

ulkomatala

2/2024 • www.ulkomatala.net • 20.6.2024

Viking Cinderella eilen ja tänään

Vihreä coasteri
Electramar



Finnlinesin uusi linja
Ruotsista Puolaan

Birka Gotland
uutta, vanhaa ja turkoosia

Parempi myöhään kuin ei milloinkaan

ULKOMATALA 2/2024

Lehti on julkaistu internetissä ilmaisena 20.6.2024. 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

Franz Airiman, Krzysztof Brzoza, Kevin Göthe, George Holland, Jukka Huotari, Søren Lund Hviid, Juhani Mehto, Jouni Saaristo, Simonwp, Marko Stampehl, Rami Wirrankoski

TEKIJÄNOIKEUDET

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

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

KANNESSA

Birka Gotland saapumassa Tukholmaan.
Kuva: Joonas Kortelainen

TEKSTI: ILVES VALTA

AHVENANMAAN infrastuktuuri- ja ilmastoministeri Camilla Gunell kertoi toukokuussa Nya Ålandin haastattelussa maakuntahallinnon suunnittelevan neljän uuden aluksen tilaamista maakunnan sisäiseen liikenteeseen vuoteen 2027 mennessä: kaksi uutta lauttaa, kaksi lossia, sekä optio kolmannelta lautasta. Toteutuessaan tämä tilaus olisi ensiaskel koko Ålandstrafikenin laivaston uudistamisessa: nykyiset alukset korvattaisiin ympäristöystävällisemmällä ja samalla laiturit standardisoidaan aluskierron helpottamiseksi. Rahoitusta uudistuksille ei tosin vielä ole.

Keskusteluissa kansainvälisestä lauttaliikenteestä näyttäytyy Skotlannin hallinnon omistama lauttaoperaattori Caledonian MacBrayne, tuttavallisemmin CalMac, usein esimerkkinä huonoimmasta julkisen vallan hoitamasta varustamosta, ainakin mitä laivaston uudistamiseen tulee (CalMaciä on käsitelty Ulkomatalan numeroissa 4/2012 ja 2/2017). CalMacin laivoista vanhin, Isle of Arran, on vuodelta 1984 ja alusten korkeasta iästä johtuen varustamo kärsii pahoista luotettavuusongelmista. Tämä ei kuitenkaan ole mitään Ålandstrafikenin laivastoon verrattuna: 12 lautasta puolet on yhtä vanhoja tai vanhempia kuin Isle of Arran. Vanhin Ålandstrafikenin lautta on vuodelta 1955 peräisin oleva Tuuli, joka liikennöi kesäisin Enklingen ja Kumlingen välillä.

Laivaston korkea ikä on kuitenkin vain yksi Ahvenanmaan maakuntahallinnon järjestämän lauttaliikenteen ongelmista. Liikenteen kilpailutuksissa on hyvin löyhät laatuvaatimukset. Linjoilla, joilla operaattorin oletetaan tarjoavan oma kalusto tämä näkyy sekä laivojen korkeana ikänä että linjoille sopimattomina aluksia. Pahimpana esimerkkinä tästä on viime vuonna Långnäs ja Snäckön välisellä linjalla aloittanut Mergus. Avoimella autokannella varustettu lautta pärjää huonosti avomerilinjalla – Ålandstrafikenin viimeaikojen yleisin poikkeustiedote onkin Mergusin korvaaminen varalautta Ejdernillä. Linjoilla, joilla kilpailutettu operaattori vastaa maakuntahallinnon omistamien lauttojen operoinnista valittavat käyttäjät laivojen huonosta kunnossapidosta, minkä lisäksi yksi operaattori on toistuvasti ollut otsikoissa työehtosopimusten kiertämisestä.

Kunnianhimoinen laivaston uudistamissuunnitelma on askel oikeaan suuntaan. Kuitenkin jo ennen uusien alusten valmistumista tarvitaan Ahvenanmaan sisäisten lauttayhteyksien kunnianpalautus, jossa liikenteen kilpailutuksissa asetetaan merkittävästi tiukemmat laatuvaatimukset sekä tonnistolle että sen ylläpidolle. Puhumattakaan vähimmäisvaatimuksesta siinä, että noudatetaan sen maan työehtosopimuksia missä operoidaan.

Ulkomatala 2/2024

Sisällys

Kannessa: Electramar – vihreä coasteri

Suomalaisomisteisen AtoB@C-varustamon Electramar on uuden sukupolven dieselsähköhybridi-kuivalastilaiva. — Sivun 4

DFDS:n Oslon-linja Gotlandsbolagetille

DFDS:n Kööpenhamina–Oslo-linja siirtyy ruotsalaisomistukseen syksyllä. Liikenteen tulevaisuus pitkällä tähtäimellä on vielä hämärän peitossa. — Sivun 9

Kannessa: Finnlinesilla Ruotsista Puolaan

Finnlines avasi pitkän odotuksen jälkeen ropax-linjan Malmöstä Świnoujścieen. — Sivun 12

Kannessa: Birka Gotland – kolmas nimi toden sanoo?

Entisessä Birka Cruisesin laivassa on edelleen paljon samaa niin kohteissa kuin itse aluksessa. — Sivun 14

Uutisia lyhyesti

Uutisia kotivesiltä ja maailman meriltä helmi-kesäkuulta 2024. — Sivun 22

Kirja-arvostelu: Ferries of Corsica, Sardinia and Elba

Bruce Peterin teos Ligurian- ja Tyrrhenanmerien lauttaliikenteestä kannattaa lukea. — Sivun 24

Vierailu Bergenin merimuseossa

Pieni mutta laadukas museo tarjoaa katsauksen nimenomaan Bergenin merihistoriaan. — Sivun 26

Kannessa: Viking Cinderella – miljoonien muistojen muusa

Katsaus Viking Cinderellan historiaan ja nykypäivään. — Sivun 30

Neuvostoliiton raunioilta Tukholman vesille

Myrstenien varustajasuvun vaiheisiin Rederi Ab Sliten konkurssista nykyhetkeen mahtuu monta epäonnistunutta yritystä, mutta myös menestystä Tukholman saaristoliikenteessä. — Sivun 40

25 vuotta sitten – Taxfree katosi EU:n sisäisestä lauttaliikenteestä, osa 2

Verovapaan myynnin loppumisen vaikutukset Pohjoismaiden lauttalinjoihin olivat vaihtelevia, erityisesti koska verovapaus säilyi osalla linjoista. — Sivun 48

Itämereltä Korsikan ja Sardinian vesille

Galleriassa joukko entisiä Pohjois-Itämeren lauttoja lämpimämmillä vesillä. — Sivun 54



Tällä sivulla, ylhäältä:

Electramar. Kuva: Miran Hamidulla

Viking Cinderella. Kuva: Ilves Valta

Silverpilen. Kuva: Miran Hamidulla

Mega Regina. Kuva: Joonas Kortelainen

Electramar – vihreä

ESL Shipping esitteli toukokuussa Helsingissä tytäryhtiölleen AtoB@C Shippingille viime joulukuussa luovutettua Electramaria, joka on kahteentoista alukseen kasvavan hybrid coaster-sarjan esikoinen. Kantavuudeltaan 5350 tonnia oleva alussarja ilmentää aiemmin hiilikuljetuksiin leimautuneen ESL:n suorittamaa suurta muutosta monipuolisemman ja laajemman teollisuusasiakaskunnan palvelijaksi.

TEKSTI: MIRAN HAMIDULLA

AKKUHYBRIDIRATKAISUT alkavat olla merenkulussa jo niin yleisiä, että ne leviävät muista alustyypeistä myös Itämeren rannikoiden hakurahtiliikenteen kuivalastialuksiin. Intialaiselta Chowgule Shipbuildingilta valmistuneen 89,95 metrisen Electramarin päävoimanlähteenä toimii Yanmarin 1920 kW:n dieselmoottori, mutta alus kykenee myös operoimaan merellä jopa kolme tuntia Corvus Energy:n 1 MWh:n akkupaketin voimin. Mikäli akkuja käytetään vain satamäkäytössä, niiden käyttöaika pitenee entisestään. Akut on mahdollista ladata joko satamissa maasähkön avul-

la tai merellä akseligenaattorin kautta. Hybridiratkaisu parantaa ympäristöystävällisyyden lisäksi myös aluksen turvallisuutta, kun se vähentää blackout-riskiä sekä mahdollistaa satamaan paluun sähkövoimalla konevian sattuessa. Pääkone soveltuu myös uusiutuville polttoaineille. Aluksissa on myös valmius roottoripurjeiden käyttöönotolle. Avomerellä operoidessa aluksen taloudellisin nopeus löytyy noin 11 solmun tienoilta.

Ympäristöystävällisyydessä teknologia muodostaa yhden osa-alueen siitä kuinka päästöt per kuljetettu rahtyksikkö saadaan pienennettyä. Hybrid coaster-sarjassa tämä lukema tulee pienemään jopa 50 prosentilla verrattuna AtoB@C:n aiempiin aluksiin. Teknologian lisäksi lukemaa parantaa myös yhtiön aiempia aluksia 20 prosenttia suurempi lastiruumakapasiteetti, vaikka alukset eivät mittojensa puolesta olekaan juuri kasvaneet. ESL:n piirissä uskotaan Euroopan merenkulun uusien sääntelymekanismien ETS:n ja FuelEU Maritimen nostavan polttoainekustannuksia, ja ympäristöystävällisempiin sekä polttoainetehokkaampiin aluksiin investoivan varustamon siten saavan kilpailuetua tässä tilanteessa.

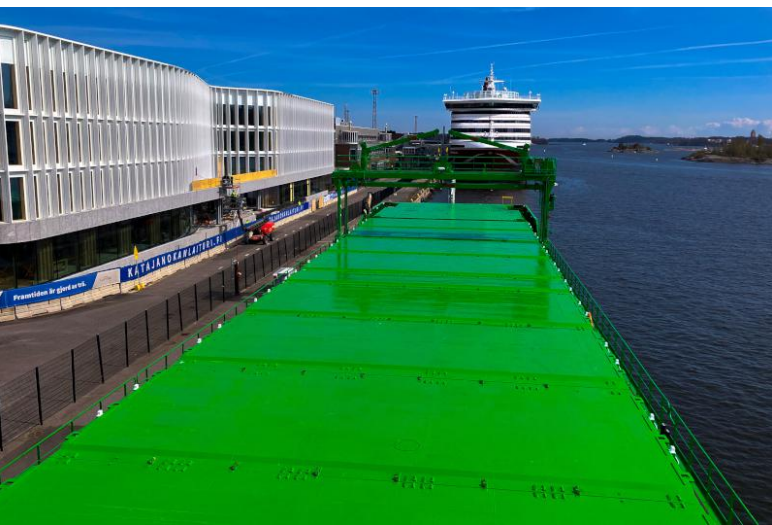
Muutakin kuin kolia ja koksia

ESL Shippingin (vuoteen 1995 Etelä-Suomen Laiva Osakeyhtiö) pääomistaja on Aspo-konserni, jonka nimi tulee vuonna 1929 perustetusta Asunto-osakeyhtiöitten Polttoaine Osuuskunnasta. Yhtiö toi talojen

Uusi coasteri



Koviin hommiin. Joulukuussa luovutettu Electramar ehti ottamaan ensi tuntumansa Perämeren loppupalven olosuhteisiin. Toukokuun esittelykeikalla rungossa näkyi jo hieman käytön jälkiä. Kuva: AtoB@C Shipping



Yllä: Korsteenin sijasta Electramarissa on vain pakoputki perässä. Siksi ESL:n X-korsteenilogo on maalattu runkoon. Vasemmalla: Lastiruuman yllä kulkevaa gantry-nosturia käytetään ponttoniluukkujen avaamiseen ja siirtämiseen aluksen perän päälle. Sen päällä on kaksi pienempää nosturia proviantin nostamiseksi varastoon. Vasemmalla alla: Konehuoneen ja komentosillan näytöiltä pystyy näkemään akun jäljellä olevan virran ja käyttöajan. Muiden laitteiden akkujen tapaan, laivankin akkujen käyttöikä pitenee, mikäli niitä ei käytetä koskaan aivan tyhjäksi asti. Alla: Kuusikymmentämetrinen käytävä yhdistää laivan keulan kansirakenteen ja perän konehuoneen ja varastotilan.

Kuvat: Miran Hamidulla



lämmitykseen tarvittavaa koksia, ja perusti myöhemmin ESL-varustamon tähän tarkoitukseen. Samalla polttoainekuljetukset laajenivat myös voimaloiden ja teollisuuden tarvitsemaan kivihiileen. Näiltä ajoilta on peräisin myös merenkulkijoiden ESL:lle antama hivnen pilkallinen lempinimi ”Laihia Koli ja Koksi”. Vielä viime vuosikymmenen alussa yhtiön toiminta oli jokseenkin lempinimensä mukaista, mutta viimeisimmän reilun kymmenen vuoden aikana yhtiö on kuitenkin päässyt eroon maineestaan.

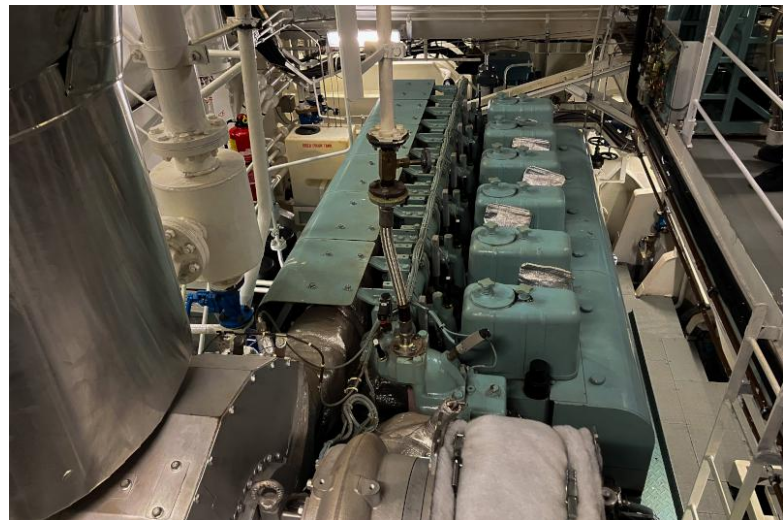
Emokonserni Aspö on itseasiassa ollut jo vuosikymmeniä monialayritys, mutta nykyään myös ESL omaa monipuolisen asiakasportfolion. Viime vuosikymmenen lopulla hankittu ruotsalainen AtoB@C Shipping -tytäryhtiö monipuolisti yhtiön laivatarjontaa tuomalla siihen ESL:n omia bulkkereita pienempiä aluksia, jotka samalla laajensivat yhtiön palvelemien teollisuusalojen määrää. Nykyään yhtiö kuljettaa teollisuuden raaka-aineiden lisäksi myös metalli- ja metsäteollisuuden valmiita teollisuustuotteita, ja pyrkii viemään kuljetustoimintaansa entistä enemmän tähän suuntaan. Nykyinen ESL ei tähyä bisnesmahdollisuuksia enää Helsingin talojen lämmityksestä, vaan Perämerenkaarelta. Alueelle suunnitellut vihreät terästehtaat, metsäteollisuusinvestoinnit sekä merituulipuistot tarjoavat kaikki suuria työmahdollisuuksia yhtiön laivastolle. Vaikka julkisessa keskustelussa Raahesta Luulajaan karannut teollisuusinvestointi saattaa herättää Suomessa harmistusta, ESL:n näkökulmasta tällä ei ole merkitystä. Sille Suomi ja Ruotsi ovat samaa Perämerenkaaren kotimarkkinaa.

Electramarissa monipuolistuneet työtehtävät näkyvät siten, että aluksen kansirakenne on sijoitettu eteen. Näin lastiluukkujen päälle voidaan lastata esimerkiksi tuulimyllyjen osia tai muita korkeampia projektilasteja ilman, että se häiritsee komentosillan näkyvyyttä. Tällaiset lastit ovat toki olleet jo ESL:n ja AtoB@C:n aiemminkin kaluston työnkuvassa. Jopa ESL:n pusku-proomuyhdistelmiä on käytetty tuulimyllyhommissa silloin, kun niillä on ollut hiljaisempaa malmikuljetuskeikkojensa kanssa. Lastiruuman tehokasta käyttöä edistää myös se, että Electramarin ponttooniluukut voidaan kasata aluksen ruuman päällä liikkuvan gantry-nosturin avulla aluksen perän päälle, jolloin suorakulmiomainen 60,18 x 13,35 metrin ruuma saadaan kokonaan avoimeksi lastauksen ajaksi. Tarvittaessa ruuman luukkujen päälle voidaan lastata myös 100 TEU:n edestä kontteja.

Kansirakenteen sijoittaminen eteen ei kuitenkaan ole kahdeksanhenkisen miehistön kannalta mieluisin ratkaisu kovassa merenkäynnissä. Electramarissa ja sisärisä tätä kompensoi kuitenkin se, että muuten alus on monessa muussa suhteessa erittäin käyttömukava.



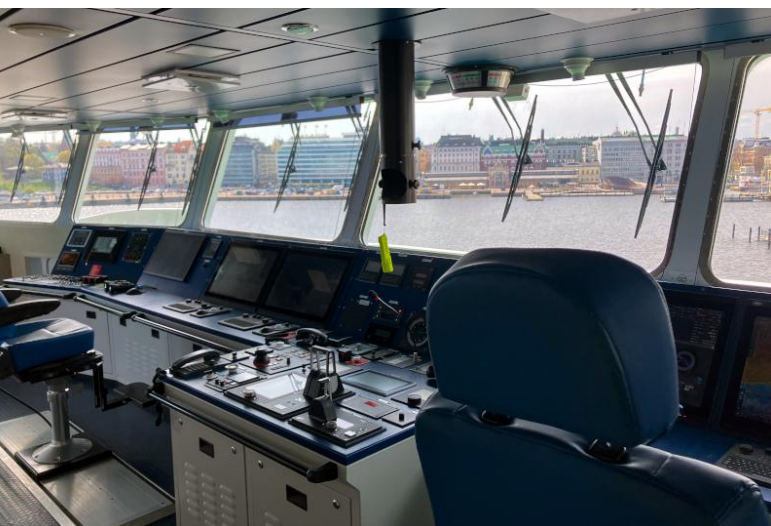
Yllä: 15-20 asteen lämpötilassa pidettävä akkutila on kesäkeleillä laivan vilpoisin paikka.
Alla: Hybridialuksen päävoimanlähteenä toimii Yanmarin 1920 kW:n dieselmoottori. Alus kykenee kuitenkin liikkumaan myös kolme tuntia pelkällä akkuvoimalla.
Kuvat: Miran Hamidulla



Coastereissa harvemmin on katettuja töijäuskansia, vaan kiinnitystoimenpiteet ovat useimmiten reippaita ulkoilmahommia. Tässä sarjassa nämä kannet ovat kuitenkin katettuja niin keulassa kuin perässä. Myös siirtymä aluksen keulan kansirakenteesta perän konehuoneeseen ja varastoon on siisti sisätyö käyttäen aluksen ruuman kyljessä kulkevaa pitkää käytävää. Työskentelyä mukavoittavat myös gantry-nosturin päältä löytyvät kaksi pientä nosturia, joilla proviantti voidaan nostaa suoraan laiturilta kattoluukun kautta aluksen perän poikkeuksellisen tilavaan varastoon.

Kahden maan varustamot

Väriyksellisesti musta Electramar näyttää ESL:n laivalta. Siitä löytyy jopa ESL:n X-korsteenimerkki, joskin runkoon maalattuna, koska tässä muotoilultaan melko erikoisessa aluksessa on vain pelkkä pakoputki korsteenin sijaan. Samasta väriyksestä huolimatta



Ruotsin Ystadista johdetun tytäryhtiö AtoB@C Shippingin omistus ja itsenäisyys näkyy aluksessa. ESL:n niminään suosimien Helsingin kaupunginosien sijasta alussarja tulee käyttämään AtoB@C:n mar-päätteisiä alusnimiä, ja ruotsalaistytäryhtiön on annettu jatkaa uusissa aluksissaan myös omaa miehituskäytäntöään. Electramar on liputettu Kyprokselle, ja miehitetty virolais-ukrainalais-filippiiniläisellä miehistöllä.



Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että Helsingistä käsin johdetun ESL Shippingin laivasto olisi tulevaisuudessa jättämässä suomalaisen miehistön ja Suomen lipun. ESL:llä on edelleen halua jatkaa sen suoraan omistaman bulkkerilaivastonsa pitämistä Suomen lipun alla, mikäli maan merenkulkupolitiikka pysyy tämän asian kannalta suotuisana. Tätä puoltaa myös yhtiön asema huoltovarmuusyhtiönä. Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varman ja OP Suomi Infran muukaantulo ESL:n vähemmistöomistajiksi alkuvuodesta, tuovat nekin osaltaan lupaavia näkymiä ESL Shippingin tulevaisuuden suhteen. Kaksi vahvaa rahoitusalan toimijaa tuovat yhtiölle lisämuskeleita jatkoinvestointien tekemistä ajatellen.

Ylinnä: Komentosillalla tullaan ihailemaan keväisen Helsingin kantakaupungin sijaan Perämerenkaaren arktisia olosuhteita. Kuva: Miran Hamidulla

Yllä: Murros. LNG-käyttöinen Viikki oli ESL:n ensiaskel puhtaampaan teknologiaan. Kuvassa alus tuo hiiltä pian sulkeutuvalla Salmisaaren voimalalle. Tulevaisuudessa ESL ja AtoB@C palvelevat kuitenkin puhtaampaa energiateollisuutta. Kuva: Miran Hamidulla

Alla: ESL jatkaa laivastonsa uudistamista. Liki 40 vuotiaalla kahden puskijan ja neljän (alkujaan viiden) proomun kuljetusjärjestelmällä lienee jo suurin osa kuljetuista merimailleista takanaan. Kuva: Juhani Mehto



Yhtiö ilmoittikin Electramarin esittelyn yhteydessä seuraavan investoinnin olevan noin 4-5 vuoden sisällä toteutuva investointi uusiin hiilineutraaleihin handysize-kokoluokan (24000-35000 DWT) bulkkereihin, jotka tulevat todennäköisesti olemaan e-metanoli-käyttöisiä. Uutta kalustoa myös tarvitaan, sillä keväällä yhtiö myi Turkkiin suurempaan supramax-kokoluokkaan kuuluneet 56300 DWT:n Arkadia- ja Kumpula-bulkkerit. Myös ESL Shippingin pian jo liki 40 vuoden ikää lähestyvät puskija-proomuyhdistelmät lienevät lähestymässä työuransa loppupuolta Perämerenkaaren metalliteollisuuskuljetusten palveluksessa.

