukeaman kuvassa näkyvä "spoileri" laivan perässä, johon siirrettiin alkujaan keskilaivassa olleet satelliittiantennit. Kuva: Ilves Valta

Vasemmalla alla: Polttoainesäiliöt ovat aluksen perässä. 150 tonnia kaasua riittää kahteen edestakaiseen matkaan.

Kuva: Mikko Laakso

Alla: Komentosillalla yliperämies Mikael Lönnström seuraa aluksen saapumista avomerelle. Kuva: Mikko Laakso



Grace lähetettiin koeajolle kahdesti. Jälkimmäinen koeajo oli tiettyssä mielessä ainutlaatuinen, koska silloin alus kulki ensimmäisen kerran nesteytetyllä maakaasulla. Koeajoon sisältyi nopeuden mittaaminen ja testi, jossa laiva pakotettiin vakaimien avulla kallistelemaan puolelta toiselle. Koska Itämerellä oli tuolloin varsin kova merenkäynti, tuli mallikokeissa todettu merikelpoisuus samalla tosissaan testattua ja hyväksi havaittua.

Ei liene liioiteltua sanoa, että Grace pelasti Turun telakan. Projekti toi telakalle ja sen alihankkijoille 2 600 kaivattua henkilötyövuotta, ja se oli myös päänavaus uudelle markkinasegmentille. Telakka sai Gracesta ensimmäisen maakaasulla kulkevan referenssin ja hyvän referenssin saikin. Vastaavaan tekniikkaan perustuvia laivoja on sen jälkeen rakennettu Turussa useita, ja samaa polttoainetta käyttää myös parhaillaan rakenteilla oleva jättimäinen Icon of the Seas.

Kelluva voimalaitos

Koneiden osalta Grace on käytännössä kelluva, 30 megawatin voimalaitos. Laiva liikkuu eteenpäin sähkömoottorien työntämänä samoin kuin vaikkapa nyt jo eläkkeellä oleva laivalegenda Queen Elizabeth 2. Gracessa on kaksi kiinteälapaista potkuria, halkaisijaltaan 5,2 metriä. Ne ovat ruostumatonta terästä, jotta ne kestävät jäissä kulkemisen. Nopeuden säätö tapahtuu akselikierrroksia eli sähkömoottorin kierroksia muuttamalla. Satamaa lähestyttäessä alusta voidaan alkaa kääntää jo 9–10 solmun nopeudessa, ja kun nopeus on pudonnut kuuteen solmuun, käännöksiin saadaan lisätehoa kahdesta keulapotkurista ja perän poikittaisesta ohjauspotkurista.

Sähkö tuotetaan neljällä Wärtsilän valmistamalla moottorilla, joissa kussakin on kahdeksan sylinteriä. Kahdella moottorilla saavutetaan 15 – 16 solmun matkanopeus, mutta avomerellä kolmaskin moottori otetaan yleensä käyttöön. Kaikkia neljää moottoria tarvitaan vasta sitten, kun kuljetaan täyttä 22 solmun nopeutta.

Maakaasutäydennys tehdään muutaman kerran viikossa Tukholmassa. Kaasu pumpataan laivaan -150 asteeseen jäähdytettynä nesteenä ja varastoidaan peräkanalla oleviin säiliöihin. Säiliöt ovat ulkona, koska rakentamisen aikaan ei ollut varmuutta siitä, hyväksyisivätkö viranomaiset kaasun varastoimisen aluksen sisälle. Jos kaasua ei ole saatavilla, voimalaitos toimii meridieselillä.

Evävakaimia on yksi kummallakin kyljellä. Kapeilla saaristoväylillä niitä ei tarvita, mutta Ahvenanmerellä jo pelkästään toisen vakaimen käyttö auttaa alusta

kulkemaan tasaisemmin. Grace on vakaa laiva, joka ei juurikaan keinu ainakaan edeltäjänsä verrattuna – Isabella ja sen sisaralus Amorella kun saattoivat lähteä rullaamaan jo Airiston aalloilla.

Koska Grace käy satamassa joka päivä, siinä ei ole jäteveden puhdistuslaitteistoa eikä tekniikkaa juomaveden tuottamiseksi merivedestä. Vesitäydennys ja jätevesien tyhjennys tapahtuu yleensä Tukholmassa. Makeaa vettä mahtuu mukaan 400 kuutiota. Jätevesiä ei koskaan lasketa mereen vaan ne tuodaan aina maihin.

Grace erottuu edukseen

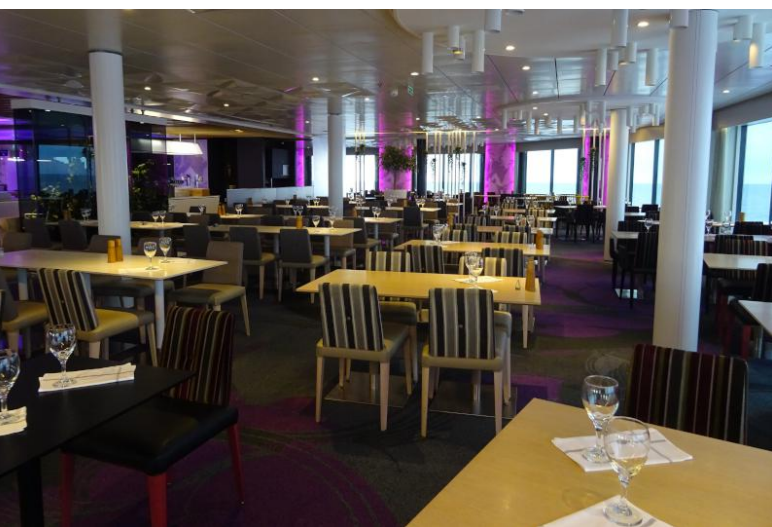
Kun Gracen rakentaminen lähestyi loppuaan, laivaa jo todella odotettiin liikenteeseen. Varustamo oli onnistunut ennakkomarkkinoinnissa hyvin, ja alus kiinnosti mediaa laajasti. Uutinen siitä, että Itämerelle oli tulossa jotain mullistavaa, kantautui jopa Atlantin toiselle puolelle sen verran kuuluvasti, että maailman suurimmat risteilykonsernit Carnival ja Royal Caribbean lähettivät edustajansa tutustumaan laivaan.

Kun kaivattu uudisrakennus lähti neitsytmatkalleen Turusta sunnuntaina 13. tammikuuta 2013, henkilökunnan kasvoilla oli havaittavissa pieni huoli siitä, miten matkustajat ottaisivat Gracen vastaan. Investointi oli ollut pienehkölle varustamolle suuri, mutta olisiko pohjoisten merialueiden tuulipukukansa vihdoin valmis astumaan laivamatkustuksen uuteen aikaan?

Huoli osoittautui aiheettomaksi. Laivaa ihmeteltiin, valokuvattiin ja keuhuttiin ahkerasti. Sisustus oli uudenlainen ja raikas. Messinkiä ei näkynyt enää muualla kuin hisseissä ja niiden oviaukoissa. Väriä hillitysti vaihtavat valokatot ja seinäelementit tehostivat vuorokaudenaikojen vaihtumista, ja kokolattiamatot olivat niin paksut ja pehmeät, että ne miltei upottivat.

Kaksi vuorokautta kestäneellä neitsytmatkalla matkustajille tarjottiin kolmen ruokalajin juhlaillallinen ja kumpanakin aamuna kuohuviiniaamiainen. Neitsytmatkaviikkoa juhlistamaan oli tilattu peräti 27 muusiikon orkesteri, joka juuri ja juuri mahtui yökerhon isolle lavalle, Itämeren siihen mennessä suurimman led-seinän eteen.

Lähtö toisensa jälkeen myytiin loppuun, ja jotenkin tuntuu, että aluksen suosio taisi olla yllätys kaikille. Eräs ravintolatyöntekijä laski laihtuneensa ensimmäisenä vuonna kymmenen kiloa pelkän kiireen takia, kun matkustajia oli niin paljon. Miljoonas matkustaja astui laivaan vain kymmenen kuukautta neitsytmatkan jälkeen. Kymmenen miljoonan matkustajan raja rikkoutui yhdeksäntenä vuonna siitäkkin huolimatta, että pandemian pahimpina jaksoina matkustajia ei ollut



Ylillä: Kaksikerroksinen yökerho Club Vogue on iltaisin laivan viihde-elemen keskus, mutta toimii päivällä aluksen olohuoneena. Päivisin perän suuret ikkunat pääsevätkin parhaiten oikeuksiinsa.

Yllä: Noutopöytäravintola Buffet Aurora on varustamon perinteitä kunnioittaan aluksen keulassa.

Alla: Tuulahdus menneestä: punaisella viikinkilaivalla hissien väri on messinki.

Kuvat: Mikko Laakso



juuri ollenkaan.

Kuin kaksi eri laivaa

Grace on suunniteltu erinomaisesti. Kaikissa tiloissa huomaa varustamon pitkän kokemuksen siitä, miten ihmiset liikkuvat ja miten ruuhkat vältetään. Ravintoloiden noutopöydät on sijoitettu toimiviin paikkoihin, kassoja ja muita palvelupisteitä on tarpeeksi ja jopa hyttikäytävät ovat tilavia. Hissejä on kaksi kertaa enemmän kuin aiemmilla, lähes yhtä suurilla laivoilla. Erityisen hienoa on se, että kaikista julkisista tiloista näkee merelle.

Kenties ansiokkainta Gracen suunnittelussa on toimintojen jakaminen eri kansille. Jos laivaan saapuu ilman autoa, ei autokannen olemassaoloa edes huomaa. Autokannen alla on konehuoneen lisäksi vain keittiö- ja varustotiloja sekä keulassa henkilökunnan vapaa-ajantiloja. Kaikki hytit ovat reilusti merenpinnan yläpuolella.

Matkustajien sisäänkäynnit, joita on peräti kuusi, ovat kansilla 6 ja 7 eli niin keskellä hyttikansia kuin vain voi olla. Kävelymatka hyttiin on lyhyt, ja hytti löytyy lähes aina joko sisääntulokannelta tai sitä yhden kannen ylempää tai alemmaa. Kokoustilat, info ja aikanaan maailman suurin kelluva verovapaa myymälä ovat kannella 9. Kansi toimii samalla hyvänä äänieristeenä estäen baarien ja yökerhon äänen kantautumisen hytteihin.

Kannen 10 keulassa on noutopöytäravintola Buffet Aurora, keskilaivassa Café Sweet & Salty, trubaduurien Rockmore Bar sekä tanssimusiikin ja karaoken Retro Bar. Perässä on Club Vogue -niminen yökerho ja sen takana pieni aurinkokansi. Diskoa ei ole, mutta pikkutunneilla diskomusiikki soi joko Rockmore Barissa tai Club Voguessa. Jos risteilyn viettää tällä kannella, matkakokemus ei välttämättä poikkea muista ruotsinlaivoista, ja se on ehkä ollut tarkoituskin – ensin nautitaan keulassa hyvä päivällinen ja sitten siirrytään kohti aluksen perää, jossa juhlat jatkuvat myöhään yöhön.

Kannella 11 on kuin eri laivalla matkustaisi. Keulassa on Oscar á la Carte -ravintola ja sen yhteydessä Seamore Champagne Lounge pianobaari. Sisustus, tunnelma ja palvelu ovat vähintään samaa tasoa kuin suurten merien risteilyaluksilla ja ruoka jopa parempaa. Asteen verran maanläheisempää ruokaa tarjoaa keskilaivan avokeittiöravintola Frank's. Sen vieressä on kylpylä, jonka lumiluolassa on oikeaa lunta ja jonka porealtaista näkee kauas horisonttiin. Perässä on yökerhon yläkerta ja siellä ikkunat, joista voi ihailia peräaaltoja ja vanavettä.

Työjuhta ja työpaikka

Olipa laiva kuinka mukava tahansa, yksikään laiva ei kulje pelkästä rakkaudesta merenkulkuun. Niistä jokaisen on tuotettava rahaa, mieluiten paljon. Mitä vähemmän laiva seisoo satamassa, sitä paremmat mahdollisuudet sillä on menestyä. Ei siksi ole ihme, että Turku-Tukholma-linja on varustamon päälinja ja sillä alusten pakoputket eivät ehdi satamassa jäähtyä.

