ULKOMATALA

6/2017 • www.ulkomatala.net • 5.11.2017

Meyeriltä
100 miljoonaa
Turun telakkaan

Birger Jarl
Risteilijästä hostelliksi

Prelude FLNG:
Maailman suurin

Atlantin linjalaivat
-historiikkisarja alkaa

Pääkirjoitus

Automaatio tekee tuloaan merille

Ulkomatala 6/2017

Lehti on julkaistu Internetissä ilmaisena 5.11.2017. Julkaisijana toimii Ulkomatala-verkkolehti ja sen toimitus. Lisätietoja: www.ulkomatala.net

9. vuosikerta

Toimitus

Päätoimittaja: Olli Tuominen
Toimituspäällikkö: Kalle Id
Toimittajat: Lassi Liikanen ja Jussi Littunen
Vierailevat toimittajat: Mikko Laakso, Lassi Mastomäki ja Tuomas Romu
Avustajat: Jukka Koskimies ja Juhani Mehto
Ulkoasu: Kalle Id
Taitto: Ulkomatalan toimitus

Toimituksen sähköpostiosoitteet ovat muotoa etunimi.sukunimi@ulkomatala.net

Kiitokset

Aker Arctic ja SoileTours

Kuvia tähän numeroon toimittivat

Ian Boyle, Henk Guddee, Jukka Huotari, Juhani Mehto, Bruce Peter, Tuomas Romu, Marko Stampehl, Henrik Friis Thuesen ja 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.

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

Kannessa

Prelude FLNG matkalla Australiaan.
Kuva: Shell

Teksti: **Olli Tuominen**

Viime aikoina merenkulun piirissä on vakioaiheiden, kuten merenkulun tukien ohella puhuttanut myös toinen asia, nimittäin automatisaatio. Tänä päivänä automaatiota on yhä enemmän joka puolella, joten joku varmasti kysyy, mitä uutta ja ihmeellistä asiassa on, kun laivat kulkevat jo nyt merellä autopilotin ohjauksessa ja automatiikka ohjaa modernissa laivassa myös montaa muuta asiaa.

Uutta onkin nyt se, että puhutaan täysin automatisoiduista laivoista, joita hallitaan maissa olevista, kuin tieteiselokuvista poimituista ohjauskeskuksista, ainakin jos Rolls-Roycen visioon on uskominen. Myös lastinkäsittelyssä pyritään automaation lisäämiseen, josta osoituksena MacGregorin ja ESL Shippingin hanke automatisoitujen kraanojen kehittämiseksi varustamon uudisrakennuksille.

Pelko siitä, että merenkulun työpaikat olisivat katoamassa jonnekin, on kuitenkin turha. Autonomiset laivat eivät tule vielä vuosiin näyttelemään merkittävää roolia varsinkaan kansainvälisessä liikenteessä, sillä edessä on valtava määrä kansainvälisiä sopimuksia, joiden muuttaminen ei tapahdu aivan hetkessä. Tuoreessa muistissa on esimerkiksi IMO:n yritys saada ratifioitua maailmanlaajuinen rikkipäästörajoitus. Todennäköisesti ensimmäiset sovellukset nähdäänkin yhden maan aluevesien sisäpuolella tapahtuvassa liikenteessä, jossa voidaan toimia kansallisten säädösten puitteissa ja ongelmien sattuessa apu on lähellä.

> **Monia tehtäviä on edelleen hankala korvata automaatiolla.**

Toisekseen on hyvä muistaa, että monia tehtäviä, kuten kunnossapitoa, on edelleen hankala korvata automaatiolla. Lastinkäsittelyn osalta esimerkiksi konttilaivan tai säiliöaluksen purku ja lastaus onnistuvat automaatiolla kuivalastilaivaa huomattavasti helpommin, sillä viimeksi mainitussa lastin purun loppuvaiheessa tarvitaan työvoimaa ruuman tyhjentämiseen, ja toisaalta lastien välillä ruuma voi olla tarpeen pestä tai harjata puhtaaksi.

Automatiikan hyvä puoli on kuitenkin se, että monia tylsiä ja rutiininomaisia tehtäviä on mahdollista siirtää ihmisiltä pois, mikä vapauttaa aikaa mielekkäämpiin tehtäviin. Korkean kustannustason maissa, kuten Suomessa automaation lisääminen on yksi mahdollisuus parantaa kilpailukykyä ja siten turvata työpaikkojen säilymistä. Työtä tulee olemaan jatkossakin, mutta muidenkin alojen tapaan se muuttaa muotoaan. □

Ulkomatala 6/2017

Sisällys

Kannessa: Meyer Turku investoi kasvuun - Costan LNG-risteilijän tuotanto alkoi
Turun telakka käy läpi historiallisesti merkittävää investointiohjelmaa, ja syyskuussa aloitettiin telakan ensimmäisen LNG-risteilijän tuotanto. — Sivu 4

Containerships investoi maakaasuun
Suomalainen perheyhtiö Containerships investoi rohkeasti kokonaan nestemäiseen maakaasuun perustuvaan kuljetusketjuun ja on tilannut neljä maakaasukäyttöistä konttilaivaa Kiinasta. — Sivu 8

Kannessa: Prelude FLNG - merten jättiläinen
Maailman suurin kelluva rakenne valmistui maakaasun poraamiseen ja nesteyttämiseen Australian lähivesiltä. — Sivu 10

Kannessa: Birger Jarl - osa Tukholman merellistä historiaa
Ruotsinlaivanakin tunnettu Birger Jarl sai uuden elämän jätettyään säännöllisen reittiliikenteen. — Sivu 14

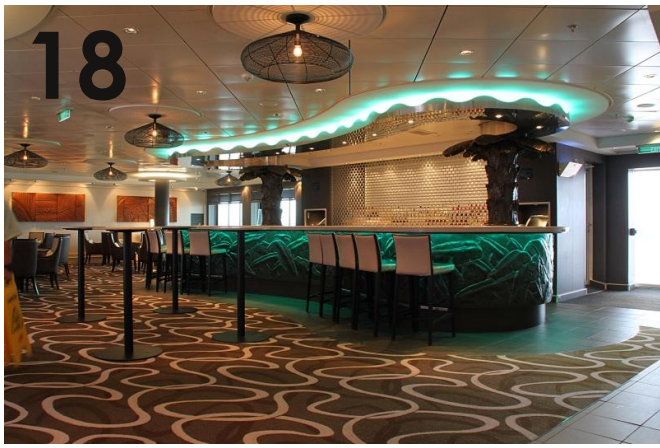
Tukholman-kirjeenvaihtajalta: Stena Line jättämässä Varbergin
Stena Line on lähtemässä Varbergin satamasta kaupungin mylläyksen seurauksena. — Sivu 17

Vierailu Norwegian Getawayllä
Suurin tähän mennessä Helsingissä vieraillut risteilylaiva tarjoaa jokaiselle jotakin. — Sivu 18

Koillisväylän työjuhdat - SA-15 -sarja 35 vuotta
Marraskuun puolivälissä tulee kuluneeksi 35 vuotta siitä, kun Wärtsilän Turun telakalta valmistui ensimmäinen venäläisten tilaama arktiseen liikenteeseen tarkoitettu SA-15 -sarjan montoiminen rahtilaiva. — Sivu 22

Kannessa: Laivat, jotka muuttivat maailmaa
Uudessa juttusarjassa käymme läpi Pohjois-Atlantin linjaliikenteen historiaa, ensimmäisessä osassa säännöllisen liikenteen alusta aina ensimmäiseen maailmansotaan asti. — Sivu 30

Lokikirja
Merenkulun tärkeimpiä tapahtumia syys-lokakuulta 2017. — Sivu 42



Tällä sivulla, ylhäältä:
Meyer Turun telakka. Kuva: Meyer Turku
Birger Jarl. Kuva: Jussi Littunen
Norwegian Getaway. Kuva: Kalle Id
Monchegorsk. Kuva: Aker Arcticin arkisto

Risteilijät

Meyer Turku investo - Costan LNG-risteili

Meyerin Turun telakka käy läpi historiallisesti merkittävää investointiohjelmaa. Samalla laivanrakennus jatkuu normaalisti, ja syyskuussa aloitettiin telakan ensimmäisen LNG-risteilijän Costa Smeraldan tuotanto.

TEKSTI: **OLLI TUOMINEN**

ENNÄTYSMÄISEN tilauskannan keränneellä Turun telakalla on otettu ensimmäiset harppaukset tuotannon kasvattamisessa. Telakkayhtiö Meyer Turku kertoi syyskuun alussa, että se kasvattaa jo aiemmin julkistettua investointiohjelmaansa 185 miljoonaan euroon tavoitteenaan tulla maailman moderneimmaksi telakaksi. Kirittävää onkin, sillä talousvaikeuksissa paini-

oi kasvuun
ijän tuotanto alkoi

neen STX:n aikana investoinnit telakan modernisoimiseen jäivät tekemättä. Vuoteen 2024 asti ulottuvan tilauskirjan myötä merkittävät investoinnit tulivat kuitenkin mahdollisiksi ja ovat myös telakan tulevaisuuden kannalta elintärkeitä. Nyt tulossa on esimerkiksi 40 miljoonaa euroa maksava pukkinosturi, joka kohoaa 130 metrin korkeuteen, mutta se kulkee kuitenkin samoilla kiskoilla vanhemman nosturin kanssa.

Havainnekuva Costa Smeraldasta. Huomaa keulan kasvanut nimifontti sekä sen alapuolelle lisätty Italian lippu.
Kuva: Costa Cruises

Lisäksi vuoden 2019 alkupuoliskolle mennessä valmistuvat uusi levyosavalmistuslinjasto, profiiliosavalmistuslinjasto sekä siihen liittyvät automaattiprofiilivarasto ja paneelilinja. Investoinneilla vastataan kasva-

van tilauskannan asettamiin vaatimuksiin ja pyritään kirittämään tuotantoa ja tiivistämään näin alusten valmistumistahtia. Samaan aikaan käynnissä on myös suuri rekrytointikampanja, jota varten telakka on avannut oman rekrytointisivuston. Investointien ja rekrytointien tavoitteena on kolminkertaistaa telakan tuotanto vuodesta 2014, jolloin Meyerin perhe tuli telakan omistajaksi.

Ensimmäinen LNG-risteilijä - Costa Smeralda

Syyskuussa Meyer Turku aloitti ensimmäisen LNG:llä eli nesteytetyllä maakaasulla kulkevan risteilijän Costa Smeraldan tuotannon. Laiva on samalla ensimmäinen Turussa Costa Cruisesille rakennettava alus. Yhteensä Costan omistava Carnival Corporation & plc on tilannut Turusta neljä LNG-käyttöistä alusta, kaksi Costalle ja kaksi Carnival Cruise Linelle. Alukset valmistuvat vuoden välein vuosina 2019-2022. Lisäksi Carnival-konserni on tilannut kolme samaan konseptiin perustuvaa alusta Meyerin Papenburgin telakalta. Papenburgissa on jo työn alla Aida Cruisesin Aidanova, josta tulee Carnivalin ensimmäinen LNG-risteilijä, kun se valmistuu syksyllä 2018. Lisäksi Papenburgissa rakennetaan sisaralus Aidanovalle sekä yksi alus P&O Cruisesille.

LNG-käyttöiset alukset eivät toki ole Meyerille mikään uusi asia, onhan telakka rakentanut sekä Viking Gracen että Megastarin, jotka ovat varmasti toimineet telakalle mainiona referenssinä risteilijäpuolta silmällä pitäen. Carnivalin varatoimitusjohtaja *Tom Strangen* mukaan juuri kokemus aikaisemmista vaativista LNG-aluksista oli merkittävä syy Meyerin telakoiden valintaan Carnival-konsernin ensimmäisten LNG-laivojen rakentajaksi. Meyer jopa valmistaa Costan aluksiin tulevat kaasutankit itse omistamallaan Neptun Werftin telakalla Rostockissa.

Teräksenleikkuuseremonian yhteydessä paljastettiin, että alus saa nimekseen Costa Smeralda Sardinian pohjoisrannikolla sijaitsevan samannimisen alueen mukaan. Costa ja alueen markkinointia tekevä yhtiö ovat tehneet yhteistyösopimuksen, jonka nojalla Costa Cruises saa alueen nimen käyttöönsä. Aluksen kansien teemat rakennetaan italialaisten kaupunkien mukaan, ja niinpä esimerkiksi saman hyttikategorian hyttien sisustus tulee olemaan erilainen kannesta riippuen. Costan mukaan koko aluksen sisustussuunnittelun teemana on "Italy's Finest". Teemaa korostaa myös laivan nimen alle maalattava tyylitelty Italian lippu, joka yhdessä aikaisempaa suuremman laivan nimen kanssa tullaan ottamaan käyttöön läpi Costan laivaston. 180 000 bruttotonnin alukselle mahtuu jopa 6 600 matkustajaa, joita varten aluksella on 2 600 hyttiä. Alus aloittaa liikennöinnin lokakuussa 2019.

Haasteena LNG:n saatavuus

Risteilyalukset liikennöivät ympäri maailmaa, ja niinpä alusten polttoainehuollon järjestäminen on oma haasteensa, vaikka liikuttaisiin pelkästään Euroopan alueella. Esimerkiksi Välimerellä kaasuterminaaleja on harvassa, eikä olemassaolevia terminaaleja voida sellaisenaan hyödyntää alusten tankkaamiseen, sillä kaasu pitää kuitenkin aina saada kuljetettua aluksen vierelle. Ainakin Marseillessa, Barcelonassa ja Gibraltarilla on sitouduttu kehittämään bunkrausinfrastruktuuria. Toisaalta esimerkiksi Costan edustaja arveli Costa Smeraldan tuotannonaloituksessa, että maakaasua jouduttaneen alkuvaiheessa tuomaan jossain määrin aina Rotterdamista asti sopivien bunkrausalusten ja kaasuterminaalien puuttuessa.

Ainakin kahden ensimmäisen aluksen osalta kaasun toimittajaksi on valittu maailmanlaajuisesti toimiva energiayhtiö Shell. Maailmanlaajuisesti toimivan partnerin avulla Carnival toivoo LNG-infrastruktuurin leviävän entistä useampaan satamaan ympäri maailman. Risteilyalusten lisäksi tämä hyödyttäisi toki myös muita LNG:llä kulkevia laivoja, joita on tällä hetkellä tilauksessa hyvin erilaisissa laivatyypeissä. Haasteena on kuitenkin bunkrausalusten puute.

Sekä uudet alukset luokittavan Registro Italiano Navalen (RINA) että Carnivalin edustajat korostavat koulutuksen tärkeyttä uuteen teknologiaan siirryttäessä. "Miehistön kouluttaminen on erittäin tärkeää, sillä heidän täytyy tuntea osaavansa operoida alusta [uudesta tekniikasta huolimatta]", tiivisti RINA:n Euroopan operatiivinen johtaja *Massimo Volta*. □

Tästäkin aiheesta uutisoimme tuoreeltaan Ulkomatalan Facebook-sivuilla osoitteessa

www.facebook.com/ulkomatala

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

Yllä: **Costa Cruisesin toimitusjohtaja Nick Palomba paljasti lehdistötilaisuudessa uudisrakennuksen saavan nimekseen Costa Smeralda.** Kuva: Olli Tuominen
Yllä oikealla: **Perinteiseen tapaan ensimmäisen teräslevyn leikkaus käynnistyi Costa Cruisesin toimitusjohtaja Nick Palomban napinpainalluksella.** Kuva: Olli Tuominen
Oikealla: **Costa Cruises julkisti tuotannonaloituksen yhteydessä ensimmäiset havainnekuvat aluksen hyteistä. Kuvassa neljännen kannen Palermo-teeman mukaan sisustettu hytti.** Kuva: Costa Cruises
Alla: **Costa Smeraldan hyteistä on jo rakennettu koekappaleita Piikkiö Worksin hyttitehtaalla, mutta varsinainen tuotanto alkaa vasta ensi kesänä. Huomaa katosta laskeutuva lisäsänky.** Kuva: Meyer Turku

Containerships investoi maakaasuun

Suomalainen perheyhtiö Containerships investoi rohkeasti kokonaan nestemäiseen maakaasuun perustuvaan kuljetusketjuun.

TEKSTI: **LASSI MASTOMÄKI**

SUOMALAINEN konttikuljetuksiin erikoistunut varustamo ja kuljetusyritys Containerships on tilannut 4 LNG-käyttöistä konttialusta kiinalaiselta Guangzhou Wenchon Shipyardilta. Alukset ovat saaneet rahoitusta Euroopan unionilta ja Pohjoismaiden hallitusten perustamalta NEFCO:lta. Ne ovat osa Containershipsin Door2LNG-projektia, ja kaikki alukset on aikataulutettu aloittamaan liikenne vuonna 2018.

Alusten kapasiteetti on 1 400 TEU:ta, eli 20 jalan konttia. 1 400 TEU:n kapasiteetti tarkoittaa alusten kuuluvan feeder-luokkaan, joka on toiseksi pienin konttialusten kapasiteettia kuvaavista seitsemästä luokasta. Ensimmäisen aluksen pääkoneen on toimittanut Win G&D, ja tämä 7CRT Flex50 DF-moottori täyttää kaasulla ajettaessa tulevat Tier III -vaatimukset sallituista typenoksidipäästöistä. Apukoneeksi kaikkiin aluksiin tulee Wärtsilän valmistama 4L20DF-moottori. Polttoainetankit ja kaasunhallintajärjestelmät toimittaa saksalainen German TGE. Containershipsin mukaan kaikkien alusten lippuvaltioksi tulee jokin Euroopan unionin jäsenvaltio.

Rakentaminen

Alukset rakennetaan Kaakkois-Kiinassa sijaitsevalla Guangzhou Wenchong Shipyard Co. Ltd. (GWS) -telakalla, joka on CSSC:n eli China State Shipbuilding Corporationin tytäryhtiö. CSSC on toinen Kiinan suurista laivanrakennusyhtiöistä. GWS rakentaa pääasiassa konttilaivoja, ruoppaajia ja satamavarusteita. Alukset rakennetaan yhteistyössä Nordic Hamburg -yhtiön kanssa, joka on toimii rakennusvalvojana ja vastaa projektin teknisestä hallinnasta. Nordic Hamburg tarjoaa asiakkailleen laivojen hallinta- ja rakennuspalveluita.

Elokuun alussa neljästä aluksesta ensimmäisen kaikki teräslevyt oli leikattu ja 153 lohkoa 158:sta oli valmiina ja hyväksytty. Lisäksi niistä noin puolet oli koottu jo runkoon. Aluksen pääkone piti suunnitelmien mukaan testata elokuun toisella puoliskolla, ja se oli tarkoitus asentaa runkoon ennen syyskuun toisella puoliskolla tapahtuvaksi suunniteltua vesillelaskua. Toisen aluksen kölinlaskun oli määrä tapahtua ensimmäisen aluksen vesillelaskun jälkeen. Myös toisen aluksen teräslevyt oli leikattu elokuun alussa ja lohkoista puolet oli tehty. Kolmannen aluksen teräslevyjen leikkaukset alkoivat toukokuussa, ja neljännen aluksen teräslevyjen leikkaukset alkoivat elokuussa.

Alukset on suunnitelmien mukaan tarkoitus varustella vasta vesillelaskun jälkeen, mikä eroaa suomalaisista käytännöistä, sillä Suomessa laivoja rakennettaessa aluksia pyritään varustelemaan mahdollisimman paljon jo lohkovaiheessa.

Containerships ja LNG

Nestemäinen maakaasu eli LNG on täysin rikitön polttoaine, ja sitä käytettäessä hiilidioksidipäästöt pienenevät 25 prosenttia ja typen oksidien päästöt 85 prosenttia perinteisten polttoaineiden käyttöön verrattuna. Containerships investoi 150 miljoonaa euroa täysin nestemäiseen maakaasun käyttöön perustuvan kuljetusketjun rakentamiseen.

Yhtiö on saanut EU:lta rahoitusta 16,9 miljoonaa euroa, josta 10,7 miljoonaa euroa on korvamerkitty laivoihin ja 6,2 miljoonaa euroa terminaaleihin. Lisäksi Nordic Environment Finance Corporation eli NEFCO on tukenut viidellä miljoonalla eurolla Containershipsin ympäristöstrategiaa Itämeren alueella. EU:lta tuleva rahoitus tulee Motorways of the Seas -hankkeesta, jonka yhtenä tavoitteena on rahtivirtojen keskittäminen meriliikenteeseen. □

Lähteitä

- Containerships (www.containershipsgroup.com)
- Euroopan komissio (ec.europa.eu)
- Guangzhou Wenchong Shipyard (gws.cssc.net.cn/cms_gzwccc_en/)
- IMO (www.imo.org)
- Nordic Hamburg (www.nordic-hamburg.de)
- Wikipedia (en.wikipedia.org)
- World Maritime News (www.worldmaritimenews.com)

Yllä: **Järjestyksessään toisen aluksen terästöiden aloitusseremonia.**
Alla: **Havainnekuva uusista LNG-konttilaivoista.**
Kuvat: Containerships

Containerships lyhyesti

Containerships on suomalainen perheyritys, joka on perustettu vuonna 1966. Yrityksen pääkonttori muutti lokakuussa Helsingistä Espooseen. Yritys keskittyy nimensä mukaisesti konttien kuljetukseen. Pääasiallisina toiminta-alueina ovat Venäjä, Itämeren alue, Keski-Eurooppa sekä Iso-Britannia ja Irlanti. Lisäksi yritys tekee konttien kuljetuksia myös

Pohjois-Afrikan ja Etelä-Euroopan välillä Välimeren poikki. Containerships on Euroopan ensimmäinen lyhyiden matkojen konttioperaattori, joka käyttää nestemäistä maakaasua pääasiallisena polttoaineen-lähteenä sekä maalla että merellä.