Tytäryhtiönsä hybrid coaster -sarjan rakentajaa valitessa ESL Shipping päätyi valitsemaan kymmenistä eri vaihtoehdoista intialaisen Chowgule Shipbuildingin, jonka valintaa puolsi telakan aiempi kokemus tämän tyyppisistä coastereista sekä sen tarjoaman hinnan, laadun ja toimitusvarmuuden välinen suhde. Kiinassa tehtyjen laivojen tapaan myös tässä alussarjassa suunnittelutyötä tehtiin kuitenkin myös Euroopasta käsin. Suunnittelutoimisto on Hollannista, ja myös molemmat varustamot osallistuivat suunnittelutyöhön. Intia seuraa vahvasti samaa polkua kuin Kiina pari vuosikymmentä aiemmin. Yksinkertaisemmista aluksista aloittaen, maa nousee vähitellen globaalisti merkittäväksi laivanrakennusmaaksi. Ei yllättäisi, mikäli maan telakkateollisuus olisi kilvoittelemassa myös ESL:n kaavailemien handysize-alusten tai muiden suomalaisvarustamoiden pohtimien uudisrakennuksien tilauksista lähitulevaisuudessa.

Tanskalainen suurvarustamo myi kesäkuun alussa Tanskan ja Norjan pääkaupungit yhdistävän reitin, jota yhtiö oli liikennöinyt koko 158-vuotisen olemassaolonsa ajan. Ostaja oli Gotlandsbolaget, joka teki jo toisen yllättävän ostoksen lyhyen ajan sisällä.

Matkustaja-autolautat

DFDS:n Oslon-linja Gotlandsbolagetille

DFDS:n Oslo-Frederikshavn-Kööpenhamina linjaa ajavat Crown Seaways (Amorellan suomalaisille tuntemattomin neljäs sisar) sekä Pearl Seaways (entinen Rederi Ab Sliten Athena) liikennöivät jatkossa ruotsalaisen Gotlandsbolagetin omistamana. Noin vajaan 54 miljoonan euron – edullisena pidetty – kauppa on tarkoitus viedä maaliin lokakuuhun loppuun mennessä. Syksymmällä on tarkoitus myös selvittää uuden omistajan aluksilleen antama brändi. Kauppaa perusteltiin DFDS:n halulla löytää reitille omistaja, joka panostaa tarve- ja rahtiliikenteeseen keskittyviä tanskalaisia enemmän risteilypainotteiseen matkustajaliikenteeseen.

Alaa seuraaville DFDS:n päätös tuskin tuli täytenä yllätyksenä. Kuten toisaalla tässä lehdessäkin on todettu, Norjan risteilylauttamarkkinan kehitys on ollut pidemmän aikaa laskusuuntaista. DFDS on optimoinut pääkaupunkilinjaansa jo kahdesti. Vuosituhannen alkupuolella se poisti reitiltä välipysähdyksen Ruotsin Helsingborgissa. Kesällä 2020 linja reitettiin kulkemaan Frederikshavnin kautta, kun Stena Line sulki oman Oslo-Frederikshavn reittinsä. Tällä on yritetty saada aiemmin suoraa maayhteyttä vastaan kilpailleen risteilylinjan asiakasprofiiliin myös tarveliikennettä Jyllannin pohjoiskärjestä.

Synkkiä ennakkoavistuksia uudisrakennesuunnitelmista

2020-luvun alussa DFDS kaavaili uudelleenreitetyille linjalle Europa Seaways -työnimellä kulkenutta vetykäyttöistä risteilylautan ja ropaxin sekoitusta. Tähtäin uudisrakennesuunnitelman liikenteeseen saamiseksi



Crown Seaways tilattiin sisarensa Frans Suellin (nyk. Gabriella) tavoin Eurowayn Malmö-Travemünde-liikenteeseen, muttei koskaan ehtinyt reitille. Se on alussarjan ainoa alus, joka ei ole ollut Viking Linen käytössä. Kuva: Marko Stampehl

oli vuodessa 2027. Hanke kuitenkin tyssäsi hyvin nopeasti, kun Euroopan unioni ei lopulta myöntänyt sille innovaatorahoitusta vuonna 2021.

Lisää synkkiä pilviä DFDS:n Oslonlaivojen tulevaisuudelle oli havaittavissa viime vuoden lopulla, kun varustamo esitteli DFDS 2030 -nimellä kulkenutta uudisrakenne- ja konversiosuunnitelmaa. Siinä suurin osa yhtiön reiteistä – mukaanlukien toinen nykyinen risteilylauttalinja Amsterdam-Newcastle – olivat saamassa metanolia, ammoniakkaa tai sähköä käyttäviä uudisrakenteita tai konversioprojekteja. Oslon reitti kuitenkin loisti suunnitelmassa poissaolollaan.

Gotlandsbolagetin täytyy panostaa

Uusi omistaja on ilmoittanut ensimmäisen askeleen olevan Oslon reitin nykyisten alusten käytön optimointi, mutta pidemmällä tähtäimellä on tarkoitus investoida. Näin lienee myös pakko tehdä, koska päästösääntelyn myötä vanhojen diesel-lauttojen tulevaisuus ei tule olemaan valoisa. Gotlandsbolagetilla on tällä hetkellä aiesopimus Austalin kanssa kaasua ja höyryturbiinien kombivoimalla toimivasta vetykäytöstä Horizon X -katamaraanista Gotlannin liikenteeseen. Yhtiö on kehittänyt myös samaa teknologiaa hyödyntävää ropax-alusta kyseiseen liikenteeseen. Voisi veikata, että nyt ostetulle Oslon reitille tullaan kehittämään vastaavaa teknologiaa hyödyntävä uudisrakennesuunnitelma.

Gotlandsbolagetin Oslon reitin syksyyn mennessä julkaistava brändi tulee olemaan vielä arvoitus. Yhtiön Gotlannin liikenteen Destination Gotland brändi se ei ainakaan voi olla, joten linjalle on keksittävä kokonaan uusi markkinointinimi. Gotlandsbolaget tulee operoimaan Oslon reitillä osin samanlaisella kalustolla samanlaista linjaa kuin Viking Linen Helsingin linja. Varustamoilla on jo Gotland Alandia Cruisesin Birka Gotlandin myötä valmiina yksi yhteistyökuvio. Voisi kuvitella, että vähintäänkin ideoiden vaihdon, hankintojen ja myyntijärjestelmien tasolla keskenään yhteistyökykyiset varustamot voisivat löytää synergioita myös Oslon ja Helsingin reittien kanssa. Toisaalta monien mieliin hiipii väkisininkin spekulatiot siitä, voisiko tämäkin Gotlandsbolagetin hankinta johtaa samanlaiseen syvempään yhteistyöhön Vikingin kanssa kuin mitä aiempi Birka Gotlandin hankinta sai aikaan. Gotlandsbolagetin mukaan tuorein hankinta on kuitenkin itsenäinen ilman yhteistyökuvioita. Lopullinen totuus jää siis nähtäväksi.



Yllä: Pearl Seaways oli alkujaan gotlantilaisen Rederi Ab Sliiten Athena Viking Linen liikenteessä. Harva olisi uskonut aluksen palaavan vielä gotlantilaisen varustamon omistukseen. Gotlandsbolagetin mukaan Tanskan lippu tulee jatkossakin liehumaan Kööpenhamina–Oslo-lauttojen perässä. Kuva: Marko Stampehl

Oikealla: Crown Seaways on liikennöinyt koko uransa DFDS:n laivastossa, mistä johtuen sen sisätilat eroavat monilta osin Vikingin-liikenteessä kulkeneista sisaristaan. Kuvassa Gabriellalta jo kadonneet 8. kannen arcade ja publi. Kuva: Joonas Kortelainen

Oikealla alla: Gotlandsbolagetilla suunnitellaan vetykäyttöisten uudisrakenteiden hankintaa. Voisiko tämän Gotland Horizon ropax-suunnitelman pohjalta lähteä kehittämään myös Oslon reitin risteilylauttaa? Kuva: Gotlandsbolaget

Alla: Olisiko Kööpenhamina-Frederikshavn-Oslo reitin tulevaisuus jatkunut DFDS:n väreissä, mikäli vetykäyttöinen, 1800 matkustajapaikan ja 2300 kaistametrin Europa Seaways -projekti olisi saanut EU:n innovaatiorahoitusta? Sitä emme saa koskaan tietää. Kuva: DFDS



Matkustaja-autolautat

Finnlinesillä Ruoc

Finnlines laajensi matkustajaliikennettään Itämerellä avaamalla uuden reitin Malmöstä Świnoujścieen huhtikuun alkupuolella. Reittiä liikennöi päivittäin Finnfellow, joka on aikaisemmin tullut suomalaisille tutuksi Naantali-Kapellskär -linjalla.

TEKSTI: **OLLI TUOMINEN**

UUDEN LINJAN avaaminen ei käynyt aivan käden käänteessä. Finnlines kertoi jo keväällä 2023, että se suunnittelee uuden linjan avaamista, mutta lopulta vierähti liki vuosi, ennen kuin Finnfellow ensimmäisen kerran lähti Malmöstä kohti Świnoujściea aamulla 10. huhtikuuta. Finnfellow liikennöi Malmöstä päivittäin siten että lähtö on aamulla 10.15, Świnoujścieen käännytään 19.30-21.30 ja laiva saapuu takaisin Malmöön seuraavana aamuna puoli seitsemältä. Päivävoroilla voi matkustaa ilman hyttiä, mutta yövuoroilla hytti on pakollinen.

Finnlines ei ole ensimmäistä kertaa liikennöimässä ropax-aluksillaan Puolaan. Edellisen kerran yhtiön Starluokan laivat yhdistivät Helsingin ja Gdynian, mutta tuon liikenteen päättymisen jälkeen Puolaan on ollut liikennettä vain yhtiön roro-aluksilla. Yhteensä Finnli-

nes on tarjonnut yhteyksiä Suomen ja Puolan välillä jo liki 30 vuotta.

Linja laajentaa yhtiön reittiverkostoa ja vähentää Suomen ulkopuolisena reittinä yhtiön riippuvuutta Suomen kansantalouden kehityksestä, kommentoi yhtiön toimitusjohtaja Tom Pippingskiöld linjan avaustilaisuudessa Malmössä Sjöfartstidningenin mukaan.

Tulevaisuudessa linjalla saatetaan nähdä myös isompaa kapasiteettia, mikäli Grimaldin maaliskuussa julkaisema kolmen uuden ropax-laivan tilaus Finnlinesille toteutuu. Todennäköisesti nämä alukset korvaisivat valmistuessaan nykyisen Suomi-Saksa-liikenteen aluskolmikon Finnmaid, Finnlady ja Finnstar, jotka näin ollen vapautuisivat muuhun käyttöön konsernissa, kuten esimerkiksi Malmöstä Travemunden ja Świnoujścieen suuntautuvaan liikenteeseen.

Kilpailutilanne

Vain yhdellä laivalla ja Skånen etelärannikkoon verrattuna pidemmällä merimatalla on vaikea tarjota yhtä laajaa valikoima lähtöjä, kuin esimerkiksi Trelleborgista



otsista Puolaan

tai Ystadista. Lisäksi kaikki Finnlinesin lähimmät kilpailijat Puolan-liikenteessä ovat uudistamassa kalustoaan. Finnlinesin strategiana vaikuttaa sen sijaan olevan jalansijan rakentaminen liikenteessä ja vanhemman aluskaluston kierrättäminen Malmöstä lähteville linjoille. Yli 3000 kaistametrin puolesta Finnfellow pärjää kyllä vertailussa kilpailijoiden kalustoon, mutta matkustajakapasiteetin rajallisuus saattaa korkeasesongissa tulla vastaan.

Malmöstä katsoen maantieteellisesti lähin kilpailija löytyy Trelleborgista, josta saksalainen TT-Line liikennöi Świnoujścieen yhteensä 13 kertaa viikossa. Pääasiassa linjalla liikennöivät 2000-luvun alussa valmistuneet Tinker Bell ja Akka, mutta myös TT-Linen uusimmat, LNG-käyttöiset Nils Holgersson ja Peter Pan avavat reitillä tiettyjä lähtöjä. Matkakertomus Nils Holgerssonilta löytyy Ulkomatalan numerosta 3/2022. Lisäksi Trelleborgista pääsee Świnoujścieen myös Unity Linen kyydissä.

Hieman kauempaa Ystadista Świnoujścieen liikennöivät puolalaiset Unity Line ja Polferries, joista molemmat ovat saamassa uusia aluksia lähiaikoina. Polferrie-

sin ensimmäistä LNG-käyttöistä ropaxia, Varsoviaa, odotetaan Itämerelle jo tämän kesän aikana. Lisäksi Unity Linelle on tulossa kaksi ja Polferriesille yksi Puolassa rakennettava LNG-käyttöinen ropax-lautta. Ensimmäisen, Unity Linelle valmistuvan lautan on ennakoitu olevan liikenteessä ensi vuonna. Yhteensä nämä varustamot tarjoavat jopa 17 viikottaista lähtöä, parhaimmillaan siis useita kertoja päivässä.

Ruotsalaisjätti Stena Line puolestaan liikennöi reilun kahden tunnin ajomatkan päässä Malmöstä sijaitsevasta Karlskronasta Gdyniaan uusilla E-Flexer -luokan aluksilla Stena Estelle ja Stena Ebba, joista kerroimme tarkemmin Ulkomatalan numerossa 1/2023.

Kilpailijoita Puolan-liikenteessä siis riittää, joten on mielenkiintoista nähdä, miten Finnlines onnistuu rakentamaan jalansijaa tässä liikenteessä. Rahtipuolella Finnlines on ollut Puolan-markkinoilla jo pitkään, joten sitä kautta uusi yhteys parantaneekin yhtiön asemaa Puolan-markkinoilla. Jalansijan saaminen matkustajaliikenteessä saattaa osoittautua rahtia haastavammaksi.



Risteilylaivat

Birka Gotland – koeajamassa sanoo?

Birka Stockholmistä kuoriutui myynnin ja kevyen uudistuksen jälkeen Gotland Alandia Cruisesin **Birka Gotland**. Samalla laiva sai lähes monopolin Tukholman lyhtristeilyliikenteessä. Toimittajamme kävi koeajamassa risteilyn Tukholmasta Rønneen ja Visbyhyn.

TEKSTI: JOONAS KORTTELAINEN

LÄHES neljä vuotta Maarianhaminan satamassa seisunut entinen Birka Stockholm, alunperin Raumalla 20 vuotta sitten valmistunut Birka Paradise, on saanut talven aikana uuden nimen Birka Gotland. Laivan vaiheista on uutisoitu Ulkomatalan aiemmissä numeroissa, mutta maaliskuussa uudelleen Gotland Alandia Cruisesin nimen alla aloitetut matkat ovat nyt pyörähtäneet käyntiin kaikkien kohteiden osalta. Laivan käyttöpuolesta vastaa Gotlandsbolagetin tytäryhtiö Destination Gotland ja hotelli- ja ravintolapuolesta Viking Line.

Jotain uutta?

Toukokuisen kolmen yön risteilyn matkat ovat tulleet myyntiin muutamaa kuukautta aiemmin ja juuri näiden pidempien reissujen paremmat hyttiluokat varattiin käytännössä loppuun päivissä. Meidän onnistui saada keulan ainoa kerrossviitti, josta on vapaa näkymä aluksen keulan helikopterikannen yli menosuuntaan. Laivan muiden risteilyiden myynti on takunnut ja ennakkotietojen tiukuessa hiipi jo ajatukset, onko pienen lapsen ja isovanhempien kanssa matkustaminen laivalla ollenkaan hyvä ajatus.

Markkinointi on saanut eniten kritiikkiä siitä, ettei sitä oikein ole, matkojen hinnat on koettu sekä Birkan ennen pandemiaa Eckerön omistuksen aikaan toteu-

tuneita reissuja että Viking Cinderellan aiempia risteilyjä kalliimmiksi, laivalla ei käytännössä ole ohjelmaa kuin varttuneelle väelle ja lisäksi ihmisiä on hämännyt tuplamyöntikanavat sekä Gotland Alandia Cruisesin omilta sivuilta että Vikingin Ruotsin ja Ahvenanmaan sivuilta.

Itse koin Suomesta varaamisen ainoaksi haasteeksi sen, ettei liityntämatkoja Suomesta voinut yhdistää edes Birkalle Ahvenanmaalta tai Ruotsista myytäviin reittimatkoihin millään yhdistelmällä. Vikingin Suomen sivuilta näitä matkoja ei voi edelleenkään varata ollenkaan. Aluksen paluuta kuitenkin mainostettiin en-



olmas nimi toden



Toukokuuisena aamuna saaristossa kauan odotettu näkymä – Birka Gotland Vikingin raidoilla ja Gotlandsbolagetin korsteenilogolla Furusundin salmessa.
Kuva: Joonas Kortelainen



Yllynnä: Kerrosviitien näkymät yläkerran makuuhuoneesta keulan yli.

Yllä: Laivan alkuperäistä viehätystä, yhdistelmä skandinaavista hillittyä ja Karibian koristeellisuutta, Salongen à la carte laivan peräosassa.

Alla: Compagnietin nykyaikainen bistromainen ilme on muuttunut paljon alkuperäisistä tummista sävyistä ja mahtipontisista ikkunakarmeista.

Kuvat: Joonas Kortelainen



nakkoon myös suomalaisessa lehdistössä, joten siten tämä tuntuu kaikkien hyvin merkittävältä. Aluksi meillä oli varattuna myös toinen sviitti, mutta koska osa matkaseurueesta ei päässyt arkena toukokuussa matkalle, päätimme käyttää sen osuuden myöhemmään matkaan. Tässä suhteessa ja myös Vikingin klubi-pisteiden keräämisessä varaaminen toimi kyllä vielä viime hetkilläkin Vikingille totuttuun tapaan erittäin joustavasti.

Jotain vanhaa?

Laiva lähtee nykyään Vikingin laivojen tapaan Tegelvikshammenista. Kun tulimme jalan terminaaliin, jono kiemurteli kaikkialle. Kuitenkaan juuri kukaan ei käyttänyt lähtöselvitykseen terminaalin useita automaattiteja, mutta kun yritin tehdä lähtöselvitystä niillä, laite ohjasi jonottamaan tiskille. Lisäksi Birkan omien sivujen ja Vikingin sivujen kautta varanneille oli omat laitteet, ja tämä varmasti lisäsi hämmennystä.

Laivaan nousu tapahtuu 5. kannen pääovien kautta, joten melko viime hetkillä alkaneen siirtymisen vuoksi jonoa oli myös valtavasti lähtöaulassa sekä terminaalin putkessa. Tämä toki johtuu osittain myös aluksen lyhyistä käännoistä, mikä muodostui käyntisatamissa sekä paluussa ainoaksi todella kokemusta heikentäneeksi asiaksi koko matkalla. läkkäiden matkustajien määrästä johtuen hissejä joutui odottamaan lastenrattaiden kanssa kauan ja kaikki aulat muodostuivat sumpuiksi, vaikka risteilylaivoille ominaiseen tapaan mairinnousua yritettiin porrastaa kuulutusin eri retkibusseihin ja muihin jakaen, siinä mitenkään mainittavasti onnistumatta.

Tähän todellakin toivoisi erityisesti sviittimatkustajana lastenrattaiden kanssa jonkinlaista muutosta, sillä laivan muu ilme ja matkan hinta toki antavat jo jonkinlaista odotusta siitä, ettei olla ihan tavallisella autolauttamatkalla, etenkin kun myös siinä touhussa uusimpiin laivoihin tottuneille, mairinnousu ja laivaan tulo harvemmin ovat enää mitenkään pahasti sykettä nostava tapahtuma. Tähän toivoisi toisaalta systeemiä, jossa mairinnoususillalle ei ole asiaa ilman tiettyä ryhmännumeroa, joka on selkeän kokoisella numerolla jokaisen mairinnousukortissa ilmoitettu, perustuen juurikin matkustusluokkaan sekä varattuihin aktiviteetteihin. Asia on kuitenkin niin perustason itsensänselvyys isommilla risteilyfirmoilla, että tuntuu oudolta pitkään näillä vesillä olleiden varustamojen kompastuvan juuri tähän asiaan.

Paljon mukavaa ja tuttua, korkealla laadulla

Kun kerran olimme laivaan onnekaasti päässeet ja asettautuneet hyttiin, unohtui alun kaos välittömästi.

Kerrossviitti on vielä 20 vuoden jälkeenkin hyvin laadukkaan oloinen ja pieniä yksityiskohtia lukuun ottamatta ajaton. Helpointa matkaseurueellemme oli se, että alakerta oli selkeästi olohuone, josta kelpasi katsella maisemia ja säädettävien verhojen ansiosta yläkerran pystyi rauhoittamaan nukkumiselle. Alakerrassa oli erillis-WC ja ylhäällä lisäksi kylpyhuone, jossa oli kylpyamme poreilla. Näitä ei kuitenkaan selkeästi oltu makuutuksen aikana juuri käytetty, sillä kun laitoimme kokeeksi ilmapirran ammeeseen päälle, se sylki mustaa roskaa ammeeseen. Muuten hyttivalinta osoittautui oivalliseksi. Ainoa todellinen miinus kolmen yön reissulla tulee hytin siivouksesta, joka oli olematonta. Roskien viemistä piti toistuvasti itse pyytää ja silloinkaan ei viety kaikkia roskia molemmista kerroksista. Minkä tahansa isomman risteilyfirman uskottavuus kärsisi tällaisesta. Myöskään hytin hintaan kuuluvia juomia ei täydennetty, mutta sviittimatkustajille kuului kahvi kaikissa myyntipisteissä veloituksetta. Ikävä kyllä myös tästä joutui itse henkilökuntaa muistuttamaan. Plussaa hytissä oli se, että sinne oli käynti sekä kannelta 7 että 8 itselle sopivalla tavalla.

Henkilökunta laivalla oli enimmäkseen Viking Cindrellan Ruotsin vuosilta tuttua ja lähes poikkeuksetta iloista ja halukkaita juttelemaan ja palvelemaan hyvin. Ikävästi muutamat poikkeukset ravintoloiden katkauskilla erottuivat ja saivat loman keskellä oman stressinsä tarttumaan. Ruokailu oli järjestetty siten, että matkan hintaan kuului joka ilta seisova pöytä. Sen pystyi pienellä lisämaksulla vaihtamaan kahteen eri à la carte -ravintolaan, jotka molemmat sijaitsevat aluksen näyttävässä perän pääravintolassa.

Ensimmäisenä iltana söimme kolmen ruokalajin menun Salogenissa, joka on pääravintolan keskimäinen ja suurin osa. Täältä on upea näkymä laivan tulo-suuntaan ja aurinkoinen ilta näytti erityisen kauniina Tukholman ulomman saariston, laiva kun kulki totutusta Furusundin väylästä poiketen aiemmin Helsingin, Tallinnan ja Riian linjojen käyttämää Sandhamnin väylää, jossa maisema on ensin jylhempää ja sen jälkeen päästään nopeasti avomerelle. Ruoka oli erittäin korkeatasoista, alkuruokapöydästä sai itse valita haluamiaan tuoreita mereneläviä, joita oli näyttävä määrä ja myös pää- ja jälkiruokien laatu oli hyvin korkea. Ainoa suomalaiseseen makuun totuttelua vaativa asia oli se, että vaikka pienen lapsen kanssa matkatessa ruokailut ovat aina isoa sattumaa onnistumisen suhteen ja kaikki meni lopulta hienosti, missään vaiheessa ei kysytty, haluaisimmeko jo pääruokaa tai jälkiruokaa. Saimme itse toistuvasti kysellä seuraavan ruuan perään ja kävi nopeasti ilmi, että kattaus oli täysi ja selkeästi keittiöllä oli vaikeuksia pysyä perässä ruokailijoiden määrän kanssa. Erikoisruokavaliot huomioitiin poikkeuksellisen hyvin. Kaikkienensa tämä illallinen 2,5



Yllä: Salongenin perimmäisiin pöytiin tulvi valo suurista ikkunoista luoden risteilylaivan tunnelmaa.