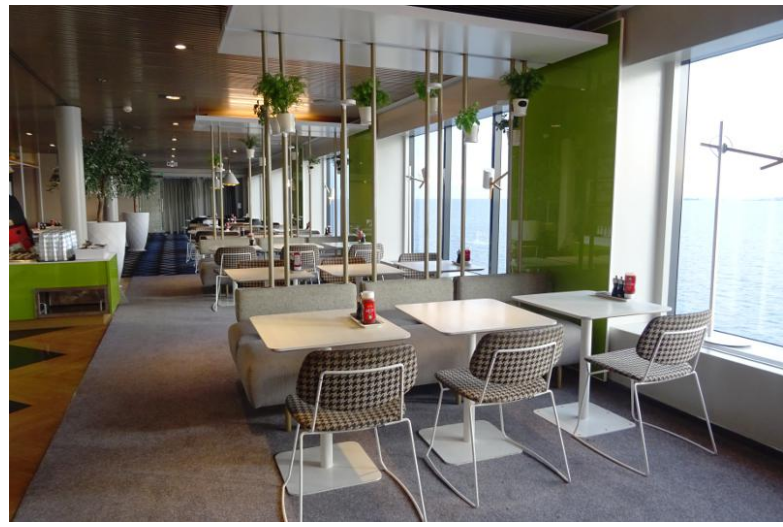
Gracella on kolme vuorottelevaa kapteenia, ja lisäksi yliperämiehet voivat tarvittaessa toimia kapteeneina. Työjakso kestää viikon, ja päällikkyyks vaihtuu joko Turussa tai Maarianhaminassa. Vaikka Grace on hyvä ajettava ja helppo ohjattava, reitillä Turusta Tukholmaan riittää haasteita. Kapeilla saaristoväylillä on paljon nopeusrajoituksia, ja Gracen kokoisessa laivassa tuulipintaa riittää. Lisähaastetta työhön tuo se, että satamaan ajetaan neljä kertaa vuorokaudessa.

Henkilökunnan määrä vaihtelee sen mukaan, kuinka paljon laivalla on matkustajia. Kun Grace kulkee merellä, sitä operoimaan tarvitaan vähintään 80-henkinen miehistö, mutta loppuunmyydyllä lähdöllä miehistön vahvuus nousee 200 henkeen. Henkilökunnan hytit ovat kansilla 5, 6 ja 7, ja jokaisella vakituisella on ikkunallinen yhden hengen hytti. Työvuorojen ulkopuolella vapaa-aikaa voi viettää messissä ja sen yhteydessä olevassa tv- ja elokuvahuoneessa. Lisäksi henkilökunnan käytössä on sauna, poreallas ja kuntosali, ja kesällä kuntoa voi kohentaa ylimmän kannen ulkokuntosalilla. Työterveyspalvelut löytyvät kannen 6 terveysasemalta, ja sieltä matkustajatkin saavat ensiavun tapaturman tai akuutin sairastumisen osuessa kohdalle.

Koronapandemia

Keväällä 2020 alkanut koronapandemia lopetti matkustajaliikenteen maailman merillä käytännössä kokonaan. Isot risteilyalukset jäivät kellumaan ankkuripaikoilleen, mutta Turun ja Tukholman välillä kaksi punaista ja kaksi valkoista laivaa jatkoi liikennettä lähes normaalisti. Meritie Ahvenanmaan kautta Ruotsiin oli tärkeä huoltovarmuuden takia, ja siksi laivat kulkivat vaikka matkustajia oli toisinaan vähemmän kuin miehistöä.

Poikkeusolojen pitkittyessä Gracella alkoi näkyä tietokonetta säännöllisesti mukanaan raahaavia matkustajia. Tyhjässä laivassa netti toimi erinomaisesti, ja laivalta tehtiin jopa etätöitä. Jotkut astuivat laivaan aina jonain tiettyinä päivinä viikosta, kun taas toiset asuivat siellä viikonkin kerrallaan. Mikäpä siellä oli asuessa, kun tyhjillä käytävillä ei kohdannut käytännössä ketään.



Yllä: Pizat, hampurilaiset ja muut kestosuosikit valmistuvat Frank's-ravintolan avokeittiössä.

Alla: Hytti kuin hotellihuone – kyllä tällaisessa viihtyisi pidemmänkin merimatkan.

Kuvat: Mikko Laakso



Viihdettä ei pandemian aikana juurikaan ollut. Kylpylä oli suljettu, ja vain yksi hyttikansi oli käytössä. Kahvila pysyi auki, mutta ravintolat ja baarit olivat enimmäkseen kiinni. Toisaalta ilo oli sitäkin suurempi, jos niistä joku oli joskus auki. Kun rajoitukset hiukan helpottivat, palvelut alkoivat vähitellen palautua. Esiintymislavoilla soi jälleen elävä musiikki, ja vaikka koronarajoitukset pitivät tanssilattian suljettuna, innokkaimmat tanssiaskeleet otettiin yökerhon käytävillä.

Henkilökunnalle pandemia-aika oli ymmärrettävästi raskas. Monet olivat pitkiä aikoja lomautettuna. Työvuorossa olevat olivat varustamon pitkäaikaisinta henkilökuntaa, mutta työtehtävät saattoivat vaihtua tilanteiden mukaan. Tarjoilijan, jonka oli tavannut aamiaisella, saattoi iltapäivällä nähdä siivoavan hyttejä tai täyttävän verovapaan myymälän hyllyjä.

Marraskuussa 2020 pandemia-aikaan toi lisää murhetta se, että kova tuulenpuuska painoi Gracen

rantaan Maarianhaminan sataman edustalla. Laivalla oli tuolloin hiukan yli 300 matkustajaa ja noin satahenkinen miehistö. Henkilövahingoilta vältyttiin, mutta toisen potkurin vaurioituminen pakotti aluksen muutamaksi päiväksi telakalle.

Kymmenvuotishuolto

Laivat, jotka ovat jatkuvasti liikenteessä, kuluvat siinä missä muutkin koneet tai rakennukset. Kymmenen liikennöintivuoden jälkeen Grace suuntasi kolmen viikon kasvojenkohotukseen Tanskan Odenseen. Huonekaluja verhoiltiin uudelleen, saunatiloihin tuli uusi lattiapinnoite ja hyteissä patjat, vuodevaatteet ja kylpyhuoneiden saippua-annostelijat vaihtuivat uusiin. Verovapaa myymälä sai muutaman itsepalvelukassan, ja ravintoloihin tehtiin pieniä uudistuksia.

Kokolattiamattoja vaihdettiin jalkapallonkentän veran. Koska autokannelle ei telakalla päässyt ajamaan, painavat mattorullat nostettiin ulkokansille ja kannettiin yksitellen sisälle. Yleisilme pysyi samana, mutta nyt julkisten tilojen matot ovat taas mukavan pehmeät. Hyttikäytävien matoissa on muuten hauska yksityiskohta, jonka ainakin lapset yleensä huomaavat: rantakivikon pieni eläinhahmo vaihtuu kannelta toiselle.

Telakalla oli samaan aikaan huollossa toinenkin iso matkustaja-autolautta, DFDS-varustamon Pearl Seaways. Se on vuonna 1989 valmistunut Athena, joka teki risteilyjä Tukholmasta Maarianhaminaan. Athena on myös rakennettu Turussa, ja se on punaisista laivoista ensimmäinen, jossa komentosilta ei ole ylimmällä kannella vaan muutaman kannen keulan yläpuolella. Jos Athenaa ei olisi myyty pois Itämereltä, se ja Grace kenties kohtaisivat jollain saaristoväylällä päivittäin.

Ei täydellinen mutta melkein

Laivassa, jota matkustajat ovat rakastaneet jo kymmenen vuotta, täytyy moni asia olla toteutettu poikkeuksellisen hyvin. Grace on hyvin rakennettu eikä kulumisen jälkiä näy, mutta mikä saa risteilyvieraat palaamaan sille uudelleen ja uudelleen?

Ensimmäisenä tulee mieleen se, että ruoka on hyvää. Oscar á la Carten keittiö on korkeatasoinen mutta hintataso silti kohtuullinen. Myös Club Vogue on hyvä. Isoja yökerhoja on totta kai muillakin laivoilla, mutta täysin samaa konseptia ei löydy edes suurimmilta karibianristeilijöiltä. Yökerhossa on vierailut paljon nimekkäitä artisteja sekä Suomesta että Ruotsista, ja useimmilla lähdoilla esiintyjä on kaksi. Sekin on mukavaa, että eri tyyppisille juomille on aina omanlaisensa lasit.

Hyttien äänieristys on erinomainen, ja monessa hytissä on kunnollinen parivuode. Parhaimpien hyttien sängyt ovat paremmat kuin monessa hotellissa. Jokaisessa hytissä on televisio ja siellä kanava, joka näyttää kamerakuvaa aluksen kulkusuuntaan. Kun laivaa siivotaan, lattialämmitys kuivattaa kylpyhuoneet nopeasti. Hyttien ovet pysyvät auki sähkömagneeteilla, ja siivouksen päätyttyä ovet saadaan suljettua kerralla.

Erinomaista on myös se, että hytti ei aamuyöstä ilmoita laivan olevan kohta, melkein tai vihdoin saapunut Tukholmaan, mikäli hytin asukas ei ole matkalla sinne. Vaikka hytissä viihtyisi monta risteilyä peräkkäin, kuulutukset tulevat vasta sitten, kun matka on päättymässä ja vain sillä kielellä, jota matkustaja todennäköisimmin ymmärtää.

Mitä laivalla voisi parantaa? Parhaimmat hytit voisi jakaa kahteen varausluokkaan, jotta matkustaja saisi valita, haluaako ikkunan viereen sängyn vai sohvan. Kylpylässä voisi olla linko, jolla märät uima-asut saisi kuivattua. Sinne saisi myös kohtalaisen pienillä muutoksilla toteutettua parvekkeen, jonne voisi mennä ulos vilvoittelemaan. Sekin olisi mukavaa, jos joltain ulkokannelta näkisi maisemia menosuuntaan ja jos keulakameran kuvaa pystyisi seuraamaan internetistä.

Linjapari Kiinasta

Vaikka Grace oli alusta asti suosittu, kesti yhdeksän vuotta ennen kuin se sai parikseen (lähes) samantasoisen kumppanin – laivan, jonka kotimatka telakalta on varustamon historian pisin. Siinä missä Gracen luovutusajo ulottui peräti Ruissalon saaren ympäri, taittoi nuorempi sisarlaiva matkaa Kiinasta kuutisen viikkoa.

Uusi linjapari sai nimikilpailun tuloksena nimen Viking Glory, vaikka taisi olla jo Gracen neitsytmatkalla selvää, ettei sisaralukselle voisi muuta nimeä edes harkita. Mutta nyt kun markkinajohtajuus Ahvenanmerellä on varmistettu, on mielenkiintoista nähdä, mitä uutta Viking Line keksii Helsingin ja Tukholman välille. Olisi pa tuokin reitti jonain päivänä Gracefully Glorified!

Artikkeli perustuu tietoihin, joita yksittäiset miehistönjäseneet ja laivaa rakentamassa olleet ovat kertoneet. Kapteeni Magnus Törnroosin ja yliperämies Mikael Lönnströmin apu oli artikkelia kirjoitettaessa korvaamaton.



Yllä: Sisustus on modernin hillitty. Harmaa ja teräs hallitsevat, mutta valaistus tuo tiloihin väriä. Kuva: Henri Kuronen
 Yllä oikealla: Hyttikäytävien laiturikuvio on taatusti ainutlaatuinen. Rantakivikko tuntuu jatkuvan loputtomiin. Kuva: Mikko Laakso
 Oikealla: Jos Club Voguen viihde ei innosta, on vaihtoehtona kuvan Rockmore-baari, tai sen rinnalla laivan toisella puolella sijaitseva Retro Bar. Kuva: Mikko Laakso
 Alla: Parhaat maisemat menosuuntaan näkee tyylikkään Oscar á la Carte -ravintolan ikkunoista. Kuva: Mikko Laakso



Risteilylaivat

Laivalla kultistien KISS-risteily



Tapahtumajärjestäjä Sixthman on jo kahden vuosikymmenen ajan vienyt musiikkifestivaaleja risteilyille yhteistyökumppaninsa Norwegian Cruise Linen (NCL) kanssa. Tutustuin konseptiin Norwegian Jewelin KISS Kruise XI:n parissa Pohjois-Amerikan Tyynenmeren rannikolla lokakuussa 2022.

TEKSTI: MIRAN HAMIDULLA

AVOPUOLISONI on vuosikaudet fanittanut amerikkalaista KISS-bändiä. Kyseinen bändi puolestaan on vuosikaudet tehnyt viimeiseksi kiertueeksi luvattuja kiertueitaan. Nyt aika näyttää vihdoin tekevänsä, joten KISS:n vuotuiselle risteilylle oli lähdeittävä, mikäli sen halusi vielä ehtiä kokea. Risteilyllä tosin

luvattiin vielä yksi KISS risteily alkuvuodelle 2024, mutta tällöin bändi ei enää aio esiintyä kuuluisissa maskeissaan.

En itse kuulu kyseisen bändin faneihin. Silti monet bändin rock- klassikot ovat sen verran tuttuja, että mahdollisuus nähdä aito risteilyalus sekä tunnettu bändi houkuttivat lähtemään mukaan tälle matkalle. Matkaan lähtemistämme helpotti myös se, että loppumassa olevan keikkailun vuoksi näitä risteilyjä järjestettiin tällä kertaa kaksi peräkkäin, jotta kaikki halukkaat pääsivät mukaan.

Rockahtava normaaliristeily

KISS risteilyjä on kymmenen vuoden ajan toteutettu kutakuinkin samalla konseptilla. Lähtö on voinut olla Karibialla tai Tyynenmeren rannikolla, mutta risteily on kestänyt noin viisi yötä ja sisältänyt kaksi käyntikohtaa. Sixthman on tykästynyt laivoina erityisesti NCL:n Jewel-luokkaan ja varsinkin sen Norwegian Pearl alukseen. Tällä kertaa kuitenkin aluksena oli luo-

matkassa –

Norwegian Jewel ankkurissa Cabo San Lucasin edustalla. Vuonna 2005 valmistunut laiva on nykymittapuulla varsin maltillisen kokoinen risteilyalus. Kuva: Miran Hamidulla



kan nimikkoalus Norwegian Jewel, ja risteilyn lähtöpaikkana toimi Los Angeles.