Porauslautat

Prelude FLNG - merte

Maailman suurimman kelluvan rakenteen tittelille saatiin kesäkuussa uusi omistaja, kun Shellin maakaasun poraamiseen tarkoitettu Prelude FLNG -lautta valmistui. Jättiläisen rakennustyöt kestivät lähes viisi vuotta.

TEKSTI: **JUSSI LITTUNEN**

HOLLANTILAINEN öljy-yhtiö Shell päätti vuonna 2011 investoida aivan uudenlaiseen porauslauttaan, joka olisi ensimmäisenä maailmassa rakennettu nesteytetyn maakaasun poraamiseen ja tuottamiseen. Porauslautta tulisi olemaan osa Prelude Floating Liquefied Natural Gas (FLNG) -projektia, joka tähtää nesteytetyn maakaasun poraamiseen meren alta Prelude-nimisen kaasukentän alueelta. Suunnitelmissa visioitiin maailman suurinta porauslauttaa.

Shell oli edennyt Prelude-projektin kanssa nopeasti, ainakin suhteutettuna hankkeen massiivisuuteen. Yhtiö oli vuonna 2007 löytänyt kaasuesiintymän 200 kilometrin päästä Australian rannikolta ja nimennyt sen osuvasti Preludeksi, alkusoitoksi, olihan maakaasu vasta nostamassa päätään esimerkiksi merenkulun

n jättiläinen

Prelude FLNG matkaa hinaajien vetämänä rakennustelakalta kohti sijoituspaikkaansa, Australian edustalla sijaitsevaa Prelude-kaasukenttää. Kuva: Shell

polttoaineena. Sijainti Australiassa oli sikälikin luonteva, että nimenomaan Australian lähialueilla arvioitiin vuonna 2008 olevan lähes 4 triljoonaa kuutiometriä maakaasua. Australia onkin pyrkinyt haastamaan Qataria maailman johtavana nesteytettyjen polttoaineiden tuottajana, mutta projektit maanpäällisillä öljykentillä ovat kärsineet aikatauluongelmista ja kustannusten noususta.

Kuten sanottu, tehtiin investointipäätös vuonna 2011, minkä jälkeen alkoi tulevan porauslautan suunnittelu yhdessä eteläkorealaisen Samsung Heavy Industries -telakan kanssa. Päätöstä vauhditti LNG:n kasvanut kysyntä, mikä puolestaan juonsi juurensa osittain Japanissa keväällä 2011 sattuneisiin ydinvoimalaonnettomuuksiin. Voimalayhtiö TEPCO:n Fukushima I -ydinvoimalan jäähdytysjärjestelmä lamaantui Sendain maanjäristyksen seurauksena 11. maaliskuuta, mikä aiheutti radioaktiivista säteilyä vapauttaneen räjähdyksen. Ydinvoimaloita jouduttiin sulkemaan, mikä nosti kysyntää muille energiantuotantotavoille.

Jättiläinen rakentuu aikataulutta

Shellin maakaasunporauslautan rakennustyöt alkoivat Etelä-Koreassa syksyllä 2012, ja kölinlaskua juhlistettiin toukokuussa 2013. Juhlimiselle olikin aihetta, sillä projekti oli valtava ja työllisti parhaimpina aikoina samanaikaisesti noin 5 000 henkilöä. Kenties valtavan henkilövahvuuden ansiosta aluksen suuret runkolohkot valmistuivat lokakuuhun 2013 mennessä, ja tällöin lohkoista voitiin alkaa koostaa aluksen runkoa. Tämä kesti vain pari kuukautta, ja joulukuussa 2013 alus laskettiin vesille.

Prelude-kaasukentän perustamiseen ei riittänyt pelkästään valtavan porauslautan rakentaminen. Shell allekirjoitti vuonna 2014 sopimuksen australialaisen yhteistyökumppaninsa KT Maritime Services Australia -yhtiön kanssa koskien kolmen 42-metrisen hinaajan varustamista. Näiden hinaajien olisi tarkoitus avustaa nesteytettyä maakaasua hakemaan tulevia tankkereita. Singaporelainen ASL Shipyard kertoi vuonna 2014 saaneensa tilauksen kolmesta Shellin kriteereihin sopivasta hinaajasta, mutta ei paljastanut tilaajasta muuta kuin että se on australialainen yritys.

Porauslautan varustelu olikin rungon kasaamista huomattavasti hitaampi tehtävä, eikä Shell missään vai-

Yllä: **Havainnekuva nesteytetyn maakaasun tankkaamisesta Prelude FLNG:ltä tankkialukseen. Koska maakaasu nesteytetään jo porauslautalla, vältytään siirtoputkistojen rakentamiselta, ja kaasu voidaan hakea myytäväksi suoraan porauspaikalta.** Kuva: Shell
Alla: **Prelude-kaasukentän sijainti kartalla.** Kuva: Open Street Map ja Jussi Littunen

heessa antanut julkisuuteen tarkkaa valmistumis ajankohtaa tai kustannusarvioita alukselle. Analyytikot arvioivat lautan kustannuksiksi massiiviset 12 miljardia dollaria vuonna 2013. Prelude-kaasukenttien arveltiin olevan tuotantokäytössä 10 vuoden kuluttu niiden löytymisestä, siis arviolta vuonna 2017.

Joulukuussa 2015 merenkulkualan uutissivusto GCaptain uutisoi Shell Preluden rakennustöiden olevan loppusuoralla. Aluksen tuotantolaitoksen viimeisiä suuria osia asennettiin tuolloin paikoilleen, minkä jälkeen jäljellä oli pienemmän mittakaavan varustelua, maalausta ja muita viimeistelytöitä. Samanaikaisesti aluksen kanssa rakennettiin tulevalla kaasukentällä vedenalaisia kiinnitysjärjestelmiä, joiden ansiosta Shell Prelude tulisi pysymään paikoillaan rajuissakin luonnonoloissa. Itse aluksessa on yli 90 metriä korkea ankkuritorni, joka kiinnitetään vedenalaisiin rakenteisiin yhteispiduudeltaan 17 kilometrin mittaisin ankkurikaapelein.

Kilpailija ehtiikin ensin

Shell ei ollut ainoana maailmassa rakentamassa valtavaa maakaasun poraamiseen erikoistuvaa lauttaa. Vaikka Shell oli suunnitellut projektia jo 1990-luvulla ja palannut suunnitelmiin taloudellisen tilanteen kohennuttua 2000-luvulla, ehti malesialainen öljy-yhtiö Petronas mukaan kehityksen vauhtiin ja lopulta ohitti Shellin nopeudellaan. Petronasin kaasukenttä sijaitsee Malesiassa.

Eteläkorealaisella Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering -yhtiön telakalla rakennettu Petronasin PFLNG Satu valmistui keväällä 2016 ja oli siten maailman ensimmäinen tämäntyyppinen porauslautta maailmassa. Se oli mitoiltaan kuitenkin selkeästi Shellin Preludea pienempi, sillä PFLNG Satun pituus on 365 metriä ja LNG-vuosituotanto arviolta 1,2 miljoonaa tonnia. Kiinnostavaa kyllä, Petronasin lautan miehistövahvuus on 155 eli 35 henkilöä enemmän kuin Preludella.

Shell Preludella sattui pieni tulipalo kesällä 2016, mutta siitä huolimatta rakennusprojekti alkoi olla jo saavuttamassa päätepistettään. Vuoden kuluttua tästä, tarkemmin sanottuna 27. kesäkuuta 2017, alus lähti telakalta 5 800 kilometrin mittaiselle merimatkalle kohti sijoituspaikkaansa Australian rannikkoa. Matkaa taitettiin vain viiden solmun nopeudella, ja perille alus saapui noin kuukauden kuluttua. Tämän jälkeen alkoi 9-12 kuukautta kestävä valmistelujakso, jolloin alus mm. kiinnitetään paikoilleen. Valmiin aluksen virallisesti nimeksi tuli Prelude FLNG.

Merten jättiläinen

Prelude FLNG:n koko on valtava verrattuna muihin vesillä kulkeviin aluksiin tai ylipäätään mihin tahansa ihmisen tekemään rakenteeseen. Aluksen päämitat ovat 488 x 74 metriä ja korkeus korkeimmillaan 105 metriä. Kun aluksen tankit ovat täynnä, lautan paino on 600 000 tonnia, josta noin 260 000 tonnia tulee aluksen teräsrakenteista. Aluksen bruttovetoisuus on 300 000. Vertailun vuoksi: maailman suurimmat lentotukialukset, Yhdysvaltojen ydinvoimakäyttöiset Nimitz-luokan laivat ovat 332 metriä pitkiä ja painavat täydessä lastissa hieman päälle 100 000 tonnia.

Preluden tehtävänä ei ole ainoastaan pumpata maakaasua merestä. Kun kaasua on pumpattu alukselle, jäähdytetään kaasu -162 celsiusasteen lämpötilaan, jolloin se muuttuu nestemäiseksi ja sen tilavuus pienenee kuudessadasosaan. Jäähdytyksessä käytetään

apuna merivettä, jota pumpataan tunnissa peräti 50 miljoonaa litraa. Aluksen tuotantokapasiteetiksi on arvioitu reilut 5 miljoonaa tonnia vuodessa, josta maakaasun osuus on noin 3,6 miljoonaa tonnia.

Porauslautan tuotanto tulee perustumaan Shellin kehittämälle FLNG-teknologialle, joka paitsi laskee tuotannon kustannuksia myös pienentää poraamisen ympäristövaikutuksia. Kustannusten pieneneminen on merenalaisen kaasun poraamiselle elintärkeää, sillä aikaisemmilla tekniikoilla maakaasun poraaminen merellä ei ollut taloudellisesti kannattavaa. Yksi syy paremmalle kannattavuudelle on maakaasun nesteyttäminen jo porauslautalla; näin vältytään kaasun siirtämiseltä maihin käsittelyä varten.

Prelude FLNG:llä työskentelee ympäri vuorokauden 120 henkilöä, joilla jokaisella on aluksella oma hytti. Joinain aikoina on tarpeellista majoittaa väliaikaisesti useampia henkilöitä, jolloin hyteissä olevat sohvat voidaan muuttaa vuoteiksi matkustajalaivoilta tuttuun tyyliin. Majoitustilat sijaitsevat aivan aluksen peräosassa yhdeksän kantta korkeassa valkoisessa tornimaisessa osassa ja käsittävät hyttien lisäksi erilaisia työskentelyalueita, leposalonkeja sekä muita vapaa-ajanviettomahdollisuuksia kuntosaleineen ja golfsimulaattoreineen.

Onko Prelude vasta alkusoitto?

Prelude FLNG:n on arvioitu tuottavan maakaasua nykyisellä sijainnillaan noin 25 vuotta. Tämän jälkeen alus tultaneen siirtämään seuraavalle kaasukentälle, ainakin mikäli fossiilisten polttoaineiden kysyntää on Shellin tarpeisiin nähden riittävästi vielä 2040-luvun alussa. Uskoa kysynnälle ilmeisesti on, sillä Shell kertoi Preluden vesillelaskun yhteydessä harkitsevansa muiden vastaavien porauslauttojen rakentamista tulevaisuudessa. Tämä saattaisi tasoittaa projektin valtavia kustannuksia; "prototyypin" suunnitelmia ja rakennusaikana saatuja kokemuksia voitaisiin hyödyntää seuraavissa aluksissa, joiden rakentaminen olisi täten mahdollisesti Preluden rakentamista halvempaa. Siksi ei liene lainkaan mahdotonta, että tulevaisuudessa rakennetaan vieläkin Preludea suurempi porauslautta jollekin uudelle kaasukentälle. □

Lähteitä:

-GCaptain (www.gcaptain.com)
-Shell (www.shell.com)

Lähikuva Prelude FLNG;n peräosasta. Kuva: Shell

Risteilijät

Birger Jarl – osa Tukholman merellistä historiaa

Stockholms Rederi AB Svealle valmistunut alus, joka tunnollisesti palveli melko tarkalleen 60 vuotta säännöllisessä liikenteessä, sai uuden elämän. Mitä Birger Jarlille kuuluu nykyisin?

TEKSTI: **LASSI LIIKANEN**

KOKENEELLE Tukholman-matkaajalle lienee piskuinen Birger Jarl tuttu näky, tavalla tai toisella. Moni on nähnyt aluksen vielä muutamia vuosia sitten sen kulkiessa säännöllisessä liikenteessä. Toisille se on ehkä tullut tutuksi Tukholman rannoilla maatessaan. Birger Jarlilla on pitkä historia, joka ulottuu tähän päivään asti ja joka näillä näkymin jatkuu edelleen.

Birger Jarlin aikakausi Ruotsinlaivana

Aluksen historia alkaa vuodesta 1953, kun alus valmistui Stockholms Rederi AB Svealle. Birger Jarl rakennettiin varustamon omalla Finnbodan telakalla Nackassa. Nimensä alus sai Ruotsin historiasta: Birger oli Ruotsin viimeinen ja melko yksinvaltainen jaarli 1200-luvulta. Hänen kerrottaan perustaneen myös Tukholman, joka toki tuohon aikaan ei ollut maan pääkaupunki. Sopivasti Birger Jarl saikin myös kotisatamakseen Tukholman.

Stockholms Rederi AB Svea asetti Birger Jarlin Tukholman ja Helsingin väliseen liikenteeseen kesäkaudella, ja talvisin Helsingin sijasta Turkuun. Vuonna 1970 Siljavarustamo otti Birger Jarlin liikenteen markkinoitavakseen Rederi AB Svealta, ja se kulkikin pari vuotta Siljavarustamon liikenteessä. 1973 Birger Jarl kuitenkin myytiin, ja se lähti lyhyeksi aikaa liikenteeseen Merenkurkkuun uudella nimellä Bore Nord, palatakseen rahdattuna takaisin Siljavarustamon liikenteeseen vuonna 1974.

Uusi aika Siljavarustamon liikenteessä ei kuitenkaan kestänyt kauaa, sillä alus jo vuonna 1976 poistui jälleen laivastosta. Alusta myytiin tässä välissä muutaman kerran ja nimi muuttui muotoon Minisea, mutta sillä ei juuri ollut tehtäviä, kunnes se lopulta vuonna 1978 myytiin panamalaiselle omistajalle. Alus sai uudeksi nimekseen Baltic Star, rekisteröitiin Panamaan ja aloitti risteilyliikenteen Ånedin Linjenin liikenteessä Tukholman ja Maarianhaminan välillä.

Vuonna 1982 aluksen alkuperäinen höyrykone korvattiin dieselmoottorilla. Baltic Star päätyi tavallaan vielä kerran Siljakonsernin alaisuuteen, kun Ånedin Linjenin liikenteen ostanut Sally päätyi Siljan omistajien haltuun vuonna 1987. Liikenne kuitenkin myytiin pois Silja Linen toimesta vuonna 1995. Seuraavan kerran alus vaihtoi omistajaa vuonna 2002, ja tällä kertaa se myytiin tukholmalaiselle Rederi AB Allandialle. Tällöin Baltic Star vaihtoi nimensä takaisin perinteiseksi Birger Jarliksi, ja Panaman lippu perässä vaihtui Ruotsin lippuun ja kotisatamaksi tuli jälleen Tukholma.

Maarianhaminan-risteilijä kiinnitetään Skeppsbronille

Ånedin Linjenin liikenne alkoi voimaan huonosti 2010 -luvun vaihteen jälkeen. Kilpailu erityisesti Viking Cinderellaa ja Birka Paradisea (nyk. Birka Stockholm) vastaan kävi varsin tiukaksi. Vuonna 2012 Ånedin Linjen ajautui taloudellisiin vaikeuksiin, ja Birger Jarlin risteilyt Tukholman ja Maarianhaminan välillä päättyivät lopulta vuonna 2013. Myös toinen aikakausi tuli täten päätökseensä – nimittäin säännöllinen matkustajaliikenne Tukholman Skeppsbronilta.

Liikennöinnin päättymisen jälkeen Birger Jarl kiinnitettiin kuitenkin Skeppsbronille. Aluksesta tehtiin kelluva hostelli, jota markkinoitiin Ånedin Hostel -nimellä. Vuonna 2015 Birger Jarl joutui jättämään ”kotinsa”, kun Tukholman satama osoitti sille uuden laituripaikan. Satama halusi tehdä Skeppsbronista ”elävämmän laiturin” kuin mitä se Birger Jarlin siinä maatessa oli, ja Birger Jarl siirrettiin uudelle paikalle Stadsgårdenille, Birka Cruisesin ja Fotografiska -museon väliin. Ehtona uudelle laituripaikalle kuitenkin oli, että alus tekee myös risteilyjä. Niinpä Birger Jarl ryhtyikin tekemään vuonna 2015 lyhyitä sisävesiristeilyjä Tukholman saaristoon.

Birger Jarl vaihtaa omistajaa

Vuonna 2016 Birger Jarl vaihtoi omistajaa. Alus myytiin varakkaalle ”superyrittäjä” Leif-Ivan Karlssonille, joka on Ruotsissa tullut tunnetuksi yrittäjyytensä lisäksi omasta tv-sarjastaan ”Karlssons”. Karlssonin ostettua alus huomaansa sai Ånedin Hostel -nimi hiljalleen väistyä, ja yritystoimintaa alettiin yksinkertaisesti markkinoimaan laivan nimellä – M/S Birger Jarl.

Päällisin puolin muutoksia aluksen toimintaan tuli hiljalleen. Ravintolatoimintaa oli käynnistelty uudelleen jo saaristoristeilyjen alkaessa vuonna 2015, sillä aiemmin laiva toimi lähinnä puhtaasti hostellina. Kotisivuilla mainostetaan aluksen sisältävän viisi ravintolaa: kirjoittajan kokemusten perusteella päivittäisessä käytössä lienevät kuitenkin vain keulan buffet-ravintola sekä ylhäällä perässä sijaitseva ravintola, joka toimii myös baarina myöhemmin illalla. Muita ravintolatiloja käytettäneen tarpeen mukaan, tai tilauksesta.

Kun Karlsson osti aluksen, oli tarkoituksena investoida alukseen runsaasti ja tehdä siitä ”merellinen viihdekeskus”. Karlsson kehui StockholmDirekt-lehden haastattelussa haluavansa ”superremontoida” aluksen entiseen loistoonsa, ja toivoi, että uudistetusta ja uljaasta Birger Jarlista tulisi Södermalmilla asuvien ”takahuone”.

Skandaalit varjostavat suunnitelmia

Karlssonin suunnitelmien tiellä on kuitenkin ollut jo lyhyen ajan sisällä useampikin skandaali. Eniten huomiota herätti kevättalvella tapahtunut konkurssi aluksen ympärillä. Laivan omistaja Karlsson päätti itse viedä aluksen hotelli- ja ravintolatoimintaa pyörittävän yrityksen konkurssiin. Konkurssin syyksi Karlsson itse kertoi lehdistölle halunsa päästä eroon henkilökunnasta, joka omistajan mukaan sairasteli liiaksi, mikä vuorostaan tuotti mittavia tappioita.

Tarkoituksena on perustaa konkurssiin haetun yhtiön tilalle uusi hotelli- ja ravintolatoimintaa pyörittävä yhtiö, joka ostaa aluksen varastot ja jatkaa toimintaa. Poikkeuksena uuden järjestelyn kanssa edelliseen verrattuna tosin on, että uusi yhtiö ei palkkaa omaa henkilökuntaa, vaan palkkaa henkilökuntansa työvoi-

Ylimpänä: **Yleisten tilojen puupinnat kielivät aluksen iästä.**
Yllä: **Ravintola Roslagen on aluksen keulassa.**
Alla: **Kaikille avoin skybaari sijaitsee laivan perässä ylimmällä kannella.** Kuvat: Kim Viktor

Birger Jarlin nykyinen laituripaikka on Stadsgårdenilla, Birkan terminaalin ja Fotografiskan välissä. Birkan yhteysbussiliikenne johtaa usein siihen, että aluksen edustalla on Birkan saapumisen ja lähdön aikaan runsaasti busseja odottamassa tai jättämässä matkustajia. Kuva: Kim Viktor

manvälitysyhtiöiden kautta. Irtisanottua miehistöä edustava ammattiliitto SEKO Sjöfolk tosin on vienyt Karlssonin oikeuteen ja vaatii Ruotsin merilakien perusteella alusta pantiksi, jotta kaikki palkat saadaan maksettua entisille työntekijöille. Itse aluksen omistus tosin on kiinnitettynä eri yhtiöön, kuin missä hotelli- ja ravintolatoimintaa pyöritettiin.

