

U I KOMAT *ala*

1/2024 • www.ulkomatala.net • 20.2.2024

Rederi Ab Sliten kohtalon vuodet



Vierailu Belfastin

Titanic-museossa

Maailman suurin

Icon of the Seas

Laiva pysyy, miehistö vaihtuu

ULKOMATALA 1/2024

Lehti on julkaistu internetissä ilmaisena 20.2.2024. Julkaisijana toimii Ulkomatala-verkkolehti ja sen toimitus. Lisätietoja: www.ulkomatala.net

13. vuosikerta

TOIMITUS

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

Toimituksen sähköpostiosoite:
toimitus@ulkomatala.net

KUVIA TÄHÄN NUMERON TOIMITTIVAT

Krzysztof Brzoza, Jukka Huotari, Juhani Mehto, Kai Ortel, Marc Piché, Sverre Andreas Rud, Jouni Saarisalo, Rickard Sahlsten, Marko Stampehl, Hans Öhman ja Folke Österman

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

Kalypso lähdössä Maarianhaminasta aivan Viking-uransa lopussa. Kuva: Hannu Vallas, Museovirasto

Ulkomatalan 15-vuotisjuhlan kunniaksi kannessa myös juhlogo, joka yhdistää kaikkia tähänastisia Ulkomatalan logoja.

TEKSTI: ILVES VALTA

15 VUOTTA sitten ilmestyi nettiin lyhyt HTML-muotoinen merenkululehti, joka lupasi olla enemmän kuin pelkkä uutislehti ja ottaa kantaa sekä uusiin että vanhoihin merenkulun aiheisiin. Tuossa ihka ensimmäisessä Ulkomatalassa lehden perustajat Lassi Liikanen ja Sergei Pennonen käsittelivät aiheita, jotka ovat kaikki tuttuja nykypäivänäkin: Helsingin telakan tilauskirja ammotti tyhjyyttään, Tallink keskittyi kannattavuuden parantamiseen ja Turun telakalla työstettiin maailman suurinta risteilylaivaa Royal Caribbeanille.

Paljon on kuitenkin myös muuttunut vuosien saatossa. Vuonna 2009 merenkulun päästörajituksen siintelivät vielä kaukana tulevaisuudessa, ja lauttaliikenteen laivaston uusiutuminen onkin viimeisten 15 vuoden aikana ollut huimaa: Turusta, Naantalista ja Vaasasta Ruotsiin kulkevien linjoja laivastot ovat uusiutuneet täysin, ja tuolloin Helsingistä Tallinnaan liikennöivistä aluksista on jäljellä enää Viking XPRS. Samoin historian lehdille ovat jääneet varustamot kuten RG Line ja Linda Line – puhumattakaan St. Peter Linesta, jota ei oltu vuonna 2009 vielä perustettuakaan. Samoin uusia risteilylaivoja tilattiin hurjaa vauhtia, ja esimerkiksi maailman suurimman konttilaivan titteli on ehtinyt vaihtua useampaan kertaan.

Muutosten keskellä perusasiat ovat kuitenkin pysyneet samoina: matkustajien ja rahdin tarpeet sekä reittiverkostolle että alusten tarjoamille palveluille ovat edelleen samanlaiset; edes Covid-19 -pandemian aiheuttamat katkos ei lopulta muuttanut näitä.

Saman voi perustellusti sanoa pätevän Ulkomatalaan: lehden perustajista kumpikaan ei ole enää mukana sen tekemisessä, ja useampi uusi tekijä on ehtinyt liittyä toimitukseen sekä poistuakin sieltä (myös allekirjoittaneen nimi vaihtui, mutta se lienee muutoksista merkityksettömin). Lehden ilmestymisaikataulua ja ulkoasua on rukattu useampaan otteeseen, välillä PDF-lehteä ei ollut ollenkaan ja koko Ulkomatala oli tauolla 2020-21.

Muutoksista huolimatta perusasiat ovat pysyneet samoina: Ulkomatala kirjoittaa aiheista analyttisesti, puolueettomasti ja usein myös kantaaottavasti, tavoitteena antaa lukijoille informatiivinen tietopaketti, jota on hyvä lukea. Toivottavasti onnistuimme siinä myös tässä numerossa!

Lopuksi tahtoisin kiittää kaikkia Ulkomatalan tekemiseen vuosien saatossa osallistuneita! Ja jos joku tahtoo liittyä mukaan lehden "miehistöön," ottakaa rohkeasti yhteyttä.

Ulkomatala 1/2024

Sisällys

Kannessa: Icon of the Seas – merten suurin

Turun telakka teki sen taas luovuttaessaan joulukuussa Royal Caribbeanille maailman suurimman risteilyaluksen Icon of the Seasin. Alkavatko 365 metrin pituus ja korkeimmillaan 7 600 matkustajan kapasiteetti olla jo satamien kapasiteetin ylärajoilla? — Sivu 4

Kannessa: Titanicin tuntemattomampi tarina

Belfastin Titanic-museo yllättää, vaikka olisi aiemmin vierailut ties kuinka monessa Titanic-museossa eri puolilla maailmaa. — Sivu 10

Uutisia lyhyesti

Tallinkin ulosrahtausten uusimmat vaiheet, Mein Schiff 7 laskeettiin vesille, Finncanopus valmistui, Birka Stockholmista Birka Gotland, Seagardista Glyvursnes, yksi E-Flexer tilattiin, toinen luovutettiin, AtoB@C:n Electramar valmistui, Langh Shipping uudisrakenteesta Olivia. — Sivu 18

Celestyalin viimeiset suomalaiset

Celestyal Cruises uusi pandemian vanavedessä koko laivastonsa. Luomme katsauksen varustamon (toisetaiseksi) viimeiseksi jääneisiin suomalaislaivoihin. — Sivu 20

25 vuotta sitten – Taxfree katosi EU:n sisäisestä lauttaliikenteestä, osa I

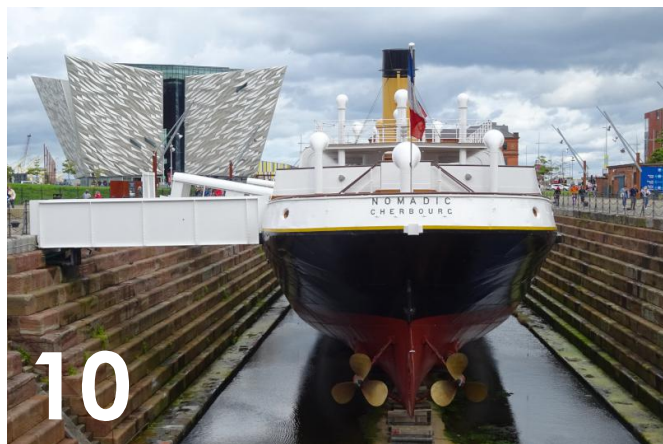
Verovapaa myynti loppui Euroopan unionin sisäisessä liikenteessä 1.7.1999. Tämä merkitsi monen puhtaasti ostoksiin perustuneen linjan loppua. Suomen ja Ruotsin välillä Ahvenanmaan erityisasema kuitenkin tasoitti suurimmat muutokset. — Sivu 26

Kannessa: Rederi Ab Sliten kasvu ja konkurssi

Myrstenien sukuvarustamo kasvoi viimeisten kuuden olemassaolovuotensa aikana merkittävästi, mutta varustamon tarina päättyi konkurssiin. — Sivu 32

Aurellan 50-vuotias taival päätökseen

50-vuotias CTMA Vancancier, alkujaan Viking Linen Aurella, lähti viimeiselle matkalleen. Luomme katsauksen laivan vaiheisiin. — Sivu 44



Tällä sivulla, ylhäältä:

Icon of the Seas. Kuva: Royal Caribbean International

Titanic-museo ja Nomadic. Kuva: Mikko Laakso

Celestyal Crystal. Kuva: Joonas Kortelainen

Aurella. Kuva: Hans Öhman

Risteilylaivat

Icon of the Seas

Turun telakka teki sen taas: luovutti joulukuussa Royal Caribbeanille maailman suurimman risteilyaluksen Icon of the Seasin. Suurempaan laivaan mahtuu enemmän matkustajia ja aktiviteetteja kuin aiemmin. Mutta alkavatko 365 metrin pituus ja 7 600 matkustajaa olla jo satamien kapasiteetin ylärajoilla?



Icon of the Seas risteilyidensä lähtöpaikassa ja "risteilybisneksen pääkaupungissa" Miamissa.
Kuva: Royal Caribbean International

- merten suurin



TEKSTI: **OLLI TUOMINEN**

ICON OF THE SEASIN kanssa Royal Carribbean ja Meyer Turku koettelevat jälleen risteilijärakentamisen rajoja. Vaikka aluksen ulkomitat eivät itse asiassa merkittävästi eroa Oasis-luokan aluksista, on maksimi-matkustajamäärää saatu nostettua 900 matkustajalla. Lisäkansien myötä bruttovetoisuus on Icon of the Seasilla liki 22 000 Oasis of the Seasia suurempi.

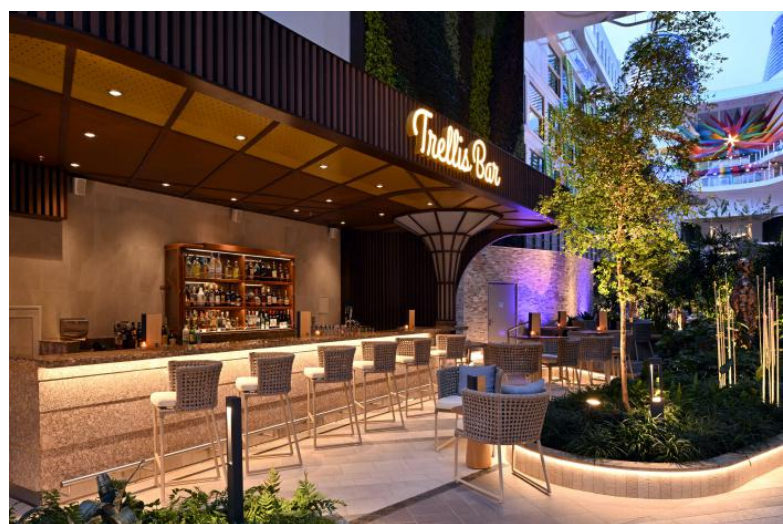
Aiesopimus kahden Icon-projektinimellä kulkevan risteilijän rakentamisesta Turun telakan ja Royal Carib-

beanin välillä allekirjoitettiin lokakuussa 2016, ja hyvin pitkään alus oli suuri mysteeri, sillä siitä ei käyttövoiman lisäksi tiedetty juuri mitään muuta. Aiesopimuksen julkistuksen yhteydessä konsernin uudisrakennustoiminnasta vastaava johtaja Harri Kulovaara kertoi, että aluksen matkustajakapasiteetti olisi 5 000, mutta suunnittelu oli pitkästä toimitusajasta johtuen vielä hyvin alkuvaiheessa.

Sopimus 1,65 miljardin euron arvoisen aluksen rakentamisesta allekirjoitettiin lopulta 12.4.2017, ja sopimus kolmannen aluksen rakentamisesta heinäkuussa 2019. Ensimmäisen aluksen rakentaminen alkoi 14.6.2021 perinteisellä teräksenleikkuseremonialla. Viimeaikaiseen tapaan konehuoneloikko LNG-tankkeineen koottiin samaan konserniin kuuluvan Neptun Werftin telakalla Saksan Rostockissa ja hinattiin Turkuun joulukuussa 2021. Kölinlaskua juhlittiin 5.4.2022 ja vielä tuolloinkaan aluksesta ei oltu kerrottu julkisuuteen juuri mitään.



Yllä: Category 6 -vesipuistossa on kuusi vesiliukumäkeä. Uutuutena on Storm Surge, jossa lasketaan neljän hengen kumilautoilla. Taustalla siintää varustamon oma saari Coco Cay (oikealta nimeltään Little Stirrup Cay). Vasemmalla: Uusien elämysten lisäksi Icon of the Seasilta löytyy koko joukko aiemmilta aluksilta tuttuja suosikkeja, kuten minigolfrata. Vasemmalla alla: Aikuisille suunnatussa The Hideawayssa on oma ulkobaari. Alla: Nopealla vilkaisulla voisi luulla olevansa kauppakeskuksessa, mutta kuvassa Icon of the Seasin Central Parkissa sijaitseva Trellis Bar. Kuvat: Royal Caribbean International



Vasta toukokuussa 2022 Royal Caribbean vahvisti, että aluksesta tulee Oasis-luokkaa suurempi. Hyvin varjeltua salaisuutta alettiin paljastaa vähitellen rakennustöiden edetessä. Lokakuussa 2022 Royal Caribbean julkisti ensimmäiset havainnekuvat ja tietoja aluksesta ja muutama päivä myöhemmin aluksen ensimmäiset risteilyt avattiin varattavaksi. Tuosta päivästä muodostui Royal Caribbeanin 53-vuotisen historian suurin yksittäinen varauspäivä.

Icon of the Seas luovutettiin Royal Caribbeanille 27. marraskuuta, jonka jälkeen se jatkoi Espanjan Cadiziin, jossa se telakoitiin viimeistelytöitä varten ja muun muassa ulkopromenaden kasvillisuus nostettiin kyytiin Espanjan lämmössä.

Royal Caribbeanin ensimmäinen LNG-alus

Icon of the Seas on Royal Caribbeanin ensimmäinen nesteytettyä maakaasua eli LNG:tä polttoaineenaan käyttävä alus. Aluksen kuusi pääkonetta on toimittanut Wärtsilä, ja niiden yhteisteho on 89 310 kW. Nesteytetyn maakaasun käytöstä polttoaineena voi toki olla montaa mieltä ja fossiilisenä polttoaineena se ei ole suoranaisten vastausten päästöjen vähentämiseen, mutta mikäli metaanivuoto moottoreista pysyy pienenä, syntyy hiilidioksidiekvivalenttipäästöjä tavallista polttoöljyä vähemmän.

Energiankulutusta pyritään pienentämään myös hukkalämmön talteenotolla sekä ilmapulutusjärjestelmällä, joka tuottaa rungon pohjaan pieniä kuplia, mikä pienentää vedenvastusta. Lisäksi alus on varustettu maasähkölaitteilla, joskin Icon of the Seasin vaatimaa liitäntää tuskin on sen käytöissä vielä tarjolla.

Kahdeksan teema-alueita

Aluksella on kahdeksan "naapurustoa" eli teema-alueita, joista uusia ovat Aquadome, Chill Island, Surfside, The Hideaway ja Thrill Island. Avoin keskuspuistopromenadi Central Park, sen alla oleva Royal Promenade -kävelykatu ja sviittimatustajille varattu Suite Neighbourhood ovat tuttuja varustamon muilta laivoilta.

Kansien 17 ja 16 peräosassa sijaitsevan Thrill Islandin Category 6 on varustamon mukaan maailman suurin kelluva vesipuisto, minkä lisäksi alueella on muitakin laivoilta tutuksi tullut surffaussimulaattori FlowRider, kiipeilyseinä Adrenaline Peak sekä minigolfrata Lost Dunes. Vain aikuisille tarkoitettu The Hideaway kannen 15 peräosassa on rauhallinen, omalla infinity-altaalla ja porealtailla varustettu "rantaklubi", joka tarjoaa 180 asteen merinäköalan.



Lapsiperheille suunnattu Surfside on laivan ulkopromenadella Central Parkin jatkona.

Kuva: Royal Caribbean International

Kansien 15-17 keskiosassa sijaitsee kolmikerroksinen uima-allasalue Chill Island, josta löytyy neljä aluksen seitsemästä uima-altaasta. Yhteensä allaspinta-alaa on varustamon mukaan 62 prosenttia enemmän kuin varustamon muilla aluksilla. Infinity-altaiden ja perinteisten porealtaiden lisäksi alueelta löytyy ensimmäistä kertaa Swim & Tonic -baari, jonka baaritiski on suoraan kiinni altaassa, joten drinkkien tilaaminen onnistuu altaasta poistumatta.

Aquadome

Aquadome kansien 14 ja 15 keulassa on eittämättä Icon-luokan tunnistettavin piirre. Teknisesti erittäin vaativan, 25 metriä korkean ja 50 metriä leveän, 600 lasipaneelista koostuvan lasikupolin alla on liki 17-metrinen vesiputous ja se tarjoaa 220 asteen näkymät laivan keulaan. Tavoitteena suunnittelussa oli luoda siitä monitoiminen tila, joka palvelisi matkustajia koko päivän.

Päivällä tila toimii olohuoneena, josta löytyy niin ravintoloita kuin kahviloita. Illalla tila muuntuu Aquatheatreksi, jossa nähdään jo Oasis-luokan laivoilta tutuksi tullut vesishow akrobaatteineen ja robotteineen; Oasis-luokan laivoissa Aquetheatre tosin oli laivan perässä. Ensimmäistä kertaa Royal Caribbeanin alukselta löytyy AquaDome Market -ruokatori.

Uusia hyttikategorioita

Kannet 3, 9-14 (kantta 13 ei laivassa ole) ovat pääasiassa hyttikansia. Yhteensä laivalla on 2 805 hyttiä 28 eri kategoriassa, joista 14 nähdään ensimmäistä kertaa Icon of the Seasilla. Koska kyseessä on erityisesti perheille suunniteltu laiva, valtaosa hytteistä on

suunniteltu vähintään kolmelle matkustajalle.

Uusia hyttikategorioita ovat mm. Celebrity Cruisesin Edge-luokassa ensimmäisenä nähty parvekkeeton Infinite Balcony -hytti, jossa laivan ulkoseinä on lasia ja ylempään puolikkaan lasista saa avattua ja näin syntyy "parveke." Toinen uutuuus on kolmikerroksinen, lapsiperheille tarkoitettu Ultimate Family Townhouse, jossa on tilaa jopa kahdeksalle matkustajalle. Liukumäen, porealtaan ja elokuvahuoneen lisäksi hytissä on kolme kylpyhuonetta, ruokailutila ja minikeittiö.

Myös miehistön viihtyvyyteen on Royal Caribbeanin mukaan panostettu, ja Icon Of the Seas lanseeraa uuden, patentoidun hyttimallin, joka on suunniteltu yhteistyössä miehistönjäsenten kanssa.

Central Park ja Royal Promenade

Oasis-luokasta tuttu, kannella 8 sijaitseva ulkopromenade on jaettu Icon-luokassa kahteen osaan, perän Surfsideen ja keskiosan vehreään, oikeilla viherkasveilla ja puilla viimeistelyyn Central Parkiin (suom. Keskuspuisto). Koska trooppiset kasvit eivät olisi Suomen syksyissä ja alkutalvessa selvinneet, istutettiin kasvillisuus, yhteensä 33 500 kappaletta, Espanjan Cadizissa, jossa Icon telakoitiin viimeistelytoita varten ennen Atlantin ylitystä kotisatamaansa

Royal Caribbeanin tavaramerkki eli Royal Promenade kulkee koko laivan läpi kansilla 5 ja 6 ja tarjoaa yli 15 paikan valikoiman ravintoloita, kahviloita ja baareja. Ensimmäistä kertaa Promenade avautuu myös laivan sivulle suurten lasi-ikkunoiden kautta. Teknisesti vaativan rakenteen keskeinen elementti on halkaisijaltaan 16-metrinen lasi-installaatio The Pearl, joka toimii muuten avoimen tilan kantavana rakenteena. Se koostuu yli 3 000 paneelista, jotka liikkuvat ja vaihtavat väriä. Keulassa on kuntokeskus sekä kannelle 4 ulottuva Royal Theatre, peräosassa kolmikerroksisen Dining Roomin ylin kerros sekä luistelutareena Absolute Zero.

Kenelle Icon of the Seas on?

Ensimmäiset kaksi vuotta Icon of the Seas tekee viikon risteilyjä Miamiasta Karibianmeren saarille. Kaikkiin risteilyihin kuuluu myös päivä Royal Caribbeanin omalla Coco Cay -saarella.

Kuten Royal Caribbean mainostaa, on aluksen ensisijaisena kohderyhmänä perheet. Tuleekin väistämättä mieleen, että laivan sijaan kyseessä on ennemminkin kelluva täyden palvelun hotellikompleksi kuin risteily. Voikin hyvin kysyä, mihin erityisesti lapsiperheet satamakäyntejä edes tarvitsevat, kun koko viikon voisi yksinkertaisesti viettää laivalla sen monipuolisesta palveluvalikoimasta nauttien.