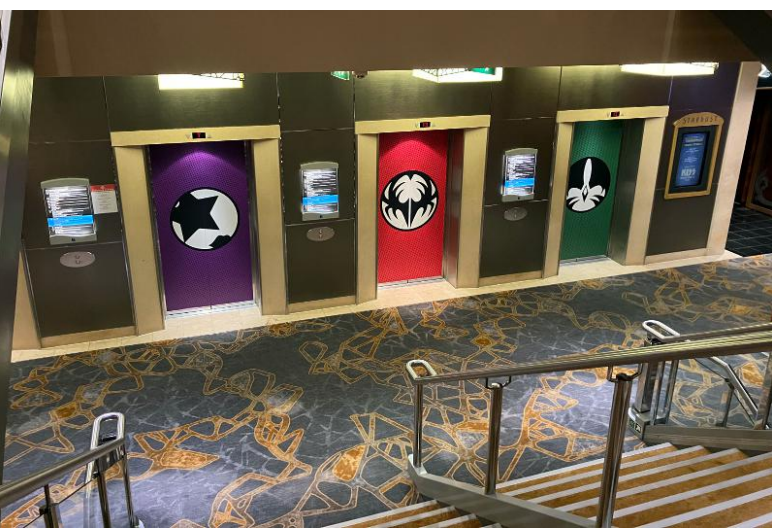
Enemmän laivan kuin keikkojen takia matkassa olevana minua jännitti, saako matkasta ollenkaan normaalia risteilyelämystä. Lopulta laiva näytti kuitenkin toimivan lähes normaalisti, ja muilla kuin viihdealueilla tuskin edes huomasi saapuneensa kelluvalle musiikkifestarille. Myös satamakohteissa oltaessa KISS tai lukuisat oheisbändit eivät järjestäneet ohjelmaa, vaan NCL:n myymille retkille saattoi osallistua huoletta. Normaaliristeilyn ja tämän risteilyn eron voisi pelkistää lähinnä siihen, että ne teatterien ja yökerhojen näyttävät shownumerot oli tällä matkalla korvattu bändien keikoilla, joita oli nähtävissä useampia päivässä eri osissa alusta.

Tavallisesta risteilystä poikkeavaa oli toki se, että heti laivaan saapumisen jälkeen lounaalla huomasimme viereisessä pöydässä istuvan KISS:n entisen kitaristin Bruce Kulickin. Tällaisia yllättäviä rock-julkkiskohtauksia oli koettavissa koko risteilyn ajan. Aluksen allas-

osastolla puolet altaista oli saanut tehdä tilaa esiintymislavalle, ja aluksen pääaula oli muuttunut fanituotemyymäläksi. Kasinon nurkasta puolestaan löytyi tuntuointipaikka, jonne nimmarin metsästyksessä onnistuneet fanit suuntasivat pitämään huolen siitä, että se saatu nimhari myös jää iholle. Nimmarin metsästystä helpottivat jakotilaisuudet, joiden takia aluksen pääruokasali oli joinain päivinä suljettu aamiais- ja lounasaikaan. Tämä olikin oikeastaan ainoa häiritsevä asia festareiden vaikutuksista laivan normaaleihin toimintoihin.

Keskikokoinen Norwegian Jewel

Muistan ihailleen Norwegian Jeweliä aikoinaan sen rakentaneen Meyer telakan esitteestä. Alus on vieläkin tyylikkään virtaviivainen verrattuna vuosi vuodelta ylikorkeiksi ja muhkeiksi paisuviin jättiristeilijöihin. Osin tämä johtuu siitä, ettei alus eroa suurimmista ruotsinlaivoista korkeuden tai leveyden suhteen, vaan näitä suurempi koko saavutetaan aluksen lähes 300:an metriin yltävällä pituudella. Nykymittapuun



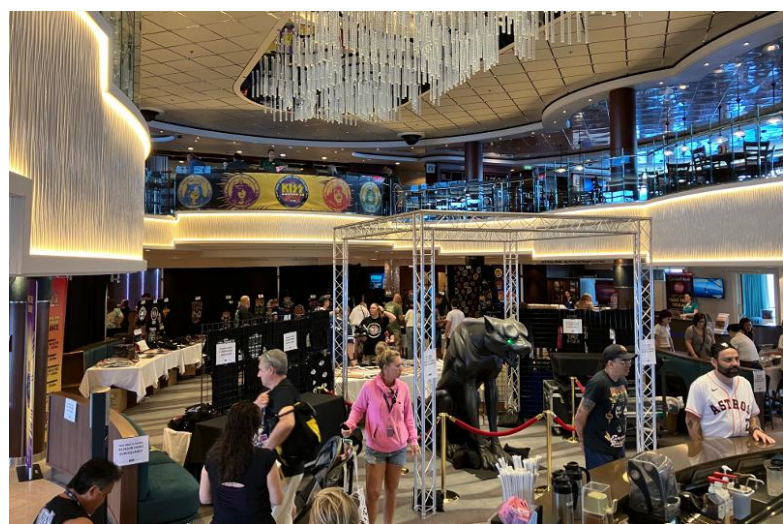
Yllä: Keulan Stardust-teatteri tarjosi näyttävät puitteet KISS:n esiintymisille. Hetken päästä kuvaushetkestä sali täyttyi konfelistista.

Vasemmalla: Aluksen hissien ovet oli koristeltu KISS:n jäsenten kuvilla ja logoilla.

Vasemmalla alla: Tsar's Palace ravintolan nimi ei ehkä ole sopivin tähän aikaan, joskin tarjolla ollut ruoka oli enemmänkin aasialaista kuin venäläistä. Tässä aluksen pääruokasalissa järjestettiin myös KISS:n nimmarinjakotilaisuuksia.

Alla: Aluksen pääaula oli muuttunut kahden risteilyn ajaksi KISS:n fanituotemyymäläksi.

Kuva: Miran Hamidulla



mukaan alus onkin lähinnä keskikokoinen risteilyalus.

Risteilyaluksien sisätilajärjestyt ovat lopulta yllättävän konservatiivisen samanlaisia verrattuna autolauttojen eroihin. Todella monet nykyristeilijät Norwegian Jewel mukaan lukien noudattavat ratkaisua, jossa yleisten tilojen kannet ovat pelastusvenekansien tasalla siten, että perässä on korkea pääruokasali ja keulassa useamman kannen korkuinen show-teatteri. Näiden välisiltä alueilta löytyvät erikoisravintolat, baarit sekä kasino. Lisäksi näillä kansilla on myös kauppa, joka Norwegian Jewelillä sijaitsee perässä pääruokasalin yläpuolella.

Toinen yleisten tilojen alue löytyy aluksen uima-allaskansien tasalta, missä ovat paitsi nuo altaat, niin myös keulassa sijaitseva iso maksullinen spa-osasto sekä loput ravintoloista. Täällä ravintolatarjonta painottuu erityisesti ulkobaareihin ja -ravintoloihin sekä lähes koko ajan auki olevaan buffetravintolaan. Näiden lisäksi täältä löytyy myös näköalabaari keulasta sekä jokunen lisämaksullinen erikoisravintola sekä pelihalli ja teinien omat tilat. Alueella on myös The Haven -niminen paremman väen hyttialue, mikä oli luultavasti tällä risteilyllä varattu vain esiintyjille. Norwegian Jewel ei tältääkään osin eroa tilaratkaisuissa suuresta osasta muita nykyristeilijöitä.

Viime vuosien risteilijäjättiläisistä laiva kuitenkin eroaa siinä, että noiden pelastusvenekansien tasalla olevien matkustajakansien sekä allaskansien välissä olevilla kansilla sijaitsee vain kolme hyttikantta. Vertailuna esimerkiksi NCL:n uusimmassa Norwegian Prima -risteilijässä näitä hyttikansia on peräti kahdeksan, mikä tuokin aluksiin melkoisesti korkeuseroa. Lisäksi Norwegian Jewel ei edusta vielä sitä aikakautta, jossa jokaiseen uuteen massaristeilijään oli pakko keksiä jokin wow-elementti. Aluksesta löytyy kaikki ne palvelut mitä pitääkin olla, mutta Norwegian Priman kartingradan sekä jättimäisten liukumäkien kaltaisia veto-
nauloja alukselta ei löydy.

Kultismia laineilla

En ole koskaan täysin ymmärtänyt henkilökultismia oli kyse sitten viihteestä, urheilusta tai politiikasta. Seuraan esimerkiksi itse innokkaasti jalkapalloa, mutta minulla ei ole ikinä ollut intressiä tavata jotain maailman huippupelaajaa henkilökohtaisesti tai varsinkaan maksaa siitä mitään. KISS Army nimellä tunnetut rock-kultistit menivätkin siten itseltäni välillä jopa yli ymmärrykseni.

KISS risteilyllä osa matkalle lähtenäistä oli tehnyt kah-
ta työtä tai maksanut koko vuoden osamaksuja, jotta pääsi ylipäänsä mukaan tälle risteilylle. Osalle fanitus

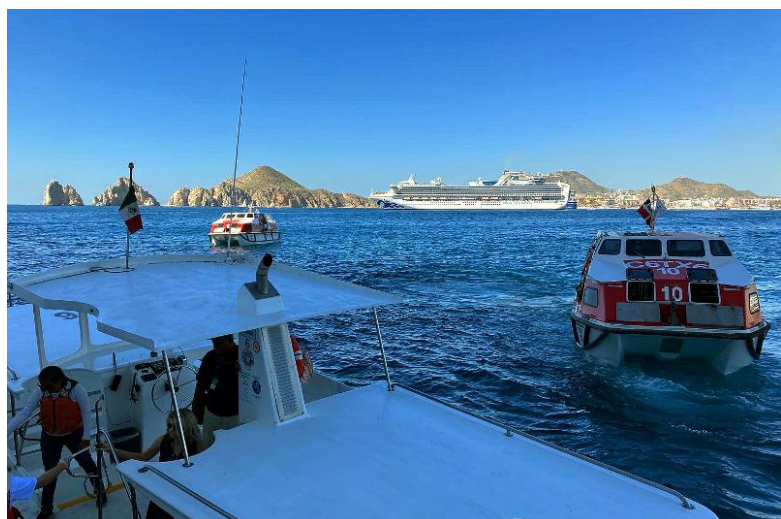
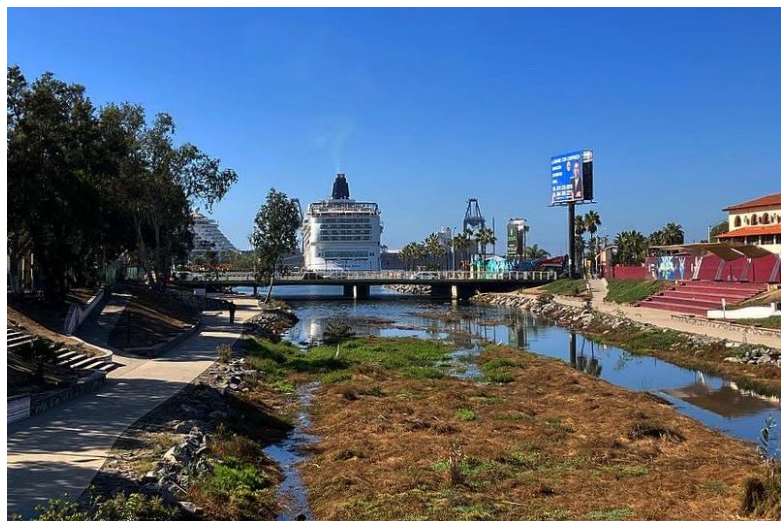


Yllä: Sail away -partynä oli reilun tunnin mittainen ulkokeikekka, missä KISS esiintyi ilman maskejaan.

Alla: Ensenadassa matkustajat pääsivät muuan muassa ihailemaan kuivunutta jokea ja savuttavaa Norwegian Jewelä. Olisiko täälläkin ehkä tarvetta laivojen maasähkölle?

Alinna: Cabo San Lucasiin, tuohon Meksikon muovi-Dubrovnikiin, rantauduttiin tendereillä. Osa suuntasi retkille, kun taas joidenkin matkustajien intresseissä olivat risteilymatkustajista elävät halvat meksikolaiset apteekit. Taustalla Sapphire Princess.

Kuvat: Miran Hamidulla



on jopa niin suurta, että he osallistuvat näille matkoille vuodesta toiseen jopa toiselta puolelta maailmaa saakka. Risteilyn voi sanoa antavan faneille sinänsä aika paljon. Sail away -partynä toimii bändin ilman maskeja soittama uima- allaskannen konsertti. Lisäksi hintaan sisältyy konsertti aluksen showteatterissa, missä bändi esiintyy kuuluisien maskiensä kanssa. Koska ensimmäinen kahdesta vuoden 2022 risteilyistä ei ollut loppuunmyyty, pääsimme lisämaksulla näkemään myös bändin toisenkin showteatterikeikan. KISS:n lisäksi laivassa on useampia vähemmän nimekkäitä bändejä eri tiloissa. KISS:n entinen kitaristi Bruce Kulick bändeineen esiintyi pariinkin otteeseen uima-allaskannela laulaen niitä biisejä, joita KISS:n papat eivät enää itse kykene esittämään.