Alla: Birka, Viking ja Gotlandsbolaget yhdessä, kukapa olisi uskonut vielä muutama vuosi sitten. Nimen fonteja on edelleen ulkosivuilla ainakin kolme eri tyyppiä.

Kuvat: Joonas Kortelainen



tunnin kokonaiskestosta huolimatta oli erittäin positiivinen kokemus. Jälleen se ei ole keston puolesta erityisen pitkä, jos on tullut syömään kaveriporukalla tai puolison kanssa pitkän kaavan mukaan, mutta lapsen kanssa huomaavaisesti tuotu puuhakirja oli melko nopeasti väritetty.

Seuraavana iltana valintanamme oli styyrpuurin puolen Compagniet, jonka listalta sai valita neljä ruokalajia. Täällä kokemus oli vähintään yhtä hyvä kuin edellisenä iltana ja lasten lista myös tarpeeksi laaja, jotta siitä pystyi valitsemaan lisämaksusta eri ruuat kuin edellisellä illallisella. Ruuan taso oli vielä mahdollisesti edellistäkin iltaa parempi, samoin palvelu. Ikävä kyllä ainoa tunnelmaa vähän rokottanut tekijä oli se, että vaikka pöytävarauksemme alkoi kuudelta, oli matkaseuran spa-hoito varattu klo 20:30 ja tälläkin kertaa ruokia sai odotella niin kauan, että jälkiruoka jäi kylpylään menevältä syömättä. Jälleen muilta osin meitä

huomioitiin hyvin – mikä onkin ymmärrettävää, kun matkassa oli taatusti tämän risteilyn nuorin matkustaja.

Kolmantena iltana vuorossa oli seisovan pöydän illallinen keskilaivan Sjösalenissa. Vaikka henkilökohtaisesti en ole buffet-ruokailun suurin fani, tällä kertaa laatu yllätti erittäin positiivisesti. Teemana oli tuon päivän kohteen mukaan Gotlandi. Se näkyi sekä paikallisissa raaka-aineissa että myös seisovan pöydän mittareilla korkeatasoisena merenelävien alkuruokapöytänä, joka ei hävinnyt paljoa Salongenin vastaavalle ja pesee minkä tahansa rapujuhlan tarjonnan mennessä tullen. Kun muilla varustamoilla buffetin tarjonta on kaventunut ja hinnat nousseet jo vuosikausia, oli Birka Gotlandin buffet virkistävä poikkeus. Jos tämä puoli puhuttelee, voi Birka Gotlandin lyhyempiäkin risteilyjä tai reittimatkoja esimerkiksi Ahvenanmaalta Gotlan-



Yllä: Panorama Bar on pitkälti alkuperäinen, mutta näköalat komentosillan yli houkuttavat istumaan tunnikausia.
Alla: Karibia-henkinen sisäntuloaulan kahvila sai väistyä skandinaavisen hotelli-aulamaisen vaalean ilmeen tieltä 2019 telakoinnissa. Kasvit tuovat tilaan edes ripauksen viihtyisyyttä.

Kuvat: Joonas Kortelainen



tiin ja takaisin suositella ihan vaan toisenlaisen ruokailukokemuksen puolesta.

Laivan muut ravintolat ovat perän paapurin puolen Bistro Bakfickan, joka oli tällä matkalla oman bistro-menun sijaan käytössä ainoastaan Salongenin ylivuottilana ja lisäksi yläkerran Terassen, joka on pitkälti otettu samaan käyttöön kuin vastaava tila Viking Glorylla kesäisin, eli myös täältä saa lounasta ja muita lämpimiä annoksia vuorokauden ajan mukaan. Terassenissa on myös tehty suurimmat muutokset ulkoisesti, sillä sieltä on poistettu käytöstä isompi uimallas jo kymmenisen vuotta sitten poistuneiden poreammeiden tavoin. Nyt ovat saaneet lähteä myös keinotekoiset aurinkolamput, joiden alla lekottelu oli alun perin pitkälti laivan sielu. Avattava katto on kuitenkin edelleen käytössä, ja hyvällä säällä Terassen muuttuu nimensä mukaisesti suureksi ulkoilmaterasiksi. Täällä esiintyvät myös Viking Cinderellan matkoilta aiemmin tunnetut Café Melodyn artistit ja siten ohjelma on useimmilla lähdöillä erityisesti ruotsalaiseen makuun sopivaa iskelmä ja tanssimusiikkia. Terassen toimii tilana niin hyvin, että se oikeastaan alleviivaa enemmän sitä, miksi Viking Gloryn tavoin myös Viking XPRS:ille ei voisi toteuttaa ylimmälle kannelle tällaista laajemmin katettua ympäri vuoden käytössä olevaa tilaa ja siten kasvattaa ravintolatiloja.

Aamiainen oli katettu tällä matkalla sekä Salongeniin että Sjösaleniin. Ainoastaan pidempänä viimeisenä aamuna matkalla Maarianhaminasta saariston läpi Tukholmaan tarjoihtiin Salongenissa sviitin hintaan kuulunut brunssi, jossa valittavana oli listalta myös lämpimät pääruuat. Jälleen laatu oli sekä seisovassa pöydässä että brunssilla enemmän parempaa hotellitasoa kuin muihin alueen laivojen tarjontaan vertautuvaa.

Se rajattu kohderyhmä

Viihdepuolella ehkä suurin muutos suhteessa aiempaan Viking Cinderellan risteilyihin on yökerhon – 5. Kannella sijaitsevan Backstagen – levittäytyminen koko perälaivan alueelle. Aiemmasta totutun kolmen kerroksen sijaan täällä on käytössä vain yksi kansi, pienehkö lava sekä suurehko ulkoterassi. Tässä mielessä mieleen tulee enemmän Viking XPRS kuin risteily laivan edeltäjällä. Toisaalta samaan aikaan käy mielessä, olisiko 2019 telakoinnissa poistunut sivustan pubi pitänyt edes jossain muodossa tuoda nyt takaisin, jolloin se veisi tilaa vain viisi vuotta aiemmin remontoidulta keskilaivan kahvilalta, jonka tiski vastavasti jo nyt toimii vastaanoton yhteydessä. Tämä järjestely toisi paljon lisää mahdollisuuksia tuoda viihdettä ja viihtymistä laivalle. Nyt viihdekonsepti vaikuttaa kovin yksipuoliselta ja kapeaan makuun räätälöidyttä. Vasta myöhäisen kevään aikana myyntiin on tul-



lut viikonlopun lähtöjä, joilla on menevämpää musiikkia edes vähän nuorempaan makuun.

Vastaavasti viihdeohjelma oli kohderyhmälle selkeästi toimivaa, ja takavuosien tosi-tv-sarjasta Ruotsinlaivalla 24h (Färjan) tutun Per Nybergin vetämä versio Bumtsibumista vaikutti olevan monelle yksi matkan kohokohtia pitkänä paluupäivänä. Kyse ei tietenkään ole siitä, etteikö senioreille voisi olla omaa tuotetta, päin vastoin, vaan ehkä enemmän siitä, onko sellainen konsepti enää näin monen vuoden tauon jälkeen realistisia, kun iso osa aiemmasta kävijäkunnasta on joko jo varsin iäkstä tai jää jostain muusta syystä pitkän tauon jälkeen mieluummin maihin muihin aktiviteetteihin. Tilanteessa on huolestuttavinta se, että Viking Cinderellan risteilyt jatkuivat koko sen ajan, kun kilpailija makasi toimeettomana odottaen kohtaloaan ja samaan aikaan osa aiemmin Vikingillä tammikuuhun asti matkanneista on joko löytänyt Viking Gloryn lähdöille viihdeohjelman mukana tai vastaavasti ei halua matkustaa Birkalla.

Tilanteesta voi pahimmillaan hakea jotain yhtymäkohtia Tallink Siljan Galaxyn kohtaloon, joka ei 14 vuoden yrittämisestä ja alkuvuosien mittavastakaan panostuksesta huolimatta koskaan löytänyt toimivaa konseptia Tukholman kilpailulla markkinalla. Nyt kilpailua ei käytännössä ole, joten ei luulisi olevan mahdotonta kehittää konseptia, joka sopisi koko kansan viihdepai-

Terassen toimii sekä ruokapaikkana lounaalla ja myös lyhyemmillä reissuilla illalla ja samalla tanssimusiikkiin viehättynyt yleisö on saanut uima-altaan tilalle lavan tänne, lähelle esiintyjä ja viikonloppuisin DJ:n levynpyöritystä.

Kuva: Joonas Kortelainen

kaksi lähtöpäivän ja sesongin mukaan. Matkoja voisi tarjota ehkä jopa suomalaisille Ahvenanmaalla lomailleville, jotka haluavat käväistä Gotlannissa vaikkapa perheen, ystävien tai pariskuntien kesken ja varmasti matkustaisivat mieluiten tavallisissa hyteissä, joita on monille kesän lähdöille satunnaisella otannalla edelleen runsaasti jäljellä. Tässä palataan jälleen siihen, kuinka moni tästä mahdollisuudesta Suomessa ensinnäkään tietää ja toisaalta lipun ostaminen ruotsinkielisten Vikingin tai Birkan omien sivujen kautta voi kuitenkin olla monelle suomenkielistä sivua käyttävälle liian vaikeaa. Voiko tämä todella olla näin vaikeaa nykyaikana?

Pienillä muutoksilla risteilytunnelmaa

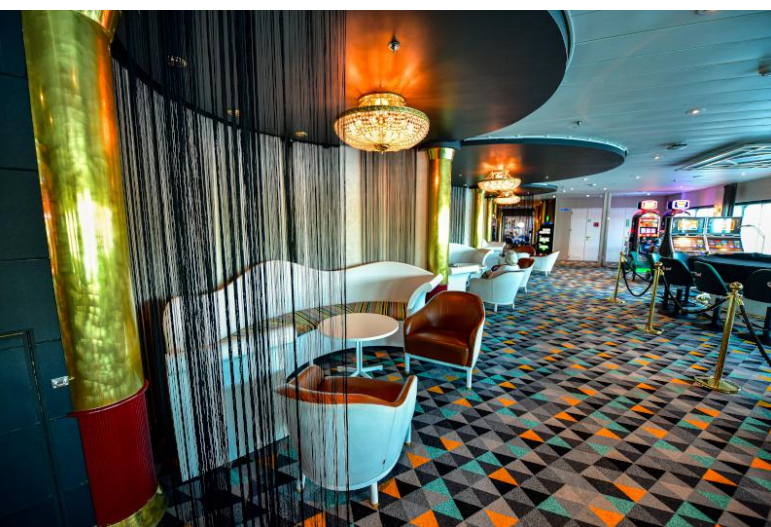
Terassenin ohella lisämaksullisista palveluista suurimman muutoksen on kokenut keulan Archipelago Spa, jossa on käytännössä uusittu kaikki pinnat ja lisäksi muutettu osittain tilojen järjestystä. Alkukesän iltana paikkaan ei ollut tunkua ja hieronnan jälkeen sai nauttia näköalasaunoista ja poreammeesta sekä sisällä et-



Yllä: Saunaosasto on kokenut ison muodonmuutoksen ja kaikista tiloista on näkymät merelle.

Alla: Backstage-yökerhon casino-osan laajennus vei uuden kahvilan ja aulabaarin myötä tilat aluksen pubilta jo 2019 telakoinnissa. Laiva kaipaisi selkeästi tämän viihdykkeen uudelleentulemistä ja oiva paikka löytyisikin myös keulan kokousosaston tiloista, joista osa on jo valmiiksi muiden Vikingin laivojen vastaavien tilojen kaltaisia sisustukseltaan.

Kuvat: Joonas Kortelainen



tä ulkona käytännössä yksinään. Ulkoaltaassa viimeistään auringon laskeutua Itämereen kaikki työstressi ja huolet poistuivat ja saattoi todeta, että kannatti tulla. Keulassa span etupuolella on vielä jäljellä varsin toimiva näköalabaari Panorama, joka oli tälläkin matkalla hyvin suosittu maisemien katseluun ja juomien leppoiseen siemailuun.

Muista tiloista mainittakoon, että vuosien 2013 ja 2019 telakointien jälkeen suurin osa pinnoista on sekä hyteissä että yleisissä tiloissa edelleen pientä kulumaa lukuunottamatta erittäin hyvässä kunnossa. Lavasta huomaa, että se on suunniteltu alkujaan puhtaaksi risteilyalukseksi. Etenkin Premium-hytit kestävät vertailun mihin tahansa alueen laivoista. Ilahduttavasti myös yläkannen perän ulkokansibaari oli paljon

käytössä hyvällä säällä. Lisäksi laivan ympäri voi kiertää ylimmällä kannella 11 juoksurataa pitkin, mikä sekin oli yllättävän suosittu aktiviteetti tällä matkalla. Kannella 6 on Sjösalenin edustalla näyttävä aulabaari Seglarbaren flyygelillä ja venereplikan muotoisella baaritiskillä ja nämä tuolit vaikuttivat oleva 5. kannen Lobby-kahvilan pöytäryhmiä merkittävästi suosittummat. Täällä tunnelmaa lisäsi taitava pianisti.

5. kannen keulaosa on pyhitetty erilliselle Details-vaatekaupalle keskilaivan puolella sekä keulan tax freele. Ruotsinlaivoihin tottuneille näiden kauppojen valikoima on yllättävän suppea ja esimerkiksi lasten vaatteista myytiin koot jo ensimmäisinä iltoina arvatenkin tuliaisina lastenlapsille. Tässä ehkä suurin haaste on itse myymälätilojen koko sekä se, että koska Birkalla ei ole autokantta, Viking Cinderellalta tutut preorder-ostokset omalle parkissa autokannella odottavalle autolle eivät onnistu ja siten juomapuoli lohkaisee suuren osan tiloista. Valikoima on rehellisyyden nimissä kuitenkin merkittävästi laajempi kuin Birkalla Eckerön aikaan. Mutta samalla voisi kysyä, olisiko Ruotsin lainsäädäntö sellainen, että jonkinlainen ennakkotilausten toimitus satamassa odottavalle bussille tai terminaaliiin onnistuisi tullirajoituksia rikkomatta, jolloin tämä ehkä vähän yllättävä ongelma korjaantuisi. Pidemmällä risteilyllä kun toisaalta olisi myös enemmän aikaa pyöriä kaupassa ja valikoida sellaistaikin, mikä lyhyellä reitillä kauppaan pistäytymisellä usein saattaa jäädä huomaamatta.

Tilojen käytön suhteen ehkä suurin omituisuus seuraa linjaa, jota on jo useasti sivuttu – 6. kannen koko keulan käsittävä kokoustila on täysin poissa käytöstä ainakin tällä pidemmällä risteilyllä. On ymmärrettävää, että koska pisimmät risteilyt ovat kesälomakauden ulkopuolella, koululaisia ja perheitä on näillä risteilyillä vähemmän. Toivoisi kuitenkin, että alun perin Birka Paradiselta löytynyt leikkihuone saisi jonkinlaisen uudelleen tulemisen kesäksi muiden Vikingin laivojen tavoin jossain kokoushuoneessa. Vastaava kuvio toimii erittäin hyvin vaikkapa edeltäjällä Viking Cinderellalla tai Helsingin-reitin linjapari Gabriellalla, joilla lasten vaatteet ja muut lahjatavarat ovat myynnissä konferenssitalojen vastaanotossa. Samaan aikaan osa kokousosaston kabineteista on sisustukseltaan niin kutsuvaa, että herää kysymys eikö Gabriellan Living Roomin tai Viking Gloryn Algotin tapaista rauhallisempaa baaria kannattaisi pyörittää puuttuvan pubin korvaten nimenomaan täällä.

Upea Itämeri ulottuvilla

Kohteet tällä matkalla olivat erityisen onnistuneet, Bornholmiin pisteltiin avomerellä yli 21:ä solmua, mikä oli itselle ensimmäinen kerta tällä laivalla ja tuntui-

kin siltä, että vihdoin laiva pääsi oikeuksiinsa vedessä, käyden kauniisti ja sulavasti. Bornholmiin saapuminen oli puoliltpäivän, ja poistumisen kaaoksen jälkeen aikaa jäi noin viitisen tuntia. Kiersimme saaren autolla ja jo pintaraapaisulla pienistä itäisen saaren kylistä ja pohjoisen jylhästä rantaviivasta jäivät mieleen idylliset kujat, erilaiset keramiikka- ja lasitaidepajat, lukemattomat keltaisena hehkuvat kukkapellot, vanhat kalkitut myllyt ja kirkkojen tornit, upea eteläisen saaren Due-odden hiekkaranta ja kaunis punakattoinen saaren pääkaupunki, joka on vain tunnin lauttamatkan päästä Skånen Ystadista, tehden siitä suosituksen tanskalaisten kotimaankohdeksi, jonne useimmiten kuljetaan sillan yli Malmön kautta.

Vastaavasti päivä Visbyssä, joka meille oli tutumpi, meni luontopolulla, vanhan kaupungin kujilla, kahviloissa sekä rannan upeassa linnoitusten raunioiden keskellä sijaitsevassa kasvitieteellisessä puutarhassa. Kaupunki puhkeaa loistonsa myöhemmin alkukesällä, mutta jo näin keväällä pääsi todella hyvin lomatumnelmaan, ihan kuin jossain Keski-Euroopan kaupungeissa. Hansan henki menneisyydestä elää voimakkaana ja idylli on saavutettavissa myös suorilla risteilyillä Helsingistä kesäkauden aikana sekä Vikingillä että Tallinkilla. Ruotsin kautta autolla matkustaville Vikingin Birkan risteilyiden yhteistyökumppani Destination Gotland palvelee useita kertoja päivittäin noin tunnin päässä Tukholmasta Nynäshamnista sekä etelästä tulijoille Os-

karshamnista. Olisi suuri etu, jos myös näitä matkoja voisi yhdistää samalle varaukselle Vikingin reittimatkojen kanssa.

Kokonaisuutena matkamme oli erittäin onnistunut ja odotamme jo innolla seuraavaa. Suurimmat tässä kertomuksessa mainitut kehittämiskohteet liittyvät käytännön järjestelyihin satamissa, palveluihin laivalla sekä viihdekonseptissa ja markkinoinnissa. Itse laivassa, tuotteiden laadussa ja valikoimassa sekä henkilökunnan asenteessa ei ole moitteen sijaa, kaikki toimii suurilta osin kuten pitääkin ja sitä voi pitää itsessään saavutuksena ottaen huomioon pitkän tauon ja liikenteen uudelleen käynnistymisen vasta pari kuukautta aiemmin. Ennen kaikkea tälle liikenteelle on helppo toivoa menestystä, koska laiva on vielä 20 vuoden jälkeen jokseenkin poikkeuksellinen ja tuo monissa kohtaa mieleen menneiden vuosikymmenten Sally Albatrossin ja Silja Operan (katso Ulkomatala 1/2024), eikä vähiten huvijahtimaisen koon ja linjojen puolesta. Kun markkinointi ja kohteet, laivan viihdeohjelma sekä matkojen myynti saadaan kohtaamaan, tästä voi tulla erittäin hyvä tapa viettää aikaa monelle lyhyttä taukoa arjesta kaipaavalle, useastikin.

Vikingin korsteenilogo muistuttaa yhteispuurjehduksesta. Aika näyttää, kuinka hyvin yhteinen liikenne saadaan toimimaan.
Kuva: Joonas Kortelainen



Uutisia lyhyesti

KOONNEET: **MIRAN HAMIDULLA** JA **ILVES VALTA**

Ruotsin merenkululaitos osti käytetyn murtajan – uusien murtajien tilaus viivästyy

Ruotsin merenkululaitos osti keväällä Polar Circle (alkujaan Polar Pevek) murtajan norjalaiselta GC Rieben Shippingiltä. Alus tulee saamaan nimen Idun. Aker Tulcea -telakalta Romaniasta vuonna 2006 valmistunut alus on aiemmin palvellut Venäjän öljykentillä, kunnes norjalaisomistaja vetäytyi alueelta ja osti aluksen puolittaisen venäläisomistuksen pois vuonna 2022, Ukrainan sodan vuoksi. Ruotsin murtajalaivasto on lisäksi täydentymässä Aker Arcticin suunnittelemissä kokonaan uusilla murtajilla. Uudisrakennehanke koki kuitenkin maaliskuussa takaiskun, kun tarjouskilpailu ei tuottanut yhtään hyväksyttävää tarjousta. Uusi kilpailutus viivästyttää projektia noin yhdeksällä kuukaudella. Ensimmäisen uuden murtajan toivotaan valmistuvan 2028.

Atlantic Visionin rahtaus loppui

Marine Atlanticin rahtauksessa yli 15 vuotta viettänyt Tallinkin Atlantic Vision teki viimeisen matkansa Kanadan itärannikolla 15.3.2024. Alus ajettiin Stenan väliaikaisesti miehittämänä Fayardin telakalle Tanskaan huhtikuussa. Sieltä alus jatkoi matkaansa Tallinnan Paljassaareen satamaan, jossa sen nimeksi palautettiin Superfast IX ja se sai Viron lipun. Tietävästi alukselle etsitään uutta rahtaaajaa.

Tallinkin muissa laivarahtauksissa ei ole tapahtunut muutosta: Silja Europa ja Galaxy I ovat edelleen rahdattuina majoitusaluksiksi Alankomaihin, Romantika taas on Superfast IX:n tapaan makuutettuna odottamassa uutta rahtaaajaa.

Ensimmäisen Laivue2020-korvetin köli laskettiin

Merivoimat ja Rauma Marine Constructions juhlistivat 11.4.2024 ensimmäisen Pohjanmaa-luokan korvetin kölinlaskua. Laivue2020-hankkeen neljä korvetta tulevat korvaamaan Hämeenmaa-luokan miinalaivat, Rauma-luokan ohjusveneet sekä laivastosta jo poistuneen miinalaiva Pohjanmaan. Alukset soveltuvat pintasekä sukellusvenetorjuntaan, merimiinoittamiseen ja merioperaatioiden johtamiseen ympärivuotisesti. Upoamaltaan 4300 tonniset ja pituudeltaan 117 metriiset alukset ovat poikkeuksellisen suuria korveteiksi.

Alusluokan operatiivinen valmius on tarkoitus saavuttaa vuonna 2029.

