ULKOMATALA

3/2016 • www.ulkomatala.net • 5.5.2016

Koningsdam ja Carnival Vista

Bore hollantilaisomistukseen

Vain taivas rajana konttilaivojen koossa?

Pääkirjoitus

Turun telakka pääsi hyvään kotiin

Ulkomatala 3/2016

Lehti on julkaistu Internetissä ilmaisena 5.5.2016. Julkaisijana toimii Ulkomatala-verkkolehti ja sen toimitus. Lisätietoja: www.ulkomatala.net

8. vuosikerta

Toimitus

Päätoimittaja: Olli Tuominen
Toimittajat: Kalle Id, Lassi Liikanen ja Jussi Littunen
Taittajat: Kalle Id, Jussi Littunen ja Olli Tuominen
Avustaja: Jukka Koskimies
Vieraileva toimittaja: Juhani Lehto

Toimituksen sähköpostiosoitteet ovat muotoa etunimi.sukunimi@ulkomatala.net

Kuvia tähän numeroon toimittivat

Ian Boyle, Jukka Huotari, Per Jebsen, Jukka Koskimies, Aleksi Lindström, Juhani Mehto, Jani Nousiainen, Bruce Peter, Marko Stampehl, Kim Viktor

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.

Kannessa

Holland America Linen uusi lippulaiva Koningsdam Venetsiassa.
Kuva: Holland America Line

Teksti: **Olli Tuominen**

Turun telakka näyttää viimein päässeen hyvään kotiin. Meyerin omistuksessa telakka on saanut runsaasti uusia tilauksia, joiden seurauksena tilauskirja näyttää paremmalta kuin vuosikausiin: nykyiset tilaukset takaavat hyvän työllisyysasteen aina vuoteen 2020 asti. Tilaukset ja merkittävät investoinnit telakan kehittämiseen antavat uskoa siihen, että Turun telakkaa kehitetään nyt perheyritykselle tyypillisellä yhtä kvartaalia pidemmällä tähtäimellä.

Yhdessä valtion kanssa Turun telakan ostaneet Meyerit lunastivat nopeasti valtion ulos telakkayhtiöstä ja alkoivat kartoittaa tärkeimpiä investointikohteita, sillä aiemmilla omistajilla investoinnit telakan tuotannon kehittämiseen olivat jääneet vähiin. Nyt Meyer Turku on lyhyen ajan sisään kertonut kahdesta merkittävästä investoinnista: telakalle hankitaan toinen, aiempaa suurempi pukkinosturi entisen kaveriksi. Uusi, suomalaisen Konecranesin valmistama nosturi kolminkertaistaa nostokapasiteetin, mikä mahdollistaa laivan nopeamman kokoamisen ja entistä suurempien lohkojen rakentamisen.

Telakkaa kehitetään nyt pitkällä tähtäimellä

Telakka-alueen ulkopuolella Meyer Turku investoi Piikkiön hyttitehtaaseen rakennuttamalla kokonaan uuden kokoonpanohallin, jonka avulla hyttituotanto kaksinkertaistuu. Yhteensä nämä kaksi investointia merkitsevät Meyeriltä yli 50 miljoonan euron satsausta Turun alueelle samaan aikaan, kun yhtiö rekrytoi uutta työvoimaa. Telakan työntekijöiden ohella investoinnit ovat loistava uutinen myös telakan laajalle alihankkijaverkostolle, joka koki kovia telakan ollessa STX:n omistuksessa ja tuotannon romahtaessa.

Turun telakan tilanne osoittaa, ettei ulkomaalaisomistus ole automaattisesti pahasta. Vaikka valtion puuttumisesta yritystoimintaan voidaan olla montaa mieltä, on Turun telakan nousu oiva osoitus siitä, että tietyissä tilanteissa valtion kannattaa olla mukana tukemassa yritystoimintaa siirtymävaiheessa. Valtion kieltäytymistä konkurssin partaalla keikkuneen STX:n tukemisesta pidettiin aikanaan kuoliniskuna suomalaiselle telakkateollisuudelle, mutta juuri tämä vaikea päätös aloitti tapahtumaketjun, joka johti telakan siirtymiseen Meyerin suvun omistukseen. Ilman valtion vahvaa osallistumista Turun telakan pelastamiseen voisi tilanne olla tänä päivänä aivan toisenlainen. □

Ulkomatala 3/2016

Sisällys

Lähivesien lautat uudistuivat taas
Tänä keväänä uudistumisleikissä kävivät Silja Europa, Gabriella ja Amorella. — Sivu 4

Pohjanmaan matka jatkuu merenmittausaluksena
Suomen laivaston entinen lippulaiva ei päädykään romuksi, vaan muuntautuu merenmittausalukseksi Meritaidon laivastoon. — Sivu 6

Kannessa: Rettig myy Boren Hollantiin
119-vuotiaan varustamon taru suomalaisomistuksessa päättyy, kun Rettig Group myy Boren hollantilaiselle Spliethoffille.
— Sivu 10

Kannessa: Carnival Corporation lanseerasi kaksi uutta alusta
Carnival Cruise Linesin Carnival Vista ja Holland America Linen Koningsdam ovat molemmat uusien alussarjojen ensimmäisiä. — Sivu 12

Kannessa: Ken on heistä kaikkein suurin?
Maailman suurimman konttilaivan tittelin haltijaksi on viime vuosina ollut tunkua, eikä vauhti näytä laantuvan. — Sivu 22

Katseet kohti Kiinaa
Ulkomatala tutustuu ajankohtaiseen aiheeseen, Kiinan kasvaviin risteilymarkkinoihin. — Sivu 26

Kilpailu Gotlannin-liikenteessä on totta
Ensimmäinen markkinaehtoinen varustamo aloitti Gotlannin-liikenteessä. — Sivu 30

Turson historiikki
Arvostelussa museoidun satamajäänmurtajan historiaa käsittelevä teos. — Sivu 31

Islannista ja Färsaarilta Britanniaan
Färsaarilta ja Islannista pääsi Britanniaan ensimmäisen kerran vuonna 1882 ja viimeisen kerran vuonna 2008. — Sivu 32

Lokikirja
Merenkulun tärkeimpiä tapahtumia maalis-huhtikuulta 2016.
— Sivu 40

Tällä sivulla, ylhäältä:
Estraden. Kuva: Juhani Mehto
Carnival Vista. Kuva: Carnival Cruise Line
Osaka Express. Kuva: Juhani Mehto
Norröna I. Kuva: Marko Stampehl

Yllä: **Gabriella sai telakoinnin yhteydessä "Grace-raidat" viimeisenä Viking-laivana.** Kuva Olli Tuominen
Vasemmalla: **Gabriellan kahdeksannen kannen keskiosa rakennettiin lähes kokonaan uusiksi ja sinne avattiin kolme uutta ruokaravintolaa. Näistä kuvassa näkyvä Bistrotek keskittyy mereneläviin.** Kuva: Viking Line
Alla: **Gabriellan uusi Grill keskittyy puolestaan nimensä mukaisesti grilliherkkuihin. Ravintoloiden lisäksi laiva on saanut muun muassa uuden kahvilan seitsemännelle kannelle sisääntuloaulan yhteyteen.** Kuva: Viking Line

Gabriellan uudistuksista kerrotaan tarkemmin Ulkomatalan seuraavassa numerossa.

Autolautat

Lähivesien lautat uudistuivat taas

Jo perinteeksi muodostuvassa laivojen kevätuudistuksessa tällä kertaa laajempia uudistuksia kokivat Silja Europa, Gabriella ja Amorella. Europan uudistukset liittyivät paluuseen Australiasta, mutta tällä kertaa laajimmat uudistukset tehtiin Gabriellalle, jonka julkisista tiloista lähes kaikki uudistuivat.

Koonnut: **Kalle Id**

Oikealla yllä: **Silja Europa sai paluunsa yhteydessä jälleen Tallinkin logot kylkiinsä.** Kuva: Kalle Id
Oikealla: **Silja Europan Ocean Club sai uudet värit ja materiaalit niin kalusteisiin, seiniin kuin lattiaankin.** Kuva: Kalle Id
Alla oikealla: **Silja Serenaden ja Symphonyn tapaan Silja Europalta löytyy Tavolata-ravintola. Tämä ei ollut vielä valmis laivan aloittaessa liikenteen, mutta nyt Italian herkuista voi nauttia myös Itämeren suurimmalla.** Kuva: Jani Nousiainen
Alla: **Sekä Gabriellan että Amorellan (kuvassa) yökerho on uudistettu Club Mariksi. Sisustus noudattaa molemmissa laivoissa samaa linjaa, mutta verhoilun värityksissä on eroja laivasta toiseen.** Kuva: Kim Viktor

Sotalaivat

Pohjanmaan mat merenmittausaluk

Miinalaiva Pohjanmaa välttyi romutukselta, kun Puolustusvoimat myy aluksen valtion omistamalle Meritaito Oy:lle merenmittausalukseksi. Pohjanmaa ehti käydä jo lähellä romutusta, kun puolustusministeriö ei suostunut myymään alusta yhdellekään tarjouksen tehneistä. Nyt Pohjanmaan ura Suomen lipun alla saa siis jatkoa.

ka jatkuu
ksena

Miinalaiva Pohjanmaa toimi johtolaivana, kun Tall Ships Races -kilpailun purjelaivat lähtivät kulkueena Länsisatamasta heinäkuussa 2013.
Kuva: Olli Tuominen

Yllä: **Pohjanmaa saapumassa Suomenlinnan päälaituriin viimeisen koulutuspurjehduksensa jälkeen kesäkuussa 2013.** Kuva: Olli Tuominen
Alla: **Vuonna 1992 valmistunut Hämeenmaa modernisoitiin sisarensa Uusimaan tavoin vuosina 2006-2008. Aluskaksikko on tarkoitus korvata 2020-luvun alkupuolella, kun Laivue 2020 -hankkeen alukset valmistuvat.** Kuva: Jukka Koskimies

TEKSTI: **OLLI TUOMINEN**

KUN MIINALAIVA Pohjanmaa poistui aktiivipalveluksesta syksyllä 2013, sen jatkokäytöstä ei ollut tietoa. Miinalaiva Hämeenmaa korvasi Pohjanmaan Suomenlahden meripuolustusalueella, ja Pohjanmaan miehistö siirtyi Hämeenmaalle, jonka miehistö puolestaan siirtyi peruskorjatuille ohjusveneille. Pohjanmaa makasi vailla käyttöä Upinniemessä, kunnes joulukuussa 2015 puolustusministeri *Jussi Niinistö* antoi puolustusvoimien logistiikkalaitokselle luvan aloittaa valmistelut Pohjanmaan romuttamiseksi. Merivoimilla ei ollut alukselle käyttöä, mutta sen makuuttamisesta aiheutui kuluja noin 10 000 euroa kuukaudessa. Tuolloin kerrottiin, että romutus alkaisi maaliskuussa 2016 ja sen nettokustannukset olisivat noin 248 000 euroa.

Romutusuutisen jälkeen aluksesta tehtiin yllättäen kaksi tarjousta. Parhaan tarjouksen, 375 000 euroa, teki Nostokonepalvelu. Toiseksi korkeimman, 350 000 euron tarjouksen teki turkulainen Alfons Håkans. Alfons Håkansin toimitusjohtaja *Joakim Håkansin* mukaan yhtiö olisi käyttänyt Pohjanmaata koululaivana ja siviilipuolen valvontatehtäviin. Molemmat tarjoukset kuitenkin hylättiin. Puolustusministeri Jussi Niinistön mukaan kumpikaan tarjouksen tehneistä ei kyennyt riittävällä tavalla yksilöimään aluksen tulevaa käyttötarkoitusta, joka oli myynnin edellytyksenä.

Varsinainen syy Alfons Håkansin tarjouksen hylkäämiselle löytynee kuitenkin muutaman vuoden takaisista aluskaupoista. Alfons Håkans oli Puolustusministeriön mielestä kyseenalaisella tavalla kaupannut Merivoimilta aiemmin ostamansa kuljetuslautta Kala 4:n eteenpäin venäläistaustaiselle omistajalle. Merivoimien kanssa tehdyssä kauppakirjassa Rederi Ab Fakir velvoitettiin vaihtamaan Kala 4:n nimi sekä maalaamaan se uudelleen, jottei sitä voi sekoittaa Merivoimien aluksiin. Joakim Håkansin mukaan jatkokauppojen kanssa tuli kiire, eikä kumpaakaan toimenpiteistä ehditty tehdä. Näin ollen Kala 4 siirtyi Airiston Helmen omistukseen Merivoimien värityksessä ja vanhalla nimellään.

Meritaidon merenmittausalukseksi

Sekä Nostokonepalvelun että Alfons Håkansin tarjoukset siis hylättiin, joten alkuvuodesta Pohjanmaan romuttaminen alkoi näyttää todennäköiseltä. Yllättäen maaliskuun puolivälissä kuitenkin kerrottiin, että Pohjanmaa myydään Meritaito Oy:lle 100 000 eurolla. Suomen valtion kokonaan omistama Meritaito hoitaa muun muassa meriväylien kunnossapitoa sekä merenmittauksia. Meritaito perustettiin vuonna 2010, kun Merenkulkulaitos sulautettiin Liikennevirastoon ja Trafiin, laitoksen tuotanto siirrettiin Meritaitoon. Li-

säksi Meritaitoon siirrettiin Varustamoliikelaitoksen väyläalustoiminta.

Ennen luovutusta Meritaidolle Pohjanmaa riisutaan sen nykyisestä varustuksesta. Lisäksi Pohjanmaa telakoidaan, jolloin se maalataan Meritaidon väreihin ja varustetaan merenmittauskalustolla. Muiden Meritaidon alusten tapaan Pohjanmaan miehitys tulee todennäköisesti Meriaura-konserniin kuuluvalta VG-Shippingiltä, joka miehittää jo nyt useita Meritaidon aluksia.

Miina- ja koululaiva Pohjanmaa

Vaikka Pohjanmaa toimikin pitkään merivoimien pääasiallisena koululaivana, oli sen päätehtävä toimia miinoittajana ja taisteluosaston johtoaluksena. Tehtävässään koululaivana se seurasi koululaivana vuosina 1930-1939 palvellutta fregatti Suomen Joutsenta ja vuonna 1962 Isosta-Britanniasta hankittua ja vuonna 1976 romutettua fregatti Matti Kurkea.

Pohjanmaa tilattiin maaliskuussa 1977, ja se valmistui Wärtsilän Hietalahden telakalta keväällä 1979. Valmistuttuaan se luovutettiin Suomenlinnassa toimivan Merisotakoulun käyttöön. Merisotakoulun alaisuudessa Pohjanmaa ehti toimia neljätoista vuotta. Vuonna 1993 se siirrettiin Upinniemeen Suomenlahden Meripuolustusalueen 5. Miinalaivueeseen, johon se kuului aktiivipalveluksensa loppuun asti.

Valmistuessaan Pohjanmaa oli moderni sota-alus, jossa oli muun muassa tietokoneistettu miinanlaskujärjestelmä. Sellaista ei ollut vielä tuolloin missään muussa aluksessa. Myös laivan merenkulkujärjestelmä edusti aikansa parasta osaamista. Koska Pohjanmaa suunniteltiin ensisijaisesti miinalaivaksi, oli sen majoituskapasiteetti sellaisenaan liian pieni koululaivakäyttöön. Asia ratkaistiin sijoittamalla pääkannen alla oleville koko laivan pituisille miinakiskoille majoituskontteja koulutuspurjehdusten ajaksi.

Vuosien mittaan Pohjanmaan tekniikka jäi ajastaan jälkeen, ja niinpä vuosina 1996-1997 sille tehtiin laaja peruskorjaus Turun Korjaustelakalla. Tekniikaltaan uutta vastaava alus luovutettiin takaisin Merivoimille 12.2.1998.

Pitkiä purjehduksia

Pohjanmaa teki vuosittain yhden pidemmän koulutuspurjehduksen, joka useimmiten suuntautui joko Atlantille tai Välimerelle. Päiväntasaajan alus on purjehduksillaan ylittänyt kaksi kertaa: vuonna 1984 matka suuntautui Brasilian Belémiin ja vuonna 1990 jälleen Brasiliaan, mutta satamana oli tällä purjehduksella etelämpänä sijaitseva Recife. Viimeisen koulutuspurjehduksensa Pohjanmaa teki touko-kesäkuussa 2013 Välimerelle.

Jos on alus ehtinyt vuosien varrella käydä eteläisellä pallonpuoliskolla, niin myös pohjoinen on tullut vuosien varrella tutuksi. Vuoden 1995 purjehduksella Pohjois-Amerikkaan Pohjanmaa ylitti pohjoisen napapiirin ja liittyi näin kyseisen linjan ylittäneiden laivojen Blue Nose-kerhoon. Tämän merkiksi laivan keulaklyyssi eli köyden ulosmenoaukko maalattiin perinteiden mukaisesti siniseksi. □

Kalle Idin tietokirjat edelleen saatavilla!

Silja Line from De Samseglande to Tallink

Siljan ja Yhteisliikennevarustamoiden koko tarina ensi kertaa yksissä kansissa.

Tallink – The First 25 Years

Virolaivarustamon matka yhdestä laivasta Itämeren suurimmaksi.

Osta omasi osoitteesta
www.ferrypubs.co.uk

Seagard. Kuva: Juhani Mehto

Rahtilaivat

Rettig myy Boren Hollantiin

Rettig Group myy yli sata vuotta suvun hallussa olleen Bore-varustamon hollantilaiselle Spliethoff-varustamolle. Kaupan mukana Boren yhdeksän alusta käsittävä laivasto, henkilökunta ja tavaramerkki siirtyvät uudelle omistajalle.

TEKSTI: **OLLI TUOMINEN**

RETTIGIN suvun päätös myydä Bore tuli monille yllätyksenä. Rettig oli viime vuosina aktiivisesti kehittänyt varustamoa ja se oli keskittynyt roro-laivojen rahtaukseen, kun Bror Husell Charteringin ja Engshipin oston myötä Boreen tulleet kuivalastialukset myytiin pois. Rettig Groupin toimitusjohtaja *Tomas von Rettig* kertoi Talouselämälle (17/2016), ettei Boren myynti ollut suunnitelmissa, vaan keskustelu varustamon myynnistä alkoi Spliethoffin otettua yhteyttä.

