

LUKU 10

Itämeren ro-ro- matkustaja- autolautta- liikenteen historia

10.1 Johdanto

Noin vuodesta 1960 alkaen Lounais-Suomen ja Tukholman seudun välinen ro-ro-matkustaja-autolauttaliikenne kehittyi epätavallisen nopeasti. Liikenteeseen rakennettujen alusten lukumäärä, koko, kapasiteetti ja viihtyisyystaso sekä kuljettavien matkustajien ja ajoneuvojen lukumäärä kasvoivat. Kehitystä joudutti kahden suuren toimintaa harjoittavan laivanvarustamoryhmän, Viking Linen ja Silja Linen, välinen kilpailu. Molemmat yhtiöt olivat osittain suomalaisten ja osittain ruotsalaisten omistamia. Useissa suhteissa kehitys eteni todennäköisesti nopeammin kuin kansainväliset sopimukset ja luokituslaitokset pystyivät sitä seuraamaan. Yleisesti on oltu sitä mieltä, että kehitys alalla on 1970- ja 1980-luvuilla ollut niin nopeaa, että sille ei löydy vertaakaan minkään liikennemuodon piiristä.

Tämän kehityskulun tunteminen on katsottu tärkeäksi, jotta ESTONIAN onnettomuuden taustalla vaikuttaneiden olosuhteiden merkitys tajuttaisiin. Komissio tilasi siksi konsulttiyhtiö ADC Support AB:lta erillisen, matkustaja-autolauttaliikenteen historiaa koskevan tutkimuksen. Tutkimus on liiteosassa (Supplement 524).

10.2 Liikenteen kehitys

Helsingin ja Tukholman välillä oli pitkään ollut säännöllistä höyrylaivaliikennettä. Matkustajat ja tavarat kuljetettiin yleensä erikseen. Höyrylaivoilla pystyttiin kuljettamaan pieni määrä autoja, jotka perinteiseen tapaan nostettiin kannelle.

Ahvenanmaalla, Maarianhaminassa toimiva laivanvarustamo, SF-Line Ab, aloitti 1.6.1959 ro-ro-matkustaja-autolauttaliikenteen Ahvenanmaan ja Tukholman pohjoispuolisen Ruotsin rannikkoalueen välillä. Suunnilleen samaan aikaan toimintaan tuli mukaan toinen Maarianhaminassa toimiva varustamo, Rederi Ab Sally.

Vain neljä päivää sen jälkeen, kun ensimmäineen ro-ro linja oli aloittanut toimintansa, ruotsalainen Rederi AB Slite aloitti kilpailevan liikenteen samalla reitillä.

Yksi ensimmäisillä ro-ro-linjoilla käytetyistä aluksista oli muunnettu rautatie-lautta ja eräs toinen oli rannikkoalus, jolle oli tehty muutostöitä ro-ro-periaatteella tapahtuvan lastinkäsittelyn ja samanaikaisen matkustajien kuljettamisen mahdollistamiseksi. Matkustajamukavuutta ei pidetty tärkeänä, koska matkat kestivät vain muutamia tunteja. Liikenne oli suuresti riippuvainen turismista ja muutamien ensimmäisten vuosien aikana toiminta keskeytettiin talvikauden ajaksi.

Kolme ensimmäistä Ahvenanmaan ja Ruotsin välistä ro-ro-matkustaja-autolauttaliikennettä harjoittanutta yhtiötä muodosti myöhemmin yhteisen markkinointiyhtiön, Viking Line Ab:n, yhden johtavista, Lounais-Suomen ja Tukholman seudun välisen liikenteen kehittämisessä mukana olleista yhtiöistä.

Liikeidea osoittautui menestykselliseksi ja varta vasten tätä liikennettä var-ten rakennettuja ro-ro-matkustaja-autolauttoja tilattiin. Ensimmäinen niistä, SKANDIA, luovutettiin toukokuussa 1961 Viking Linen kilpailijalle, Bore Line Ab:n, Suomen Höyrylaiva Oy:n ja Rederi AB Svean yhdessä omistamalle Silja Rederi Ab:lle.

SKANDIA pystyi kuljettamaan 1000 matkustajaa ja siinä oli täysikokoinen autokansi, jolle pääsi sekä perä- että keularampin kautta. Alus asetettiin Helsingin ja Tukholman väliseen liikenteeseen. Sen sisarus, NORDIA, luovutettiin seuraavan vuoden toukokuussa.