Meriaura tilasi kaksi uudisrakennetta

Turkulainen Meriaura tilasi huhtikuussa kaksi uutta 6750 dw-tonnin rahtialusta alankomaalaiselta Royal Bodewes -telakalta. Tyyppinimen Ecotrader-saaneet alukset tulevat valmistumaan vuonna 2026. Alukset tulevat olemaan noin 30% suurempia kuin 2016 valmistuneet Ecocoaster-luokan laivat ja edellisen sukupolven laivojen tapaan Ecotraderitkin tulevat käyttämään Meriauran-konsernin toisen yhtiön VG Ecofuelin toimittamaa biopolttoainetta. Meriauran tavoitteena on hiilineutraalius vuoteen 2030 mennessä, eli 20 vuotta ennen IMO:n tavoitetta kaiken maailman meriliikenteen hiilineutraaliudesta.

Godby Shipping myy Misidan ja Misanan

Ahvenanmaalaisen Godby Shipping Misida- ja Misana-ro-ro-aluksia pitkäaikaisesti rahdannut Sea-Cargo käyttää osto-optionsa laivoihin. Misida luovutetaan uudelle omistajalle tammikuussa ja Misana helmimaaliskuussa 2025. Myyty kaksikko ovat (toistaiseksi) viimeisimmät Godbylle valmistuneet uudisrakenteet; ne valmistuivat vuonna 2007 J.J. Sietaksen telakalta Saksasta. Godby ilmoitti selvittävänsä korvaavan tonniston hankkimista. Muista Godbyn aluksista DFDS:lle rahdattujen Lysbris Seawaysin, Lysvik Seawaysin ja Midaksen rahtauksia on jatkettu. Kaksi ensinmainittua jatkavat DFDS:n rahtauksessa vuoden 2026 loppuun (optio vuoden 2030 loppuun) ja Midas syyskuun 2024 loppuun.

Ahvenanmaan paikallisaivaston uudistus käyntiin

Ahvenanmaan maakuntahallinto varasi toukokuussa varat saarimaakunnan paikallisliikenteen kehitystyöhön. Koko Ålandstrafikenin laivasto sekä Ahvenanmaan lossit on tarkoitus uudistaa ympäristöystävällisemmiksi. Ensimmäisenä tavoitteena on tilata vuoteen 2017 mennessä yksi suurempi lautta, toinen pienempi lautta sekä kaksi lossia. Lisäksi varaudutaan optioon toisesta suuresta lautasta. Lisäksi osana ohjelmaa kaikki lauttaliikenteen laiturit tullaan standardisoimaan, jotta lauttoja voidaan helposti siirtää linjojen välillä. Suunnitellun neljän lautan tilauksen hinnaksi arvioidaan 110 miljoonaa euroa. Tilauksen rahoitus ei ole vielä selvillä.



Yllä: Tallinkille rahtauksesta palautunut Atlantic Vision vielä vanhalla nimellään Fayardin telakalla Tanskassa. Telakalta laiva matkasi Paljassaaren ja nimenvaihtoon takaisin Superfast IX:ksi. Kuva: Tallink Grupp
 Oikealla: Entinen Odin Kielin kanavassa matkalla uusin seikkailuihin uudella nimellään Medmar Giorgia. Kuva: Marko Stampehl
 Alla: Irish Ferries vaihtoi Tallinkilta rahtaamansa ex-Starin nimen kesäkuussa Oscar Wildesta James Joyceksi. Näin nimi Oscar Wilde vapautui Dover–Calais-linjaa varten P&O Ferriesiltä ostetulle Spirit of Britainille. Kuva: George Holland

Odin myytiin Italiaan

Ahvenanmaalainen J&L Shipping myi toukokuussa Odin -autolauttansa italialaiselle Medmar Shippingille. Medmar Giorgia nimen saavan aluksen uusi omistaja liikennöi Napolista ja Pozzuolista Ischian ja Procidan saarille. Yhtiöllä on laivastossaan myös toinen entinen ahvenanmaalaisalus eli Rederi Ab Eckerön entinen Eckerö, nykyinen Medmar Giulia. Alkujaan tanskalaiselle Sydfynskelle Spodsbjerg-Taars reitille vuonna 1982 valmistunut alus ostettiin Ahvenanmaalle vuonna 2015 liikennöimään Ålandstrafikenin reittiä Snäckö–Överö–Långnäs, kunnes toisen operaattorin Mergus korvasi sen viime syksynä. 70,35 metrinen Odin oli huomattavan suurikokoinen alus reitin liikennetarpeeseen nähden.



Sea Lines aloittaa liikenteen Romanian ja Turkin välillä

Ahvenanmaalainen Sea Lines palaa Mustanmeren lauttaliikenteeseen. Yhtiö kertoi toukokuussa tehneensä sopimuksen satamaoperaattori DP Worldin kanssa, ja aloittavansa heinäkuussa lauttaliikenteen Romanian Constantan ja Turkin Karasun välillä kahdella aluksella. Toinen reitin laivoista tulee olemaan Stenalta hiljattain hankittu Urd, joka vielä taannoin ajoi nyt jo lakkautettua Stena Linen Hanko–Nynäshamn-reittiä. Toisesta aluksesta ei ole vielä kerrottu tietoa, mutta Stena Linen Hangon-linjan loppumisen jälkeen lähinnä tilapäishommista olleen Urdir sisarusalus Stena Gothican voisi spekuloida olevan potentiaalinen alus tälle reitille. Aiemmin Sea Lines liikennöi Turkin ja Ukrainan välistä lauttareittiä, mutta myi tämän liikenteen pois noin vuotta ennen Ukrainan sotaa.

RMC:lle lisärahaa Spirit of Tasmania -lauttojen rakentamiseksi

Tasmanian hallinnon omistama TT-Line Company (markkinointinimeltään Spirit of Tasmania, ei pidä sekoittaa Itämerellä liikennöivään saksalaiseen TT-Lineen) ja Suomen valtio ovat molemmat sitoutuneet maksamaan noin 50 miljoonaa euroa Rauma Marine Constructionsille Spirit of Tasmania IV- ja Spirit of Tasmania V -lauttojen rakentamiseksi. Lisäksi TT-Line on ilmoittanut, ettei aio vaatia myöhästymissakkoja RMC:ltä jo nyt myöhässä olevista lautoista.

Mein Schiff 7 luovutettiin

Meyer Turku luovutti (toistaiseksi) viimeisen TUI Cruisesin telakalta tilaaman risteilyaluksen eli Mein Schiff 7:n 10.6. Luovutettu alus on Mein Schiff 1:n ja 2:n sisarlaiva, mutta eroaa vanhemmista yksilöistä erityisesti moottoritekniikan osalta: se on TUI Cruisesin ensimmäinen alus, jota operoidaan yksinomaan vähärikkisellä meridieselillä, ja samoin sekä varustamon että telakan ensimmäinen alus jossa on varauduttu aluksen muuttamiseen metanolikäyttöiseksi. Laiva lähti telakalta kohti Kielia 11.6., ja ensimmäinen risteily alkoi Kielistä jo seuraavana päivänä. Ylen uutisen mukaan TUI Cruises olisi kiinnostunut tilaamaan lisää aluksia Turun telakalta. Varustamon seuraavat kaksi uudisrakennetta ovat kuitenkin rakenteilla Fincantierilla ja valmistuvat tänä vuonna sekä 2026.

Kirja-arvostelu

Ferries of Corsica and Elba

Korsikan, Sardinian ja Elban lauttaliikennettä käsittelevä tietopaketti ei vain kerro oman alueensa lauttaliikenteen tarinaa, vaan auttaa ymmärtämään laajemmin lauttaliikenteen kehitystä.

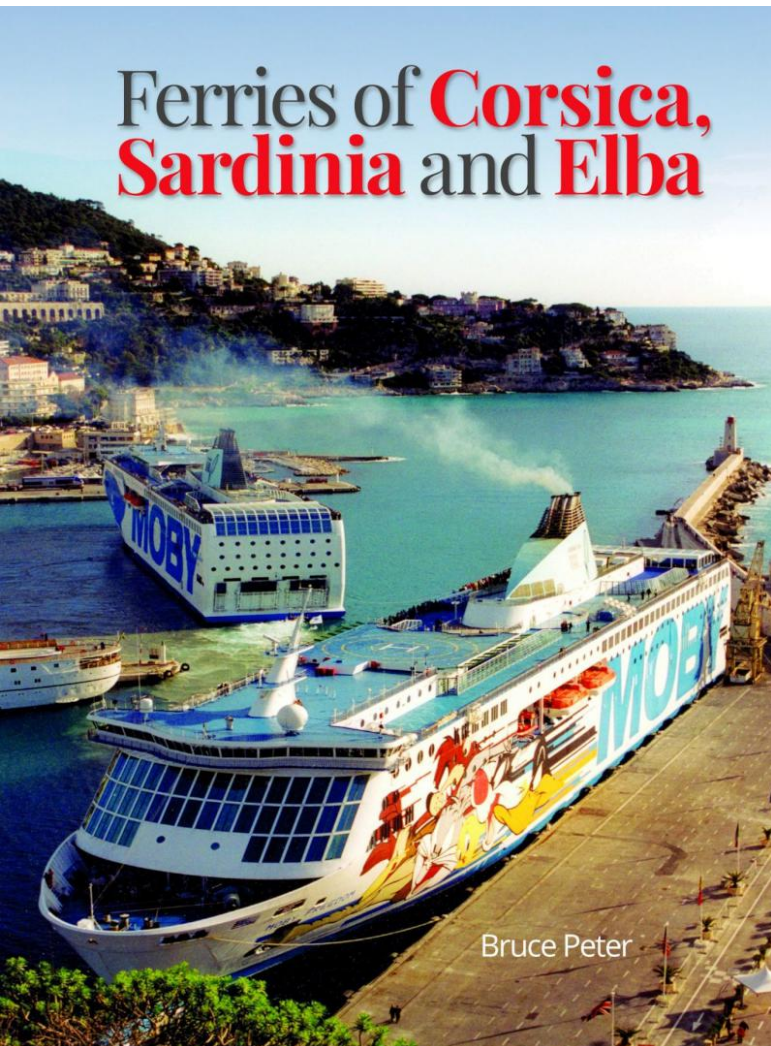
Bruce Peter: Ferries of Corsica, Sardinia and Elba. Ferry Publications: 2020. 160 sivua.

TEKSTI: ILVES VALTA

ULKOMATALAN vuosien 2019–2022 ilmestymistauon aikana julkaistiin lukuisia mielenkiintoisia merihistoriateoksia. Yksi vasta äskettäin hyllyyni päätynyt näistä on tuotteliaan skottilais-tanskalaisen Bruce Peterin Korsikan, Sardinian ja Elban saarten lauttaliikennettä käsittelevä teos. Näiden Välimeren saarten liikenne on kiinnostavaa suomalaisnäkökulmasta ei vain siksi, että lukuisia entisiä Itämeren-lauttoja on päätyntä liikennöimään niille (kirjan julkaisun jälkeen laivoja on lähtenyt sinne vielä lisää; luomme katsauksen näihin toisaalla tässä lehdessä), vaan saarten liikenteen kehitys muistuttaa monilta osin Suomen lauttaliikenteen kehitystä. Pienen miettimisen jälkeen yhtäläisyys on ymmärrettävää: kuten on monesti toisteltu, Keski-Euroopasta katsoen Suomi on käytännössä asukasmäärältään varsin pieni saari – Korsikan ja Sardinian tapaan. Elban ottaminen mukaan kahden suuremman saaren liikennettä käsittelevään teokseen on ensisilmäyksellä kyseenalaista, mutta Elban ja Italian mantereen välisen lyhytreitän historia kietoutuessa suurempien saarten historiaan operaattorien kautta, on päätös sen sisällyttämisestä ymmärrettävä.

Kirjoittaen tuttuun, soljuvaan tapaansa Peter kertoo saarten lauttaliikenteen tarinan aina höyrylaiva-ajalta autolauttojen alkukauden kautta nykypäivään. Kaari lauttojen kehityksestä rakentuu laivojen ja niitä ope-roineiden varustamoiden kuvausten kautta. Tekstiä on

Corsica, Sardinia



helppo seurata, joskin ajoittain sivupolut kehityksen suurista linjoista epäonnistuneisiin yrittäjiin tekevät narratiivin katkonaisemmiksi. Toisaalta näiden mukaanottaminen on tärkeää, mutta samaan aikaan lyhytikäiseksi jääneiden yrittäjien ja niiden vielä lyhytikäisempien laivojen kuvailu ei kenties palvele kirjan tarkoitusta.

Jos kirja on selvästi tekijänsä näköinen hyvissä puolissaan, ovat myös kyseenalaisemmat valinnat taattua Peteriä: itse laivojen suunnittelijat mainitaan vain, jos ne sattuvat olemaan tanskalaiset Knud E. Hansen (jolle Peter on kirjoittanut lukuisia yrityshistorioita) tai

OSK ShipTech. Muiden laivojen suunnittelussa työskennelleitä ei joko mainita ollenkaan, tai kirjan sivulle ovat päässeet ainoastaan laivalle viimeisen silauksen sisustusarkkitehdit, muutamassa tapauksessa myös lopullisen ulkoasun suunnittelijat. Toisaalta laivojen sisustussuunnittelun ja siihen kulloinkin vaikuttaneiden yksityiskohtien tietämys on edelleen yksi Peterin valitkortteja, mutta kirjoittajan maanmiesten (ja osin yhteistyökumppaneiden) korostaminen antaa vääristyneen kuvan siitä, missä ja ketkä ovat laivoja suunnitelleet.

Kokonaisuutena Peterin teksti on kriitikkistä huolimatta oivallista. Myös kuvat ovat selvästi huolella valittuja, mutta valitettavasti Ferry Publicationsin julkaisulle tyypilliseen tapaan taitto jättää toivomisen varaa. Taiton ongelmat ovat jopa pahempia kuin yleensä: kuvat ja teksti eivät ainoastaan juokse eri tahtia luvun sisällä, vaan tässä teoksessa osa kuvista on päätyneet aivan väärään lukuun. Omakohtaisesta kokemuksesta tiedän, että Ferry Publicationsin omistaja-taiteija on vaikea saada muuttamaan kerran tehtyjä taittopäätöksiä, mutta yhtä kaikki olisi pienellä viilaamisella kirjasta saanut vielä paremman.

Kriitikkistä huolimatta suosittelen teosta lämpimästi ei ainoastaan kaikille laajemmin lauttaliikenteestä kiinnostuneille, vaan myös niille joiden mielenkiinnonkohde on nimenomaan Suomen lauttaliikenne – Korsikan ja Sardinian reittien kehitys kun auttaa kontekstomaan kotoperäisen lauttaliikenteemme kehitystä, ja kertoo samalla minne monet tutut lautat ovat päätyneet (tai, Eckerö Linen Finlandian kohdalla, mistä ne ovat tulleet).

Vierailu Bergenin merimuseossa

Bergenin merimuseo tarjoaa läpileikkauksen perinteikkään merenkulkukaupungin merihistoriasta aina viikinkiajalta nykypäivään

TEKSTI: ILVES VALTA

NORJA on kenties maailman tunnetuin merenkulkumaa – tämä ei sinällään ole ihme, sillä rikkonaisesta rannikostaan tunnetun maan sisäiset kuljetukset ovat olleet laajasti riippuvaisia merikuljetuksista, varsinkin ennen viime vuosikymmenien silta- ja tunnelihankkeiden toteuttamista. Ei siis ole mikään yllätys, että maan toiseksi suurimmassa kaupungissa Bergenissä on laadukas, joskin yllättävän pieni, merimuseo.

Bergen on tunnettu Norjassa omaan napaansa tuijottavana kaupunkina, eikä siten ehkä ole mikään ihme, että Bergens Sjøfartsmuseum on nimenomaan Bergenin merimuseo. Fokus on tiukasti nimenomaan Bergenin merenkulun historiassa, bergeniäisissä laivoissa ja varustamoissa.

Viikinkilaivoista Statsraad Lehmkuhliin

Museo sijaisee Bergenin keskustassa, yliopiston kupeessa, rakennuksessa joka ulkoa näyttää keskiaikaiselta... mutta sisälle astuessa tämä osoittautuu harkaksi ja museorakennus edustaa sisätiloiltaan puhtaaksiviljeltyä modernismia. Kaksikerroksinen museo rakentuu kaikilta sivuiltaan ikkunoiden ympäröimän pienen sisäpihan ympärille. Museon asettelu hyvin yksinkertainen: alakerta on omistettu purjelaivakauden merenkululle, yläkerta taas moottorialuksille. Lisäksi yläkerrasta löytyy vaihtuvalle näyttelylle omistettu tila.

Pysyvä näyttely alkaa tietenkin viikinkiajasta. Arkeologisten löytöjen ja viikinkialusten pienoismallien lisäksi pienessä teatterissa on mahdollisuus katsoa lyhytelokuva viikinkiaiheinen lyhytelokuva. Sama elokuva löy-

tyy myös ilmaiseksi YouTubesta ja museon henkilökunta suosittelikin katsomaan sen mieluummin sieltä myöhemmin jos museokäynnille on aikaa rajallisesti.

Viikingeille on kuitenkin omistettu varsin maltillinen osa museosta, ja siitä siirrytään Hansaliiton aikaan, Bergen kun oli aikanaan tärkeä kauppapaikka Hansaliitolle. Painopiste on tosin vähemmän saksalaisten dominoimassa Hansaliitossa ja enemmän liiton mur tumisen tarjoamissa mahdollisuuksissa Bergenin merenkululle. Esiin nostetaan myös ainakin itselleni aiemmin tuntematon Vågenin meritaistelu, jossa alankomaalaiset ja englantilaiset laivat taistelivat Bergeniässä.

Bergeniäisten purjelaivojen seikkailujen maailman merillä lisäksi esiin nostetaan paikallinen laivanrakennus. Purjelaivakerroksessa käsitellään myös ilahduttavan laajassa osiossa merenkulkijoiden ja näiden perheiden elämää, mikä tuo inhimillisen otteen usein turhankin tekniikka- ja varustamolähteiseen aiheeseen. Purjelaivaosion päättää itseoikeutetusti Bergenin ylpeys, koululaiva Statsraad Lehmkuhl, jonka alkuperäinen kansiyhti on esillä museossa yhdessä pienempien laivaan ja sen seikkailuhin liittyvien esineiden kanssa.

Höyrylaivoista pika-aluksiin

Konevoimalla toimivien alusten alkuaikojen keskiössä on itseoikeutetusti kaupungin ylpeys Det Bergenske Dampskibsselskapet (BDS), jonka matkustaja-alukset liikennöivät Bergenistä niin Manner-Eurooppaan, Britanniaan kuin Norjan rannikkoliikenteessäkin. Varustamon rahtilaivat liikkuvat kaikilla maailman merillä, ja sen risteilylaivoja pidettiin aikanaan maailman tasokkaimpina. BDS:n lisäksi osansa saa liikenne Norjasta Atlantin yli Pohjois-Amerikkaan. (BDS:n historiasta kiinnostuneiden kannattaa tutustua Norjan ja Britannian välistä matkustajalaivaliikennettä käsitteleviin artikkeleihin Ulkomatalan numeroissa 4/2015 ja 5/2015, Norjan ja Pohjois-Amerikan välistä liikennettä puolestaan käsiteltiin Ulkomatalassa 3/2014).



Yllä: Museon alakerran itseoikeutetusti näyttävien "esine" on Statsraad Lehmkuhlin hytti ja sen ympärille rakennettu replika koululaivan kannesta. Viereisellä seinustalla esitellään laajasti laivan vaiheita.

Oikealla: Viikingilaivat ovat esillä sekä pienoismallien että arkeologisten esinelöytöjen muodossa.

Oikealla alla: Merimieselämää merellä ja maissa esittelevä osio erottuu selvästi muusta museon alakerran aiheista jo värimaailmaltaan. Kiitettävästi kaikki museon tekstit ovat selkeästi esillä sekä norjaksi että englanniksi ilman vieraan kielen lyhentämistä.

Alla: Statsraad Lehmkuhlin radistin hytti.

Kuvat: Ilves Valta

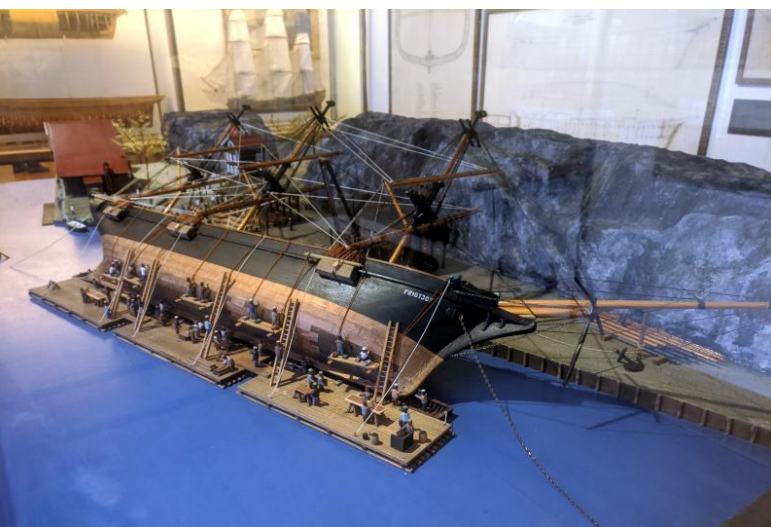


Höyrylaivakaudesta siirrytään lähemmäs nykyaikaa ja osansa saavat niin Bergenin vaikuttava tankkerilaivasto, konevoima-ajan laivanrakennus, norjalaiset laivat toisessa maailmansodassa kuin Norjan rannikon pika-alusliikenne. Pika-alusliikenteeseen liittyy myös osio merionnettomuuksista, jossa keskeiseen rooliin on nostettu bergeniläisen Sleipner-katamaraanin uppoaminen vuonna 1999. Vain neljä kuukautta vanha pika-alus ajoi karille ja kuusitoista ihmistä menetti henkensä.

Luonnollisesti myös Bergenin ja Kirkkoniemen välinen rannikkolinja, joka edelleen tunnetaan parhaiten nimellä Hurtigruten (vaikka nykyisin se on vain toisen linjaa operoivan varustamon nimi), käsitellään näyttelyssä, joskin rajallisemmin kuin mitä ehkä olettaisi. Osasy tähän lienee se, että 1980-luvun jälkeen bergeniläiset varustamot eivät ole olleet liikenteessä mukana. Lisäksi toki Hurtigrutenilla on oma museo Stokmarknesissä Pohjois-Norjassa.

Vaihtuva näyttely: Sateenkaarilippu merellä

Vuonna 2022 vietettiin Norjassa seksuaali- ja sukupuolivähemmistöjen (joita norjaksi kutsutaan lyhyesti termillä skeive, käyrä) juhlavuotta: homoseksuaalisuuden dekriminialisoinnista oli tullut kuluneeksi 50 vuotta. Tämän kunniaksi museossa on sateenkaarivähemmistöihin merellä 1950–80-luvuilla keskittyvä vaihtuva näyttely Skeive sjøfolk (englanniksi Queer at Sea) vielä 1.9.2024 asti. Näyttely on ehkä yksi kiinnostavimpia ja koskettavimpia johon olen missään merimuseossa saanut tutustua.