Kaikille kuitenkin pelkkä keikkojen näkeminen ei riitä. Risteilyllä myytiin vähintään 6500 dollarin hintaisia mahdollisuuksia tavata henkilökohtaisesti bändin jäseniä lyhyehkösti. Rock-tähtien minuuttihinta on siis melko hulpea. Silti kohtasimme näitä tapaamisia ostaneita matkustajia ja jopa sellaisia, joille ei riittänyt vain tapaaminen yhden bändin jäsenen kanssa, vaan he ostivat niitä jopa useampia. Toki tapaamisiin osallistuneet saivat mukaansa myös muistoesineitä, joten ihan vain pelkästä tapaamisesta ei sentään tarvinnut maksaa.

Vähemmän varakkaille kultisteille oli tarjolla kuitenkin muunlaisia kohtaamisia. Erilaiset risteilylle kuuluvat peliohjelmanumerot olivat tällä matkalla toteutettu bändin jäsenten vetäminä siten, että arvotulla tuurilla saattoi vaikkapa päästä pelaamaan golfia bändin jäsenen kanssa muiden fanien katsellessa menoa sivusta. Tarjolla oli myös visailuja bändin kanssa. Keikkojen loputtua kultistit yrittivät kahmia roudareilta kaiken, mitä lavalta oli antaa pois mukaanlukien A4:lle tulostetut keikan biisilistat. Keikoilla soittajien heittämien esineiden lisäksi kultisteille kelpasi myös vaikkapa KISS:n keulahahmo Gene Simmonsin suustaan purskauttava vesi, jonka alle pääsemisestä jotkut kävivät jopa kilvoittelua. Vähemmän kultistit fanit saattoivat olla myös onnellisia siitä, että hyttisiivojat jättivät hyttiin pyyhe-eläinten lisäksi jatkuvasti bändin fanikamaa, joka ei tosin ole joidenkin kultistien mielestä niin merkittävää, koska se ei ole bändin itsensä lavalta heittämää. Silti risteilyn jälkeen osaa tästäkin kamasta on päätynyt jo myyntiin reippaaseen ylihintaan netin markkinapaikoille.

Uudestaan risteilijälle?

En ollut ennen tätä matkaa matkannut Birka Stockholmia tai Silja Operaa kummemmilla risteilijöillä, joten pääsin samalla ensi kertaa myös itse punnitsemaan väitteet suurten risteilijöiden ylivertaisuudesta

verrattuna autolauttoihin. Epäilemättä voinikin myöntää Norwegian Jewelin olleen yksi hienoimmista matkustamistani matkustajalaivoista, mutta toisaalta hienoja laivakokemuksia on tullut myös risteilijöiden ulkopuolelta.

Palvelussa alus hakkasi ruotsinlaivat siinä, että palvelusväkeä oli niin paljon, ettei odottaa juuri tarvinnut. Toisaalta itseäni ärsyttää hieman amerikkalainen ontto kuulumisien kysely, varsinkin sen yhdistyessä aasialaiseen nöyristelevään palveluasenteeseen. Minua ei oikeasti kiinnosta mitä baarimikolle kuuluu eikä kertoa tälle omia kuulumisiani, vaan haluan tältä juomani. Toisaalta, jos palvelutyöntekijä tekee jonkun inhimillisen laskutusvirheen, minua kiinnostaa lähinnä se, että virhe korjataan eikä niinkään se, että työntekijä pyytelee anteeksi kuin olisi tehnyt pahimman luokan synnin. Mahtavana palveluskokemuksena tätä voi toki pitää, mutta toisaalta eikö näillä laivoilla ole välillä olo kuin keskiaikaisella kartanonherralla, jonka ympärillä on vain asemaansa jatkuvasti pelkääviä renkejä?

Ihan niin hieno ei kuitenkaan tämäkään risteilijä ollut, jotta olisin lähtenyt ilman tätä erikoisristeilyä kokemaan reissun matkakohteet. Cabo San Lucas oli luonnonkaunis merestä kohovia kallioita ja niissä olevan luolan sisältänyt kohde, joka toi mieleen muovisen ja modernimman kopion monista Kroatian rannikon kauniista vanhoista rantakohteista. Ensenadan risteilyturistille näkyneet osa puolestaan oli lähinnä pari komeaa suihkulähdettä, kauppakatu ja rantapromenadi. Luultavasti laiva pysähtyi siellä vain siksi, että se oli parempi vaihtoehto pysähdykseen USA:n ja Meksikon rajaseudulla kuin huumesotien riivaama Tijuana. Silti osa pysähdyksistä Ensenadaankin on aika ajoin jouduttu perumaan huumesotien vuoksi.

Parvekehyttiin onnistuin kuitenkin matkalla sen verran tykästymään, että mahdolliselle uudelle pitkälle risteilylle lähtiessäni minua ei niillä sisähyttiin ainaakaan saa. Tämä matka ei välttämättä jäänyt viimeiseksi risteilyaluksella, mutta jatkossakin synn matkalle täytyy löytyä sekä mielenkiintoisesta aluksesta että kiinnostavasta matkakohteesta, muttei vain toisesta. Yleisfiilis KISS Kruisesta jäi ainakin reippaasti positiivisen puolelle enkä missään vaiheessa kokenut itseäni ulkopuoliseksi kultistien keskellä.



Yllä: Sisustus kuin Tallinkin buffetissa. Garden Cafe buffetin ainoa mieleenpainuva asia on korkean sijainnin ja isojen lasi-ikkunoiden tarjoamat näköalat.

Yllä oikealla: Edes aluksen valokuvakauppa ei säästynyt KISS-rekvisiitalta tällä matkalla.

Oikealla: Norwegian Jewel:n kasino on – muiden Yhdysvaltojen markkinoille suunnattujen alusten tapaan – paljon isompi kuin Ruotsinlaivoilla. Tällä risteilyllä sen nurkasta löytyi myös tatuointipiste.

Alla: Risteilyn viimeisellä KISS-keikalla pääsimme näkemään Gene Simmonsin maskeissaan lähietäisyydeltä.

Kuvat: Miran Hamidulla



Matkustaja-autolautat

Purjelaivoista puna- autolauttaan



Myrstenin suku on laivanvarustajina ehtinyt olla mukana niin purjelaivoissa, hakurahtiliikenteessä, autolautoissa kun Tukholman paikallisliikenteessäkin. Matkaan on kuitenkin mahtunut monta mutkaa, suvun sisäisiä erimielisyyksiä ja menestyksen lisäksi useampi konkurssi.

Rederi Ab Sliten ensimmäinen Apollo saapumassa Maarianhaminaan aluksen ensimmäisen liikennekauden aikana. Ålandspilen-markkinointinimi jäi lyhytikäiseksi, mutta punainen runkoväri on käytössä yhä tänäkin päivänä Viking Linen aluksissa. Kuva: Viking Line

TEKSTI: ILVES VALTA

MYRSTENIEN SUKU on – tähän mennessä – ehtinyt olla varustamobisneksessä mukana viidessä sukupolvessa. Ensimmäisenä asialla oli visbyläinen kauppias Johan Gustaf Myrsten, joka oli vuosina 1834-35 osamistajana Prins Oscar -nimisessä purjelaivassa. Johan Gustaf keskittyi tämän jälkeen kauppaan kuivalla maalla, mutta hänen poikansa Johan Niclas rakensi vuodesta 1867 alkaen suuren – joskaan ei aina kannattavan – varustamoimperiumin sekä suoraan itse omistamistaan laivoista että johtamansa Slite Skeppsrederin kautta.

Johan Niclasin pojat (Johan) Gustaf ja John, sekä Gustafin vaimo Märtha, panostivat vuodesta 1904 höyrylaivoihin ja perustivat vuonna 1910 suvun pitkäikäi-

aiseen

Myrstenien suvun varustamot, osa 1

Ruotsalainen varustajasuku on parhaiten tunnettu Viking Linen osakas Rederi Ab Slitestä, mutta Myrstenien suku varusti laivoja jo vuosisata ennen Viking Linen perustamista. Tässä sarjan osassa tutustumme suvun varustamotointiin vuosina 1867-1965.

Gotlannin kauppalaivaston kehittäjä

Johan Niclas Myrsten syntyi vuonna 1836 Johan Gustaf ja Brita Maria Myrstenin kolmantena lapsena. Häntä ei kiinnostanut ura isänsä jalanjäljissä kauppiana Visbyssä, vaan jo 18-vuotiaana hän muutti Sliteen ja aloitti liiketoiminnan siellä. Slite oli merkittävä kauppasatama, josta rahdattiin ennen kaikkea kalkkia ja puuta. Johan Niclas näki merenkulun mahdollisuudet ja lähti vuonna 1867 osaomistajaksi ja varustajaksi kuunari Victoriaan. Jo seuraavana vuonna hän hankki kaksi laivaa lisää: ensin Två Systrarin ja sitten vuotta aiemmin haaksirikkoutuneen Sälla Hoppetin. Molemmat olivat pienempiä, yksimastoisia aluksia. Haaksirikkoutuneiden alusten hankkimisesta tuli Johan Niclaksen erikoisala: hyväkuntoiset hylt kunnostettiin takaisin liikenteeseen, huonokuntoisista purettiin kaikki rahanarvoinen joko varaosiksi tai myyntiin. Tämän artikkelin aiheena olevien itse varustamiensa laivojen lisäksi Myrsten oli myös pienosakkaana useissa muiden varustamissa laivoissa, joita ei ole kaikkia järjessä tässä yhteydessä listata.

Myrsten myi Två Systrarin – jonka hän omisti yksin – vuonna 1870 ja päätti sijoittaa suurempiin aluksiin. Vuonna 1871 hän hankki yhdessä muiden osaomistajien kanssa kuunari Adolfin, vuotta myöhemmin fregatti Oscarin, parkki Othellon ja kuunari Orionin. Isompien laivojen myötä Myrstenin laivoja alkoi liikkua Itämeren lisäksi Pohjanmerellä. Vuonna 1871 Johan Niclas Myrsten meni naimisiin merikapteenin tytär Elise Pettersonin kanssa. Yhteydet Pettersonin merenkulkijasukuun edistivät luontaisesti entisestään Johan Niclaksen varustajanuraa, ja ajan tavan mukaan vaimon sukulaisista useat myös työskentelivät Myrstenin laivoilla.

simmän varustamon Rederi Ab Volon. Gustafin lapset perivät isänsä varustamon vuonna 1946, mutta sisarusten erimielisyydet johtivat varustamon jakoon vuotta myöhemmin, jolloin syntyi uusi Rederi Ab Slite. Vaikeiden alkuaikojen jälkeen Slite-varustamo investoi Carl Bertil Myrstenin johdolla autolauttaliikenteeseen ja oli mukana perustamassa Viking Linea 1960-luvulla.

1990-luvun alussa Carl Bertilin poika Gustaf nousi Slite-varustamon johtoon, mutta Myrstenien suvun varustamot ajettiin konkurssiin vuonna 1993. Nuorempi Gustaf on kuitenkin ollut mukana varustamobisneksessä vielä tämän jälkeenkin. Näihin vaiheisiin tutustumme tarkemmin sarjan seuraavissa osissa, nyt palaamme 1800-luvulle ja Sliten kylään.

Vuonna 1873 Johan Niclas ja Elise saivat ensimmäisen lapsensa, tytär Alman, kun taas laivasto kasvoi fregatti Christinalla. Seuraavana vuonna Johan Niclas myi Sälla Hoppetin ja Adolfin, mutta osi tilalle prikit Johnin ja Doran, sekä parkki Sliten, joka oli Gotlannin suurin laiva.

Slite Skeppsrederi Ab

Syyskuussa 1874 kaikkien Johan Niclas Myrstenin varustamien alusten osaomistajat, mukaanlukien tietenkin varustaja itse, kokoontuivat Visbyhyn keskustelemaan laivojen omistusmuodon muutoksesta. Myrstenin johdolla muodostettiin uusi Slite Skeppsrederi Ab, joka osti kaikki seitsemän Myrstenin varustamaa laivaa vuoden 1875 alussa. Johan Niclakselta tuli uuden varustamon toimitusjohtaja ja suurin yksittäinen omistaja 18 % osuudella.

Slite Skeppsrederin alkuvuodet menivät hyvin, jossaan taloudellinen tulos ei ollut niin hyvä kuin olisi voinut toivoa. Vuosi 1878 oli kuitenkin katastrofaalinen: sekä Dora että Oscar haaksirikkoutuivat, eikä kumpaakaan oltu vakuutettu. Varustamon talouden parantamiseksi Slite, Christina ja John yritettiin myydä huutokaupalla keväällä 1879, mutta ostajia ei merenkulun matalasuhdanteen aikana löytynyt. Vielä vuoden 1881 varustamo yritti sinnitellä, mutta tappioiden yhä pahetessa koko laivasto myytiin kesällä 1882. Keväällä 1883 Slite Skeppsrederi Ab purettiin. Osakkeenomistajat saivat takaisin vain kuusi prosenttia sijoittamastaan pääomasta.