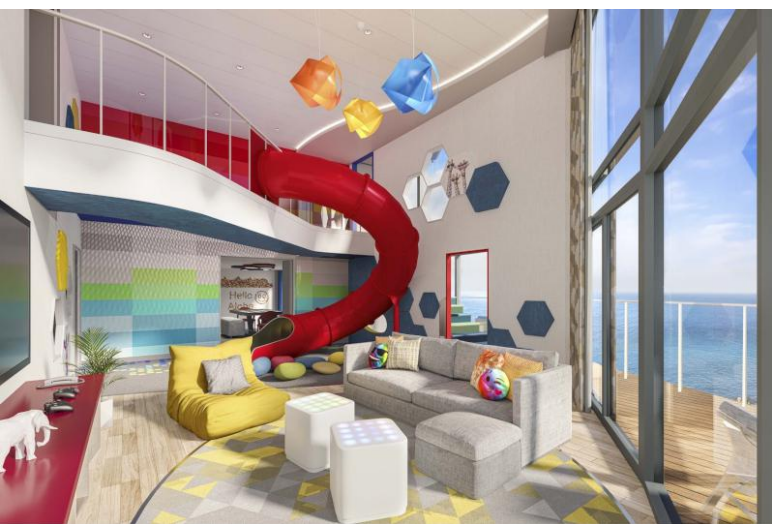
Laivan massiivinen koko rajoittaa sen liikennöintiä luotta jo merkittävästi. Karibianmeren saarihyppelyreitille rakennettua alusta alkaa olla vaikea sovittaa kotimarkkinan ulkopuolelle – Välimeren suurimpien satamien kiertäminen lienee Iconilla vielä mahdollista. Massiivinen koko ja suuri matkustajamäärä kun alkavat asettaa vaatimuksia myös käyntisataman infralle, jotta matkustajien siirtyminen laivaan ja laivasta saadaan sujumaan jouhevasti.

Seuraavan Icon-luokan aluksen, Star of the Seasin, rakentaminen alkoi Turussa joulukuussa kölinlaskulla, ja alus on määrä luovuttaa Royal Caribbeanille vuoden 2025 toisella neljänneksellä. Kolmas, vielä nimetön Icon-luokan alus luovutetaan vuotta myöhemmin, ja sen tuotanto alkoi Turussa 24. tammikuuta 2024. Elokuussa 2025 liikenteeseen tuleva Star of the Seas tulee tekemään viikon risteilyjä Karibianmerelle Floridan Port Canaveralista.

Kiitokset: Joonas Kortelainen

Icon vastaan Oasis of the Seas

Laiva	Icon of the Seas	Oasis of the Seas
Rakennettu	2023, Meyer Turku	2009, Meyer Turku
Pituus	365 m	360 m
Rungon leveys vesilinjassa	48,5 m	47 m
Kansirakennuksen leveys	57,8 m	57,8 m
Bruttovetoisuus	248 655	226 838
Matkustajia	7 600	6 699
Miehistöä	2 350	2 181

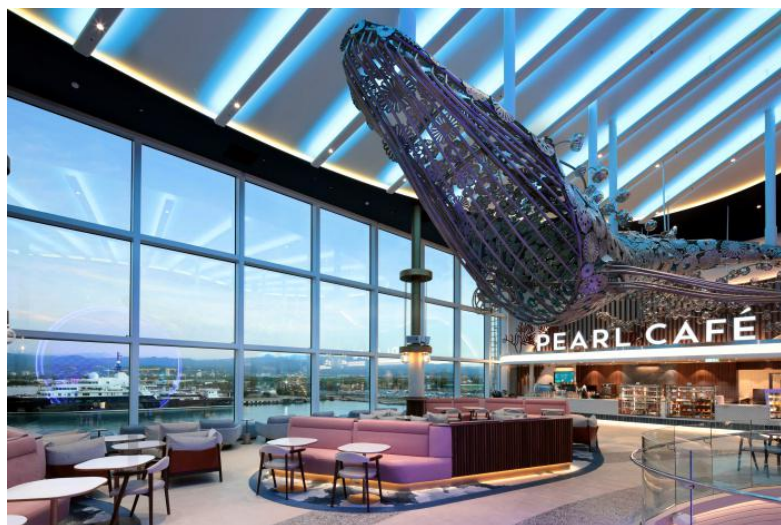


Yllä: Lapsiperheille suunnitellussa Ultimate Family Townhouse -hytissä on muun muassa oma elokuvateatteri ja liukumäki. Yllä oikealla: Yksi Royal Caribbeanille uusista hyttikategorioista on Infinite Balcony -hytti. Samantapaista konseptia kokeiltiin myös vuonna 2005 Enchantment of the Seasiin Turussa rakennetussa pidennysosassa, mutta tuolloin ideaa ei saatu toimimaan.

Oikealla: The Pearlin ja Pearl Cafén kohdalla Royal Promenade avautuu ensimmäistä kertaa laivan sivulle.

Alla: Keulan valtava lasikupoli Aquadome on varmasti laivan tunnistettavin piirre. Meyer Turun mukaan lasikupoli on painavin ja pinta-alaltaan suurin milloinkaan laivaan nostettu lasi-teräsrakenne.

Kuvat: Royal Caribbean International



Titanicin tuntemattomampi tarina

Kuluneempaa tarinaa tuskin on kuin kertomus siitä, kuinka Titanic vuonna 1912 törmäsi jäävuoreen ja upposi kesken neitsytmatkansa. Tragedia on kiistämätön osa merenkulun historiaa, mutta se ei ole koko totuus laivasta, josta ei pitänyt tulla kuuluisaa ollenkaan.

TEKSTI: MIKKO LAAKSO

KUN puhutaan Titanicista, tuntuu siltä, että jokainen kaupunki ja satama, jonka lähellä laiva ehti käydä, on koostanut tragedian ympärille oman tarinansa ja rakentanut museon sitä esittelemään. Koskettavin ja yksityiskohdiltaan tuntemattomin kertomus löytynee silti kaupungista, jonka silhuettiin rakenteilla olleen laivan profiili ehti kuulua kolmisen vuotta.

Tuo kaupunki on tietenkin Belfast. Titanic rakennettiin, laskettiin vesille ja varusteltiin valmiiksi lähellä kaupungin keskustaa, Harland & Wolff -nimisellä telakalla. Telakka on toiminnassa edelleen, mutta ei enää täysin samassa paikassa kuin sata vuotta sitten. Siksi turistit ja muut vierailijat pääsevät nykyään tutustumaan paikkaan, jossa Titanic näki päivänvalon. Tervetuloa matkalle Pohjois-Irlantiin, maailman kuuluisimman laivan synnyinsijoille!

Kolme kertaa suurempi

Vaikka 1900-luvun alussa Atlantilla liikennöi kymmeniä matkustajavarustamoita, oli reitti Britannian ja Yhdysvaltojen välillä käytännössä brittiläisen Cunard Linen ja brittiläis-amerikkalaisen White Star Linen kilpailua. Cunard tarjosi nopeimman yhteyden kahdella vuonna 1906 valmistuneella höyryturbiinaluksella, joiden nimet olivat Lusitania ja Mauretania. Ne olivat 240 metriä pitkiä ja kykenivät 25 solmun nopeudellaan kulkemaan Southamptonista New Yorkiin alle viidessä vuorokaudessa.

White Star oli alakynnessä. Sen laivat olivat Cunardiin kelluviin kartanoihin verrattuna vanhoja, pieniä ja hitaita. Varustamo luotti perinteisiin mäntähöyrykoneisiin, joilla oli mahdotonta saada mitään laivaa kulkemaan Lusitaniaa ja Mauretaniaa nopeammin. Koska meren herruudesta ei näin ollen voinut kilpailla nopeudella, White Star päätti kimpittää kilpailijansa muilla keinoin.

Belfastilainen telakkayhtiö Harland & Wolff oli White Starin pitkäaikainen kumppani. Se oli rakentanut varustamon kaikki aiemmat laivat. Päätös rakentaa kolme suurta, identtistä laivaa syntyi vahvassa yhteistyössä telakan kanssa. Laivoista jokainen olisi kolme kertaa suurempi kuin suurin varustamolle siihen mennessä toimitettu alus.

Telakan taidonnäyte

Uusien laivojen koko oli telakalle haaste. Se ei ollut koskaan rakentanut mitään niin suurta, ja siksi telakka-aluetta täytyi laajentaa. Sinne rakennettiin kaksi pitkää rampia ja niiden ympärille lähes 300 metriä pitkä teräskehikko, jonka päällä nosturit liikkuivat. Ensimmäisenä rakennettava laiva saisi nimen Olympic, ja sen ensimmäiset teräslevyt nostettiin rakennuspaihalle joulukuussa 1908. Toisena oli vuorossa Titanic, jonka rakentaminen pääsi alkuun maaliskuun viimeisenä päivänä vuonna 1909. Kun Giganticin, sarjan kolmannen laivan, rakentaminen vuoden 1911 lopulla alkoi, oli Olympic jo jättänyt telakan ja Titanic laskettu vesille. (Titanicin uppoamisen jälkeen sarjan viimeisen aluksen nimi vaihdettiin Britanniciksi).

Laivasarja nimettiin sarjan ensimmäisen aluksen mukaan. Olympic oli laivoista ehdottomasti tärkein, koska se olisi liikenteen aloittaessaan suurempi ja mahta-

Viereisellä sivulla

Yllä: Jälkivärätetty kuva Titanicista Cherbourgissa.

Kuva: Francis Godolphin Osbourne Stuart

Käsittely: CarlosEduardoPA

Alla: Tähtenmuotoisen museorakennuksen sakarat kohoavat samaan korkeuteen kuin Olympicin ja Titanicin keulat aikoinaan kohosivat. Telakkarampit ovat museorakennuksen takana. Kuva: Mikko Laakso



vampi kuin mikään muu siihen mennessä rakennettu alus. Myös sen vesillelasku oli paljon Titanicin vastavaa hetkeä tärkeämpi. Jotta lehdistö saisi tapahtumasta hyviä kuvia, Olympicin runko maalattiin vesillelaskun ajaksi valkoiseksi. Titanic sen sijaan laskettiin vesille antamatta sille juurikaan suurempaa huomiota kuin tuolloin oli tapana. Sen piti olla vain laivasarjan toinen alus, joka ylittäisi Atlantia muutaman vuosikymmenen ja joka sitten romutettaisiin ja aikanaan unohdettaisiin.

Harland & Wolff oli arvostettu ja haluttu työnantaja, vaikka työ oli raskasta ja kuri kovaa. Työpäivä alkoi 6.30 aamulla ja päättyi 17.30 illalla. Omien eväiden syömiseen varattu lounastauko oli puoli tuntia, ja sen lisäksi wc-taukoihin sai käyttää seitsemän minuuttia. Ajankäyttöä valvottiin puisilla kellokortteilla, joihin jopa wc-käynnit leimattiin. Työtä tehtiin kuutena päivänä viikossa. Kesälomaa oli viikko, ja sen lisäksi rakentajat saivat kaksi vapaapäivää jouluna ja pääsiäisenä. Huono käytös tai telakan omaisuuden vahingoittaminen tiesi lopputiliä.

Turvallisuusajattelu oli ajalle tyypilliseen tapaan ole-

matonta. Suojavarusteita ei juurikaan ollut, ja esimerkiksi monet niitaaajat olivat menettäneet kuulonsa taakoessaan niittejä paikalleen keskeneräisten runkojen sisällä. Titaniciin käytettiin yli kolme miljoonaa niittiä, ja niittaamisen pauke kuului kaupungin keskustaan asti. Jopa kuolemaan johtaneet onnettomuudet olivat osa suuren telakan arkea. Titanicia rakennettaessa kahdeksan työntekijää niin sanotusti ”siirtyi toisen telakan palvelukseen”, kuten tapaturmaisesti kuolleista oli tapana puhua.

Kokoa ja mukavuutta

Ennennäkemätön koko ja mukavuus olivat Olympicluokan laivojen valttikortteja. Molemmat tosin ovat jossain määrin suhteellisia käsitteitä, koska 46 328 bruttorekisteritonniltaan ja 269,10 metrin pituudellaan Titanic olisi ollut maailman suurin laiva vain 14 kuukautta. Kesäkuussa 1913 valmistunut saksalainen Imperator olisi joka tapauksessa ollut sitä suurempi.

Nykymittapuilla Titanic ei olisi kovin mukava laiva, mutta yli sata vuotta sitten tilanne oli toinen. Matkustusluokkia oli kolme, ja luokkajako oli tiukka. Ensimmäinen luokka oli niin ylellinen kuin vain kuvitella saattoi, muttei läheskään sitä mukavuustasoa, mitä laivat nykyään tarjoavat halvimmallakin lipulla matkustavalle. Matkustajien käytössä oli kolme hissiä, pieni sisäuima-allas, turkkilainen kylpylä, squash-kenttä ja

Titanic Belfast -museon ulkopuolella on teräslevy, joka on saman kokoinen ja paksuinen kuin Titanicin rungon rakentamisessa käytetyt levyt. Kuva: Mikko Laakso



kuntosali. Toisessa ja kolmannessa luokassa ei ollut mitään näistä mukavuuksista, vaikka niitäkin pidettiin kilpailijoiden tarjontaa parempina.

Telakka rakensi suurimman osan laivaan tarvituista koneista itse. Kaikki huonekalut valmisti telakan oma puusepäntöytä. Lisäksi puusepät käyttivät lukemattomia tunteja ensimmäisen ja toisen luokan sisustuksessa käytettyjen puupaneelien kaivertamiseen. Toisessa ja kolmannessa luokassa lattiat olivat linoleumia, mutta ensimmäisessä luokassa pääosin kokolattiamattoa. Pesulaa laivalla ei ollut, joten pääasiassa Belfastin alueella kudottuja liinavaatteita, pöytäliinoja ja muita tekstiilejä tarvittiin aina sekä meno- että paluumatkan tarpeisiin.

Saniteettitilat olivat kaikissa matkustusluokissa hienot ajan standardeilla arvioituna. Miehillä ja naisilla oli omat, hyttiosastokohtaiset wc:t ja kylpyhuoneet. Ainoastaan sviiteissä ja kalleimmissa ensimmäisen luokan hyteissä oli omat wc:t ja kylpyammeet. Suurimman osan wc-kalusteista toimitti kuuluisa posliinivalmistaja Royal Doulton. Kylpyvesi oli suolaista merivettä vaikkakin lämmitettyä. Ainoastaan kapteenin hytissä ja parhaimmissa sviiteissä kylvettiin makeassa vedessä. Vesitankkeja oli kuusi, ja niihin mahtui yhteensä 792 tonnia vettä.

Siirtolaisten ja miljonäärien laiva

Suurin osa Titanicin ainoaksi jääneen matkan matkustajista oli kolmannessa luokassa matkustaneita siirtolaisia. Lippu maksoi kahdeksan puntaa (nykyrahassa yli 500 euroa). Suomalaisia laivalla oli 63, ja heistä valtaosa matkusti kolmannessa luokassa. Kolmannen luokan hytit sijaitsivat pelastautumisen kannalta hankalissa paikoissa, ja niinpä vain joka neljännes kolmannen luokan matkustaja pelastui. Suomalaisia pelastui tiettävästi 20.

Kenties traagisin suomalaisten matkustajien tarinoista on se, mitä tapahtui ylihärmäläiselle Panulan perheelle. Perhettään Amerikassa odottanut isä menetti onnettomuudessa puolisonsa ja viisi poikaansa. Äiti ja nuorimmat pojat olisivat päässeet pelastusveneisiin, mutta äiti ei halunnut hylätä osaa lapsistaan ja jäi siksi uppoavaan laivaan. Kaikkien onnettomuudessa hukkuneiden nimet on kaiverrettu lasikaiteisiin, jotka on pystytetty suojaamaan museon vieressä olevien telakkaramppien alkuperäisiä rakenteita.

Titanicin toinen luokka on jäänyt melko tuntemattomaksi. Lippu maksoi 13 puntaa (lähes 900 euroa). Puitteet olivat tasokkaammat kuin kolmannessa luokassa ja ruokakin parempaa, muttei lähellekään sitä, mitä ensimmäinen luokka tarjosi. Titanicin toista



Yllä vasemmalla: **Telakan suunnittelutoimiston ateljeet, joista toinen on nykyään baari, ovat poikkeuksellisen kauniit. Kattoikkunat on suunnattu siten, ettei niistä tuleva valo häikäissyt työpäivän aikana.**

Yllä oikealla: **Telakan johtajan, lordi William Pirrien, toimisto on nykyään hotellin kokoushuone. Sopimus Olympic-luokan rakentamisesta allekirjoitettiin tässä huoneessa.**

Kuvat: Mikko Laakso



luokkaa pidettiin silti vähintään yhtä hyvänä kuin ensimmäistä luokkaa monella muulla tuon aikakauden laivalla.

Lippu ensimmäiseen luokkaan maksoi keskimäärin 79 puntaa (5 200 euroa). Se oli kallis, mutta ei varakkaalle yläluokalle saavuttamaton. Parhaimpiin sviitteihin pääsi nykyrahassa 115 000 eurolla, mikä olisi hulppea hinta viiden päivän merimatkasta jopa modernilla risteilyaluksella. Sviittejä oli neljä, ja yhdessä niistä asui laivan rikkain matkustaja, amerikkalainen John Jacob Astor. Hän menehtyi, ja samoin menehtyi niin ikään sviitissä matkustanut aviopari Ida ja Isidor Straus. He omistivat New Yorkin Herald Squarella edelleen toimivan Macy's-tavaratalon.

Titanic hemmotteli matkustajiaan hyvällä ruoalla kaikissa matkustusluokissa. Laivan pääkeittiö palveli ensimmäistä ja toista luokkaa, kun taas kolmatta luok-



Yllä: Thompsonin kuivatelakka, jolla Titanic viimeisteltiin. Pumput pystyivät tyhjentämään kuivatelakan sadassa minuutissa, vaikka sen tilavuus on 19 000 kuutiota.
 Vasemmalla: Titanicin runko rakennettiin tällä telakkakarpilla. Maassa näkyvät kiskot ovat alkuperäiset. Niitä pitkin vedettiin rakennusmateriaaleja kuljettaneita vaunuja.
 Vasemmalla alla: Telakan vanha toimistorakennus on muutettu hotelliksi. Harmaat, vinokattoiset hallit ovat ateljeet, jossa Olympic-luokan laivojen piirustukset piirrettiin.
 Alla: Alueelle, jossa Titanicin runko rakennettiin, on merkattu aluksen reuna ja kävelykannen rakenteiden paikat. Etualalla kannella olleen pelatusveeneen paikka.
 Kuvat: Mikko Laakso



kaa varten oli oma, vaatimattomampi keittiö. Kolmannessa luokassakin tarjottiin lämmintä ruokaa, mikä oli tuolloin harvinaista. Tuoretta leipää oli aina saatavilla, koska laivan leipomo aloitti työt joka päivä aikaisin aamuyöllä. Keittiöissä oli kylmäsäilytystilat, ja laivalla pystyttiin tarjoamaan jopa oikeaa kermajäätelöä. Viimeiseltä illalta on säilynyt ruokalista, jossa yksi ensimmäisen luokan jälkiruoista on vaniljajäätelöllä täytetyt appelsiininkuoret.

Kun Titanic valmistautui ensimmäiselle matkalleen Southamptonissa, laivaan lastattiin muun muassa 11 laatikollista orkideoja, 190 kiekkoa erilaisia juustoja, 8 000 sikaria ja 40 000 kananmunaa. Laivalla ei ollut kissoja, mutta siellä oli muutama kana ja kukko. Matkustajat toivat laivaan 12 koiraa, joista kolme selvisi. Lastiruumassa oli ainakin postia, yksi Renault-merkkinen henkilöauto ja kuusi laatikollista Englannissa kuvattuja filmikeloja matkalla Hollywoodiin. Pellavasta ja korkista valmistettuja pelastusliivejä oli 3 500. Niistä vain 12 on säilynyt tähän päivään.