Laivanrakennusta esitellään museossa useammankin dioraaman muodossa. Tässä telakointi purjelaiva-aikaan.

Kuva: Ilves Valtta

Museonäyttelyksi Skeive sjøfolk on poikkeuksellinen, sillä varsinaisia museoesineitä ei siinä ole esillä juuri ollenkaan. Kun päätös näyttelyn järjestämisestä oli tehty, selvisi sen suunnittelijoille ettei perinteisiä museoesineitä yksinkertaisesti ole esiteltäviksi. Valtavirasta poikkeava seksuaalisuus ja sukupuoli-identiteetit ovat olleet niin vaiettu aihe, ettei niihin liittyvää esineistöä ole museon kokoelmissa eikä muuallakaan. Sen sijaan museon henkilökunta haastatteli niin hetero- kuin sateenkaarimerenkulkijoita aiheesta, ja näyttely on rakennettu näiden haastatteluiden, sekä haastatelluilta ja Skeivtarkivista saatujen valokuvien, ympärille.

Aiheen arkuudesta kertoo se, että II haastatellusta vain kaksi suostui esiintymään näyttelyssä omalla nimellään ja kasvoillaan. Valtaväestön asenteen tiivisti näyttelyä varten haastateltu heteromies: “Ei meillä laivalla koskaan mitään homoja ollut. Olisin yrjönnyt jos olisi ollut.” Mutta tietenkin homoja ja muita sateenkaari-ihmisiä oli laivoilla, ja heihin suhtautuminen vaihteli varustamoista ja laivoista toiseen. Osassa skeivet joutuivat elämään täysin kaapissa tai kohtaamaan jatkuvaa kiusaamista ja syrjintää, kun taas esimerkiksi Den Norske Amerikalinje oli piireissä tunnettu hyvinkin sateenkaariystävällisenä työpaikkana.

Toinen omalla nimellään ja naamallaan näyttelyssä esiintynyt henkilö on transnainen ja ihmisoikeustasutelijana Jeanette Solstad Remø, joka halusi sukupuoli-identiteetistään huolimatta palvella maansa laivastossa ja tekeytyi mieheksi voidakseen tehdä niin aikana, jolloin transvestismi – kuten sitä silloin kutsuttiin – luokiteltiin mielisairaudeksi. Remø yleni lopulta sukellusveneen komentajaksi ja kertoo haastatteluissa muun muassa piilottaneensa oikeat naisten vaatteensa samaan kassakaappiin NATO:n supersalaisten ohjeiden kanssa välttyäkseen paljastumasta.

Skeive sjøfolk valottaa näyttelynä vaiettua aihetta ja toivottavasti se innostaa sekä vastaaviin näyttelyihin että laajemmin keräämään ja säilyttämään materiaalia merenkulusta liittyen muuhunkin kuin seksuaali- ja sukupuoli-identiteettien valtavirtaan.

Kokonaisuutena Bergenin merimuseo on ehdottomasti käymisen arvoinen jos sattuu seudulla olemaan. Erikseen ei kaupunkiin kannata lähteä vain museon takia, mutta vilkkaassa satamakaupungissa on paljon muutakin nähtävää merenkulusta kiinnostuneelle.



Yllä: Merionnettomuuksia käsittelevässä osiossa näyttävimmässä roolissa on vuonna 1999 uponnut Sleipner, jonka rungon kappale näkyy seinällä.
 Yllä oikealla: Skeive søfolk -osio oli museonäyttelyksi poikkeuksellisen värikäs. BDS:n Ledan pienoismalli keskellä kertoo saman asian monista merkityksistä: sekä laiva että sillä työskennellyt homomies kulkivat lempinimellä "Queen of the North Sea" (Pohjanmeren kuningatar).
 Oikealla: Jeanette Solstad Remø ennen (oikealla) ja nyt.
 Alla: BDS:n Britannian-linjan laivat Jupiter (oikealla) ja Venus esittelevät Bergenin jo kadonneen ylpeyden lippulaivoja eri vuosilta. Jupiterin takana seinällä myös varustamon lippu.
 Kuvat: Ilves Valta



Matkustaja-autolautat

Viking Cinderella - muistojen muusa



Itämerellä tuskin on seilannut pidetympää matkustaja-autolauttaa kuin tulevana syksynä 35 vuotta täyttävä Viking Cinderella. Sen kansilla on tehty yli 32 miljoonaa merimatkaa, joten se on kirjaimellisesti muusa miljoonien muistojen takana – olettaen, että sen vauhdikkaista risteilyistä ylipäänsä jotain muistaa.

TEKSTI: MIKKO LAAKSO

RAKKAALLA lapsella on aina monta nimeä, eikä Rakkauden laivaksi kutsuttu Cinderella ole poikkeus. Henkilökunta kutsuu sitä Cintuksi, matkustajat useimmiten Cindyksi tai Rellaksi. Onpa lempinimenä kuultu jopa Vampirella arvatenkin siksi, että niin moni matkustaja on menettänyt sille sydämensä. On vaikeaa kuvitella, että millään autolautalla koko maailmassa olisi vuosien vieressä juhlittu yhtä paljon tai yhtä pitkään kuin tällä ahvenanmaalaisella, pitkää tyouraa tekevällä kaunottarella.

Vaikka Cinderellasta ehkä tulee ensimmäisenä mieleen vuorokauden risteilyjä tehnyt bilelaiva, se ei ollut sen alkuperäinen käyttötarkoitus. Se rakennettiin linjaliikenteeseen Helsingin ja Tukholman välille, mutta

– miljoonien



Den Röda Rellan – kyllä punaisten viikinkilaivojen ainut oikea väri on Mexican Fire alias apollonpunainen. Cinderella sai väriinsä takaisin Naantalin korjaustelakalla tammikuussa 2024. Kuva: Joonas Kortelainen

kuten tuhkimotarinan juoneen kuuluu, iloa kesti vain hetki. Arvaamattomat käännteet muuttivat Tuhkimon roolin useammin kuin kerran. Kun se maaliskuussa 2024 siirtyi takaisin pääkaupunkien välille, se palasi vihdoinkin sinne, missä sen olisi aina pitänytkin olla.

Se parempi Mariella

Vuonna 1989 valmistunut Cinderella oli hetken maailman suurin autolautta. Se oli myös ensimmäisiä isoja autolauttoja, jonka muodot olivat muutakin kuin pelkkää insinöörin viivotinta. Varsinkin keula ja sen kruununa oleva komentosilta ovat varsin onnistuneet ja näyttävät edelleen hyvältä. Niitä katsoessa ei ensimmäisenä tule mieleen se, että tämä 191 metriä pitkä alus on paranneltu versio vain neljä vuotta vanhemmasta Mariellasta, jossa mikään ei ollut kaarevaa.

Helsingin ja Tukholman välille rakennetut Mariella ja sen lähes identtinen sisaralus Olympia olivat varsin onnistuneet laivat, mutta ne olivat kuitenkin vaatimattomia verrattuna niihin aluksiin, jotka kilpailija oli 1990-luvun alussa tuomassa tälle reitille. Viking Line, joka vielä tuolloin oli kolmesta osakasvarustamosta koostunut markkinointiyhtiö, tarvitsi reitille uutta kalustoa. Ahvenanmaalainen SF Line Ab tilasikin siksi jo vuonna 1986 Mariellan korvaajaksi tarkoitetun laivan Wärtsilän Turun telakalta. Ruotsalainen Rederi Ab Slite, Olympian omistaja, lähti puolestaan hiukan myöhemmin ostoksille Saksaan.

SF Line perusti uudisrakennuksensa Mariellan toimivaksi havaittuun konseptiin. Pohjaratkaisu olisi pääpiirteissään sama, mutta laivaan tulisi enemmän hyttejä, ravintoloita, baareja ja jopa hissejä. Yökerho, joka Mariellassa oli vain yhdellä kannella, ulottuisi kolmelle kannelle. Saunat ja uima-allas siirtyisivät autokannen alapuolelta kannelle 6. Kansille 9 ja 10 rakennettaisiin sviittejä, joista yhdessä olisi sauna ja kaikissa tietysti esteetön näköala menosuuntaan. Kannen 7 keulaan tulisi kahvila ja sen viereen aikakauden trendien mukainen pikaruokaravintola.

Meriteollisuuden mahalasku

Itämeren lauttaliikenteessä elettiin 1980-luvulla nousukautta, jossa varustamot tilasivat uusia, entistä suurempia laivoja tiuhaan tahtiin. Kesään 1989 mennessä Amorella ja Isabella olivat jo liittyneet SF Linen kasvavaan laivastoon, ja laivan, joka oli nimikilpailussa saanut nimen Cinderella, oli määrä seurata niitä loppuvuodesta. Nimi on ehkä paras kaikista SF Linen laivoilleen antamista nimistä. Se loppuu kirjaimiin ”ella”, on kaikkien tuntema naisen nimi ja samalla sana, joka tuo heti mieleen juhlat ja ripauksen ohi kiitävää ylellisyyttä. Ei ihme, että Cinderella on edelleen varusta-

monsa persoonallisin laiva tai ainakin vahvasti oma persoonansa.

Cinderella on monella tavalla ainutlaatuinen. Se rakennettiin varustamon lippulaivaksi ja aikansa kaudenneimmaksi autolautaksi. Sille ei tilattu sisaralusta, ja se jäi viimeiseksi Wärtsilä Meriteollisuuden rakentamaksi laivaksi. Kun sitä kesällä 1989 viimeisteltiin, tilanne oli huolestuttava. Töitä telakoilla kyllä riitti, mutta hinnat oli poljettu liian alas. Ei mennyt montakaan kulkautta, kun telakkakonserni ajautui konkurssiin.

Rakenteilla oleva laiva on yleensä telakan omaisuutta, ja varustamo lunastaa sen itselleen maksamalla lähes koko kauppahinnan vasta luovutushetkellä. SF Line oli kuitenkin maksanut Cinderellaa useassa erässä jo rakentamisen edetessä. Se oli siksi käytännössä SF Linen laiva, ja vaikkei se aivan valmis ollutkaan, varustamo onnistui irrottamaan sen konkurssipesästä vain viikko konkurssin jälkeen. Cinderella rakennettiin valmiiksi Pernon telakan viimeistelylaiturissa mutta siten, että SF Line vastasi rakentamisesta ja sen kustannuksista suoraan. Lisähaastetta toi se, ettei konkurssipesästä saanut enää siirtää laivaan mitään. Siksi jopa valmiita mahonkiosia jäi telakan varastoihin, ja ne jouduttiin korvaamaan tammesta pikapikaa veistetyillä vastineilla.

Telakkakonsernin konkurssi oli mahalasku, josta kärsivät kaikki laivoja tilanneet varustamot. Vaikka Cinderellan hintalappu nousi konkurssin takia 540 miljoonasta 610 miljoonaan markkaan (nykyrahassa 167 miljoonasta 188 miljoonaan euroon), SF Linelle kävi Cinderellan kanssa silti hyvin. Juhlava neitsytmatka jäi tekemättä, mutta reittiliikenteen aloitus myöhästyi vain reilulla viikolla. Se ei ollut mitään verrattuna siihen, mitä samaan aikaan rakenteilla olleelle Silja Sere-nadelle tapahtui. Sen valmiiksi saaminen myöhästyi puolella vuodella ja tuli kaksi kertaa budjetoitua kalliimmaksi.

Rederi Ab Slitelle, Viking Linen osakkuusvarustamolle, kävi lopulta Siljaakin huonommin. Sen Turussa rakenteilla ollut Kalypso viivästyi konkurssin takia pahasti, ja kolme vuotta myöhemmin rahoitusvaikeudet kaatoivat koko varustamon. Siitä seurasi se, että Saksan Papenburgissa valmistumassa ollut Cinderellan linjapari päättyi aivan muualle kuin piti. Siitä ei tullukaan punaista Eurooppaa vaan valkoinen Silja Europa.

Luotettavaa tekniikkaa

Suurin osa uusista matkustajalaivoista kulkee nykyään sähkömoottoreilla, joille pääkoneiden jatkeena ovat generaattorit tuottavat sähköä. Cinderellan koneisto toimii toisella periaatteella, sillä siinä pääkoneet pyö-



Yllä: Cinderella alkuperäisessä asussaan matkalla kohti Tallinnan rediä. Huomaa tutkamastosta liehuva kohdemaan eli Neuvostoliiton lippu – sosialistinen liittovaltio hajosi vasta kaksi vuotta Cinderellan valmistumisen jälkeen.

Kuva: Hannu Vallas, Museovirasto

Oikealla: Buffet Baltica jatkoi aikakauden teemaa jossa seisoville pöydille annettiin maantieteellisiä nimiä

Kuva: Jouni Saaristo

Oikealla alla: N.Y. Express -kahvila laivan 7. kannen keulassa edusti laivan sisustuksesta kaikkein voimakkaimmin ajanjaksolle tyypillistä Yhdysvaltojen ihannoitintia.

Kuva: Jouni Saaristo

Alla: Lyhytikäiseksi jääneessä Hollywood Club -nuorisodiscossa saattoi istua idolinsa mukana nimettyyn tuoliin. On tosin epäselvää kuinka moni 80-luvun teini ihaili Mae Westiä tai Marlene Dietrichiä... Kuva: Jouni Saaristo



rittävät pelkästään potkureita. Ratkaisu oli yleinen tuon aikakauden autolautoissa, ja se on sinänsä toimiva vaikei ehkä enää kaikkein taloudellisin. Matkalla Helsingistä Tukholmaan polttoainetta kuluu 27 tonnia.

Pääkoneina on neljä 12-sylinteristä, Wärtsilän valmistamaa Sulzer-moottoria, jotka tuottavat 28 800 kilowatin tehon. Kumpaankin potkuriakseliin yhdistyy vaihdelaatikon kautta kaksi moottoria. Akselien päässä on KaMeWan nelilapaiset ja halkaisijaltaan viisimetriset säätölapapotkurit. Akselit pyörivät 80 kierrosta minuutissa, ja nopeutta ei säädellä akselikierroksia vaan lapakulmia muuttamalla. Satamassa alus käännetään siten, että toinen potkuri laitetaan peruuttamaan ja toinen työntämään eteenpäin. Kun peräsimet vielä käännetään toisiaan vasten ja keulapotkurit otetaan käyttöön, kääntyminen sujuu varsin ketterästi.

Cinderellassa ei ole akseligeneraattoreita, joiden avulla pääkoneet voisivat tuottaa sähköä. Sähkö tuotetaan neljällä apumoottorilla. Nekin ovat Wärtsilän valmistamia, ja jopa keulapotkurit saavat tarvitsemansa sähkön niiltä. Keulapotkureita on kaksi ja evävakaimia

yksi kummallakin kyljellä. On aika huikea ajatus, että kun Cinderellan luotettavaksi osoittautuneet koneet ensimmäisen kerran käynnistettiin, itänaapurin nimi oli Neuvostoliitto. Berliinin muurikin oli silloin vielä pystyssä.

Kunnon diivan tavoin Cinderella on joskus hiukan omapäinen ja vaikeampi ajettava kuin vaikkapa sitä hiukan pienempi Gabriella. Laivan kokoon nähden valtava savupiippu saattaa alkaa toimia purjeena, ja se vaatii päällystöltä valppautta varsinkin kapeilla saaristoväylillä. Laivalle on vuosien saatossa kertynyt lisää painoa (kellepä ei olisi...) erilaisten muutostöiden seurauksena, ja siksi sen nopeus on laskenut 22 solmista 21,5 solmuun. Painon lisääntyminen näkyy myös siten, että alus lähtee avomerellä helpommin keinumaan, jos tuulen nopeus ylittää 20 metriä sekunnissa. Toisaalta jos Cinderella keinuu, se keinuu taiseen vakaasti – ja sehän on vain mukavaa.

Jotta reittiliikenteeseen palannut Cinderella ei kuluttaisi yhtään enempää polttoainetta kuin on välttämätöntä, se yritetään pitää mahdollisimman kevyenä. Vettä aluksen tankkeihin mahtuisi 800 kuutiota, mikä riittäisi jopa neljäksi päiväksi. Mutta koska täydennystä saadaan joka päivä, vettä otetaan matkaan yleensä vain 200 kuutiota. Tällä varmistetaan myös se, että käyttövesi on aina raikasta eikä pitkään tankeissa seissyttä. Silloin, kun alus risteili Tukholman ja Maa-

Kolmikerroksinen yökerho Rainbow Club oli ennennäkemätöntä Itämerellä. Sateenkaariteema toistui sisustuksessa lukuisissa paikoissa. Kuva: Jouni Saaristo



rianhaminan välillä, varastoissa oli jopa 100 tonnia vevapaata olutta, mutta tämä lisäpaino on reittiliikenteessä saanut jäädä maihin. Polttoainetta kulkee mukana 200 kuutiota.

Cinderellan runko on jaettu 17 vesitiiviiseen osastoon, ja sen jääluokka on IA Super kuten muillakin saman kokoluokan ruotsinlaivoilla. Käytännössä luokka tarkoittaa sitä, että alus selviää Itämeren jääpeitteistä ja pystyy murtautumaan ahtojään läpi. Muistan hyvin erään illan 2000-luvun alkupuolelta, kun olin palaamassa Tallinnasta Helsinkiin helikopterilla. Silloin oli niin vaikea jäättilanne, että heikommin jäävahvistetut alukset olivat jumissa satamissa. Cinderellaa jäät eivät haitanneet, ja se tulikin vastaan keskellä Suomenlahtea. Se puski väylää auki niin että lohkarleet lentelivät. Näky oli komea, koska viisi pienempää alusta seurasi sitä kuin linnunpoikaset emoan.

Ei savua ilman tulta

Cinderella on seilannut pitkän uransa pääsääntöisesti onnellisten tähtien alla. Se ei ole kertaakaan ajanut karille, mutta se on päätenyt kolme kertaa uutisoihin tulipalon takia. Eräällä matkalla grillihiililastissa ollut rekka syttyi palamaan keskellä yötä, mutta laivan omat palomiehet saivat palon nopeasti sammutettua. Pari vuotta myöhemmin autokannella tehdyt polttoleikkaustyöt sytyttivät kannen alapuolella sijainneen varaston. Laiva oli onneksi silloin satamassa.

Kolmannen palon aiheutti yökerhon ylikuumentunut valohimmennin, mutta henkilökunnan ripeä toiminta esti palon leviämisen ja henkilövahinkojen syntymisen. Mikään paloista ei aiheuttanut sellaisia vahinkoja, joita ei olisi voitu korjata. Lisäksi onnettomuustutkijat ovat todenneet, että palosammutus on ollut jokaisella kerralla kunnossa ja henkilökunnan toiminta esimerkillistä.

Reitiltä toiselle

Cinderellan piti alun perin korvata Mariella Helsingin ja Tukholman välillä, mutta koska varustamo ei myynytkään Mariellaa tai avannut vanhemmalla laivalla kaavailtua reittiä Helsingistä Norrköpingiin, se jäi ajamaan ylimääräistä lähtöä Helsingistä Tukholmaan maanantaisin, keskiviikkoisin ja perjantaisin. Sunnuntaisin se teki vuorokauden risteilyn Tallinnaan, ja erityisesti näihin matkoihin suomalaiset ihastuivat.

Kun Viking Line menetti Olympian Sliten konkurssissa, Cinderella otti sen paikan ja ajoi hetken Helsingistä Tukholmaan Mariellan, reitin pitkäikäisimmän aluksen, linjaparina. Koska Tallinnan suosio risteilykohteena osoitti kasvun merkkejä, varustamo vaihtoi pie-



Cinderella 1990-luvun puolivälissä Turun-linjalla. Laiva on vuosien saatossa saanut lisää meikkiä, kun komentosillan ikkunanpielet ja yökerhon katto on maalattu mustaksi. Taustalla (osin kuvasta ulos rajautuneena) silloinen kilpailija Silja Scandinavia, nykyinen Viking Cinderellan linjapari Gabriella. Kuva: Hannu Vallas, Museovirasto

nemmän Isabellan Tukholman liikenteeseen ja siirsi Cinderellan ajamaan vuorokauden risteilyjä Tallinnaan. Cinderella teki myös erikoisristeilyjä Riikaan ja Gotlantiin, ja lisäksi sitä käytettiin kahtena kesänä reittilaivana Turun ja Tukholman välillä.

Vuonna 2003 Viking Line päätti ottaa takaisin osuutensa Tukholman risteilyliikenteestä – osuuden, jonka se oli Sliten konkurssin ja sen myötä poistuneen Athenan mukana menettänyt. Cinderella lähetettiin uudistettavaksi Naantalın korjaustelakalle. Sieltä valkoiseksi muuttuneen aluksen matka jatkui Tukholmaan, jonne se myös rekisteröitiin. Koska Ruotsin alusrekisterissä oli jo Cinderella-niminen saaristoalus, viralliseksi nimeksi vaihtui Viking Cinderella. Se alkoi tehdä risteilyjä Tukholmasta Maarianhaminaan, Riikaan, Härnösandiin ja Gotlannin saarelle.

Cinderellaa ei ruotsinvuosina juurikaan Suomessa nähty, mutta vuonna 2013 se palasi hetkeksi Helsinkiin tekemään pikkujouluristeilyjä. Kesällä 2023 se kulki lisälaivana Helsingin, Tukholman ja Tallinnan välillä, ja lisäksi sitä on käytetty tuuraamaan telakalla olleita laivoja. Cinderella on ajanut kaikkia Viking Linen nykyisiä reittejä, mutta se ei ole koskaan matkannut Itämeren ulkopuolelle. Sen kaukaisin kohde on Öresundin telakka Ruotsin Landskronassa, Malmön ja Helsingborgin välissä. Siellä se on käynyt neljä kertaa.

Muistojeni Cinderella

Pääsin Cindyn matkaan ensimmäisen kerran talvella 1990, kun se oli ollut vasta muutaman kuukauden lii-



Yllä: Tukholman vuorokauden risteilyliikennettä laiva sai uuden valkoisen värityksen, joka ehkä teki siitä vähemmän sulavalinjaisen näköisen. Kuva: Hannu Vallas, Museovirasto
 Vasemmalla: Kaikissa Viking Linen 90-luvun vaihteen uudisrakennuksissa oli saunaosasto ja uima-allas keulassa kannella 6. Painavan altaan sijoittaminen rungon heikoimmin kantavaan kohtaan ei ollut toimiva ratkaisu, ja siksi uima-allasta ei enää ole. Kuva: Mikko Laakso
 Vasemmalla alla: Kaikille aidon puun ystäville tiedoksi: täältä sitä löytyy ja paljon! On tammea, mahonkia ja muitakin puulajeja. Silloin kun Cinderellaa rakennettiin, puu oli vielä puuta ja marmorilattiat oikeaa kiveä. Kuva: Mikko Laakso
 Alla: Cinderellan yökerhossa on kuvattu monia tv-ohjelmia, ja keikka-areenaksi se sopii isoillekin yhtyeille. Kuva: Mikko Laakso



kenteessä. Laiva oli suurin ja hienoin, millä olin siihen mennessä ollut. Matkalla kohti Tukholmaa puhalsi nava lounaistuuli, joka nostatti kunnan myrskyn. Sinä yönä Tuhkimo tanssi, eikä sitä loputonta valssia tuntunut keskeyttävän mikään. Iso osa matkustajista voi pahoin, ja näky käytävillä oli sen mukainen. Hyvin oli laiva kuitenkin saatu paluulähtöön mennessä siivotua.