Tappioiden jälkeen Johan Niclas Myrsten keskittyi hoitamaan krouvia ja kestikievaria, jonka hän oli pe-

rustanut vuonna 1878. Kun Johan Niclas ja Elise saivat peräti kymmenen lasta – joista kaikki vielä elivät aikuisiksi – oli krouvi pitänyt perheen hengissä varustamon tehdessä tappiota. Krouvitoimintakaan ei mennyt järin hyvin: vuonna 1888 Johan Niclas Myrsten ajautui henkilökohtaiseen konkurssiin. Konkurssista huolimatta Myrstenit saivat pidettyä krouvinsa toiminnassa, ja Johan Niclas sai – osin nyt jo aikuisten lapsiensa avustuksella – käännettyä huonon onnensa.

Johan Niclas Myrsten uudelleen laivanvarustajana

Vuonna 1895 Slitessä huutokaupattiin haaksirikkoutunut italialainen parkki Addolorato. Johan Niclas Myrsten osti laivan (yhdessä kahden kumppaninsa kanssa), korjautti sen Slitessä ja nimesi uudelleen Sveaksi. Tästä alkoi Johan Niclaksen toinen ura laivanvarustajana. Uusi laiva oli aiempia isompi ja purjehti Atlantin yli. Sen ura kuitenkin jäi lyhyeksi, sillä jo helmikuussa 1896 Svea upposi. Jo ennen Svean onnettomuutta Myrsten oli ostanut toisenkin laivan, kuunari Augustan. Vuonna 1897 taas laivastoon liittyy Suomesta ostettu kolmimastoinen kuunari Tule. Ilmeisesti osasy laivan hankintaan oli Johan Niclaksen vanhin poika Johan Gustaf (kutsuanimeltään Gustaf), joka opiskeli merikapteeniksi ja tarvitsi työpaikkaa. Gustaf olisi tosin mieluummin halunnut höyrylaivalle, mutta Johan Niclas luotti edelleen tuulivoimaan laivojen liikuttajana.

Laivakaupat jatkuivat aktiivisina: vuonna 1898 Johan Niclas myi Augustan, mutta osti seuraavana vuonna parkki Lilianin. Vuonna 1901 oli Tulen vuoro päätyä myyntilistalle. Johan Niclaksen pojat Gustaf ja John ostivat isänsä toimeksiannosta tilalle italialaisen parkki Loreton, jonka kapteeniksi tuli Gustaf. Loreto ehti kuitenkin tehdä vain yhden matkan Euroopasta Pohjois-Amerikkaan; paluumatkalla laiva upposi myrskysssä. Miehistö onneksi pelastui. Seuraavana vuonna Johan Niclas myi Lilianin, ja luopui jälleen laivanvarustuksesta.

Ainakin hetkeksi. Vuonna 1906 hän osti – lastensa vastustuksesta huolimatta – kolmimastoisesta kuunari Idrian, mutta se on Johan Niclas Myrstenin viimeinen laivahankinta. Vuonna 1907 hän luopui krouvista ja kestikievarista. Sen sijaan samaan taloon – joka oli myös Myrstenien kotitalo – avattiin Sliten ensimmäinen pankin konttori, jota hoiti Johan Niclaksen tytär Alma. Johan Niclas Myrsten menehtyi 1915, ja hänen kuolemansa jälkeen perilliset myivät viimeiseksi suvun purjelaivaksi jääneen Idrian.



Myrstenien toinen höyrylaiva Lübeck kuvattuna tuntemattomassa satamassa, mahdollisesti Trelleborgissa.
Kuva: Trelleborgs museum

Höyrylaiva-aikaan: Rederi Ab Volo

Jo ennen isänsä kuolemaa oli Johan Gustaf Myrsten aloittanut oman uransa laivanvarustajana. Työskenneltiin perämiehenä ja kapteenina useilla aluksilla (muun muassa uponneen suomalaishöyry Boren nostaneella Hermeksellä sekä Ruotsin laivaston aluksilla) hän osti vuonna 1904 osuuden pienestä rahtihöyry Erikistä, jonka kapteeniksi ja varustajaksi hän myös alkoi. Vuonna 1906 laiva myytiin Hide-yhtiölle, jossa sekä Johan Niclas että Gustaf Myrsten olivat osakkaina. Gustaf jatkoi laivan kapteenina vuoteen 1909 asti. Vielä saman vuoden aikana, mutta eri kapteenin komennossa, Erik upposi.

Vuonna 1908 Gustaf oli solminut avioliiton varakkaan Löfenbergin suvun tyttären Märthan kanssa (pari seurusteli ajan standardeilla pitkään, sillä verrattain köyhä merikapteeni ei kelvannut Märthan vanhemmille). Märthan ja omien varojensa avulla Gustaf pystyi vuonna 1910 hankkimaan uuden laivan itselleen: saksalaisen lastihöyry Lübeckin. Varsinaisesti laivan löysi veljelleen John Myrsten, joka työskenteli Mems-varustamon palveluksessa meklarina. Vielä saman vuoden aikana Gustaf, John, Märtha, veljesten eno Herman Petterson ja yksi ulkopuolinen sijoittaja muodostivat uuden Rederi Ab Volon, joka osti Lübeckin. Käytännössä Volo oli Gustafin ja Märthan varustamo: yhdessä he omistivat 63 prosenttia yhtiön osakkeista. Gustafin keskittyessä Lübeckin kapteenin tehtäviin tuli Johnista varustamon toimitusjohtaja. Nimi Volo on latinaa ja kääntyy suomeksi ”haluan.”

Lübeck purjehti Gustafin komennossa hakurahtina lähinnä Itä- ja Pohjanmerellä, kunnes tammikuussa 1913 varustamo sai tarjouksen, josta ei voinut kieltäytyä: venäläinen liikemies tarjosi Lübeckistä 50 000 kruunua, kun Gustaf oli kolme vuotta aiemmin maksanut laivasta 35 000 kruunua. Kauppojen solmimisen jälkeen varustamo alkoi etsiä uutta laivaa.

Ensimmäiset uudisrakenteet

Lübeckin myynnin jälkeen Gustaf pohti samantapaisen käytetyn aluksen hankintaa, John taas uskoi merkittävästi isomman laivan tuottavan paremmin. Lopulta Volo päätyi käytettyjen laivojen sijaan uudisrakenteeseen: Johnin työnantaja Mems Rederi oli tilannut suuren alussarjan Akerin telakalta Norjasta – liian monta laivaa omiin tarpeisiinsa. Kaksoistehtävässään Memsin laivameklarina ja Volon toimitusjohtajana John sai helposti järjestettyä sopimuksen, jolla Mems myi yhden keskeneräisen uudisrakenteen Vololle.

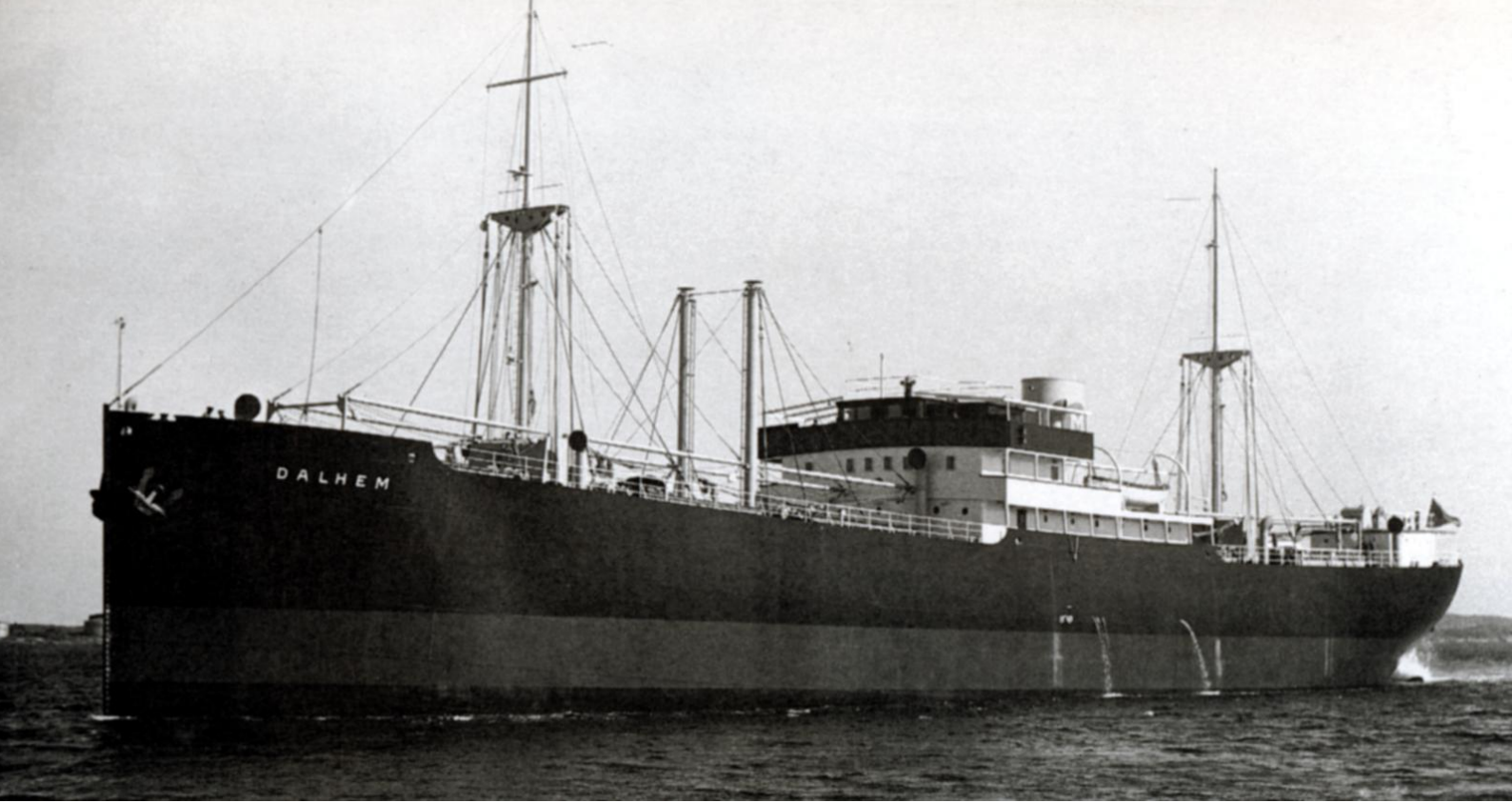
Vuonna 1914 valmistunut laiva sai nimen Othem (I), Sliten lähellä sijaitsevan keskiaikaisen kirkon mukaan.



Rederi Ab Volon ja samalla Myrstenin suvun ensimmäinen uudisrakente Othem (I) oli ajalleen tyyppinen rahtihöyry. Oivalliseksi hankinnaksi osoittautunut laiva purjehti Myrstenien laivastossa lähes 40 vuoden ajan.
Kuva: J. Robert Bomanin kokoelma, Sjöhistoriska museet

Valmistuessaan se oli Gotlannin suurin, rahtikapasiteetiltaan yli kaksi kertaa Lübeckin kokoinen. Othem (I) oli suuri sijoitus varustamolle ja sen omistajille – ostamiseen tarvittu laina rahoitettiin Märtha Myrstenin henkilökohtaista omaisuutta vastaan otetulla lainalla – mutta laiva osoittautui oivalliseksi kaupaksi. Ensimmäisen maailmansodan sytyttyä vielä saman vuoden aikana oli neutraalin Ruotsin lipun alla purjehtivien laivojen helppo saada rahakkaita rahteja. Kun Othem (I) oli maksanut 225 000 kruunua, teki Volo vuonna 1915 yli 300 000 kruunun voitot, ja vuosina 1916 ja 1917 päästiin lähes 200 000 kruunuun. Osa voitoista sijoitettiin Slite kalk och cement -yhtiöön, joka perusti sementtitehtaan Sliteen. Slite kalk och cementin taustalta löytyivät John Myrsten ja Arthur du Rietz, Johnin työnantaja Mems Rederin omistaja.

Sota-ajan voitoilla Rederi Ab Volo pystyi ostamaan vuonna 1921 toisen aluksen samalta Akerin telakalta, joka oli rakentanut Othem (I): Grete-laiva oli valmistunut vuotta aiemmin, mutta sen tilaaja ei ollut



Dalhem (2) nosti Rederi Ab Volon laivat aivan uudelle tasolle jo pelkästään fyysisten mittojensa puolesta. Vaikka laivan alkuperäinen kaavailtu käyttö sementtikuljetuksissa ei toteutunut, osoittautui sekin onnistuneeksi hankinnaksi varustamolle. Kuva: Joonas Kortelaisen kokoelmat

koskaan maksanut alusta ja telakka myi sen huuto-kaupalla. Volo osti lähes kaksi kertaa Othem (1) kokaisen laivan käteisellä ja antoi sille uudeksi nimeksi Dalhem (1), sekin gotlantilaisen keskiaikaisen kirkon mukaan. Uuden laivan hankkimisvuonna Volo teki tappiota, mutta seuraavat 20 vuotta toiminta oli voitollista, vaikka ensimmäisen maailmansodan aikaisiin huipputuloksiin ei enää päästy.