Yli sadan aluksen laivastoa hallinnoiva Spliethoff on aiemminkin käynyt ostoksilla Suomessa. Vuonna 2002 sen haltuun siirtyi metsäteollisuuden perustama Transfennica. Spliethoffin historia juontaa juurensa vuoteen 1921, jolloin Johan Fredrik Spliethoff perusti Spliethoff Bevrachtingskantoor B.V.:n, joka toimi Baltiasta tulevaan puutavaraan erikoistuneena laivameklarina.

"Spliethoffin lähestyminen ja kiinnostus Borea kohtaan on tunnustus viime vuosien saavutuksistamme. Puhtaasti varustamoliiketoimintaan keskittyvän

Spliethoffin osana Bore voi kehittää laivastoa ja liiketoimintaa ja siten vastata merikuljetusalan tulevaisuuden haasteisiin", kommentoi Boren toimitusjohtaja *Håkan Modig* Rettigin tiedotteessa.

Boren myynnillä Rettig Group vapauttaa pääomia konsernin muiden tukijalkojen, eli pääasiassa lämpöpattereita valmistavan Rettig ICC:n ja kalkkikivipohjaisia tuotteita valmistavan Nordkalkin kehittämiseen. Kaupassa Rettigille jää kuitenkin liki 25 prosentin osuus ahvenanmaalaisesta vakuutusyhtiö Försäkringsbolaget Alandiasta.

Yli sata vuotta suomalaista merenkulkuhistoriaa

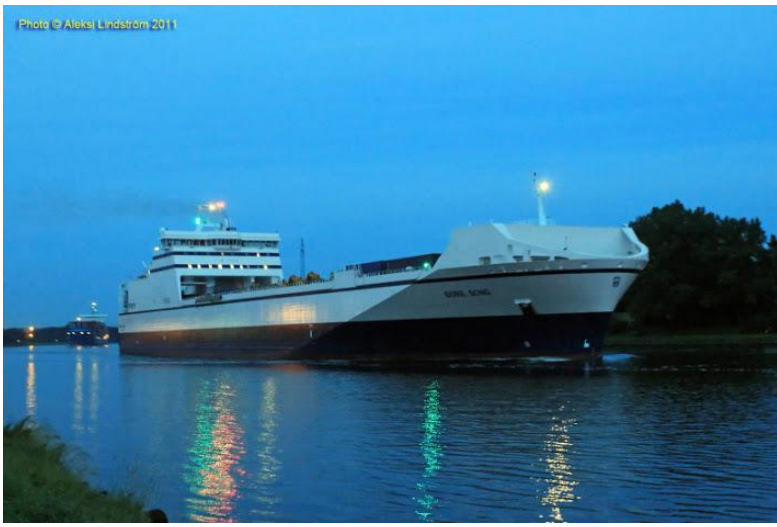
Bore-varustamon juuret ulottuvat vuoteen 1897, jolloin Turussa perustettiin Ångfartygs Ab Bore harjoittamaan reittiliikennettä Turun, Ahvenanmaan ja Tukholman välillä. Vaikka matkustajaliikenne oli yhtiön keskeisintä toimintaa aina vuoteen 1980 asti, alkoi rahtiliikenteen rooli kasvaa vähitellen. Esimerkkinä rahtiliikenteen painoarvon kasvusta Borelle luovutettiin vuonna 1965 varustamon ja Suomen ensimmäinen roro-alus, Bore VI.

Vuonna 1980 Bore päätti keskittyä rahtiliikenteeseen, minkä seurauksena se luopui lauttaliikenteestä myymällä osuutensa Silja Linesta Effoalle ja Svea Linelle. Pitkään hiljaiseloa elänyt varustamo otti kasvuloikan vuosina 2005 ja 2006 ostamalla ensin ahvenanmaalaisen Bror Husell Charteringin ja sen jälkeen nauvolaisen Rederi Ab Engshipin. Kauppojen seurauksena Boren liikevaihto kasvoi 25 miljoonasta 75 miljoonaan euroon. Roro-alusten lisäksi yrityskaupat toivat laivastoon myös kuivalastialuksia, joiden kannattavuus ei kuitenkaan missään vaiheessa kohonnut tyydyttävälle tasolle. Niinpä Bore ilmoitti 2014 luopuvansa kuivalastialuksistaan ja keskittyvänsä roro-liikenteeseen.

Tällä hetkellä Boren autonkuljetuslaivoista Auto Bank ja Auto Bay kulkevat UECC:n liikenteessä, kun taas Auto Baltic on rahdattu linjaliikenteeseen Karibialle. Estraden, Bore Song, Norsky, Norstream on rahdattu P&O Ferriesin Britannian ja manner-Euroopan väliseen liikenteeseen. Bore Sea kuljettaa Airbusien osia Välimerellä ja Seagard kulkee Transfennican liikenteessä. □

Paljon lisää materiaalia Boresta löytyy Bore 115 vuotta -teemanumerosta (UM 2/2012).

Yllä: **Estraden kulkee nykyisin P&O Ferriesin liikenteessä Englannin kanaalissa, mutta kuvassa alus on Naantalissa ensimmäisen Norsepowerin valmistaman flettner-roottorin asennuksen jälkeen. Toinen roottori asennettiin onnistuneesti marraskuussa 2015.** Kuva: Juhani Mehto
Alla: **Boren laivaston uusimmat alukset ovat kuvan Bore Song ja Bore Sea. Kuvassa Bore Song neitsytmatkallaan Kielin kanavassa kohti Naantalia heinäkuussa 2011.** Kuva: Aleksi Lindström
Alinna: **Sisarensa Auto Bayn tavoin UECC:n liikenteessä kulkeva Auto Bank ohittamassa Cuxhavenia elokuussa 2015.** Kuva: Juhani Mehto



Risteilijät

Carnival Corpora kaksi uutta alusta

Maailman suurimman risteilyvarustamon nimikkobrändi Carnival Cruise Line laajenee, kun Carnival Vista aloittaa liikenteen. Samaan konserniin kuuluva Holland America Line sai niin ikään ensimmäisen uudisrakenteensa lähes kuuteen vuoteen.

TEKSTI: **LASSI LIIKANEN**

CARNIVAL CORPORATION & PLC on maailman suurin risteilykonserni. Tänä keväänä liikenteen aloittivat lähes samanaikaisesti sekä Carnival Cruise Linen Carnival Vista että Holland America Linen Koningsdam. Ulkomatala on tietysti aktiivisesti seurannut tapahtumia, ja tässä artikkelissa syvennymme molempiin uutuuksiin.

Carnival Vista – kaikkien aikojen suurin

Puhuttaessa Carnival Vistasta on ensin todettava sen olevan bruttotonneissa mitattuna Carnival Cruise Linen tähän mennessä suurin alus. Vuonna 2012 tilattu alus on rakennettu Italiassa Fincantierin telakalla, jota varustamo on käyttänyt ahkerasti alustensa rakentamiseen. Pelkästään uuden aluksen valtava koko ei kuitenkaan ole suurimpien otsikkojen nostattaja: Carnival Vista tarjoaa tukun mielenkiintoisia uutuuksia ja ominaisuuksia, joita ei Carnivalin laivastossa aiemmin ole nähty.

ation lanseerasi
a

Keulasta katsottuna Carnival Vistan tunnistaa välittömästi Carnival Cruise Linen alukseksi. Kuva: Carnival Cruise Line

Uusi lippulaiva kuuluu nimensä mukaisesti Carnival Vista-luokkaan, johon tähän mennessä on tilattu toinenkin alus valmistuvaksi vuonna 2018. (Tätä uutta Vista-luokkaa ei pidä sekoittaa vanhempaan samalla nimellä tunnettuun luokkaan, johon kuuluvia aluksia Fincantieri rakensi yhteensä yhdeksän eri Carnivalin brändeille vuosina 2002-2010). Uusi Vista-luokka sisältää lukuisia parannuksia verrattuna edeltäjäänsä Dream-luokkaan. Ulkoisesti uusi laiva on keulasta lähes identtinen aiempiin Carnivalin laivoihin verrattuna, mutta voimakkaan viistomainen perä luo aiempia aluksia virtaviivaisemman vaikutelman.

Maailman ensimmäinen kelluva IMAX-teatteri

Viihteeseen on Carnival Vistalla panostettu reilusti; ajanvietettä on tarjolla vesi- ja elämyspuistoista elokuvateatteriin. Jälkimmäinen onkin maailman ensimmäinen kelluva IMAX-elokuvateatteri, jossa matkustajat voivat – lisämaksua vastaan – katsella elokuvia kolmen kannen korkuiselta kankaalta. Thrill Theatre

Yllä: **Carnival Vistan atrium on valoisa ja varustamolle tyypilliseen tapaan varsin värikäs.**
Alla: **Jos Carnival Vistan keulan osalta yhteneväisyys aiempiin aluksiin on selvä,perän muotoilu on puolestaan täysin uusi ja antaa aiempia aluksia virtaviivaisemman vaikutelman.**
Kuvat: Carnival Cruise Line

puolestaan tarjoaa 3D-kuvalla ja liikkuvilla tuoleilla varustetun moniulotteisen teatterielämyksen. Perinteistä viihdettä edustavat jo vakioksi muodostuneet showesitykset sekä koomikko George Lopezin kanssa yhteistyössä toimiva komediaesityksiin keskittyvä Punchliner Comedy Club.

Ulkokannella on niin ikään paljon mahdollisuuksia käyttää ylimääräistä aikaa. SportSquare on urheiluun ja elämyksiin keskittyvä kompleksi. Erikoisempia SportSquaren tarjoamia asioita ovat SkyRide, lähes 250 metriä pitkä riippurata, jonka vaunut liikkuvat polkemalla sekä SkyCourse-köysiseikkailurata. Näiden lisäksi laivalla voi esimerkiksi pelata koripalloa tai keilailla.

Kuten totuttua, löytyy alukselta myös massiivinen vesipuisto, jonka lisäksi Carnival Vista tarjoaa kolme allasaluetta: Beach Pool ja Tides Pool kannella 11 sekä Havana Pool viidennellä kannella. Spa-palveluita kaipaaville on tarjolla kaksikin erilaista konseptia. Cloud 9 Spassa on mahdollista nauttia esimerkiksi hieronnasta tai rentouttavasta saunasta. Tämän yhteydessä on myös aluksen kuntokeskus ja spa-hyttiosasto. Kannella 15 sijaitseva Serenity Retreat on nimensä mukaisesti enemmänkin virkistäytymistä varten ja sijaitsee ulkokannella laivan keulassa. Yleistyvän trendin

mukaisesti Serenity on tarkoitettu vain aikuisille.

Uusia ravintoloita ja konsepteja

Laivan pääruokasalit kantavat nimiä Reflections ja Horizons. Niiden lisäksi on tarjolla lukuisia muita ravintoloita, osa tietysti lisämaksua vastaan. Ravintolatarjonnan osalta Carnival Vistalla esitellään ensimmäistä kertaa Uudesta Englannista inspiraatiota hakenut Seafood Shack. Mereneläviä tarjoileva ravintola sijaitsee kannella 10 lähes kylki kyljessä Pizzeria Del Capitanon kanssa. Italialaisesta pitäville löytyy pizzerian lisäksi myös Cucina Del Capitano kannelta 11. Kannelta 10 löytyy myös buffet-tyylinen Lido Marketplace, ja allasosastolla viihtyviä palvelee esimerkiksi Guy's Burger Joint.

Aasialaisen ruuan ystäviä hemmotellaan kannen 11 Ji Ji Asian Kitchenissä ja viidennen kannen Bonsai Sushi -ravintolassa. Jälkimmäiseltä kannelta löytyy myös Fahrenheit 555 -nimeä kantava pihviravintola sekä amerikkalaistyylinen barbeque-ravintola Fat Jimmy's BBQ. Viime vuosien trendin mukaisesti Carnival Vistalla lukuisat ravintolat tarjoavat mahdollisuuden ruokailuun ulkona. Nämä al fresco -ravintolat löytyvät kansilta 5 ja 11.

Baaritarjonnassa Carnival Vista tarjoaa varustamon laivoilta jo vakiona löytyvät RedFrog- ja Bluelguana -baarit. RedFrog Pubista löytyy oma pienpanimo, kun taas allasosaston läheisyydessä janoisia palvelevat Bluelguana Tequila Bar, Alchemy Bar sekä RedFrog Rum Bar. Tämän lisäksi tarjolla on myös perinteinen sporttibaari sitä kaipaaville.

Ylellisyyttä Havana Clubissa

Kannelta 5 löytyvä Havana Club on täysin uusi konsepti. Klubi sisältää samaa nimeä kantavia hyttejä, joissa osassa on parvekkeen tilalla oma eristetty ulkoterassi, josta löytyy esimerkiksi riippumatto. Havana Barin läheisyydestä löytyvä Havana Pool -alue on päivisin varattu Havana Club -luokan matkustajille mutta iltaisin aukeaa muillekin vieraille iltajuhlia varten. Mielenkiintoista kyllä, Havana Club -luokan matkustajien on oltava vähintään 12-vuotiaita.

Myös lapsiperheille löytyy uusi hyttiluokka, Family Harbor. Näitten hyttien läheisyydestä löytyy luokan matkustajille tarkoitettu Family Harbor Lounge, jossa voi nauttia esimerkiksi pientä purtavaa, pelata videopelejä tai katsoa koko perheen elokuvia. Family Harbor -luokan matkustajille hintaan kuuluu ilmainen lastenhoitaja, jotta vanhemmille riittää omaa aikaa laivalla.

Yllä: **Valtavasta Sports Squaresta löytyy tekemistä kaikenikäisille risteilijöille.**
Alla: **Uuden Englannin alue (Yhdysvaltojen koillisnurkan kuusi osavaltiota) tunnetaan merellisestä ruuastaan ja erityisesti hummereista. Carnival Vistalla lanseerattu uusi Seafood Shack nojaa tähän perinteeseen.**
Alinna: **Havana Clubin allasosasto laivan perällä on päivisin eksklusiivisesti Havana-luokassa asuville. Iltaisin se avautuu kaikille matkustajille.**
Kuvat: Carnival Cruise Line

Carnival Vistan tekniset tiedot

Rakennettu: 2016, Fincantieri, Italia
Pituus: 324 metriä
Leveys: 48 metriä
Syväys: 8,2 metriä
Bruttotonnit: 133 500
Koneet: 5 x MAN 48/60C, koneteho 62 400 kW
Nopeus: 23 solmua (maksiminopeus)
Matkustajia: 3 936
Miehistöä: 1 450
Lippu: Panama

Yllä: **Carnival Vistalla aasialaisen keittiön ystäviä palvelee Bonsai Sushi -ravintola, jossa on tarjolla myös istumapaikkoja ulkona.**
Alla: **Perheen pienimmätkin on huomioitu, kun uusi Family Harbor -hyttiluokka lanseerattiin Carnival Vistalla.**
Kuvat: Carnival Cruise Line

Ensimmäinen Carnivalin alus Euroopassa kolmeen vuoteen

Carnival Vista tulee olemaan kolmeen vuoteen ensimmäinen Carnival Cruise Linen alus Euroopassa. Laiva risteilee Välimerellä toukokuusta lähtien, kunnes se lokakuussa seilaa Atlantin yli New Yorkiin. Sieltä Carnival Vista tekee kaksi risteilyä ennen siirtymistään Miamiin. Talvikauden alus liikennöi Miamista Karibialle.

Holland America Linen uutuus Koningsdam

Niin ikään Carnival Corporationiin kuuluva Holland America Line, tuttavallisemmin HAL, vastaanotti sekin huhtikuussa tähän saakka suurimman ja myös lippulaivan tittelin saaneen laivansa Koningsdamin. Laiva on saanut nimensä Alankomaiden kuninkaan Willem-Alexanderin kunniaksi, sillä Alankomailla ei ollut kuningasta yli vuosisataan ennen Willem-Alexanderin nousua valtaistuimelle vuonna 2013. Nimivalinta on jossain määrin poikkeuksellinen, sillä HAL on yleensä nimennyt aluksensa Alankomaiden paikkakuntien mukaan.

Koningsdam on Carnival Vistan tavoin rakennettu Fincantierin telakalla Italiassa. Sekin on oman luokkansa eli Pinnacle-luokan ensimmäinen. 99 500 bruttotonnillaan Koningsdam on hieman pienempi kuin Carnival Vista mutta silti reilusti tähän asti suurinta HAL:n alusta (Nieuw Amsterdam, 86 700 bt) suurempi. Seuraava Pinnacle-luokan alus on jo rakenteilla, ja sen on määrä valmistua vuonna 2018.

Edistysaskel edellisestä luokasta

Siinä missä Carnival Vista ei ole teknisesti kerännyt kovinkaan paljoa huomiota, Koningsdamin tekniset uudistukset ovat herättäneet sitäkin enemmän kiinnostusta. Toisin kuin Carnivalin Vista-luokka, Pinnacle-luokka on tehnyt aimo harppauksia verrattuna aiempaan Signature-luokkaan.

Suurin edistysaskel on aiempaa paremmin optimoitu runkomuoto. Rungon hiomisesta onkin tullut merkittävä osa laivanrakennusta 2010-luvulla: lähes kaikki varustamot ja telakat ympäri maailman keskittyvät kehittämään ratkaisuja, jotka vähentävät veden vastusta laivan ollessa liikkeellä ja näin mahdollistavat polttoainesäästöjä. Myös optimaalisen matkanopeuden määrittäminen on tärkeää: Koningsdamilla se on 18 solmua, maksimaalisen nopeuden ollessa reilut 22 solmua.

Koningsdamissa kahden Azipod-ruoripotkurin tehoa on voitu tiputtaa 14 megawattiin, verrattuna Signatu-

Holland America Linen Koningsdam on varustamon ensimmäinen uudisrakennus yli viiteen vuoteen.
Kuva: Holland America Line

Koningsdamin tekniset tiedot

Rakennettu: 2016, Fincantieri, Italia
Pituus: 296 metriä
Leveys: 38 metriä
Syväys: 8,2 metriä
Bruttotonnit: 99 500
Koneet: 4 x Caterpillar MAK M43C, koneteho 50 400 kW
Nopeus: 18 solmua (matkanopeus), 22 solmua (maksiminopeus)
Matkustajia: 2 650
Miehistöä: 1 036
Lippu: Alankomaat

re-luokan 17 megawattiin. Sähköntuotannosta Koningsdamilla vastaa neljä 12-sylinteristä Caterpillar MAK M43C -dieseliä, joissa on konetehoa yhteensä 50,4 megawattia.