Konkurssin tienoilla syntynyt polemiikki lienee näkyvin tempaus aluksen ympärillä. Keväällä alus pääsi otsikoihin myös, kun aluksen anniskeluoikeudet peruttiin konkurssin vuoksi. Lehtitietojen mukaan ne kuitenkin palautettiin takaisin kesäksi. Lisäksi terveystarkastajien tarkastus aluksella toi mukanaan muutaman merkinnän elintarviketurvallisuuden laiminlyömisestä.

Miten tästä eteenpäin?

Jatkossa on mielenkiintoista seurata, miten Birger Jarl tulee kehittymään. Voi olettaa, että konkurssi ja sitä seuranneet, edelleen käynnissä olevat oikeudelliset toimenpiteet, vaikuttanevat kunnianhimoisten suunnitelmien etenemiseen huomattavasti. Lisäksi aluksen omistava Karlsson perheineen asuu talvikaudet yleensä Atlantin toisella puolella Floridassa, joten hän ei liene turhan usein itse paikan päällä projektia hoputtamassa. Konkurssin aiheuttama negatiivinen julkisuuskaan tuskin on omiaan nostattamaan aluksen imagoa asiakkaiden silmissä.

Vierailin itse aluksella viime vuoden puolella kahteenkin otteeseen – ensin kevättalvella ennen omistajanvaihdosta, ja myöhemmin syksyllä muutama kuukausi omistajanvaihdoksen jälkeen. Selvä ero oli toki, että aktiviteettia laivalla tuntui olevan syksyllä enemmän kuin keväällä. Syksyllä aluksella yöpyessäni sain kuitenkin todeta, että alus on selvästi nähnyt parhaimmat päivänsä. Vessan kylpyhuoneen lattiassa ollut reikä (josta pulppusi vettä, kun sen lähelle astui) todisti hyttien ylläpidon laiminlyönnit. Langaton verkko toimi vain aluksen yleisissä tiloissa, ja hyttikäytävällä siitä olisi ollut iloa, varsinkin kun normaali matkapuhelinverkko ei toiminut ainakaan alemmilla hyttikansilla.

Alus on toki hyvällä ja melko keskeisellä paikalla kävelymatkan päästä Slussenin metroasemalta, mutta kohtaa kovaa kilpailua samalla rannalla Slussenin toisella puolella, vain muutaman sadan metrin päässä. Söder Mälarstrandin varrella on lukuisia laivoja, joista monet (esimerkiksi Patricia) ovat tunnettuja illanviettopaikkoja tukholmalaisten keskuudessa, ja näitä vastaan Birger Jarlin voi olla hankalaa kilpailla. Samaisen rannan varrella on myös useampi muu laiva, jotka tarjoavat majoituspalveluita. Myös muut Tukholman keskustan alueen hotellit ja hostellit, sekä esimerkiksi Stadsgårdenia vastapäisellä rannalla sijaitseva legendaarinen hostelli Af Chapman kiristävät kilpailua entisestään. Lisäksi kaiken kolmen toiminnan pyörittäminen liki samanaikaisesti (hotelli/hostelli, ravintola- ja tapahtumatoiminta sekä risteilyt) vaatii paljon panoksia, laajaa asiakaskuntaa ja kovaa työtä.

Sopii toki toivoa, että projekti onnistuu. Birger Jarl on saanut kulttuurimerkinnän (k-märkt) Ruotsissa, joten se luokitellaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi kohteeksi. Aluksessa on edelleen potentiaalia ”vanhan loiston palauttamiseksi” (aluksen sisustus huokuu edelleen menneen ajan laivaromantiikkaa), kunhan sitä vain kohdellaan oikeudenmukaisesti. Toiminta on saatava myös tukevasti jaloilleen edellisen yhtiön konkurssiin viemisen jälkeen. Vanhan ajan tunnelmaa kaipaavalle voi lämpimästi suositella vierailemista Birger Jarlilla. □

Lähteitä

- Dagens PS (http://www.dagensps.se)
- Fakta om Fartyg (http://www.faktaomfartyg.se)
- M/S Birger Jarl (https://www.msbirgerjarl.se)
- Sekotidningen (http://www.sjomannen.se)
- Sjömannen (https://sekotidningen.se)
- StockholmDirekt (http://www.stockholmdirekt.se)
- Valkeat Laivat (http://www.valkeatlaivat.net)

Tukholman-kirjeenvaihtaja

Stena Line jättämässä Varbergin

TEKSTI: **LASSI LIIKANEN**

LÄNSI-RUOTSIN ja Tanskan välisessä liikenteessä Göteborgin ja Fredrikshavnin välinen linja on selvästi tiheiten liikennöity. Linjalla kulkee kaksi alusta, Stena Danica sekä Stena Jutlandica. Aiemmin reitillä on kesäkausina kulkenut myös varustamon HSS-laivoja, joskin pikalaivaliikenteestä on luovuttu jo joitakin vuosia sitten, ja Stena Carisma odotteleekin parempia aikoja Tanskan-terminaalin laiturissa Göteborgissa.

Toinen linja kulkee kuitenkin Varbergista Grenån satamaan. Satamien välillä kulkee yksi alus, Stena Nautica. Linjalla on päivittäin kaksi lähtöä molempiin suuntiin, ja vuodessa matkustajia kulkee noin 170 000, ja henkilöautoja sekä rahtia noin 45 000 yksikköä kumpaakin. Varbergin ja Grenån välisen linjan historia ulottuu 1960-luvulle saakka, ja Stena Line on vastannut liikenteestä 1980-luvulta lähtien.

Nyt liikenteeseen on kuitenkin tulossa muutoksia. Varbergin kunta on jo pitkään suunnitellut rakentavansa uutta Västerportin kaupunginosaa Stena Linen käyttämän sataman paikalle. Laivalla onkin ollut kaupungissa ”aitiopaikka” täysin kaupungin keskustassa, aivan päärautatieaseman naapurissa. Ymmärrettävästi kunta kuitenkin haluaa laajentaa kaupunkia asukkaitaan varten näin keskeisellä paikalla, ja tämän vuoksi Tanskan-laivan tulisi siirtyä viimeistään vuonna 2019.

> **Näyttää kuitenkin todennäköisimmältä, että liikenne siirtyy Varbergistä Halmstadiin**

Varbergin kunta eikä myöskään satama kuitenkaan ole halukkaita kustantamaan uuden laituripaikan ja terminaalin aiheuttamaa lystiä. Siirrosta aiheutuisi vajaan 300 miljoonan kruunun kulut (reilut 30 miljoonaa euroa), josta Stena Linen tulisi itse kustantaa ainakin 210 miljoonaa kruunua. Stena Line ei kuitenkaan ole valmis investoimaan uuden sataman rakentamiseen.

Pragmaattisena varustajana tunnettu Stena Line suuntasi katseet muihin Hallandin läänin satamiin. Kun oli selvää, ettei Varbergiin jääminen ole vaihtoehto, ryhtyi Stena sen sijaan harkitsemaan muuttoa läänin suurimpaan kaupunkiin Halmstadiin. Halmstadin satama – joka hallinnoi myös Varbergin satamaa – totesi, että muutto on mahdollinen, kunhan se ei aiheuta liikaa kustannuksia. Näyttää kuitenkin todennäköisimmältä, että liikenne siirtyy Halmstadiin: Stena on jopa vihjannut lisäävänsä reitille mahdollisesti toisenkin laivan.

Stenan lähtö Varbergista ei tosin tunnu harmittavan oikeastaan ketään. Kunta toteaa, ettei Tanskan-laivan menettäminen vaikuta juurikaan kaupungin elinkeinoelämään. Kunnanvaltuustossa puolueet oikealla ja vasemmalla totesivat, ettei kunnan tule maksaa uuden sataman aiheuttamia kustannuksia – ja ovat kovin ymmärtäväisiä senkin suhteen, ettei Stenakaan ole halukas niitä maksamaan. Ruotsin kuljetusyritysten liitto Sveriges Åkeriföretag totesi Hallands Nyheterille, ettei linjan lakkautuskaan juuri ruotsalaisia kuljetusalan yrityksiä liikauta, sillä linjalla kulkee enimmäkseen ulkomaalaisia rahtiyksiköitä.

Nyt Stena itsekin on sitä mieltä, että muutto Halmstadiin avaa uusia mahdollisuuksia. Siinä missä Varbergin ja Grenån välinen linja on toiminut lähinnä ”kilpailupuskurina” tärkeämmälle Göteborg-Fredrikshavn -linjalle, muuttaa Halmstadiin siirtyminen lähtökohtia poikkeuksellisen paljon. Linjasta itsestään tulee paljon mielenkiintoisempi, eikä sen välttämättä enää tarvitse toimia pelkästään suojapuskurina kilpailijoita vastaan Länsi-Ruotsin ja Tanskan välisessä liikenteessä. □

Vierailu Norwegian Getawayllä

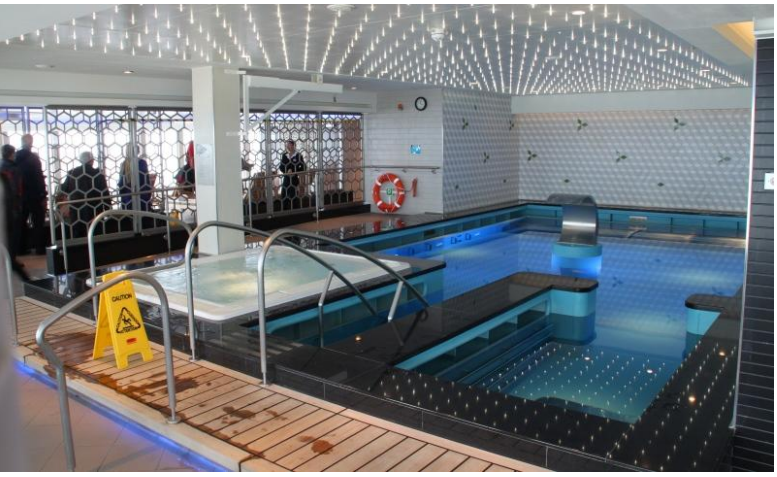
Valinnanvapauden Yhdysvaltojen risteilymarkkinoille tuoneen Norwegian Cruise Linen Norwegian Getaway jatkaa varustamon tutulla linjalla pyrkien tarjoamaan jokaiselle jotakin.

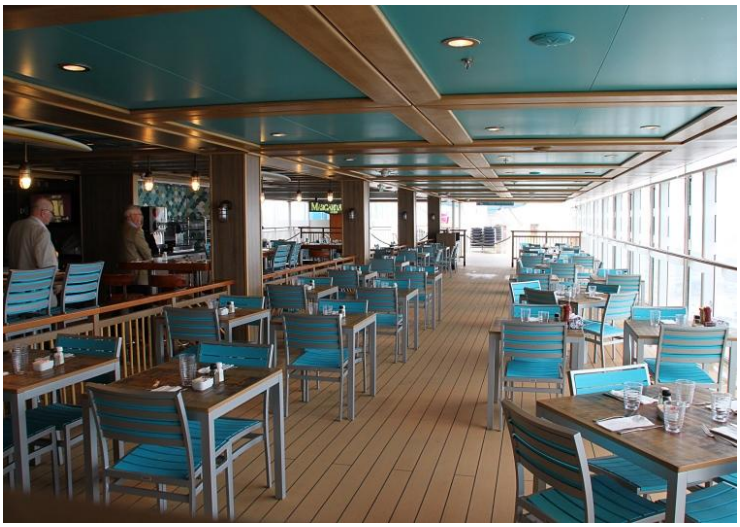
KOONNUT: **KALLE ID**

Lisää kuvia Norwegian Getawaylta tulossa kirjoittajan blogiin osoitteessa kships.blogspot.com.

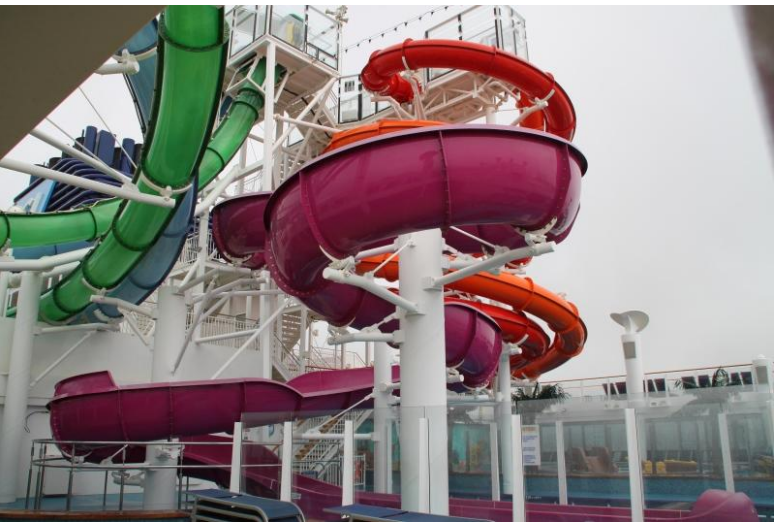
Kiitokset: SoileTours

Vasemmalla: **Norwegian Getawayltä löytyy useita monen kannen korkuisia atrium-tyyppisiä tiloja. Tunnetuin ja varmasti varustamon mainonnassa eniten esiintyvä on kannet kuusi, seitsemän ja kahdeksan yhdistävä 678 Ocean Place.**
Alla vasemmalla: **Laivan keulan spa-osastolla on myös sisäuima-allas. Suomalaisia vieraita huvitti saunan lisäksi tarjolla oleva saunarium, jossa on "lisätty kostautta tavallisen saunan kuivaan ilmaan." Kosteuden tasapainottamiseksi saunariumin lämpötila oli vain 60 celsiusastetta.**
Alla: **Breakaway-luokassa varustamo on panostanut erityisesti ulkotiloihin. Valitettavasti ulkoilmaravintolat kuten kuvan Margaritaville eivät aivan päässeet oikeuksiinsa Suomen kesässä.**
Kuvat: Kalle Id





Yllä: **Norwegian Getawayn keulan maalauksen on suunnitellut floridalainen David Le Batard, taiteilijanimeltään Lebo.** Kuva: Juhani Mehto
Oikealla: **Italialaista ruokaa tarjoava La Gucina kannella 8 on myös yksi aluksen peräti 20 lisämaksullisesta ravintolasta.** Kuva: Kalle Id
Oikealla alla: **Norwegian Getawayn standardihytit eivät juuri eroa muiden massamarkkinoiden risteilijöiden hyteistä kooltaan eivätkä varustelultaan.** Kuva: Kalle Id
Alla: **Lapsille ja lapsenmielisille on tarjolla lukuisia vesiliukumäkiä laivan yläkansilla. Laivan korsteenia on jopa hieman vaikea erottaa liukumäkien takaa.** Kuva: Kalle Id



Yllä vasemmalla: **NCL:n entisen toimitusjohtajan mukaan nimetyn O'Sheehan's-baarin yhteydessä on joukko erilaisia pelikoneita sekä pienoiskokoinen keilarata.**
Yllä: **NCL:N uusimpien alusten erikoisuus ovat yksin matkustaville tarkoitetut yhdeksän neliön studiohytit, joissa matkustavilla on käytössään myös oma kaksikerroksinen Studio Lounge.**
Vasemmalla: **Kahdeksannen kannen perästä löytyvät vierekkäiset lisämaksulliset pihviravintolat, brasilialaistyylinen Moderno (kuvassa) ja amerikkalainen Cagney's.**
Alla: **Taste kannella kuusi on yksi laivan kahdeksasta matkan hintaan kuuluvasta ravintolasta; nykytrendin mukaisesti laivalla ei ole lainkaan yhtä isoa pääravintolaa.**
Kuvat: Kalle Id

Nyt saatavilla

Suomalaisen laivanrakennuksen tarina

328 sivua

Julkaisija: Nautilus

Rahtilaivat

Koillisväylän työj
SA-15 -sarja 35 vuot

uhdat
tta

SA-15 -sarja 35 vuotta, osa 1/2

Artikkelin tässä osassa perehdymme alussarjan historiaan. Seuraavassa osassa keskitytään alusten tekniikkaan ja kehitykseen. Sarjan toinen osa ilmestyy Ulkomatalan numerossa 1/2018.

Sarjan toisena aluksena Wärtsilän Turun telakalta valmistunut Tiksi. Huomaa kannella nosturien välissä ruuman luukkujen päällä oleva ilmatyynyalus. Kuva: Aker Arcticin arkisto

Kun Neuvostoliiton Meriministeriön varaministeri A. V. Goldobenkoa **pyydettiin kuvailemaan vuoden 1983 tapahtumia itäisellä Koillisväylällä, hän nosti ydinkäyttöisten jäänmurtajien rinnalle tärkeään rooliin Suomessa rakennetut uudet arktiset rahtilaivat. Marraskuun puolivälissä tulee kuluneeksi 35 vuotta siitä, kun Wärtsilän Turun telakalta valmistui tämän pitkän ja ennätyksellisen kalliin laivasarjan ensimmäinen alus.**

SA-15 -sarjan aluksissa käytettiin Wärtsilän kehittämää ilmapulputusjärjestelmää erityisesti niiden liikennöidessä Koillisväylällä ilman jäänmurtaja-avustusta. Kuvassa Wärtsilän Turun telakalta valmistunut sarjan neljäs alus, Igarka jääkokeissa keväällä 1984. Kuva: Aker Arcticin arkisto

TEKSTI: **TUOMAS ROMU**

NEUVOSTOLIITTO alkoi 1950-luvulla määrätietoisesti kehittää Koillisväylää, Barentsinmeren ja Beringinsalmen välillä sijaitsevaa arktista meritietä. Syyt tähän olivat ensisijaisesti taloudelliset: pohjoisen napapiirin pohjoispuolella sijaitsevien merkittävien öljy-, kaasu-, metalli- ja mineraaliesiintymien täysimittainen hyödyntäminen edellytti lähes ympärivuotista liikennettä reitillä, joka muutamaa lyhyttä kesäkuukautta lukuun ottamatta oli lähes täysin jään vallassa. Tämän mahdollistamiseksi rakennettiin maailman suurin jäävahvistettu kauppalaivasto ja aikansa tehokkaimmat jäänmurtajat.

Uusien ydinkäyttöisten jäänmurtajien astuessa palvelukseen huomattiin kuitenkin, etteivät vanhat kauppalaivat enää pysyneet saattueiden mukana. Yritykset tehostaa avustustoimintaa hinaamalla taas johtivat siihen, että yhä useampi alus saapui määränpäähänsä jäiden pahasti kolhimana. 1970-luvun lopulla Neuvostoliiton Meriministeriö julkaisikin vaatimukset uudentyyppisestä arktisesta rahtilaivasta, jonka tulisi pystyä ympärivuotiseen liikenteeseen Koillisväylällä. Alukset tulisi vahvistaa jäissäkulkua varten Neuvostoliiton Merirekisterin korkeimman kauppalaivoille tarkoitetun jääluokan vaatimusten mukaisesti. Laivatyypille annettiin koodinimi SA-15, subarktinen kantavuudeltaan 15 000 tonnin rahtialus.

Suomalaisen telakkateollisuuden ennätystilaus

Yli puolet maailman jäänmurtajista rakentanut Wärtsilä ja pitkiä laivasarjoja Neuvostoliittoon toimittanut Valmet jättivät kummatkin oman tarjouksensa. Heinäkuussa 1980 suomalaiset telakat saivatkin yhteensä yhdeksän arktisen rahtilaivan tilauksen: Wärtsilä rakentaisi kuusi ja Valmet kolme alusta, kukin arvoltaan 200 miljoonaa silloista markkaa. Wärtsilän tilaus oli tuolloin arvoltaan suurin yksittäinen tilaus Suomen teollisuuden historiassa. Seuraavana vuonna tilauksen kokonaisarvo kasvoi peräti kolmeen ja puoleen miljardiin markkaan, kun Wärtsilän tilauskantaan kirjattiin vielä kolme samanlaista alusta ja Valmetkin sai kahden laivan lisätilauksen. Tämän lisäksi Wärtsilä toimittaisi kaikkiin aluksiin pienen lastinkäsittelyä helpottavan ilmatyynyaluksen.

Kahdessa erässä tehty 14 laivan jättitilaus sai telakkajätit yhdistämään voimansa: yhteistyössä asiakkaan kanssa päätettiin lopettaa rinnakkaiset tuotekehitysprojektit ja edetä Wärtsilän kehittämällä laivakonseptilla. Prototyyppiongelmien vuoksi puolisen vuotta aikataulusta myöhässä valmistunut sarjan ensimmäinen alus, Norilsk, nimettiin pohjoisen merkittävim-

män nikkelikaivos- ja sulattokombinaatin mukaan ja luovutettiin asiakkaalle marraskuussa 1982. Vuodenvaihteen jälkeen Valmetin Vuosaaren telakalta luovutettu Nizhneyansk taas oli kolme kuukautta edellä laivanrakennussopimuksen mukaista aikataulua.

Sarjan viimeiset alukset luovutettiin molemmilta telakoilta maaliskuussa 1984, mutta vain muutamaa kuukautta myöhemmin Valmet sai vielä puolentoista miljardin markan lisätilauksen viidestä hieman parannellusta lisälaivasta. Nämä vuosina 1985–1987 rakennetut laivat nimettiin neuvostokaupunkien sijaan venäläisten tutkimusmatkailijoiden mukaan. Telakkateollisuuden tiet ovat kuitenkin tutkimattomat, ja kun tuli aika luovuttaa yhtiön historian suurimman yksittäisen laivatilauksen viimeinen alus, Kapitan Danilkin, oli Valmet jo siirtynyt osaksi uutta telakkayhtiötä, Wärtsilä Marinea, ja Vuosaaren telakka oli päätetty sulkea.