Kyllä ja ei

Titanicista on vuosikymmenten saatossa kerrottu ja uutisoitu vaikka mitä, ja osa laivaan liitetyistä väitteistä on vähitellen muuttunut kertojien suussa täydeksi todeksi. Kaikkia uskomuksia tuskin pystyisi edes kokoamaan samoihin kansiin, mutta tässä 13 usein kuulua väitettä, joista osa saattaa olla osittain totta mutta suurin osa ei.

Laivalla ei pidetty pelastusharjoitusta. Väite voi pitää paikkansa joidenkin matkustajien kohdalla. Pelastusharjoitus kyllä pidettiin lähtöpäivänä, mutta kolme tuntia ennen lähtöä. On mahdollista, että osa matkustajista ei ollut vielä astunut laivaan.

Laivalla oli useita baareja. Alkoholia laivan varastoissa oli runsaasti, mutta laivalla ei ollut yhtään varsinaista baaria. Tarjoilijat toivat tilatut juomat matkustajasaloniin suoraan aluksen keittiöistä. Ensimmäisen luokan lisämaksullisessa ruokaravintolassa oli baaritiskin tapainen rakennelma, mutta sitä käytettiin lähinnä tarjoilupöytänä.

Laivalla ei ollut kierreportaita. Matkustajajaloissa ei ollut kierreportaita, mutta keulassa oli kaksi kapeaa kierreportasta, joita pitkin lämmittäjät kulkivat asuintiloistaan kattilahuoneisiin. Lisäksi keskilaivassa oli viisi kantta korkea kierreportas, joka mahdollisti keittiöhenkilökunnan siirtymisen kannelta toiselle, keittiöstä toiseen.

Laivalla oli vain yksi flyygeli. Ajatus lienee peräisin 1997 valmistuneen elokuvan alkuminuuteilta, jossa

todella näkyy meren pohjaan päätyneet, parhaat päivänsä nähnyt flyygeli. Laivalla oli paitsi flyygeli myös viisi pystypianoa. Ne oli valmistanut Steinway & Sons Hampurissa. Lisäksi Titanic kuljetti ruumassaan viittä flyygeliä rahtina New Yorkiin.

Titanic oli liian iso vierailemaan kotisatamassaan. Titanic lähti matkaan Southamptonista, mutta sen kotisatama oli varustamon kotikaupunki Liverpool. Se olisi kyllä mahtanut Liverpoolin satamaan, koska lähes identtinen Olympic oli siellä jo käynyt. Vain muutaman viikon elänyt Titanic ei Liverpooliin koskaan ehtinyt.

Titanic tavoitteli nopeusennätystä. Kun vastavalmistunut ja lähes tyhjä Titanic lähti Belfastista kohti Southamptonia 2. huhtikuuta 1912, se onnistui hetken kulkemaan 23,25 solmun nopeudella. Vastaavaan nopeuteen se ei tämän jälkeen enää yltänyt, joten ajatus siitä, että sen 22 solmun matkanopeus olisi mahdollistanut uuden nopeusennätyksen on yhtä kuollut kuin aluksen Atlantin pohjassa ruostuva hylky. Hiilestäjien lakon vuoksi laivaan ei saatu myöskään täyttämäärää polttoainetta, joten Titanic ei olisi voinut kulkea edes omalla huippunopeudellaan koko matkaa.

Jäävuori repi laivan rungon auki. Jos jäävuori olisi repinyt laivan rungon kokonaan auki sadan metrin matkalta siten, että kuusi etummaista vesitiivistä osastoa täyttyi vedellä, laiva olisi uponnut muutamassa minuutissa. Titanic pysyi pinnalla yli kaksi tuntia, mikä viittaa siihen, että törmäys aiheutti niitattuun runkoon vain vuotokohtia suunnilleen sadan metrin matkalle. Etummaiset osastot täyttyivät vähitellen, ja keulan painuessa syvemmälle vesi levisi kohti aluksen perää.

Titanicin piti olla uppoamaton. Uppoamatonta laivaa ei ole olemassakaan, ja Titanicin kohdalla asia lienee harvinaisen selvä. Laivan runko oli jaettu 16 vesitiiviiseen osastoon, eikä sellaista onnettomuutta, jossa osastoitu runko uppoaisi, pidetty todennäköisenä. Lisäpontta antoi se, että osastointi oli pitänyt sisarus Olympicin pinnalla sellaisessa törmäyksessä, jossa törmäyksen toinen osapuoli upposi. Olympic oli pystynyt jopa ajamaan omin konein telakalle korjattavaksi.

Titanic oli ensimmäinen SOS-hätäkutsua käyttänyt laiva. Kirjainyhdistelmän S-O-S käyttö hätäkutsussa on peräisin Saksasta. Merihätään joutunut Cunard-varustamon Savonia oli käyttänyt sitä jo vuonna 1909. Titanicin radistit yrittivät kutsua mahdollisimman monia laivoja apuun, ja siksi he lähettivät sekä vanhempaa CQD-kutsua että SOS-kutsua.

Pelastusveneitä ei ollut tarpeeksi. On totta, että laivan 20 pelastusvenettä eivät riittäneet kaikkien matkustajien ja koko miehistön pelastamiseen, mutta veneitä oli silti neljä enemmän kuin määräykset tuoloin vaativat. Liikenne Atlantilla oli niin vilkasta, että pelastusveneitä uskottiin tarvittavan vain hätään joutuneiden kuljettamiseen muihin laivoihin. Jos muita laivoja olisi ehtinyt apuun ajoissa, pelastusveneet olisivat tähän riittäneet.

Laivan valot paloivat loppuun asti. Valot paloivat kauan, mutta eivät aivan loppuun asti. Titanicin sähkögeneraattorit olivat laivan perässä, potkuriakseliin lähellä. Ne pysyivät kuivana pitkään ja tuottivat sähköä, koska kattiloissa oli höyryä runsaasti. Sähköjärjestelmä oli jaettu useisiin sulakesuojattuihin piireihin, ja todennäköisesti piiri toisensa jälkeen pimeni sitä mukaa, kun sulaketaulut painuivat suolaiseen meriveteen. Kun alus katkesi, viimeisetkin valot sammuiivat.

Orkesteri soitti loppuun asti. Laivan kahdeksan muusikkoa eivät juridisesti olleet miehistöä vaan toisen luokan matkustajia. He tajusivat, ettei heillä ollut mahdollisuutta pelastua ja päättivät tehdä voitavansa toisten auttamiseksi. Rauhoittaakseen pelastusveneisiin siirtyviä he soittivat kannella niin pitkään kuin pystyivät. He saattoivat soittaa jopa aivan loppuun asti, mutta kukaan, joka olisi ollut riittävän lähellä kuulemaan viimeiset nuotit, tuskin selvisi hengissä.

Matkustajien joukossa oli Jack Dawson -niminen nuorukainen. Tämäkin uskomus on peräisin vuoden 1997 elokuvasta. Onnettomuuden uhrien hautausmaalla Halifaxissa on kyllä hautakivi, jossa lukee J. Dawson, mutta haudassa ei lepää Jack vaan Joseph. Hän oli yksi kattilahuoneissa työskennelleistä lämmittäjistä.

Titanic Belfast

Vanhalle telakka-alueelle avattiin vuonna 2012, sata vuotta laivan uppoamisesta, varsin näyttävä museo, joka pyrkii kertomaan Titanicista mahdollisimman laajasti. Kertomus alkaa aluksen rakentamisesta ja päättyy hylyn löytymiseen sekä siihen, kuinka tragediaa on vuosien saatossa kaupallistettu. Museorakennus on juuri siinä kohdassa, mihin Olympicin ja Titanicin keulat telakalla ulottuivat, ja se on myös yhtä korkea kuin nuo laivanrungot olivat. Museon nimi on Titanic Belfast.

Titanic Belfast löytyy vaikkapa Google Earthista koordinaateista 54°36'29.1"N 5°54'35.9"W. Alkuperäisestä telakka-alueesta ei ole paljon jäljellä, mutta rampit, joilla Olympic-luokan laivat rakennettiin, ovat tähdenmuotoisen museorakennuksen koillispuolella. Titanic

kohosi rampeista vasemmanpuoleisella, ja tälle rampille on merkattu aluksen rungon, kansirakenteiden ja pelastusveneiden ääriiviat. Oikeanpuoleinen rampi oli Olympicin ja Britannicin synnyinsija, ja sille istutetut nurmikentät kuvaavat sitä, kuinka paljon Titanicin mukana hukkui. Suurin kenttä edustaa kolmatta luokkaa ja toiseksi suurin miehistöä.

Telakkaramppien ympärillä ollutta teräskehikkoa ei enää ole, mutta sen paikan osoittavat tolpat, jotka alueelle on myöhemmin pystytetty. Kehikko oli kaksi kertaa näitä tolppia korkeampi. Kun Titanic laskettiin vesille, se liukui rampilta Lagan-jokeen 62 sekunnissa. Sen jälkeen keskeneräinen runko hinattiin kuivatelakalle, jossa se rakennettiin valmiiksi. Kuivatelakka on edelleen olemassa, ja se löytyy koordinaateista 54°36'54.4"N 5°54'02.8"W.

Kaksi kaunista ateljeeta, jossa laivat suunniteltiin, ovat edelleen jäljellä. Ne ovat museon itäpuolella ja osa telakan vanhaan toimistorakennukseen avattua hotellia. Toinen ateljeista toimii juhlasalina ja toisessa on baari, johon pääsee vapaasti tustumaan. Kartoissa ateljeet näkyvät nimillä Drawing Office One ja Drawing Office Two.

Museon vieressä on pieni lautta nimeltä Nomadic. Se kuljetti aikoinaan ensimmäisen ja toisen luokan matkustajia Olympic-luokan laivoille Cherbourgin matallassa satamassa. Nomadic on myös Harland & Wolffin käsialaa, ja se valmistui hiukan ennen Olympicin neitsytmatkaa. Lauttaan pääsee tutustumaan, ja sen rakenteista näkee, miten huolellista työtä telakalla tehtiin. Sisustus ei ole alkuperäinen mutta entisöity muistuttamaan sitä, miltä Titanicin toisessa luokassa näytti.

Titanic Belfast on museona varsin vaikuttava. Ehkä mieleenpainuvin kokemus on Shipyard Ride eli simuloitu vierailu Harland & Wolffin telakalla. Esillä on myös laivasta säilyneitä esineitä, kuten jonkun hukkuneen päällä ollut pelastusliivi ja uppoamispaikalta pois kellunut ensimmäisen luokan kansituoli. Museon edessä on iso ja paksu teräslevy, joka on täsmälleen sen kokoinen kuin ne levyt, joita Titanicin runkoon niitattiin.

Vaikka pinnalla pysyneet laivat ovat ehdottomasti kiinnostavampia kuin pohjaan painuneet, on Titanic Belfast vierailemisen arvoinen. Se yllättää, vaikka olisi aiemmin vierailut ties kuinka monessa Titanic-museossa eri puolilla maailmaa. Käynti Nomadicilla saa vanhan historian elämään, ja alkuperäisten telakkaramppien näkeminen on kokemus omassa luokassaan. Aikaa museovierailuun kannattaa varata runsaasti, koska nähtävää on paljon.



Yllä: Yksi harvoista säilyneistä pelastusliiveistä, jonka avulla joku yritti välttää hukkumiselta. Yritys ei onnistunut, eikä liivin näkeminen museossa jätä vierailijaa kylmäksi.

Yllä oikealla: Museossa on esillä yksi kuudesta säilyneestä kansituolista. Tuolin poimi uppoamispaikalta talteen Mackay-Bennet -niminen laiva, jonka White Star -varustamo oli vuokrannut etsimään onnettomuudessa hukkuneita.

Oikealla: Museossa on esillä lista onnettomuudessa hukkuneiden nimistä. Vierasperäisten nimien oikeinkirjoitukseen on kiinnitetty erityistä huomiota. Panulan perheen nimiä ei suomalainen voi olla huomaamatta.

Alla: Viimeinen säilynyt White Star -varustamon laiva on Nomadic-niminen lautta, joka kuljetti matkustajia Olympicille ja Titanicille Cherbourgin satamassa.

Kuvat: Mikko Laakso

MULLEN, Mr Thomas A.
MULLER, Mr L.
MULLIN, Miss Mary
MULLIN, Mr Joseph
MULLOCH, Mr William McMaster
MULLOCH, Mr Per Fabian Oliver Malkom
MULLOCH, Mr Thomas Francis
MULLOCH, Mr Thomas Francis
MULLOCH, Mr Penko
MULLOCH, Mr Tawfik Al-Khouri
MULLOCH, Mr William Henry
MULLOCH, Minko
MULLOCH, Francesco Luigi Arcangelo
MULLOCH, Niiqūlā Khalīl
MULLOCH, Almā
MULLOCH, Annā Rizq
MULLOCH, Tanous Ibrahim

PÄLSSON, Master Paul Folke
PÄLSSON, Miss Stina Viola
PÄLSSON, Miss Torborg Danira
PÄLSSON, Mrs Alma Cornelia
PANULA, Master Eino Viljami
PANULA, Master Jaakko Arnold
PANULA, Master Juha Niilo
PANULA, Master Urho Abraham
PANULA, Mr Ernesti Arvid
PANULA, Mrs Maria Emelia Ojala
PARKER, Mr Clifford Richard
PARKES, Mr Francis
PARR, Mr William Henry Marsh
PARSONS, Mr Edward
PARSONS, Mr Frank Alfred



Uutisia lyhyesti

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

Tallinkin laivajärjestelyiden viimeisimmät vaiheet

Tallink tiedotti tammikuussa siirtävänsä tällä hetkellä Helsinki–Tallinna-risteilyliikenteessä kulkevan Victoria I:n kesäkaudeksi Tallinna–Tukholma-linjalle Baltic Queenin pariaksi. Kesäkuukausien ajan Helsingistä ei näinollen liikennöidä vuorokauden risteilyjä Tallinnaan. Kanadaan Bridgemansille viime kesänä rahdattu Isabelle puolestaan myytiin rahtaajalleen tammikuun lopussa. Laiva sai sittemmin Kanadan lipun ja uuden nimen Isabelle X. Romantika on Tallinkin laivoista kirjoitushetkellä edelleen työttömänä, makuutettuna Tallinnassa.

Mein Schiff 7 vesille

Toistaiseksi viimein Turun telakalla TUI Cruisesille valmistuva risteilyalus Mein Schiff 7 laskettiin vesille Turussa heti Icon of the Seasin luovutuksen jälkeen 1.12.2023. Uusi laivan on sisaralus Turusta 2018 ja 2019 valmistuneille Mein Schiff 1:lle ja Mein Schiff 2:lle, mutta siinä on varauduttu metanolin käyttöön polttoaineena.

Finncanopus valmistui

Finnlinesin toinen Superstar-luokan ropax luovutettiin omistajalleen 12.12.2023, ja se aloitti liikenteen 16.2.2024. Laiva matkasi Eurooppaan lopulta pidempää reittiä Afrikan ympäri, sillä varustamo ei uskaltanut lähettää sitä Punaisenmeren ja Suezin kanavan läpi Israelin Gazaan hyökkäyksen aiheuttaman epävakaisuuden vuoksi.

Birka Stockholmista Birka Gotland

Viking Linen ja Gotlandsbolagetin yhdessä omistaman Birka Stockholmin uudeksi nimeksi paljastettiin joulukuun alkupuolella Birka Gotland. Muutamaa viikkoa myöhemmin julkistettiin myös alusta operoivan yhteisvarustamon nimi, josta tuli Gotland Alandia Cruises. Birka Gotland aloittaa liikenteen uudella nimellään maaliskuun lopulla. Kuten ennenkin, se liikennöi pääasiassa vuorokauden risteilyitä Tukholmasta Maa-rianhaminaan, minkä lisäksi kesäisin matkoja tehdään Tukholmasta Visbyhyn, Korkearannikolle, Riikaan, Ys-tadiin ja Bornholmiin.

Boren Seagardista Smyriin Glyvursnes

Aiemmin Transfennicalle rahdattu Boren roro-lautta Seagard luovutettiin uudelle omistajalleen färsaarelaiselle Smyril Linelle joulukuussa. Laiva sai tämän jälkeen telakalla uuden nimen Glyvursnes sekä ensimmäisenä Smyril lastilauttojen uuden, turkoosin sävyissä olevan värityksen. Helmikuussa Smyril puolestaan kertoi solmineensa sopimuksen kahden rahtiudisraken-teen tilaamisesta.

10. E-Flexer valmistui, 13. tilattiin

Kymmenes E-Flexer, Marine Atlanticille rahdattu Ala'suinu, luovutettiin rahtaajalleen 8.2. Laiva on parhailaan matkalla Kanadaan, jossa se tulee korvaamaan Tallinkilta rahdatun Atlantic Visionin. Corsica Linea ja Stena Roro solmivat 8.1. sopimuksen jo 13. E-Flexerin rakentamisesta. Jo keväällä 2026 valmistuva alus tulee liikenteeseen linjoille Marseillesta Ajaccioon ja Bastiaan. Vielä nimetön laiva tulee olemaan ensimmäinen Välimerellä liikennöivä E-Flexer. Sarjan pituus voi kasvaa vielä entisestään, sillä joulukuussa 2023 Stena julkaisi konseptin jo valmistuneita aluksia rahtipainotteisemmista E-Flexer 300 aluksista. Kerroimme E-Flexer-luokasta tarkemmin Ulkomatalan numerossa 1/2023.

AtoB@C Shippingin Electramar valmistui

ESL Shippingin tytäryhtiö AtoB@C Shippingin ensimmäinen hybridikäyttöinen irtolastialus Electramar luovutettiin Intiassa 15. joulukuuta. 89-metrisen aluksen lastikapasiteetti on reilut 5 000 tonnia ja se seilaa Kyproksen lipulla. Varustamolla on tilauksessa vielä 11 saman sarjan alusta, ja uuden aluksen luovutuksen pitäisi olla kerran kvartaalissa.

Langh Shipin toinen uudisrakennus sai nimen Olivia

Wuhu Shipyard luovutti 22. tammikuuta Langh Shipille toisen yhtiön tilaamasta kolmesta LNG-käyttöisestä irtolastialuksesta. Eurooppaan saavuttuaan alus tulee kulkemaan Outokummun sopimusliikenteessä Tornion ja Terneuzenin välillä yhdessä aiemmin valmistuneen Lovisan ja myöhemmin luovutettavan Sofian kanssa.



Yllä: Viking Cinderella maalattiin telakoinnin yhteydessä takaisin punaiseksi. Laiva aloittaa Helsingin ja Tukholman välillä 9.3. Kuva: Juhani Mehto
 Oikealla: Isabella Antwerpenissä marraskuussa 2023, vielä Latvian lipulla. Kuva: Marko Stampehl
 Oikealla alla: Finnsirius ja Finncanopus yhtä aikaa Naantalissa jälkimmäisen saavuttua ensi kertaa kotimaahan. Kuva: Krzysztof Brzoza
 Alla: Entinen Seagard, nykyinen Glyvursnes Smyril Linen uudessa rahtialusten värityksessä. Myös toinen varustamon entinen suomalaislaiva, Mykines eli entinen Transgard ja Auto Baltic, on saanut saman värityksen. Kuva: Smyril Line



Risteilylaivat

Celestyalin viimeis



Pitkään Suomessa rakennetulla tonnistolla operoinut Celestyal Cruises on uudistanut laivastoaan. Nyt ensi kertaa Kreikan saaristoon erikoistuneella varustamolla ei ole yhtäkään Suomessa rakennettua laivaa laivastossaan.

TEKSTI: JOONAS KORTTELAINEN

VIIME VUOSIKYMMENET enimmäkseen Ateenan Pireneuksesta käsin Egeanmeren ja Itäisen Välimeren risteilyjä tehnyt Celestyal Cruises, entinen kyrposlainen Louis Cruise Lines (lue lisää Ulkomatala 05/2017) luopui viimeisestä kahdesta iäkkäämmästä risteilyaluksestaan, joilla oli Suomi-kytkökset. Vuosien varrella yhtiön liikenteessä ehti liikennöidä joko Suomessa rakennettuja, Suomesta liikennöineitä tai suomalaisille rakennettuja aluksia yhteensä seitsemän kappaletta.