Laiva sementtikuljetuksiin ja Toinen maailmansota

Suuren pörssiromahduksen vuonna 1929 Volo sai tarjouksen Dalhem (1) myynnistä korkeampaan hintaan kuin mitä varustamo oli laivasta maksanut. Tarjoukseen tarttumisen jälkeen oli vuorossa seuraavan uudisrakenteen tilaaminen, tällä kertaa Eriksbergin telakalta Göteborgista. Ensimmäinen alusta lähtien Volon tarpeisiin suunniteltu laiva valmistui vuonna 1931 ja sai nimen Dalhem (2). Alus suunniteltiin Slite kalk och cementin kuljetuksia ajatellen Gotlannin ja Etelä-Amerikan väliseen liikenteeseen, mutta ennen sen valmistumista Slite kalk och cement myytiin Skånska Cementille ja suunnitelmat Dalhem (2) käytöstä sementinvientiin raukesivat. Sen sijaan laiva kulki edeltäjiensä tapaan hakurahtiliikenteessä – aiemmista aluksista poiketen kaikilla maailman merillä.

John Myrsten menehtyi vuonna 1934 vain 53-vuotiaana. Hänellä ei ollut jälkeläisiä, ja Gustaf otti hänen paikkansa Volon toimitusjohtajana. Gustafin vanhin poika Robert Myrsten puolestaan nousi Johnin tilalle Volon johtokuntaan.

Kun Saksa miehitti Tanskan ja Norjan Toisen maailmansodan pyörteissä vuonna 1940, jäivät Dalhem (2) ja Othem (1) eri puolille Saksan pystyttämää Skagerakin-sulkua. Dalhem (2) liikennöi ensin erilaisissa rahtauksissa Atlantilla, kunnes vuonna 1942 laiva rahdattiin ensin Britannian laivastoministeriölle ja sitten Yhdysvaltojen laivastolle. Jälkimmäinen rahtaus kesti vuoden 1945 loppuun asti. Othem (1) taas vietti samat vuodet Ruotsin rannikkoliikenteessä sekä Ruotsin ja Saksan välisessä rahtiliikenteessä. Sota-aikana varustamo pääsi taas ennätysvoittoihin, vaikka toki inflaatiollakin oli osansa paperilla aiempaa suuremmissa tuloksissa.

Rederi Ab Volo jaetaan – Rederi Ab Slite syntyy

Johan Gustaf Myrsten menehtyi vuonna 1946. Hänen lapsistaan vanhin, Gustaf Robert (kutsumanimeltään Robert), ja toiseksi nuorin, Carl Bertil, ajautuivat välittömästi erimielisyyksiin isänsä perinnön jatkajasta. Gustaf Myrsten jätti jälkeensä Rederi Ab Volon lisäksi laivameklariyhtiö Firma Gustaf Myrstenin ja kiinteistöyhtiö Apollon. Robert halusi johtoonsa Volon ja laivameklariyhtiön, jättäen vain Apollon Carl Bertilille. Jälkimmäinen taas halusi Rederi Ab Volon johtajuuden, kun taas Robert saisi pitää muut. Carl Bertilin kismitystä varmasti lisäsi se, että Robert oli jo vuotta aiemmin perustanut oman varustamonsa Ab Robert

Myrstenin, joka keskittyi Ruotsin rannikkoliikenteeseen. Gustaf Myrstenin kuollessa Ab Robert Myrstenillä oli tosin vain yksi alus, Gaist (1). Lopulta kompromissina Rederi Ab Volo jaettiin: varustamo piti Dalhemin (2) ja sen johtajaksi tuli Robert Myrsten. Othem (1) taas siirrettiin uudelle Rederi Ab Slitelle, jonka johtajaksi tuli Carl Bertil Myrsten.

Järjestely ei kuitenkaan ollut täysin onnistunut, varsinkin kun Robert Myrstenistä tuli myös Rederi Ab Sliten johtokunnan puheenjohtaja, missä asemassa hän esti veljensä yritykset kehittää Slite-varustamoita. Carl Bertil olisi halunnut ostaa Yhdysvaltojen laivaston sota-aikana rakentamia tankkereita Rederi Ab Slitelle ja laajentaa näin uuteen rahtityyppiin. Jo vuonna 1949 Rederi Ab Volo osti Rederi Ab Sliten koko osakekannan; näin Slitestä tuli Volon tytäryhtiö.

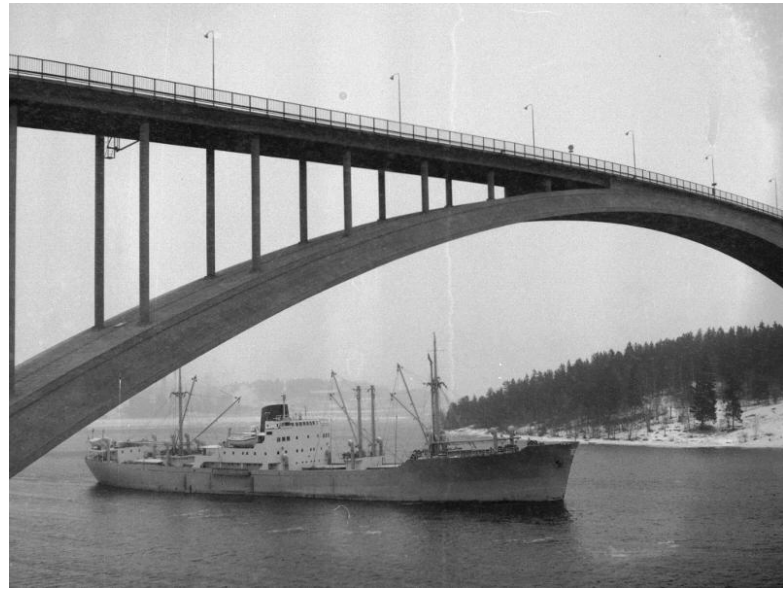
Tyrmättyään veljensä tankkerisuunnitelmat Robert Myrsten tilasi Öresundsvarvetilta Rederi Ab Vololle uuden rahtilaivan korvaamaan Othemia (1) valmistuvaksi vuonna 1952. Othem (1) myytiin uuden aluksen tieltä vuotta aiemmin. Tämän jälkeen Rederi Ab Slite oli olemassa vain paperilla: sillä oli kaksi työntekijää, Carl Bertil ja Sven Myrsten, joiden palkat maksettiin Volon pussista. Rederi Ab Volon omistukseen rakennettu uusi Othem (2) oli valmistuessaan jälleen Gotlannin suurin laiva.

Vuonna 1954 Rederi Ab Volon yhtiökokouksessa – käytännössä samalla Myrstenien sukkokokouksessa – tehtiin kaksi tärkeää päätöstä: varustamo tilasi sisaraluksen Othemille (2) valmistuvaksi vuonna 1956, ja Rederi Ab Sliten osakekanta myytiin Robert Myrstenin nuoremmille sisaruksille Inga Gattbergille sekä Sven, Carl Bertil ja Lars Myrstenille. Slitestä tuli taas itsenäinen yritys, eikä Robert Myrstenillä ollut enää osuutta sen toimintaan.

Ennen kuin paneudumme tarkemmin Rederi Ab Sliten tarinaan itsenäisenä varustamona, on paikallaan käydä lyhyesti läpi Rederi Ab Volon ja Ab Robert Myrstenin vaiheet 1950- ja 50-luvuilla.

Rederi Ab Volo ja Ab Robert Myrsten vaikeilla rahtimarkkinoilla

Ab Robert Myrsten operoi Ruotsin rannikkoliikenteessä pienillä, käytettyinä hankituilla pykälälaivoilla (alle 500 dw-tonnin laivoilla, joita voitiin operoida pienemmällä miehistöllä kuin isompia aluksia) aina vuoteen 1954, jolloin valmistui varustamon ensimmäinen uudisrakenteinen Gaist (2), sekin pykälälaiva. Aluksen omisti Ab Robert Myrstenin ja August Leffler & Son -yhtiön muodostama laivanomistusyhtiö.



Yllä: Othem (2) alittaa Sandön sillan talvisella Ångermanjoella pohjois-Ruotsissa.

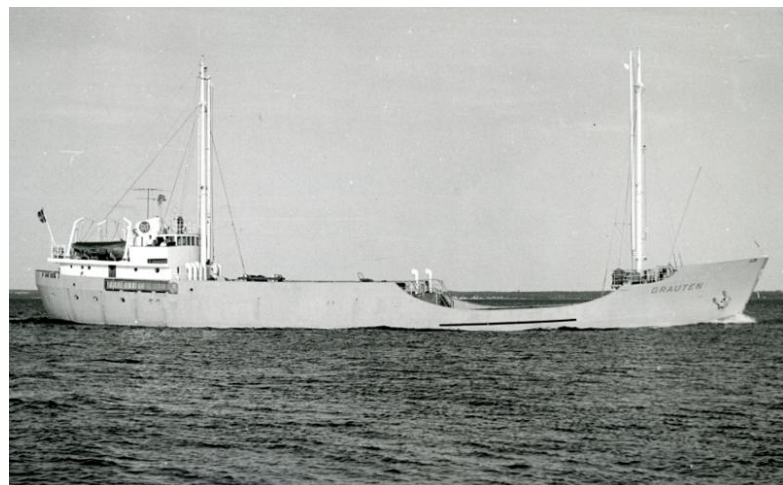
Kuva: Rudolf Södergren, Västernorrlands museum

Yllä: Othem (2) vuonna 1957 valmistunut sisaralus Dalhem (3), sekin kuvattuna luultavasti Ångermanjoella.

Kuva: Rudolf Södergren, Västernorrlands museum

Alla: Ab Robert Myrstenin onnettomuudessa menetetty Grauten oli tyypiesimerkki sekä pykälälaivoista että varustamonsa aluksista.

Kuva: Robert Johannesson, Sjöhistoriska Museet





Vasemmalla yllä: Havdhem jäi Rederi Ab Volon viimeiseksi uudisrakenteeksi. Vaikka laivan rakenne oli vanhempia aluksia uudenaikaisempi perään siirrettyine kansirakennelmineen ei se ollut kapasiteetiltaan vanhempia aluksia suurempi. Kuva Joonas Kortelaisen kokoelmat
 Yllä: Rederi Ab Sliten ensimmäinen uudisrakenne Slite kuvattuna alkuperäisessä asussaan vielä rahtilaivana. Kuva: Hansen & Pedersen, Sjöhistoriska Museet
 Vasemmalla: Ab Robert Myrstenin kolmas ja viimeinen Gaist-laiva liittämässä Ångermanjoen siltaa. Kuva: Rudolf Södergren, Västernorrlands museum
 Alla: Slite-laiva autolautaksi muutettuna. Autoille oli vielä tässä laivassa varattu parhaat näköalat yläkannella, kun matkustajat kuljetettiin entisessä lastiruumassa kannen alla. Kuva: Museovirasto



Vuonna 1954 tilattua uudisrakennetta odotellessa Rederi Ab Volo myi Dalhem (2) vuonna 1956. Seuraavana vuonna valmistunut uudisrakenne sai edeltäjänsä nimen Dalhem (3). Laivan omistajina oli Volon lisäksi August Leffler & Son. Laiva valmistui huonoon aikaan, sillä rahtimarkkinoilla oli ylitarjontaa laivoista ja kannattavia kuljetuksia oli vaikea löytää. Tästä huolimatta Volo tilasi samana vuonna aiempia suuremman aluksen valmistuvaksi vuonna 1961. Kun rahtimarkkinoiden alavire jatkui, perui varustamo sopimuksen vuonna 1960. Perutun laivan tilalle Volo solmi Dalhem (3) kokoisen aluksen rakentamisesta. Tämä valmistui vuonna 1962 nimellä Havdhem. Varustamon heikentyneestä taloustilanteesta johtuen Myrstenien varustamo omisti vain viidestoistaosan laivasta, pääomistajan ollessa August Leffler & Son. Havdhemin valmistuessa Othem (2) myytiin itäsaksalaiselle ostajalle. Rahtimarkkinoiden alavireen jatkuessa Rederi Ab Volo liittyi seuraavana vuonna hakurahtivarustamoiden muodostamaan yhteisliikennepooliin.

Robert Myrsten oli hetkellisesti kiinnostunut laajentamisesta lauttaliikenteeseen: vuosina 1958-59 Ab Robert Myrstenin Gunilla liikennöi Oscarshamnista Öölannin Byxelkrokiin, kuljettaen 349 matkustajaa ja 30 autoa. Robert ei kuitenkaan pitänyt lauttaliikennettä "oikeana merenkulkuna" ja hänen varustamonsa autolauttaliikenne jäi tähän kokeiluun. Robertin varustamo kohtasi vuonna 1964 sen historian pahin onnettomuus, kun Grauten-laiva (hankittu vuonna 1957, sekin omistettu yhdessä August Leffler & Sonin kanssa) kaatui Skellefteån ulkopuolella. Kahdeksan miehistönjäsentä menehtyi.