Uusia aluksia lisättiin joka vuosi Lounais-Suomen ja Tukholman seudun väliseen liikenteeseen vastaamaan kasvavan kuljetustarpeen vaatimuksia. Alusten laatu parani. Koko ja konetehto kasvoivat ja 1965–66 alkaen säännöllistä liikennettä voitiin harjoittaa myös talvisin.

Ro-ro-liikenteestä tuli pian korvaamaton osa kuljetustoimintaa, varsinkin Suomen vientiteollisuudelle, joka saattoi nyt toimittaa tuotteitaan Ruotsiin ja edel-

leen Länsi-Eurooppaan turvallisesti, käytännöllisesti ja luotettavasti.

Useat seikat vaikuttivat omalta osaltaan siihen, että lauttaliikenteestä tuli niin elinvoimainen. Kuorma-autojen kuljetusten vähäisempi tarve tavanomaisena kesäloma-aikana tuli kompensoituksi samaan aikaan tapahtuvalla turis-tiliikenteellä. Auton ottamisesta mukaan naapurimaahan tuli miellyttävä, taloudellinen ja käytännöllinen tapa. Ruotsissa työskentelevien suomalaisten suuri määrä ja monet eri puolilla Itämeren asuvien ihmisten sukulaissuhteet lisäsivät matkustajakuljetusten tarvetta. Päivittäisten kulutustavaroiden hintaerot maiden välillä tekivät ”ostomatkat” taloudelliseksi samoin kuin mahdollisuus verovapaisiin ostoksiin laivoilla.

Konferenssitilojen kysyntä kasvoi nopeasti ruotsalaisten yritysten keskuudessa 1970-luvulla. Laivayhtiöt vastasivat kysyntään tarjoamalla maissa olevia tiloja halvemmat hinnat ja merimatkaan liittyvän seikkailun, joten lautoista tuli nopeasti suosittu vaihtoehto. Olemassa olevilla lautoilla tehtiin muutostöitä ja rakennettaviin aluksiin suunniteltiin laajat konferenssitilat.

1980-luvun puolivälin jälkeen rakennetuilla lautoilla oli sellaisia konferenssitiloja, ravintoloja, baareja, myymälöitä ja huvittelupaikkoja, joille oli vaikea löytää vertaa maista kummassakaan maassa.

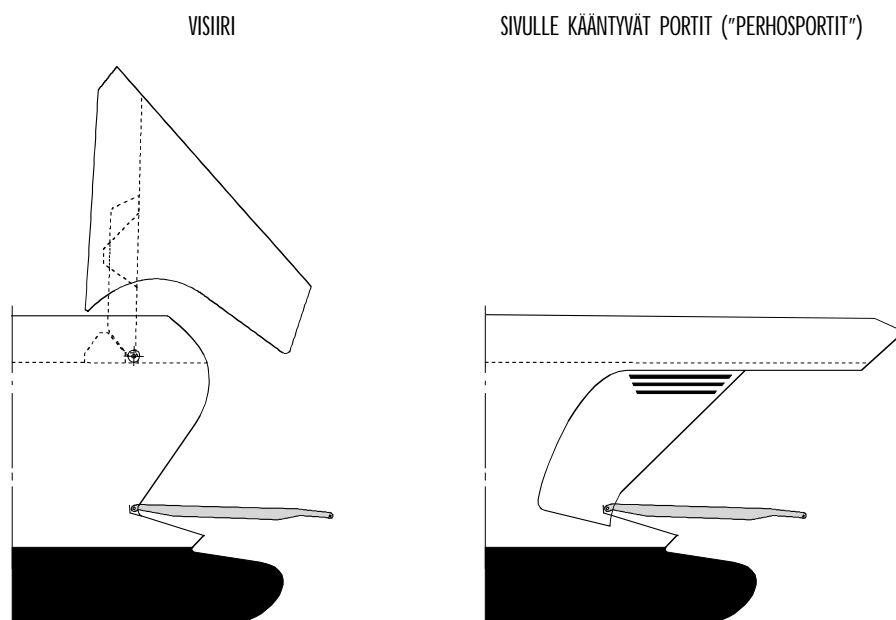
Maiden välinen ro-ro-matkustaja-autolauttaliikenne kasvoi siten tasaisesti, kuten oheinen taulukko osoittaa (taulukko 10.1).