Lousin ja Celestyalin suomalaislaivat

Kaikki alkoi Birka Cruisesin ms Prinsessanin ostosta 1986, kun uusi Birka Princess oli luovutettu. Entinen autolautta, vuonna 1966 valmistunut Finnansa oli onnistunut lyhyillä risteilyillä ja se oli lopulta liikenteessä Princessa Marissana 2006 asti. Myös seuraaja Birka Princess ehti käydä nykyisen Birka Gotlandin, alun perin 2004 valmistuneen Birka Paradisen tehtyä sen toimeentomaksi, hetken Lousin laivastossa. Tämä päättyi kuitenkin traagisella tavalla lyhyeen, kun Sea Diamondiksi nimetty alus osui kevään 2007 risteilyllä Santorinin tulivuoren kalderan vedenalaiseseen osaan ja upposi verrattain nopeasti Thiran lauttasataman edustalle, missä öljyvuodot edelleen muistuttavat hyllyn sijainnista.

Myös 1992 Birkalle aiottu Turussa rakennettu, mutta Wärtsilä Marinen konkurssin vuoksi Birkan peruma Birka Queen ehti käydä 2000-luvulla Louis Majesty-nimellä laivastossa muutaman kauden ajan. Suomessa

set suomalaiset

Celestyal Crystal, suomalaisille tutummin entinen Sally Albatross ja Silja Opera, saapumassa Pireaukseen heinäkuun aamuna 2018. Kuva: Joonas Kortelainen



rakennetuista Louisin liikennettä ovat kasvattaneet RCCL:lle Helsingin telakalta ensimmäisten joukossa 1971 valmistunut Nordic Prince, nimellä Aquamarine 2000-luvulla sekä viimeisimpänä 1982 Hietalahdesta luovutettu Song of America, viime vuoteen asti viimeisen vuosikymmenen Celestyal Olympia. Lisäksi laivastossa on vierailut jokusen kauden myös Celestyal Nefeli nykyinen Gemini, joka valmistui suomalaisen Effjohnin Crown Cruise Line brändille Crown Jeweliksi 1993. Iso osa Celestyalin laivoista on ollut vuokrattuna muille toimijoille, mm. TUI:n Thomson-brändille.

Tässä kirjoituksessa keskitymme muistelemaan erityisesti vuodesta 2007 suomalaisille tuttua Louis Cristalia, myöhemmin Celestyal Crystalia. Sen vedenalainen runko valmistui Turussa jo 1980, kun se luovutettiin Viking Linen osakasvarustamo Sallylle Viking Saga-nimellä. Kuusi vuotta myöhemmin Sally luopui Helsingin-Tukholma -linjasta päätyen pian kilpailijan leiriin pankkien avustuksella, ja Siljan omistajien Effjohnin risteily-

brändin Sally Linen alla se ehti liikennöidä pariin otteeseen uudistettuna tuhoisaan tulipaloon 1990 asti, Sally Albatrossiksi kastettuna. Vedenalaisia osia käytettiin uudestaan, ja tuhkasta nousi uusi Sally Albatross keväällä 1992 tällä kertaa Rauman telakalta. Parin kauden jälkeen keväällä 1994 se osui kovana jäätälvenä Porkkalan sisääntuloväylällä kariin liukuen sen päältä pois. Seurauksena laiva kallistui ja upposi puoliiksi läheiselle Savinin matalalle, josta se ajettiin matalaan veteen täyden uppoamisen estämiseksi. Kaikki saatiin ihmeen kaupalla evakuoitua muihin aluksiin vaikeista jääolosuhteista ja pahenevasta kallistumasta huolimatta.

Siljan laivastoon laiva palasi melko yllättäen vuoksi 2002-2006 Silja Operana. Sitä ennen se oli karilleajon jälkeen ollut ensin talousahdinkoisen omistajansa ulosvuokraamana NCL:n Leewardina 1995-99 ja Star Cruisesin Superstar Tauruksena 2000-2002. Louisille alus päätyi Tallinkin ostettua Siljan Sea Containers-yhtiöltä 2006, jolloin alus ei kuulunut Finnjetin ja Su-



Ylillä: Hietaniemessä alunperin 1982 rakennettu Celestyal Olympia Santorinin kalderan auringonlaskussa.

Yllä: Celestyal Crystalin tunnistettava kaksikerroksinen keulan yökerho esiintymislavoineen. Tila on pitkälti alkuperäisessä asussaan, joskin viimeisetkin koristeet joissa on Sally Linen logo ovat hävinneet.

Alla: Toinen Celestyal Crystalin pöörävintoloista, 5. kannen Olympus.

Kuvat: Joonas Kortelainen



perseacat-pikalaivojen kanssa kauppaan.

Siihen nähden, että alus ehti törmäilemään Pietarissa Silja Operana pariin otteeseen sisääntulokanavassa muihin aluksiin ja uudellakin omistajalla öljytankkeriin, sama runko on lopulta ollut kaikista onnettomuuksista huolimatta äärimmäisen onnekas siinä, että se on varmasti tienannut kaikkien remonttien jälkeen moninkertaisesti hankintahintansa takaisin. Nyt alus on kuitenkin riisuttu ja odottanut kohtaloaan Kreikan Lavriossa elokuusta 2023 asti.

Celestyalin nykylaivasto

Toinen viime vuosien uskollinen työhevonen, suurempi mutta vanhempi Celestyal Olympia vaihtoi jo lähestyvään romutukseen viittaavaan nimeen Bella Fortuna. On vaikeaa arvata, odottaako myös Crystalia jo läheinen Turkin ranta, vai olisiko sillä vielä jokin elinkaaren pidennys luvassa.

Taustalla kaksikosta luopumisessa on Celestyalin hyötyminen pandemian aikaisesta tilanteesta, jossa suurempaa ja uudempaa käytettyä kalustoa on edullisesti saatavilla monien risteilyfirmojen luovuttua kysynnän romahdettua ja uusien aluksien valmistuttua vanhemmista aluksistaan. Näin Celestyal osti jo pandemian kynnyksellä Costa NeoRomantican 2020, ristien sen Celestyal Experienceksi. Tämä ei kuitenkaan koskaan päässyt liikenteeseen, vaan keskellä syvimmän pandemian alus vaihtoi jälleen omistajaa ja ajettiin pian sen jälkeen rantaan Alangissa. Seuraava kauppa nähtiin viime vuonna, kun entinen Holland America Linen Ryndam, myöhempi P&O:n Pacific Aria, päättyi pandemian aikana sijoitushankintana Seajetsille ja lopulta kahden vuoden jälkeen myytiin Celestyalille nimellä Celestyal Journey. Journeyn seuraksi tulee pandemian aikana Tallinnassakin parempia aikoja odotellut AidaAura, joka sai loppuvuodesta 2023 nimen Celestyal Discovery.

Crystalin seuraajat tekevät pitkälti samoja pidempiä itäisen Välimeren kierroksia ja pysähtyvät päiviksi Kreikan saariston ja Turkin satamiin. Suurempi Discovery ajaa entisen Olympian tavoin enimmäkseen 3-4 yön reissuja kaikkein suosituimpiin kohteisiin saarivaltakunnassa ja Journey puolestaan Crystalin tavoin pidempiä 7-9 yön matkoja. 2010-luvun alussa Crystalin talvikauden ohjelmaan kuuluivat mm. Kuuban risteilyt (Ulkomatala 02/2014), mutta nämä päättyivät pitkälti poliittisen ilmapiirin kiristyessä 2017 talvikauteen.

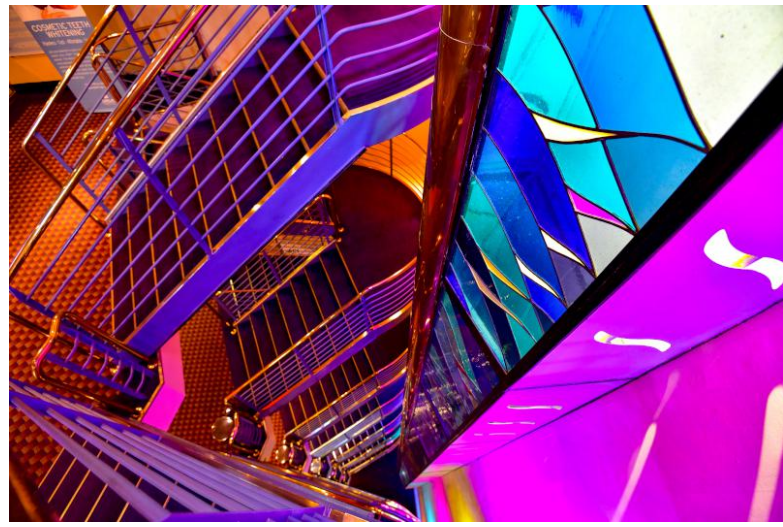
Celestyal Crystalilla Kreikassa

Heinäkuussa 2018 teimme viikon matkan Crystalilla Pireauksesta sen pysähtyessä Mykonoksella, pienellä

Miloksella, johon sen kokoisella aluksella pääsee lähes satamaan asti, Santorinilla, Kreetan Heraklionissa sekä Samoksella, josta laiva jatkoi päiväksi halukkaille viereiseen Turkin Kusadasiin, jossa sijaitsevat muinaisen Efesoksen rauniot. Laiva soveltui etenkin pienempiin saarikohteisiin täydellisesti ja sen koosta tuli enemmän mieleen jahti kuin isot risteilyalukset, jotka usein joutuvat suosituissa kohteissa joko jäämään ulos redille tai jättämään pienemmät saaret kokonaan väliin. Koosta oli hyötyä myös siinä, ettei suurempia tungoksia päässyt edes yhteyksälussatamissa syntymään, jonot vetivät nopeasti ja kaikki oli hyvin organisoitua. Lisäksi kun kohteissa katseli vaikkapa Princessin, TUI:n, MSC:n, Celebrity Cruisesin ja Costan vastaavilla Välimeren kierroksella olevien matkalaisten stressitasoja, tuntui siltä, että olimme sillä ylellisemmällä vaihtoehdolla liikenteessä, vaikka todellisuudessa Celestyalin hinnat ovat sieltä edullisemmasta päästä. Tähän asti tasoero toki uudempiin aluksiin on ollut jo 30-40-vuotiailla aluksilla uusittunakin melkoinen. Itseäni ja matkakumppania se ei haitannut, olihan entiselle Sally Albatrossille pääseminen jo sinällään jännää, varsinkin kun edellisestä Silja Operan risteilystä Riikaan ja Pietariin oli kulunut tuossa vaiheessa pitkälti yli vuosikymmenen.

Auttamatta kuuden vuoden jälkeen alus on varmasti nyt vielä ikääntyneempi, mutta omia odotuksia paremmin siitä oli tuolloin huolehdittu. Lisäksi Itämeren lyhytristeilyille muokkauksen jälkeen, kylläkin NCL:n ja Star Cruisesin pohjilta, se oli saatu yllättävänkin hyvin toimimaan uuden omistajansa vaivannäön tuloksena. Isoin kompastuskivi toki ikääntyneillä risteilyaluksilla on ollut hyttien ja erityisesti nykyään suosittujen parvekehyttien puuttuminen. Crystaliin niitä on tehty uudelleenbrändäyksen yhteydessä Lousista Celestyaliksi 2015 entisistä ikkunallisista kahden hengen deluxe-hyteistä muokkaamalla laivan ylempien hyttikansien sivuille. Oli päivistä kiinni, etten saanut tälle matkalle sellaista ostettua, sen verran suosittuja ne jo neljä kuukautta ennen lähtöä olivat. Meidän oli tyytyminen parivuoteelliseen entiseen "Silja-luokan" hyttiin, mutta viikon reissulle se oli erittäin riittävä.

Aikataulu risteilyllä oli niinkin tiukka, että jäimme jopa kaipaamaan meripäivää, jolloin olisi ollut aikaa käydä enemmän kuntosalilla, saunoa, ihmetellä kauppoissa, maata kannella varjossa tai olla altaassa, nauttia ravintoloiden ja showbaarin tarjonnasta. Nyt kaikki tuntui jotenkin ylimääräiseltä pitkien retkipäivien päätteeksi, mutta samalla vieläkin muistelee sitä, että henkilökunta oli kaikkialla erittäin ystävällistä ja koska omat odotukset esimerkiksi show-ohjelman suhteen risteilylaivoilla ei ole erityisen korkealla, Celestyalin paikallisesta ammentava ohjelma oli taiteellisesti huomattavan hyvätasoinen. Tämä ehkä näkyi myös siinä,



Yllä: Ruotsinlaivojen ysäri nostalgialla on vahvasti läsnä edelleen mm. laivan portaikoissa.

Alla: Pääravintolakanen valoisa keskiosa, kuvassa urheiluhenkkinen baari.

Kuvat: Joonas Kortelainen



että asiakkaina oli enimmäkseen espanjan, portugalilaisien ja ranskankielisten maiden asiakkaiden lisäksi kreikkalaisia, jolloin paine tarjota paikallisesta ammentavaa korkeatasoisempaa ohjelmaa saattaa yhtiöllä olla suurempia kilpureita kovempi. Englannin puhujat olivat vähemmistössä ja muita pohjoisen asukkeja meidän lisäksi ei juuri ollut. Retket oli hyvin järjestetty, menimme usein oman kielitaustamme vuoksi espanjankieliseen bussiin ja tuntui, että saimme kohteista irti valtavan paljon enemmän kuin mikä odotus ryhmämatkoilta oli, oli kyseessä sitten Mykonoksen kauniit kujat tuulimyllyineen, Miloksen kalkkikivilaguunit tai Plakan kylän kadut, Kreetan Knossoksen 4000 vuotta vanhat minoalaiset palatsit tai 80-luvun perhematkalla edellisen kerran näkemäni Samoksen pikkukylät. Jopa yleensä turisteja ja päivämattalalaisia kuhisevat Santorinin Thira ja Oia olivat stressittömiä kokemuksia kokeneen matkanjärjestäjän ohjelman ja aikataulutuksen ansiosta. Kiipesimme yhteyksälussaliturilta portaat Thi-

raan helteessä ja iltapäivän porotuksessa, aasian seas- sa varoituksista huolimatta ja koitoksen jälkeen aurin- gon mereen laskua katsellessa tuntui, että oli oikeasti lomalla eikä ryhmämatkalla. Salaisuutena oli se, että Crystalin ohjelmaan kuului Santorinin kalderassa lillu- mista kokonaiset kaksi päivää, jolloin laiva toimi hot- tellina yön. Myös satamabyrokratia tullessa ja lähties- sä oli erittäin vaivatonta ja molemmilla kerroilla olim- me järjestäneet niin, että ruuhkien välttämiseksi käve- limme itse sisään ja ulos Pireauksen satamasta.

Itse laivasta muutamia havaintoja vertailtuna sen edel- liseen Itämeren aikaan (lue lisää laivan historiasta UM 02/2017). Matkustajahytit ovat kolmella alimmalla kannella, kuten myös Siljan aikaan, lisäksi kannen viisi keulassa on lisää perushyttejä. Paremmat hyttiluokat ja sviitit sijaitsevat kuten aiemminkin kansilla kuusi ja

seitsemän. Kannen viisi keskiosassa on laivan kauppa, kuvakioski ja retkimyynti sekä vastaanotto, Siljan ai- kaan tämä alue oli laivan tax free ja parfyymikauppa sekä info. Viidennen kannen peräosassa on toinen pääravintola, Olympus, jossa oli sama à la carte menu kuin ylemmän kannen pääravintolassa. Sallyn aikaan tämä oli aluksi Classic buffet, jossa oli kuudennelle kannelle ulottuva bistro-osa suurella näköalaikkunalla, Silja Operan aikaan taas à la carte Caruso. Kannen kahdeksan peräosan ravintola on nimeltään Amalthia ja vaikka menu oli useimmiten tasan sama kuin Olym- puksessa, koimme tämän ravintolan jotenkin viihtyi- sämpänä eikä vähiten erittäin henkilökohtaisen palve- lun vuoksi. Ravintolasta oli myös pääsy takakannelle ulos. Sallyn aikaan ravintola oli myös à la carte Royal, Silja Operalla täällä sijaitsee Buffet La Scala. Keskilaivas- sa sijaitsee Eros Bar, jossa paapurin puolella on pöytä- ryhmät näköalaikkunalla ja styyrpuurissa Time out- urheilubaari, casino sekä kokous- ja leikkihuone. Sal- lyllä täällä oli alun perin konferenssikeskus ja niin myös Operalla, mutta lisäksi suurehko Sea Shop ja Casino. Keulassa sijaitsee aluksen sydän, Muses show lounge, joka kahden kerroksen terasseineen tuo mie- leen paljon suuremmat risteilylaivat. Tämä tila on mahdollisesti eniten alkuperäisessä asussaan, mutta Sallyn aikaan sen nimi oli Champagne Show Room ja Silja Operalla Metropolitan.

Kannella yhdeksän keskilaivassa sijaitsee laivan varsin viihtyisiä allasosasto aukaistavalla katolla ja Helios- baarilla sekä kauneushoitolalla. Tämä tila pääsi erittäin hyvin oikeuksiinsa Välimeren lämpimissä öissä ja grilli- bileet sirtakin tahtiin ovat jääneet erityisen hyvin mieleen. Tila itsessään oli näyttävä alunperinkin, Siljan Rivierana. Perässä sijaitsee Välimeren liikenteessä buffet-ravintolat Casual Dining Aura ja Leda, nämä olivat Sallyn aikana aluksen saunat ja Monaco-pika- ruokaravintola. Silja Operalla täällä sijaitsee Robert's Coffee sekä kesäisin Rigoletto-pizzeriaksi muuttunut kokoushuone. Erityisen hyvin Välimerellä toimi se, että molemmista seisovan pöydän linjastoista pystyi helposti siirtymään ruokailemaan takakannen aurin- kovarjojen alle ulos. Keulassa sijaitsee show loungen ylemmän kerroksen takana laivan kuntosali, sauna sekä kauneushoitola. Kuntosalin ja altaassa pulahduk- sen jälkeen maistui oikein äkäiset löylyt laivan pienes- sä mutta hyvässä saunassa. Tämä alue oli pitkälti sama kuin Silja Operan aikaan, olkoonkin että Silja Land- leikkihuoneesta oli tehty osa kauneushoitola.

Ylemmällä kannella sijaitsee upea korsteenin ympäri kiertävä Horizons Lounge, josta on näkymä joka suuntaan. Alkuperäinen Lerberin suunnittelema Sky Bar ja Piano Bar, Silja Operalla Stardust ja Club Ope- ra eivät enää ole aivan samat sisustuksen puolesta, mutta runsas peilipintojen käyttö, viimeistely sekä



Yllä: Ylempien hyttikansien entiset Silja-luokan hytit ovat pitkälti tavallisen hotellihuoneen tasoisia ja osaan on rakennettu parveke.