1960-luvun jatkuessa alkoi käydä selväksi, että Rederi Ab Volo ei voinut operoida kannattavasti vanhakantaisilla irtolastilaivoillaan. Havdhem myytiin vuonna 1967, ja seuraavana vuonna Carl Bertil Myrsten korvasi sisarustensa kanssa pahasti riitaantuneen Robert Myrstenin varustamon toimitusjohtajana. Dalhem (3) jatkoi Volon liikenteessä vuoteen 1970 asti, jolloin se myytiin Rederi Ab Sliten autolauttahankintojen rahoittamiseksi. Tämän jälkeen Rederi Ab Vololla ei ollut omia laivoja, mutta se oli osaomistajana useissa Rederi Ab Sliten laivoissa.

Vuoden 1968 jälkeen Robert Myrsten keskittyi oman varustamonsa hoitamiseen. Jo kaksi vuotta aiemmin hän oli hankkinut varustamonsa siihen asti suurimman aluksen, kuivalastilaiva Raukenin. Vuonna 1969 seurasi alkujaan Turussa rakennettu, vieläkin suurempi Gaist (3), ja 1972 Ab Robert Myrstenin kaikkien aikojen suurin laiva, irtolastilaiva Grynge, joka muutettiin kolme vuotta myöhemmin kemikaalitankkeriksi. Robert Myrsten menehtyi vuonna 1976, ja hänen mukaansa nimetyn varustamon toiminta ajettiin alas

1980-luvun alkuvuosina.

Rederi Ab Sliten taival autolauttavaruksiksi

Rederi Ab Sliten itsenäistyttyä vuonna 1954 päättivät Myrstenin nuoremmat sisarukset Carl Bertilin johdolla rohkeasti tilata uudisrakennuksia, tosin Ab Robert Myrstenin laivojen tapaan pykälälaivoja. Ensimmäinen alus, Slite, valmistui vuonna 1955, ja Boge seurasi vuotta myöhemmin. Laivat eivät olleet täysin identtisiä; lisäksi Bogesta Slite-varustamo omisti vain 1/4, pääomistajan ollessa August Leffler & Son. Molemmat alukset rakensi Sölvesborgin telakka. Slite ja Boge purjehtivat hakurahtiliikenteessä ympäri maailmaa, mutta kovassa kilpailussa pienen toimijan oli pie-nine laivoneen vaikea saada liikennettä kannattavaksi. Carl Bertil alkoi pohtia vaihtoehtoja hakurahtiliikenteelle. Ehkä matkustaja-autolauttaliikenteessä olisi mahdollisuus Rederi Ab Slitelle?

Aluksi Myrstenien pohdinnassa oli Ruotsin sisäinen liikenne, joko kotisaari Gotlannin tai Öölannin yhdistäminen manner-Ruotsiin. Syksyllä 1958 Carl Bertil Myrsten sattui kuitenkin näkemään Svenska Dagsbladetissa artikkelin, jossa harmiteltiin Ruotsin ja Ahvenanmaan välisiä huonoja yhteyksiä. Tästä kiinnostuneena hän lähti Sliten mukana marraskuussa 1958 ensin Simpnäsiin kokeilemaan laituria, ja sieltä Maa-rianhaminaan matka-ajan selvittämiseksi ja laitureiden kokeilemiseksi toisessa satamassa. Laiva viipyi Maa-rianhaminassa vain kolme tuntia, mutta Myrsten vaimoineen jäi Ahvenanmaalle useiksi päiviksi solmimaan suhteita. Hän ehti myös antaa lehtihaastattelun suunnitellusta liikenteestä.

Toukokuussa 1959 Slite purjehti takaisin Sölvesborgin telakalle, jossa siihen tehtiin telakan insinööri Anker Kuren suunnittelemat muutostyöt: rahtiruuma muutettiin matkustajatiloi-ksi, joissa oli lepotuoleja, pieni kahvio ja kioski, ulkokannet taas muutettiin autokansiksi, joille ajettiin sivuportista. Matkustajakapasiteetiksi tuli 195 ja autoja mahtui kyytiin 30. Kuresta tuli Sliten luottosuunnittelija, joka osallistui muidenkin varustamon alusten suunnitteluun. Carl Bertil Myrsten sanoi myöhemmin ettei varustamo olisi koskaan päässyt autolauttabisnekseen ilman Kurea.

Nimellä Ålandslinjen markkinoitu liikenne alkoi 5. kesäkuuta 1959, kun Slite teki esittelymatkat ruotsalaisille ja ahvenanmaalaisille silmäätekeville ja lehdistölle. Nämä menivät kaikkea muuta kuin hyvin: laiva teki pohjakosketuksen Simpnäsin edustalla, ja henkilönnan puutteessa Carl-Bertil Myrsten vaimoineen sai toimia tarjoilijoina ja siivoojina. Päivää myöhemmin alkoi liikenne maksaville asiakkaille. Kun vielä syk-



Boge ja Slite kuvattuna Norrtäljessä. Bogen sisarestaan poikkeavat muutostyöt erottuvat selvästi. Kuva: Viking Line

syllä oli näyttänyt siltä, että Slite saisi olla Ahvenanmeren lauttaliikenteen pioneeri, toisin kävi: Rederi Ab Vikinglinjen oli ehtinyt aloittaa liikenteen viikkoa ennen Sliteä. Slite-varustamon ensimmäinen kuukausi lauttavarustamona meni surkeasti, mutta heinäkuussa liikenne vilkastui ja Slite kuljetti kuukauden aikana 25 000 matkustajaa – ei mikään pieni määrä, kun koko purjehduskauden matkustajamääräksi oli arvioitu 40 000. Lopulta vuoden 1959 aikana Slite kuljetti yhteensä 100 000 matkustajaa, kilpailusta huolimatta kaksi kertaa enemmän kuin Ahvenanmaan ja Ruotsin välillä oli kulkenut yhteensä vuotta aiemmin. Sliten muutostyöt olivat maksaneet itsensä yhdessä kaudessa takaisin. Varustamo oli selvästi löytänyt kannattavan markkinan.

Kevästä 1960 alkaen Slite liikennöi Simpnäsiin vain kesäkaudella. Kesäkauden ulkopuolella liikennöitiin Norrtäljeen (joka oli myös kilpailija Siljavarustamon satama), jolla oli tuolloin etunaan mm. junayhteys Tukholmaan, mutta matka-aika Maarianhaminaan oli pidempi. Liikenteen edelleen kasvaessa myös Boge muutettiin autolautaksi. Ekensbergin telakalla toukuussa 1961 toteutetut muutokset poikkesivat merkittävästi Sliten vastaavista: laivan kannelle rakennettiin alumiinista tilat matkustajille, kun taas autot ajettiin sivuportin kautta lastiruumaan. Näin Bogeen mahtui peräti 436 matkustajaa ja 45 henkilöautoa.

Punainen Apollo

Matkustaja- ja automäärien edelleen kasvaessa Myrstenit päättivät tehdä rohkean askeleen ja tilata kokonaan uuden matkustaja-autolautan alkuvuodesta 1962. Päätökseen vaikutti varmasti myös se, että kilpailija Rederi Ab Vikinglinjen menetti vuoden alussa lähes valmiin uudisrakenteensa – toisaalta myös kilpailija Siljavarustamo oli vastaanottanut vuonna 1961 ensimmäisen oman uudisrakenteensa ja oli selvää, että pitkässä juoksussa Slite ei pärjäisi matkustajakäyttöön muutetuilla pykälälaivoilla.

Tälläkin kertaa rakentajaksi valikoitui Sölvesborgin telakka, ja laivan suunnittelusta vastasi Anker Kure. Laivan korsteinit sijoitettiin sivuille, jolloin keskilaivan yhtenäiselle autokannelle saatiin mahtumaan 75 autoa. Pykälälaivoista poiketen uusi laiva pystyi kuljettamaan myös kuorma- ja linja-autoja. Ulkonäön tasa-painottamiseksi keskilaivaan tuli valekorsteeni, johon sijoitettiin kapteenin hytti. Matkustajakapasiteetiksi tuli 600, nyt merkittävästi paremmissa tiloissa kuin pykälälaivoilla: tarjolla oli ruokasali, kahvila, baari ja baari istumasalongin lisäksi. Lyhyelle linjalle suunnitellulla laivalla ei ollut lainkaan hyttejä.

Merkittävä kysymys laivan ulkonäössä oli sen runkiväri. Kilpailijoista Vikinglinjenin laiva oli sininen, Boren ja Ålandsfärjanin keltaisia, Siljan harmaa ja FÅA:n sekä Svean valkoisia. Slite tarvitsi laivalleen näistä selkeästi erottuvan sävyn. Ensimmäisissä luonnoksissa lopulta nimen Apollo (I) – antiikin Rooman muun muassa merenkulkijoita suojelleen jumalan mukaan – saanut laiva oli vihreä, mutta lopulta sölvesborgilaisessa hotellissa Myrstenit päätyivät punaiseen sävyyn. Värimal-

liksi valittiin Inga Gattbergin Mexican fire -huulipuna, jonka pohjalta maalivalmistaja teki Apollonpunaiseksi nimetyn sävyn laivaa varten. Uutta laivaa varten linjal- le keksittiin myös uusi markkinointinimi Ålandspilen, Ahvenanmaannuoli, joka maalattiin laivan kylkeen tyy- litellyn nuolen päälle. Kun laiva liikenteessä osoittau- tui kovaksi tärisemään, sai se matkustajien suussa markkinointinimeä mukailevan lempinimen Ålands- darren, ahvenanmaantärinä (ruotsiksi sana darra ei merkitse krapulaa kuten suomessa).

Uutta laivaa odotellessa Rederi Ab Slite myi pykälä- laivansa. Boge vedettiin liikenteestä jo elokuussa 1963 ja myytiin kuukautta myöhemmin. Laivaan kaksi vuot- ta aiemmin lisätty kansirakenne irrotettiin ja siitä tuli rakennus kuivalle maalle Simpnäsiin. Slite taas ajoi vie- lä sarjan joulu- ja uudenvuodenristeilyjä, kunnes se lopetti liikennöinnin tammikuussa 1964 ja myytiin. Molemmat muutettiin takaisin rahtilaivoiksi.

Apollon (1) piti aloittaa liikenne toukokuussa 1964, mutta kevään aikana alkoi näyttää siltä ettei se val- mistuisikaan ajoissa. Carl Bertil Myrsten vieraili tela- kalla ja lupasi laivanrakentajille sekä heidän perheil- leen ilmaisen risteilyn laivalla jos se valmistuisi ajoissa. Lupaus toimi, ja neitsytmatkanaan Apollo (1) risteili Sölvesborgista Rønneen ja takaisin, varustamon kesti- tessä rakentajia laivalla, ennen kuin alus suuntasi Sli- ten kautta Maarianhaminaan.

Ensimmäisen hiukan yli kuukauden ajan Apollo (1) liikennöi Maarianhaminan ja Norrtäljen välillä, kunnes kesän korkeasesongiksi Ruotsin-satama vaihtui taas Simpnäsiin. Heinäkuusta alkaen laiva liikennöi ensim-



Yllä: Kiireinen päivä Maarianhaminassa Apollon (1) ensimmäisen liikennöintikauden aikana: punaisen lautan keulapuolella on Expresslinjenin Marina, lähinnä kameraa taas Rederi Ab Ålandsfärjanin Ålandsfärjan. Viking Linen muodostamisen myötä Ålandsfärjan ja Apollo (1) tulivat saman laivaston jäseniksi.

Kuva: Postikortti, Joonas Kortelaisen kokoelmat

Alla: Apollo (1) kuvattuna Vikinglinjen-Slite

-yhteispuurjehduksen aikana; varustamoilla ei ollut yhteistä väritystä, mutta Slite luopui Ålandspilen-markkinointinimestä.

Kuva: Viking Line



mäistä kertaa Manner-Suomeen, kun öisin – jolloin laiva makasi alkuperäisen aikataulun mukaan satamassa – se teki edestakaisen matkan Simpnäsistä Uuteenkaupunkiin kerran viikossa. Elokuussa Ruotsin-satama siirtyi takaisin Norrtäljeen, ja samalla laiva sai luvan liikennöidä Maarianhaminan kautta matkoilla Uuteenkaupunkiin.

Yhteistyö on voimaa

Uudenkaupungin-liikenne ei ollut erityisen kannattavaa, mutta vielä ongelmallisempaa oli se, että Norrtäljen ja Maarianhaminan välinen liikenne ei ollut erityisen kannattavaa kesäkauden ulkopuolella. Sliten edustajat kävivät Turussa tiedustelemassa mahdollisuutta aloittaa liikenne sinne, mutta tuloksetta. Myrstenien onneksi Apollo (I) herätti kiinnostusta myös muissa varustamoissa: Sliten kilpailija Rederi Ab Vikinglinjen liikennöi Kapellskäristä Maarianhaminan kautta Paraisille, mutta varustamon Viking-laivasta puuttui jäävahvistus ja reitti oli pakko sulkea talveksi. Kun Sliten linjalla ei ollut suurta kysyntää talvisin, solmivat varustamo syksyllä yhteistyösopimuksen: Apollo (I) liikennöisi talvikauden 1964-65 ajan arkisin Kapellskäristä Paraisille Vikingin aikataulun mukaan. Viikonloppuisin laiva ajaisi Kapellskär–Maarianhamina-linjalla. Paraisille ajaessa Ruotsiin rekisteröity laiva ei voinut ottaa matkustajia Maarianhaminasta, koska siltä puuttuivat luvat Suomen sisäiseen liikenteeseen.