Arktisten erikoisalusten tulikaste

Kesäkuussa 1983 kapteeni *V. I. Abonosimov* tuijotti turhautuneena horisonttiin jossain Itä-Siperian merellä. Hänen aluksensa, Neuvostoliiton Kaukoidän laivavarustamon lippulaiva ja 36 000 hevosvoimallaan maailman tehokkain ei-ydinkäyttöinen jäänmurtaja Admiral Makarov, oli jo viiden päivän ajan yrittänyt turhaan murtautua jääröykkiöiden läpi pieneen Pevekin satamakaupunkiin. Kun paikalle saapui vain muutamia kuukausia aikaisemmin Valmetin telakalta luovutettu Nizhneyansk täydessä lastissa, päätti Kapteeni Abonosimov muodostaa kahdesta aluksesta varsin erikoisen saattueen: tuliterä oranssikylkinen rahtilaiva saisi toimia muurinmurtajana, jota jäänmurtaja työntäisi edellään. Täydellä teholla alusyhdistelmä onnistui murtautumaan jääsaarron läpi ja Pevekin pormestari luovutti perinteitä kunnioittaen kaupungin avaimet kevään ensimmäisen satamaan kiinnittyneen rahtilaivan kapteenille. Täysin vahingoittumattomana ei Nizhneyansk kuitenkaan tehtävästä suoriutunut; alus palasi myöhemmin telakalle, jossa kylkilevyjä oiottiin ja jäävahvistusta lisättiin kriittisiin paikkoihin. Merirekisterin jääluokkasääntöjä päivitettiinkin myöhemmin lisäämällä jäävahvistusta rungon alaosiin.

Tämä yksittäinen tapaus oli vasta alkusoittoa yhdelle kaikkien aikojen vaikeimmista itäisen Koillisväylän purjehduskausista. Syksyn koittaessa voimakas pohjoistuuli painoi pohjoiset ahtojäät Venäjän rannikkoa vasten tukkien manner-Siperian ja Wrangelinsaaren välisen Longinsalmen. Neuvostoliitto keskitti lähes koko jäänmurtajalaivastonsa avustamaan laivaliikennettä pohjoisen satamiin: kolmen ydinkäyttöisen jäänmurtajan tueksi lähetettiin kaikki Wärtsilän Helsingin telakan kahden edellisen vuosikymmenen aikana toimittamat polaarimurtajat. Tästä huolimatta kymmenet

Yllä: **Kymmenen SA-15 -sarjan aluksista rakennettiin Valmetin telakalla Helsingin Vuosaaressa vuosina 1983-1987, viimeinen tosin Wärtsilä Marinen nimen alla. Kuvassa todennäköisesti sarjan ensimmäinen Helsingissä rakennettu alus, vuonna 1983 valmistunut Nizhneyansk.**
Alla: **Sarjan ensimmäinen alus, Turussa rakennettu Norilsk, luovutuskoeajolla lokakuussa 1982.**
Kuvat: Aker Arcticin arkisto

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

www.facebook.com/ulkomatala

kauppalaivat ja useat jäänmurtajatkin vaurioituivat jäämassojen puristuksessa. Kovimman kohtalon koki pieni rahtialus Nina Sagaydak, jonka miehistö katseli voimattomana jäänmurtaja Kapitan Sorokinin kannelta jääröykkiöiden lähes muodottomaksi runnoman laivansa uppoamista. Alus oli ensimmäinen jäiden upottama laiva Venäjän arktisilla vesillä lähes kahteen vuosikymmeneen.

Syystalven 1983 tähdiksi nousivat kuitenkin kuusi SA-15-sarjan arktista rahtilaivaa, joista osa lähetettiin käytännössä suoraan pohjoiseen suomalaistelakoiden luovutettua ne asiakkaalle. Alukset kuljettivat paitsi lastia, myös muonaa ja polttoainetta alueella operoiville jäänmurtajille. Pienempien rahtilaivojen jäädessä jälkeen saattueesta siirrettiin niiden lasti uusiin monitoimialuksiin, jotka konetehonsa ja jäänmurtajakeulansa turvin pystyivät seuraamaan jäänmurtajia suuremmalla nopeudella ahtojäiden läpi. Itsenäisesti jäissä kulkiessaan SA-15-sarjan laivat toimivat jäänmurtajina muille laivoille ja toisinaan jopa ottivat heikoimmat niistä hinaukseen, vaikka alusten perähaarukka oli alun perin tarkoitettu ottamaan vastaan työntöapua jäänmurtajalta. Avustettavien alusten joukossa oli myös pieni jäänmurtaja Georgiy Sedov, joka kolme potkurinlapaa ja peräsimensä jäissä menetettyään nilkutti Pevekiin Bratskin hinaamana.

Suomessa rakennetut uudet arktiset rahtilaivat pelastivat tuona talvena monien Neuvostoliiton pohjoisten kaupunkien huollon. Kun Okha saapui jäänmurtajien avustamana Pevekiin lastattuaan ensin matkan varrella kohtaamistaan jäihin jumiutuneista laivoista omilla nostureillaan lähes 17 000 tonnia sekalaista rahtia, kaupungin ahtaajat haastoivat radioitse miehistön purkamaan lastin niin nopeasti kuin mahdollista. Laiva olikin valmis lähtöön 12 tuntia etuajassa. Matkalla kohti uusia urotekoja Okhan miehistö sai vielä yhden sulan hattuunsa leikatessaan jäistä irti yhden maailman suurimmista ja tehokkaimmista ydinkäyttöisistä jäänmurtajista. Siinä missä vastavalmistuneen rahtilaivan runko oli maalattu suomalaisella jäänmurtajiin kehitetyllä kulutuksenkestävällä ja matalakitkaisella Inerta-epoksimaalilla, Neuvostoliitossa vuonna 1977 valmistuneen Sibirin runko oli ruosteen karhentama.

Punalipun alta vapaan maailman valtamerille

SA-15-sarjan laivat muodostivat 80-luvulla Neuvostoliiton arktisen kauppalaivaston selkärangan. Siinä missä idässä nämä alukset huolehtivat Siperian pohjoisrannikon suurimpien kaupunkien huollosta, lännessä maailmalle kuljetettiin Jeniseijoen Norilskin kupari- ja nikkelimalmia sekä Igarkan sahatavaraa. Siperian suuntaan kulki kaikkea kuviteltavaa: kontteja, pyörillä kulkevaa lastia, kappaletavaraa sekä jopa 25 metrin mittaisia ja 80 tonnin painoisia projektilasteja.

Sen sijaan Wärtsilän rakentamat ilmatyynyalukset eivät täyttäneet odotuksia, ja ne hylättiin vähin äänin pohjoisten satamien takaisille joutomaille. Vuonna 1990 sarjan ensimmäinen alus, Norilsk, kuljetti ensimmäistä kertaa lastin Japanista Eurooppaan Koillisväylää pitkin. Neuvostoliiton loppu kuitenkin häämötti, ja osa arktisista rahtilaivoista rahdattiin kuljettamaan viljaa Kanadasta.

1990-luvun puolivälissä, Neuvostoliiton hajottua ja teollisen toiminnan hiljennyttyä pohjoisessa, tulivat ensimmäiset SA-15-sarjan laivat myyntiin. Brittiläisen Andrew Weir Shippingin tytärvarustamo Bank Line osti neljä alusta – Okhan, Bratskin, Tiksin ja Nikelin – linjalle, joka kulki maailman ympäri Suezin ja Panaman kanavien kautta yhdistäen Ison-Britannian eteläisen Tyynenmeren saarivaltioihin.

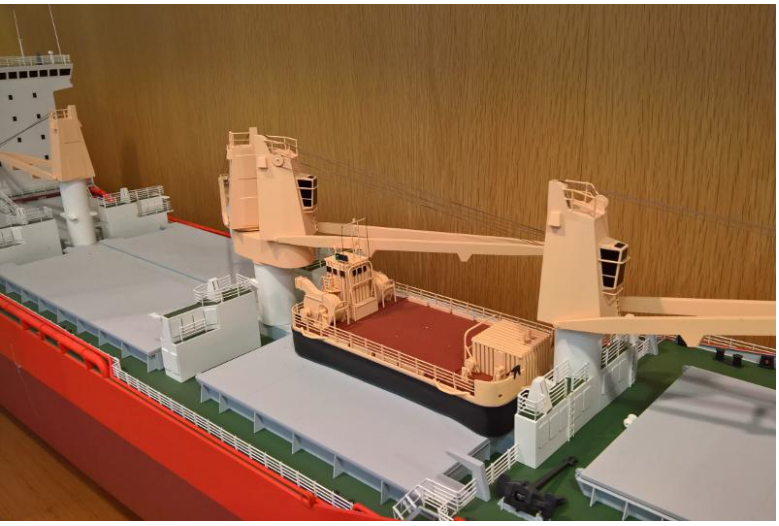
Yksi toisensa jälkeen laivat saapuivat Cammell Lairdin telakalle, jossa jäänmurtajakeulaan hitsattiin keulabulbi, jäävahvistettujen potkurien ”mikkihiirenkorvat” korvattiin avoveteen paremmin sopivilla lavoilla ja perän työntöhaarukka typistettiin tarpeettomana. Lisäksi alusten lastikapasiteettia kasvatettiin, osa polttoainetankeista muutettiin lastitankeiksi ja kymmenen entistä miehistöhyttiä varusteltiin matkustajia varten. Alukset jatkoivat Bank Linen palveluksessa 2000-luvun loppupuolelle ja ehtivät muiden töidensä ohessa pelastaa *Tom Hanksin* esittämän haaksirikkoisen Cast Away -elokuvan loppukohtauksessa, kunnes alkava talouskriisi saatteli alukset vähin äänin Aasian viimeisille rannoille.

SA-15-sarjan laivat olivat osallisena myös monissa muissa tapahtumissa. Saksalaisen Oldendorff-varustamo osti Nizhneyanskin ja rahtasi sen 2000-luvun alussa tukemaan Etelämantereen tieteellistä tutkimusta nimellä Magdalena Oldendorff. Alus vietti eteläisen pallonpuoliskon talven 2002 jäiden vankina ja pääsi palaamaan Kapkaupunkiin vasta jouluksi.

Vuosikymmenen loppupuolella Kyproksen lipun alla purjehtinut mutta venäläisomisteinen Monchegorsk jäi kiinni alkutalvesta 2009 aseiden ja räjähteiden salakuljettamisesta Iranista Gazan kaistaleelle. Kyproksen viranomaiset takavarikoivat 98 epäilyttävää merikonttia ja varastoivat ne taivasalle kahdeksi ja puoleksi vuodeksi Evangelos Florakiksen laivastotukikohtaan. Heinäkuussa 2011 Välimeren auringon kuumentamat kontit räjähtivät vaurioittaen pahoin Kyproksen suurinta voimalaitosta. Lisäksi 13 ihmistä kuoli ja 62 haavoittui.

Vuonna 2009 toinenkin SA-15-sarjan laiva ikuistettiin

Yllä: **Kapitan Danilkin kuvattuna Sabetan edustalla vuonna 2015. Alus on viime vuosina pääsääntöisesti kuljettanut rakennusmateriaalia Yamalin kaasukentille.** Kuva: Tuomas Romu / CC-BY-SA
Oikealla: **Turun telakalta valmistunut Igarka virallisissa jääkokeissa keväällä 1984.** Kuva: Aker Arcticin arkisto
Oikealla alla: **Wärtsilän Helsingin telakan rakentama ilmatyynyalus Larus hinaamassa ensimmäisten SA-15-sarjan laivojen mukana toimitettua pienempää ilmatyynyalusta. Lastinkäsittelyä helpottamaan tarkoitettu Neuvostoliitossa suunniteltu ilmatyynyalus ei käytännössä toiminut ja niiden käytöstä luovuttiin nopeasti.** Kuva: Aker Arcticin arkisto
Alla: **SA-15-sarjan mukana toimitetun ilmatyyny-aluksen pienoismalli Nizhneyanskin kannella.** Kuva: Tuomas Romu



eläviin kuviin kun Igarka toimi The Expendables -toimintaelokuvan kulissina aluksen maatessa korjattavana Rio de Janeiron satamassa. Elokuvan alussa *Sylvester Stallonen* johtamat action-sankarit pelastavat pankkivangit laivan kaapanneiden somalimerirosvojen kynsistä.

Sattumalta samana vuonna Bank Linen Boularibank (ex-Nikel) meinasi joutua viimeisellä maailmanympärimatkallaan merirosvojen saaliiksi Adeninlahden edustalla. Kapteeni *Peter Stapleton* palkittiin myöhemmin Ison-Britannian kauppalaivaston mitalilla pelastettuaan miehistönsä, 11 matkustajaa ja oman vaimonsa kaappaajien kynsistä aggressiivisilla väistöliikkeillä sekä pommittamalla konekiväärein ja raketinheittimin aseistautuneita merirosvoja konttilukoilla ja kaiteisiin sidotuilla puutukeilla. Venäläisen sotalaivan saapuessa paikalle merirosvot olivatkin jo luopuneet kaappausaikeista.

SA-15 -sarjan alukset rakennustelakan mukaan

Wärtsilä, Turku
- Norilsk† (1982)
- Tiksi† (1983)
- Igarka† (1983)
- Kola† (1983)
- Arkhangelsk† (1983)
- Monchegorsk† (1983)
- Amderma† (1983)
- Kandalaksha† (1984)
- Nikel† (1984)

Valmet, Helsinki
- Nizhneyansk† (1983)
- Okha† (1983)
- Bratsk† (1983)
- Kemerovo† (1983)
- Anadyry† (1984)
- Anatoliy Kolesnichenko† (1985)
- Kapitan Man† (1985)
- Yuriy Arshenevskiy (1986)
- Vasiliy Burkhanov† (1986)

Wärtsilä Marine, Helsinki
- Kapitan Danilkin (1987)

† Alus on romutettu
Alusten nimissä on käytetty virallista kansainvälistä kirjoitusasua

Vaikkei yhtään SA-15-sarjan alusta koskaan menetetty haaksirikossa, alkoi ikä vähitellen painaa pohjoisen jäissä kaksi vuosikymmentä operoineita laivoja. Arktisten erikoisalusten suuri kulkuvastus ja korkea polttoaineenkulutus avovedessä yhdessä runsaslukuisen miehistön kanssa tekivät niistä epätaloudellisia 2000-luvun lopun talouskriisin romahduttaessa rahtimarkkinat. Venäläinen kaivos- ja metalliyhtiö Norilsk Nickel oli lisäksi vastikään rakentanut viisi itsenäisesti jäissä kulkevaa konttilaivaa korvaamaan Murmanskin laivanvarustamon väreissä liikennöineet SA-15-sarjan laivat Dudinkan malmikuljetuksissa.

Vuosina 2009–2013 yhteensä seitsemäntoista laivaa purjehti yksi toisensa jälkeen Kiinan, Intian ja Bangladeshin laivaromuttamoille. Viimeiset kaksi, Yuriy Arshenevskiy sekä sarjan viimeinen Kapitan Danilkin, ovat kuitenkin viime vuosina kunnostautuneet kuljettamalla rakennustarvikkeita ympäri vuoden Yamalin maakaasukentille ja Obinlahden rannalle rakennettuun Sabettan satamaan. □

Sarjan seuraavassa osassa keskitytään SA-15-sarjan kehitykseen ja teknisiin ominaisuuksiin.

Lähteitä

- Aker Arcticin arkisto
- Barr, W. ja Wilson, E. (1985): The Shipping Crisis in the Soviet Eastern Arctic at the Close of the 1983 Navigation Season. *Arctic*, Vol 38 No 1.
- Horensma, P. (2005): *The Soviet Arctic*.
- Marchenko, N. (2012): *Russian Arctic Seas – Navigational Conditions and Accidents*.
- Navigator-lehti 9/1980, 1/1981, 5/1981, 10/1981, 1/1983, 3/1983, 5/1984 ja 9/1984
- SA-15: a 14 ship series of icebreaking multipurpose cargo ships from Finland for Soviet Arctic Service. *The Motor Ship*, Volume 64, Issue 753, April 1983.

Lue Ulkomatala sellaisena, kuin tekijät ovat sen tarkoittaneet!

Issuussa luettavissa kaikki Ulkomatalat numerosta 1/2014 alkaen.

issuu.com/ulkomatala

Yllä: **Mahinabank (ex-Okha) oli yksi neljästä SA-15-sarjan laivasta, joihin tehtiin laajoja muutostöitä 1990-luvun puolivälissä sen jälkeen kun se myytiin Andrew Weir Shippingille. Aluksen jäänmurtajakeula muutettiin Cammell Lairdin telakalla paremmin avoveteen sopivaksi jälkiasenteisella keulabulbilla.** Kuva: Henk Guddee / CC-BY-SA

Kalle Idin tietokirjat yhä saatavilla

Silja Line from De Samseglande to Tallink

Siljan ja sen edeltäjien koko tarina ensi kertaa yksissä kansissa, aina 1900-luvun alun pienistä höyrylaivoista 2000-luvun risteilylauttoihin saakka. 156 sivua.

Tallink – The First 25 Years

Itämeren suurimman monivaiheinen tarina neuvostoliittolais-suomalaisesta yhteisyrityksestä itsenäisen Viron kruununjalo-kiveksi. Lisäksi mukana epäonnisen Estlinen tarina. 128 sivua.

Osta omasi osoitteesta www.ferrypubs.co.uk

Linjalaivat

Laivat, jotka muuttivat maailmaa

Cunardin vuonna 1907 valmistunut Mauretania oli Atlantin nopein peräti 22 vuotta. Kuva: Cunard Line

Pohjoisella Atlantilla aikanaan kulkeneita laivoja pidetään usein hienoimpina, joita koskaan on rakennettu. Ne hallitsivat tuota armotonta meritietä yli sata vuotta, säästä ja vuodenajasta riippumatta. Niitä työnsivät eteenpäin aikansa suurimmat koneet, ja niiden nimet yhdistyivät maihin ja kansoihin, sotaan ja rauhaan. Nuo laivat muuttivat miljoonien ihmisten elämää ja viitoittivat suunnan maailman meriä nykyään kulkeville risteilyaluksille.

TEKSTI: **MIKKO LAAKSO**

Pohjoisen Atlantin matkustajaliikenne, osa 1.

Uuden artikkelisarjan ensimmäisessä osassa kerromme Pohjois-Atlantin matkustajalinjaliikenteen vaiheista liikenteen alkamisesta vuonna 1837 aina ensimmäisen maailmansodan jälkimaininkeihin asti.

Great Western oli ensimmäinen pohjoiselle Atlantille vartavasten rakennettu linjalaiva. Se oli puurunkoinen, ja eteenpäin sitä työnsivät sekä purjeet että siipirattaat. Valmistuessaan se ehti parin vuoden ajan olla maailman suurin matkustajalaiva. Kuva: I. N. Phelps Stokes Collection of American Historical Prints, New York Public Library

TOUKOKUUSSA 1819 upouusi höyrylaiva Savannah lähti Amerikasta kohti Eurooppaa. Laivan kapteeni aprikoi, kuinka paljon hiiltä pitäisi lastata mukaan. Asia selvisi matkalla, kun hiili loppui kesken. Onneksi laivassa oli höyrykoneen lisäksi kolme mastoa ja purjeet. Ensimmäinen Atlantin ylitys höyryvoimalla ei siis ollut mitenkään loistokas, ja se kestikin peräti 26 päivää. Piskuinen Savannah palasi takaisin Amerikkaan pelkillä purjeilla, ja perillä sen höyrykoneet poistettiin. Yritys ylittää Atlantti höyrylaivalla tuomittiin epäonnistuneeksi.