Alla: Aikaansa edellä – valmistuessaan 1992 Riviera oli ennennäkemätöntä Itämerellä avattavan katon ja allasosaston sekä pyöreän baarifiksin ansiosta

Kuvat: Joonas Kortelainen

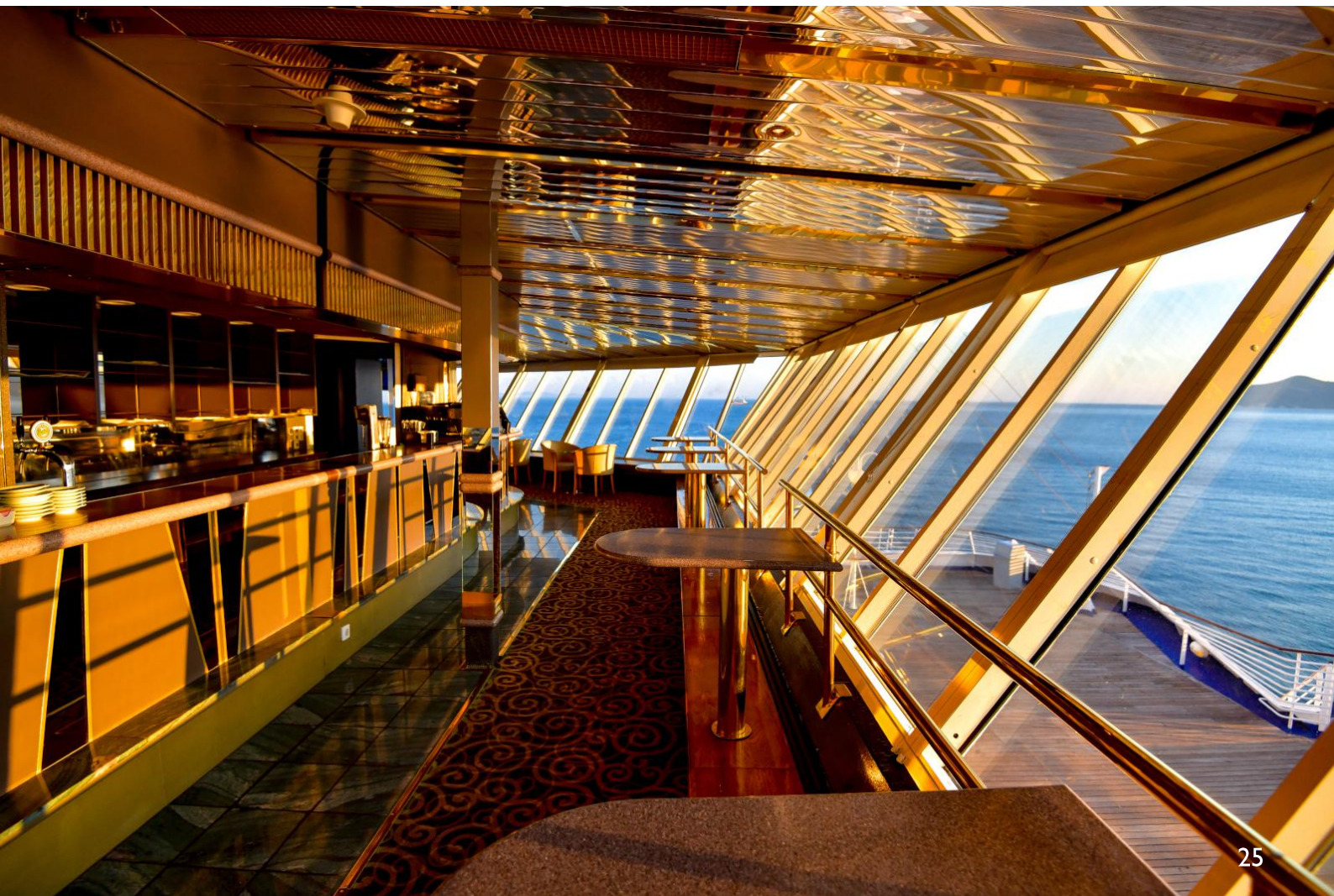


suuret kaartuvat ikkunat tekivät kyllä vaikutuksen vielä 2010-luvun lopullakin. Liekö sitten 90-luvun nostalgian kanssa tekemistä. Ylimmällä kannella on myös aurinkokansi ja tässä yhteydessä on vielä syytä mainita kannen 5 kiertävä mainio tiikillä päällystetty ulkokansi, jota ympäri kiertämällä sai hyvin karistettua risteilyyn kuuluvien välimerellisten ruokien tuomaa ähkyä. Perän terassimuotoillun ulkokannen alimmalla tasolla sijaitseva Thalassa Bar oli saanut säilyttää Silja Operan ajalta poreammeensa ja täältä kelpasi katsella laivan vanavettä viileä juoma tai espresso käden ulottuvilla.

On ehkä vähän huvittavaa, että käytännössä Celestyalin ja aiemmin Louis Cruisesin käytössä on ollut suurin osa Birka Cruisesin laivoista, jopa se aiottu Birka Queen, jota Birka ei koskaan saanut, muttei nykyistä Birka Gotlandia. Yhtäläisyydet entisten Sally Albatrosin ja Birka Paradisen välillä ovat itse asiassa silmiinpistävät. Vaikka jälkimmäinen makasi lähes neljä vuotta toimitettomana pandemian aikana, suurin syy miksi sitä ei tulla näkemään Celestyalin tai muun Välimeren risteilyjä järjestävän yhtiön laivastossa on se, että tämänkokoisten ikääntyneiden Ruotsinlaivojen aika ilman autokantta on auttamattomasti ohi. Se mitä Birkaan ei koskaan selkeästi varauksesta huolimatta tehty sivujen parvekehyttien remonttina, saatiin aikaan yli 10 vuotta aiemmin luovutettuun Celestyal Crystaliin. Samalla laivan ikää saatiin pidennettyä varmasti

tähän asti myös sillä, että alkujaankin jonkin verran Itämeren laivoja tasokkaammat perushytit uudisrakennuksessa 1990 palon jäljiltä, muokattiin 1994 karilleajon jälkeen Italian La Speziassa vieläkin noin viikon risteilyille paremmin sopiviksi. On tavallaan haikeaa, että 32-vuotias laiva ei välttämättä enää päädy liikenteeseen, etenkin kun koneisto ja vedenalaiset osat ovat 44 vuotta sitten luovutetusta autolautasta. Jo kauan ennen laivaansa historiaan jäänyt Sally-varustamo oli paljon aikaansa edellä ja samoin laivan rakentanut Rauman telakka, tuolloinen Finnyards. Pitkälti näistä syistä Celestyal Crystal jää varmasti monien muistoihin ympäri maapalloa hyvän loman laivana. Vastaavasti sitä reippaastikin uudemmat ja suuremmat risteilylaivat ovat joko menneet romuksi tai säilyneet vain vaivoin odottaen kohtaloaan maailman ja risteilymarkkinan myllerryksissä.

Korsteenia kiertävä yökerho ja klubi oli näköaloineen suosittu kohtaamispaikka Itämeren aikoina. Tila pääsee oikeuksiinsa Kreikan saariston maisemissa. Kuva: Joonas Kortelainen



Matkustaja-autolautat

25 vuotta sitten – T sisäisestä lauttaliik

Monen eurooppalaisen lauttavarustamon jo vuosia odottama kauhun hetki koitti 1.7.1999, kun jo vuosia tiedossa ollut ja viimeiseen asti vastustettu taxfree-myyntin loppuminen EU:n sisäisessä liikenteessä toteutui. Tutustumme kaksisoisessa juttusarjassa tapahtuman vaikutuksiin Suomen ja Pohjoismaiden näkökulmasta.

Taxfree-myyntin pelastajaksi luotu Ahvenanmaan veropoikkeus mahdollisti risteilyt, joissa maakunnassa laivaa vaihtamalla saattoi käydä hakemassa verovapaat tulitaset Suomi-Ahvenanmaa päivärasteilyltä. Verovapaus sallittiin näillä risteilyillä jo 1.3.1997 alkaen, mikä johti piknikristeilyjen syntyyn. Kuva: Hannu Vallas, Museovirasto

Taxfree katosi EU:n kenteestä, osa 1



90-LUVUN ALUN Euroopassa puhalsivat muutoksen tuulet, kun Suomi, Ruotsi ja Norja hakivat jäseneksi Euroopan unioniin (EU) johon Tanska jo kuului. Jo jäsenyyttä haettaessa oli tiedossa, että EU:n sisäisen laiva- ja lentoliikenteen taxfree-kauppa tulisi loppumaan kesällä 1999. Pohjoismaissa tällä oli erityistä merkitystä, sillä näissä korkean alkoholiverotuksen maissa oli syntynyt paljon lähes pelkästään verovapaaseen alkoholiin perustunutta laivamatkailukulttuuria.

Pohjoismaissa taxfree-laivamatkailu ei myöskään kuollut kokonaan kahdesta eri syystä. Norjassa kansa äänesti EU:n jäseneksi liittymistä vastaan loppuvuodesta 1994, jolloin myös maan laivaliikenne säästyi samalla taxfree-myyntien loppumisen vaikutuksilta. Suomessa puolestaan haluttiin turvata itsehallinnollisen Ahvenanmaan lauttayhteydet ratkaisulla, jossa maakunta jättäytyi EU:n veroalueen ulkopuolelle jolloin taxfree-kauppa saattoi jatkua maakunnan kautta koukkaavilla Ruotsinlaivoilla. Ahvenanmaa ei ollut ainoa vastaava erikoisalue EU:ssa, vaan samantyyppisiä verovapausoikeuksia muodostui muun muassa Saksan Helgolandin saarelle, Alpeilla sijaitseville ekslaaveille sekä Kreikassa sijaitsevalle ortodoksimunkkien asuttamalle Athos-vuorelle.

Kuten monet muutkin poliittiset päätökset, taxfree-myyntien loppuminen herätti voimakasta vastustusta vielä silloin kun jo päätetty asia oli lähellä toteutumistaan. Euroopan varustamot ja lentoyhtiöt kampanjoivat aivan viime metreille asti näkyvää ”Keep Duty Free” -kampanjaa verovapauden säilyttämiseksi. Yh-



Fennia jäi Silja Linen viimeiseksi taxfree-laivaksi Vaasa-Uumaja reitillä. Syksyllä 1999 se jäi makuutukseen Vaasaan, koska se ei kelvannut ensimmäisen Merenkurkun tuetun liikenteen tarjouskilpailun ehtoihin, matalasta ajoneuvojen maksimikorkeudesta johtuen. Aluksen korvasi Wasa Queen. Kuva: Hannu Vallas, Museovirasto

tiöille kyse oli isoista rahoista, sillä esimerkiksi ruotsalainen Stena Line kertoi vuonna 2000 menettäneensä yhdessä yössä 20 prosenttia liikevaihdosta, kun taxfree katosi lähes kaikilta yhtiön reiteiltä kesäheinäkuun vaihteessa 1999. Stenan kaltaiset taxfree-myyntien menettäneet yhtiöt investoivatkin tulevana vuosina enemmän tarve- ja rahtiliikennepainotteisiin ropaxeihin sekä pikalaivoihin, jotka palvelivat paremmin tarvematkustajaa perinteisten viihdepainotteisempien risteilylauttojen sijasta. Näiden varustamoiden kohdalla myös matkalipusta saatava tuotto nousi merkittävämmäksi osaksi liiketoimintaa eikä laivamatkalle lähdetty enää puoli-ilmaiseksi.

Ostoslinjojen ankea tulevaisuus

Lauttalinjat, joiden liiketoiminta rakentui kokonaan tai suurelta osin ostosmatkailun varaan olivat muutoksen edessä suurimmassa pulassa. Suomessa tässä tilanteessa oli Merenkurkun liikenne, jolla ei ollut mahdollisuutta koukata Ahvenanmaan kautta. Jo vuosia ennen taxfreen loppumista kannattamattomia linjoja oli karsittu. Monien vaiheiden jälkeen Silja Linen su-lautuneiden Wasa Linen ja Jakob Linesin liikennöintisatamista karsiutuivat pois Örnsköldsvik, Sundsvall ja Kokkola. Pietarsaari–Skellefteå/Uumaja kesäliikennekin säilyi lähinnä vain siksi, että Jakob Linesin pois myydessään Pietarsaaren kaupunki oli antanut kaupan ehdoksi sen, ettei liikennettä Pietarsaareen saanut lakkauttaa mikäli se olisi kannattavaa. Kaupunki myös piti tästä sopimuksesta kiinni viimeiseen taxfree-kuukauteen saakka. Muutoin liikenne painottui Vaasa-Uumaja -pääreitille, jossa oli lopulta jäljellä vain vanha Fennia ainoana vakituisena laivana. Parina viimeisenä kokonaisuena taxfree-kesänä liikennettä täydennettiin vielä kesävuokralaivoilla. Viimeisenä puolikkaana tax-free-kesänä liikennettä hoiti enää Fennia.

Silja Line yritti kuumeisesti keksiä keinoja liikenteen pelastamiseksi. Se jopa lupasi huomattavan rahapalkinnon sille, joka keksii kannattavan keinon pelastaa Merenkurkun laivaliikenne. Pohjanmaalla järjestettiin jopa konseptikilpailu lennokkaiden ideoiden kera, mutta mitään konkreettista liikenteen pelastukseksi ei lopulta löytynyt. Vaikka liikenne eli ostosmatkailusta, vuosikymmenien aikana Merenkurkun molemmin puolin oli syntynyt ihmisten välistä kanssakäymistä ja sukulaissuhteita. Moni myös opiskeli tai työskenteli Pohjanlahden toisella puolella. Nämä seikat sekä rahtiliikenteen osoittama tarve saivat päättäjät lopulta ostamaan tuettua laivaliikennettä syksystä 1999 lähtien Vaasa-Uumaja -liikenteen turvaamiseksi, mutta tässä vaiheessa tuen oli tarkoitus kestää vain kaksivuotisen ylimenokauden ajan.

Toinen alue, jossa verovapaa myynti korostui yli lii-

kennetarpeen oli Tanskan ja Saksan maarajan tuntu-
masta. Faaborg–Gelting- ja Langeland–Kiel -lauttayh-
teydet tarjosivat mahdollisuuden autoilla maiden vä-
lillä poimien laivamatkalta mukaan verovapaat ostok-
set, mutta lähellä olevat Tanskan sisäiset lauttayhtey-
det sekä Vähä-Beltin silta pitivät huolen siitä, ettei lin-
joilla ollut kysyntää tarvematkustukselle taxfreen lop-
pumisen jälkeen. Tanskalainen Nordisk Faergefart -va-
rustamo lopetti Faaborg-Gelting -linjansa välittö-
mästi viimeisenä taxfree-päivänä 30.6.1999 ja myi
Gelting Syd -aluksensa seuraavana päivänä Marok-
koon. Jotain kuitenkin varustamoiden uskosta tax-
freen ihmepelastumiseen kertoo se, että samainen
varustamo oli vain paria vuotta aiemmin ostanut kil-
pailevan Langeland-Kiel Linien -varustamon. Vaikka se
myikin entisen kilpailijansa Langeland III -lautan Kroa-
tiaan jo ennen vuotta 1999, se rahtasi vielä keväällä
1999 Rederi Ab Eckerön Tallinnan liikenteestä työttö-
mäksi jääneen Apollon viimeisiksi taxfree-kuukausiksi
Langelandin reitille. Rahtaussopimus sisälsi osto-op-
tion, mikäli verovapaus olisi vielä sittenkin jatkunut.

Tanskan ja Saksan rajaseuduilla kulki myös täysin ve-
rovapaaseen ostosmatkailuun pyhitettyjä laivareittejä.
Aivan Tanskan maarajan pinnassa sijaitsevasta Flens-
burgista sekä muista Saksan rannikon lomakohteista
kulki lähimpään Tanskan satamaan autokannettomia ja
alle satametrisiä pieniä matkustajalaivoja, joita saksa-
laiset kutsuivat voilaivoiksi (butterschiff) ja tanskalai-
set viinalaivoiksi. Nimet paljastivat minkä tuotteen
perässä matkaajat laivoilla risteilivät. Taxfreen lakattua
tämä liikenne kuoli pian pois. Varustamot yrittivät kui-
tenkin vielä hetken jatkaa liikennettä hyödyntäen löy-
tämäänsä paikallisen lainsäädännön porsaanreikää, jo-
ka olisi sallinut myynnin jatkamisen kahdeksantuntisil-
la ”matkalla ei-minnekään” -risteilyillä. Yksi merkittävä
varustamo ”voilaivaliikenteessä” oli flensburgilainen
FRS-varustamo, jolla oli ennen verovapaan myynnin
loppumista kahdeksan 650-1 000 paikkaista matkus-
tajalaivaa tässä liikenteessä.

Pitkien linjojen parempi tulevaisuus

Risteilylautoilla liikennöitävien pitkien yölinjojen osal-
ta tilanne näytti Pohjoismaissa hyvältä, kulkihan moni
näistä linjoista EU:n ulkopuolisesta Norjasta Saksaan,
Tanskaan tai Englantiin. Myös Ruotsista Britanniaan
kulkeva perinteinen laivalinja siirrettiin liikennöimään
Göteborgista Norjan Kristiansandin kautta Newcast-
leen (aiemmin Harwichiin), joten senkin tulevaisuus
näytti siten turvatulta. Itämerellä turvassa olivat myös
linjat Puolaan ja Baltiaan, koska maat eivät vielä tässä
vaiheessa olleet EU:n jäseniä.

Etelä-Suomessakaan tilanne ei näyttänyt pahalta. Ah-
venanmaan jäätyä EU:n veroalueen ulkopuolelle, se



Yllä: Apollo oli jo 1980-luvun alussa liikennöinyt Nordisk
Faergefartin omistuksessa Faaborg–Gelting reitillä Gelting
Nord nimellä. Vuoden 1999 alkupuolella se rahdattiin
entiselle omistajalleen liikennöimään Kiel-Bagenkop linjan
viimeisiä taxfree-kuukausia. Kuva: Marko Stampehl
Alla: Långnäsistä tuli 1.7.1999 alkaen kaikkien Turku–
Tukholma laivojen yöllisten taxfree-pysähdysten kohde.
SeaWind Linen ropaxit pysähtyivät siellä myös
päivävuoroillaan. Kuva: Miran Hamidulla



tarjosi siellä pysähdysten tekeville Ruotsinlaivoille
mahdollisuuden jatkaa normaalia taxfree-risteilybis-
nestään entiseen malliin. Päätäjät eivät kuitenkaan
halunneet, että Ahvenanmaan erikoinen taxfree-oi-
keus olisi koskenut Suomen ja Ahvenanmaan väliä
kulkevia kotimaan liikenteen aluksia, vaan oikeus ra-
jattiin Ahvenanmaan kautta kulkeviin ulkomaan liiken-
teen aluksiin. Pelkästään Suomen ja Ahvenanmaan vä-
liä kulkevalla matkustajalla oli kuitenkin oikeus ostaa
taxfree-ostoksia, kunhan itse alus oli menossa ulko-
maille tai tulossa sieltä. Tämä synnytti piknik-risteily-
tuotteen, jossa Suomesta matkustettiin ostosten pe-
rässä Ruotsinlaivalla Ahvenanmaalle ja palattiin välit-
tömästi takaisin toisella laivalla.

Taxfree-pysähdykset lisäsivät merkittävästi Ahvenan-



Yllä: Estlinen yksinoikeus Tallinna–Tukholma-reittiin esti Helsinki–Tukholma laivoja käyttämästä Tallinnaa taxfree-pysähdyspaikkana Maarianhaminan sijasta

Kuva: Jukka Huotari

Alla: Markkinan muuttuessa TT-Line vaihtoi laivansa rahtipainotteisempiin jo ennen taxfreen loppumista. 2000-luvun alussa yhtiö siirtyi ropaxeihin, joissa matkustajamäärän ja rahdin suhdeluku oli vieläkin enemmän rahdin puolella.

Kuva: Marko Stampehl

Alinna: Pohjoismaiden eteläosissa taxfreen loppuminen ei lopettanut lauttareittejä, jotka tarjosivat välttämättömän oikotien maiden ulkomaanliikenteelle. Tanskan ja Saksan välisellä Rødby–Puttgarden reitillä neljän matkustajalautan tiheä liikenne jatkui täysin ennallaan. Kuva: Miran Hamidulla



maan laivavuorotarjontaa. Ennen heinäkuuta 1999 Suomen ja Ahvenanmaan välillä oli kolme vaihtoehtoa: Viking Linen Turku–Tukholma välin Maarianhaminassa pysähtyvät päivävuorot, Silja Linen Maarianhaminan kautta menevät yövuorot samalla linjalla tai Ahvenanmaan saaristolautat. Kesäisin Silja ajoitti Turun-linjan Maarianhaminan pysähdyksensä päivävuoroon. Tällöin yövuoron Ahvenanmaalle tarjosi Vikingin Turku–Maarianhamina–Kapellskär-kesälinjaa ajanut Rosella. Taxfreen loputtua molempien yhtiöiden kaikki vuorot alkoivat pysähtymään Ahvenanmaalla, ja myös Siljan tytäryhtiö SeaWind Line alkoi pysähtymään maakunnassa turvataksaan taxfree-myyntinsä jatkumisen. Kahdesta muusta varustamosta poiketen se ajoi kaikki vuoronsa Långnäsin sataman kautta, kun taas Viking ja Silja alkoivat kulkea päivisin Maarianhaminan ja öisin Långnäsin kautta. Långnäsi oli alkujaan Siljan 1970-luvulla hylkäämä satama. Se heräsi nyt uuteen kukoistukseen, kun liikenne tarvitsi vaihtoehtoisen sataman jonne laivat pystyivät koukkaamaan nopeasti laivaväylältä enemmän aikaa vievän Maarianhaminan käynnin sijaan. Pysähdyksiä varten satamaan piti rakentaa uusi laituri ja terminaali, mutta satamayhtiö uskoi kalliin investoinnin maksavan itsensä takaisin jo 5-7 vuodessa satamamaksuina. Alkuperäinen, vuonna 1965 valmistunut ajan hengen estetiikan mukainen teräslasinen terminaali oltiin ehditty purkaa joitakin vuosia aiemmin.