Taulukko 10.1 Liikenteen vuotuinen määrä

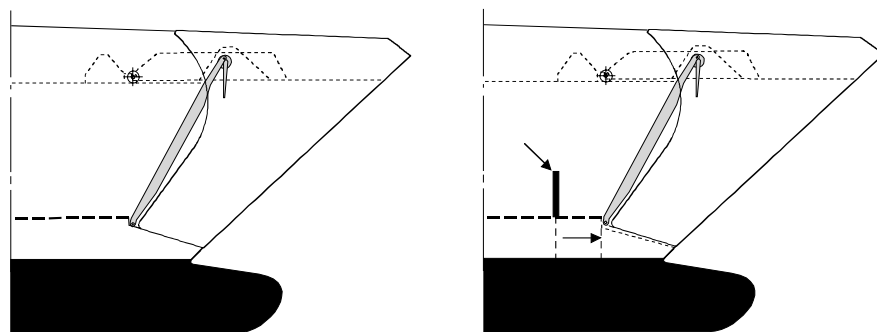
	1960	1975	1994
Matkustajia	500 000	2 800 000	6 000 000
Henkilöautoja	30 000	300 000	400 000
Kuorma-autoja	900	100 000	140 000

Kilpailu edellytti mukavuustason ja aluskoon jatkuvaa kasvua. Käytetyillä lautoilla oli kysyntää ja uusilla lisähienouksilla varustettujen uusien alusten tilaami-

Kuva 10.1 Keulaporttirakenteita.

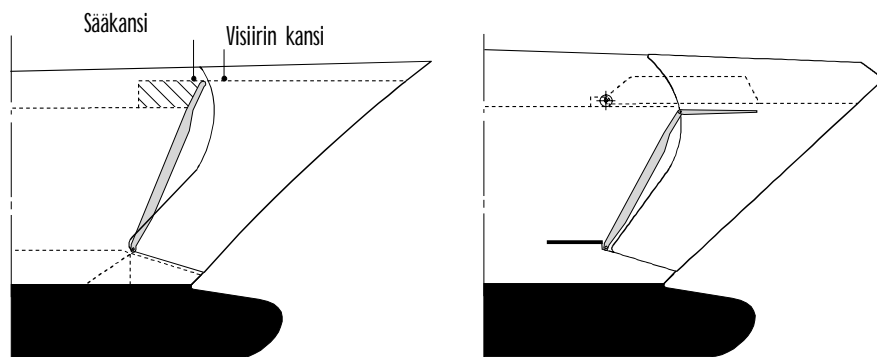


Kuva 10.2 Rampeja suljettuina.



Suojakotelo

Suojakotelo ja -seinämä



Ei suojakotelo

Taittava ramppi

seen liittyvä taloudellinen riski oli vähäinen. Vuosien 1960 ja 1990 välillä tätä liikennettä varten rakennettiin lähes 50 lauttaa ja niiden keskimääräinen käyttöaika oli noin seitsemän vuotta. Kokeuksen karttuessa tapahtui nopeasti huomattavaa kehitystä ja uusien ratkaisujen soveltamiseen tarjoutui jatkuvasti mahdollisuuksia.

10.3 Lastikansien rakenteet

Lastikansien rakenneratkaisu on pysynyt suunnilleen muuttumattomana SKANDIAN rakentamisen jälkeen. Lastaamiseen ja purkamiseen sekä ja turvallisuuteen liittyviä parannuksia on tehty. Nostettavat autokannet, jotka alas laskettuina peittävät osan varsinaisesta autokannesta, on yleisesti otettu käyttöön kapasiteetin lisäämiseksi matkoilla, joilla suuri osa lastia on henkilöautoja.

Peräramppien ja peräporttien koko on kasvanut, mutta rakenne on pysynyt samanlaisena. Rampin ollessa auki ajoneuvot pääsevät sitä pitkin sisään ja rampin ollessa kiinni se sulkee autokannen.

Sisäänpääsy autokannelle keularampin kautta haluttiin järjestää siksi, että pitkien ajoneuvojen ei tarvitsisi kääntyä autokannella, ja näin voitaisiin lyhentää lastinkäsittelyaikaa. Tämä ratkaisu oli ennestään tuttu junalautoilta ja eräiltä rahtialuksilta.