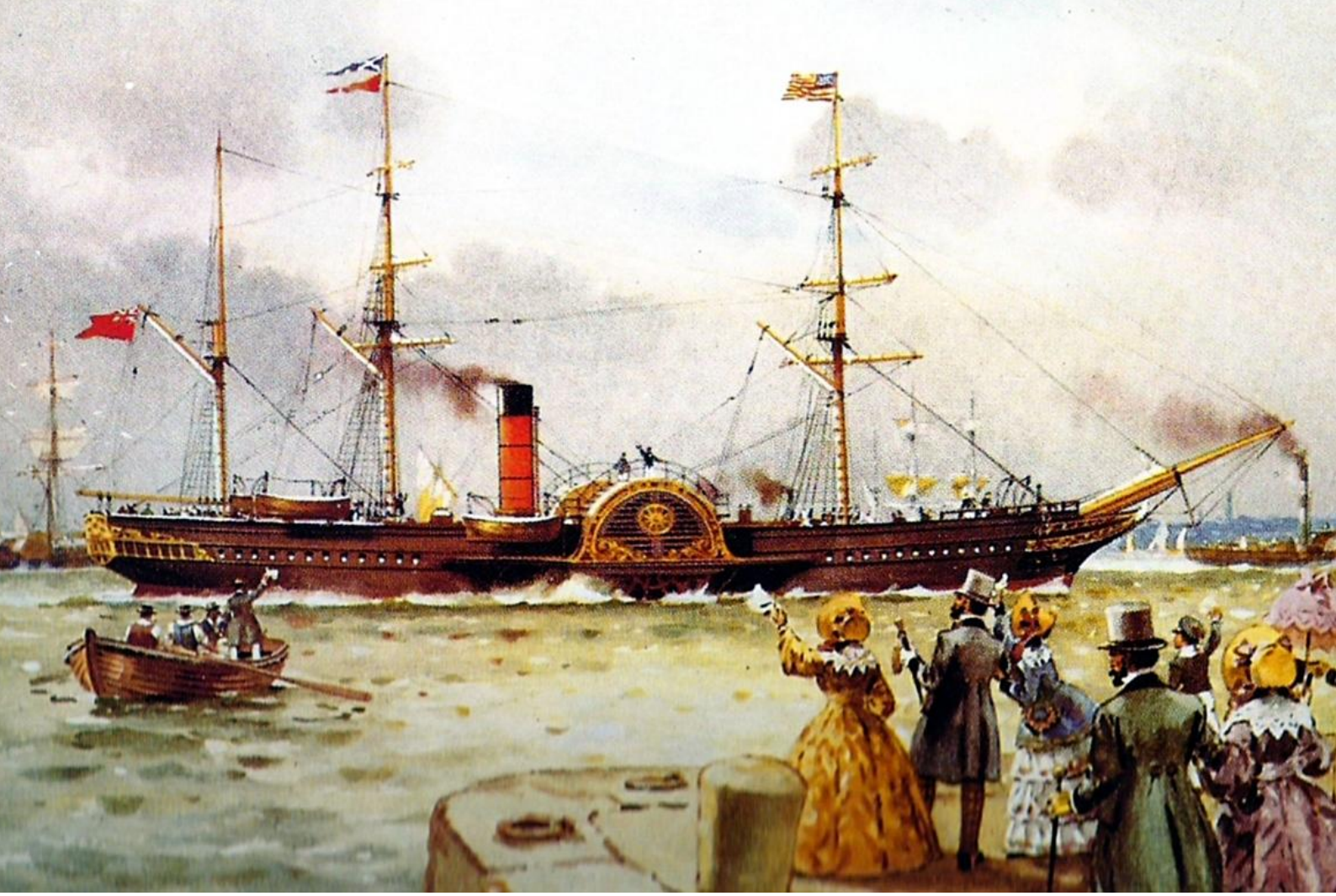
Vajaat parikymmentä vuotta myöhemmin, vuonna 1837, Englantia hallitsi kuningatar Viktoria. Vaikka pimeitä iltoja vielä valaisivat öljylamput, tekniikka edistyi suurin harppauksin. Höyry oli valjastettu teollisuuden käyttöön ja rautateitä rakennettiin ympäri maata. Lontoosta Bristoliin oli vedetty uusi rautatieyhteys, Great Western Railway. Mahtipontisesta nimestä huolimatta kiskot päättyivät Bristoliin, sinne missä kuiva maakin loppui. Rautatien suunnittelija Sir *Isambard Kingdom Brune*l pohti asiaa ja päätteli, että yhteys voisi jatkua New Yorkiin asti, jos käytössä vain olisi valtameren ylittämiseen sopiva laiva. Sellaista ei ollut, mutta sellaisen voisi rakentaa. Niinpä vuotta myöhemmin siipirataslaiva Great Western, ensimmäinen pohjoisen Atlantin liikenteeseen varta vasten rakennettu laiva, oli lähtövalmiina.

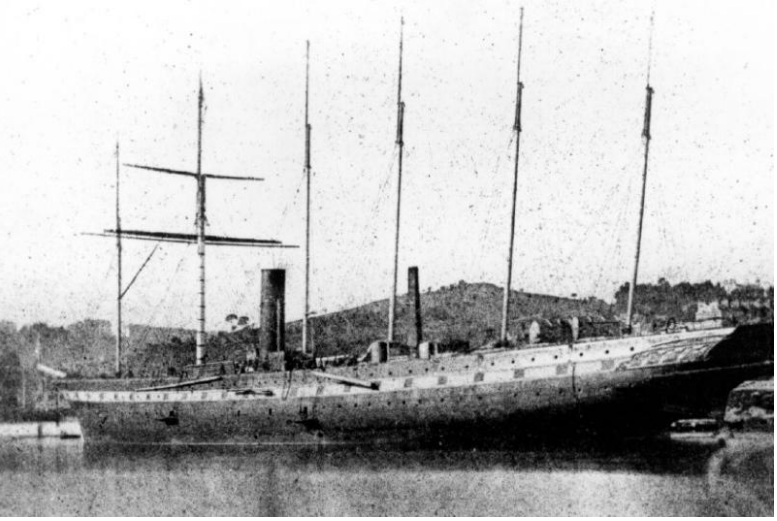
Samana päivänä, jolloin Great Western lähti matkaan Bristolista, suuntasi puolet pienempi Sirius merelle Corkista Irlannista. Molemmat ottivat kurssin kohti New Yorkia. Great Western oli laivoista huono-onnisempi, sillä matkalla syttynyt tulipalo miltei upotti sen. Sirius ei sekään selvinnyt matkasta ongelmitta, koska hiili loppui kesken. Miehistö ratkaisi tilanteen polttamalla laivan kaikki huonekalut, ja lopulta Sirius saapui perille 14 vuorokautta lähdön jälkeen. Great Western tuli perille puoli päivää myöhemmin. Kilpailu nopeimmasta Atlantin ylityksestä oli alkanut.

Säännöllinen liikenne alkaa

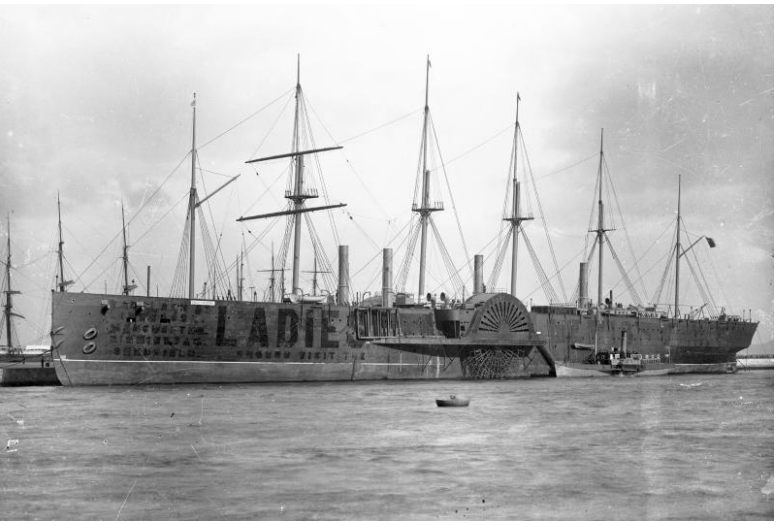
Nova Scotiassa Kanadassa vaikuttanut laivanvarustaja *Samuel Cunard* oli kiinnostunut laivaliikenteestä valtameren yli ja perusti ensimmäisen säännöllisesti Atlantin yli liikennöineen varustamon. Cunard oli liikemies, joka uskalsi ottaa harkittuja riskejä ja tehdä päätöksiä. Hän maksoi Englannin valtiolle lähes 60 000 puntaa oikeudesta kuljettaa postia varustamonsa laivoilla. Sopimus toi liikenteeseen vakautta ja tunnettuutta. Varustamo sai nimen British and North American Royal Mail Steam Packet Company, joka myöhemmin vaihtui lyhyempään nimeen Cunard Steamship Company. Aiemmat Atlantin valloittajat, kuten Brunel, rakensivat laivoja, mutta Cunard rakensi liiketoimintaa.

Samuel Cunard tilasi ensimmäisen laivansa Skotlan-





Yllä: **Britannia matkasi Liverpoolista Bostoniin ensimmäisen kerran vuonna 1840. Sen omisti vastaperustettu Cunard Line, josta aikanaan tuli meritien tunnetuin varustamo**.
Kuva: Cunard Line
Vasemmalla: **Great Britain rakenteilla Bristolissa vuonna 1844. Kuva on ilmeisesti ensimmäinen laivasta koskaan otettu valokuva.** Kuva: William Henry Fox Talbot
Alla vasemmalla: **Ennen romuttamistaan aikansa jättiläinen Great Eastern joutui muun muassa toimimaan kelluvana mainostauluna Dublinissa**. Kuva: Nation Library of Ireland
Alla: **Augusta Victorian myötä laivat alkoivat muistuttaa kotimaittensa hienoimpia hotelleja. Taloudellisesti se ei kuitenkaan ollut menestys, sillä tilat siirtolaisten kuljetukseen olivat liian pienet.** Kuva: United States Library of Congress



nista. Rakennuskustannusten pitämiseksi kurissa hän karttoi ylellisyyttä ja halusi laivaan yksinkertaisen, huokeista puulajeista luodun sisustuksen. Laivan nopeus oli vaatimattomat kahdeksan solmua, vaikka sitä kuljettivat eteenpäin sekä siipirattaat että purjeet. Laivan nimi oli Britannia, ja tuosta nimestä alkoi myös varustamon perinne antaa laivoille ia-loppuiset nimet.

Britannian kyydissä oli postin ja 13-henkisen miehistön lisäksi 124 matkustajaa, kun se 4. heinäkuuta 1840 lähti Liverpoolista neitsytmatkalleen kohti Kanadan Halifaxia. Samuel Cunard arvosti ennen kaikkea turvallisuutta ja pyysi kapteenia tuomaan laivan turvallisesti perille sekä vahtimaan, ettei miehistö ryyppää liikaa. Turvallisesti perille Britannia saapuikin, 12 vuorokautta lähdön jälkeen. Halifaxista matka jatkui Bostoniin, jonne saavuttiin neljä vuorokautta myöhemmin. Siellä paikalliset kauppiaat olivat teettäneet komean hopeisen pokaalin, joka myöhemmin luovutettiin Samuel Cunardille muistoksi Britannian hienosta saavutuksesta. Tästä matkasta sai alkunsa nyt jo 177-vuotias varustamo, jonka laivojen oranssinpunaiset, mustahuippuiset savupiiput tunnetaan edelleen ympäri maailman (Cunardin historiasta kerrottiin tarkemmin Ulkomatalan numerossa 3/2015).

Pian pohjoiselle Atlantille ilmaantui muitakin kilpailevia laivayhtiöitä. Brunel halusi pysyä kilpailussa mukana ja rakentaa suuremman ja paremman laivan. Hän tiesi, että suuri laiva pystyi kulkemaan pientä laivaa kustannustehokkaammin suurilla nopeuksilla. Brunelin seuraava laiva sai nimen Great Britain. Siitä tuli ensimmäinen rautarunkoinen laiva Atlantin liikenteeseen, ja se pystyi kuljettamaan mukanaan riittävästi hiiltä koko matkaa varten. Siipirattaiden tilalla oli uusi innovaatio: yksinkertainen kuusilapainen potkuri. Siipirataslaivojen kansilla oli perinteisesti ollut korotettu silta, jota pitkin konemestari pystyi helposti kulkemaan siipirattaalta toiselle. Silta oli myös päällystölle mieleinen tähystyspaikka, ja niinpä Brunel säilytti sillan, vaikkei sitä siipirattaiden tarkkailuun enää tarvittukaan. Komentosilta oli syntynyt.

Kohti suurempaa ja parempaa

Aiemmista teknisistä uudistuksista innostuneena Brunel päätti suunnitella ja rakennuttaa entistä suuremman aluksen. Rakentaminen alkoi vuonna 1852, ja nimen Great Eastern saaneesta laivasta tuli todellinen jättiläinen – kuusi kertaa muita senaikaisia laivoja suurempi. Sen vesitiiviisti osastoituun, raudasta ja puusta rakennettuun runkoon tarvittiin kolme miljoonaa niittiä. Riittävän matkanopeuden saavuttamiseksi laivassa oli sekä potkuri että maailmanpyörien kokoiset siipirattaat. Ajatus oli, että sillä voisi matkata vaikka maapallon ympäri, ja siksi alus kykeni kulkemaan jopa 10 000 merimailia ilman hiilitäydennystä.

Great Eastern oli kuitenkin varsin epäonninen. Suurikokoisena se juuttui vesillelaskussa pariksi kuukaudeksi paikoilleen. Vuosi neitsytmatkan jälkeen viisi miehistön jäsentä kuoli, kun yksi sen boilereista räjähti. Vuonna 1881, hiukan ennen romuttamistaan, Great Eastern laski ensimmäisen lennätinkaapelin Atlantin poikki. Tehtävään tarvittiin suuri laiva, ja Great Eastern oli juuri sellainen.

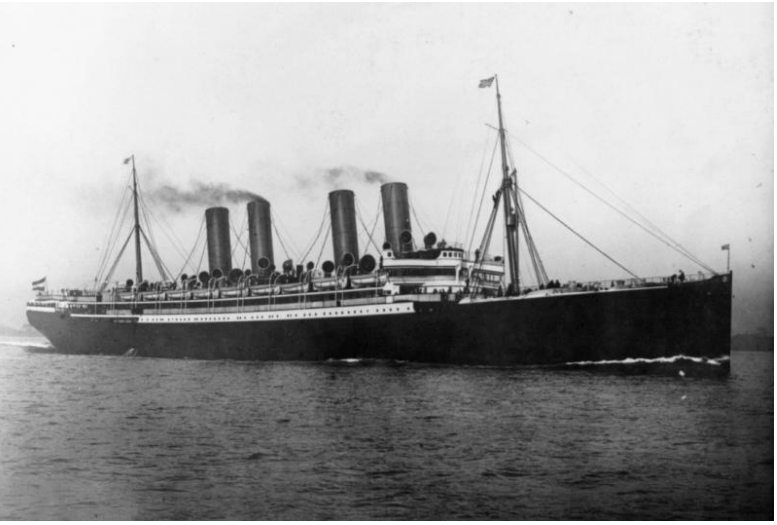
Pohjoiselle Atlantille rakennetut laivat eivät vielä tuolloin olleet mitenkään loistokkaita. Ajatuksen kelluvasta loistohotellista keksi saksalainen *Albert Ballin*, tosin pitkälti hallitsijan painostuksesta. 1800-luvun lopulla Saksaa hallitsi kuningatar Viktorian pojanpoika keisari *Wilhelm II*, joka halusi haastaa englantilaiset. Hän määräsi Ballinin johtaman Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG) -varustamon hankkimaan laivoja, jotka olisivat suurempia, nopeampia ja ennen kaikkea hienompia kuin englantilaiset laivat.

Ensimmäinen näistä uusista aluksista oli vuonna 1888 valmistunut kolmipiippuinen Augusta Victoria. Ballin halusi laivan olevan kuin hotelli, jossa olisi tilat syödä, tanssia, viettää aikaa ja nukkua. Mallia otettiin Lontoon Ritz-hotellista, ruokalistoja myöten. Augusta Victoria merkitsi uuden aikakauden alkua myös teknisesti. Ensimmäistä kertaa Atlantilla liikennöi Manner-Euroopassa rakennettu laiva, jossa oli kaksi potkuria.

Ballin halusi varustamon laivojen olevan mahdollisimman loistokkaita, koska hän tiesi matkustajien pelkäävän merta. Hän ajatteli ongelman ratkeavan, kun rik-

Tiesitkö?

Pohjoisen Atlantin linjalaivoista usein käytetty englanninkielinen nimitys on ocean liner. Nimitys kuvaa näitä laivoja hyvin, vaikka se on hiukan vaikea kääntää suomeksi. Linjalaiva, liner, tarkoittaa mitä tahansa vakiintuneella reitillä säännöllisesti kulkevaa laivaa. Valtamerilaiva taas on matkustaja-alus, joka on rakennettu kestämään valtameren maininkien ja myrskyjen aiheuttamat rasitukset. Sanaparin ocean liner voisi määritellä tarkoittavan valtamerellä tapahtuvaan säännölliseen matkustajaliikenteeseen rakennettua laivaa. Osa varustamoista oli tehnyt Englannin postilaitoksen kanssa sopimuksen postin kuljettamisesta, ja postia kuljettaneiden laivojen nimiin liitettiin siksi joskus kirjaimet ”RMS”. Ne olivat peräisin sanoista Royal Mail Ship ja viestittivät aluksen olevan myös postilaitoksen palveluksessa.



Yllä: **Kaiser Wilhelm der Große oli meritien ensimmäinen nelipiippuinen alus. Boilerihuoneesta tosin nousi vain kaksi savuhormia, jotka jakautuivat vasta yläkansilla.**
Alla:**Kaiser Wilhelm der Großen ensimmäisen luokan tupakkasalonki. Saksalaiset arkkitehdit käyttivät yleisissä tiloissa suoria, keskelle tilaa sijoitettuja valokattoja.**
Kuvat: United States Library of Congress

kaat matkustajat voisivat unohtaa ympärillä myrskyävän meren ja tuntea olevansa kuin kotona omissa kartanoissaan. Marmoria, afrikkalaisia puulajeja, hopeaa ja kultaa käytettiin ensimmäisessä luokassa runsaasti. Toinen luokka ei ollut yhtä ylellinen kuin ensimmäinen luokka, mutta silti mukava. Siitä puuttui ensimmäisen luokan ylenpalttisuus ja virallisuus, mutta se oli silti kaukana kolmannesta luokasta tai siirtolaisten makuusaleista. Ballin halusi kohdella jokaista matkustajaa kuin kuninkaallista, koska tyytyväinen matkustaja tarkoitti helppoa rahantuloa.

Rahaa tosiaan tarvittiin, sillä laivan lähettäminen Atlantin toiselle puolelle ei ollut halpaa. Vaikka matkustajia riitti ja laivat saattoivat tuottaa omaisuuksia, vain harvalla oli resursseja varustaa laivoja Atlantin liikenteeseen. Yhdysvalloissa kuitenkin asui miljonääri, *John Pierpont Morgan*, jolla rahaa oli riittävästi. Morgan omisti rautateitä ja halusi rakentaa kuljetusmonopolin yhdistämällä maa- ja merikuljetukset. Toteuttaakseen tavoitteensa hän perusti International Mercantile Marine -nimisen sijoitusyhtiön ja alkoi ostaa amerikkalaisia ja brittiläisiä varustamoja sijoitusyhtiönsä lukuun. Vuoteen 1901 mennessä Morgan oli saanut haltuunsa tai ainakin ohjaukseensa valtaosan merkittävistä pohjoisella Atlantilla liikennöineistä varustamoista. Suurimmat poikkeukset olivat Cunard ja ranskalainen Compagnie Générale Transatlantique (CGT), joka tunnettiin englanniksi nimellä French Line.

Morganin ohjauksessa ylelliset saksalaislaivat olivat todellinen uhka Cunardille, koska sen laivat alkoivat saksalaisten rinnalla näyttää vanhoilta ja alkeelliselta. Vuosina 1897-1903 Morganin kanssa yhteistyössä toimineet Norddeutsche Lloyd ja HAPAG rakennuttivat sarjan aluksia, jotka olivat aikanaan sekä meritien suurimpia että nopeimpia. Nelikon Kaiser Wilhelm der Große, Deutschland, Kronprinz Wilhelm ja Kaiser Wilhelm II myötä laivoissa alettiin suosia neljää savupiippua, sillä monelle matkustajalle piippujen komea rivistö loi mielikuvan nopeudesta ja turvallisuudesta.

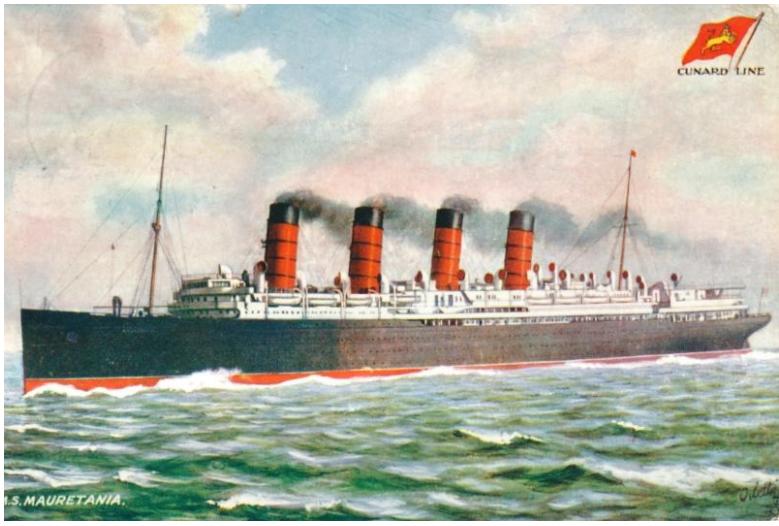
Kilpailevat laivakolmikot

Cunard vastasi kilpailuun tilaamalla kaksi ennennäkemättömän suurta laivaa. Laivat olivat Lusitania ja Mauretania. Vähän myöhemmin tilattiin vielä kolmas laiva, Aquitania, jotta liikenne saatiin riittävän säännölliseksi. Alukset saivat ia-loppuiset nimensä muinaisten roomalaisten maakuntien mukaan: Lusitania sijaitsi nykyisen Portugalin ja Espanjan alueella, Mauretania Luoteis-Afrikassa ja Aquitania Lounais-Ranskassa. Lusitania valmistui ensin, vuonna 1906, ja Mauretania vuotta myöhemmin. Viimeisenä valmistui Aquitania vuonna 1914.