Aiemmin Ahvenanmaan kokonaan ohittaneet Siljan ja Vikingin Helsinki–Tukholma laivat alkoivat nekin kulkea Maarianhaminan kautta. Helsingin linjalla päätös Ahvenanmaan kautta koukkaamiseksi ei kuitenkaan ollut ainoa vaihtoehto. Kumpikin yhtiö pohti myös mahdollisuutta liikennöidä Ahvenanmaan sijasta vielä tuolloin EU:n ulkopuolella olleen Viron Tallinnan kautta. Silja oli suunnitelmassa jopa niin pitkällä, että Helsingin Olympiaterminaaliin ehdittiin suunnitella laajennusta passintarkastuksen vaatimien tilojen vuoksi. Passin tarpeen lisäksi Tallinnan kautta reitittämisen ongelma oli kuitenkin myös siinä, että Tallinna–Tukholma-väliä liikennöineellä Estline-varustamolla oli vielä pari vuotta jäljellä sille aikoinaan myönnettyä monopolioikeutta kyseiseen reittiin. Lopulta Tallinnan taxfree-pysähdyksiä alkoi tekemään vain Siljan Finnjet Helsinki–Rostock-kesäreitillään. Jälkikäteen ajatellen Ahvenanmaa oli Tukholman laivoille viisaampi valinta myös siksi, että Viro liittyi lopulta EU:n jäseneksi jo vuonna 2004.

Ruotsin ja Saksan välisessä liikenteessä taxfreen loppuminen edisti liikenteen painopisteen muuttumista. Alueen mahtivarustamo TT-Line oli jo 90-luvun alkupuolella korvannut Trelleborg–Travemünde-reitillään pitkälti silloisiin Turku–Tukholma-aluksiin verrattavissa olevat Nils Holgersson- ja Peter Pan -risteilylautat

huomattavasti rahtipainotteisemmilla samannimisillä ropaxeilla. Pian taxfreen loppumisen jälkeen valmistuneet seuraavat ropaxit veivät tuotetta vielä entistä enemmän rahdin suuntaan. Stena Linen Göteborg–Kiel-linjalla risteilylautat Stena Germanica ja Stena Scandinavica jäivät reittinsä viimeisiksi, ja ne korvattiin samannimisillä ropaxeilla 2010-luvun alussa. Myös muut reittialueen uudet lautat viime vuosikymmeninä ovat olleet ropaxeja. Ruotsi-Saksa on kuitenkin säilynyt kukoistavan markkinana, mutta sen painopiste on nykypäivänä vaihtunut turismista rahtiin ja muuhun tarveliikenteeseen. Tähän on taxfreen loppumisen lisäksi vaikuttanut myös samaan aikaan valmistuneet Tanskan salmien sillat. Ne veivät Saksanlaivoilta etenkin henkilöautoliikennettä, mutta jättivät rekkakuskit joiden on käytettävä välillä lautaa lepoaikojen vuoksi.

Liikenne säilyi siellä missä sille on tarvetta

Vaikka taxfree loppui Pohjoismaiden markkinoilla osittain, muutos ei peloista huolimatta lopettanut laivaliikennettä edes niillä reittialueilla, missä lautoilla ei ollut mahdollisuutta tehdä taxfree-pysähdyksiä. Sellaiset reitit joilla ihmisillä ja tavaralla on aito tarve päästä paikasta toiseen, kuten Stena Linen Göteborg–Frederikshavn tai Scandlinesin Rødby–Puttgarden ovat säilyneet tänä päivänäkin merkittävänä ja vilkkaina reitteinä Pohjoismaiden lauttaliikenteessä. Pietarsaaren kesäreitit tai Tanskan ja Saksan maarajan tuntumassa liikennöidyt linjat taas katosivat, koska niiden olemassaolo perustui liikaa pelkkään ostosmatkailuun.

Suomen markkinoilla taxfreen loppumisen vaikutus oli aluksi pieni, kun Merenkurkun liikennettä lukuunottamatta taxfree-myynti jatkui ennallaan. Ruotsin markkinoilla Silja ja Viking uskoivat jopa kykenevänsä houkuttelemaan uusia asiakkaita etelä- ja länsiruotsalaisista, jotka olivat aiemmin matkustaneet taxfreen risteilyille Tanskaan tai Saksaan. Suomen markkinoiden ounasteltiin houkuttelevan ulkomaisia varustamoita kiristämään kilpailua. Lopulta näitä tuli vain

kaksi. Ison-Britannian lauttaliikenteessä toiminut Sea Containers saapui markkinoille ostamalla Silja Linen vuonna 1999 perustellen kauppa osin juuri taxfree-myyntin jatkumisella. Saksa–Tanska-taxfree-risteilybisneksensä menettäessään saksalainen FRS puolestaan lähti hakemaan uusia liiketoimintamahdollisuuksia kaikkialta maailmasta. Suomessa se perusti norjalaisten kumppaniensa kanssa Nordic Jet Line -pikalai-varustamon Helsinki-Tallinna välille 1990-luvun lopussa.

Pohjoismaat selvisivät pelätyn päivämäärän 1.7.1999 välittömistä vaikutuksista lopulta kohtuullisen kivuttomasti. Suurten muutosten pitkäkestoisemmat vaikutukset näkyivät kuitenkin vasta vuosien kuluttua. Seuraavassa osassa tulemme pureutumaan tarkemmin näihin vaikutuksiin sekä vuonna 2004 toteutuneen Viron EU-jäsenyyden lauttaliikenteeseen tuomaan seuraavaan muutokseen.



Yllä: FRS perusti norjalaisten Finnmark Fylkesrederin ja Kvaernerin kanssa Nordic Jet Line tytäryhtiön, joka aloitti Helsinki-Tallinna liikenteessä 1998. Yhtiön liikennettä suunniteltiin laajennettavaksi myös Merenkurkkuun, mikäli taxfree olisi jatkunut siellä. Kuva: Joonas Kortelainen
Alla: Sea Containers oli ollut pika-alusliikenteen pioneereja etenkin Brittien saarten liikenteessä. Taxfree-myyntin jatkumisen houkuttamana se saapui Itämerelle Silja Linen uutena omistajana. Samalla se toi omia SuperSeaCat pika-aluksiaan liikennöimään Siljan väreissä. Kuva: Ilves Valta



Matkustaja-autolautat

Rederi Ab Sliten kasvu ja konkurssi



Viimeisinä vuosinaan Viking Linen osakkaana Rederi Ab Slite kasvoi kahdella laivalla operoineesta varustamosta neljän risteilylautan suurvarustamoksi, minkä lisäksi Myrstenien suku laajensi Tukholman saaristoliikenteeseen. Nopea kasvu rasitti kuitenkin varustamon taloutta ja kun rahoittajat menettivät uskonsa varustamoon vedettiin se konkurssiin.

TEKSTI: ILVES VALTA JA MIRAN HAMIDULLA

REDERI AB SLITE oli yksi Viking Linen perustajavarustamoista vuonna 1966. Seuraavat kaksi vuosikymmen-

tä Myrstenien sukuvarustamo oli ollut Vikingin osakkaista pienin, mutta Rederi Ab Sallyn talousvaikeudet 1980-luvun alusta lähtien mahdollistivat Sliten kasvun Vikingin sisällä kumppaninsa kustannuksella. Aiemmin kahta alusta (matkustaja-autolautta Diana II ja risteilyalus Apollo III) operoineen Sliten ensimmäinen risteilylautta Olympia valmistui vuonna 1986 Helsingin ja Tukholman väliseen liikenteeseen vanhempien alusten rinnalle. Uudisrakenteen menestyksen innostamana Myrstenit alkoivat suunnitella toimintansa radikaalia laajentamista.

Tutustumme sarjassa Myrstenien suvun varustamoihin. Tässä osassa paneudumme varustajasu-
vun viimeisiin vuosiin Viking Linen osakasva-
rustamona: vuosien 1987-1993 varustamon
kasvoi voimakkaasti, mutta päättyi konkurssiin.

Kolme neljästä Sliten laivasta Tukholmassa Carl-Bertil Myrstenin syntymäpäivän kunniaksi otetussa kuvassa; vasemmalta oikealle Kalypso, Olympia ja Athena.
Kuva: Joonas Kortelaisen kokoelma



Athena ja Kalypso tilataan

Olympian valmistuttua Sliten oli aika kääntää katseet Turun- ja Naantalin-linjoille. SF Line oli jo ehtinyt tilata ensimmäisen seuraavan sukupolven lautoistaan näille linjoille vuoden 1986 alussa. Vaikka Slite oli ollut tyytyväinen tilaamaan sisaraluksen kumppaninsa laivalle pääkaupunkilinjalle, seuraavat uudisrakenteet varustamo halusi suunnitella itse. Uusien laivojen suunnitteluprosessia johti Carl Bertil Myrstenin poika Gustaf Myrsten yhdessä Bo Frenzénin kanssa. Lopulli-

sen silauksen laivoille antoi ruotsalainen arkkitehti Per Dockson. Viking Linen 50-vuotishistoriikissa Gustaf Myrsten kertoo, että uusien alusten suunnittelu aloitettiin "puhtaalta pöydältä," mutta vilkaisu niiden tilajärjestelyihin paljastaa selvän sukulaisuuden Olympiaan.

Joka tapauksessa Rederi Ab Slite (tai oikeammin taas kerran Sliten ja Volon muodostama laivanomistusyhtiö) tilasi uuden laivan Wärtsilä Meriteollisuudelta Turusta helmikuussa 1987, luovutettavaksi keväällä 1989

(Wärtsilä Meriteollisuus oli muodostettu vuoden 1987 alussa Wärtsilän ja Valmetin telakkatoimintojen fuusiossa). Tilauksen yhteydessä kerrottiin laivan tulevan "Lounais-Suomen ja Ruotsin välisille linjoille." Tilaukseen kuului optio sisaraluksesta, jonka Slite käytti heinäkuussa 1987. Tämä toinen alus luovutettaisiin vuoden 1990 alkupuolella. Tässä vaiheessa suunnitellut uusista aluksista olivat myös tarkentuneet: ensimmäinen korvasi Apollo III:n Tukholma–Maarianhamina -risteilyliikenteessä (kilpailija Birka Linen hankittua uuden Birka Princessin vuonna 1986 ei Apollo III enää ollut ajanmukainen alus Tukholman lyhytristeilyliikenteessä), toinen taas sijoitettaisiin Turun ja Tukholman väliselle linjalle. Naantalin-linjalle ei uusia laivoja ollut mahdollista sijoittaa, sillä Kapellskärin satamayhtiö ei ollut halukas laajentamaan satamaa isommille laivoille sopivaksi.

Viking Sally Slitelle

Slite sai aluksen Turun-linjalle kuitenkin jo ennen uudisrakenteen valmistumista. Rederi Ab Sally oli paininut jo pitkään talousvaikeuksissa liian hanakan laajentamisen vuoksi. Vuonna 1984 Sallyn suurin rahoittaja Suomen Yhdyspankki oli päättänyt ottamaan varustamon osake-enemmistön haltuunsa estääkseen sen konkurssin. Suomen tuolloinen lainsäädäntö ei sallinut pankin olla pitkäaikaisena enemmistöosakkaana muissa kuin rahoitusalan yrityksissä. Kun ostajia Sallylle ei löytynyt huolimatta pankin asettaman johdon onnistuneista toimituksista talouden parantamiseksi, junaili Yhdyspankki Sallyn osake-enemmistön myynnin Silja Linen omistajille Effoalle ja Johnson Linelle kesällä 1987. Näillä taas ei ollut mahdollisuutta kieltäytyä, koska Yhdyspankki oli myös Effoan suurin rahoittaja.

Pahimman kilpailijan ilmestyminen Viking Linen osakkaan omistajaksi oli luonnollisesti ongelma SF:lle ja Slitelle. Silja-leiri ei kuitenkaan halunnut konfliktia kilpailijansa kanssa. Niinpä uusien omistajien ohjauksessa Rederi Ab Sally myi Viking Linen osakkeensa Slitelle ja SF Linelle. Viking Sally taas rahdattiin Rederi Ab Slitelle vuoteen 1990 asti, jolloin jo tilattu Turun-linjan uudisrakenne korvasi sen. Näin Sliten laivasto kasvoi jo neljään alukseen, kun vain kaksi vuotta siten laivoja oli ollut kaksi.

Sliten laivasto laajeni vuonna 1988 vielä yhdellä aluksella, tosin aivan erityyppisellä kuin Viking Linen liikenteessä oleva tonnisto, kun varustamo osti Tukholman saaristoliikenteessä operoineen City Jet Linen. Vuotta aiemmin perustettu varustamo operoi Marinteknikin telakan rakentamaa yksirunkoista pika-alusta, jonka nimenä oli – SF Linen rakenteilla olleen laivan nimen huomioiden varsin sekaannuksille alttiisti – Cinderella (I).

Vauhtisokeus?

Nimen Athena (antiikin Kreikan mytologian viisauden, sodan ja käsitöiden jumalan mukaan) saanut uudisrakenne luovutettiin suunnitellusti keväällä 1989 Wärtsilä Meriteollisuuden Turun-telakalta. Valmistuessaan laiva oli maailman suurin matkustaja-autolautta: matkustajakapasiteetti oli 2 200, hyttipaikkoja näistä 1 728:lle ja autokansilla oli tilaa 450 henkilöautolle. Valmistuttuaan laiva purjehti edeltäjiensä tapaan kotisatamaansa Sliteen, jossa sitä esiteltiin paikallisille. Vierailun jälkeen Athena korvasi Apollo III:n Tukholman ja Maarianhaminan välisessä lyhytristeilyliikenteessä. Laivaan oli rakennettu suuret autokannet alkujaan ajateltua Manner-Suomen ja Ruotsin välistä liikennettä varten; Tukholman risteilyliikenteessä ylempi, henkilöautoille varattu kansi muuttui kokoushuoneiksi (laivassa oli tämän lisäksi ylimmällä kannella suuri kokousosasto). Myöhemmin 1990-luvun alussa ylemmän autokannen tilalle rakennettiin hyttiosasto ja näin hyttipaikkojen määrä kasvoi. Rahtikannelle rakennettiin sisähuvipuisto. Aluksi tämän nimi oli Röda Lund, mutta kun Tukholmassa sijaitseva kuuluisa Gröna Lundin huvipuisto älähti asiasta, vaihdettiin nimi Silverlandiksi.

Vaikka Athenan sisaralus Kalypso oli vielä rakenteilla, siirsi Slite katseet jo seuraavan uudisrakenteen suuntaan. Kaikki kilpailijat olivat lähivuosina vastaanottamassa uutta tonnistoa Helsingin ja Tukholman väliselle linjalle: SF Linelle valmistuisi Cinderella (2) vielä vuoden 1989 aikana, Silja-leirille taas sitäkin suuremmat uudet laivat vuosina 1990 ja 1991. Vain kolme vuotta vanha Olympia uhkasi jäädä auttamattoman vanhanaikaiseksi. Sliten toimitusjohtajaksi nousut Gustaf Myrsten, Bo Franzén ja Per Dockson suunnittelivat yhdessä Athenan pohjalta Helsingin-linjaa varten peräti 3 000 matkustajaa kuljettavan laivan, jossa Vikingin laivojen suunnittelun johtotähtenä olleet näkyvät ulos merelle oli maksimoitu.

Syksyllä 1989 Slite kävi neuvotteluja uudesta Helsingin-laivasta useiden telakoiden kanssa. 6. lokakuuta Rederi Ab Slite ja Meyer Werft julkistivat aiesopimuksen uuden, valmistuessaan maailman suurimman matkustaja-autolautan rakentamisesta. Laiva tulisi valmistumaan vuoden 1993 alussa, siinä olisi 3 000 matkustajapaikkaa, hyttipaikkoja jopa 3 700:lle ja autokansi 400 henkilöautolle. Uuden laivan nimeksi päätettiin myöhemmin Europa. Kreikan mytologiassa Europa on foinikialainen prinsessa, johon ylijumala Zeus iskee silmänsä ja raiskaa tämän. Euroopan manner on nimetty hänen mukaansa.

Uuden laivan tilaus solmittiin mitä huonoimpaan aikaan: vaikeuksissa paininut Wärtsilä Meriteollisuus



Yllä: Viking Sally oli valmistuessaan vuonna 1980 ollut Viking Linen suurin alus. Sen liittyessä Sliten laivastoon olivat Mariella ja Olympia jo ohittaneet sen koossa.

Kuva: Hannu Vallas, Museovirasto

Yllä oikealla: Toisenlaista lauttaliikennettä: Cinderella (1) vauhdissa Tukholman saaristossa.

Kuva: Postikortti, Joonas Kortelaisen kokoelma

Oikealla: Tyynä myrskyn edellä: Cinderella (2) ja Athena Turun telakan varustelulaiturissa keväällä 1989.

Kuva: Krzysztof Brzoza

Alla: Athena ja sitä seuranneet Sliten alukset olivat ulkoasultaan varsin uniikisti muotoiltuja. Väriytyksen yksityiskohdat täydensivät tasapainoista ulkomuotoa.

Kuva: Hannu Vallas, Museovirasto



vedettiin konkurssiin 23. lokakuuta. Telakka oli kahminut enemmän tilauksia kuin mitä se pystyi toimittamaan, monet niistä vielä tappiolliseen hintaan: laivoja rakennettiin Sliten lisäksi Silja-leirille, SF Linelle, Birkalle ja Carnival Cruise Linelle. Varustamot sorvasivat telakan toimintaa jatkamaan uuden yhtiön, joka sai nimen Masa-Yards (lyhenne sanoista the Most Acceptable Solution Available, vapaasti käännettynä hyväksyttävien mahdollinen vaihtoehto). Wärtsilä Meriteollisuudelta aluksia tilanneet varustamot tulivat uuden yhtiön osakkain, osuuksien määräytyessä sen mukaan, miten paljon näillä oli tonnistoja telakalla rakenteilla – kaikki paitsi SF Line, joka oli vaatinut muista poikkeavan rakennussopimuksen Cinderellalleen (2). SF oli maksanut laivaa sitä mukaa kun se valmistui ja näin omisti keskeneräisen aluksen. Slite ja muut Wärtsilä Meriteollisuuden asiakkaat olivat valinneet perinteisemmän sopimusmallin, missä laiva siirtyi tilaajan omistukseen vasta valmistuessaan. Kaikkien rakenteilla olevien alusten sopimukset piti neuvotella uusiksi, mikä tarkoitti korkeampia hintoja ja pidentyneitä rakennusaikoja. Slite joutui maksamaan Kalypso-taan yhteensä noin 200 miljoonaa kruunua enem-

män kuin alkujaan sovittiin.

Wärtsilä Meriteollisuuden konkurssi heikensi Sliten taloudellista asemaa. Tilanteen ratkaisemiseksi Sliten rahoittaja Post- och Kreditbanken (PK Banken) osti Diana II:n ja rahtasi sen takaisin Sliten liikenteeseen. Tämän ansiosta varustamon vuoden 1989 tulos oli voitollinen, joskin vain pienellä marginaalilla. Wärtsilä Marinen konkurssin jälkeen Slitellä olisi vielä ollut mahdollisuus vetäytyä Europan rakennussopimuksesta, sillä lopullisesti sopimus vahvistettiin vasta PK Bankenin ja saksalaisen rahoittajataho Kreditanstalt für Wiederaufbau annettua sille siunauksensa joulukuussa 1989. Gustaf Myrstenin mukaan varustamon ja Meyerin välillä vallitseva herrasmiehsopimus vaikutti osaltaan siihen, että Slite ei vetäytynyt sopimuksesta. Toinen tilaisuus irtautua Europan rakentamisesta oli vuonna 1990, kun Sealink British Ferries tarjoutui ostamaan laivan rakennussopimuksen (Sealinkin omisti tuolloin Sea Containers, josta tuli myöhemmin Silja Linen omistaja). Tuolloin kukaan ei kuitenkaan voinut aavistaa Europan rakentamisen johtavan Sliten tuhoon.

Kalypsokin sai nimensä antiikin Kreikan tarustosta, jossa samaa nimeä kantaa useampikin nereidi eli merenneito. Athenan tapaan laivaan lisättiin myöhemmin valkoinen raita punaisen rungon ja sinisen vesirajan väliin.