Laivalla on kiinnitetty huomiota myös esimerkiksi jätteiden lajitteluun sekä ilmastoinnin tehokkuuteen. Hyttien valaistuksessa käytetään uusia LED-lamppuja. Myös turvallisuusasioihin on kiinnitetty huomiota, sillä Koningsdamissa on ensimmäisenä aluksena HAL:n laivastossa luotu erillinen turvahuone komentosillan taakse. Perinteisesti hätätilanteessa turvallisuutta ohjataan suoraan komentosillalta, mutta Koningsdamilla turvallisuusasioihin keskitytään erillisessä huoneessa, jolloin komentosillalla voidaan häiriöttä keskittyä aluksen ohjaamiseen.

Ravintoloissa uutta ja vanhaa

Kuten suuret risteilyalukset yleensäkin, Koningsdam tarjoaa lukemattomia vaihtoehtoja ruokailuun. Kun muilla varustamoilla ollaan vähitellen luopumassa perinteisestä suuresta pääravintolasta, tarjoaa Koningsdam vaikuttavan ruokasalin, joka levittäytyy kansille kaksi ja kolme. Kannelta kaksi löytyy myös The Culinary Arts Center, jossa päivisin on tarjolla erilaisia ruokaan ja ruuanlaittoon liittyviä aktiviteetteja, esimerkiksi työpajoja tunnettujen huippukokkien ja aluksen omien ruuanlaiton asiantuntijoiden kanssa. Iltaisin siellä on mahdollista nauttia myös päivällistä, jonka aluksen kokit valmistavat paikan päällä avokeittiössä. Samalta kannelta löytyy Koningsdamin uutuus, mereneläviä tarjoileva lisämaksullinen Sel de Mer, joka on saanut vaikutteita ranskalaisista brasserie-ravintoloista. Täällä merenelävät ovat esillä ravintolan keskellä olevassa jääaltaassa. Aivan Sel de Merin läheisyydestä löytyy myös aluksen intiimi ja ylellinen (sekä lisämaksullinen) grilliravintola Pinnacle Grill. Kannelta 3 löytyy Grand Dutch Cafe, joka nimensä mukaisesti vaalii myös Holland America Linen alankomaalaisia juuria. Tyypillisen kahvilavalikoiman lisäksi Grand Dutch Cafessa matkustajat voivat nauttia perinteisiä hollantilaisia pikkupurtavia ja virvokkeita.

Toki kansainvälisiä makuja kaipaaville on myös vaihtoehtoja, sillä Koningsdamilta löytyy esimerkiksi aasialainen ravintola Tamarind, italialainen ravintola Canaletto sekä New York Deli & Pizza. Näiden lisäksi Koningsdamilta löytyy myös Carnival Vistalta tuttu Lido Market, jossa asiakkaat voivat buffet-tyylisesti kerätä ruuat eri asemilta tai pyytää kokkeja valmistamaan nopeita ruoka-annoksia. Vaikka Lido-ravintoloita on myös muilla HAL:n aluksilla, on Koningsdamilta löytyvä buffet-tyylinen konsepti erilainen verrattuna muuhun laivastoon.

Perinteisempää viihdettä

Jos Carnival Vista tarjosi lukuisia innovatiivisia tapoja viettää aikaa, ei tarjonta Koningsdamilla ole yhtä henkeäsalpaavaa. IMAX-teatteria tai vesipuistoa kaipaavalle tämä alus ei ole oikea valinta, ja viihdetarjonta on huomattavasti perinteisempää täällä kuin sisarbrändillä.

Koningsdamin sisustuksessa ja sisätiloissa on saatu innoitusta musiikista, mikä näkyy myös viihteessä. Music Walk -niminen laaja keskus sisällyttää oikeastaan kolme erilaista musiikkiin keskittyvää esiintymiskeskusta: Lincoln Center Stage, Queen's Lounge, sekä Billboard Onboard. Kuten nimistä voi päätellä, näissä tarjoillaan musiikkiin liittyviä esityksiä laajalla skaalalla. Muutoin elegantin Queen's Loungen valtaa iltaisin B.B. King's Blues Club. Koningsdamin viihteen pääpaikkana toimii kaksikerroksinen World Stage laivan keulassa. Poikkeuksellisesti tilan näyttämö on pyöreän huoneen keskellä. Tekniikasta kiinnostuneille ja oppimaan innostuneille on tarjolla Digital Workshop, jossa yhteistyössä Microsoft Windowsin kanssa opetellaan tietotekniikan uusimmat niksit.

Matkustajia palvelee kaksi allasosastoa kannella yhdeksän. Allasjärjestely on hyvin samankaltainen Carnival Vistan kanssa: keskilaivassa ja perässä sijaitsevien altaiden välissä on Koningsdamillakin Lido Market -ravintola. Allasosastojen läheisyydestä löytyy luonnollisesti lukuisia baareja, joiden lisäksi Lido Poolin nälkäisiä asiakkaita palvelevat New York Deli & Pizza, hampurilaisravintola Dive-In ja jäätelöbaari Gelato. Spa-osasto löytyy yhdeksännen kannen keulasta, ja Carnival Vistan tapaan kuntosali on span yhteydessä. Kannen 12 keulasta löytyy HAL:n laivojen tavaramerkki, näköalabaari Crow's Nest. Tämän vieressä on yhdistetty kirjasto ja kahvila Explorations Café.

Uusi hyttiluokka perheille

Perheitä on ajateltu myös Koningsdamilla, sillä alukselta löytyy uusi perheille tarkoitettu Family Oceanview -hyttiluokka. Sen hyteissä on muun muassa standardia runsaammat säilytystilat ja kaksi suihkuhuonetta. Aluksella on luonnollisesti myös perheen pienempien viihtymisen takaamiseksi lasten ja nuorten oma kerho, Club HAL. Perheiden lisäksi myös yksin matkustavia on ajateltu: ensimmäisenä Holland America Linen laivastossa Koningsdam tarjoaa yhden hengen hyttejä. Näitä on kuitenkin vain 12 kappaletta.

Muu hyttitarjonta on melko perinteinen. Ylellisten sviittien, ulkohyttien ja sisähyttien lisäksi Koningsdamilla on myös Spa Verandah -hyttejä, jotka sijaitsevat lähellä aluksen Greenhouse Bath & Spa -nimeä kanta-

Yllä: **Koningsdamin vaikuttava, kaksikerroksinen pääruokasali aluksen peräosassa.**
Oikealla: **Grand Dutch Café ylläpitää Holland America Linen yhteyttä vanhaan kotimaahansa, vaikka varustamon päämaja ja omistajat löytyvät nykyään Yhdysvalloista.**
Alla: **Koeningsdamin pääasillinen viihdetila on vaikuttava World Stage, jonka layout poikkeaa jonkin verran totutusta.**
Kuvat: Holland America Line

Ylinnä: **Koningsdamin Greenhouse Spa löytyy perinteiseltä paikalta allaskannen keulasta, kun monilla muilla laivoilla spat on siirretty laivan alempiin kerroksiin.**
Yllä: **Holland America Line panostaa viihdepuolella perinteisempään. Koningsdamilla erityisesti musiikki näkyy, kuuluu ja kantaa teemana läpi koko laivan.**
Alla: **Kuten totuttua, löytyy alukselta lukuisia eri hyttiluokkia. Tietyistä ulkohyteistä löytyy pelkän parvekkeen lisäksi myös poreallas.**
Kuvat: Holland America Line

vaa spa-osastoa. Hyttien sisustuksessa on käytetty paljon vaaleita materiaaleja ja runsaasti puupintoja.

Kaste Rotterdamissa, kesä Euroopassa

Koningsdam lähtee 9. toukokuuta Roomasta kohti Rotterdamia, jossa se kastetaan 20. toukokuuta. Aluksen kummina toimii Alankomaiden kuningatar Máxima. Holland America Linellä on pitkät perinteet siitä, että Alankomaiden kuningashuoneen jäsenet ovat toimineet alusten kummeina.

Varustamo on selkeästi ylpeä historiastaan. Merkkinä siitä voidaan todeta, että Holland America Linen alukset on kaikki liputettu Alankomaihin, ja se lupaa neuvonnasta löytyvän aina vähintään yksi hollantia puhuva miehistön jäsen. Myös osa materiaaleista laivalla on saatavissa hollanniksi – syystäkin, sillä Koningsdam risteilee ensimmäisen kesänsä Amsterdamista käsin. Laiva tulee vierailemaan kesän aikana kahdesti Helsingissä, 27.6. ja 12.9.

Alkusyksystä Koningsdam käy nopeasti Välimerellä ennen siirtymistään lokakuun lopussa Atlantin poikki Yhdysvaltoihin. Marraskuusta alkaen alus risteilee koko talvi- ja kevätsesongin Fort Lauderdalesta Karibialle ja Bahamansaarille.

Uutta ja erilaista – sekä paljon samaa

On mielenkiintoista seurata Koningsdamin ja Carnival Vistan valmistumista lähes samanaikaisesti. Carnival Corporation omistaa sekä Holland America Linen että Carnival Cruise Linen. Vaikka näillä kahdella onkin hyvin erilainen brändi, on mielenkiintoista huomata yhtäläisyydet ja eroavaisuudet alusten välillä.

Tietysti aluksia yhdistää se, että ne on tilattu ja rakennettu samoihin aikoihin Fincantierilla Italiassa. Fyysisessä koossa ja kapasiteetissa Koningsdam jää Carnival Vistan jalkoihin, mutta muotoilultaan ne muistuttavat hämmästyttävän paljon toisiaan. Fincantierin telakan tuotteet yleensäkin ovat melko selvästi tunnistettavissa ulkoakin katseltaessa.

Kansikarttoja tutkiskellessa yllättää se, miten samankaltaisia sisätilaratkaisuja molemmilla aluksilla on käytetty. Vertaillessaan Koningsdamin kansia 2 ja 3 sekä Carnival Vistan kansia 3-5 huomaa nopeasti selvän sukulaisuuden, vaikka ne eroavatkin monessa kohtaa (ja Vistalla on yksi kansi enemmän). Samoin käy verrattaessa Carnival Vistan kansia 10-12 ja Koningsdamin kansia 9-11.

Lisäksi on huomattavissa koko konsernin läpi ulottuvat trendit erityisesti ravintoloissa. Kaikkein näkyvin

niistä on Lido-ravintoloiden löytyminen molemmilta aluksilta, ja vieläpä samanlaisella konseptilla. Ei liene myöskään sattumaa, että molemmilla laivoilla esiteltiin uudet mereneläviin keskittyvät ravintolat, vaikkakin hieman erilaisilla konsepteilla. Allasosaston ympärillä olevat palvelut muistuttavat melkolailla toisiaan, vaikka eivät suoranaisesti olekaan toistensa kopioita. Molemmilla aluksilla esiteltiin myös täysin uudet perheitä varten suunnitellut hyttiluokat.

Toki myös eroavaisuuksia löytyy. Koningsdamilla on kaupoille varattu suhteessa enemmän tilaa ja niitä yritetään myös brändätä enemmän ”ylellisiksi”. Viihdetarjonnassa Holland America Line luottaa perinteisempään ja vähempään, kun taas Carnival Cruise Linellä on keksitty paljon uutta ja tarjontaa on paljon. Carnivalilla on myös paljon enemmän eksklusiivisia alueita ja palveluita, kuten Havana Poolin käyttö vain Havana Club-luokassa asuville päivisin sekä vain aikuisille tarkoitettu virkistysalue Serenity.

Näitä eroavaisuuksia selittää toki paljon myös historia ja brändien erilaisuus. Holland America Line on ylpeä historiastaan Euroopassa ja Alankomaissa ja pyrkii sijoittumaan premium-markkinasegmenttiin. Carnival Cruise Line taas on selvästi ”kansanomainen”, monipuolinen ja erityisesti perheiden risteilyvarustamo, mistä kertoo monipuolinen lapsillekin suunnattu viihdetarjonta. Molemmilla aluksilla ja brändeillä on varmasti edessään valoisa tulevaisuus, kun risteilymarkkinat maailmanlaajuisesti ovat edelleen hurjassa kasvussa. Toki kovasta luottamuksesta tulevaisuuteen kertoo myös se, että sekä Koningsdamille että Carnival Vistalle on rakenteilla jo sisaralukset, jotka valmistuvat parin vuoden sisällä. □

Lähteitä

- Cruise Business
- Cruise Critic
- Carnival Cruise Line
- Holland America Line

Monet tilat Koningsdamilla poikkeavat Holland America Linen perinteisestä linjasta, mitä varustamo myös varmasti halusi palkatessaan italialaisperäisen yhdysvaltalaisarkkitehti Adam Tihanyn suunnittelemaan alusta. Kuvassa kaikilta HAL:n laivoilta löytyvä Crow's Nest näköalabaari.
Kuva: Holland America Line

Lue Ulkomatala sellaisena, kuin tekijät ovat sen tarkoittaneet!

Ulkomatalan Issuu-versio osoitteessa

issuu.com/ulkomatala

Merenkulkuaiheisia
kirjoja, lehtiä, postikortteja jne.
myynnissä

Suomen Laivahistoriallisen Yhdistyksen myyntitapahtumassa
14.5. kello 12-16
osoitteessa Vellamonkatu 17, Helsinki

Ken on heistä ka

Konttilaivojen kapasiteetit ovat nousseet jatkuvasti. Mikä on rajana ja koska raja saavutetaan?

TEKSTI: **JUHANI MEHTO**

MAAILMAN suurimman konttilaivan titteli on vaihtunut tiuhaa tahtia 2000-luvun aikana, samalla kun konttilaivojen keskikoot ovat kasvaneet. Verrattuna suurimman aluksen kapasiteettia vuonna 2000 suurimpaan tällä hetkellä kulkevaan konttilaivaan, on ero melkoinen: reilussa 15 vuodessa aluskoko on yli kaksinkertaistunut. Suuri ei ehkä ole aina kovin kaunista, mutta kustannustehokasta se operaattorien mielestä on ainakin. Suuremmalla aluksella saadaan kuljetettua enemmän lastia kerrallaan, jolloin säästetään sekä polttoaine- että miehistökuluissa. Tällä hetkellä on useilla operaattoreilla tilauksessa yli 20 000 TEU:n aluksia, mutta telakat ovat tehneet suunnitelmia vielä tätäkin suuremmista aluksista.

Konttilaivojen kapasiteetti esitetään TEU-yksiköissä. TEU on kahdenkymmenen jalan standardikontti, jonka mitat ovat 20 x 8 x 8,5 jalkaa (6,1 x 2,4 x 2,6 metriä). Suurimmat konttialukset ovat perinteisesti olleet aina Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä, joskin uusien valmistuttua entisiä ennätyksenhaltijoita on siirretty myös muille reiteille.

Maerskin pitkä valtakausi

Koko 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen ajan oli maailman suurimman konttialuksen titteli tanskalaisella Maerskilla. Maersk ei ilmoittanut koskaan alusten maksimikapasiteetteja, ja koska alukset rakennettiin varustamon omalla telakalla Tanskan Odensessa, pystyttiin myös salaisuus pitämään helpommin. Jo 90-luvun lopulla Maerskille valmistui S/C-sarja, joka jatkui hieman suurempana A-sarjana 2000-luvun alussa.

ikkein suurin?

CMA CGM Marco Polo ohittamassa Cuxhavenia kesällä 2013. Kuva: Juhani Mehto

Varustamo ilmoittaa S/C-luokan alusten virallisesti kapasiteetiksi 6 600 TEU, mutta arvioiden mukaan niiden kapasiteetti on 8 680 TEU. Vastaavasti A-sarjan virallinen kapasiteetti on niin ikään 6 600 TEU, mutta todellinen kapasiteetti on peräti 9 310 TEU. Pituutta aluksilla on noin 350 metriä.

Samaan aikaan virallisesti maailman suurimman konttilaivan titteli oli milloin P&O Mondriaanin (8 478 TEU, rak. 2004) aloittamalla sarjalla, milloin saksalaisen Hapag-Lloydin Colombo Expressillä (8 750 TEU, rak. 2005) sisaraluksineen.

Maersk laittoi omat ennätyksensä uusiksi vuonna 2005 alkaen valmistuneella G-sarjalla, jonka virallinen kapasiteetti oli 7 668 TEU, mutta todellinen kapasiteetti ylsi ensimmäistä kertaa yli haamurajana pidetyn 10 000 TEU:n: alusten todellinen kapasiteetti on 10 150 TEU. G-sarjan alusten pituus on 367, leveys 42,8 ja syväys 15 metriä.

Lähes samaan aikaan kun ensimmäiset G-sarjan alukset valmistuivat, sai virallisesti maailman suurimman konttilaivan tittelin Mediterranean Shipping Companyn MSC Pamela (9 178 TEU). Seuraavana virallisen tittelin sai kiinalaisen COSCOn kreikkalaisvarustamolta rahtaama COSCO Guangzhou (9 469 TEU, rak. 2006). Molemmat näistä olivat omien sarjojensa ensimmäisiä aluksia.

Maerskin E-sarja vie ennätykset

Maersk pääsi jopa omalla laskutavallaan ykköseksi vuonna 2006, kun varustamolle alkoi valmistua uutta E-sarjaa Lindön telakalta Odensesta. Maerskin ilmoituksen mukaan alusten kapasiteetti on 11 000 TEU,

mutta oikea kapasiteetti on peräti 15 500 TEU. Tämän jälkeen kestikin kauan, ennen kuin kukaan muu pääsi edes lähelle näitä lukemia. Pituuttakin E-sarjalla on 397,7, leveyttä 56,4 ja syväystä 15,5 metriä. Alusten suuri leveys tiesi suuria investointeja satamaoperaattoreille: aluksia ei voitu käsitellä vanhoilla konttinostureilla, joiden puomit olivat liian lyhyitä yltääkseen E-sarjan ulkosivulle. E-sarjaa rakennettiin kahdeksan kappaletta, ja ne olivat samalla viimeiset megakonttilaivat, jotka rakennettiin Maerskille Tanskassa. Varustamo karsi kustannuksia ja sulki telakan vuonna 2012.