Uusi ja hieno Cinttu lähti ensimmäisinä vuosinaan merelle oikein suuren maailman tyyliin. Yleisissä tiloissa ja ulkokansilla soi lähtömusiikki, aluksi Paul Ankan Cinderella ja myöhemmin Rod Stewartin Sailing. Kliseistä, mutta silti jotenkin ihanaa – kyllä noilla kappaleilla risteily paremmin lähti käyntiin kuin turvakuulutuksilla kolmella kielellä, vaikka kuulutukset totta kai tarpeellisia ovatkin.

Ruoka oli alkuaikoina aivan käsittämättömän hyvää. Listalla oli ranskalaistyyllisiä herkkuja kuten ankkaa, simpukoita ja itse tehtyjä hilloja. Pääravintolassa oli jopa hopeinen ankkaprässi, vaikkakin ehkä enemmän koristeena kuin käyttöesineenä. Katkarapuleivät tehtiin laivalla Norjasta tuoreena hankituista ravuista. Eggs Benedict ja tuorepuristettu appelsiinimehu olivat paremman aamiaisen klassikoita. Kahvi oli luonnollisesti ruotsalaista, tummapaahtoista ja vahvaa.

Kun Cinderella 90-luvun puolivälissä teki vuorokauden risteilyjä Tallinnaan, järjesti silloinen työnantajani paljon erilaisia asiakaspäiviä laivalla. Laivakokous oli halvempi kuin kokous jossain korpihotellissa, ja asiakkaat oli huomattavasti helpompi houkutella laivalle kuin korpeen. Tästä johtuen matkustin eräänä vuonna Cintulla joka toinen viikko. Se alkoi jo vähän kyllästyttää, mutta oli siinä puolensakin. Henkilökunta tuli tutuksi, ja se taas avasi kirjaimellisesti uusia ovia. Eräänä aamuna sain juoda aamukahvit komentosillalla, ja eräällä toisella matkalla pääsin tutustumaan konehuoneeseen koko laivan mitalta. Oli muuten poikkeuksellisen tilava, siisti ja muutenkin hyvin hoidettu konehuone.

Samalle vuosikymmenelle ajoittuu myös mieleenpainuva muisto taidokkaasta asiakaspalvelusta. Olin syömässä á la carte -ravintolassa, kun viereisessä pöydässä istui hienosti pukeutunut vaikkakin pari lasillista liikaa nauttinut matkustaja. Hän oli tilannut jälkiruoaksi juustolautasen, mutta juustot eivät oikein maistuneet. Tarjoilija huomasi tilanteen ja pyysi hovimestarin paikalle. Hovimestari tuli, nosti lautasen pöydältä ja astui askeleen taemmas. Hän tuijotti kädessään olevaa lautasta ja otti vastaan asiakkaan moitteet pää painuksissa, toinen käsi ryhdikkäästi selän takana. Kun vuodatus loppui, hän katsoi asiakasta silmiin ja kysyi mitä voisi tehdä tilanteen korjaamiseksi. Asiakas häkeltyi

täysin eikä lopulta halunnut edes hyvitystä pettymyksestään.

Kolmen vuosikymmenen huolto

Tammikuussa 2024, ennen paluuta Suomen lipun alle, Cinderella käväisi Naantalin korjaustelakalla peräti yhdeksän miljoonaa euroa maksaneessa huollossa. Tähän huoltoon päättyi myös valkoisen Cinderellan tarina, sillä kahden viikon aikana sen kylkiin telattiin yli 2 000 litraa perinteisen punaista maalia. Maalia levittämään tarvittiin kolmisenkymmentä ammattilaista.

Hintavalle telakoinnille oli selkeät perusteet, koska Cinderella on käyttötunneiltaan vielä nuori laiva. Tämä selittyy sillä, että se on ajanut kaksi vuosikymmentä lyhyitä risteilyjä alhaisella nopeudella ja lisäksi harrastanut vuosia pelkkää kuviokelluntaa Helsingin ja Tallinnan välillä. Sen pääkoneita on käytetty vasta noin 90 000 tuntia. Se ei ole mitään verrattuna vaikkapa siihen, kuinka Amorella ehti 32 vuodessa olla liikkeellä yli 200 000 tuntia.

Telakalla Cinderellaan tehtiin joitain teknisiä parannuksia, joista merkittävimpiä oli moottorien käyntiä ja potkurien ohjausta optimoivan järjestelmän asennus. Keulapotkurien suojaksi asennettiin ristikot, jotka vähentävät polttoaineen kulutusta ja keulapotkurien aiheuttamaa ääriää. Ne myös tekevät keulapotkureista tehokkaammat. Säätolapapotkurien napoihin tehtiin 20-vuotishuolto, mikä kertoo paljon niiden luotettavuudesta – huoltovälin ei tarvitse olla tiheämpi.

Cinderellassa oli alun perin tilaa 2 700 matkustajalle, mutta nykyään matkustajapaikkoja on vähemmän, koska kolmen ja neljän hengen hyttejä on muutettu parivuoteellisiksi comfort-hytteiksi. Tällaisia hyttejä on telakoinnin jälkeen 233, ja ne myydään yleensä ensimmäisenä loppuun.

Cinderella ennen ja nyt

Kun vastavalmistunut Cinderella lähti telakalta, se oli sisustettu pastellivärein. Vallitsevat sävyt olivat mintunvihreä ja vaaleanpunainen. Pastellisävyt ovat sittemmin kadonneet, mutta niiden rippeisiin voi edelleen törmätä joillain hyttikäytävillä. Laiva tunnettiin myös siitä, että siellä sai pienen sähköiskun aina, kun koski portaiden kaiteisiin. En tiedä, oliko vika kokolatiamatoissa, mutta sähköiskut loppuivat, kun matot muutaman käyttövuoden jälkeen uusittiin.

Kannella 8 oli alkuaikoina kalaravintola (Seafood Marseille). Nykyään sen tilalla on kuohuviinibaari (Bottega Prosecco Bar). Keskilaivan á la carte -ravintola (La

Belle Epoque, nykyään Seaview Dining) metallisine ikkunakoristeineen on lähes alkuperäinen. Sen sisällä ollut gourmet-ravintola (Chambre de Guimard) toimii nykyään kabinetina. Grilliravintola (Rôtisseur, nykyään Ocean Grill) ja keulaan sijoitettu noutopöytä (Buffet Baltica, nykyään The Buffet) ovat kokeneet jonkin verran muutoksia, mutta tilojen käyttötarkoitus on pysynyt samana. Keskilaivassa on edelleen pianobaari (Bar Apéritif, nykyään Wine Bar). Riikinkukkoja esittävä seinämosaiikki on paikallaan, mutta valkoisen flyygelin tilalle on vaihtunut pieni digiflyygeeli.

Kannen 7 keulassa on viihtyisä kahvila (Melody), mutta alkuperäisestä kahvilasta (Serenade Café) ei ole jäljellä juuri muuta kuin yksinäiseksi jäänyt valokatto ja tyhjä tanssilattia sen alla. Siinä oli wieniläistyylinen huvimaja, jossa pieni orkesteri soitti tanssimusiikkia. Tähtänkin liittyy tarina, sillä tapasin kerran erään iäkkään metallimiehen, jolla oli kädessään pitkä arpi. Hän kertoi sen olevan peräisin Pernon telakalta. Kun hän oli leikannut osia tuohon valokattoon, räälläkkä oli livennyt kädestä ja jättänyt pysyvän muiston laivasta, jota suuri yleisö ei ollut vielä edes nähnyt.

Kahvilan yhteydessä ollutta pikaruokaravintolaa (N.Y. Express) ei enää ole, ja samoin poissa on sisääntuloaulan vieressä ollut disko (Atmospheres Music House). Alkuperäiset, messinkisillä irtokirjaimilla ladotut nimet tosin näkyvät edelleen hienosti marmoripylväässä, joka kulkee laivan monikerroksisen aulan läpi. Kannen 7 tiloista sisääntuloaula ja sen vieressä oleva Pub Hornblower (aiemmin Admiral Hornblower's Pub) ovat lähes alkuperäiset.

Peräkansien kolmikerroksinen yökerho oli nimeltään Rainbow Club, ja se oli nimensä mukaisesti sisustettu sateenkaaren väreihin. Nykyään sen nimi on Étage, ja alkuperäisestä yökerhosta on käytännössä jäljellä vain kattopaneleita ja muutama tukipilari. Esiintymislava ja baarit ovat siirtyneet uusiin paikkoihin, ja tila on muutenkin rakennettu aika lailla uusiksi. Kokousosasto kannella 9 on lähes alkuperäinen, ja kannen 6 saunaosasto (Forum Relaxum, nykyään Achipelago Spa) on näyttävä, vaikka ison uima-altaan paikan onkin vallannut pienempi ja kevyempi terapia-allas. Saunat ovat alkuperäisillä paikoillaan, ja niistä jokaisesta näkee merelle.

Vaikka Cinderellan pohjaratkaisu on toimiva, siinä on alusta asti ollut muutama persoonallinen omituisuus. Esimerkiksi keskilaivassa kansien 6 ja 11 välillä kulkee (Itämeren taatusti hitain) näkölahissi, jonka ylimmällä tasanteella oli aikanaan pieni talvipuutarha. Se oli viehättävä, mutta sen syvempi olemus ei koskaan tainnut matkustajille valjeta, koska nykyään sen paikalla on pelkkä tyhjä hissiaula. Premium-hyttien ulkopuolella

puolestaan on ulkokansi, josta hytteihin näkee suoraan sisään. Ongelma on jossain vaiheessa ”ratkaistu” estämällä matkustajien pääsy lähes koko ulkokannelle.

Tuhkimon paluu

Kaikki Tuhkimo-satuun perehtyneet tietävät tarinan päättyvän onnellisesti. Lasikengälle löytyy oikea omistaja, tyttö ja poika saavat toisensa ja elävät onnellisina elämänsä loppuun asti. Kun Cinderella on nyt palannut sinne, mistä sen tarina alkoi, juhlat voivat jatkua ja kestää pitkään. On todennäköistä, että niissä juhlissa jälleen maksupäätteet laulavat, lasit tyhjenevät ja moni Matti löytää Maijansa ainakin hetkeksi.

Ei Cinderellasta tietenkään uutta, Viking Gracen tai Gloryn veroista laivaa saa, mutta mukava se on silti. Siinä on suuren laivan tuntua, ja palveluja on lyhyen matkan tarpeisiin enemmän kuin riittävästi. Kahvi ei ole vuosien vieressä vaalentunut, katkarapuleivät tehdään vieläkin laivalla ja Cinderellalta saa edelleen Itämeren todennäköisesti parasta ruokaa. Uudistetut hytit tarjoavat hyvät yöunet, ja saunaosaston tilat ovat hulppeammat kuin monessa hotellissa.

Vaikka Cinderellalla matkustaisi vasta nyt ensimmäistä kertaa, siinä on jotain tuttua: sisustus muistuttaa joiltain osin erehdyttävästi Viking Gloryä. Voisiko olla niin, että Cinderella on se ”unelmien laiva”, jonka pallomerestä Gloryn suunnittelijat ovat ensimmäiset merimuistonsa hankkineet? Yhdennäköisyys on paikka paikoin niin vahvaa, ettei se voi olla sattumaa. Hyvä niin, koska sitten kun Cintusta joskus aika jättää, sen muisto jäänee Glorylle elämään.

Cinderellasta ei aika kuitenkaan ole vielä jättämässä, ei moneen vuoteen. On mukavaa, että suomalaisetkin pääsevät sille taas helposti ja vielä sopivasti tasan puoli vuosisataa sen jälkeen, kun punakylkinen reitti Helsingistä Tukholmaan avattiin. Cindyn vetovoiman voisi kuvitella riittävän sen verran pitkään, että pääkaupunkien välille saadaan rakennettua uutta kalustoa. Ennen sitä se ehtinee toimimaan muusana miljoonille ja taas miljoonille uusille muistoille.



Yllä: Kesävieras Helsingissä vuonna 2023, valkoisen värityksen jälkimmäisessä versiossa.

Kuva: Joonas Kortelainen

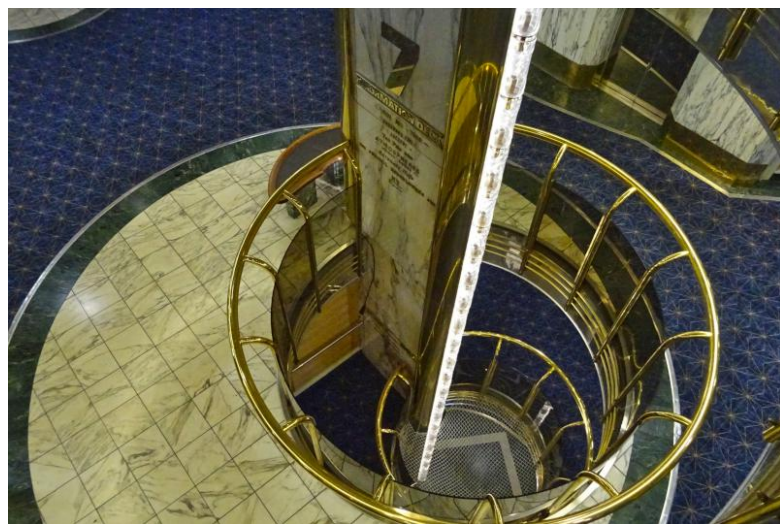
Yllä oikealla: Pääkansien läpi kulkeva marmoripylväs on hauska muisto menneestä. Ravintoloiden ja baarien alkuperäiset nimet ovat edelleen näkyvissä. Tarjonta on ollut melkoinen verrattuna muihin saman aikakauden laivoihin.

Kuva: Mikko Laakso

Oikealla: Kapteeni Sebastian Henriksson (vasemmalla) ja konepäällikkö Sampo Haapalainen tekivät tämän artikkelin kirjoittamisen mahdolliseksi. Iso kiitos myös kaikille niille päällystön ja miehistön jäsenille, jotka kertoivat muistojaan ja auttoivat ottamaan laivan tiloista kuvia.

Kuva: Mikko Laakso

Alla: On mukavaa, että 8. kannen á la carte -ravintola on säilynyt lähes alkuperäisenä. Alkuperäiset joutsenkoristeiset tuolit ovat poissa, mutta ikoniset ikkunakoristeet ovat saaneet pysyä paikallaan. Kuva: Mikko Laakso



Matkustaja-alukset/rahtialukset

Neuvostoliiton rau Tukholman vesille



Rederi Ab Sliten konkurssi ei katkaissut Myrstenien suvun sukupolvien mittaista tarinaa laivanvarustajina. Gustaf Myrsten lähti välittömästi etsimään uusia mahdollisuuksia varustamotoiminnalle juuri vapautuneesta entisestä Neuvostoliitosta. Epäonnistumiset kuitenkin ajoivat hänet takaisin kotivesilleen Tukholman seudulle.

TEKSTI: MIRAN HAMIDULLA

REDERI AB SLITEN kaatumisen aikoihin Suomen ja Viiron välisessä laivaliikenteessä elettiin hieman samantyyppistä aikaa kuin mitä Suomi–Ruotsi-liikenteessä oli eletty autolauttaliikenteen alkuaikoina. Neuvostoliiton miehityksestä vapautuneen etelänaapurin markki-

noille pyrkivät niin vanhat vakiintuneet varustamot kuin rohkeat uudet tulokkaat. Kilpailu oli kovaa eikä toimijoiden välisiltä ristiriidoilta voitu välttyä. Virolainen Inreko oli tullut Helsinki–Tallinna-reitille aluksi kantosiipialusten voimin, mutta loppuvuodesta 1991 se toi Estonian New Line nimellä markkinoituun liikenteeseensä myös Rederi Ab Sliten entisen Apollon. Kanaalin liikenteessä Corbiereksi nimetty alus oli ahvenanmaalaisen Rederi Ab Eckerön omistama. Vuotta myöhemmin Eckeröltä rahdattiin hetkeksi myös sisar Roslagen (ex-Viking 3).

Inrekon virolaisomistajat halusivat kuitenkin päättää yhteistyön Rederi Ab Eckerön kanssa, ja aloittivat yhteistyön virolaisvarustamo ESCO:n kanssa sen Tallink-brändin väreissä. Inrekon suomalainen tytäryhtiö Inreko Finland olisi kuitenkin halunnut jatkaa yhteistyötä ahvenanmaalaisten kanssa eikä ollut tyytyväinen tehtyyn ratkaisuun. Kun Corbiere ja Inrekon kantosiivet maalattiin Tallinkin väreihin loppukesästä 1993, herätti Inrekosta omille teilleen lähtenyt Suomen ty-

Tutustumme sarjassa Myrstenien suvun varustamoihin. Tässä osassa paneudumme suvun varustajavaiheisiin Rederi Ab Sliten vuoden 1993 konkurssista eteenpäin aina nykypäivään asti.



täryhtiö hetkeksi kuopatun Estonian New Line -brändin jälleen eloon. Tätä uutta Estonian New Lineä varten perustettiin Viroon Sinise Vee AS -yhtiö, ja nimisekaannusta pahensi vielä etenkin Virossa rinnalla käytetty City Jet -markkinointinimi. Uuden yhtiön omistuspohjassa oli mukana myös Gustaf Myrsten. Näin maineikkaan Myrsten-suvun paluu lauttabisnekseen tapahtui todella nopeasti, kun uuden Estonian New Linen liikenteeseen norjalaiselta Ulstein Shippingiltä rahdattu San Pietro -alus aloitti Helsinki–Tallinna-liikenteessä elokuussa 1993 vain neljä kuukautta Rederi Ab Sliten konkurssin jälkeen.

Helsingin Makasiiniterminalista Tallinnan tv-tornin lähellä sijaitsevaan Piritaan liikennöinyt San Pietro jäänee teknologisessa mielessä pysyvästi Tallinnan liikenteen historiaan. Se edusti harvinaista alustyyppiä, jolla on useita eri nimiä. Suomessa sitä on kutsuttu monesti ilmatyynykatamaraaniksi, mutta ilmatyynyalusten syntysijoilla Isossa-Britanniassa tyyppistä käytetään nimitystä sivuseinä-tyyppinen ilmatyynyalus. Yleisin

Yllä: Myrstenin suvun nykyisen päävarustamon Rederi Ab Ballerinan kaupunkilautat kohtaavat suvun menneisyyden useita kertoja päivässä ohittaessaan Viking Linen laivat Tegelvikshamnissa. Kuva: Franz Airiman

Alla: Sinise Veen rahtaama pintaefektialus San Pietro palautti Estonian New Linen brändin eloon samantien, kun Inreko kuoppasi sen elokuussa 1993. Brändin tunnus oli "vikingmäinen" vinoneliö. Kuva: Rami Wirrankoski



tyyppinimi lienee kuitenkin pintaefektialus eli lyhemmin SES (surface effect ship). Kyseisessä alustyyppissä katamaraanirunkoisen aluksen runkojen väliin keulaan ja perään on asennettu ilmatyynyn helmat, jotka yhdessä sivulla olevien runkojen kanssa muodostavat tilan johon puhallettu ilma saa aikaan alusta pinnalle kohottavan paineen. Näin aluksen vedenvastus pienenee, kun vain pieni osa runkoja jää veden alle. Pinnan alle jäävät osat mahdollistavat kuitenkin vedenalaisen propulsiion, joka San Pietrossa toteutettiin vesijettien avulla.

Alustyyppi nousi 1980-luvulla jonkinasteiseen suosioon Norjassa, ja San Pietro olikin valmistunut vuonna 1989 sikäläiseltä Eikefjord Marinen telakalta. Ennen Tallinnaan reitille tuloa niin Karibialla kuin Pohjois-Norjassa liikennöinyt 35,43 metriä pitkä ja 330 matkustajapaikkainen pintaefektialus kykeni 46 solmun huippunopeuteen, mutta normaali matkanopeus oli 36 solmua. Matka Tallinnaan taittui puolessatoista tunnissa. Loppuvuodesta San Pietron rinnalle rahdatettiin myös toinen Ulstein Shippingin samankaltainen pintaefektialus Ulstein Surfer. Norjalaisen Brødrene Aa's Båtbyggerin vuonna 1984 rakentama 32,54 metriä pitkä ja 272 matkustajapaikkainen Ulstein Surfer oli hivenen pienempi kuin teknologisesti muutoin samankaltainen San Pietro.

Liikennöintikaudella 1994 Myrsten joutui Estonian New Line omistuksensa kautta kilpailuasetelmaan entistä yhteistyökumppaniaan SF Lineä vastaan, kun tämä toi Viking Linen uuteen Helsinki–Tallinna-liikenteeseen Viking Express -nimellä rahdatun Condor 9 -katamaraanin. Samana vuonna Estonian New Line pääsi loppukesästä siirtymään myös kaukaisesta Piritasta Tallinnan keskustan C-terminaaliin. Sinise Veen ja



Pintaefektialus Ulstein Surfer ja linjaparinsa San Pietro olivat ensimmäiset ja todennäköisesti myös viimeiset ilmatyynyt teknologiaa käyttäneet alukset Tallinnan liikenteessä.

Kuva: Rami Wirrankoski

Inrekon välille kehkeytyi kuitenkin oikeuteen asti viety riita Estonian New Line nimen käyttöoikeudesta. Riidalla oli kuitenkin enää vähän merkitystä, sillä Estonian New Linen liikenne päättyi lokakuussa 1994 ja koko yhtiön toiminta ajettiin alas loppuvuodesta. Pintaefektialusliikennettä ei onnistuttu saamaan kannattavaksi, ja näin Gustaf Myrsten oli mukana jo toisessa talousvaikeuksiin kaatuneessa varustamossa lyhyen ajan sisällä.

Estonian New Linen tarinaan liittyy myös eräs kurioositeetti Myrstenien sukuhistoriaan. Syyskuun lopussa vähän ennen kyseisen varustamon loppua Carl Bertil Myrsten vieraili Tallinnassa tutustumassa poikansa uuteen varustamobisnekseen, ja matkasi paikalle Rederi Ab Sliten rahtauksessakin hetken Viking Sallynä kulkevilla Estonialla. Kuljettuaan Estonian New Linen pintaefektialuksella yli lahden hän palasi Tukholmaan Helsingistä Rederi Ab Sliten kohtaloksi koituneella Silja Europalla. Joidenkin tarinasta kerrottujen versioiden mukaan vanhemman Myrstenin oli alkujaan tarkoitus myös palata Tukholmaan Tallinnasta Estonialla, mutta suunnitelma muuttui matkan edetessä. Joka tapauksessa eläköitynyt laivanvarustaja päätyi Silja Europalle seuraamaan aitiopaikalle Itämeren rauhan ajan pahinta merikatastrofia, kun aamu 28.9.1994 valkeni tietoon Estonian tuhoisasta uppoamisesta.