Onnistuneen talvikauden jälkeen Slite ja Vikinglinjen päättivät tiivistää yhteistyötään: toukokuussa 1965 solmittiin yhteispuhjetussopimus, jonka nojalla Apollo (I) ja Viking puhjetivat molemmat Kapell-

skär–Parainen-linjalla (Viking Maarianhaminan kautta, Apollo suoraan). Liikennettä markkinoitiin Vikinglinjen nimellä ja Apollon kyljestä maalattiin piiloon Ålandspilen-markkinointinimi.

Pelastaja Apollo

Apolloa (I) oli alusta lähtien vaivannut ongelmat aluksen voimakkaasta tärisemisestä. Syksyllä 1965 laiva telakointiin Gävlessä ja sen perä rakennettiin uudelleen runkomuodon parantamiseksi. Laiva piteni noin metrillä. Samaan aikaan autokannelle asennettiin laskettavat autohyllyt, mikä nosti Apollon (I) autokapasiteettia. Telakoinnin ajan tilalle rahdattiin Rederi Ab Gotlandin Visby-lautta (1200 matkustajaa, 245 hyttipaikkaa, 120 autoa), joka tulisi palaamaan Sliten laivastoon myöhemminkin.

Jäätalvi 1965-66 oli poikkeuksellisen vaikea. Apollon (I) satama jouduttiin siirtämään Nynäshamniin jäätilanteesta johtuen, mutta lopulta se ja kaikki muukin Suomen ja Ruotsin välinen liikenne pysähtyi helmikuussa. Kelirikkolaiva Aranda juuttui jäihin ja Merenkulkuhallitukselta ei vaikeassa tilanteessa heltyneet jäänmurtajaa avustamaan Ahvenanmaan-liikennettä. Tänä aikana Apollo (I) teki poikkeusluvalla kolme edestakaista matkaa Paraisilta Långnäsiin (joka oli tuolloin Siljavarustamon yksityissatama) Ahvenanmaata uhanneen elintarvikekriisin estämiseksi. Tämän ansiosta Suomen viranomaiset antoivat laivalle kabotasioikeuden, eli se sai liikennöidä myös Suomen satamien välisessä liikenteessä. Näin Apollo (I) pystyi Vikingin tapaan liikennöimään Maarianhaminan kautta Kapellskärin ja Paraisten välillä. Sama oikeus myönnettiin kaikille myöhemmille Sliten laivoille.

Vikinglinjenin ja Sliten yhteistyö oli toimivaa, mutta vuonna 1966 sen luonne tuli muuttumaan kun Vikinglinjenin rahoittajapankin junaillemana yhteistyöhön otettiin kolmas varustamo ja markkinointiyhtiö Viking Line syntyi. Siitä kerromme sarjan seuraavassa osassa.

Lähteitä

- Lars-Erik Eriksson: På minnets redd: Fartygsöden från ängaren Olivia till tankern Penelop. Ålands sjöfart r.f.: 2014.
- Charlotte Lautmann: Farfars Båtar 1867-1993 – Från kalkskutor till bilfärjor. Text&Idé&Bild: 2021.
- Pär-Henrik Sjöström & Krzysztof Brzoza: Tie meren yli – uranuurtajasta markkinajohtajaksi. Breakwater publishing: Göteborg 2009.
- Hasse Svensson & Jocelyn Palmer: Med Carl Bertil Myrsten från ö till ö. Viking Line: Mariehamn 1990.
- Fakta om Fartyg (www.faktaomfartyg.se)



Gotlantilaista yhteistyötä: Rederi Ab Gotlandin Visby-lautta oli ensimmäisen kerran Sliten rahtauksessa syksyllä 1965. Kaksi vuotta myöhemmin laiva palasi Sliten laivastoon pitkäaikaisempaan rahtaukseen.

Kuva: Postikortti, Joonas Kortelaisen kokoelma

Fakta: Rederi Ab Sliten autolautat 1959-1967

Slite (1955-1964, autolauttana 1959-1964)

Valmistunut 1955, Sölversborgs Varv, Ruotsi
Mitat 56,47 x 10,01 x 3,66 m
Bruttovetoisuus 499
Koneet 1 x Deutz diesel, nopeus 11 solmua
Matkustajamäärä 235
Henkilöautoja 30

Kuva: Jälkivärretty postikortti (värit eivät vastaa todellisia), Joonas Kortelaisen kokoelma.



Boge (1956-1963, autolauttana 1961-1963)

Valmistunut 1956, Sölvesborgs Varv, Ruotsi
Mitat 66,35 x 10,02 x 3,75 m
Bruttovetoisuus 499, autolauttana 530
Koneet 1 x Alpha diesel, nopeus 12 solmua
Matkustajamäärä 436
Henkilöautoja 45

Kuva: Museovirasto



Apollo (I) (1964-1967)

Valmistunut 1964, Sölvesborgs Varv, Ruotsi
Mitat 71,94 x 12,65 x 3,80 m
Bruttovetoisuus 1 291
Koneet 2 x Deutz diesel, nopeus 17,5 solmua
Matkustajamäärä 750
Henkilöautoja 75

Kuva: Viking Line



Visby (1965, 1967-1970, rahdattu)

Valmistunut 1964, Zaankandsche Scheepsbouw Maatschappij, Alankomaat
Mitat 88,19 x 16,22 x 4,09 m
Bruttovetoisuus 2 826
Koneet 2 x Deutz diesel, nopeus 16,5 solmua
Matkustajamäärä 1 200, hyttipaikkoja 245
Henkilöautoja 120

Kuva: Viking Line



Matkustaja-autolautat

Jäähyväiset edelläkävijälle



Vuonna 2007 valmistunut Star mullisti Helsinki–Tallinna-linjan yhdistämällä suuren laivan palvelut pika-aluksen nopeuteen. 17 vuotta myöhemmin oman menestyksensä uhriksi joutunut Star jätti Suomenlahden ja suuntasi Irlanninmerelle Irish Ferriesin Oscar Wilde-nä.

KOONNUT: JOONAS KORTELAINEN

Ulkonäöllisesti Star pysyi samanlaisena koko 17 vuotiaan uransa Suomenlahdella. Näkyvimmit muutokset olivat 2017 Megastarin aloittamisen myötä tullut suora ajoyhteys ylemmälle rahtikannelle sekä nimikyllin vaihdos sinisestä vihreään. Edes Tallinkin logotyyppiä ei laivassa vaihdettu kuten muissa yhtiön laivoissa 2013 eteenpäin.

Kuva: Joonas Kortelainen



Yllä: Star uitettu ulos Helsingin telakan hallista muutamia satoja metrejä Länsisatamasta, josta alus koko uransa liikennöi. Kuva: Miran Hamidulla

Oikealla yllä: Pika-aluksien lentokonetuoleihin verrattuna Star tarjosi ensimmäisenä nopeana laivana hyttejä, useita ravintoloita, lisämaksullisia lounge-matkustamoja sekä paljon ostosmahdollisuuksia. Laiva asetti lähtötason kaikille sen jälkeen tulleille aluksille Suomenlahden pikareitillä. Kuvan Starin Comfort Lounge oli aluksi yksi laivan baareista, mutta muutettiin lisämaksulliseksi tilaksi muutaman vuoden jälkeen. Kuva: Joonas Kortelainen

Oikealla yläviisto: Ruokailuvalikoimaa Starilla oli kahden tunnin ylitykselle reilusti. A la carten, kahvilan ja kahden pikaruokalan lisäksi keulassa oli myös perinteinen seivova pöytä, joka kuitenkin aivan aluksi tarjoi itsepalvelulinjastoilta kevyempiä erikseen maksettavia annosruokia. Kuva: Joonas Kortelainen

Oikealla alaviisto: Laivan sisääntulokannen perän pubi oli vuosien varrella varmasti yksi suosituimmista paikoista viettää lyhyt ylitys. Sisustus uusittiin täysin alkuperäisestä tummasta sävystä alkuvuodesta 2019 kuvan mukaiseksi. Kuva: Joonas Kortelainen

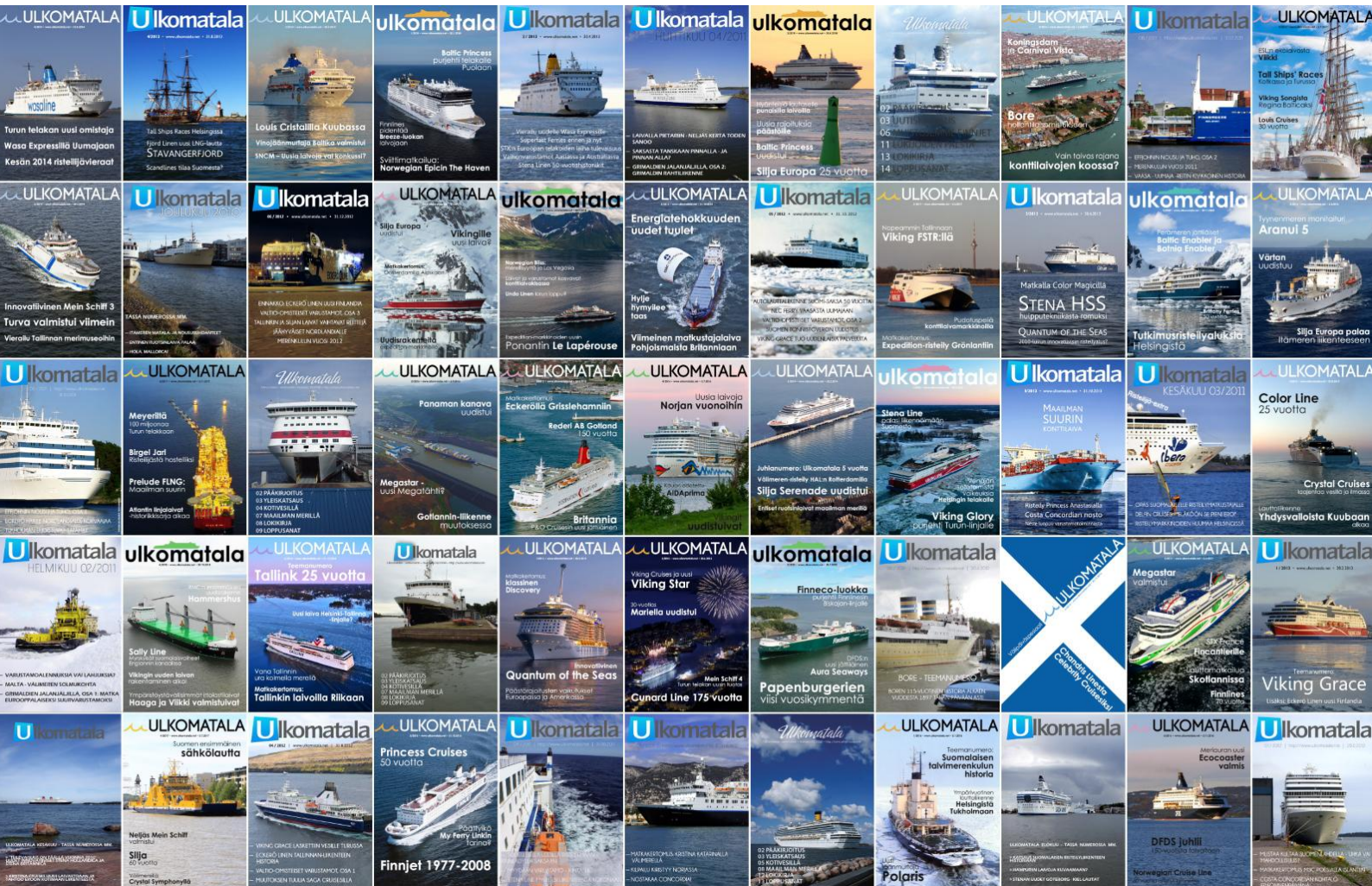
Oikealla alhaalla: Uusissa väreissä, lähempänä Tallinkin 2000-luvun alun väritystä Irish Ferriesin Oscar Wildena Milford Havenissa. Kuva: Gary Davies Maritime Photographic

Alhaalla: Tutut käännökset Tallinnan satamassa ja terassimainen perän ulkokansi aurinkoa kohti, viimeisen kerran vappupäivänä 2023. Kymmeniä tuhansia vastaavia käännöksiä takana, maailma ja matkustustavat ympärillä muuttuivat nopeammin kuin Star, pitkälti Starin ansiosta. Kuva: Joonas Kortelainen



Ulkomatala 3/2023

ilmestyy perjantaina 20.11.



Sitä odotellessa lisää luettavaa löytyy

Ulkomatalan arkistosta

osoitteesta ulkomatala.net/lehdet

Arkistossa on luettavissa yli 60 Ulkomatalan numeroa vuodesta 2009 nykypäivään.