Vaikka Maerskin E-sarja olikin pitkään kapasiteetiltaan suurin, valmistui kuitenkin tällä välin jälleen muita nimellisesti maailman suurimpia konttilaivoja. Vuonna 2008 valmistunut sarjansa ensimmäinen MSC Daniela ylsi 13 789 TEU:n kapasiteetillaan nimellisesti ykköseksi ja oli myös ensimmäisiä konttilaivoja, joissa oli kansirakennus aluksen keulakolmanneksessa ja korsteeni erikseen aluksen peräosassa. Nykyisin tämä tyyppi on jo lähes standardi kaikissa suurissa konttilaivoissa. Syynä tähän on se, että keskikopillisella tyypillä saadaan alukselle lisää kansilastikapasiteettia. Jos koppi olisi perässä vanhaan tyyliin, pitäisi kannelle lastattavien konttikerrosten määrää laskea jotta komentosillalta olisi kunnon näkyvyys. Siirtämällä kansirakennetta eteenpäin saadaan rakennuksen taakse ja eteen lastattua kansilastia täysi määrä, sillä lähempää keulaa näkyvyyttä on riittävästi kansilastista huolimatta. MSC Danielan mittoihin (noin 14 000 TEU, pituus noin 366 metriä) tehtyjä konttilaivoja on kymmenittäin.

Ulkomatalan toimitus seuraa niin konttilaivakisan viimeisimpiä vaiheita kuin muitakin merenkulun ajankohtaisia tapahtumia lehden Facebook-sivuilla osoitteessa

www.facebook.com/ulkomatala

Ulkomatalan Facebook-sivu on **ainoa suomenkielinen merenkulun uutissivusto netissä.**

Sivujen lukeminen ei vaadi rekisteröitymistä Facebook-käyttäjäksi.

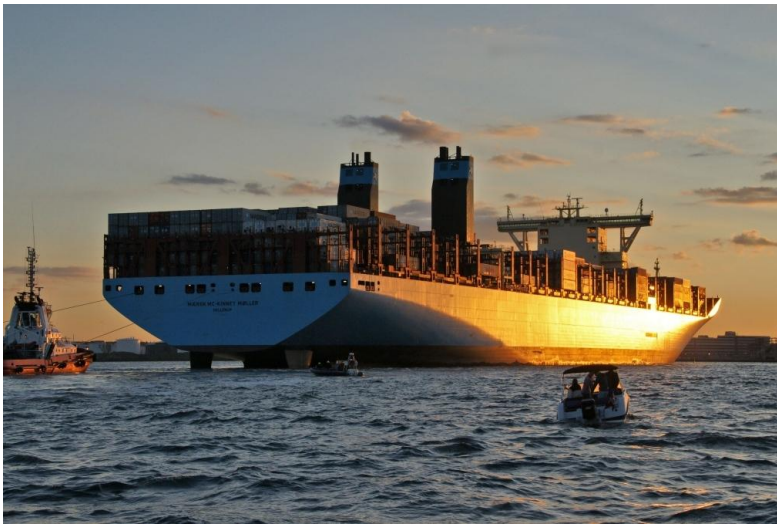
Maerskin ykköstila väistyi ensimmäistä kertaa 2000-luvulla vasta vuonna 2012, kun ranskalaisvarustamolle luovutettiin 16 020 TEU:n CMA CGM Marco Polo. Maerskin vastaus oli kuitenkin jo valmiina, sillä tanskalaisvarustamo oli jo tilannut uusia entistä suurempia laivoja.

Kohti uusia ennätyksiä

Ensimmäinen niin sanottu Triple E -luokan alus, Mærsk Mc-Kinney Møller, valmistui vuonna 2013 Etelä-Koreasta Daewoon telakalta. Maersk tilasi näitä 18 270 TEU:n aluksia aluksi 10 + 10 kappaletta, tosin optiot varmistettiin pysyviksi tilauksiksi jo melko aikaisessa vaiheessa. Koko alussarjan valmistuttua tilasi Maersk samaa sarjaa vielä 11 + 6 kappaletta. Jos kaikki 37 alusta rakennetaan, on alusten yhteispituus lähes 15 kilometriä! Triple E -luokan erityispiirre on kaksi potkuria ja peräsintä – ja E-luokkaa hitaampi kulkunopeus. Sillä aluksia on saatu energiatehokkaammaksi. Alusten moottorit on myös optimoitu tarvittaessa hitaampaan kulkunopeuteen.

Tällä kertaa kuitenkaan Maerskin ykköstila ei saanut kestää kauaa, sillä jo vuoden 2014 lopussa valmistui kiinalaisvarustamolle uuden sarjan ensimmäisenä aluksena CSCL Globe. Sen pituus on 400 metriä ja kapasiteetti 19 100 TEU. Tämän jälkeen johdossa on ollut tuulista: seuraavana ykköstilan vei jo 2015 alussa jälleen yhden sarjan ensimmäinen alus MSC Oscar, jonka nimellinen kapasiteetti on 19 224 TEU ja keväällä valmistui jo seuraavan suurimman sarjan esikoinen, Arabiemiraateista kotoisin olevan UASC:n Barzan, jonka nimellinen kapasiteetti on 18 800 TEU, mutta virallinen kapasiteetti on 19 870 TEU, jolla tämä alussarja pitää tällä hetkellä hallussaan maailman suurimpien konttialusten titteliä. Tällä sarjalla on myös erikoisuutena valmius käyttää polttoaineena LNG:tä.

Vielä suurempaa on kuitenkin tulossa, sillä jo muutama varustamo/operaattori on tilannut yli 20 000 TEU:n aluksia Etelä-Koreasta. Muun muassa japanilaiselle MOL:lle luovutetaan ensi vuonna ensimmäiset alukset 20 150 TEU:n alussarjasta. Tiettävästi telakoilla on tehtynä suunnitelmia jopa 24 000 TEU:n aluksia varten, mutta näin isoja laivoja ei ole vielä tilattu. Alusten koon kasvua rajoittavat paitsi fyysiset rajoitukset satamissa, myös suurempien lastien myötä taivaisiin kohoavat vakuutusmaksut. Aika tulee näyttämään, milloin aluskoon kasvu pysähtyy ja mitkä ovat silloin suurimpia aluksia. □



Yllä: **Viimeiseksi Tanskassa rakennetuksi konttilaivasarjaksi jäi Maerskin E-sarja, jota edustaa tässä kuvassa Emma Maersk.**
Kuva: Juhani Mehto
Yllä oikealla: **Triple E-sarjan aluksia on tilattu jo yli 30. Kuvassa sarjan ensimmäisenä valmistunut Mærsk Mc-Kinney Møller.**
Kuva: Bruce Peter
Oikealla: **CSCL Globen aloittama sarja, johon kuvan CSCL Arctic Oceakin kuuluu, häviää konttikapasiteetissa (19 100 TEU) vain sadalla MSC:n uusille jättiläisille.**
Kuva: Juhani Mehto
Alla: **Arabiemiraattien UASC-varustamon Barzanilla on valmius käyttää nesteytettyä maakaasua polttoaineena.**
Kuva: Juhani Mehto

Star Cruisesin SuperStar Aquarius Keelungin satamassa Taiwanissa.
Kuva: Wikimedia Commons/He JiaWei (CC BY-SA 2.0)

Risteilijät

Katseet kohti Kiinaa

Kiinasta odotetaan kasvavan maailan suurin risteilymarkkina, jossa matkustajamäärät saattavat ohittaa jopa Pohjois-Amerikan. Ulkomatala tutustui ajankohtaiseen aiheeseen, Kiinan kasvaviin risteilymarkkinoihin.

TEKSTI: **JUSSI LITTUNEN**

Aasialaisen risteilyliikenteen edelläkävijänä kulki pitkään Star Cruises, joka perustettiin malesialaisen Genting Group -yhtiön osaksi syksyllä 1993. Yhtiö hankki konkurssiin menneeltä Rederi Ab Sliteltä kaksi risteilylauttaa, Athenan ja Kalypson, jotka oli rakennettu Viking Linen liikenteeseen vuosina 1989-1990. Alukset uudistettiin risteilykäyttöön sopiviksi, Athena ensin Turussa ja varsinaisesti Singaporessa syksyllä 1993, Kalypso puolestaan Finnyardsilla Raumalla keväällä 1994. Entiset ruotsinlaivat saivat uusiksi nimikseen Star Aquarius ja Star Pisces, ja näillä nimillä alukset aloittivat liikenteen Singaporesta käsin.

Ensimmäiset uudisrakennukset Aasian liikenteeseen valmistuivat 1990-luvun lopulla, niin ikään Star Cruisesille. Vuonna 1998 valmistunut SuperStar Leo ja seuraavana vuonna valmistunut sisaralus SuperStar Virgo olivat kooltaan ja kapasiteetiltaan selkeä askel Athenasta ja Kalypsosta kohti nykyisiä ”jätti-risteilijöitä”: 270-metristen alusten matkustajakapasiteetti oli 2800 ja bruttovetoisuus 75 338, kun taas esimerkiksi Athenan matkustajakapasiteetti risteily-

aluksena oli 1378 henkilöä ja bruttovetoisuus 40 022.

Star Cruisesilla oli enemmänkin yhteyksiä lähivesillemme ja suomalaisille tuttuihin varustamoihin. Vuonna 2001 Star Cruises perusti uuden Cruise Ferries -varustamon, jonka käyttöön hankittiin Suomesta Wasa Queen. Alun perin Boren omistama Bore Star oli käynyt välillä risteilemässä Lähi-Idässä ja Välimerellä nimellä Orient Express, mutta keväällä 1992 alus palasi Itämerelle Wasa Linen Vaasa-Uumaja ja Vaasa-Sundsvall -reiteille. Silja Linen ja Wasa Linen yhdistyttyä alus sai kylkiinsä Siljan värit ja liikennöi 1990-luvun lopulla myös Helsingistä Tallinnaan. Aasian siirryttyään alus sai säilyttää alkuperäisen nimensä, ja syksyllä 2001 alus aloitti liikenteen Kiinassa Xiamen-Hong Kong -reitillä.

Ensimmäinen risteilyalus Kiinaan

Suuret kansainväliset risteilyvarustamot kiinnostuivat Kiinasta verrattain myöhään. Ensimmäisenä kiinalaisille matkustajille suunnatut risteilyt aloitti Costa Cruises kesällä 2006, jolloin risteilyalus Costa Allegra aloitti alle viikon mittaiset risteilyt Shanghaista. Kohdesatamina olivat kiinalaisten jo aiemmin suosimat lomakohteet mm. Etelä-Koreassa ja Japanissa. Kysyntää risteilyille saattoi jo tuolloin olettaa olevan, sillä vuonna 2005 yli 31 miljoonaa kiinalaista matkusti ulkomaille samaan aikaan kuin arviolta noin 440 000 risteilymatkustajaa vieraili Kiinan, Etelä-Korean ja Taiwanin vesillä.

Kun Kiinan valtio oli myöntänyt Costa Crocierelle luvan liikennöidä risteilyitä Kiinan satamista käsin perusti varustamo kaksi toimistoa Kiinaan hoitamaan Kaukoidän liikennettä ja markkinointia. Costan strategiana oli markkinoida kiinalaisille paitsi uusia risteilytuotteita ja Costa Allegraa, myös jo olemassa olevia risteilyitä Tyynellä valtamerellä. Into markkinoida risteilyitä kiinalaisille oli ymmärrettävissä erityisesti siinä valossa, että World Tourism Organization oli arvioinut kiinalaisten ulkomaanmatkojen kasvavan 12,5 prosentin vuosivauhdilla seuraavan 15 vuoden aikana.

Costa Allegran historia aluksena on varsin poikkeuksellinen. Se rakennettiin rahtialukseksi Wärtsilän Turun telakalla vuonna 1969 ja kulki aluksi Rederi Ab Nordstjernanin konttiliikenteessä. Vuonna 1990 alus myytiin Costa Crocierelle Italiaan, joka muutti rahtilaivan risteilyalukseksi Genovassa sijaitsevalla Mariottin telakalla. Kahden vuoden mittaisten muutostöiden aikana alusta pidennettiin 13 metrillä, ja alkuperäisen rungon päälle rakennettiin tilat vajaalle 1100 risteilymatkustajalle. Aiemmin Karibialla ja Euroopassa risteillyt alus liikennöi

Entinen Rederi Ab Sliten Kalypso oli yksi Aasian risteilyliikenteen edelläkävijöistä. Alus liikennöi Sliten konkurssin jälkeen Singaporesta nimellä Star Pisces ja jatkaa saman varustamon omistuksessa edelleenkin, tosin kuvassa näkyvissä uusissa väreissä. Kuva: Wikimedia Commons/HK

Kiinasta käsin vuoteen 2012, jolloin alus tuhoutui tulipalossa ja myytiin romutettavaksi Turkkiin.

Ennen kiinanristeilyiden aloittamista Costa Allegraa uudistettiin 12 miljoonalla eurolla vastaamaan uuden markkina-alueen tarpeita. Aluksen ravintoloita muutettiin, ja palvelutarjontaan lisättiin mm. aasialaista ja italialaista keittiötä yhdistelevä a'la carte -ravintola sekä sushi-baari. Samalla uima-altaita ja kylpyläpalveluita muutettiin aasialaisten makuun sopiviksi. Miehistöön palkattiin reilut 200 paikallista työntekijää, jotka olivat aiemmin työskennelleet alueen suurimmissa hotelleissa ja joita koulutettiin uusiin tehtäviinsä Costan koulutuskeskuksessa Manilassa, Filippiineillä. Aluksen päällystö oli kuitenkin edelleen italialainen.

Kilpailu alkaa

Carnival Corporationin pääkilpailija Royal Caribbean Cruises seurasi kilpakumppaninsa esimerkkiä, ja perusti vuonna 2007 toimiston Shanghaihin. Vuonna 2010 yhtiö avasi toisen toimipisteensä Pekingiin, ja samana vuonna Legend of the Seas (1995, 2064 matkustajaa, bruttovetoisuus 69 130) siirrettiin risteilemään Kiinaan kotisataminaan Shanghai ja Tianjin. Vuonna 2012 alus sai seurakseen Turussa valmistuneen Voyager of the Seasin, joka liikennöi puolestaan Xiamenista käsin, ja vuonna 2013 myös sisaralus Mariner of the Seas aloitti risteilyt Kiinasta. Voyager-luokan alusten siirtäminen Kiinaan oli merkittävä askel kohti yhä suurempia aluksia, sillä niiden matkustajakapasiteetti on 3 138 henkilöä ja bruttovetoisuus 137 276.

Muut varustamot seurasivat perässä. Niin ikään Carnival Corporationiin kuuluva Princess Cruises ilmoitti aloittavansa risteilyt Shanghaista käsin kesällä 2014. Aluksena oli Japanissa vuonna 2004 valmistunut Sapphire Princess, jonka matkustajakapasiteetti on 2 670 ja bruttovetoisuus 116 000. Myös Star Cruises risteilee Kiinasta käsin, ja esimerkiksi Aida, Carnival Cruise Line ja MSC Cruises ovat ilmoittaneet suunnitelmistaan siirtää olemassaolevaa tonnistoaan liikennöimään Kiinasta. Varustamoiden intoa uudelleensijoittaa aluksiaan Kiinaan kasvatti osaltaan myös se, että vuosina 2012-2014 kiinalaisten risteilymatkustajien määrä kasvoi lähes 80 prosentin vuosivauhdilla.

Sekä matkustaja- että alusmäärien kasvaessa oli vain ajan kysymys, milloin ensimmäiset uudet risteilyalukset valmistuisivat Kiinan markkinoille. Esimakua tästä saatiin keväällä 2015, jolloin Royal Caribbean sijoitti uusimman risteilyaluksensa, edellisenä vuonna valmistuneen ja maailman kolmanneksi suurimman risteilyaluksen Quantum of the Seasin risteilemään Shanghaista käsin. Kiinasta lähtevien risteilyiden lisäksi aluksen ohjelmassa oli matkoja mm. Hong Kongista, Singaporesta ja Tianjinista.

Uudet risteilyalukset tulevat

Ensimmäinen alusta asti Kiinassa liikennöinyt risteilyalus valmistui huhtikuussa 2016. Royal Caribbeanin uusin laiva ja Quantum of the Seasin toinen sisaralus Ovation of the Seas luovutettiin Meyer Werftin telakalta Saksasta huhtikuun alkupuolella, ja 52-päiväisen neitsytristeilynsä päätteeksi alus tulee aloittamaan liikenteen Tianjinista käsin. Talveksi 2016-2017 alus kuitenkin siirretään liikennöimään Sydneystä, Australiasta. Quantum-luokan alusten myötä Kiinasta liikennöivien alusten koko kasvoi jälleen, sillä lähes 350-metristen risteilyalusten matkustajakapasiteetti on enimmillään 4 905 ja bruttovetoisuus 168 666.

Poikkeuksellisen komean laajenemisen Kiinan markkinoille tulee tekemään Norwegian Cruise Line, joka ilmoitti viime syksynä sijoittavansa uusimman risteilyaluksensa Kiinaan kesällä 2017. Toinen nk. Breakaway Plus -luokan risteilyaluksista suunnitellaan alusta lähtien Aasian liikenteeseen sopivaksi. Varustamon tiedotteen mukaan aluksessa tullaan yhdistelemään Norwegian Cruise Linelle tyypillisiä piirteitä Kiinalaiseen tunnelmaan. Alus tulee olemaan toisiksi suurin Kiinan markkinoilla, sillä se kuljettaa enimmillään 4200 matkustajaa.

Yllä: **Costa Allegra oli ensimmäinen Kiinasta säännöllisesti liikennöivä risteilyalus.**
Kuva: Wikimedia Commons/Ivan T (CC BY-SA 3.0)
Alla: **Huhtikuun alussa luovutettu Ovation of the Seas, kolmas Royal Caribbeanin Quantum-luokan laivoista, tulee olemaan ensimmäinen Kiinan markkinoille uutena asetettu risteilylaiva**
Kuva: Meyer Werft

Kiinan markkinoille sopeuttaminen koskee myös nimeä: kesällä 2017 valmistuivan risteilyaluksen piti alun perin saada nimekseen Norwegian Bliss, mutta helmikuussa varustamo kertoi nimeävänsä laivan uudelleen Norwegian Joyksi. Syyksi kerrottiin se, että autuutta ja onnea tarkoittava sana 'bliss' ei olisi kääntynyt hyvin kiinan kielelle. Paikallisessa markkinoinnissa Norwegian Cruise Line tulee käyttämään nimeä Nuò Wéi Zhen, joka viittaa korkealuokkaisuuteen ja autenttisuuteen.