Rederi Ab Österportin lyhyeksi jäänyt tarina

Samana syksynä, kun Estonian New Linen toiminta loppui, Gustaf Myrstenin kerrottiin olleen mukana myös toisessa lentonsa lyhyeen lopettaneessa varustamossa. Ruotsalaisen Fakta om Fartyg -sivuston mukaan hän oli mukana Rederi Ab Österport -varustamossa, joka pyrki aloittamaan uuden lastilauttalinjan Hangon ja Norrköpingin välillä. Sen näkyvimpinä pääomistajina olivat kuitenkin merikapteenit Tomas Gustavsson ja Per Rydback. Varustamon tarkoituksena oli liikennöidä reittiä kolme edestakaista matkaa viikossa kuljettaen rekkoja, perävaunuja ja kontteja. Liikennettä oli tarkoitus jatkaa myös Viron Paldiskiinkin asti. Yhtiö rahtasi käyttöönsä Panamaan liputetun 149,2 metriä pitkän ja lastikapasiteetiltaan 1561 kaistametrin ro-ro-alus Vomeron, joka oli valmistunut vuonna 1973 Saksan Rendsburgista nimellä Aquila.

Huonossa maalissa ollut keltarunkoinen alus jäi kuitenkin lyhytaikaiseksi vieraaksi Hangon satamassa. Alus saapui Hankoon 30.11.1994 mukanaan 18 rekkaa ja perävaunua sekä Ruotsin merenkulkijoiden työntekijärjestöjen asettama saartopyyntö, jota Suomen Merimies-unioni ilmoitti tukevansa. Syynä tähän oli aluksen kroatialaisen miehistön huono palkkaus, joka Fakta om Fartygin tietojen mukaan oli jopa Gustaf Myrstenin mielestä liian huono. Aluksen omistaja



kuitenkin kieltäytyi Rederi Ab Österportin vaatimista korkeammista palkoista, ja sen liikenne loppui lyhyeen.

Aluksen uutisoitiin yrittävän vielä paluuta alkuvuodesta 1995 uudelleenneuvotellulla rahtaussopimuksella, mutta tämä ei koskaan toteutunut. Vomero oli vaihtanut omistajaa vähän ennen rahtaustaan Österportille, ja vielä niinkin myöhään kuin vuonna 2001 käytiin oikeutta siitä kuuluiko vastuu aluksesta sen aiemmalle italialaiselle omistajalle vai myöhemmälle panamalaisomistajalle. Österportilla ei ollut kuitenkaan enää resursseja jatkaa oikeustaistelua, vaan yhtiö hakeutui konkurssiin yli kuusi vuotta lyhyeksi jääneen liikenteensä loppumisen jälkeen.

Nordic Trucker Linen yritys Venäjän markkinoille

Keväällä 1997 Ruotsin Oxelösundin ja Venäjän Pietarin välillä aloitti Gustaf Myrstenin perustama uusi Nordic Trucker Line -varustamo, jonka toimitusjohtajana hän myös toimi. Yhtiö uskoi saavan osansa Venäjän ja Euroopan välisestä rekkarallista. Sen 20 000 vuosittaisen lastiyksikön tavoitetta tukivat tiedot siitä, että esimerkiksi Hollannin ja Venäjän välillä maanteitse matkaava rekka joutui siihen aikaan viettämään päiväkausia rajojen jonoissa. Laivalla Ruotsin kautta tullen rekka saattoi sen sijaan päästä tien päälle Venä-

Vomero ehti olla lukuisien varustamoiden rahtaama ennen kuin se romutettiin Luigi Cozza nimisenä Turkissa vuonna 2004. Rahtaus Rederi Ab Österportille jäi kuitenkin lyhyeksi.

Kuva: Simonwp, Shipspotting.com

jällä viimeistään kolmessa tunnissa aluksen saapumisesta. Tuohon aikaan Suomen ja Venäjän rajan ylitti yli 400 000 rekkaa vuodessa, joista 100 000 rekan uskottiin tulevan Länsi-Euroopasta. Näitä rekkoja yritettiin houkutella vaihtamaan Nordic Trucker Linen kyytiin.

Gotlannin ”kansanvarustamo” Rederi Ab Gotland oli hävinnyt tarjouskilpailussa Ruotsin mantereeseen ja Gotlannin välisen liikenteen 1980-luvun lopussa. Päätyönä menettänyt varustamo tilasi sijoitusmielessä Indonesiasta ropax-alus Gotlandin. Se suunniteltiin siten, että alusta oli mahdollisuus kehittää matkustajakapasiteetiltaan isommaksi autolautaksi tai junalautaksi, yhtiön omiin tai rahtaaja-asiakkaiden tarpeisiin sopeuttaen. 25996 GT:n, 2400 lastimetrin ja 200 matkustajapaikan alus ajettiin vuonna 1996 telakalta Jarkartasta makuutettavaksi Gotlantiin. Lyhyen Tor Linelle tehdyn rahtauksen jälkeen aluksesta tuli huhtikuussa 1997 Nordic Trucker Linen ensimmäinen lautta vuoden pituisella rahtaussopimuksella.

Vaikka Nordic Trucker Line väittikin olevansa tyyty-



Yllä: Nordic Trucker Line aloitti Pietarin liikenteensä uunituoreella Gotlandilla. Alus osoittautui nopeasti liian kalliiksi aloittelevalle lauttavarustamolle. Kuva: Jukka Huotari
 Vasemmalla: Gotland siirtyi Nordic Trucker Lineltä Seawind Linen rahtaukseen vain parin kuukauden jälkeen. Tilalle rahdattiin Seawindin liikenteestä Seawind II. Molemmat alukset omisti Rederi Ab Gotland. Kuva: Krzysztof Brzoza
 Vasemmalla alla: Inżener Małuski kuului Rauman Hollmingilta Neuvostoliittoon rakennettuun pitkään roro-alusten sarjaan. Myöhemmin pelkäsi Inżeneriksi nimetty alus jäi Nordic Trucker Linen viimeiseksi alukseksi. Kuva: Krzysztof Brzoza
 Alla: Vuonna 1871 valmistunut Gurli on tehnyt todella pitkän uran Tukholman saaristossa. Rederi Ab Ballerina on käyttänyt alusta Tranholmenin saaren koulukyydeissä uudisrakenteiden syrjäytettyä sen linjalta 80. Kuva: Miran Hamidulla



väinen alkukuukausien rahtimääriensä kasvuun, päätyi yhtiö jo muutaman kuukauden liikennöinnin jälkeen ratkaisuun vaihtaa alusta. Rederi Ab Gotlandin Silja Linen tytäryhtiö Seawind Linen Turku–Tukholma-liikenteeseen rahtaama Seawind II (alkujaan/myöhemmin Gute) rahdattiin kesäkuussa 1997 Nordic Trucker Linelle, ja vastaavasti Seawind Line sai tilalle Gotlandin. Nordic Trucker Line perusteli alusvaihtoa Gotlandin kalliilla rahtauskuluilla sekä sen kannattavan liikennöinnin vaatimilla suurilla volyymeillä, joita uusi varustamo ei kyennyt täyttämään.

118 metriä pitkän, 52 matkustajapaikkaisen ja 800 kaistametrin Seawind II:n oli kuitenkin tarkoitus olla vain väliaikaisalus. Nordic Trucker Linellä oli optio saada Gotland takaisin rahtaukseen jo vuodenvaihteessa 1997-98, mutta tätä ei käytetty vaan alus myytiin tuolloin Finnlinesille saaden Finnarrow-nimen. Gustaf Myrstenin mielestä optimaalisin alus hänen yhtiönsä liikenteeseen olisi ollut noin 1500 kaistametrin alus, jossa olisi ollut 100-400 matkustajayhtiipaikkaa. Jo muutaman kuukauden jälkeen alusvaihtoon joutunut Nordic Trucker Line alkoi myös valmistelemaan uutta osakeantia, johon Rederi Ab Gotland oli lupautunut suursijoittajaksi.

Nordic Trucker Line ei kuitenkaan täyttänyt sille asetettuja odotuksia. Ensimmäisenä toimintavuotenaan yhtiö kuljetti 4700 lastiyksikköä, jotka olivat 90 prosenttisesti trailereita rekkojen sijaan. Puolet viedyistä lastiyksiköistä matkasivat Venäjältä takaisin tyhjinä, ja monesti tällöin niiden kuskit ajoivat ne itse Suomen kautta lautalla kulkemisen sijaan. Myöskään yhtiön alkuvaiheen panostus matkustajaliikenteeseen ei tuottanut toivottuja tuloksia, vaan vuoden aikana matkustajia (rekkakuskit mukaanlukien) kulki vain 4501. Ongelmia aiheutui myös Pietarin satamasta. Vaikka varustamo kehuikin satamatyöntekijöiden osaamista, sille tuli yllätyksenä halvemman työvoiman hyödyt syöneet Venäjän kalliit väylämaksut.

Lokakuun 1997 lopussa Seawind II:n rinnalle rahdattiin sen kanssa lastikapasiteetiltaan samanveroinen, mutta roro-aluksena vain 12 matkustajapaikan suuruisen Inžener. Vuonna 1974 Inžener Matšulski -nimellä valmistunut alus kuului raumalaisen Hollmingin Neuvostoliittoon rakentamaan kymmenlaivaiseen rorolastilauttojen sarjaan. Se jäi kuitenkin Nordic Trucker Linen joutsenlauluksi. Tammikuussa 1998 Inžener jäi Ruotsin-satamansa tuolloin Oxelösundista Tukholmaan vaihtaneen Nordic Trucker Linen ainoaksi alukseksi, kun Seawind II:n rahtaus päättyi. Heinäkuussa 1998 varustamo myytiin venäläisomistukseen, ja se hakeutui konkurssiin saman vuoden marraskuussa.

Paluu Tukholman vesille

2000-luku alkoi Myrstenin suvun kannalta surullisissa merkeissä, kun suvun suuruuden lauttaliikenteessä luonut Carl Bertil Myrsten kuoli 80-vuotiaana kesällä 2000. Poika Gustaf Myrsten jatkoi kuitenkin sinnikästä suvun pitämistä mukana varustamotoiminnassa, ja suuntasi katseensa Tukholman saariston viikkaiseen matkustajaliikenteeseen. Rederi Ab Slite oli jo viimeisinä vuosinaan toiminut tällä markkinalla City Jet Line -tytäryhtiönsä kautta. Vuonna 1999 Myrsten hankki Fjäderholmarna saarille liikennöivän Rederi Stockholms Ström -varustamon omistajan Gösta Lefflerin kanssa Rederi Ab Ballerina -nimisen varustamon. Tämä pieni varustamo omisti nopeakulkuisen Ballerina-saaristoaluksen sekä vuonna 1871 valmistuneen höyrylaivasta moottoroidun Gurli-aluksen, jota oli käytetty saariston kirjastolaivana viime vuosikymmenet. Ensin mainittu aluksista asetettiin Tukholman kaupunkiliikenteeseen, kun taas jälkimäinen myytiin pian vuosikymmeneksi Gustaf Myrstenin yksityisomistukseen ja kunnostettiin perusteellisesti. Vuosina 2002-2005 varustamo liikennöi myös vanhasta suomalaisesta Kairalan lossista rakennetulla Lotten av Hammarby Sjöstad -lautalla Hammarbykanalenin ylittävää kaupunkilauttareittiä Etelä-Tukholmassa.

Vuonna 2000 Gustaf Myrstenin perustama Sea You Rederiet onnistui voittamaan Gotska Sandönin liikenteen tarjouskilpailun. Se hankki vuonna 1981 norjalaiselta Fjellstrandin telakalta vuonoliikenteeseen valmistuneen yksirunkoisen Veslestril-pikalaivan. Gotska Sandöniksi nimetty alus asetettiin kesäliikenteeseen mantereen Nynäshamnin, Gotska Sandönin ja Gotlannin Fårösundin välille. Tämä oli samalla ensimmäinen kerta, kun Myrstenin suku harjoitti matkustajalaivaliikennettä kotisaarelleen Gotlantiin. Asumaton Gotlantiin hallinnollisesti kuuluva Gotska Sandön on keskellä Itämeren sijaitseva saari, joka toimii kansallisuistona. Reitti vaatii alukselta paljon, koska pienen aluksen on kyettävä pärjäämään avomeriolosuhteissa sekä kyettävä rantautumaan satamattoman saarten rantaan vasten ajamalla.

Nynäshamnin vesille päästyään Myrsten jatkoi pian yritysostojaan, hankkien Utö Rederi -varustamosta ensin 91% vuonna 2005 ja täyden omistuksen vuonna 2010. Tämä teki Myrstenistä samalla ison tekijän julkisen Waxholmsbolaget-yhtiön kilpailuttamassa Tukholman saaristoliikenteessä. Utö Rederi operoi liikennettä Nynäshamnista ja Årsta havsbadetista nimikko-saarelleen, joka on ympärivuotisesti asuttu ja turistien suosima kohde eteläisessä saaristossa. Samaan säännöllisesti kilpailutettavaan liikennepakettiin kuuluu myös muita reittejä eteläisen saariston alueella ja sinne sijoitettujen Waxholmsbolagetin omistamien

alusten operointia. Osa reiteistä hoidetaan myös ali-hankkijoiden toimesta. Myrstenin omistuksen aikana myös Sea You Rederietin Gotska Sandön aluksen toiminta sulautettiin Utö Rederin toimintaan.

Utö Rederin oma laivasto muistutti hieman City Jet Linen laivastoa. Sen riveihin omina aluksina kuuluneet Mysing ja Utö Express olivat samankaltaisia alumiinisia Marinteknikin Öregrundin telakalta valmistuneita nopeita saaristoaluksia kuin edesmenneen City Jet Linen Cinderella-alukset, mutta kymmenen vuotta vanhempaa sukupolvea. Lisäksi alumiinialusmarkkinoilla edesmenneen Marinteknikin kanssa kilpailleen lidin-göläisen Gustafsson & Andersson -telakan rakentamat Havsörnen ja sen myöhemmin korvannut Silverpilen kuuluivat yhtiön laivastoon. Myöhemmin laivastoon hankittiin myös pitkäaikainen saariston talvialus Skarpö.

2010-luvulla Rederi Ab Ballerinan kaupunkilauttaliikenne laajeni uusiin mittasuhteisiin. Sjövägen-nimellä tunnettu kaupunkilauttalinja Nybroplan–Nacka–Lidingö–Frihamnen tuli osaksi joukkoliikenneoperaattori SL:n reittiverkostoa, ja Rederi Ab Ballerinasta tuli sen operaattori. Liikenteen alkuvaiheessa siinä käytetty kalusto oli hyvin monenkirjavaa. Se käsitti varustamon nimikkoalus Ballerinan lisäksi Myrstenin henkilökohtaisesta omistuksesta palautuneen Gurlin, toisen lähes yhtä vanhan moottorisoidun höyrylaivan Kung Ringin, norjalaistaustaisen ex-autolautta Kanholmenin sekä alumiiniset Hättan-, Kungshatt- ja Nämndöfjärd-saaristoalukset. Lisäksi tanskalaiselta Faaborgin telakalta tilattiin täyssähköinen (myöhemmin alus dieselsähköistettiin) lasikuitulautta Sjövägen, joka toimi prototyyppinä reitin tuleville dieselsähköisille uudisrakenteille Marialle, Sofialle ja Klaralle. Uudisrakenteita tarvittiin, kun linjaa laajennettiin 2020-luvulla Ropsteniin ja sieltä Lidingön ympäristön saarille Tranholmieniin ja Storholmieniin. Yhtiö laajensi myös käytettyjen alusten laivastoaan hankkien muun muassa Faaborg-uudisrakenteidensa sisarpuolen Katarinan Kööpenhaminan kaupunkilauttaliikenteestä sekä Freja- ja Vera-lautat Oslon kaupunkilauttaliikenteestä.

Kohti eläkepäiviä?

Tukholman panostukset paikallis- ja saaristolauttaliikenteeseen eivät jääneet huomaamatta myöskään maailmalla. Ranskalainen joukkoliikenteen suurkonserni Transdev hankki vuonna 2018 perinteikkään Blidösundsbolaget-varustamon, jolla oli Tukholman pohjoissaaristossa pitkälti samanlainen asema Waxholmsbolagetin ostamassa saaristoliikenteessä kuin Utö Rederillä oli eteläisessä saaristossa. Seuraavana vuonna Transdev sai täyden hallinnan Tukholman saaristoon, kun se voitti Blidösundsbolagetilla suuren keski-

sen saariston reitti- ja aluspaketin Waxholmsbolagetin liikenteestä. Saman vuoden kesäkuussa uutisointiin myös Utö Rederin tulleen myydyksi Transdeville, ja se sulautettiin seuraavana vuonna Blidösundsbolageettiin. Kaupan myötä Gustaf Myrsten kertoi lehdistölle haitkein mielin jättävänsä yhtiön neljä omaa alusta sekä kaksi Waxholmsbolagetin omistamaa alusta työllistäneen Utö Rederin liikenteen hyviin käsiin. Gotska Sandön -alus ei kuitenkaan kuulunut kauppaan, vaan se jatkoi normaaliin tapaan nimikkosaarensa liikenteessä Sea You Rederietin omistamana. Lisäksi Gustaf Myrsten jäi edelleen isoksi tekijäksi Tukholman seudun liikenteessä puoliksi omistamansa Rederi Ab Ballerinan myötä.

Kun SF Linen vanhat ketut Nils-Erik Eklund ja Ben Lundqvist jättivät viime vuonna Viking Linen hallituksen, on Gustaf Myrsten Viking Linen kultakauden johtajista lopulta se viimeinen joka yhä tänä päivänä on virallisessa roolissa matkustajavarustamossa. Hän toimii edelleen Rederi Ab Ballerinan hallituksen puheenjohtajana sekä Sea You Rederietin toimitusjohtajana. Jää nähtäväksi kuinka kauan 67-vuotias varustajaveteraani vielä jatkaa, ja tuleeko hänen tilalleen vielä nuorempaa Myrstenin sukupolvea jatkamaan suvun varustamoperinteitä.

Myrstenien suvun tarina purje- ja höyrylaivojen kautta lauttaliikenteen pioneereiksi on merenkulkuharrastajien piirissä tänä päivänäkin monien rakastama tarina. Monella entisellä merenkulkijalla on vieläkin mielipide Myrstenistä hyvänä työnantajana, ja erilaisiin jossitteluihin 90-luvun konkurssista törmää edelleen jatkuvasti. Vaikka suku ei kadonnut varustamotoiminnasta edes Rederi Ab Sliten konkurssissa, puhutaan siitä kuitenkin jo kadonneena suuruutena. Tänä päivänä suvun kulta-ajoista Gotlannin elinkeinoelämässä muistuttavat aiheesta tehdyt kirjat ja suvun loiston päivien ajan valkea kotitalo Slitessä. Sanotaanpa myös Rederi Ab Sliten perustajan Carl Bertil Myrstenin hahmon olleen innoittajana suosituksen Rederiet tv-sarjan päähahmolle Reidar Dahlénille. Yhä harvempi suuryritys henkilöityy enää sukuihin, vaan omistajina toimii useammin kasvottomia sijoitusyhtiöitä. Ehkäpä siksi myös Myrstenien inhimillinen tarina nousuineen ja laskuineen on niin kiehtova.

Lähteitä

Olav Klemets, Svensk Sjöfarts Tidningen, Norrköpings Tidningar, Päivälehdien arkisto, Skargardsbatarna.se, Fakta om Fartyg, rt-forum.se, Tallinnan-liikenteen moottorialukset -kirja



Yllä: Gustaf Myrstenin omistaman Sea You Rederietin Gotska Sandön alus on jo yli kaksi vuosikymmentä yhdistänyt Gotska Sandönin saaren Ruotsin mantereeseen ja Gotlantiin. Yllä oikealla: Marinteknikin telakalta Svea Lejon nimellä Götan kanavan liikenteeseen vuonna 1981 valmistunut Utö Rederin Utö Express on palvellut etenkin Utön ja Nynäshamnin välisellä reitillä. Oikealla: Skarpö kuuluu 1960-luvulla Waxholmsbolagetille valmistuneeseen kolmen talvialuksen sarjaan. Utö Rederi hankki aluksen vuonna 2014 hoitamaan Utön ja mantereen välistä talviliikennettä. Alla: Vuonna 2013 Faaborgista Tanskasta valmistunut Sjövägen oli prototyyppi Rederi Ab Ballerinan uudisrakenteille. Alkujaan täyssähköinen alus dieselsähköistettiin myöhemmin. Kuvat: Miran Hamidulla



Matkustaja-autolautat

25 vuotta sitten – T sisäisestä lauttaliik



Taxfree-myynti katosi Euroopan unionin sisäisestä lauttaliikenteestä 1.7.1999 alkaen. Viisi vuotta myöhemmin taxfree-myynti väheni entisestään, kun Viro liittyi EU-jäseneksi yhdeksän muun maan kanssa. Tutustumme juttusarjan toisessa osassa näiden tapahtumien vaikutuksiin Suomen ja Pohjoismaiden näkökulmasta.

TEKSTI: MIRAN HAMIDULLA

AHVENANMAAN erityisaseman ja kokonaan EU:n ulkopuolisen Norjan ansiosta Pohjoismaiden piti olla risteilylauttaliikenteen Shangri-La. Varustamoiden oli edelleen mahdollista jatkaa taxfree-ostoksiin ja viih-teeseen tukeutuvaa bisnestään, kunhan laiva edes kä-väisi Ahvenanmaalla tai Norjassa. Kuitenkin 2000-lu-vun alku oli Pohjoismaiden risteilylauttaliikenteelle monilta osin myös haasteellinen. Lännessä lähellä Manner-Eurooppaa, lauttoja haastoivat sillat ja halpa-lentoyhtiöt. Pohjois-Itämerellä haastaja tuli Virosta. Helsinki–Tallinna-liikenne oli kasvattanut merkitys-tään Viron itsenäisyyden palauttamisesta 1991 alkaen. 2000-luvun alussa sen valtiaaksi oli kohonnut virolai-nen Tallink, joka alkoi uudistamaan kalustoaan ja naut-ti huomattavasta kilpailuedusta. Sen Viron lippua käyt-tävillä aluksilla oli huomattavasti Siljan ja Vikingin Tal-

Taxfree katosi EU:n kenteestä, osa 2



linnan-laivoja halvemmat miehistökustannukset. Tax-freeen piirissä vielä tuolloin ollut Tallinnan reitti kilpaili myös Suomi–Ruotsi-markkinan kanssa risteilymatkustajista.