Cunardin uusissa laivoissa oli kussakin neljä savupiippua ja neljä potkuria. Niitä työnsivät eteenpäin suurimmat siihen mennessä rakennetut höyryturbiinit. Mauretania oli kolmikon nopein ja piti hallussaan pohjoisen Atlantin nopeusennätystä peräti 19 peräkkäistä vuotta. Nopeimman ylityksensä se teki elokuussa 1924, kun matka Atlantin toiselle puolelle vei vain neljä päivää ja 19 tuntia. Tuolla matkalla keskinopeus oli hiukan yli 26 solmua. Ei ihme, että laivat polttivat tuhat tonnia hiiltä vuorokaudessa.

Aquitania oli perusratkaisuiltaan samanlainen kuin vanhemmat ja hiukan pienemmät sisarensa mutta sisustukseltaan näyttävämpi. Se oli parasta, mitä Cunard oli Atlantille siihen mennessä tuonut. Aquitanian suunnitteli sama saksalaisarkkitehti, joka

Yllä: **Kaiser Wilhelm II oli ensimmäisen maailmansodan syttyessä matkalla kohti New Yorkia. Yhdysvallat rekrytoi laivan joukkojenkuljetukseen, ja niinpä se joutui mukaan taisteluun entistä kotimaataan vastaan.**
Kuva: The New International Encyclopædia
Oikealla: **Lusitanian ensimmäisen luokan ruokasali. Tällaisessa ympäristössä oli varmasti helppoa unohtaa olevansa keskellä aavaa, levotonta valtamerta.**
Kuva: DeGolyer Library, Southern Methodist University
Alla: **Lusitania oli yksi aikansa nopeimmista laivoista. Sen höyryturbiinit oli kytketty suoraan potkuriakseleihin, koska sopivia vaihdelaatikoita ei laivan rakentamisen aikaan vielä ollut olemassa. Turbiinien tarvitsema höyry tuotettiin 25 höyrykattilassa.** Kuva: Bruce Peterin kokoelmat



Yllä vasemmalla: **Mauretanian ensimmäisen luokan tupakkasalonki oli aikakaudelle tyypilliseen tapaan sisustettu tummilla puupaneeleilla.**
Kuva: Tyne & Wear Archives and Museums
Yllä: **Mauretania oli liikenteessä lähes 27 vuotta, vaikkakin se vietti niistä viimeiset valkoiseksi maalattuna risteilyaluksena.**
Kuva: Postikortti Ian Boylen kokoelmista
Vasemmalla: **Olympicin toisen luokan tupakkasalonki.**
Kuva: Bedford Lemere & Co, Royal Museums of Greenwich
Alla: **Olympic (vasemmalla) ja Titanic yhtäaikaa telakalla Belfastissa. Olympic on palannut telakalle korjattavaksi, koska matkalla New Yorkista Southamptoniin yksi sen potkurin lavoista oli irronnut.**
Kuva: Robert John Welch, Harland & Wolff

oli luonut HAPAG:in kelluvat palatsit. Se oli Cunardin laivoista ensimmäinen, jossa oli uima-allas ja jossa myös toisen luokan matkustajat pääsivät kulkemaan hissillä. Monet pitävät Aquitaniaa kauneimpana ja tyylikkäimpänä tuon aikakauden laivoista. Onkin sanottu, että se oli suunniteltu erityisesti matkustajille, jotka olisivat mieluummin pysytelleet kuivalla maalla. Atlantin saattoi nyt todellakin ylittää unohtaen sen, että oltiin merellä.

Cunardin kolme laivaa seilasivat Lusitaniaa lukuun ottamatta varsin suotuisten tähtien alla, mutta kilpailevan laivakolmikon kohtalo oli karumpi. Morganin varustamoryppään kruununjalokivi oli englantilainen White Star Line, alkuperäiseltä nimeltään Oceanic Steam Navigation Company. Siinä missä Cunardin laivojen nimet olivat ia-loppuisia, loppuivat White Starin laivojen nimet kirjainyhdistelmään ”ic”. White Starin johto ymmärsi, että Lusitaniaa ja Mauretaniaa vastaan ei kannattanut kilpailla nopeudessa vaan laivojen matkustusmukavuudessa. Varustamo tilasi kolme suurta alusta, jotka rakennettiin Belfastissa Irlannissa. Niistä ensimmäinen, Olympic, aloitti liikenteen vuonna 1911. Se selviytyi Atlantilla ilman suurempia havereita vaikka kerran kolaroikin erään laivaston aluksen kanssa ja myöhemmin upotti törmäyksessä pienen majakkalaivan. Ilman nuorempaa sisartaan siitä tuskin olisi tullut kuuluisaa.

White Starin kolmikon ehtymättömän kuuluisuuden takasi laivoista keskimmäinen – tosin lähinnä siksi, ettei se koskaan onnistunut ylittämään Atlantia. Southamptonista alkanut neitsytmatka katkesi vain neljä päivää lähdön jälkeen, kun laivan reitille osui jäävuori Newfoundlandin eteläpuolella. Epäonnisesta laivasta ja sen kesken jääneestä matkasta tuli kaikkien merionnettomuuksien symboli. Laivan nimi oli Titanic.

Kolmikon viimeinen laiva, Britannic, oli sisaraluksen upotessa vielä rakenteilla. Turvallisuuden lisäämiseksi Britannicin boilerihuoneiden ja konehuoneen kohdalle rakennettiin kaksoisrunko ja sen vedenpitäviä laipioita korotettiin merkittävästi. Siihen myös lisättiin runsaasti ylimääräisiä pelastusveneitä. Mikään näistä parannuksista ei kuitenkaan pelastanut alusta siltä, mitä oli tulossa. Siinä missä Titanic ei koskaan päässyt Atlantin toiselle puolelle, Britannic ei ensimmäisestä maailmansodasta johtuen päässyt kunnolla edes pohjoiselle Atlantille. Valtio otti valmiiksi rakennetun laivan haltuun ja muutti sen sairaalalaivaksi kuljettamaan haavoittuneita Välimereltä takaisin Englantiin. Oltuaan tässä liikenteessä vain vuoden epäonninen Britannic törmäsi miinaan ja upposi itäisellä Välimerellä.

Saksassa brittivarustamojen kilpailu ei jäänyt huomaamatta. HAPAG halusi takaisin johtavan asemansa Atlantilla ja tilasi niin ikään kolme uutta laivaa, joiden piti ainakin olla Cunardin uusia laivoja parempia ja suurempia. Näistä tuli ensimmäiset yli 50 000 tonnin alukset Atlantin liikenteessä. Laivoista ensimmäinen, Imperator, oli valmis vuonna 1913, ja vuotta myöhemmin vuorossa oli hiukan pidempi ja suurempi Vaterland. Viimeisenä valmistunut Bismarck oli kolmikon suurin, mutta se ei sodan vuoksi ehtinyt lainkaan liikenteeseen Saksan lipun alla. Savupiippujen määrä oli pudonnut neljästä kolmeen, mikä sai kilpailevan kaluston näyttämään kertaheitolla vanhanaikaiselta.

Vaikka Cunardin ja White Starin laivat olivat jo varsin mukavia matkustaa, Hamburg-America kehitti konseptia entisestään. Imperatorin ensimmäisen luokan uima-allas oli kuin suoraan roomalaisesta kylpylästä, ja kuntoilun lisäksi laivalla oli ensimmäistä kertaa mahdollisuus käydä parturissa. Ensimmäisen luokan ruokasali ja tärkeimmät yleiset tilat olivat kaksi tai jopa kolme kantta korkeita ja varsin näyttäviä. Vaikka sisustus muistutti englantilaisia laivoja, erojakin oli. Englantilaiset esimerkiksi suosivat sisätiloissa kupolikattoja, saksalaiset taas suoria valokattoja.

Imperatorin sisustuksessa käytettiin paljon kultaa, marmoria ja rautakoristeita – jopa niin paljon, että siitä aiheutui ongelmia aluksen vakaudelle. Ongelman ratkaisemiseksi savupiippuja lyhennettiin ja painavia, marmorisia kylpyammeita poistettiin, mutta siitä huolimatta Imperator kulki aina vähän vasemmalle kallellaan. Laivan keulassa oli valtava rautainen kotka, joka teki siitä muutaman metrin Aquitaniaa pidemmän. Kotka kuitenkin katosi myrskyssä jo kolmannella Atlantin ylityksellä, mutta virallisiin dokumentteihin tätä yllättävää pituuden muutosta ei päivitetty.

Siirtolaiset kannen alla

Merkittävä osa Atlantin liikenteen historiaa on Euroopasta Amerikkaan kulkenut siirtolaisvirta, joka jatkui jotakuinkin katkeamattomana aina vuoteen 1924 asti. Yli 95 prosenttia toisen ja kolmannen luokan matkustajista oli siirtolaisia, ja monilla varustamoilla kaksi kolmasosaa liikevaihdosta ja jopa puolet voitosta saatiin siirtolaisista. Varsinkin englantilaisten ja saksalaisten varustamoiden välinen kilpailu avasi miljoonille siirtolaisille mahdollisuuden aloittaa uusi elämä valtameren toisella puolella. Itä- ja Keski-Euroopasta matkattiin uuteen maailmaan erityisesti Hampurin, Bremenin ja Antwerpenin kautta, Englannista Liverpoolin ja Irlannista Queenstownin kautta.

Siirtolaisille varatut tilat, joista vähitellen muodostui kolmas matkustusluokka, sijaitsivat laivojen alimmilla kansilla. Aivan alkujaan siirtolaisia kuljetettiin rahtiruumiin rakennetuissa makuusaleissa. Kolmannen luo-

kan tilat oli sijoitettu sellaisiin paikkoihin, joihin tärinän, melun tai merenkäynnin vuoksi ei haluttu sijoittaa ensimmäisen tai toisen luokan tiloja. Matkat olivat kesäisin talvikuukausia kalliimpia, koska merenkäynti oli maltillisempaa ja matka siis ainakin teoriassa talvikautta mukavampi. Matkustusolot olivat silti kaukana siitä loistosta, jota ensimmäinen luokka muutamaa kantta ylempänä tarjosi. Ensimmäisen luokan matkustajat elivät unelmaa, kun taas alakansilla unelman toivottiin vielä jonain päivänä olevan totta.

Ikkunoita tai kunnollista ilmanvaihtoa ei siirtolaisten oleskelutiloissa välttämättä ollut, ja ulkokannelle pääsi kenties vain kerran päivässä. Onnettomuuden sattuessa mahdollisuudet päästä pelastusveneisiin olivat huonot. Matkalaisille ei ruoan lisäksi tarjottu juuri mitään palveluja, eikä ruoassakaan aina ollut kehumista. Osa varustamoista ei tarjonnut edes lämmintä ruokaa, mutta poikkeuksiakin oli. Olympicin ja Titanicin kolmatta luokkaa pidettiin yhtä hyvänä kuin monen saman aikakauden laivan toista luokkaa. Makuusalien tilalla olivat hytit, ja lämmintä ruokaa tarjottiin ruokasalin pitkiin pöytiin katetuista astioista jopa neljä kertaa päivässä.

Erityisesti HAPAG:ille siirtolaisten kuljettaminen oli merkittävä osa liiketoimintaa. Hampuriin rakennettiin oma kylä, jossa siirtolaiset saivat odottaa laivan lähtöä. Matka maksoi 10 dollaria, ja lipun hintaan kuului majoitus ja ruoka ennen lähtöä. Tämä ei kuitenkaan ollut hyväntekeväisyyttä vaan kylmää riskien minimointia, jonka taustalla oli vuoden 1892 koleraepidemia. Yhdysvallat oli tuolloin palauttanut laivalastillisen siirtolaisia takaisin Eurooppaan, luonnollisesti varustamon kustannuksella. Epidemia oli katkaissut siirtolaisliikenteen useiksi kuukausiksi, eikä varustamo halunnut saman toistuvan. Lipun hintaan kuulunut ennakkomajoitus mahdollisti matkalaisten terveydentilan tarkkailun ennen laivaan nousua.

Vaikka matka meren yli oli jo itsessään raskas, uudet haasteet odottivat perillä. New Yorkissa oli avattu 1800-luvun lopulla pahamaineinen siirtolaisten vastaanottokeskus, joka tunnettiin sijaintinsa mukaan nimellä Ellis Island. Laivan saavuttua satamaan siirtolaiset kuljetettiin vastaanottokeskukseen, jossa vuorossa oli papereiden tarkastus ja erilaisia terveystarkastuksia. Jos matkalaisella oli täitä, turbekuloosia tai mielenterveysongelmia, varustamo joutui järjestämään paluukuljetuksen takaisin Eurooppaan.

Siirtolaisvirta oli suurimmillaan 1900-luvun alussa, jolloin peräti 12 miljoonaa siirtolaista ylitti Atlantin. Moni ei koskaan palannut takaisin kotimaahansa. Tarkkoja tilastoja siirtolaisten määrästä ei ole, mutta pelkästään neljän eniten siirtolaisia kuljettaneen varustamon laivoilla matkusti yli 4,5 miljoonaa kotimaansa jättänyttä matkustajaa. Eniten siirtolaisia, yli kolme miljoonaa, kuljettivat Manner-Euroopasta liikennöineet Norddeutscher Lloyd ja HAPAG. Perässä seurasivat Cunard ja White Star, jotka kuljettivat yhteensä 1,5 miljoonaa siirtolaista. Peräti neljäsosa siirtolaisista lähti Italiasta tai puhui äidinkielenään italiaa, ja seuraavaksi suurimman ryhmän muodostivat eri puolilla Eurooppaa asuneet juutalaiset. Siirtolaisten kuljettaminen oli suurta, voitollista liiketoimintaa, kunnes Euroopassa syttynyt sota muutti kaiken.

Sodan synkät pilvet

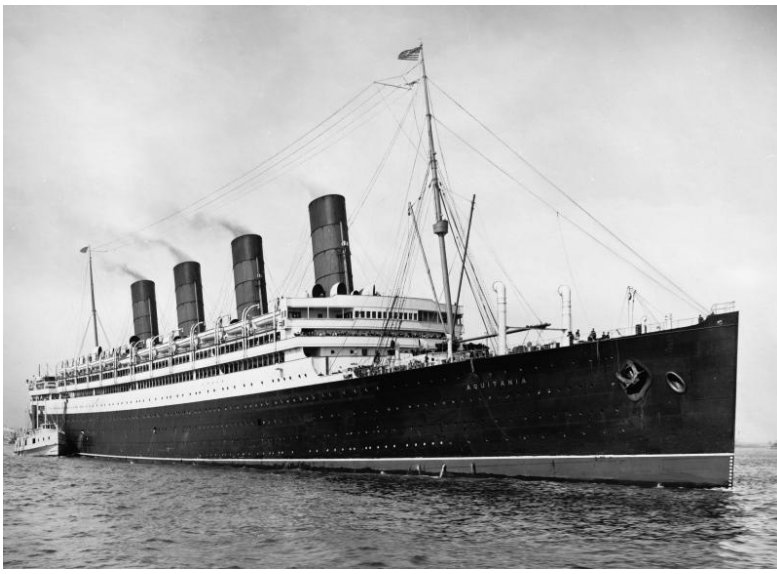
Ensimmäisen maailmansodan syttyminen aiheutti väistämättä muutoksia pohjoisen Atlantin liikenteeseen. Saksalaisilta varustamoilta jäi yli 30 laivaa New Yorkiin, koska paluu takaisin Eurooppaan ei ollut turvallista. Monet Euroopan satamissa olleista laivoista rekrytoitiin sotilaskäyttöön. Esimerkiksi brittiläiset Olympic ja Mauretania määrättiin kuljettamaan sotilaita, kun taas hiukan suuremmat Britannic ja Aquitania muutettiin sairaalalaivoiksi.

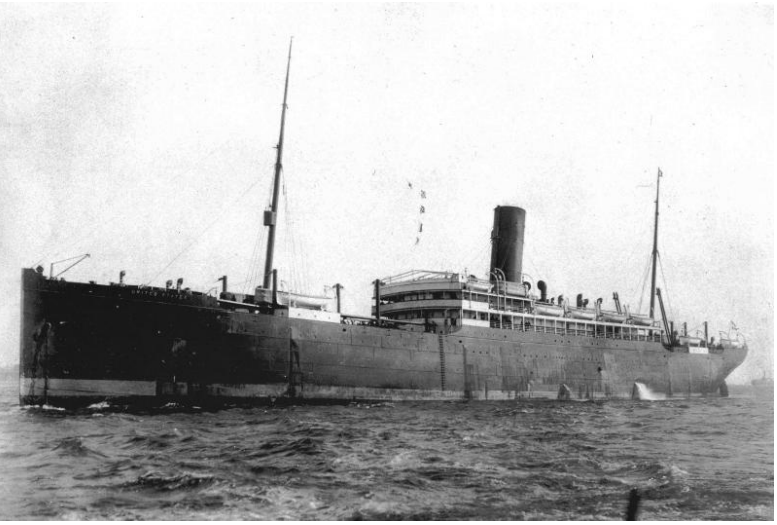
Osa laivoista jatkoi reittiliikennettä Atlantilla siitäkin huolimatta, että Saksa oli varoittanut Yhdysvalloista lähteviä matkustajia käynnissä olevista sotatoimista. Yksi reittiliikennettä jatkaneista laivoista oli Lusitania, joka toukokuussa 1915 oli lähdössä New Yorkista tavanomaiselle matkalleen kohti Liverpoolia. Matkustajista moni uskoi, ettei aseistamatonta laivaa vastaan hyökättäisi. Uhka ei muutenkaan tuntunut todelliselta, koska Lusitania oli kymmenisen solmua saksalaisia sukellusveneitä nopeampi. Irlannin etelärannikolla kuitenkin väijyi sukellusvene, jonka laiva epäonnisesti ohitti lähietäisyydeltä. Sukellusveneellä oli vain kaksi torpedoa jäljellä, mutta se riitti. Lusitania upposi alle 20 minuutissa, ja lähes 1 200 ihmistä hukkui.

Merimatkojen turvaamiseksi englantilaisille laivoille oli annettu ohjeet kulkea sotatoimialueilla aina täyttä vauhtia eteenpäin. Kurssia tuli lisäksi vaihdella jatkuvasti, jottei laivan reittiä olisi helppo ennakoida. Varotoimista huolimatta saksalaiset onnistuivat upottamaan laivan toisensa perään. Merellä olevaa laivaa oli mahdoton kätkeä, mutta jotain lisäsuojaa tarvittiin. Niinpä Lusitanian tragedian jälkeen laivoja alettiin maalata maastokuvioisiksi. Kuvioinnin toivottiin vaikeuttavan aluksen suunnan ja nopeuden arvioimista. Kukaan tuskin tietää, oliko kuvioinnista oikeasti hyötyä, mutta ainakin se oli suhteellisen halpa keino hakea suojaa vihollisen hyökkäyksiltä.

Rauhan laskeuduttua sodasta selviytyneet saksalaislaivat luovutettiin sotakorvauksina voittajille. Vaterland jäi Yhdysvaltoihin, mutta jonkinlaisena kiusante-

Yllä: **Saksalainen Imperator luovutettiin sodan jälkeen korvauksena Cunardille, ja sen uudeksi nimeksi tuli Berengaria.**
Kuva: Bain News Service, United States Library of Congress
Oikealla: **Aquitania oli sata vuotta sitten monien mielestä pohjoisen Atlantin kaunein laiva.**
Kuva: Detroit Publishing, United States Library of Congress
Oikealla alla: **Siirtolaisten tilat olivat usein ankeat. Aquitanialla kolmannen luokan kävelykannet olivat sisätiloissa, kaukana auringosta ja raikkaasta meri-ilmasta.**
Kuva: Bedford Lemere & Co, Royal Museums of Greenwich
Alla: **Entinen Vaterland yhdysvaltalaisena Leviathanina. Yhdysvallat sai sotakorvauksena niin monta entistä saksalaisalusta, että kaikille niistä ei ollut käyttöä ja osa makuutettiin lähes 20 vuodeksi.**
Kuva: Postikortti Ian Boylen kokoelmista





1900-luvun alun pienempiin Atlantin-laivoihin kuului tanskalaisen Skandinavien-Amerikalinienin United States. Pohjoismaisista varustamoista Pohjois-Atlantin liikenteessä kerrottiin Ulkomatalan numeroissa 2-4/2014 julkaistussa juttusarjassa. Kuva: Henrik Friis Thuesenin kokoelmat

kona Saksa vaati uudelta omistajalta miljoonaa dollaria laivan piirustuksista. Laivaa uudistamaan palkattu meriarkkitehti kieltäytyi maksamasta moista summaa ja käytti sen sijaan kaksi vuotta aluksen rakenteiden ja tilojen hahmottamiseen. Laivan nimeksi oli vaihtunut Leviathan, kun se aikanaan palasi pohjoisen Atlantin liikenteeseen.