Oman panoksensa kilpailuun tuovat myös Princess Cruises ja Star Cruisesin omistaja Genting Hong Kong, joka rakennuttaa parhaillaan kahta risteilyalusta Meyer Wertin telakalla. Kiinan risteilymarkkinoille alusta asti suunnitellut alukset valmistuvat tänä syksynä ja ensi vuonna, ja niiden nimet tulevat olemaan Genting Dream ja World Dream. Laivojen bruttovetoisuus on 151 400 ja matkustajakapasiteetti

Kiinan valtion omistama Bohai Ferry lähti mukaan risteilykilpaan ostamalla kuvassa näkyvän Costa Voyagerin. Tällä hetkellä laiva liikennöi nimellä Chinese Taishan.
Kuva: Wikimedia Commons/Piergiuliano Chesi (CC BY 3.0)

3 360 henkilöä. Aluksia varten Genting on perustanut uuden Dream Cruises -tuotemerkin, jonka tarkoituksena on olla Star Cruisesia ja länsimaisia risteilyvarustamoita korkeatasoisempi. Princess Cruises puolestaan sijoittaa uuden Majestic Princess -aluksensa liikennöimään vuoden ympäri Shanghaista kesällä 2017.

Kiinalaiset mukaan kilpaan

Ulkomaisten kilpailijoiden nopea esiinmarssi ei ole pysäyttänyt kiinalaisia yrityksiä ja Kiinan valtiota panemasta alulle omia risteilyprojekteja. Kiinalainen monialayhtiö HNA osti syksyllä 2012 P&O Cruises -varustamolta risteilyalus Pacific Sunin, joka oli alunperin rakennettu emoyhtiö Carnivalille Malmössä vuonna 1986. Moderneihin risteilyaluksiin verrattuna pieni 1800 matkustajan laiva sai uudeksi nimekseen Henna, ja syyskuussa 2013 se aloitti risteilyt Sanyan saarelta Kiinasta Viatnamiin. Kesäksi lähtösatama siirtyi Tianjiin, josta käsin alus liikennöi Etelä-Koreaan.

HNA:n suunnitelmissa oli toiminnan laajentaminen ja uusien laivojen hankkiminen, mutta jatkuvasti koveneva kilpailu pakotti luopumaan koko liiketoiminnasta. Syksyllä 2015 HNA lopetti liikennöimisen, ja alus makuutettiin Shanghaihin. Myös Kiinan valtion omistama Bohai Ferry lähti mukaan risteilytoimintaan ostamalla Costa Voyagerin (alunperin Olympic Voyager, matkustajamäärä 800, bruttovetoisuus 24 427) helmikuussa 2014. Aluksen uudeksi nimeksi tuli Chinese Taishan, ja sitä uudistettiin ennen liikenteen aloittamista myöhemmin samana vuonna.

Kiinan valtion sekä kiinalaisten ja kansainvälisten yhtiöiden yhteistyönä on myös syntynyt erilaisia risteilyliikenteeseen liittyviä projekteja. Carnival ja Kiinan valtio ovat solmineet yhteistyösopimuksen kiinalaisen risteilybrändin perustamisesta. Uuden varustamon lipun alle siirtyisi osittain jo liikenteessä olevaa kalustoa, osittain varustamo tilaisi uusia laivoja. Tähän liittyen puolestaan Carnival, Fincantieri ja Kiinan valtion telakkayhtiö CSSC ovat allekirjoittaneet esisopimuksen, joka tähtää ensimmäisen Kiinassa rakennetun risteilyaluksen tilaamiseen lähivuosina.

Myös Royal Caribbean Cruises on tehnyt yhteistyötä kiinalaisten kanssa. Yhdessä matkatoimisto Ctripin kanssa varustamo perusti SkySea Cruises -yhtiön, josta kumpikin omistaa 35 prosenttia. Uusi SkySea Cruises hankki käyttöönsä entisen Celebrity Centuryn Royal Caribbeanin tytäryhtiö Celebrity Cruisesilta, ja aloitti liikenteen tällä toukokuussa 2015.

Vaikutukset näkyvät Suomeenkin?

Risteilyliikenteen kasvulla saattaa olla hyvinkin monipuolisia vaikutuksia Kiinan yhteiskunnalle ja taloudelle. Tällä hetkellä valtio kehottaa yhtiöitä huolehtimaan työntekijöiden vuosilomista matkailun piristämiseksi, risteilyliikenteen kasvu vaikuttaa todennäköisesti myös muilla tavoin kuin pelkästään suurempina turistivirtoina ja matkailusektorin kasvuna. Yhä kookkaammat laivat ja suuremmat matkustajamäärät edellyttävät parempia satamia, mikä työllistää ja edellyttää uuden infrastruktuurin rakentamista. Tällä hetkellä merkittäviä uudistusprojekteja on käynnissä yhdessätoista satamassa, esimerkiksi Guangzhoussa, Hong Kongissa, Shanghaissa, Tianjinissa ja Zhoushanissa. Lisäksi esimerkiksi Royal Caribbean on selvittänyt mahdollisuuksia rakentaa kuivatelakka ja logistiikkakeskus palvelemaan Kiinasta liikennöivien laivojen tarpeita.

Kiinalaiset telakat ovat olleet halukkaita osallistumaan kilpailuun risteilylaivojen rakentamisesta, varsinkin kun kasvavat markkinat myös Amerikassa ja Euroopassa edellyttävät uusien alusten rakentamista. Tällä hetkellä ongelmana on alihankkijaverkoston ja osaamisen puute, varsinkin kun eurooppalaiset telakkayhtiöt ovat ymmärrettävistä syistä haluttomia yhteistyöhön potentiaalisten kilpailijoiden kanssa. On siis hyvinkin mahdollista, että Kiinan kasvavien risteilymarkkinoiden vaikutukset heijastuvat jossain vaiheessa kouriintuntuvasti myös Eurooppaan, erityisesti Italian, Ranskan, Saksan ja Suomen suurimmille telakoille.

Tukholman-kirjeenvaihtaja

Kilpailu Gotlannin-liikenteessä on totta

TEKSTI: **LASSI LIIKANEN**

Kesäkuussa 2014 kirjoitin Suomessa vähälle huomiolle jääneestä projektista: Gotlandsbåtenin yrityksestä käynnistää kilpaileva liikenne manner-Ruotsista Gotlannin saarelle. Liikenne on nimittäin viime vuosikymmenet ollut kulloinkin Ruotsin valtiolta tukea saaneen varustamon käsissä. Täällä länsinaapurissa asia kiinnosti luonnollisesti enemmän myös laivaharrastajapiirien ulkopuolella.

Viimekertainen yritys epäonnistui. Suurimmaksi ongelmaksi koitui Kreikasta rahdattu alus, jota ei koskaan saatu Itämerelle eikä edes liikkeelle, vaikka miehistökin ehdittiin jo lennättää Kreikkaan hakemaan laivaa. Kun alusta ei ollut, Gotlandsbåtenin oli peruttava vuoden 2014 liikenne ja täten myös kymmenet tuhannet myydyt liput. Varustamo ilmoitti myöhemmin, ettei vuonna 2015:kaan päästä aloittamaan sopivan aluksen puuttuessa.

Viime kesänä saatiin kuitenkin hyviä uutisia: Gotlandsbåten oli löytänyt sopivan aluksen P&O Ferriesiltä, Pohjois-Irlannin ja Skotlannin välisestä liikenteestä. Tässä vaiheessa Gotlandsbåtenin organisaatiota oltiin jo uudistettu, ja aluksen osti sitä varten perustettu varustamo Nordic HSC. Viime talvena HSC Express tuli Ruotsin Helsingborgiin ja siirtyi myöhemmin keväällä Landskronaan telakalle. Pitkien valmistelujen jälkeen HSC Express pääsi onnistuneesti tekemään ensimmäisen vuoronsa 28. huhtikuuta Nynäshamnista Visbyhyn. Vajaat 850 matkustajaa ja 180 autoa kuljettava katamaraani liikennöi Nynäshamnin lisäksi myös Västervikiin.

Kilpailun vaikutus liikenteeseen on jo nyt huomattavissa. Aiemmin monopolista nauttinut Destination Gotland on lisännyt 118 uutta vuoroa ja täten satojatuhansia lisäpaikkoja Nynäshamnin ja Visbyn välille. Hintataso matkoilla mantereen ja saaren välillä on tullut reilusti alas, ja uusi kilpailija Gotlandsbåten väittääkin hintojen olevan vuoden 1978 tasolla.

Tästä on luonnollisesti paljon hyötyä Gotlantiin kesällä matkustaville. Hintojen laskun ja lisävuorojen lisäksi liikennettä on ensimmäistä kertaa reiluun kahteen vuosikymmeneen Nynäshamnin ja Oskarshamnin lisäksi myös Västervikistä. Gotlanti on suosittu matkailukohde Ruotsissa, ja kesällä siellä järjestetään lukuisia eri teemaviikkoja ja tapahtumia, kuten politiikan vuosittainen ”huippukokous” Almedalsveckan ja keskiaikaviikko Medeltidsveckan. Uusi kilpailija on julistanut, että pääasiallisena tarkoituksena on saada Gotlannin paikallaan jumittava turistien määrä nousuun ja täten hyödyttää saaren taloutta. Varsinaisesti Destination Gotlandin kiusaksi liikennettä ei siis aloiteta, vaan pääasiallisena tarkoituksena on tuoda entistä enemmän matkailijoita Gotlantiin.

> **On ilahduttavaa nähdä käytännössä, miten kilpailu todella loppukädessä koituu kuluttajan hyödyksi.**

On ilahduttavaa nähdä käytännössä, miten kilpailu todella loppukädessä koituu kuluttajan hyödyksi. Monien vastoinkäymisten jälkeen myös Gotlandsbåten kykeni kääntämään suunnan ja lopulta onnistui tavoitteessaan. Uusi ja toivottavasti kaikille parempi aikakausi Gotlannin-liikenteessä on käynnistynyt. □

PS. Artikkelin Gotlannin-liikenteestä ja Gotlandsbåtenin edellisestä yrityksestä löydät Ulkomatalan numerosta 3/2014. Artikkelin Rederi AB Gotlandin ja manner-Ruotsin ja Gotlannin välisen liikenteen historiasta löydät Ulkomatalan numerosta 2/2015.

Kirja-arvostelu

Turson historiikki

Matti Pietikäisen viimeiseksi jäänyt teos luo katsauksen satamajäänmurtaja Turson historiaan.

Pietikäinen, Matti: Vain yksi palasi takaisin – Höyrylaiva Turson 70 ensimmäistä vuotta. Satamajäänsärkijä S/S Turso Yhdistys ry: 2016. 204 sivua.

TEKSTI: **KALLE ID**

SATAMAJÄÄNSÄRKIJÄ TURSO on Suomen oloissa uniikki alus: ainoana maastamme sotakorvauksena Neuvostoliittoon luovutetuista aluksista se palasi kotimaahan. Laiva on myös maamme ainoa kivihiiltä käyttövoimanaan käyttävä höyryalus ja kertakaikkisen uniikki esimerkki elävästä historiasta.

Matti Pietikäinen oli alkumetreiltä asti mukana Turson Suomeen palauttamisessa ja kunnostamisessa, joten hän oli luonnollinen valinta laivan historiikin kirjoittajaksi. Valitettavasti Pietikäinen menehtyi keväällä 2015, minkä jälkeen kirjan toimitti valmiiksi Rami Wirrankoski. Lisäksi kirjoittamiseen osallistuivat Pekka Snellman ja Ari Reunanen.

Pietikäisen tapaan Turso-historiikki ei kerro vain itse aiheena olevan laivan vaiheista, vaan taustoittaa aihetta laajasti kertomalla rakentajatelakan historian, Tursoa edeltäneiden suomalaisten satamajäänmurtajien vaiheet ja vieläpä Turson suunnittelusta vastanneen K. Albin Johanssonin elämänvaiheet. Kiintoisa on myös täydellinen luettelo sotakorvauksena luovutetuista suomalaisista laivoista ja proomuista. Sivupolut eivät kuitenkaan vie huomiota itse aiheelta eli Tursolta, jonka vaiheet Suomen lipun alla käsitellään ansiokkaasti. Erityisesti laivan kunnostustyöt ja vaiheet Turso-yhdistyksen omistuksessa käsitellään yksityiskohtaisesti – ja hyvä niin, onhan edelleen jatkuva kunnostustyö ollut kiinnostava ja poikkeuksellinen projekti.

Sen sijaan laivan aika nimellä Taifun (Тайфун) ensin Neuvostoliiton ja sitten Venäjän lipun alla ohitetaan lyhyesti: vain 11 sivua on omistettu laivan 59 vuotta kestäneelle ajalle itänaapurissa. Tiedon saaminen laivan vaiheista erityisesti Neuvostoaikana oli varmasti haastavaa, mutta yhtä kaikki kirja antaa yksipuolisen kuvan laivan tarinasta.

Itse olisin arvostanut myös Turson entisöinnissä tehtyjen valintojen tarkempaa avaamista. Alushan on – muutamaa yksityiskohtaa lukuun ottamatta – palautettu ulkoisesti takaisin vuoden 1944 asuunsa, mikä on tarkoittanut lähes kaikkien vuosien 1945-2004 historiallisten kerrostumien hävittämistä. Koska laiva on haluttu kunnostaa nimenomaan suomalaisena on valinta hyväksyttävä, mutta olisi silti ollut kiinnostavaa lukea, miten päädyttiin juuri tähän asuun.

Taittonsa puolesta Turso-kirja on siisti ja helppolukuinen; visuaalisessa ilmeessä on selvää sukulaisuutta Laiva-lehteen. Hiukan erikoinen valinta on kaikkien erisnimien kursivointi – yleensähän kursiivia joko ei käytetä ollenkaan tai nimet kursivoidaan vain kun henkilö mainitaan ensimmäistä kertaa. Pieniä pyyhkeitä pitää antaa kirjan kannesta, joka vaikuttaa kiireessä tehdyltä ja antaa halvan ensivaikutelman muuten asiallisesta teoksesta.

Aiheensa rajallisuuden vuoksi Turso-kirja ei yllä Pietikäisen aiempien teosten tasolle, mutta yhtä kaikki se puolustaa kiinnostavan aiheensa vuoksi paikkaansa kenen tahansa suomalaisen merenkulkuharrastajan kirjahyllyssä. □

Islannista ja Färsaa Britanniaan

Yhteys Britanniaan ei koskaan ollut pääasia Islantiin ja Färsaarille liikennöiville varustamoille – yleensä brittiläisissä satamissa poikettiin matkalla Tanskaan. Vaikka Britannian-yhteydessä oli useita taukoja, pääsi Islannista ja Färsaarilta silti Britanniaan vielä silloin, kun liikenne Ruotsista, Norjasta ja Suomesta oli jo päättynyt.

TEKSTI: **KALLE ID**

MATKUSTAJALIIKENNE Pohjoismaista Britanniaan -juttusarjan oli tarkoitus loppua Ulkomatalan viime numerossa julkaistuun artikkeliin Tanskan ja Britannian välisestä liikenteestä. Alkuperäisenä suunnitelmana oli, että tuohon artikkeliin olisi kuulunut osana lyhyt kainalojuttu, joka kertoisi liikenteestä Islannista ja Färsaarilta Britanniaan. Jutusta tuli kuitenkin aivan liian pitkä lyhyeksi kylkiäiseksi ja se sai kunnian olla oma erillinen artikkelinsa. Samalla meni pipariksi alkuperäinen suunnitelma, jonka mukaan sarjan artikkelit oltaisiin julkaistu samassa järjestyksessä, jossa matkustajaliikenne aiheena olevista maista Britanniaan loppui.

arilta

Matkustajaliikenne Pohjoismaista Britanniaan, osa 7/7.

Pohjoismaiden ja Britannian välistä matkustajalaivaliikennettä käsittelevän juttusarjan tämän osan aiheena on liikenne Islannista ja Färsaarilta Britanniaan. Sarja päättyy.

Vimeinen Islannista ja Färsaarilta Britanniaan liikennöinyt matkustaja-alus Smyril Tórshavnin satamassa vuonna 2011, Britannian-liikenteen jo päätyttyä. Kuva: Kalle Id

Islannista ja Färsaarilta Britanniaan kulkenut liikenne poikkeaa muista Pohjoismaista jonkin verran. Kun Ruotsissa ja Norjassa muut varustamot aloittivat liikenteen ja tanskalainen DFDS tuli mukaan vasta sen loppuvuosina, Islannin ja Färsaarten liikenteessä DFDS oli mukana ensin mutta luopui liikenteestä myöhemmin paikallisten yrittäjien hyväksi. Tämä oli luonnollista, sillä vuoteen 1944 asti Islanti oli osa Tanskaa ja Färsaaret on sitä edelleen. DFDS:n liikenne Färsaarille ja Islantiin ei kuitenkaan ollut puhtaasti Tanskan sisäistä liikennettä, vaan saarille ajettiin Skotlannin pääkaupungin Edinburghin kautta.

Matkustajaliikenne Färsaarille ja Islantiin alkaa

Vuoteen 1856 asti liikenne Färsaarille ja Islantiin oli kuninkaallinen monopoli. Liikenne oli epäsäännöllistä, eikä varsinaista matkustajaliikennettä ollut lainkaan. Kun vielä kuninkaallisen kauppakompanian saarten liikennettä hoitanut alus, kuunari Søløven, upposi vuonna 1857, tarvittiin saarten liikenteeseen uusi ratkaisu. Vuonna 1858 tanskalainen laivanvarustaja C. P. A. Koch aloitti liikenteen matkustajia ja rahtia kuljettavalla höyrylaivalla Kööpenhaminan, Färsaarten ja Islannin välillä. Vuonna 1867 Kochin varustamo fuusioitui kolmen muun tanskalaisvarustamon kanssa muodostaen Det Forenede Dampskibsselskabin eli

DFDS:n. Vuosina 1870-1876 liikenne Islantiin ja Färsaarille oli jälleen Tanskan valtion hoitamaa, kunnes DFDS otti linjan jälleen hoitaakseen. Valtion alus Diana jatkoi vuoteen 1880 DFDS:n laivojen rinnalla, mutta vuodesta 1880 vuoteen 1908 DFDS oli ainoa Färsaarille ja Islantiin liikennöinyt varustamo.