Keulan avaaminen – keularportti – voidaan järjestää joko kahdella sivulle aukeavalla ovella tai visiirillä, joka on sara-noitu kanteen ja aukeaa ylöspäin. Kuvat 10.1 ja 10.2 esittelevät erilaisia keularportti- ja ramppiratkaisuja.

Visiirin käyttö yleistyi 1960-luvulta alkaen. Sivulle aukeavia ovia pidettiin jo alun perin monimutkaisempina ja ennen vuotta 1985 niitä käytettiin vain harvoissa lautoissa. Useimmissa sen jälkeen rakennetuissa suurissa lautoissa on kuitenkin ollut sivulle aukeavat keularportit.

Rampin pituus riippuu laiturin etäisyydestä ja saranoiden sijainnista. Saranoiden paikan määräsi puolestaan halu

käyttää ramppia törmäyslaipion yläpuolisena jatkeena. SOLAS-sopimuksen rampin sijaintia koskevista vaatimuksista erityisesti, kun rampin käyttäminen törmäyslaipion yläpuolisena jatkeena vaikutti niihin, ei kuitenkaan usein piitattu. Tämän vaatimuksen historiaa on esitelty luvussa 18.

Käytettävissä oleva kansikorkeus oli usein liian alhainen, jotta ramppi olisi voitu nostaa pystyasentoon niin, että se olisi samalla toiminut vesitiiviinä ovena. Ratkaisut, joihin päädyttiin olivat joko antaa rampin nousta sääkannen tason yläpuolelle rakennettuun koteloon tai jakaa ramppi kahteen osaan, jotka oli yhdistetty saranoilla. Visiirikoteloratkaisu oli yksinkertaisempi ja sitä käytettiin yleisesti. Sillä oli kuitenkin se haittapuoli, että visiiri ja ramppi olivat mekaanisessa yhteydessä keskenään. Tämä oli vakava haitta, jonka merkitys tajuttiin täysin vasta ESTONIAN onnettomuuden seurauksena.

Kun ulompina ovina käytetään sivulle aukeavia keularportteja, saavutetaan se etu, että merenkäynnin aiheuttama kuormitus kohdistuu aluksen runkoon. Vaikka tunnetaankin tapauksia, joissa sivutaiset ovet ovat vaurioituneet, niin tästä johtuen vauriot ovat hyvin harvoin olleet luonteeltaan vakavia.

Visiireihin voi kuitenkin epäedullisissa sääolosuhteissa kohdistua merenkäynnin aiheuttamia kuormituksia, jotka ovat sen suuntaisia, että ne pyrkivät avaamaan visiiriä. Tämä on useissa tapauksissa johtanut siihen, että visiiri on osittain avautunut (ks. luku 11). Kun ramppi on visiirin sisällä, on vaara, että ramppi avautuu väkisin, jos visiirin kiinnitykset pettävät kokonaan ja visiiri putoaa. Mikäli aluksessa ei ole vesitiiviitä laipioita rampin takana, vesi pääsee vapaasti autokannelle, kuten tapahtui ESTONIAN onnettomuudessa.

Taulukossa 10.2 on esitetty yhteenvedo lautoista, jotka on asetettu Silja Linen ja Viking Linen liikenteeseen vuosien 1959 ja 1993 välisenä aikana. Siinä on tiedot siitä minkälainen keularporttiratkaisu ja millainen tapa sijoittaa suljettu ramppi alukseen on kussakin tapaukses-

sa alunperin valittu. Sivuvovia ja peräramppeja ei ole käsitelty.

10.4 Tallinnan ja Tukholman välinen ro-ro- lauttaliikenne

Tallinnan ja Tukholman välinen lauttaliikenne alkoi vuonna 1989, kun Viro kuului vielä Neuvostoliittoon. Pyrkimykset Ruotsin ja Viron välisen säännöllisen laivaliikenteen käynnistämiseksi johtivat Viron kuljetuskomitean ja Nordström & Thulin AB:n välisen yleissopimuksen allekirjoittamiseen 28.8.1989.

Sopimus loi edellytykset yhteisesti johdetun lauttaliikenteen aloittamiselle. Se sisälsi myös toiminnan edellyttämien tarpeellisten investointien periaatteet. Sopimuksessa määrättiin, että virolainen osapuoli huolehtisi Tallinnan terminaalien jälleenrakennustöistä ja Nordström & Thulin huolehtisi Tukholman terminaalista. Sopimuksessa määrättiin, että Estline Company Limited saisi toimiluvan linjan lauttaliikenteeseen ensimmäisten kymmenen vuoden ajaksi.