Kuva: Hannu Vallas, Museovirasto

Ylikapasiteettia vai ei?

Kalypso valmistui huhtikuussa 1990, ensimmäisenä Masa-Yardsin luovuttamana aluksena. Tällä kertaa laivaa ei esitelty Slitessä, sillä siihen ei yksinkertaisesti



ollut aikaa. Telakalla alkanut uhkaava tulipalo aluksella oli viivästyttänyt luovutusta entisestään. Kalypso tarvittiin mahdollisimman nopeasti korvaamaan Viking Sallyä, jonka vuokrasopimusta Silja-leiri ei omasta uudisrakenteiden myöhästymisestä johtuneesta laivapulaan johtuen suostunut jatkamaan. Kalypso ei ollut täysin identtinen sisarensa Athenan kanssa: nuoremassa sisarensa viidennen kannen perän erillinen henkilöautokansi oli korvattu hyteillä. Näin laivan kapasiteetti oli 2 200 matkustajaa, 1 950 hyttipaikkaa ja 490 henkilöautoa. Athenaan vastaava muutos tehtiin alkuvuoteen 1992 mennessä, jolloin hyttipaikat nousivat 2394:ään. Sisätilaratkaisuiltaan Kalypso oli poikkeuksellisen onnistunut, ja vielä pitkälle 2000-luvun puolelle monet muistelivat sitä kaikkien aikojen parhaana Turun-laivana.

Vaikka Sliten – samoin kuin sen kilpailijoiden – 90-luvun vaihteessa vastaanottamat uudisrakenteet olivat oivallisia laivoja, alkoi pian vaikuttaa siltä, että laivoja oli rakennettu lyhyessä ajassa liikaa: vuosina 1988-1991 Viking- ja Silja-leirit kasvattivat laivastojaan yhteensä seitsemällä uudella matkustaja-autolautalla, jotka korvasivat viisi vanhempaa ja pienempää alusta. Korvattuihin aluksiin verrattuna matkustajakapasiteetti kaksinkertaistui. Samaan aikaan sekä Suomi että Ruotsin ajautuivat lamaan vuoden 1990 lopulla, mikä johti korkojen merkittävään nousuun. Tämä aiheutti suuria ongelmia kaikille Itämeren varustamoille, kun vastikään rakennettujen laivojen lainanhoitokulut nousivat jyrkästi. Suomen Pankin epäonnistunut rahapolitiikka johti lopulta markan devalvaatioon marraskuussa 1991, mikä pahensi lamaa entisestään. Laivamatkailua haittasi vielä Suomessa käyttöön otettu matkailijavero. Viking ja Silja laskivat molemmat hintojaan saadakseen houkutelua matkustajia aluksilleen. Lehdistö repi niin Suomessa kuin Ruotsissakin otsikoita lauttaliikenteen ylikapasiteetista.

Tosiasia kuitenkin on, että lööpeistä ja lamasta huolimatta matkustajamäärät Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä kasvoivat edelleen. Vuonna 1992 rikottiin ensimmäistä kertaa maaginen 10 miljoonan vuosittaisen matkustajan raja.

City Jet Linen liikenteen haasteet

Myös Sliten vuonna 1988 hankkima City Jet Line kohosi omat haasteensa. Cinderella (I) sai rinnalleen kaksi sisarta, Cinderella II:n (1989) sekä kolmannen Cinderellan (3, 1990), jonka rungon rakensi Finnyards Raumalla. Alukset olivat osa ruotsalaisen Marinteknikin laajempaa pika-alusten sarjaa, joita valmistui yhteensä 11 kappaletta liikenteeseen eri puolille Eurooppaa. Cinderellat olivat eräänlainen luksustuote omissa genressään. Muista saman kokoluokan pikalai-



Yllä: Kuten SF Linen saman aikakauden laivoissa, Athenan ja Kalypson ravintolakannen tyyrpuurin puolella kulki perän ja keulan yhdistävä käytävä. Muista ajan Viking-laivoista poiketen Kalypson ja Athenan buffet oli keskilaivassa. Kuvassa Kalypson buffet'n sisäänkäynti.

Alla: Keulan kaksikerroksisten ikkunoiden takana oli ylemmällä kannella à la carte -ravintola ja alemmalla kahvila.

Alinna: Sisarten perän yökerho oli vain yksikerroksinen, mutta sielläkin näköalaikkunat olivat vaikuttavat.

Kuvat: Jouni Saaristo





Europaa markkinointiin aktiivisesti Slite-varustamon viimeisiin hetkiin asti. Håkan Sjöströmin maalaus laivasta tuli kaikille tutuksi, vaikka lopulta laivan väritys ja korsteenin muoto eivät aivan vastanneet Sjöströmin maalausta (laiva ehdittiin maalata Vikingin väreihin juuri ennen rakennussopimuksen purkamista). Kuva: Postikortti, Ilves Vallan kokoelmat

voista poiketen niiden kaikki sisätilat eivät olleet pelkkiä lentokonepenkkiosastoja, vaan ylempi kansi oli toteutettu kunnan keittiöllä varustettuna à la carte -ravintolana. Ne ovat myös näihin päiviin asti herättäneet ärsytystä “kermankuorijoina”, jotka pysähtyvät vain Möjan, Sandhamnin ja Vaxholmin kaltaisissa turisteja vetävissä saaristokohteissa, mutta jättävät vähemmän suosittu saaret julkisen palvelun kilpailijalleen Waxholmsbolagetille.

Cinderellat päätyivät kokeilemaan myös muille vesille. Ensimmäinen aluksista nimettiin Cinderella Westiksi, ja rahdattiin vuonna 1990 yrittämään liikennettä Vänerjärvellä paikallisen varustamon toimesta. Vuoden päästä alus myytiin kuitenkin jo pois Ranskaan. Vuoden 1991 lopulla Cinderella II puolestaan asetettiin Malmön ja Kööpenhaminan väliseen liikenteeseen. Jo seuraavana vuonna alus kuitenkin rahdattiin kilpailija Pilenille, jolloin Cinderella II ja Pilen 3 -alukset pystyivät tarjoamaan lähdön kerran tunnissa kummastakin kaupungista. Alkuvuonna 1993 Cinderella II sai kuitenkin Juutinrauman kovassa merenkäynnissä vettä sisäänsä keulan porteista ja ikkunoista, mikä pilasi aluksen maineen. Sen suunniteltu rahtaus Bornholmin

liikenteeseen peruuntui, ja se myytiin myöhemmin Italiaan käytyään ensin lyhyessä rahtauksessa reitillä Landskrona–Kööpenhamina. Onnettomuuden saaman mediajulkisuuden mittasuhteita kuvaa se, että tapauksen uutisointi sai aikaan hätäkeskuspuheluita Suomessa. Moni luuli SF Linen Cinderellan (2) joutuneen merihätään 24 tunnin risteilyllään Suomenlahdella.

Tukholman saaristossa City Jet Line päättyi vuonna 1993 yhteistyöhön Strömma Kanal -varustamon kanssa, jonka omistajana toimii Silja Linessa mukana olleesta Boresta tuttu Rettigin suku. Tämä yhteistyö jäi kuitenkin lyhytaikaiseksi.

Pankki kääntyy Sliteä vastaan

Myrstenien varustamoiden kohtaloksi ei lopulta koinut mikään mitä varustamo itse teki, vaan Ruotsin pankkikriisi ja siitä aiheutunut Sliten rahoittajapankin suunnanmuutos. Kuten todettua, oli Sliten päärahoittaja ollut jo pitkään Ruotsin valtion omistama PK Banken. Osana Ruotsin pankkikriisiä PK Banken fuusioitui vuonna 1990 yksityisomisteisen Nordbankenin kanssa. Fuusion jälkeisen pankin nimeksi otettiin Nordbanken. Uusi suurpankki rahoitti Sliten lisäksi myös sen kilpailija Effjohnia, jolla oli Sliten kanssa suoraan kilpailevien Silja Linen ja Ånedin Linjenin lisäksi toimintaa Merenkurkussa, Englannin kanaalissa ja Karibianmerellä.

Nordbankenin vaikeuksista johtuen pankin vanha,

Sliten kanssa hyvissä väleissä ollut johto sai lähteä vuosina 1991-92. Heidän tilalleen valittiin henkilöitä, joilla ei ollut aiempaa kokemusta pankkialasta – useat uuden johdon jäsenet sekä työskentelivät NCC-konsernissa että omistivat konsernin osakkeita. NCC puolestaan oli EffJohnin suurin omistaja 40% osuudella. Uusi johto sorvasi pankille uuden strategian, johon Sliten rahoittajana jatkaminen ei kuulunut. Nordbankenin uusi johto uskoi Suomen ja Ruotsin välisen lauttaliikenteen ylikapasiteetin olevan todellinen ongelma joka pahenisi vielä entisestään jos ja kun maat liittyisivät Euroopan unioniin. Johto päätti, että Sliten ja EffJohnin rahoittajana pankin olisi ongelma ratkaistava. NCC:hen sidoksissa olevista johtajista vain yksi jääväsi itsensä keskusteluissa ja päätöksissä EffJohnin ja/tai Sliten tilanteesta.

Nordbankenin johto uskoi että Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä oli kahden-kolmen laivan ylikapasiteetti. Jossain määrin väite saattoi pitää paikkansa – mutta jos se piti, oli sen suurin aiheuttaja SF-Line, joka oli vuosina 1988-89 ottanut vastaan kolme uutta laivaa mutta myynyt vain yhden. Ahvenanmaalaispankkien rahoittama SF-Line oli kuitenkin suurista operaattoreista ainoa, johon Nordbankenilla ei ollut minäänlaista valtaa. Niinpä pankki suuntasi huomionsa Sliteen ja EffJohniin, yrittäen junaila nämä yhteistyöhön tai jopa fuusioon. Myrstenit eivät kuitenkaan suostuneet: EffJohnin ollessa iso kansainvälinen toimija ja Sliten verrattain pieni perheyrittäjä oli selvää, että kaikissa yhteistyömalleissa muut omistajat olisivat kävelleet päätöksenteossa Myrstenien yli.

Vaikka Silja oli Suomen ja Ruotsin välillä liikennöivistä varustamoista ainoa tappiollinen, hylkäsi Nordbanken skenaariot joissa Siljan laivastoa olisi pienennetty. Ylikapasiteettia piti pankin mielestä tästä huolimatta purkaa nimenomaan Vikingin puolelta. Fuusiosuunnitelmien epäonnistuttua käänsi Nordbanken katseensa rakenteilla olevaan Euroopan pahimpana Suomen ja Ruotsin välisen liikenteen ylikapasiteetin uhkana. "Sliten ei pidä saada Europpaa" oli Nordbankenin sisällä ääneen lausuttu tavoite. Sen sijaan jos mahdollista pitäisi Europa saada Siljan laivastoon – jossa laiva yhtiä ei aiheuttaisikaan ylikapasiteettia.

Europa menetetään

Keväällä 1992 Nordbanken vähensi rahoitusosuutensa Europassa alkuperäisestä 50 prosentista 25 prosenttiin. Tilalle tuli rahoitusta saksalaisesta pankista (rehellisuuden nimissä on sanottava, että samoihin aikoihin Nordbanken vetäytyi myös EffJohnille Espanjassa rakenteilla olleen risteilylaivan rahoituksesta). Samalla pankki asetti Slitelle vaatimuksen myydä Olympia saman vuoden syksyyn mennessä. Laivaa ei

myyty ja on epäselvää kuinka innokkaasti Slite todella etsi ostajaa laivalle tilanteessa, jossa se korvaaja ei ollut vielä valmis. Kaikki näytti menevän Sliten kannalta hyvin, kunnes Ruotsin keskuspankki päästi kruunun kellumaan marraskuussa 1992. Sekä sopimus Europan rakennusaikaisesta rahoituksesta että sen valmistumisen jälkeinen lainoitus oli solmittu Ruotsin kruunussa, mutta laiva piti maksaa Saksan markkoissa. Sopimusta tehdessä kruunun arvo oli sidottu Saksan markkaan, mutta nyt kruunun arvo laski lyhyessä ajassa 20 prosenttia. Slitellä ei ollutkaan tarpeeksi rahaa lähes valmiin laivan maksamiseen.

Nordbanken näki tilaisuutensa tulleen. Se kieltäytyi antamasta lisää rahoitusta Europa-projektiin ja vetäytyi joulukuussa kokonaan laivan rahoituksesta. Virallisenä syynä oli se, ettei Slite ollut myynyt Olympiata. Nyt Slite oli pahemmassa kuin pulassa. Vielä näytti kuitenkin olevan valoa tunnelin päässä: saksalaiset pankit sorvasivat sopimuksen, jolla Europa luovutettiin saksalaiseen omistukseen ja Slite rahtaisi laivan osto-optiolla. Kaikki oli valmiina Europan osalta, mutta lisäksi tarvittaisiin ruotsalainen pankki, joka ottaisi Sliten olemassaolevien laivojen lainoituksen vastuun ja tulisi siis Myrstenien uudeksi rahoittajaksi. Tämä olisi mahdollista vain, jos Nordbanken suostuisi yhteistyöhön. Nordbanken ei suostunut, ei vaikka Meyer Werftin johtaja Bernard Meyer kävi henkilökohtaisesti Tukholmassa neuvottelemassa pankin kanssa ja tarjosi Europasta merkittävää alennusta. Estääkseen telakan konkurssin alkoi Meyer neuvotella Europan myynnistä tai rahtauksesta muille varustamoille. Hyväksyttävimmän tarjouksen teki EffJohn, ja tammikuussa 1993 Europasta tuli Silja Europa. Hyväksyttävintä tarjous oli tosin lähinnä siksi, että EffJohn tarjosi täsmälleen samanlaista rahtaussopimusta kuin



"Kahdesti maalattu kaunotar:" punainen Europa muuttuu valkoiseksi Silja Europaksi Papenburgissa helmikuussa 1993.
Kuva: Marko Stampehl

saksalaispankit olivat sorvanneet Slitelle – uudella rahtaajalla vain oli Nordbankenin tuki.

Katastrofi

Vuoden 1993 alussa Slitellä oli Vikingin liikenteessään vain kolme alusta, sillä varustamo oli rahdannut Diana II:n ulos; laiva teki viimeisen matkansa Viking Linen väreissä ja Sliten aluksena jouluaattona 1992. Kolmesta jäljellä olevasta laivasta Olympian vuokrauksesta P&O Ferriesille huhtikuusta 1993 alkaen oli jo sovittu. Rahtaus sopimus toi varustamolle selvää voittoa (pitkällä tähtäimellä enemmän kuin laivan myynti), minkä lisäksi jäljellä olevat Viking-laivat Athena ja Kalypso operoivat voitollisesti Vikingin liikenteessä. Pienemmällä laivastollaan Slite olisi voinut jatkaa ope-
rintia ilman ongelmia.

Europan menetyksen myötä Slite oli menettänyt myös laivasta maksamansa yli 300 miljoonan kruunun käsirahan. Kun tämä vähennettiin varustamon pääomasta, oli tulos miinuksella. Saadakseen pääomaan nopeasti myi Slite osan Viking Linen osakkeistaan SF Linelle, mutta niistä saatu 50 miljoonaa kruunua ei ollut tarpeeksi. Slite neuvotteli kumppaninsa kanssa myös muista tukitoimista ja jopa fuusiosta, mutta Gustaf Myrstenin mukaan SF Linen johto oli ”passiivinen ja odotti vain meidän konkurssiamme.” Myös Effjohn neuvotteli Sliten ostosta, mutta Nordbanken esti tämän suunnitelman.

Kannattavalle varustamolle ei normaalioloissa olisi ollut ongelmaa päästä velkasaneeraukseen, mutta Nordbankenille ei enää riittänyt Europan riisto Slitel-

tä. Sorvatussa velkasaneeraussuunnitelmassa suurinta osaa varustamon maksuja olisi lykätty vuoteen 1994. Lisäksi Olympia ja Athena olisi myyty tarvittaessa. Nordbanken kuitenkin kieltäytyi järjestelystä, osin perustellen päätöstään Itämeren risteilylauttojen huonolla jälleenmyyntiarvolla. Myös Sliten suurin velkoja, Athenan ja Kalypson päärahoittaja Suomen Valtionta-
kauskeskus (nykyinen Finnvera) kieltäytyi. Nordbankenin tapaan Valtionta-
kauskeskus oli talousvaikeus-
sissa, sillä Wärtsilä Meriteollisuuden konkurssi oli aiheuttanut sille jättitappiot, ei vähiten johtuen Effjohniin kuuluvan Siljan uudisrakenteista aiheutuneista saatavista. Myrstenit eivät nähneet tietä ulos tilanteesta ja vetivät itse Rederi Ab Sliten ja Rederi Ab Volon konkurssiin 7. huhtikuuta 1993.

Jälkinäytös

Sliten ja Volon toimintaa jatkoi vielä hetken varustamon konkurssipesä, jolla ei ollut yhteyksiä Myrstenin sukuun. Konkurssipesän hoitaja Rolf Åbjörnsson muisteli myöhemmin Hans-Göran Björkin haastattelussa Rederi Ab Sliten konkurssipesän olleen poikkeuksellinen: se jatkoi normaalia, voitollista toimintaa konkurssin jälkeen ja lopulta lähes kaikki velkojat saivat rahansa takaisin. Nordbanken yritti painostaa myymään konkurssipesässä olleet alukset mahdollisimman nopeasti ja uhkasi jopa Åbjörnssonia oikeustoimilla kun konkurssipesä rahtasi Athenan ja Kalypson Viking Linen liikenteeseen. Åbjörnsson kuitenkin piti päänsä: Athena pysyi Vikingin liikenteessä kesäkuuden 1993 loppuun ja Kalypso saman vuoden loppuun.

Konkurssipesään tulleet alukset ja toiminnot myytiin vuoden 1993 loppuun mennessä. City Jet Line myytiin Strömmalle, Athena ja Kalypso Malesiaan uudelle tulokkaalle Star Cruiselle ja Pride of Bilbao eli entinen Olympia Irish Ferriesille. Laivat olivat herättäneet paljon kiinnostusta ja niistä saatiin hyvä hinta. Jälkeenpäin oli selvää, että vaikka Slite oli ollut hetkellisissä talousvaikeuksissa ei sen konkurssi ollut perusteltu. Tehtyä ei kuitenkaan saanut tekemättömäksi ja Slite-
sekä Volo-varustamot olivat iäksi mennyttä.

Sliten laivojen myöhempää vaiheita

Nykyään Sliten suurista matkustaja-autolautoista on jäljellä enää kaksi: entinen Olympia on nyt Moby Orli Moby Linesin laivastossa Välimerellä (liikennöityään 2010-luvulla Itämerellä St. Peter Linen SPL Princess Anastasiana), Athena taas on DFDS:n Pearl Seaways Oslon ja Kööpenhaminan välisessä liikenteessä. Lisäksi Silja Europa – jota Slite ei koskaan ehtinyt omistaa – on edelleen Tallinkin omistuksessa, mutta majoituslaivana Alankomaissa.



Sliten konkurssin jälkeen Nordbanken jatkoi laivan rahtausta TR Linelle Ruotsin ja Saksan väliseen liikenteeseen. Alle kahden vuoden aikana alus pääsi poikkeuksellisen huonoon kuntoon ja laivan vuonna 1994 ostanut Estline joutui remontoimaan sitä isolla rahalla.

Kuva: Hannu Vallas, Museovirasto

Sliten pienemmistä aluksista City Jet Linen viimeinen Cinderella (3) päätyi Strömman omistukseen. Strömman osti myöhemmin myös Ranskaan myydyn ensimmäisen Cinderellan takaisin Tukholman saaristoon, ja toi näiden rinnalle myös omia nopeita aluksiaan jatkaamaan entistä City Jet Linen liikennettä. Strömman alaisuudessa liikenne sai Cinderellabåtarna-markkinointinimen. Viime vuosina kyseinen liikenne on ollut vaikeuksissa ja hiipumaan päin, ja aluksia on myyty ja siirretty muihin tehtäviin. Nykyään tässä liikenteessä on enää jäljellä vain sen alkuperäinen alus, joka epäloogisesti kantaa nykyisin nimeä Cinderella II (2).

Olisiko Slite voitu pelastaa?