Suomalaiset lauttavarustamot uhkailivat ulosliputuksilla, elleivät Suomi ja Ruotsi olisi valmiita tukimalliin, jossa miehistöjen palkkojen sivukuluja palautetaan varustamoille. Moni maa oli jo ennen Suomea siirtynyt vastaavaan malliin turvatakseen kauppalaivastonsa säilymistä omalla lipullaan. Suomessa tuen piiriin pääsivät niin rahti- kuin matkustajalaivatkin. Suurimiehistöisistä matkustajavarustamoista tuli kuitenkin suurimpia tuensaajia. Tukemista perusteltiin osin samoin syin kuin Ahvenanmaan taxfree-erityisasemaa. Maakunnan kuljetukset oli turvattava niin rauhan kuin

kriisien aikana. Autolautoilla kulkee myös huomattava osa maamme ulkomaankaupasta, joten tukea on perusteltu myös koko maan huoltovarmuudella. Toisaalta tuki annettiin risteilylauttavarustamoille, jotka olivat juuri saaneet päättäjiltä merkittävän taxfree-erityisaseman. Näiden liiketoiminnassa rahtikuljetukset näyttelivät pienempää roolia kuin alusten matkustajatoiminnasta saadut tuotot. Kun piikki oli kerran saatu auki, on sen ääreen myöhemmin ollut myös helppo palata.

Miniristeilyjä Oslosta tehnyt Color Festival (ex-Svea, ex-Silja Karneval) oli yksi lukuisista Norjan risteilylautoista, jotka putosivat pois markkinoilta vuosituuhannen alun kovassa kilpailussa toisia laivoja tai halpalentoyhtiöitä vastaan.

Kuva: Marko Stampehl

Merenkurkussa tarvitaan lisää tukea

Silja Linen tytäryhtiö Vaasanlaivat voitti ainoana osallistujana tarjouskilpailun Vaasa–Uumaja-liikenteen hoitamiseksi Wasa Queen -aluksella syksystä 1999 alkaen. Kahdeksi vuodeksi tukea saanut liikenne lakkautettiin kuitenkin jo vuoden kuluttua kannattamattomana. Lisähaastetta Siljalle toi vielä uusi kilpailija Botnia Link, joka vei rahtiasiakkaat roro-alus Tradenin liikennöimälle Vaasa–Härnösand-reitille. Seuraavassa kilpailutuksessa vastakkain olivat Kotipizza-ketjulla rikastuneen Rabbe Grönblomin RG Line sekä Botnia Linkin ja Helsinki–Tallinna-reitin Nordic Jet Linen yhteistarjous. RG Line tarjosi reitille Casino Expressiä (Ex-Siljan Fennia). Yhteistarjouksessa toinen Nordic Jet Linen katamaraaneista sekä Botnia Linkin rahtama Transparaden-ropax olisivat hoitaneet liikennettä yhdessä. RG Line voitti tuetun liikenteen keväästä 2001 alkaen, mutta Botnia Link toi siitä huolimatta Transparadenin kilpailemaan Vaasa–Härnösand/Uumaja-liikenteeseen.

Botnia Link kesti mukana vain loppuvuoteen 2002 mennen konkurssiin, mutta helppoa ei ollut RG Lineläkään. Casino Expressin kasinosta ei ollut taxfree-myyntin korvaajaksi, ja vanha pieniautokantinen alus soveltui huonosti liikenteen vaatimuksiin. RG Linen taivalta leimasivat jatkuvat ongelmat ja yhä uusien julkisten tukitoimien anelut. Epäkelpoa Casino Expressiä yritettiin parannella hyttiosaston paikalle tehdyllä lisäautokannella. Alus yritettiin myös tuloksetta rekisteröidä rahtialukseksi matalasesongeilla miehistökulujen pienentämiseksi. Lopulta yhtiö vaihtoi Casino Expressin vanhaan, mutta liikenteeseen paremmin soveltuvaan Kahleberg-ropaxiin. Nimen RG I saaneen aluksen avulla RG Linen tarina venyi lopulta kymmenen vuoden mittaiseksi, kunnes konkurssi korjasi pois teknisten ja taloudellisten ongelmien kiusaaman yhtiön loppuvuodesta 2011.

Konkurssipesä operoi RG I:llä vielä yhden vuoden. Tämän jälkeen Vaasan ja Uumajan kaupungit astuivat vahvemmin mukaan liikenteen pelastajiksi. Ne perustivat NLC Ferry -varustamon, joka operoi vuodesta 2013 alkaen Vaasa–Uumaja-reittiä ostamallaan Wasa Expressillä. Väliaikaisesti alus oli palvellut Merenkurkussa Siljan kesälaiavana jo 1997. Vuonna 2021 liikenteeseen tuotiin Merenkurkun historian ensimmäinen uudisrakenne Aurora Botnia, joka sekin mahdollistui vahvalla julkisella rahoituksella. Taxfreeen loppumispäivästä vaadittiin aikaa kaksi vuosikymmentä, kunnes linjan saattoi vihdoinkin todeta pelastuneeksi. Pelastuminen toteutui, kun julkinen raha otti suuremman ja pitkäjänteisemmän roolin reitin tulevaisuuden turvaamisessa.

Viron EU-jäsenyys ja taxfreeen korvannut rajakauppa

Kun Viro liittyi 1.5.2004 EU-jäseneksi, alkoi 1.7.1999 tapahtunut EU:n sisäliikenteen taxfreeen loppuminen vasta kunnolla näkyä Pohjois-Itämerellä. Pienin muutos oli lopulta se, että Tallinkin väreihin Estlinelta siirtynyt Tallinna–Tukholma-linja reititettiin sekä Maarianhaminan kautta. Helsinki–Tallinna-linjalla puolestaan varustamot menettivät uskonsa 20 tunnin viihderisteilyihin. Viking Line siirsi syksyllä 2003 Cinderellan Tukholma–Maarianhamina-risteilyihin, ja Tallink yritti keväällä 2004 laittaa Romantikan kaksi kertaa päivässä edestakaisin ajettuun nonstop-liikenteeseen Helsinki–Tallinna-välillä. Alus jouduttiin kuitenkin hyvin pian palauttamaan risteilyihin, koska asiakkaat eivät löytäneet sen uutta tuotetta. Näin Tallink jäi reitin ainoaksi 20 tunnin risteilyjä tarjoavaksi varustamoksi.

20 tunnin Tallinnan risteilyjä kesien Suomi–Saksa-liikennettään lukuunottamatta oli tehnyt myös Silja Linen Finnjet. Muuttuneessa tilanteessa alus asetettiin ympärivuotiseksi aiottuun Pietari–Tallinna–Rostock-liikenteeseen. Pietarin uskottiin tuolloin olevan Tallinnan seuraaja Suomenlahden taxfree-matkojen kohteena. Myös Tallink yritti vuonna 2004 päästä Venäjän liikenteeseen Helsinki–Tallinna–Pietari-reitillä, mutta jo vuoden lopussa tämä Fantaasian ajama reitti suljettiin kannattamattomana. Finnjetin reitti kesti vain kaksi kesäkautta ja loppui. Näihin aikoihin lopuivat myös Siljan kausittaiset Helsinki–Pietari-risteilyt Silja Operalla. Samalla talousongelmainen Sea Containers menetti mielenkiintonsa Siljaan, joka myytiin Tallinkille. Hankalalle viisumibyrokralle ja suhteellisen sujuvien maayhteyksien kilpailulle alttiista Pietarin-liikenteestä ei lopulta tullut Itämeren uutta taxfree-keidasta, vaikka kohteessa kävi myöhemmin epäonnistumassa vielä sen liikenteeseen erikoistuneita varustamoita.

Viron-liikenteessä taxfreeen loppu ei Merenkurkun tapaan vähentänyt laivaliikennettä, vaan pikemminkin kiihdytti sitä. Reitille syntyi rajakauppaa, jossa toisen maan halvempi alkoholiverotus houkuttaa viinaturistit yli rajan eli tässä tapauksessa suomalaiset Viroon. Liikenteen painopiste kuitenkin muuttui enemmän nopeisiin reittialuksiin, jotka huomioivat myös maiden välisen työmatka- ja rahtiliikenteen tarpeet. Pelin avasi Tallinkin uusi Star vuonna 2007. Pian myös Viking Line ja Eckerö Line siirtyivät vastaavaan kalustoon. Uusilla lautoilla päiväristeilykulttuuri saattoi jatkua, mutta niissä korostui aiempaa enemmän rahti- sekä autokapasiteetti. Kävihän moni jatkossa viinaostoksilla omalla autolla, kun tuontisäädelystä taxfree-myyntistä poiketen Virosta viinaa saattoi tuoda jopa autolastillisen. Monta erilaista liikennetarvetta samaan laivaan yhdistäneet alukset ajoivat reitiltä pois vähem-



Yllä: Ilman yhteiskunnan tukea liikennöintiä Merenkurkussa vuosina 2000-2002 yrittänyt Botnia Link oli piikki lihassa sekä Silja Linen että RG Linen tuetulle Vaasa-Uumaja liikenteelle.

Kuva: Marko Stampahl

Yllä oikealla: Itäsalaksalaisyvalmisteinen RG I kärsi koko Merenkurkun uransa ajan teknisistä ongelmista, mutta aluksen avulla RG Line onnistui nilkuttamaan hengissä 2010-luvun alkuun asti. Kuva: Marko Stampahl

Oikealla: Viron EU-jäsenyyden myötä Finnjet siirrettiin Tallinnan risteilyistä uudelle Pietari-Tallinna-Rostock reitille. Ympäriyuoitiseksi aiottu reitti ei kuitenkaan kannattanut.

Kuva: Miran Hamidulla

Alla: Vuonna 2007 valmistunut Star edusti EU-Viron aikakauden Helsinki-Tallinna liikenteen uutta standardia, jossa lautan on oltava nopea ja useita eri asiakasryhmiä palveleva. Kuva: Ilves Valta



män kustannustehokkaat pikalaivat varustamoihin.

Rajakauppa nousi jonkinlaiseksi taxfreen korvaajaksi myös muualla Pohjoismaissa. Myös 2004 EU-jäseniksi liittyneiden Latvian, Liettuan ja Puolan lauttaliikenteessä Ruotsiin tehdään ostoksia ensin mainittujen maiden halvemman alkoholiverotuksen hinnoin. Nämä pidemmät reitit eivät kuitenkaan luoneet samanlaista ostosmatkailubuumia kuin Helsinki–Tallinna, ja muutamaa poikkeusta lukuunottamatta reittien painopiste onkin ollut rahti- ja tarveliikenteessä. Myös Pohjoismaita halvemmin alkoholia verottavan Saksan lauttaliikenteessä harjoitetaan rajakauppaa Ruotsista, Suomesta tai Tanskasta tulevien matkustajien kustannuksella. Lähimpänä Saksaa sijainnut Tanska joutuikin



Yllä: Taxfreen korvannut rajakauppa siirsi ostoksien tekoa laivoilta satamiin. Scandlines toi vuonna 2001 Puttgardeniin valtavan Bordershop-myyntiläpörmän, harkittuaan ensin liikenteestä poistetun Danmark-lautan muuttamista tähän tarkoitukseen.

Alla: Edes taxfree-pysähdys Norjassa ei kyennyt pelastamaan vuonna 2006 lakkautettua matkustajalaivalinjaa Göteborgista Englantiin. Pohjoismaat–Englanti-matkustajalaivaliikenne ei ole palannut edes Brexiitin myötä, vaikka EU:n ulkopuolinen Britannia olisi taas taxfreen piirissä.

Kuvat: Miran Hamidulla



laskemaan omaa alkoholiveroaan 2000-luvulla. Ruotsi–Tanska-liikenteessä taxfreen loppuminen oli karsinut reittitarjontaa lopulta melko vähän; Stena Line oli sulkenut toisen Grenån reittinsä, ja Sea Containers oli lopettanut Göteborg–Frederikshavn-pikalaivalinjan. Tanskan halvemman alkoholin ansiosta rajakauppa houkutteli jatkossa ruotsalaisia taas ostoksille, mutta paluuta entiseen ei ollut. Niin Tanskan kuin Saksan liikenteessä rajakauppa on jäänyt tuottamaan lähinnä lisäarvoa reittiliikenteelle.

Norjan markkinan nousu ja lasku

Vuosituhanen alku näytti aluksi lupaavalta EU:n ulkopuolisen Norjan risteilylauttaliikenteelle. DFDS hankki Oslo–Helsingborg–Kööpenhamina-reitille Pearl of Scandinavian, Fjord Line toi Bergen–Haugesund–Egersund–Hanstholm-reitille Fjord Norway, ja Color Line tilasi Suomesta maailman suurimmat risteilylautat Color Fantasyn ja Color Magicin Oslo–Kiel-reitille. Lisäksi Color Line siirsi uudisrakennuksiansa tieltä Prinsesse Ragnhild -risteilylauttansa kokonaan uudelle Bergen–Stavanger–Hirtshals-reitille haastamaan Fjord Linea. Pääkaupungissa Colorin Oslo–Hirtshals-reitti ja Stenan Oslo–Frederikshavn-reitti kilpailivat toisiaan vastaan tuotteella, joka muistutti pitkälti Turku–Tukholma-reitin miniristeilyjä. Liikenteessä käytetyt Color Festival ja Stena Saga olivatkin molemmat entisiä Siljan aluksia.

Lopulta tilaa ei kuitenkaan ollut näin monelle risteilylautalle. Color Linen uusi Bergenin-reitti epäonnistui, ja Prinsesse Ragnhild siirrettiin Oslo–Hirtshals-reitille korvaamaan poismyytyä Color Festivalia vuonna 2008. Alus ei kuitenkaan ollut edeltäjänsä veroinen, ja vielä samana vuonna Color lopetti myös Oslo–Hirtshals-liikenteen kokonaan pudonneiden matkustajamäärien vuoksi. Stena jatkoi Oslon miniristeilymarkkinoilla vielä yli vuosikymmenen, mutta pisti pillit pussiin Covid-19-pandemian alkaessa. DFDS puolestaan joutui toteamaan vuonna 2006, ettei Göteborg–Kristiansand–Newcastle-reitti enää kannata. Lakkautetun reitin tilalle ostettiin talousvaikeuksiin joutuneelta Fjord Linelta sen Bergen–Stavanger–Newcastle-reitti, ja tähän liikenteeseen Tanskan-reitiltä siirretty Fjord Norway. Myös tämä linja ajettiin parin vuoden kuluttua alas.

Taxfree-myyntistä huolimatta Norjan risteilylauttatarjonta enemmänkin kutistui kuin kasvoi 2000-luvun edetessä. Norja–Tanska-liikenteessä Color Line keskittyi risteilylauttojen myymisen jälkeen lyhyempiin Larvik/Kristiansand–Hirtshals-reitteihin, joille rakennettiin Suomesta pitkälti Helsinki–Tallinna-reitin nykyisten alusten kaltaiset Color Superspeed 1 ja 2 -reittiliikennealukset. Talousvaikeuksista selvittyään

myös Fjord Line investoi myöhemmin kahteen uuteen Tanskanlaivaan, jotka eivät ole kunnolla ropaxeja mutteivät myöskään risteilylauttoja. Pohjoismaiden länsiosissa lauttareittien haasteena on ollut sijainti lähempänä halpalentoyhtiöiden päämarkkina-alueita. Halpalentojen aiheuttama kilpailu olikin yhtenä taustavaikuttajana useissa Norjan markkinoilla 2000-luvulla sattuneissa risteilylauttalinjojen lakkauttamisissa. Tasokkaimmat Oslo–Kiel- ja Oslo–Kööpenhamina-risteilylauttareitit ovat kuitenkin säilyneet. Näiden pitkien linjojen säästymistä on saattanut edistää myös se, että periaatteen tasolla Norjassa on yhä voimassa heikosti valvottu yli 24 tuntia kestävä matkan vaatimus taxfree-tuonnille.

Ahvenanmaan erityisasetuksen kritiikki on vähäistä

Suomi–Ruotsi-välillä taxfree-risteilylautat ovat säilyneet voimissaan Ahvenanmaan verorajan sekä miehistöjen palkkojen sivukulut palauttavan yritystuki-mallin ansiosta. Näille erityisjärjestelyille löytyy myös paljon ystäviä. Tallink Silja ja Viking ovat voineet jatkaa bisnestä ilman, että niiden olisi läntisten lauttavarustamoiden tapaan pitänyt miettiä liikeideaansa uudelleen. Matkustajat ovat tykänneet, kun Itämerellä voi edelleen matkustaa alkoholimyynnillä subventoiduilla laivalipuilla muuta Eurooppaa edullisemmin. Työntekijäpuolenkaan ei ole tarvinnut pelätä muutoksia työmarkkinassa, kun varustamoiden bisnes on säilynyt samanlaisena. Ahvenanmaan matkailuelinkeino on sekin hyötynyt lisävuoroista maakuntaan.

Lauttaliikenteen tukitoimia yhteiskunnan taholta perustellaan usein huoltovarmuussyillä eivätkä nämä syyt ainakaan heikkene maailmassa, jossa Venäjän uhka on taas todellinen. Toisaalta Covid-19 -pandemia osoitti, ettei huoltovarmuuden ylläpito risteilylautalla ole kovinkaan kestävä kriisitilanteessa. Matkustajien kaikkotua Siljan ja Vikingin laivat tarvitsivat jälleen lisää yhteiskunnan tukea. Sama matkustajakato toteutuisi varmasti myös sotatilanteessa. Suomi–Ruotsi-liikenteen ainoa rahtipainotteinen varustamo Finnlines sensijaan selvisi koronakriisistä ilman valtion lisätukea. On myös huomionarvoista verrata kuinka Ruotsi–Saksa-liikenne on säilynyt kannattavana sekä ulkomaankaupalle merkittävänä liiketoimintana ilman taxfree-jatkamista ja risteilylauttoja.

Pari vuotta sitten merikapteeni ja väitöskirjatutkija Mikko Heikkilä toi esiin sen kuinka lauttojen taxfree-päätökset Ahvenanmaalla kasvattavat merkittävästi päästöjä. Päätäjiä tämä huomio ei selkeästi tavoittanut, kun nykyinen Orpon hallitus toteutti jo edellisen hallituksen aikana valmistellun päätöksen hakea Ahvenanmaan kautta kulkevalle liikenteelle saa-



Yllä: Ruotsin porttina Saksaan ja Puolaan toimiva Trelleborgin vilkas lauttasatama on esimerkki siitä, että ulkomaankaupalle merkityksellistä lauttaliikennettä voi harjoittaa menestyksekkäästi myös ilman taxfree-erivapautta. Kuva: Trelleborgs Hamn
Alla: Lauttojen tärkeyttä kauppayhteisille korostetaan silloin, kun risteilylauttavarustamot tarvitsevat yhteiskunnan tukea. Silti Ahvenanmaan tärkein rahtiyhteys on Fjärdvägen, ja Ruotsin liikenteen rahtimarkkinajohtaja on Finnlines. Kumpikaan ei ole taxfreestä riippuvainen. Kuva: Kevin Göthe



riipoikkeusta EU:n päästökauppaan vuoteen 2030 asti. Poikkeus oli haettavissa pienille saarille, joille lautat tarjoavat tärkeitä huoltoyhteyksiä. Voisi olla silti aiheellista pohtia, kuinka välttämätön huoltoyhteys Ahvenanmaalle on vaikkapa risteilypainotteisen Helsinki–Tukholma-laivan yöpysähdys Maarianhaminassa. Toisaalta päätös havainnollistaa, kuinka Pohjois-Itämeri saattaa pysyä risteilylauttabisneksen viimeisenä linkinä. Lauttaliikenteelle riittää ystäviä politiikan kaikilta laidoilta.

Matkustaja-autolautat



Itämereltä Korsikan ja Sardinian vesille



Ranskasta ja Italiasta Korsikalle ja Sardiniaan on jo pitkään liikennöinyt joukko entisiä Itämeren autolauttoja. Koronapandemian jälkimainigeissa suomalaisille tuttuun lauttojen määrä Ligurian- ja Tyrrhenanmerillä on lisääntynyt entisestään.

KOONNET: JOONAS KORTELAINEN JA ILVES VALTA



Yllänä: Mega Andrea (ex-Wellamo, Silja Festival) ja Moby Orli (ex-Olympia, SPL Princess Anastasia) Bastiassa. Tallink myi ensiksi mainitun Corsica Ferriesille jo vuonna 2015. Ex-Olympia puolestaan päättyi Välimerelle vasta 2022, kun Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa pakotti Mobyn luopumaan lopullisesti pääasiassa venäläisille suunnatusta Moby SPL -liikenteestä Itämerellä. Vasemmalla keskellä: Corsica Ferries hankki Mega Smeraldan (ex-Svea, Silja Karneval) jo vuonna 2008 Color Linelta (kts. myös kuva laivasto Color Festivalina sivulla 48). Varustamo oli laivaan ilmeisen tyytyväinen ja osti myös sisaraluksen seitsemän vuotta myöhemmin. Vasemmalla alla: Viking Linen vuonna 2021 Corsica Ferriesille myymä Mega Regina (ex-Mariella) l'Ille Roussessa. Taustalla lähtöä tekee Raumalla rakennettu La Méridiole -varustamon ropax Kallisté.

Kuvat: Joonas Kortelainen

Oikealla yllänä: Tallink myi Superstarin jo vuonna 2015 Corsica Ferriesille, mutta rahtasi sen takaisin Megastarin valmistumiseen asti. Alkujaan laivasta piti tulla uuden omistajan laivastossa Mega Express Six, mutta Corsica Ferriesin perustaja Pascal Lotan menehdyttyä laiva tulikin liikenteeseen hänen mukaansa nimettynä.

Kuva: Olli Tuominen

Oikealla yllä: Moby Orli lähdeässä Bastiasta. Vieressä laiturissa odottelee toinen entinen suomalainen, Corsica Linean Vizzavona eli entinen Finnlinesin Finneagle.

Kuva: Joonas Kortelainen

Vasemmalla alla: 2023 valmistunut Moby Fantasy ei ole entinen Itämeren-lautta, mutta ansaitsee tulla yhdessä sisarensa Moby Legacyn kanssa mainituksi Korsikan- ja Sardinian-linjojen uusimpana aluksena.

Kuva: Joonas Kortelainen

Oikealla alla: Moby Dada (ex-Finlandia, Princess Maria) siirtyi Mobyin laivastoon St. Peter Linelta 2016. Laiva on ehtinyt kulkea myös Mobyin sisarbrändi Tirrenian liikenteessä ja on tällä hetkellä rahdattuna Algerie Ferriesille Algerian ja Ranskan väliseen liikenteeseen.

Kuva: Joonas Kortelainen

Alinna: Corsica Ferriesin uusi Itämeren-hankinta Mega Victoria (ex-Amorella) telakalla Genovassa valmistautumassa kesän korkeaseenonkiin. Vieressä kuivatelakalla varustamon vanhin alus Corsica Marina Seconda, joka on samalla luokkansa ainoa jäljellä oleva laiva: Korsikalle liikennöineet sisaret Sardinia Vera ja Moby Vincent (Siljan kesälaiva Vaasasta vuonna 1993 markkinointinimellä Wasa Sun) ajettiin molemmat romurannalle Turkin Aliagassa tänä vuonna.

Kuva: Joonas Kortelainen



Ulkomatalla 3/2024

ilmestyy keskiviikkona 20.10.



Sitä odotellessa lisää luettavaa löytyy

Ulkomatalla arkistosta

osoitteesta ulkomatalla.net/lehdet

Arkistossa on luettavissa yli 60 Ulkomatalan numeroa vuodesta 2009 nykypäivään.