Sodan alkaessa vielä rakenteilla ollut Bismarck luovutettiin White Starille korvauksena Britannicista, ja se sai uuden nimen Majestic. Cunard puolestaan sai Imperatorin korvauksena Lusitaniasta. Kun laiva sai uuden nimen Berengaria kuningas *Richard I Leijonamielen* puolison mukaan, siitä tuli ensimmäinen kuningattaren mukaan nimetty Cunardin laiva – eikä se tietenkään haitannut, että kuningattaren nimi sattui olemaan ia-loppuinen.

Kieltojen kautta nousuun

Sodan päätyttyä valtamerilaivat elivät hetken aikaa nousukautta. Uusi laivoja ei kuitenkaan laskettu vesille vuosikymmeneen, sillä Englannilla ja Ranskalla laivoja oli riittävästi, ja Saksalla taas ei ollut resursseja niitä rakentaa. Vaikka sotapalveluksesta palanneet Mauretania ja Aquitania olivat vielä hetken Atlantin valtiaat, maailma oli muuttunut. Tekniikka kehittyi, eikä höyrykattiloiden tulipesiin tarvinnut enää lapioida hiiliä. Kun laivat konvertoitiin polttamaan öljyä, keskimäärin 350 lämmittäjää per laiva sai lopputilin. Vähitellen koko lämmittäjien ammattikunta katosi.

Yhdysvalloissa astui 1920-luvun alussa voimaan kaksi lakia, joilla oli suuri vaikutus Atlantin liikenteeseen. Kieltolain seurauksena yhdysvaltalaiset laivat eivät voineet tarjota alkoholia ollenkaan, mikä ymmärrettävästi kasvatti eurooppalaisten laivojen suosiota. Vuonna 1924 voimaan astunut uusi maahanmuuttolaki käytännössä lopetti siirtolaisten tulvan ja tyhjensi laivojen kolmannet luokat. Eurooppalaiset varustamot, joihin kieltolaki ei vaikuttanut, keksivät nopeasti keinon täyttää tyhjäksi jääneet tilat: kolmannesta luokasta tuli turistiluokka, ja matkustajia alettiin houkutella laivoille viettämään mukavia päiviä merellä. Koska eurooppalaiset laivat saivat tarjota ja myydä alkoholia 12 merimailin päässä Yhdysvaltain rannikosta, osa vajaakäytöllä olleista laivoista siirrettiin sinne tekemään lyhyitä yhden tai kahden yön risteilyjä. Näiden risteilyjen tarkoitus oli vain palvella janoisia amerikkalaisia, mutta vanhat ja runsaasti polttoainetta ahmineet linjalaivat olivat tällaiseen käyttöön kaikkea muuta kuin käytännöllisiä.

Muistoja menneestä

Vaikka pohjoisella Atlantilla sata vuotta sitten liikennöineet laivat on jo kaikki romutettu, niiden eleganssi ei ole täysin kadonnut. Mauretanian keulassa olleista messinkikirjaimista tuli vuosikymmeniksi ravintolan nimikyltti Bristolissa, samalla kun laivasta puretut tammipaneelit koristivat ravintolasalin seiniä. Laivan kirjasto päätyi johtokunnan kokoushuoneeksi Lontooseen, Pinewood-elokuvastudioille.

Vaikka Titanic on maannut Atlantin pohjassa jo yli sata vuotta, häivähdys laivan loistokkuudesta on edelleen nähtävissä, jos tietää mistä etsiä. Kun laivan vuotta vanhempi sisaralus Olympic romutettiin, á la carte -ravintolan paneeleita ja muuta sisustusta myytiin yksityiskoteihin eri puolille Englantia. Osa paneeleista on sittemmin päätynyt RMS Olympic -ravintolan seiniin risteilyalukselle, joka nykyään tunnetaan nimellä Celebrity Millennium. Ensimmäisen luokan salongin paneeleita, ravintolan pyöröovi sekä osa ensimmäisen luokan takaportaikoista löytyy White Swan -hotellista Pohjois-Englannista.

Näkymätön sininen nauha

Silloin kun merimatka oli ainut tapa päästä Atlantin toiselle puolelle, nopeus oli kilpailuvaltti. Tämä on ymmärrettävää, koska alkuaikoina matka vei niin monta päivää, että yhdenkin päivän lyhyempi matka-aika oli merkittävä. Nopeuskilpailu kuumeni toden teolla 1900-luvun alkupuolella, kun laivoista tuli kansallisia ylpeyden aiheita. Nopein ylitys merkitsi kansallista voittoa kilpailevista maista.

Nopeimpaan Atlantin ylitykseen liittyy palkinto, jota tosin fyysisenä esineenä ei ole olemassa. Sininen nau-

ha oli status, ikään kuin virtuaalinen kiertopalkinto, jolla nopeimman ylityksen tehneen laivan omistajat saattoivat ylpeillä – kunnes joku toinen laiva teki nopeamman ylityksen ja ansaitsi statuksen itselleen. Koska laivat liikennöivät eripituisilla reiteillä, nopeus mitattiin keskinopeutena eikä matkaan käytettynä aikana.

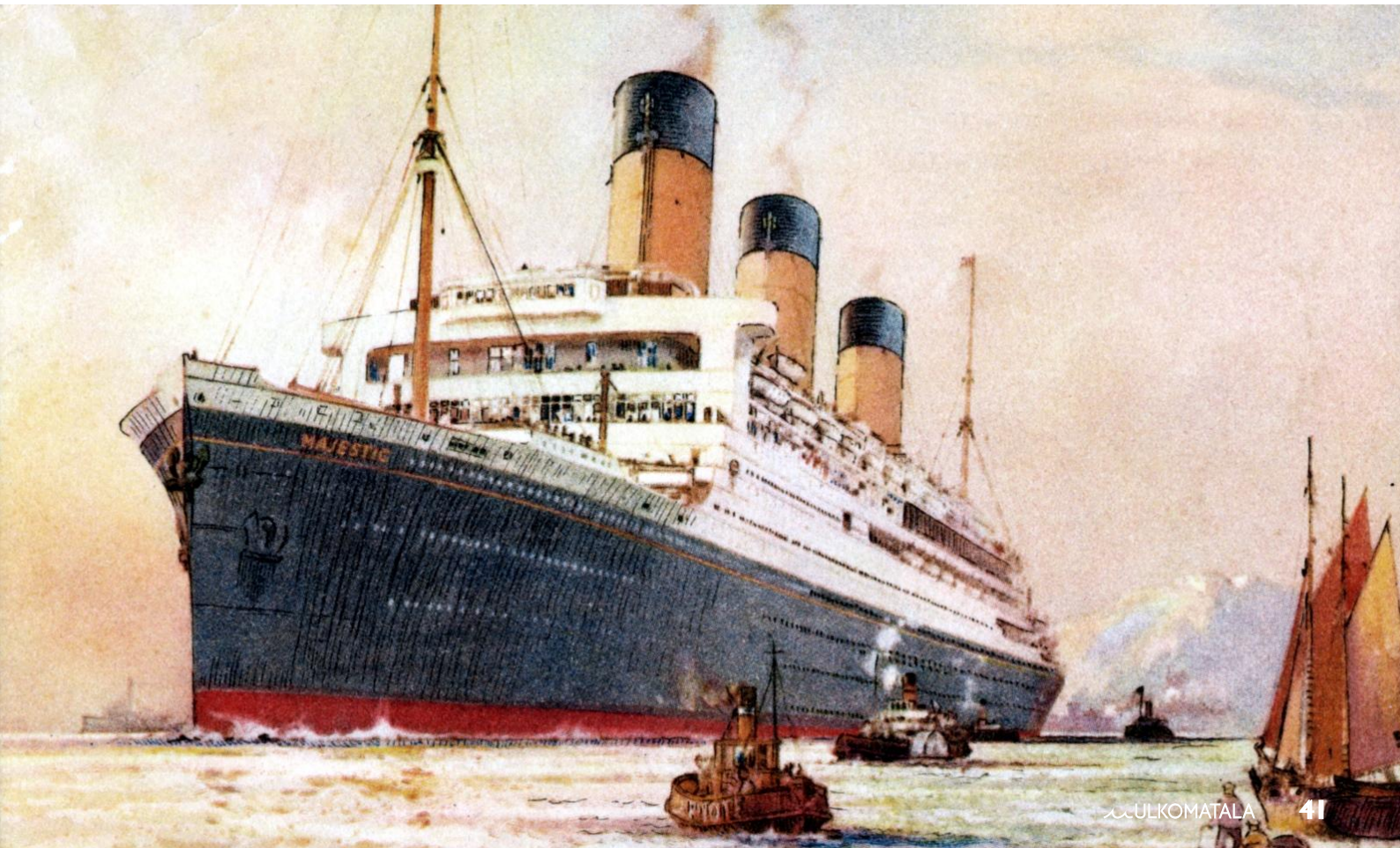
Ajatus sinisestä nauhasta on peräisin keskiajalta, jolloin ranskalainen Pyhän Hengen ritarikunta alkoi käyttää siniseen kaulanauhaan ripustettua ristiä tunnuksenaan. Sininen nauha alkoi vähitellen kuvata mitä tahansa, mikä oli parasta. Englanniksi termi viittaa parhaaseen saavutukseen missä tahansa kilpailussa, ja siksi englanninkielisissä maissa ensimmäisen palkinnon merkiksi annettu mitali ripustetaan usein siniseen nauhaan. Vaikka laivoille ei mitaleja jaettukaan, pohjoisella Atlantilla sininen nauha merkitsi nopeuskilpailun voittoa. Se oli varsin toimiva markkinointikeino, sillä kukapa ei olisi halunnut matkustaa maailman nopeimmalla laivalla.

Sinisen nauhan statusta piti hallussaan 35 laivaa, joista 25 oli englantilaisia. Cunard oli kilpailussa lyömätön, sillä peräti 13 nopeusennätyksen haltijaa oli sen aluksia. Mauretania piti ennätystä hallussaan pidempään kuin mikään muu laiva, yhteensä 22 vuotta. Mauretanian jälkeen nauha vaihtoi omistajaa varsin tiuhaan tahtiin, kunnes Cunardin Queen Mary kaappasi sen itselleen 14 vuodeksi. Kerran tuo näkymätön status jopa muuttui näkyväksi symboliksi – mutta siitä lisää seuraavassa osassa. □

Lähteitä

- Philip Dawson: *The Liner – Retrospective & Renaissance*. Conway Maritime Press: Lontoo 2005
- Philip Dawson & Bruce Peter: *Shipstyle*. Conway Ltd: Lontoo 2010
- Olivier Le Goff: *Ocean Liners*. Grenwich Editions: Lontoo 1999
- Patrick O'Sullivan: *The Lusitania – Unravelling the Mysteries*. The Collins Press: Cork 1998
- *Royal Caribbean Cruises Ltd: Elegance At Sea*. Royal Caribbean Cruises Ltd: Miami 2001
- David Williams & Jonathan Forty: *Ocean Liners*. PRC Publishing Ltd: Lontoo 2001
- Immigrant Entrepreneurship (www.immigrantentrepreneurship.org)
- Mass migration as a travel business (www.business-of-migration.com)
- RMS Olympic – The Original Ship of Dreams (www.rmsolympic.org)
- Starting RMS Aquitania from Cold (www.earlofcruise.com)
- Collins English Dictionary (www.collinsdictionary.com)
- Wikipedia (en.wikipedia.org)

Majestic oli maailman suurin matkustajalaiva peräti 20 vuotta. Alkujaan siitä piti tulla saksalainen Bismarck, mutta se luovutettiin heti valmistuttuaan sotakorvauksena White Star Linelle. Kuva: Postikortti Ian Boylen kokoelmista



Lokikirja

Syys-lokakuu 2017

Merenkulun tärkeimpiä tapahtumia niin kotivesiltä kuin maailman meriltä syys-lokakuulta 2017.

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

Syyskuu

Rederi Ab Eckerö aloitti Eckerön ja Grisslehamnin satamien laajennustyöt. Jo aiemmin uutisoidut Eckerön ja Grisslehamnin satamien laajennustyöt alkoivat syyskuun alussa. Merkittävimpänä muutoksena Eckerön satamaa syvennetään nykyisestä 6,5 metristä 8,5 metriin, mikä vaatii sekä ruoppausta että kallioiden räjäyttämistä. Yhteensä kymmenen miljoonan euron hintaisilla muutostöillä valmistaudutaan Eckerö-Grisslehamn -välillä liikennöivän Eckerö-lautan korvaamiseen suuremmalla aluksella. Käytetyn aluksen lisäksi varustamo selvittää myös mahdollisuutta rakentaa täysin uusi alus. KI

Godby Shipping myi Mirandan... Ahvenanmaalainen Godby Shipping on myynyt roro-alus Mirandan vielä toistaiseksi tuntemattomana pysyttelevälle ostajalle. Alus luovutetaan ostajalle vuodenvaiheen jälkeen, kun sen rahtaus Stenalle on päättynyt. Mirandan miehistölle tarjotaan töitä yhtiön muilla aluksilla. Myynnillä Godby Shipping valmistautuu uudisrakennuksen tilaamiseen. OT

...ja suunnittelee uudisrakennuksen tilaamista. Godby Shipping on kaikessa hiljaisuudessa suunnitellut uudisrakennusten tilaamista, ja viime aikoina suunnitelmista on tihkunut tietoa myös julkisuuteen. Yhtiön uusimmat alukset ovat vuodelta 2007, joten laivaston uusimiselle alkaa olla tilausta. Varustamo suunnitteli aluksi noin 3 500 kaistametrin alusta, mutta potentiaalisilta rahtaajilta tulleen palautteen pohjalta varustamo on nyt syksyn aikana viimeistellyt piirustuksia 5 000 kaistametrin nelikantisesta aluksesta. Tilauspäätöksen syntyminen edellyttää uudisrakennuksille pitkäaikaista rahtaussopimusta. OT

Meyer investoi 110 miljoonaa euroa lisää Turun telakkaan. Lue lisää sivuilta 4-7.

Maailman ensimmäisen LNG-käyttöisen risteilijän rakennustyöt alkoivat Meyer Werftillä. Hampurin Seatrade-messujen yhteydessä laskettiin maailman ensimmäisen nesteytetyllä maakaasulla eli LNG:llä toimivan risteilyaluksen köli Papenburgin telakalla. Samalla paljastettiin, että Aida Cruisesin liikenteeseen tuleva alus saa nimen Aidanova. Alus on samaa tyyppiä kuin Turun telakalla Costa Cruisesille ja Carnival Cruise Linelle rakennettavat LNG-risteilijät, mutta Aidanova valmistuu ennen Turussa rakennettavia aluksia. Papenburgin telakka rakentaa samaa tyyppiä vielä toisen aluksen Aida Cruisesille sekä yhden sisaren P&O Cruisesille. KI

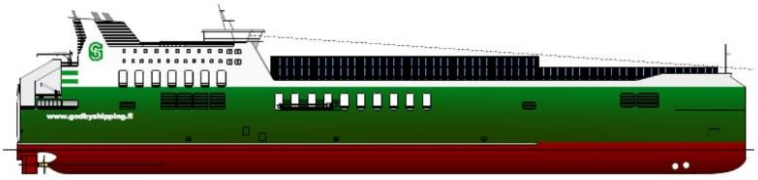
Hurtigruten pelasti Klevenin telakan. Norjalaisvarustamo Hurtigruten sijoittaa 300 miljoonaa Norjan kruunua Kleven Groupiin, jonka telakalla rakennetaan parhaillaan kahta Hurtigrutenin tilaamaa expedition-risteilijää. Hurtigruten on mukana sijoitusyhtiössä, josta tulee Klevenin suurin osakkeenomistaja 40 prosentin osuudella. OT

Silversea Cruises tilasi sisarlaivan Silver Muselle. Yksityisomistuksessa oleva Silversea Cruises on vahvistanut Silver Musen sisaraluksen tilauksen. 310 miljoonaa euroa maksava, toistaiseksi nimellä Silver Moon kulkeva uudisrakennus valmistuu 2020. OT

Vardille taas tilaus expedition-risteilijästä. Australialainen expedition-varustamo Coral Expedition on tilannut Vardilta 93-metrisen expedition-risteilijän. Toisin kuin muut Vardilta tilatut expedition-alukset, tämä alus rakennetaan Vardin Vietnamin telakalla. Alus on kuitenkin suunniteltu Norjassa ja sen kerrotaan olevan suunniteltu erityisesti Aasian ja Oseanian tarpeiden mukaisesti. Alus on määrä luovuttaa vuoden 2019 ensimmäisen neljänneksen aikana. OT

Irish Ferriesin uudisrakenteen köli laskettiin FSG:n telakalla. Irish Ferriesin tilaaman matkustajaaluksen köli laskettin FSG:n telakalla Saksan Flensburgissa 11.9. 50 000 bruttotonnin aluksen kapasiteetti on noin 1 900 matkustajaa ja kolme kilometriä rahtia. Lokakuun alussa uudisrakenne sai nimikilpailun perusteella nimen W.B. Yeats. Nimi kunnioittaa vuosina 1865-1939 elänyttä irlantilaista ru-

Yllä: **Viking Linen Kiinassa rakennettavan uudisrakenteen sisustuksen suunnittelee aiemmin kerrotusta poiketen ruotsalainen Koncept Stockholm. Kuvassa aluksen Piazza-atrium.** Kuva Viking Line
Oikealla: **Eckerön ja Grisslehamnin satamien uudistuksilla valmistaudutaan vuonna 1979 valmistuneen ja vuonna 2005 Eckerö Linjenin liikenteeseen tulleen Eckerö-laivan korvaamiseen suuremmalla aluksella.** Kuva: Kalle Id
Oikealla alla: **Godby Shipping on myynyt vuonna 1999 valmistuneen Mirandan vielä toistaiseksi tuntemattomana pysyttelevälle omistajalle.**
Kuva: Juhani Mehto
Alla: **Havainnekuva Godby Shippingin mahdollisesta uudisrakennuksesta.** Kuva: Godby Shipping



Ylinnä: **Irish Ferriesin ensi keväänä valmistuva uudisrakenne sai nimikilpailussa nimen W.B. Yeats. Nimi jatkaa varustamon linjaa irlantilaiseen kirjallisuuteen ja kirjailijoihin liittyvistä nimistä.** Kuva: Irish Ferries
Yllä: **Saga Cruises tilasi sisaraluksen Spirit of Discoverylle. Uusi laiva tulee saamaan nimekseen Spirit of Adventure.** Kuva: Saga Cruises
Alla: **Cunardille mahdollisesti tilattava uudisrakenne muistuttaa ainakin ensimmäisessä havainnekuvassa Holland America Linen Koningsdamia.** Kuva: Cunard

noilijaa, poliitikkoa ja Nobelin kirjallisuuspalkinnon voittajaa William Butler Yeatsiä. Heinäkuussa 2018 valmistuva alus tulee liikennöimään kesäisin Dublinin ja Cherbourgin välisellä linjalla, siirtyen talvikaudeksi Dublin-Holyhead -reitille. Aiemmin raportoidusta poiketen W.B. Yeats ei korvaa yhtäkään Irish Ferriesin nykylaivaston aluksista. OT & KI

LNG-risteilijä Costa Smeraldan rakentaminen alkoi Turussa. Lue lisää sivuilta 4-7.