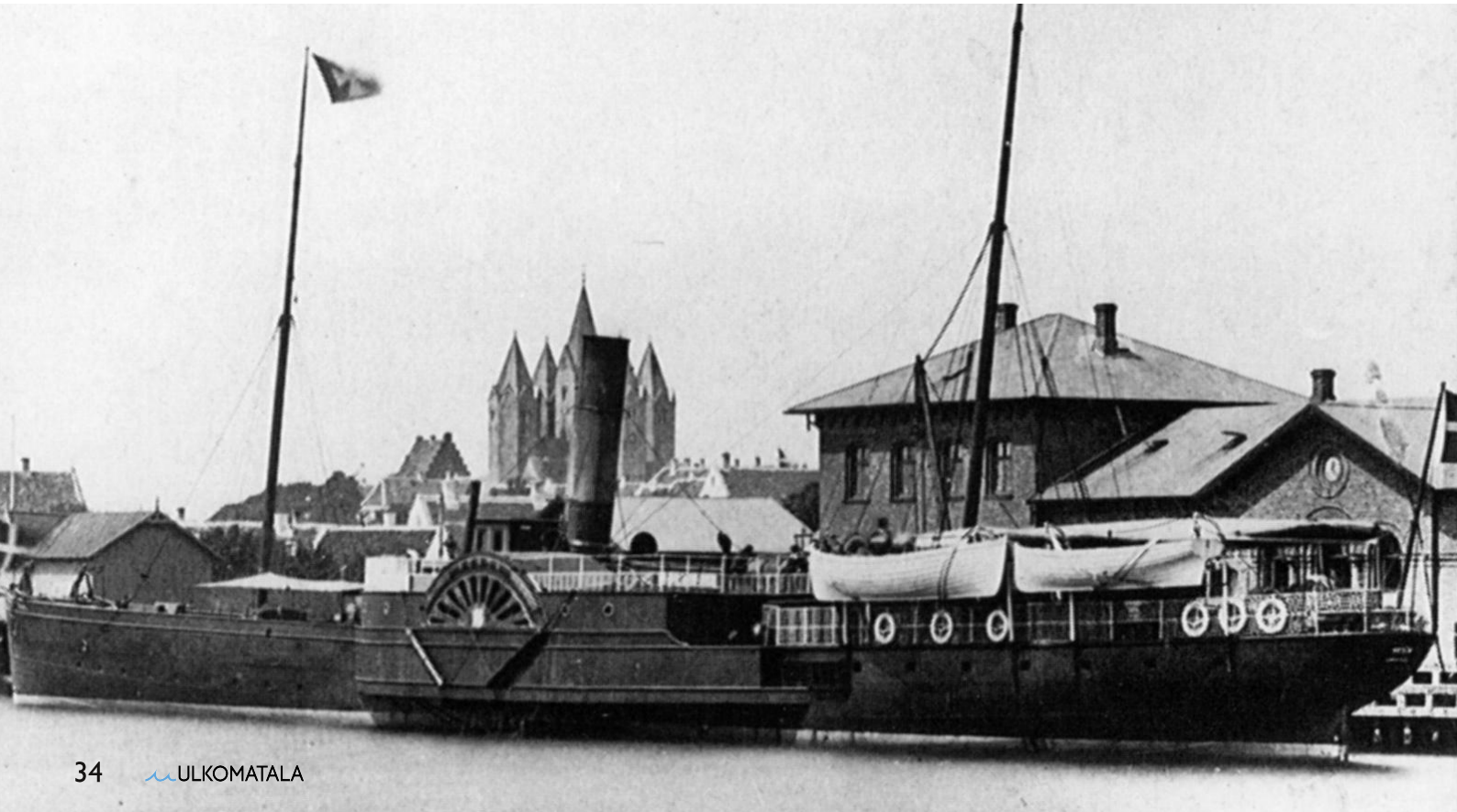
DFDS:n aika

Vuonna 1882 DFDS:lle valmistui ensimmäinen nimenomaan Färsaarten ja Islannin liikennettä varten suunniteltu alus, Burmeister & Wainin telakan rakentama Laura (1 068 brt ja 120 matkustajaa). Ilmeisesti samaan aikaan alkoi liikenne Islannista ja Färsaarilta Britanniaan, sillä DFDS:n 125-vuotishistoriikin mukaan Laura liikennöi alusta lähtien reitillä Kööpenhamina-Edinburgh-Färsaaret-Islanti. Sekä Färsaarilla että Islannissa vierailtiin useissa eri satamissa. Kuitenkin North Sea Passenger Lines -teoksen mukaan liikenne saarilta Britanniaan alkoi vasta vuonna 1897, kun DFDS solmi Tanskan hallituksen kanssa sopimuksen, jonka nojalla varustamo liikennöi 18 kertaa vuodessa Kööpenhaminasta Edinburghin kautta Färsaarille.

Alkoi Britannian-liikenne kumpana vuonna hyvänsä, vuoden 1897 sopimuksen täyttämiseksi DFDS tarvitsi (lisää) aluksia liikennettä varten. Vuonna 1898 varustamo osti rahtialuskaksikon Vardø ja Vadsø, jotka uudistettiin matkustaja-rahtialuksiksi nimillä Skalholt ja Holar (laivat nimettiin Islannin piispanistuinten Skálholtin ja Hólarin mukaan). Ne kulkivat sekä pitkällä linjalla Kööpenhaminasta Edinburghin kautta Färsaarille ja Islantiin että Islannin rannikkoliikenteessä. Huolimatta valtion kanssa tehdystä sopimuksesta sai DFDS reitille kilpailijan vuonna 1898, kun ruotsalainen Skånska Ångfartygs AB asetti 1879 valmistuneen Vesta-laivansa (1 122 brt, 92 matkustajaa) Kööpenhamina-Edinburgh-Färsaaret-Islanti -linjalle. DFDS osti laivan jo 1899, säilyttäen sen samalla linjalla saman nimisenä. Samalta omistajalta DFDS:lle siirtyi myös Ceres (rak. 1883, 1 166 brt ja 117 matkustaja), joka sekin asetettiin Islannin-liikenteeseen. Vuonna 1904 DFDS hankki peräti neljännen aluksen Islannin-liikenteeseen, kun suomalaiselta Wasa-Nordsjö Ångbåts Ab:lta ostettiin 1898 valmistunut Vega. Uuden nimen Tjaldur (1; 795 brt, 353 matkustajaa) saanut alus asetettiin sekin Kööpenhamina-Edinburgh-Färsaaret-Islanti -linjalle. Laiva sai nimensä Färsaarten kansallislinnun meriharakan mukaan. On syytä huomata nimen olevan nimenomaan fäärinkielinen – tanskaksi meriharakka on strandskade.

Pitkään palvellut Laura haaksirikkoutui Skagarstrandin edustalla Islannissa 10.3.1910. Miehistö ja matkustajat saatiin pelastettua, mutta laiva itsessään jouduttiin romuttamaan. Laura ehti tehdä 28 vuoden aikana 204 matkaa Kööpenhaminan ja Islannin välillä. Onneksi Kööpenhaminan telakalla oli valmiina Islannin-liikenteeseen sopiva alus, vuonna 1891 valmistunut Botnia,

Siipirataslaiva Vesta vuodelta 1897 liikennöi Färsaarille ja Islantiin ensin Skånska Ångfartygs Ab:n ja myöhemmin DFDS:n väreissä. Kuva: Bruce Peterin kokoelmat

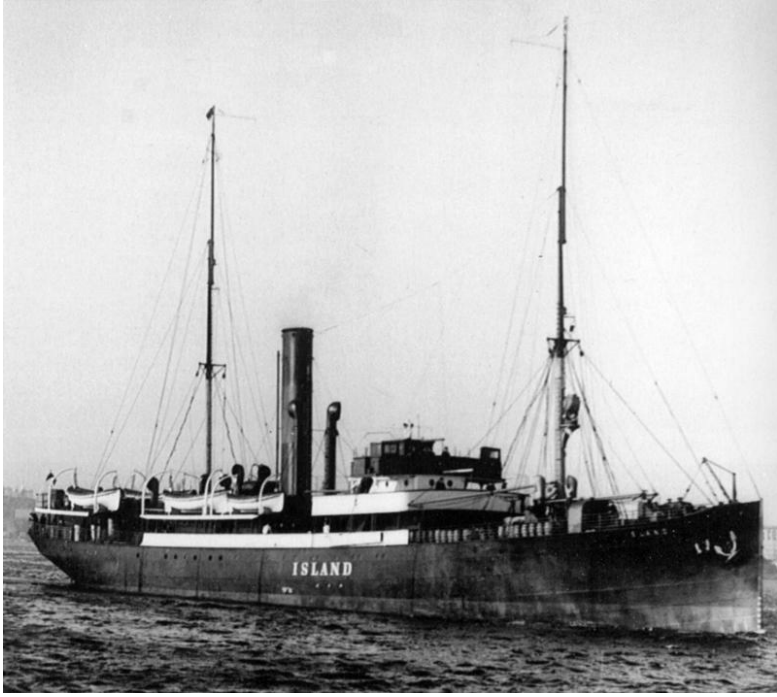


joka aloitti lähes saman tien liikenteen Islantiin. Uudistusten jälkeen 1 206 brt:n alus kuljetti 171 matkustajaa. Kuten nimestäkin voi päätellä oli Botnia alkujaan rakennettu Tanskan ja Suomen välistä liikennettä varten; DFDS oli kuitenkin luopunut liikenteestä Suomeen vuonna 1904. Keväällä 1912 Islannin-liikenteessä vieraili puolestaan upouusi Bergenshus (1 017 brt, 76 matkustajaa), joka tosin teki vain yhden matkan ennen siirtymistään Stettin-Kööpenhamina-Norja -linjalle.

Vuosina 1908-1910 Det Bergenske Dampskibsselskab ja AS Thore aloittivat molemmat liikenteen Färsaarille ja Islantiin Norjasta ja Tanskasta. Kumpikaan varustamo ei liikennöinyt Britanniaan, mutta lisääntynyt kilpailu heikensi DFDS:n Islannin ja Färsaarten liikenteen tulosta. Vuonna 1914 puolestaan perustettiin Eimskipafélag Íslands (vapaasti käännettynä Islannin Höyrylaivaosakeyhtiö). Eimskipin historiasta on ollut poikkeuksellisen vaikeaa löytää tarkkaa tietoa; varustamon ensimmäiset alukset aloittivat liikennöinnin vuonna 1915, mutta en löytänyt mitään tietoa laivojen tarkoista reiteistä tai siitä, kuljettivatko ne matkustajia. Lisääntynyt kilpailu ei kuitenkaan varmasti parantanut DFDS:n matkustaja-alusten asemaa.

Kilpailijoiden ilmaantumisesta huolimatta DFDS jatkoi liikennöintiä. Skalholt vedettiin liikenteestä vuonna 1914, mutta seuraavana vuonna sen korvasi vain kolme vuotta vanha Christianssund (1 017 brt, 76 matkustajaa), joka oli edellä mainitun Bergenshusin sisaralus. Christianssund kuitenkin menetettiin haaksirikossa jo vuonna 1916. Islannin-liikennettä varten oli onneksi edellisenä vuonna valmistunut uudisrakenne Island (1 774 brt, 155 matkustajaa) Helsingørin telakalta. Island liikennöi Kööpenhaminan ja Islannin väliä Botnian ja Tjaldurin (1) linjaparina.

Holar vedettiin liikenteestä vuonna 1917. Vesta ja Ceres puolestaan menetettiin molemmat sodassa samana vuonna ollessaan rahdattuina Islannin paikallishallinnolle. Vuodesta 1918 Botnia kulki Kööpenhaminasta Färsaarille ja Islantiin Bergenin kautta, kunnes vuonna 1920 palattiin vanhaan reittiin Edinburghin kautta. Tjaldur (1) ja Island sen sijaan liikennöivät koko ajan Edinburgh kautta. Vuonna 1920 linjalla kulki myös vuonna 1890 valmistunut Nidaros (1 024 brt ja 144 matkustajaa). Alus on suomalaisittain mielenkiintoinen, sillä se rakennettiin alkujaan DFDS:n Kööpenhamina-Hanko -linjalle. Vuotta myöhemmin Island purjehti ensimmäistä kertaa aina Grönlantiin asti. Vuonna 1922 Tjaldur (1) poistui Islannin-liikenteestä.



Vuonna 1915 valmistunut Island liikennöi Färsaarille ja Islantiin aina vuonna 1937 tapahtuneeseen uppoamiseensa asti. Kuva: Bruce Peterin kokoelmat

Sen korvasi 1915 valmistunut Sleipner (ex-Trondhjem (1), 1 076 brt, 59 matkustajaa), joka liikennöi vain Färsaarille asti käymättä lainkaan Islannissa. Laiva sai nimensä skandinaavisen mytologian kahdeksanjalkaisen Sleipnir-orin mukaan, joka oli ylijumala Odinin ratsu.

Nimi Tjaldur kuitenkin palasi välittömästi Färsaarille ja Islantiin suuntautuneeseen liikenteeseen, sillä 1919 perustettu Skipafelagið Føroyar (SF) nimesi Østasiatisk Kompagnilta hankkimansa matkustaja-rahtialuksen Tjalduriksi (2). SF liikennöi Färsaarilta suoraan Kööpenhaminaan; färsaarelaiset olivat jo pidempään toivoneet suoraa Tanskan-yhteyttä Edinburghin kautta kiertävän reitin sijaan. Laivan nimivalinta lienee aiheuttanut enemmän kuin hiukan sekaannuksia, sillä vuonna 1926 DFDS:n Tjaldur (1) palasi Kööpenhamina-Edinburgh-Färsaaret-Islanti -linjalle ja näin Färsaarten ja Tanskan välillä kulki kaksi samannimistä alusta.

DFDS-ajan loppu

DFDS:n Färsaarten ja Islannin-liikenteeseen saatiin vielä yksi uudisrakenne, kun vuonna 1927 valmistui uusi Dronning Alexandrine (1 854 brt ja 153 matkustajaa). Seuraavana vuonna liikenne Islantiin ja Färsaarille järjestettiin uudelleen: Dronning Alexandrine ja Sleipner ajoivat pitkää linjaa Kööpenhamina-Edin-

burgh-Tórshavn-Vestmanna-Reykjavik. Botnia ja Island siirtyivät liikennöimään lyhyempää linjaa, joka päättyi etelässä Edinburghiin. Tjaldur (1) siirrettiin muuhun liikenteeseen. Vuonna 1928 myös SF aloitti liikenteen Britanniaan, joskin kuljettaen ainoastaan rahtia Havhestur ("myrskylintu") -laivalla. Varustamo ei kuitenkaan kyennyt kilpailemaan vahvempaa DFDS:ää vastaan. Linja suljettiin vuonna 1933 ja Havhestur myytiin.

Pitkään palvellut Botnia vedettiin lopulta liikenteestä 1934 ja myytiin romuksi. Seuraavana vuonna sen korvasi vuonna 1896 valmistunut Primula (1 524 brt, 257 matkustajaa). Sen aika linjalla jäi kuitenkin lyhyeksi, sillä laiva makuutettiin jo 1936. Saman vuonna Sleipner siirrettiin Kööpenhaminan ja Puolan välisille linjoille. Island puolestaan upposi Skotlannin rannikolla vuonna 1937; matkustajat, rahti ja laivalla ollut posti saatiin pelastettua. Näin Drottning Alexandrine jäi DFDS:n ainoaksi alukseksi Färsaarille ja Islantiin suuntautuneessa liikenteessä. Laivan reitistä oltiin vuonna 1936 poistettu käynti Edinburghissa, mutta Islandin uppoamisen jälkeen se otettiin jälleen mukaan reittiin. Toisen maailmansodan myötä liikenne Islannista ja Färsaarilta Britanniaan keskeytyi. Sodan jälkeen sekä DFDS että SF aloittivat linjansa uudelleen, mutta kumpikaan ei enää liikennöinyt Britanniaan. Vuosi 1939 jäi näin toistaiseksi viimeiseksi vuodeksi, jolloin Färsaarilta ja Islannista oli matkustajayhteys Britanniaan.

Eimskip-kausi 1950-1973

Toisen maailmansodan jälkeen matkustajayhteys Britanniasta Islantiin – mutta ei Färsaarille – palasi vuonna 1950, kun aiemmin mainittu islantilaisvarustamo Eimskip vastaanotti uudisrakenne Gullfossin (3 858 brt, 209 matkustajaa). Laivan varsinainen tarkoitus oli tarjota matkustajayhteys Islannista Tanskaan, mutta reittiin lisättiin – ilmeisesti ensimmäistä kertaa – pysähdys Edinburghissa.

Färsaaret puolestaan saivat jälleen matkustajayhteyden Britanniaan vuonna 1952, kun DFDS asetti vuonna 1923 valmistuneen 1 398 brt:n Trondhjemin (2) reitille Kööpenhamina-Aalborg-Edinburgh-Tórshavn-Trongisvágur. Trondhjem (2) kuljetti kuitenkin vain 24 matkustajaa, joten käytännössä kyse oli lähes yksinomaan rahtiliikenteestä, minkä lisäksi alus liikennöi Färsaarille vain muiden linjojen ohessa. Britannian-yhteyden paluu jäi lyhyeksi, sillä jo vuonna 1955 Trondhjem (2) siirtyi yksinomaan Tanskan ja Britannian välisille linjoille. Kiinnostavaa on, että Eimskip ei lisännyt pysähdystä Färsaarilla Gullfossin reittiin tämän jälkeen.