Rederi Ab Slite ja sen sisaryhtiö Rederi Ab Volo olivat taloudeltaan terveitä yhtiöitä, jotka joutuivat väliaikaisesti talousvaikeuksiin. Varustamoiden rahoittajat taas käyttivät näitä vaikeuksia hyvän pankkitavan vastaisesti hyväkseen saadakseen peitettyä omia tappioitaan ajamalla varustamot konkurssiin, jolloin niiden laivat myytiin.

Samaan aikaan on totta, että Slite oli laajentunut voimakkaasti vuosina 1986-90, jolloin varustamon laivasto kasvoi kahdesta verrattain pienestä laivasta neljään. Nopea kasvuvauhti, verrattain pieni oma pääoma ja riippuvaisuus vain yhdestä rahoittajapankista jätti Sliten haavoittuvaksi rahoittajien mielenmuutoksille – toisaalta varustamo tuskin voidaan syyttää siitä, että se luotti valtio-omisteisten rahoittajien kunnialliseen toimintaan. Jos Nordbanken ja Suomen Valtiontakauskeskus olisivat toimineet toisin, on selvää että Slite olisi selvinnyt vaikeuksistaan.

Kauempana menneisyydessä on selvää, että jos Slite ei olisi tilannut Eurooppa – tai olisi vetäytynyt laivan rakennussopimuksesta tilaisuuden tullen – ei varustamo olisi vuonna 1993 päätyneet tilanteeseen, jossa sen laskennallinen pääoma oli negatiivinen. Samoin jos Olympia olisi myyty vuonna 1992, kuten Nordbanken vaati, olisi varustamon taloudellinen tilanne ollut keväällä 1993 eri. Eri asia kuitenkin on, olisiko ero ollut tarpeeksi suuri estämään Nordbankenin toimia varustamo vastaan.

Lisäksi vaikka Gustaf Myrsten arvostelikin myöhemmin Viking-kumppaniaan SF Linea passiivisuudesta, ei jälkikäteen voi olla huomaamatta passiivisuutta myös Myrstenien omassa toiminnassa. Varustajasuku ei aktiivisesti etsinyt uutta rahoittajapankkia kun kävi selväksi ettei yhteistyö Nordbankenin kanssa toiminut. Varustamon oman pääoman nostoa osakeannin avulla ei Hans-Göran Björkin kirjan perusteella edes harkittu. Edes Olympian myynnissä Myrstenit eivät olleet erityisen aktiivisia. Björk kirjoittaakin kirjassaan –



Yllä: Aikakauden loppu: Kalypso Rauman telakalla muuttumassa Star Cruisesin Star Piscesiksi maaliskuussa 1994.

Kuva: Krzysztof Brzoza

Alla: Entinen Olympia teki pitkän päivätyön Britannian ja Espanjan välillä Pride of Bilbaona. Se tahkosi myös reilusta rahaa laivan ostaneelle Irish Ferriesille, sillä laivaa rahdannut P&O maksoi siitä hyvää rahtaushintaa. Kuva: Kai Ortel

Alinna: Star Pisces Hong Kongissa talvella 2016. Koronapandemia koitui laivan kohtaloksi ja se romutettiin kesällä 2022. Laajat muutostyöt risteilykäyttöä varten estivät laivan palauttamisen autolautaksi, vaikka huhujen mukaan ainakin Rederi Ab Eckerö sitä selvittikin. Kuva: Joonas Kortelainen



mielestäni perustellusti – Gustaf Myrstenin “luovuttaneen” jo tammikuussa 1993, kuukausia ennen konkurssia. Jos Myrstenien suvusta olisi löytynyt vuosina 1992-93 toimija, jolla olisi ollut sama kyky tarttua toimeen kuin nuorella Carl Bertil Myrstenillä autolautta-ajan alussa, olisi tapahtumien lopputulos voinut olla hyvin erilainen.

Samaan aikaan on syytä muistaa, että vaikka Slite olisi selvinnyt vuodesta 1993 katkaisi Estonian uppoaminen vuonna 1994 Itämeren lauttaliikenteen kasvun. Ilman Europaakin Sliten ongelma pienestä omasta pääomasta oli todellinen ja varustamo olisi hyvinkin voinut päätyä konkurssiin Estonian uppoamista seuranneessa lauttaliikenteen kriisissä – ainakin jos Nordbanken olisi edelleen ollut Sliteä vastaan.

Myrstenin suvun tarina laivanvarustajina ei kuitenkaan katkennut vuoden 1993 konkurssiin. Gustaf Myrsten palasi lauttabisnekseen vielä samana vuonna. Hänen uudet avauksensa kansainvälisessä lauttaliikenteessä kohdistuivat etenkin entisen Neuvostoliiton

markkinoille. Myöhemmin hänen varustamonsa ovat operoineet myös tutussa Tukholman saaristoliikenteessä. Käsittelemme näitä Myrstenin suvun laivanvarustuksen viimeisimpiä vaiheita aina nykypäivään saakka tämän juttusarjan viimeisessä osassa, joka ilmestyy Ulkomatalan numerossa 2/2024.

Lähteitä

- Hans-Göran Björk: *Den ena den var vit...* HGB Mediaproduktion: 2006.
- Charlotte Lautmann: *Farfars Båtar 1867-1993 – Från kalkskutor till bilfärjor.* Text&ldé&Bild: 2021.
- Pär-Henrik Sjöström & Krzysztof Brzoza: *Tie meren yli – uranuurtajasta markkinajohtajaksi.* Breakwater publishing: Göteborg 2009.
- Lehtileikkeitä ajalta 1987-1993, mm. Helsingin Sanomat
- Fakta om Fartyg (www.faktaomfartyg.se)
- Skärgårdsbåtar.se (www.skargardsbatar.se)

Helpoin mahdollisuus matkustaa entisellä Sliten laivalla on suomalaiselle entinen Athena, nykyinen DFDS:n Kööpenhamina–Oslo-lautta Pearl Seaways. Laivan sisustus ja tilaratkaisut on tosin uudistettu moneen kertaan Slite-ajan jälkeen (matkakertomus laivalta julkaistiin Ulkomatalan numerossa 6/2016). Kuva: Sverre Andreas Rud



Fakta: Rederi Ab Sliten lautat 1987-1993

Viking Sally (1987-1990)

Rakentaja Meyer Weirf, Länsi-Saksa, 1980
Mitat 155,43 x 24,21 x 5,55 m
Bruttovetoisuus 15 566
Koneet 4 x MAN diesel, nopeus 21 solmua
Matkustajamäärä 2 000, hyttipaikkoja 1 190
Henkilöautoja 460

Kuva: Krzysztof Brzoza



Cinderella/Cinderella West (1, 1987-1991) Cinderella II (1989-1993), Cinderella (2, 1990-1993)

Rakentaja Marinteknik, Ruotsi, 1987/1989/1990
Mitat 41,76/41,90 x 7,67 x 1,10/1,20 m
Bruttovetoisuus 325
Koneet 2 x Scania/MTU diesel, nopeus 24,5/32/30 solmua
Matkustajamäärä 450

Kuva: Joonas Kortelainen



Athena (1989-1993) Kalypso (1990-1993)

Rakentaja Wärtsilä Meriteollisuus, Suomi, 1989/1990
Mitat 176,60/176,75 x 29,60 x 6,00/6,20 m
Bruttovetoisuus 40 012
Koneet 4 x Wärtsilä-Sulzer diesel, nopeus 21/22 solmua
Matkustajamäärä 2 200, hyttipaikkoja 1 728/1 950
Henkilöautoja 450/490

Kuva: Hannu Vallas, Museovirasto



Europa (ei koskaan liikenteessä)

Rakentaja Meyer Werft, Saksa, 1993
Mitat 201,78 x 32 x 6,80 m
Bruttovetoisuus 59 912
Koneet 4 x MAN-B&W diesel, nopeus 21,5 solmua
Matkustajamäärä 3 013, hyttipaikkoja 3 738
Henkilöautoja 400

Kuva: Marko Stampehl



Matkustaja-autolautat

Aurellan 50-vuotinpäätökseen



Vuodenvaihteessa 2024 kanadalainen CTMA poisti odotetusti laivastostaan lopullisesti entisen Aurellan. Se oli luovutettu vuonna 1973 Viking Linen liikenteeseen tuolloiselle osakasvarustamo SF-Linelle. CTMA Vacancier-nimellä Saint Lawrence-joella ja -lahdella risteilyjä ja reittimatkoja koko 2000-luvun tehneen lauttavanhuksen ura oli hiipunut jo joitakin vuosia, kun Madeleine-saarten saaristoon tehtyjä reissuja ei enää startattu pandemian jälkeen.

TEKSTI: JOONAS KORTTELAINEN

ANCIER-NIMELLÄ entinen Aurella on aloittanut viimeisen matkansa kohti Intian Alangia. Vuoden 2024 alussa se nousi otsikoihin epäilyllä öljyvudolla. Aurellan viimeiseksi liikennöimä Montreal-Quebec-Cap aux Meules-risteilyreitti on ollut kiinni syksystä 2019. CTMA on keskittynyt hyötyliikennereittiin Prince Edward Islandille, joka on Nova Scotian edustalla si-

jaitsevan Madeleine saariston ainoa yhteys manteele. Acadian villi, karu saaristoluonto ranskankielisine kulttuureineen oli saanut entiselle Aurellalle parin vuosikymmenen aikana uskollisen kävijäkunnan, mutta ainakaan vielä yhtiö ei ole ilmoittanut “Vacancier II”:n hankinnasta. Kanadan kotimaista tuotantoa suosivien tuontisäännösten vuoksi onkin mielenkiintoinen kysymys, tehdäänkö kanadalaisen Davien ostamalla Helsingin Hietalahden telakalta joskus myös uuden aluksen tilaus kyseiseen liikenteeseen.

Ennen kanadalaista eläkevirkaansa Aurella ehti Vikingin viimeiseksi jääneen kesäkautensa 1981 jälkeen toimia monella liikennealueella. JJ Sietaksen telakalta Hampurista tilattu laiva herätti muissa Vikingin osakasvarustamoissa aikanaan epäilystä, sillä ne olivat pannonaneet 1970-1974 peräti kuuteen Papenburgissa rakennettuun sisarukseen (Lue lisää Ulkomatala 02/2022), kun taas Aurellan matkustajamäärä ja ennen kaikkea autokansi oli merkittävästi suurempi.

SF-Linen perustanut ja 1970-luvun alussa vetovastuussa ollut Gunnar Eklund ei ollut Ppenburgin sisaruksiin täysin tyytyväinen, Entisenä merikapteenina Eklund ymmärsi, että tulos tehdään lastinkuljetuskyvyllä ja päätyi lopulta suunnittelemaan kolmannen uudisaluksensa ominaisuudet pitkälti varustamon omana työnä.

men taival



Yllä: Aurella koko komeudessaan 80-luvun taitteessa Airstolla. Ylemmän autokannen ajoportin paikka on E3-kyllin kanssa siirretty Diana II:n ja Turellan satamiin aiheuttamien muutosten myötä alkuperäistä sijaintia taaemmaksi. Irlannin liikennettä varten autokansi muutettiin hyttiosastoiksi.

Kuva: Folke Österman

Oikealla: Aurellan seisova pöytä ylemmän kannen keulassa laivan alkuaikoina. Kuva: Viking Line

Oikealla alla: Irlannin merellä alus liikennöi enimmäkseen tässä asussa – kokovalkoisella rungolla ja vihreällä korsteenilla. Tässä vuoden 1993 Cherbourgissa otetussa kuvassa korsteenin logo on päivittynyt 80-luvun alkuvuosista Irish Ferriesin moderniin versioon.

Kuva: Rickard Sahlstenin kokoelma

Alla: Saint Patrick II lähtemässä Stenan rahtauksessa upeana talvipäivänä Göteborgista, lähes päivälleen 38 vuotta sitten 15.2.1986. Kuva: Rickard Sahlsten



Muiden Viking-osakkaiden pelkona oli, että koko pu- naisen aikansa Naantali–Maarianhamina–Kapellskär- reitillä liikennöidessään uusi laiva veisi pysyvästi mui- den varustamojen lähtöjen matkustajat autoineen. Ajatus oli ymmärrettävä, sillä lähtöjä oli 1970-luvun alun kesinä pelkästään Naantalista kuusi päivittäin. Pelko osoittautui kuitenkin turhaksi ja Eklundin visio pitkälti oikeaksi, sillä öljykriisin jälkeisinä vuosina ni- menomaan Aurella oli selkeän pohjaratkaisunsa ja ko- konsa puolesta esikuvana seuraavalle lauttasukupol- velle, joka tuli liikenteeseen jo 1979-1980, kun suu- remmat siskokset Turella ja Rosella valmistuivat.

Aurellan pohjaratkaisu oli Papenburgin sisaruksia lä- hempänä Stenan rakennuttamaa ja käytettynä Helsin- gin reitille ostettua, vuoden 1967 Viking 6:ta ja muita Stenan myöhempiä 1970-luvun aluksia. Sisustuksen puolesta taas se oli hyvin yhtenäinen Papenburgin tuotosten, mutta tilojen sijoittelun puolesta myös SF- linen ensimmäisten uudisrakennusten Kapellan 1967 ja Marellan 1970 kanssa. Ravintolakannella perässä oli tilava yökerho, edempänä kabinetti, myymälä, lepo- tuolit, kokoushuoneet sekä info, aivan keulassa suuri kafeteria. Venekannen keulassa oli seisova pöytä ja pe- rässä disko. Autokannen päällä oli erillinen henkilö- autokansi, jonka erikoisuutena oli keskellä sijaitsevat hytit. Laivassa ei siis lyhyelle reitille rakennettuna ollut ikkunallisia hyttejä ennen myöhempiä muutostöitä, jolloin ylempi henkilöautokansi muutettiin kokonaan hyteiksi. Ratkaisuhan on ollut käytössä myöhemmin myös Vikingin omassa liikenteessä ja näin on tehty Rosellaan, Diana II:een, Isabellaan ja Athenaan, usein hyvin pian liikenteen aloituksen jälkeen. Sama ratkaisu ylemmästä henkilöautokannesta on Aurellasta periy- tynyt edellämainittujen lisäksi Turellan ja Rosellan kautta ensin Amorellaan ja sitten uudempiin Viking XPRS:ään, Viking Graceen ja Viking Gloryyn.

Sisustus laivalla oli hyvin ajalle tyypillinen: design-tuo- leja ja -lamppuja, pirteitä värisävyjä ja Marimekon unikko-kuoseja. Vain muutamaa vuotta aiemmin reitil- lä matkustaminen tarkoitti usein todella kansipaikkaa ulkona istuen tai jonossa seisten, mutta Aurellassa oli sekä lepotuoleja että kahvilan ja yökerhon paikkoja käytännössä kaikille 1500 matkustajalle. Myymälä ei ollut enää kioski, johon jono kiemurteli koko matkan ajan, vaan itsepalvelumyymälä. Ylemmän henkilöauto- kannen ansiosta kesäliikenteeseen ei kesien 1970-72 tavoin rahdattu ennen kesää 1977 erillistä rekkalaut- ta.

Ainoastaan hytti paikkojen pieni määrä, vaatimatto- masti viidennekselle matkustajista, osoittautui no- peasti jo aluksen valmistuttua ongelmaksi. Aurella ei viihtynyt näillä vesillä edes vuosikymmentä, kun se myytiin makuutuksesta ennen kesäliikennettä 1982

Irlantiin. Myynti oli niin äkillinen, että Naantalin keski- päivän vuoroihin kesän aikatauluihin painettu Aurella- nimi annettiin kesän ajaksi Gotlannista vuokratulle ms Drottenille (ex-Visby vuodelta 1972). Ennen myyntiä Aurellasta oli ollut kiinnostunut Vaasanlaivat, mutta sitä soviteltiin myös SF-Linen omiin suunnitel- miin uusista liikennealueista mm. Kattegatissa sekä Helsinki–Tallinna-reitillä.

Irlannin merellä laiva palveli seuraavaksi Saint Patrick II -nimellä muutaman vuosikymmenen aikana lähinnä Irish Continental Groupin omilla ja yhtiötä lähellä olevien yritysten (B&I Line, Belfast Car Ferries, Irish Ferries lue lisää Ulkomatala 02/2018) reiteillä Rossla- resta ja Corkista Ranskaan ja myöhemmin Walesin Pembrokeen sekä Belfastista että Dublinistä Liver- pooliin ja Holyheadiin. Stenalle alus oli rahdattu Vikin- gin aiempien omien suunnitelmien mukaisesti Göte- borg–Frederikshavn–Moss reitille 1985-86 ja mahdol- lisesti tämän kokemuksen rohkaisemana Stena osti aluksen seuraaja Turellan omaksi Stena Nordicaksi ja Lion Kingiksi 1988-97. 1990-luvulle tultaessa laiva oli ollut vuokralla mm. Sealinkillä Englannin kanaalissa.

Sitten koitti kaksi talvikautta 1992-93 sekä 1993-94 taas Suomessa, kun alus oli rahdattuna Tallinkille teke- mää vuorokauden risteilyjä Helsingistä Tallinnaan, jäl- leen 1980-luvun alun SF-Linen suunnitelmien mukai- selle reitille. Alus liputettiin Viroon ja se muun muassa korvasi Georg Otsia, jota muutettiin Kotkassa auto- lautaksi. Jälkimmäisenä talvena se osallistui puoliksi uponneen Sally Albatrossin, entisen Viking Sagan eva- kuointiin Porkkalan edustalla maaliskuussa 1994. Vaik- kei alus tälläkään kertaa jäänyt Suomeen pidemmäksi aikaa, hauska sattuma on se, että Tallink osti Stenalta jälleen paria vuotta myöhemmin samaisen entisen Tu- rellan, joka oli 1979 Aurellan pohjalta rakennettu ja muokkasi omiin tarpeisiinsa liikennettä kasvattamaan Fantaasia-nimellä 1998-2006.

1998 olivat myös Saint Patrick II:n työt Irlanninmerel- lä siltä erää ohi, ja laiva vuokrattiin Egnatia II -nimellä HML-varustamolle Kreikan Patraksen ja Italian Brin- disin välille. 2000 vuorossa oli keikka Ranskan Välime- ren Sètestä Mallorcan Palmaan, mutta kesäliikenne Ville de Sète -nimellä jäi yhteen kauteen alusta ope- roineen Balear Express-yhtiön konkurssin vuoksi. 2001 oli ohjelmassa lyhyt paluu Irlanninmerelle, tällä kertaa City of Cork -nimellä Swansea–Cork Ferrie- sille rahdattuna. Loppuvuonna alus makuutettiin, mut- tei jäänyt pitkään toimeettomaksi, kun CTMA osti sen Kanadaan, jossa liikenne alkoi kesäkuussa 2002.

Alus säilytti läpi uransa oman ilmeensä ja muutoksista huolimatta mm. ravintoloiden ja yökerhon tuolit ja valaisimet ovat edelleen alkuperäiset vuodelta 1973.

Aurella ja Saint Patrick II oli lopulta monessa mielessä kokoaan ja kulloistakin liikennöintiäikaansa suurempi alus, sillä se auttoi montaa yhtiötä kuten Viking Linea, Tallinkia ja Irish Ferriesiä rakentamaan ja vakiinnuttamaan liikennettä. 50 vuotta on suuri ikä Pohjois-Eurooppaan rakennetulle autolautalle ja näin on Aurellan vuoro siirtyä lopullisesti historian lehdille.



Yllä oikealla: Tallinkin ensimmäisen talvikauden 1992-93 jäljiltä Saint Patrick II melkoisen huonossa maalissa matkalla kohti Irlantia, Englannin kanaalissa toukokuun puolessa välissä 1993. Laiva palasi seuraavana syksynä Tallinkin liikenteeseen, mutta tällä kertaa ESCO:n korsteenimerkillä.

Kuva: Fotoflite, Joonas Kortelaisen kokoelma

Oikealla: Keulan kahvilan sisustus on säilyttänyt ilmeensä viiden vuosikymmenen ajan. Tässä uran loppuvaiheen kuvassa 2019 ainakin tuolit ja lamput ovat alkuperäiset.

Kuva: Sverre Andreas Rud

Alla: Komea jokinäkymä CTMA Vacancierina kesällä 2016 viimeiseksi jääneessä värityksessä. Huomaa laivaan Kanadan-aikana lisätyt katetut komentosillan siivet.

Kuva: Marc Piché