Bergenin ja Kirkenesin välinen liikenne kilpailutetaan kolmessa osassa 2021? Norjan yleisradioyhtiö NRK kertoi 18.9. maan hallituksen suunnittelevan Bergenin ja Kirkenesin välisen liikenteen jakamista kolmeen osaan. Tähän asti koko yhdentoista laivan liikenne on kilpailutettu yhtenä pakettina, mikä on käytännössä taannut voiton nykyiselle operaattorille Hurtigruten ASA:lle. Vuodesta 2021 liikenne on tarkoitus kilpailuttaa 3-4 aluksen paketeissa, minkä toivotaan houkuttelevan muitakin operaattoreita ja alentavan kustannuksia. Useat varustamot ovatkin jo ilmaisseet kiinnostuksensa pienemmissä paketeissa kilpailutettavaa liikennettä kohtaan. KI

ESL:n toisesta LNG-irtolastilaivasta Haaga. ESL Shippingin toinen LNG-käyttöinen irtolastialus on saanut 22.9. pidetyssä kastetilaisuudessa nimen Haaga. Haaga ja sen kesäkuussa kastettu sisaralus Viikki aloittavat liikenteen ensi vuoden ensimmäisellä puoliskolla. Molemmat nimet ovat ensimmäistä kertaa käytössä varustamon historiassa. Kerroimme aluksista tarkemmin edellisessä numerossa. OT

Saga Cruises tilasi toisen uudisrakenteen. Brittiläinen, yli 50-vuotiaisiin matkustajiin erikoistunut Saga Cruises ilmoitti 22.9. käyttäneensä option Meyer Werftillä rakenteilla olevan Spirit of Discoveryn sisaraluksesta. Uusi alus saa nimen Spirit of Adventure, ja se tulee valmistumaan kesäkaudeksi 2020. 58 250 bruttotonnin alusten pituus on 234 metriä, ja ne kuljettavat noin 1 000 matkustajaa 540 hytissä, joista kaikissa on oma parveke. Lisäksi yli sata hyttiä tulee olemaan yhden hengen hyttejä. KI

Cunardille uudisrakenne Fincantierilta 2022? Carnival Corporation & PLC ilmoitti 25.9. solmineensa Fincantierin kanssa esisopimuksen uuden risteilijän rakentamisesta Cunard Linelle toimitettavaksi vuonna 2022. Uusi alus tulee olemaan bruttovetoisuudeltaan 113 000, ja paikkoja on 3 000 matkustajalle. KI

Silversea Cruises pidentää Silver Spiritin. Vain hieman uudisrakennustilauksen jälkeen Silversea

Cruises tiedotti suunnitelmistaan pidentää vuonna 2009 valmistunut Silver Spirit 15 metrillä Fincantierin telakalla Palermossa. Pidennyksen myötä alukseen saadaan yhteensä 34 hyttiä lisää, minkä lisäksi sinne tuodaan uudelta Silver Muselta tuttuja ominaisuuksia. OT

Azamara Club Cruises ostaa P&O:n Adonian. Royal Caribbeanin omistama Azamara Club Cruises ostaa P&O Cruisesin Adonian. Adonia, tulevalta nimeltään Azamara Pursuit, on Azamaran nykyisten alusten Azamara Journeyn ja Azamara Questin sisarlaiva, joten se sopii uuden omistajan laivastoon kuin nenä naamaan. Mielenkiintoiseksi kaupan tekee se, että risteilybisneksen suurin toimija, P&O:n omistaja Carnival Corporation & PLC myi siis laivan pahimmalle kilpailijalleen. KI

Vikingin uudisrakenteen sisustuksen suunnittelee Koncept Stockholm. Viking Line julkaisi Xiamen Shipbuilding Industry Co:lla rakenteilla olevan uuden aluksensa sisustussuunnittelijan sekä ensimmäiset havainnekuvat sisustuksesta syyskuun lopulla. Sisustuksen suunnittelusta vastaa muun muassa hotellisisustuksista tunnettu Koncept Stockholm, jolla ei ole aiempaa kokemusta laivojen sisustuksen suunnittelusta. Viking Linen toimitusjohtaja Jan Hansesin mukaan "Koncept Stockholm erottui [kilpailijoista] yhdistämällä viehättävästi skandinaavista keveyttä ja leikkisyyttä." Vikingin aiempien alusten tapaan merinäköalat tulevat olemaan keskeisessä roolissa; Koncept Stockholmin Niclas Makowskyn mukaan "haluamme syventää kokemusta matkasta läpi yhden maailman kauneimmista saaristoista. Laiva tarjoaa meren ja Pohjoismaiden inspiroimia monipuolisia elämyksiä." KI

Destination Gotland vahvisti uudisrakenteidensa myöhästyvän. Destination Gotlandin Kiinassa rakenteilla olevan Visborgin on huhuttu jo pidempään myöhästyvän alkujaan sovitusta luovutuspäivästä, jonka piti olla tänä syksynä. Varustamon toimitusjohtaja vahvisti myöhästymisen; laivan koeajojen suunnitellaan tällä hetkellä tapahtuvan ensi tammikuussa. Lopullisesta luovutuspäivästä ei ole tietoa, mutta huhujen mukaan laiva saapuisi Ruotsiin aikaisintaan kesäkuussa. KI

Grimaldi tilaa kuusi uudisrakennetta... Grimaldi Lines kertoi 29.9. aikovansa tilata kuusi uutta rororahtilauttaa Välimeren liikenteeseensä, minkä lisäksi varustamo haluaa option neljästä lisälaivasta. Lopullista rakentajatelakkaa ei ole vielä valittu, vaan Grimaldi kertoi neuvottelevansa neljän eri kiinalaistelakan kanssa. Yhteistyössä Knud E. Hansen -arkkitehtitoimiston kanssa suunniteltujen alusten pituus

Yllä: **Viking Line jatkaa uuden aluksensa sisätilaratkaisuissa perinteistä linjaa, jossa merinäköalat näyttelevät tärkeää roolia. Koncept Stockholmin suunnittelema sisustus tulee poikkeamaan vanhemmista aluksista.** Kuva: Viking Line
Alla: **Destination Gotlandin Kiinassa rakenteilla oleva Visborg myöhästyy ainakin alkuvuoteen 2018.** Kuva: Destination Gotland
Alinna: **Grimaldi Lines suunnittelee kasvattavansa kapasiteettiaan Välimerellä sekä uudisrakennuksin että pidentämällä lippulaivansa Cruise Roman ja Cruise Barcelonan (kuvassa).** Kuva: Kalle Id

Yllä: **Tallinkin rahtilautta Sea Wind siirtyi Tallinnan Vanasadamista Muugan rahtisatamaan. Kuvassa laiva vuonna 2011 vielä Turun ja Tukholman välisessä liikenteessä.** Kuva: Kalle Id
Alla: **TT-Line pidentää Trelleborg-Rostock-Travemünde -linjalla liikennöivän Peter Panin ensi keväänä. Alus on yksi harvoja autolauttoja, jotka on varustettu ruoripotkureilla.** Kuva: Marko Stampehl
Alinna: **Fred. Olsen Expressin tilaamat trimaraanit perustuvat Benchijigua Expressiin – huolimatta siitä, että vuonna 2005 valmistuneen aluksen matkustusmukavuus on ilmeisesti poikkeuksellisen huono.** Kuva: Austal

tulee olemaan 235 metriä ja rahtikapasiteetti peräti 7 300 kaistametriä. Lisäksi alukset tullaan varustamaan rikkipesureilla, ilmapulputusjärjestelmällä, aurinkopaneeleilla ja akuilla - tavoitteena on, että laivat eivät tuottaisi lainkaan päästöjä ollessaan satamissa. Uuden sarjan ensimmäinen alus valmistuisi vuonna 2020. KI

...ja suunnittelee Cruise Roman sekä Cruise Barcelonan pidentämistä. Samaan aikaan uudisrakennesuunnitelmiensa kanssa Grimaldi Lines paljasti neuvottelevansa Fincantierin kanssa vuonna 2008 valmistuneen Civitavecchian ja Barcelonan välillä liikennöivän matkustaja-autolauttakaksikkonsa pidentämisestä. Pidentäminen lisäisi aluksiin 500 matkustajapaikkaa, 50 uutta hyttiä sekä tilaa 50 rekalle ja 50 henkilöautolle. Lisäksi jatkopalaan sijoitettaisiin akut, jotka mahdollistavat päästöttömän ajon satamissa. KI

Viking Cruises suunnittelee päästötöntä vetykäyttöistä laivaa. Viking Cruises paljasti syyskuun lopussa suunnittelevansa polttokennoilla toimivan aluksen rakennuttamista. Polttoaineratkaisua lukuun ottamatta alus perustuisi varustamon nykyisiin meristeilijöihin, joita on liikenteessä neljä ja rakenteilla toiset neljä. Suunnitelma on ilmeisesti verrattain pitkällä, sillä varustamo ilmoitti neuvottelevansa parhaillaan norjalaisen Statoilin kanssa aluksen tankkausjärjestelyistä. KI

Lokakuu

Sea Wind siirtyi Vuosaari-Muuga -linjalle. Vuodesta 2015 Vuosaaren ja Tallinnan välillä liikennöineen rahtilautta Sea Windin satama Virossa vaihtui lokakuun alussa Muugan rahtisatamaan. Siirto mahdollistaa hieman lyhyemmän merimatkan, minkä lisäksi laivalla kuljetettavat rekat voivat sen ansiosta ohittaa Tallinnan keskustan kokonaan. KI

TT-Line pidentää Peter Panin. TT-Linen vuonna 2001 valmistunut ropax-lautta Peter Pan pidennetään ensi vuoden alussa. 30 metrin lisäpalan ansiosta laivan pituus nousee 220 metriin ja rahtikapasiteetti 3 000 kaistametriin. Samassa yhteydessä laiva saa uuden, paremmin optimoidun keulabulbin. Yhdessä muutokset alentavat päästöjä kuljetettua rahtiyksikköä kohden noin 25 prosenttia. Aluksen matkustajakapasiteetti pysyy samana. KI

Fred. Olsen S.A. tilasi kaksi trimaraania Austalilta. Nimellä Fred. Olsen Express Kanariansaarten sisäistä liikennettä harjoittava Fred. Olsen S.A. tilasi 8.10. Austalin telakalta kaksi 117 metrin pi-

tuista trimaraania. Vuonna 2005 valmistuneeseen Benchijigua Expressiin perustuvat alukset tulevat ilmeisesti valmistumaan vuosina 2021 ja 2022. Niiden matkanopeus tulee olemaan 38 solmua ja kapasiteetti yli 1 100 matkustajaa sekä 276 henkilöautoa. Sopimuksen arvo on 126 miljoonaa euroa. KI

Vikingin uudisrakennukseen Azipodit Helsingistä. Viking Line ilmoitti 9.10., että varustamon Kiinassa rakenteilla oleva uusi Turku-Tukholma -lautta varustetaan Azipod-ruoripotkureilla. Potkurit rakennetaan ABB:n Azipod-tehtaalla Helsingissä. Azipodeja ei aiemmin ole erityisesti suosittu autolautoissa, sillä niiden kääntökoneisto olisi - ainakin aiemmissa malleissa - ulottunut autokannen ajopinnan yläpuolelle. Viking Linen mukaan ruoripotkurit kuitenkin nopeuttavat merkittävästi laivan satama-aikoja, mikä on erityisen tärkeää hektisellä Turun-linjalla. KI

Blue White Eagle romutettiin Naantalissa. Pitkään Saimaalla makuutettuna ollut Blue White Eagle romutettiin Turun korjaustelakalla Naantalissa lokakuussa. Romutus oli samalla pilottiprojekti suunnitelmalle avata Naantaliin EU-vaatimukset täyttävä laivaromuttamo.

Thomson Cruises uudelleennimetään Marella Cruisesiksi. TUI-matkailujätin Britannian markkinoille suunnattu risteilybrändi Thomson Cruises nimetään uudelleen Marella Cruisesiksi. Muutos tuli yllätyksenä, sillä aiemmin Thomsonin ilmoitettiin saavan uudeksi nimekseen TUI Cruises, osana TUI:n brändien yhdenmukaistamisohjelmaa. Ilmeisesti kuitenkin sekaantumisen vaaraa Saksan markkinoilla operoivan TUI Cruisesin kanssa pidettiin liian suurena. Suomen TUI eli entinen Finnmatkat myy Thomson Cruisesin risteilyjä myös Suomessa. KI

Onorato Armatori hankkii lisärahaa myymällä neljä laivaa ja rahtaamalla ne takaisin. Moby Linesin, Tirrenian ja Toremarin omistaja sekä Moby SPL:n osaomistaja Onorato Armatori myy Tirrenian liikenteessä kulkevan nelikon Moby Tommy, Janas, Bithinia ja Athara sijoituspankille mutta rahtaa alukset takaisin omaan liikenteeseensä. Onoratojen varustamotoiminnan on jo jonkin aikaa huhuttu olevan talousvaikeuksissa aktiivisen laajentumisen seurauksena. Tämä kauppa näyttäisi vahvistavan huhut todeksi. KI

Stena avasi Nynäshamn-Gdynia -linjan. Stena Line avasi lokakuun puolivälissä uuden rahtilinjan Nynäshamnin ja Gdynian välillä. Linjalla liikennöi rahdattu roro-alus Elisabeth Russ. Tukholman alueen ja Puolan välisessä liikenteessä on ilmeisesti tällä hetkellä runsaasti kysyntää, sillä myös Polferries on

Yllä: **Mein Schiff 1 -risteilyalus laskettiin vesille Turussa syyskuun lopulla. Alus poikkeaa neljästä sisaraluksestaan mm. kansirakennelmansa osalta; aluksen keulaan on lisätty matkustajatiloja. Laiva valmistuu vuonna 2018** Kuva: Meyer Turku
Alla: **Blue White Eagle sai kyseenalaisen kunnian olla ensimmäinen Naantalin uudessa laivaromuttamossa purettu alus.** Kuva: Jukka Huotari
Alinna: **Moby Tommy on yksi neljästä aluksesta, jotka Onorato Armatori on myynyt ja rahdannut takaisin omaan liikenteeseensä.** Kuva: Marko Stampehl

Yllä: **Helsingin kesän risteilykausi päättyi Aidavitan vuoden ainoaan vierailuun 18.10.**
Kuva: Kalle Id
Alla: **Molemmat ESL Shippingin tilaamat LNG-käyttöiset irtolastialukset on nyt laskettu vesille ja siiretty varustelulaituriin loppuvarustelua varten.**
Kuva: ESL Shipping
Alinna: **Puolaan laajoihin uudistuksiin lokakuussa saapunut Spirit of British Columbia kuvattuna Kanadassa vuonna 2006.**
Kuva: Bruce Peter

kertonut suunnittelevansa toisen laivan hankkimista omalle Nynäshamn-Gdansk -linjalleen. KI

Helsingin ennätyksellinen risteilijäkausi päättyi. Helsingin risteilykausi päättyi 18.10, kun Aida Cruisesin Aidavita irrotti köytensä Hernesaarenlaiturista ja suuntasi Kööpenhaminaan. Kesän aikana aluskäyntejä oli yhteensä 266, ja ne toivat kaupunkiin ennätykselliset 478 000 matkustajaa. Myös ensi kesästä odotetaan ennakkotietojen valossa hyvää. Kerroimme kesän alusvierailuista tarkemmin edellisessä numerossa. OT

ESL Shippingin Haaga laskettiin vesille. ESL Shippingin toinen LNG-käyttöinen irtolastialus, Haaga, laskettiin vesille 20.10. Sen varustelua jatketaan sisaralus Viikin tapaan varustelulaiturissa. Näkyvimpinä osina molemmista aluksista puuttuvat vielä nosturit sekä peräkannelle sijoitettava LNG-tankki. KI

BC Ferriesin Spirit of British Columbia Puolaan LNG-muutosta varten. Kanadan länsirannikolla operoivan BC Ferriesin vuonna 1993 valmistunut Spirit of British Columbia saapui 21.10. Gdanskiin Remontowan telakalle, jossa laivaa uudistetaan laajasti. Merkittävimpänä osana 70 miljoonan Kanadan dollarin (noin 50 miljoonan euron) uudistuksia laiva saa LNG:tä ja dieseliä käyttämään pystyvät dual fuel -koneet. Lisäksi muun muassa kaikki matkustajatilat uusitaan ja valaistus korvataan ledvaloilla energian säästämiseksi. Spirit of British Columbia palaa Kanadaan keväällä 2018. Talvella 2018-19 sisaralus Spirit of Vancouver Island tulee käymään Puolassa vastaavissa muutostöissä. KI

Godby Shippingin Baltican rahtaussopimus jatkuu. Godby Shipping on sopinut Baltican rahtaussopimuksen jatkamisesta kesäkuun 2018 loppuun asti. Nyt tehty sopimus sisältää puolen vuoden jatkooption. Kaikki muut Godbyn alukset on rahdattu vuoden 2018 loppuun asti lukuun ottamatta Mirandaa, jonka myynnistä tiedotettiin syyskuussa. OT

Trasmediterránea myydään Armasille? Trasmediterránea-varustamon pääomistaja Acciona ilmoitti lokakuun lopulla sopineensa myyvänsä koko 92,7% osuutensa varustamosta Naviera Armasille, joka on yksi Trasmediterránean pienosakkaista. Kaupan suunnitellaan toteutuvan ensi vuoden ensimmäisen neljänneksen aikana. Kauppa kuitenkin vaatii vielä kilpailuviranomaisten hyväksynnän, sillä Trasmediterránealla ja Armasilla on molemmilla liikennettä sekä Espanjan ja Marokon että Espanjan ja Kanariansaarten välillä. Jos kauppa toteutuu, syntyy siitä espanjalainen varustamojättiläinen: Trasmediterránean

laivastoon kuuluu 21 alusta (pääosa tosin rahdattuja) ja Armasin laivastoon 13, minkä lisäksi Armasille on rakenteilla yksi alus. Trasmediterráneasta ja Armasista kerrottiin tarkemmin Ulkomatalan numeroissa 3-5/2013 julkaistussa juttusarjassa. KI

Yhdysvaltojen ja Kuuban välinen lauttaliikenne antaa odottaa itseään. Kuuban ja Yhdysvaltojen välisen lauttaliikenteen ilmoitettiin olevan alkamassa jo vuonna 2015 (mistä kerroimme Ulkomatalan numerossa 4/2015), mutta liikenne ei ole toteutunut. Kuuban-liikennettä havitelleen United Caribbean Lines (UCL) -varustamon toimitusjohtaja Bruce Nierenberg kertoi lokakuussa syyn olleen Kuuban viranomaisissa, joiden mielestä lauttaliikenteen vaatimaan infrastruktuuriin ei kannata sijoittaa niin pitkään, kun Yhdysvaltojen kauppasaarto Kuubaa vastaan on voimassa. Samassa tiedotteessa Nierenberg kertoi UCL:n suunnittelevan Kuuban sijaan Floridan ja Meksikon välisen lauttaliikenteen aloittamista. KI

Grimaldi ja Attica sopuun Hellenic Seawaysin omistuksesta. Kerroimme viime numeron Lokikirjassa, että kreikkalainen varustamojätti Attica Group on ostanut Hellenic Seaways -varustamon osakeenemmistön. Toinen Hellenic Seawaysin suuromistaja Grimaldi ilmoitti syyskuun alussa valittavansa kaupasta Euroopan komissioon, sillä Grimaldin mukaan kauppa rajoittaisi kilpailua Kreikan saaristoliikenteessä, jossa Attican tytäryhtiö Blue Star Ferriesillä on jo merkittävä rooli. Osapuolet pääsivät kuitenkin sopuun jo lokakuun lopulla: Grimaldi myy tytäryhtiönsä Minoan Linesin kautta omistamansa Hellenic Seawaysin osakkeet Atticalle, jolloin Hellenic Seawaysistä tulee käytännössä Attican tytäryhtiö. Lisäksi Attica myy Superfast Ferriesin liikenteessä kulkevan Superfast XII:n Minoan Linesille, ja Minoa puolestaan Hellenic Seawaysin liikenteessä kulkevan Highspeed 7:n Atticalle. Kaupat kuitenkin vaativat vielä kilpailuviranomaisten hyväksynnän, ja mikäli Grimaldin alkuperäinen väite kilpailun rajoittamisesta pitää paikkansa, voi kauppa jäädä toteutumatta. KI

Virgin Voyagesin ensimmäisen uudisrakenteen köli laskettu. Kölinlaskua juhlistettiin lokakuun viimeisenä päivänä Fincantierin telakalla Genovassa, Italiassa. Alus valmistuu vuonna 2020, ja se tulee olemaan suunnattu pelkästään täysi-ikäisille. Aluksen matkustajakapasiteetti on 2 700 henkilöä. Yhtiön lehdistötiedotteen mukaan risteilyaluksen tarjonta tulee olemaan "yllätyksellistä", ja sen suunnittelussa on haettu inspiraatiota superjahdeista. Laivan hyteistä 86 prosenttia on parvekkeellisia. Virgin Voyages on lisäksi tilannut kaksi sisaralusta, jotka valmistuvat vuosina 2021 ja 2022. JL □

Yllä: **Mikäli kilpailuviranomaisten hyväksyntä saadaan, siirtyy Trasmediterránea ensi vuonna Armasin omistukseen. Kuvassa Trasmediterránean suurin alus Fortuny saapumassa Barcelonaan vuonna 2014.** Kuva: Kalle Id
Alla: **Minoan Linesin omistaja Grimaldi ehti kahden kuukauden aikana ensin valittaa Hellenic Seawaysin myynnistä Atticalle ja sitten hyväksyä sen. Kuvassa Minoanin Knossos Palace ja Hellenic Seawaysin Artemis. Kuva: Kalle Id laiva lähdössä Länsisatamasta kesällä 2015.** Kuva: Kalle Id

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.

Ulkomatala palaa uudistuneena 2018

Havainnekuva MSC:n Seaside-luokan aluksesta.
Kuva: MSC Cruises

Hyvä lukija,

Olemme tekemässä loppuvuoden aikana Ulkomatalassa merkittäviä uudistuksia, jotka näkyvät lukijoille alkuvuodesta. Uudistusten tavoitteena on varmistaa, että pystymme myös jatkossa tuottamaan lukijoillemme laadukasta luettavaa sekä reagoimaan ketterämmin uutismaailman tapahtumiin.

Perinteinen lehti ei ole katoamassa minnekään, vaan tarkoitus on kohdentaa resursseja oleellisimpaan, eli kiinnostavien ja asiantuntevien juttujen kirjoittamiseen. Kerromme siis jatkossakin merenkulun kiinnostavimmista tapahtumista niin kotivesiltä kuin maailman meriltä. Osana uudistuksia vuoden ensimmäisen lehden ilmestymispäivä muuttuu, jolloin toimitus pääsee paremmin nauttimaan ansaitusta joululomasta.

Tässä vaiheessa kuulemme mielellään myös lukijoidemme ajatuksia siitä, mihin suuntaan lehteä, sisältöjä ja julkaisukanavia tulisi kehittää. Palautetta ja ajatuksia voi lähettää meille niin sähköpostin, Facebookin kuin pian nettisivuillemme tulevan lomakkeen kautta.

Olli Tuominen
päätoimittaja

Ulkomatala 1/2018 ilmestyy
lauantaina 20. tammikuuta