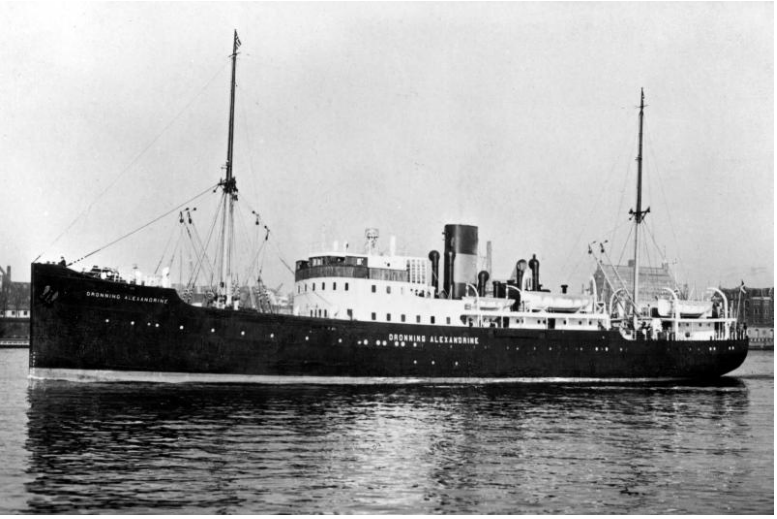
1960-luvun lopulta lähtien Gullfossin pysähdys Edinburghissa jätettiin usein pois laivan reitistä, mutta kokonaan näistä ei luovuttu. Syksyllä 1973 Gullfoss vedettiin pois liikenteestä; lentokoneet olivat syrjäyttäneet perinteiset matkustaja-alukset tälläkin reitillä. Eimskip ei ilmeisesti enää liikennöinyt matkustaja-aluksilla tämän jälkeen. Autolauttaliikenne Färsaarille alkoi vasta vuonna 1974, kun DFDS siirsi Tanska-Britannia -linjan Englandin Esbjerg-Tórshavn -linjalle (laivasta kerrottiin tarkemmin sarjan viime osassa Ulkomatalan numerossa 2/2016). Islanti sai odottaa omaa autolauttaansa vieläkin pidempään.

Britanniaan kolmen varustamon voimin 1975-1996

Färsaarten hallinnon omistama, saarten välisestä paikallisliikenteestä vastaava varustamo Strandfaraskip Landsins osti vuonna 1975 ensimmäisen autolauttansa, DFDS:n tytäryhtiö Mols-Linienin vuonna 1969 valmistuneen Morten Molsin (2 430 brt, 800 matkustajaa ja 135 autoa). Laiva sai uuden nimen Smyril ("ampuhaukka"). Vaikka laiva oli alkujaan hankittu Färsaarten sisäistä liikennettä varten, jo kesällä 1975 sitä käytettiin liikenteessä Färsaarilta Islantiin, Norjaan, Tanskaan ja Skotlantiin, jossa satamana oli Aberdeen. Linjoja Färsaarten ulkopuolelle liikennöitiin kuitenkin Färsaarten sisäisen liikenteen rinnalla, joten kovin tiheästä liikenteestä ei ollut kyse.

Vuonna 1983 peräti kaksi uutta varustamoa aloitti liikenteen Britanniaan, toinen Islannista ja toinen Färsaarilta Strandfaraskip Landsinsin kanssa kilpailevana linjana. Islantiin suuntaavan lauttalinjan perusti islantilainen Farskip, joka rahtasi Polferriesiltä Rogalin-lautan (alkujaan Suomen Höyrylaivaosakeyhtiön omistama Silja-lautta Aallotar vuodelta 1972), joka sai uudeksi nimekseen Edda 1200-luvulta peräisin olevien muinaisskandinaavisten kirjojen mukaan. 7 801 brt:n, 1 000 matkustajan ja 170 auton kapasiteetilla varustettu Edda liikennöi Bremerhavenista Newcastlen kautta Reykjavikiin kesäkauden 1983. Mitä ilmeisimmin reitti ei ollut suuri menestys, sillä linjaa ei avattu uudelleen seuraavana kesänä.

Toinen vuonna 1983 liikenteen aloittanut varustamo pärjäsi paremmin. Färsaarilla vuonna 1982 perustettu Smyril Line (varustamo mahdollisesti nimettiin Smy-



Yllä: **Tyylikäs Dronning Alexadrine vuodelta 1927 oli viimeinen DFDS:n uudisrakenne Färsaarten ja Islannin linjoilla. Myöhemmin saarille liikennöitiin muilta linjoilta siirretyillä vanhoilla aluksilla.** Kuva: Bruce Peterin kokoelmat
Yllä oikealla: **Eimskipin näppärä Gullfoss oli ainoa islantilainen matkustaja-alus Britanniaan suuntautuneilla linjoilla.** Kuva: Postikortti, Ian Boylen kokoelmat
Oikealla: **Islannin-kulkija tämäkin: entinen Silja-lautta Aallotar kulki Länsi-Saksasta ja Britanniasta Islantiin vuonna 1983 nimellä Edda. Kuvassa laiva ilmeisesti Nantesin telakalla juuri ennen luovutusta.**
Kuva: Suomen Laivahistoriallisen Yhdistyksen kokoelmat
Alla: **Smyril-lautta liikennöi pitkään Färsaarilta Britanniaan. Kuvassa laiva Aberdeenissä vuonna 1993; taustalla suomalaisväriä monitoimimurtaja Fennican muodossa.**
Kuva: Ian Boyle

Smyril Linen ensimmäinen Norröna kuvattuna helmikuussa 2003. Laivan nimen kirjoitusasu on mielenkiintoinen, sillä föärin kielessä ö-kirjaimen normaali kirjoitusasu on ø. Suomalaisille tutumpaa kirjoitusasua käytetään yleensä lähinnä runoudessa. Kuva: Per Jensen

ril-lautan mukaan) osti Swelast-varustamolta TT-Saga Linen liikenteessä kulkeneen Gustav Vasan. Vuonna 1973 valmistunut 7 457 brt:n, 1 040 matkustajan ja 250 henkilöauton laiva sai uuden nimen Norröna (1) ja se asetettiin liikenteeseen Tórshavnista Seydisförduriin (Islanti), Bergeniin, Hanstholmiin (Tanska) ja Skotlantiin kuuluvien Shetlandinsaarten Lerwickiin. Lerwickistä oli puolestaan jatkoyhteys manner-Skotlannin Thursoon (Scrabsterin satamaan) ja Aberdeeniin P&O Ferriesin lautoilla. Kuten Smyril, myös Norröna (1) liikennöi vain kesäisin; talvet se vietti joko makuutettuna tai rahdattuna muille operaattoreille.

Vuonna 1993 käynti Lerwickissä jätettiin pois Norrönan reitistä, ja näin Islanti menetti jälleen Britannian-yhteytensä. Osasyynä päätökseen saattoi olla se, että DFDS oli luopunut omasta Tanskan ja Färsaarten välisestä yhteydestään vuonna 1992, joten Smyril Line sai nyt tällä välillä huomattavasti aiempaa enemmän matkustajia. Färsaarien Britannia-yhteys sen sijaan säilyi, sillä Strandfaraskip Landsins jatkoi liikennettä Tórshavnista Aberdeeniin aina kesäkauteen 1996 asti. Lokakuussa 1996 Smyril vieraili viimeisen kerran Skotlannissa; tämän jälkeen Färsaarten ja Britannian välinen meriyhteys katkesi – toistaiseksi.

Norrönoilla Britanniaan 1999-2008

Pitkään Färsaarten ja Britannian välinen yhteys ei ehtinyt olla poikki. 1990-luvun lopulla Smyril Line laajensi radikaalisti liikennettään: syksystä 1998 Norröna (1) alkoi liikennöidä ympärivuotisesti Färsaarten ja Tanskan välillä, ja seuraavasta vuodesta alkaen kesäkäynnit Lerwickissä otettiin jälleen ohjelmaan.

1990-luvun lopulla alkoi olla selvää, että Norröna (1) oli jäämässä pieneksi liikenteen tarpeisiin. Ehkä hieman yllättäen Smyril Line päätti hankkia korvaajaksi uudisrakenteen, ei käytettyä alusta. Syy oli kuitenkin ilmeinen, sillä Tórshavnin sataman ahtaudesta johtuen uuden aluksen piti olla verrattain lyhyt, mutta vastineeksi normaalia leveämpi halutun kapasiteetin saavuttamiseksi. Uusi alus sai edeltäjänsä tapaan nimen Norröna (2). Knud E. Hansen -arkkitehtitoimiston suunnittelema alus valmistui Flender Werftin telakalta Lyypekistä vuonna 2003. Aluksen sisätilojen suunnittelusta vastasi ruotsalainen arkkitehtitoimisto Figura. Norrönan (2) bruttovetoisuus on 35 966 bt, matkustajakapasiteetti 1 482, autokapasiteetti 634 ja rahtikapasiteetti 1 870 kaistametriä.

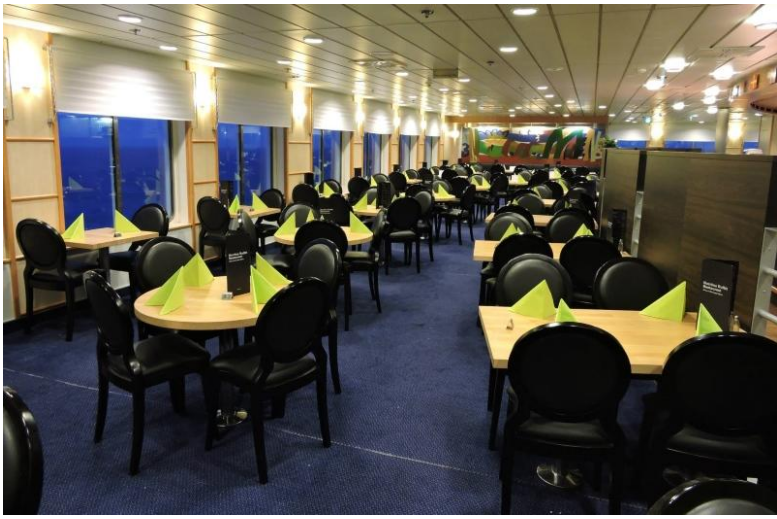
Vaikka uusi Norröna (2) oli rakennettu osittain Shetlannin hallinnon rahoilla ja Shetland Development Trust on myös yksi Smyril Linen omistajista, halusi varustamo lopettaa liikenteen Lerwickiin jo vuonna 2006. Syynä olivat Smyril Linen talousvaikeudet. Jokainen käynti Lerwickissä maksoi varustamon tuolloisen toimitusjohtajan Thomas Magnussenin noin 10 000 puntaa, kun samaan aikaan vain viisi prosenttia kaikista varustamon kuljettamista matkustajista aloitti tai lo-petti matkansa Lerwickissä. Lisäksi ongelmia tuotti yhteistyö Shetlannin ja Skotlannin välisen lauttaliikenteen vuonna 2002 hoitaakseen saaneen Northlink Ferriesin kanssa, sillä aiemmasta liikennöijästä P&O Ferriesistä poiketen Northlink ei suostunut yhteistyöhön Lerwickin kautta Skotlannista Skandinaviaan kulkevien matkojen varauksissa.

Liikenteen lopettamista puitiin oikeudessa asti, sillä Shetland Development Trustin mukaan Smyril Line oli sitoutunut liikennöimään Lerwickiin vuoteen 2008 asti. Lopulta kesäkausi 2006 jäi kuitenkin viimeiseksi, jolloin Smyril Line liikennöi Shetlantiin. Sen sijaan Norröna alkoi liikennöidä suoraan manner-Skotlannin Thursoon kesäkaudesta 2007. Tämä liikenne olikin kannattavampaa kuin Shetlannin-reitti, mutta aikataulullisesti ongelmallista: Thurso kun ei ole Tanskan ja Färsaarten välisen reitin varrella, toisin kuin Lerwick. Syksyllä 2008 Smyril Line päätti lopullisesti luopua liikenteestä Skotlantiin. Samalla myös käynnit Bergenissä jäivät pois aikataulusta ja Norröna liikennöi vuodesta 2009 lähtien kesäisin reitillä Hirtshals-Tórshavn-Seydisfjördur. Talvisin laiva ei käy Islannissa.

Islanti ja Färsaaret, kuten muutkin Pohjoismaat, ovat nykyään vailla matkustajalaivayhteyttä Britanniaan. Shetlannin paikallishallinto ja Smyril Line tosin neuvottelivat keväällä 2014 Lerwickin-käyntien palauttamisesta, mutta tämä ei johtanut konkreettisiin tuloksiin. □

Lähteitä

- Cooke, Anthony: *Liners & Cruise Ships – Some notable smaller vessels*. Carmania Press: Huddersfield 1996.
- Hahn-Pedersen, Morten (toim.): *North Sea Passenger Lines*. Association of North Sea Cities – Maritime Museums Network & The Fisheries and Maritime Museum: Esbjerg 2009.
- Malmberg, Thure & Stampehl, Marko: *Siljan viisi vuosikymmentä*. Frenckellin Kirjapaino: Espoo 2007.
- Ortel, Kai: *TT-Line Through Five Decades*. Ferry Publications: Ramsey 2014.
- Peter, Bruce: *Knud E. Hansen – Ship Design Through Seven Decades*. Nautilus Forlag: Frederiksværk 2010.
- Thorsøe, Søren; Simonsen, Peter; Krogh-Andersen, Søren; Frederichsen, Frederik; Vaupel, Henrik: *DFDS 1866-1991. Ship Development Through 125 Years – from Paddle Steamer to Ro/Ro Ship*. DFDS: 1991.
- "Blow as ferry link with Scandinavia faces the axe". Herald Scotland 12.11.2008.
- Riddel, Neil: "Norröna return?" Shetland News 7.5.2014.
- "Summer ferry sailings cancelled". BBC News 11.11.2008.
- "Tórshavn court backs Smyril Line in battle to quit Lerwick". Aferry.co.uk 9.6.2006.
- Eimskip (eimskip.is)
- Fakta om Fartyg (www.faktaomfartyg.se)
- Smyril Line (www.smyrilline.com)



Yllä: **Norrönan (2) buffet-ravintola kuvattuna vuonna 2014.** Kuva: Sverre Andread Rud
Alla: **Uutta Norrönaa suunniteltaessa huomioitiin Pohjois-Atlantin myrskyisä luonne, mikä johti jyhkeään ulkomuotoon. Kuvassa laiva ohittaa Travemünden koeajolla huhtikuussa 2003.** Kuva: Marko Stampehl

Lokikirja

Maalis-huhtikuu 2016

Merenkulun tärkeimpiä tapahtumia niin kotivesiltä kuin maailman meriltä maalis-huhtikuulta 2016.

TEKSTI: **KALLE ID, LASSI LIIKANEN, JUSSI LITTUNEN** JA **OLLI TUOMINEN**

Maaliskuu

Tietokanta Suomen perinnelaivoista avautui. Maaliskuun alussa avattiin Suomen Laivahistoriallisen Yhdistyksen ja Museoviraston yhteistyönä tuottama Suomen historiallisten alusten tietokanta, johon kuuluvat museolaivat, perinnealusrekisteriin hyväksytyt perinnelaivat sekä muut olemassa olevat alukset, jotka täyttävät perinne- tai museoalukselle asetetut kriteerit. Tietokantaa pääsee selaamaan osoitteessa laiva.fi. KI

Genting osti lisää telakoita. Risteilytoimintaansa ryminällä laajentanut Genting Hong Kong osti maaliskuun alussa kolme telakkaa lisää: Nordic Yardsin kolme telakkaa Wismarissa, Warnemündessä ja Stralsundissa liitetään osaksi Gentingin jo aiemmin hankkimaa Lloyd Werft Groupia. Wismarin ja Warnemünden telakoilla voidaan rakentaa yli 300 metriä pitkiä risteilijöitä. Gentingin toimitusjohtaja Tan Sri Lim Kok Thayn mukaan yhtiöllä on laaja suunnitelma seuraavien kymmenen vuoden aikana toimitettavista uudisrakenteista. Gentingin omistamia risteilybrändejä ovat Star Cruises, Dream Cruises ja Crystal Cruises. KI

Disneylle kaksi risteilijää Meyer Werftiltä? Disney Cruise Line ja Meyer Werft solmivat maaliskuun alussa esisopimuksen kahden uuden risteilijän rakentamisesta. Mikäli sopimus johtaa tilaukseen, valmistuvat 135 000 bt:n alukset vuosina 2021 ja 2023. Toteutuessaan uudet laiva ovat Disney Cruise Linen suurimmat alukset. KI

Arctech Helsinki Shipyard rakentaa kaasukondensaattitankkerin? Tekniikka & Talous raportoi maaliskuun alussa Helsingin telakan olevan saamassa tilauksen kaasukondensaattitankkerin rakentamisesta kyproslaiselle varustamolle. Alus olisi suunniteltu ympärivuotiseen liikenteeseen Jamalin niemimaan vesillä. Mikäli huhuttu tilaus toteutuu, olisi se ensimmäinen koskaan Hietalahden telakalla rakennettu tankkeri. KI

Virossa tutkitaan korruptiota jäämurtaja Botnican ostossa. Viron valtionsyyttäjä tutkii korruptioepäilyä jäänmurtaja Botnican ostossa Tallinnan sataman omistukseen syksyllä 2012. Epäily kohdistuu välittäjään, joka järjesti laivan myynnin Tallinnan satamalle. Ostaja maksoi vuonna 1998 valmistuneesta monitoimimurtajasta 50 miljoona euroa. KI

Bimini Superfastistä Grimaldin Cruise Olbia. Grimaldi Napoli ilmoitti maaliskuun alussa hankkineensa Bimini Superfastin (ex-Superfast VI) manner-Italian ja Sardinian väliselle Livorno-Olbia -linjalle. Laiva saa uuden nimen Cruise Olbia. Grimaldi maksoi 1 600 matkustajan ja 1 900 kaistametrin aluksesta 65 miljoonaa yhdysvaltain dollaria (noin 63 miljoonaa euroa). Kuten kerroimme viime numeron Lokikirjassa, veti Cruise Olbian aiempi omistaja Genting aluksen Floridan ja Bahamasaarten välisestä liikenteestä tammikuussa. KI

P&O Australian Pacific Pearlistä CMV:n Columbus. Brittiläinen risteilyvarustamo Cruise & Maritime Voyages (CMV) ilmoitti 7.3. ostaneensa P&O Cruises Australian laivastossa kulkevan Pacific Pearlin (ex-Star Princess, Arcadia, Ocean Village). Vuonna 1989 valmistunut alus siirtyy CMV:n laivastoon kesällä 2017 nimellä Columbus. Laiva tulee risteilemään Tilburystä käsin muun muassa Itämerelle, joten se nähtäneen kesällä 2017 myös Helsingissä. KI

Crystal Cruises tilasi neljännenkin uudisrakenteen. Crystal Cruises ilmoitti 14.3. tilanneensa vielä yhden uuden aluksen varustamon kanssa samaan konserniin kuuluvalta Lloyd Werftin telakalta. Vuonna 2018 valmistuvan Crystal Endeavourin bruttovetoisuus tulee olemaan 25 000 gt ja matkustajakapasiteetti 200. Alus suunnitellaan erityisesti arktisten alueiden risteilyliikennettä varten. KI

Ponantille esisopimus neljän risteilijän rakentamisesta Vardin telakalla. Ranskalainen risteilyvarustamo Ponant solmi 15.3. esisopimuksen neljän expedition-risteilijän rakentamisesta norjalaisella Vardin telakalla. Uuden nelikon alukset tulevat olemaan hieman pienempiä kuin varustamon nykyiset Le Bo-

Yllä: **Hurtigruten on solminus esisopimuksen kahden uuden aluksen rakentamisesta. Sopimukseen kuuluu myös optio kahdesta lisälaivasta.** Kuva: Hurtigruten
Oikealla: **Wismarin telakka on yksi Gentingin omistukseen viimeisen vuoden aikana liitetyistä neljästä saksalaistelakasta. Telakan rakennusallas mahdollistaa 340 metriä pitkien alusten rakentamisen.** Kuva: Nordic Yards
Oikealla alla: **Monitoimijäänmurtaja Botnican ostossa Viroon epäillään korruptiota. Kuvassa laiva Hietalahdessa keväällä 2011.** Kuva: Jukka Koskimies
Alla: **Tuleva CMV:n Columbus liikkui edellisen kerran Euroopan vesillä vuonna 2010, tuolloin Ocean Village -varustamon Ocean Villagena. Kuvassa laiva Livornossa toukokuussa 2009.** Kuva: Kalle Id

réal -luokan alukset eli 128 metriä pitkiä, ja ne ottavat noin 180 matkustajaa Le Boréal -luokan 270:n sijaan. Sarjan ensimmäinen alus tulee valmistumaan vuonna 2018. Vardin telakka ei ole ennen rakentanut risteilijöitä, mutta se on osa italialaista telakkajätti Fincantieria. KI

Celestyal Cruises laajentaa aggressiivisesti. Celestyal Cruisesin (tunnettiin aiemmin nimellä Louis Cruises) kertoi maaliskuussa Seatrade-konferenssissa suunnittelevansa merkittävää laajentumista: Varustamo neuvottelee useiden telakoiden kanssa kahden 1 800 matkustajan risteilijän rakentamisesta. Lisäksi Celestyal muuttaa risteilynsä sekä Välimerellä ja Kuubassa ympärivuotisiksi: tähän asti Välimerellä on ajettu vain kesällä ja Kuubassa vain talvella, mutta ensi talvena Celestyal Olympia risteilee Välimerellä ja kesäkaudesta 2018 alkaen myös Kuubassa risteillään ympärivuotisesti. KI

Yllä: **Havainnekuva uudesta Crystal Endeavourista. Laiva muistuttaa ulkoisesti huomattavan paljon Scenic-varustamon aiemmin tilaamaa, vastaavaan liikenteeseen suunniteltua Scenic Eclipseä.** Kuva: Crystal Cruises
Alla: **Suomlainen jäänmurtaja suuntaa ensi vuoden kesällä tutkimusmatkalle Pohjoisnavalle. Laivana tulee toimimaan joku Arctia Shippingin kolmesta monitoimimurtajasta, joista kuvassa Fennica (vasemmalla) ja Otso.** Kuva: Olli Tuominen

Suomalainen jäänmurtaja tutkimusmatkalle Pohjoisnavalle 2017. Arctia Shipping suunnittelee tutkimusmatkaa Pohjoisnavalle kesäksi 2017. Arctic 100 Expedition -nimellä kulkeva matka on tarkoitus järjestää yhteistyössä eri yliopistojen ja tiedeyhteisöjen kanssa. Aluksena tulee toimimaan joku Arctian kolmesta jäänmurtajasta, joilla "on sekä tarvittavat luokitukset että kokemusta arktisilla alueilla operoinnista". Käytännössä kyseeseen tulisi siis joko Fennica, Nordica tai Otso. KI

Marokkoon uusi valtio-omisteinen lauttavarustamo. Maaliskuussa julkaistut uutiset kertovat, että Marokon liikenneministeriö ja maan suurin pankki BMCE ovat perustaneet uuden varustamon, jonka tavoitteena on aloittaa lauttaliikenne Marokon ja Euroopan satamien välillä. Aiemmin Marokon viranomaiset yrittivät saada aikaan uusia linjoja maasta tarjouskilpailun avulla, mutta kilpailussa ei saatu hyväksyttäviä tarjouksia, joten valtio päätyi oman varustamon perustamiseen. Marokon valtiolla oli aiemmin oma rahti- ja lauttavarustamo Compagnie Marocaine de Navigation eli COMANAV, mutta se yksityistettiin vuonna 2007 ja ajautui konkurssiin vuonna 2012. KI

Bay Ferries hankki katamaraanin Portland-Yarmouth -linjalle. Viime vuonna Portland (Yhdysvallat)-Yarmouth (Kanada) -lauttalinjan liikennöintioikeuden saanut Bay Ferries ilmoitti viimein maaliskuun lopulla hankkineensa aluksen linjaa varten. Valittu laiva on aiemmasta operaattorista Nova Star Cruisesista poiketen katamaraani, vuonna 2007 nimellä Alakai Havaijin sisäiseen liikenteeseen valmistunut alus. Laivan alkuperäinen liikenne kesti vain vuoteen 2009 asti, koska paikallinen väestö vastusti liikennettä ympäristölle haitallisena. Laiva makuutettiin vuoteen 2012 asti, jolloin Yhdysvaltain laivasto hankki sen ja nimesi aluksen uudelleen USNS Puerto Ricoksi. Bay Ferriesin liikenteessä laiva saanee nimen The Cat, varustamon samalla linjalla aiemmin liikennöineiden katamaraanien mukaan. KI

Korsikan liikenteeseen jälleen uusi varustamo. Vuoden alusta konkurssiin menneen SNCM:n liiken-

teen ja alukset hankkinut Maritima Ferries (MCM) ja SNCM:stä järjestetyn tarjouskilpailun häviäjien perustama kilpaileva varustamo Corsica Maritima (jonka piti aloittaa liikenne nimellä Corsica Linea) yhdistyivät maaliskuussa. Uusi varustamo sai nimen Corsica Linea ja sen alukset maalataan uuteen, punarunkoiseen väritykseen. Corsica Maritiman jo aiemmin liikennettä varten hankkimat alukset Antares ja Caroline Russ, molemmat entisiä Suomen-kävijöitä, sijoitettiin tästä johtuen muille reiteille: Antares Baja Ferriesin liikenteeseen Meksikossa ja Caroline Russ Espanjan ja Tunisian välisille linjoille. KI

HAL:n Koningsdam valmistui. Lue lisää sivuilta 12-21.

Regent tilasi sisaren Seven Seas Explorerille. Regent Seven Seas Cruises tilasi maaliskuun lopussa sisaren vielä rakenteilla olevalle Seven Seas Explorerille Fincantierin telakalta Italiassa. Uuden aluksen hinnaksi on ilmoitettu 422 miljoonaa euroa, mikä on enemmän kuin varustamo maksaa Seven Seas Explorerista. KI

Yllä: **Havainnekuva Stena Linen suunnittelemista uusista ropaxeista. Alusten suunnittelusta on vastannut suomalainen Deltamarin.** Kuva: Stena Line
Alla: **Princess Cruises saa kaksi uutta Royal-luokan alusta vuosina 2019-2020. Näin luokan alusten määrä kasvaa yhteensä kuuteen, joista viisi Princess Cruisesin ja yksi P&O Cruisesin laivastossa.** Kuva: Olli Tuominen

Huhtikuu

Carnival Corporation & PLC tilaa sittenkin viisi laivaa Fincantierilta. Carnival Corporation & PLC laajensi aiemmin Fincantierin kanssa tekemäänsä sopimusta viiteen uuteen laivaan, mikä oli myös alkuperäisessä aiesopimuksessa sovittu määrä. Lopullisen sopimuksen mukaan Fincantieri rakentaa vuosina 2019-2020 kolme 4 200 matkustajan alusta, joista kaksi Costa Asialle ja yksi P&O Cruises Australialle, sekä kaksi Royal Princess -luokan alusta Princess Cruisesille. KI

Stena Line tilaa neljä ropaxia Kiinasta? Stena Line solmi 5.4. esisopimuksen peräti neljän uuden matkustaja-autolautan rakentamisesta AVIC:in telakalla Kiinassa. Laivojen luvataan olevan maailman polttoainetehokkaimmat lautat, ja ne kykenisivät käyttämään polttoaineena sekä nesteytettyä maakaasua että metanolia. Vain 80 miljoonaa dollaria (noin 74 miljoonaa euroa) kappaleelta maksavien alusten rahtikapasiteetti tulee olemaan 3 000 kaistametriä, minkä lisäksi kyytiin mahtuu 1 000 matkustajaa. Laivojen suunnittelusta vastaa suomalainen Deltamarin, joka toimii myös projektin rakennusmanagerina. Mikäli tilaus varmistuu, valmistuvat alukset vuosina 2019 ja 2020 ja ne asetetaan Pohjois-Euroopan liikenteeseen. Sopimukseen sisältyy optio neljästä lisäsisaresta. Sopimus piti vahvistaa huhtikuun loppuun mennessä, mutta lisätietoa ei ollut lehden ilmestymiseen mennessä kuulunut. KI

MSC Cruises tilaa jälleen uusia aluksia. MSC Cruises julkisti 6.4. esisopimuksen kahden uutta World -luokkaa edustavan aluksen rakentamisesta STX Francen telakalla. Lisäksi sopimukseen sisältyy optio kahdesta lisäsisaresta. World-luokan alukset tulevat olemaan bruttovetoisuudeltan 200 000 gt, mikä tekee niistä maailman toiseksi suurimpia Royal Carib-

Ylinnä: **Spirit of British Columbia (kuvassa) ja sen sisar rakennettiin peräti neljän eri telakan voimin. Laivat ovat verrattain iäkkäitä muutettaviksi LNG-käyttöisiksi.**
Kuva: Bruce Peter
Yllä: **Viking Grace joutuu suuresta aallonmuodostuksesta johtuen ajamaan muita Turku-Tukholma -laivoja hitaammin Furusundin väylässä Tukholman saaristossa.**
Kuva: Olli Tuominen
Alla: **Jäänmurtaja Polaris lähti viimein ensimmäiselle merikoeajolleen 22.4.2016.** Kuva: Olli Tuominen

bean Internationalin Oasis-luokan laivojen jälkeen. Matkustajakapasiteetti tulee olemaan 5 400. Lisäksi World-luokan alukset tulevat olemaan LNG-käyttöisiä. Jos kauppa toteutuu, ensimmäiset kaksi alusta luovutetaan 2022 ja 2024. MSC:llä on alustavasti sovittujen jättien lisäksi tilauksessa seitsemän uudisrakennetta vuosille 2017-2021. KI

Saimaan kanava avattiin 9.4. Saimaan kanavan talvitauko päättyi 9.4. Kanavan avasivat hinaajat Protector ja Meteor. KI

BC Ferriesin Spirit of British Columbia ja Spirit of Vancouver Island LNG-käyttöisiksi. Kanadalaisen lauttavarustamo BC Ferriesin suurimmat alukset Spirit of British Columbia ja Spirit of Vancouver Island muutetaan LNG-käyttöisiksi Remontowan telakalla Puolassa. Uudet LNG-moottorit, koko polttoainejärjestelmän ja mm. uudet peräsimet toimittaa Wärtsilä. Spirit of British Columbia saa uudet koneet talvella 2017-18 ja Spirit of Vancouver Island vuotta myöhemmin. Alukset valmistuivat vuosina 1993 ja 1994 Esquimaltin telakalta Kanadassa. KI

Meyer Turku investoi yli 50 miljoonaa. Meyer Turku jatkaa investointejaan Turun telakkaan. Yhtiö kertoi 20.4. investoivansa 17 miljoonaa euroa omistamaansa Piikkiön hyttitehtaaseen. Investointi sisältää uuden kokoonpanotehtaan, jossa on täysin automatisoitu kokoonpanolinja. Vanha osavalmistushalli kunnostetaan ja laajennetaan valmiiden hyttimoduuleiden varastoksi. Investoinneille on tarvetta, sillä hyttitehtaan tuotanto pitäisi tuplata vuoteen 2018 mennessä. Maailman ensimmäiset esivalmistetut hytit valmistuivat Piikköstä 34 vuotta sitten, jonka jälkeen tehdas on tuottanut 140 000 hyttiä. OT

Tukholman saariston nopeusrajoitus laskee. Tukholman saaristossa sijaitsevan Furusundin väylän nopeusrajoitus pudotetaan pysyvästi 12 solmusta kymmeneen rantaeroosion ehkäisemiseksi, kertoo Ruotsin televisio SVT. Kolme Turun ja Tukholman väliä kulkevaa laivaa saavat kuitenkin poikkeusluvan suurempaan nopeuteen aikataulusyistä. Viking Grace jäi ilman poikkeuslupaa, sillä Ruotsin mediassa on aiemmin noussut esille sen korkea aallonmuodostus Furusundissa. Pysyäkseen aikataulussa Viking Gracelle myönnettiin kuitenkin lupa ajaa hieman rajoituksia nopeammin muilla, vähemmän herkillä osuuksilla. LL & OT

Viking Line suunnittelee uudisrakennetta Turun-linjalle. Viking Line on aloittanut yhdessä Turun ja Tukholman kaupunkien kanssa EU-tuetun projektin, jossa selvitetään uuden aluksen rakentamista kaupunkien väliselle linjalle. Lopullinen päätös mahdollisen

aluksen rakentamisesta tehdään projektin valmistumisen jälkeen ensi vuoden alussa. KI

Hurtigrutenille esisopimus neljästä uudesta laivasta. Norjalaisvarustamo Hurtigruten solmi 21.4. esisopimuksen kahden uuden aluksen rakentamisesta Klevenin telakan kanssa. Tilaukseen sisältyy optio kahdesta sisaraluksesta. Mikäli tilaus toteutuu, ensimmäinen 600 matkustajaa kuljettavista aluksista valmistuisi vuonna 2018. Laivat suunnitellaan sekä arktisten alueiden risteilyliikenteeseen että Norjan rannikon liikenteeseen. Ne on suunnitellut Rolls-Royce yhdessä superjahtien suunnittelijana tunnetun Espen Øinon kanssa. KI

Rettig myy Boren Hollantiin. Lue lisää sivuilta 10-11.

Silja Europa sittenkin Olympiaterminaaliin. Silja Europa siirtyi 23.4. alkaen risteilemään Tallinnaan Helsingin Olympiaterminaalista. KI

Aidaprima vihdoin liikenteeseen. Tutustumme alukseen tarkemmin Ulkomatalan seuraavassa numerossa.

Mein Schiff 6:n köli laskettiin. Meyer Turun telakalla laskettiin 25.4. risteilyalus Mein Schiff 6:n köli. Kölinlasku käynnistää kokoonpanovaiheen, jossa aluksen lohkot kootaan kuiva-altaassa yhteen ennen vesillelaskua. Tämän vaiheen on määrä kestää seitsemän kuukautta. Vuosina 2014-2015 valmistuneisiin sisaraluksiinsa ja lähes valmiiseen Mein Schiff 5:een verrattuna Mein Schiff 6:ssa on panostettu erityisen paljon energiatehokkuuteen ja päästöjen pienentämiseen. Rikkipesurit ja katalysaattorit poistavat rikkipäästöistä 99 prosenttia ja typen oksideista noin 75 prosenttia. JL

Alfons Håkansille toinenkin Husky-tyyppinen jäätä murtava huoltoalus. Alfons Håkans ilmoitti 29.4. ostaneensa toisenkin Husky-tyypin jäätämurtavan offshore-tukialuksen. Kuten raportoimme viime numeron lokikirjassa, osti Alfons Håkans helmikuussa yhden Husky-tyypin aluksen Drive Mahonen koululaivaksi ja jäänmurtajaksi. Laivan nimi tullaan vaihtamaan Hermekseksi. Nyt ostettu sisaralus Storm Express tulee puolestaan saamaan nimen Mercurius. Varustamolla on sopimus jäänmurrosta Ruotsin merenkulkuviranomaisten kanssa ja tavoitteena on asettaa sekä Hermes että Mercurius Ruotsin lipun alle. KI □

Yllä: **Mein Schiff 6:n kölinlasku Turun telakalla 25.4.** Kuva: Meyer Turku
Alla: **Drive Mahone, tuleva Hermes, kuvattuna Alfons Håkansin väreissä Turussa 31.3. Myös sisaralus Storm Express, tuleva Hermes, tultaneen uudistamaan varustamon tarpeisiin Turussa.** Kuva: Jukka Huotari

Ulkomatalan toimitus seuraa merenkulun viimeisimpiä tapahtumia myös lehden Facebook-sivuilla osoitteessa **www.facebook.com/ulkomatala**

Ulkomatalan Facebook-sivu onkin **ainoa suomenkielinen merenkulun uutissivusto netissä.** Pääset lukemaan sivuja myös ilman Facebook-tunnuksia.

Tulossa:

Hurtigrutenin uusin alus Spitsbergen aloittaa liikennöinnin toukokuussa. Kuva: Hurtigruten

Viking uudisti laivojaan

Luomme tarkemman katsauksen Viking Linen kevään aikana Gabriellalle, Amorellalle ja Viking Gracelle tekemiin uudistuksiin.

Uuta Hurtigrutenilla

Norjaisvarustamo on syksyn 2014 omistajanvaihdoksen myötä keskittymässä enemmän expedition-risteilyliikenteeseen. Toukokuussa liikenteen aloittaa varustamon ensimmäinen uusi alus sitten vuoden 2007.

Taas maailman suurin risteilijä

Royal Caribbean Internationalin uusi Harmony of the Seas vei maailman suurimman tittelin saman varustamon Oasis of the Seasiltä. Samaan aikaan aloittaa varustamon toinen uudisrakenne Ovation of the Seas.

RMS Saint Helena vedetään liikenteestä

Saint Helenan saarelle avataan lentokenttä heinäkuussa. Samalla liikenteen lopettaa saarten yhteyttä ulkomaailmaan vuodesta 1989 ylläpitänyt RMS Saint Helena.

Ulkomatala 4/2016 ilmestyy
tiistaina 5. heinäkuuta