Virolle kuuluvien tehtävien hoitamiseksi virolaiset kuljetusyrietykset perustivat marraskuussa 1989 Estline Eesti –nimisen yhtiön. Lokakuussa 1992, Viron itsenäisyyden palauduttua, Viron hallitus suoritti yhtiössä uudelleenjärjestelyjä, joiden seurauksena syntyi E-Line Limited ja Estonian Shipping Company (ESCO) sai tehtäväkseen edustaa valtiota Tallinna – Tukholma linjan toiminnassa. Päätös tehtiin edellä mainittuun yleissopimukseen viitaten.

Säännöllinen liikenne reitillä alkoi 17.6.1990 ja siitä huolehti N&T Estline AB, Nordström & Thulinin itsensä kokonaan omistama tytäryhtiö, yhdessä eräiden Viron hallituksen omistamien, pienempien, matkailualalla toimivien yritysten muodostaman yhtymän kanssa. Liikenteestä huolehti NORD ESTONIA, ro-ro-matkustaja-autolautta, joka pystyi kuljettamaan 1 060 matkustajaa ja jonka omisti Nordström & Thulin. Alus oli

Taulukko 10.2 Alkuperäiset keulaporttijärjestelyt.

	Silja Line	Vuosi	Viking Line
	Birger Jarl	1959	(Viking, Slite)
	Bore	1960	–
	Skandia VI	1961	(Boge)
	Nordia VI, Svea Jarl	1962	–
	Floria	1963	(Ålandsfärjan, Panny R)
	Ilmatar	1964	Apollo VI, (Drotten)
	(Holmia VI)	1965	–
	Fennia VI	1966	–
	Botnia VI	1967	Kapella VI, (Visby VI)
	–	1968	(Viking 2 VI)
	–	1969	–
	Floria VI	1970	Apollo VR, Viking 1 VR, Marella VI
	–	1971	–
	Aallotar CD, Svea Regina CD	1972	Viking 3 VR, Diana VR
	Bore I VR	1973	Viking 4 VR, Aurella VR
	–	1974	Viking 5 VR, (Viking 6 VI)
	Svea Corona VI, Wellamo VI	1975	–
	Bore Star VI	–	–
	–	1976	(Apollo III)
	–	1977	(Ålandsfärjan VI)
	–	1978	–
	–	1979	Diana II VR, Turella VRB
	–	1980	Rosella VRB, Viking Song VI, Viking Sally VR, Viking Saga VI
	Finlandia VRB	1981	–
	Silvia Regina VRB	–	–
	–	1982	(Aurella VI, Ålandsfärjan VR)
	–	1983	(Ålandsfärjan VR)
	–	1984	(Ålandsfärjan VR)
	Svea CD	1985	Mariella VRB, (Ålandsfärjan VI)
	Wellamo CD	1986	Olympia VRB
	–	1987	(Ålandsfärjan VI)
	–	1988	Amorella CD
	–	1989	Athena CD, Cinderella CD, Isabella CD
	Silja Serenade CD	1990	Kalypso CD
	Silja Symphony CD	1991	–
	–	1992	–
	Silja Europa CD	1993	–
	Silja Scandinavia CD		

Huomautuksia Suluissa () olevia laivoja ei ole alun perin rakennettu ko. liikenteeseen.
R = Ramppi uloimpana porttina.
CD = Sivuilla aukeavat portit
VI = Erillinen visiiri, jossa ei ole uloketta rampin yläosaa varten.
VR = Visiiri, jossa uloke rampin yläosaa varten.
VRB = Visiiri, jossa uloke rampin yläosaa varten ja erillinen 2,3 m korkuinen törmäyslaipion jatke.

rekisteröity Ruotsissa. Aluksen toiminnasta ja miehityksestä huolehti N&T Estline AB. NORD ESTONIA lähti joka toinen päivä Tallinnasta ja joka toinen päivä Tukholmasta.

Lauttalinjaa pidettiin erittäin tärkeänä Virolle. Sen perustaminen avasi maan länteen ja se antoi mahdollisuuksia kaupallisten ja muiden suhteiden luomiseen toisten maiden kanssa, mikä oli tärkeä tekijä luotaessa maalle uusia tulevaisuudennäkymiä.

NORD ESTONIA hoiti liikennettä noin kaksi ja puoli vuotta ennenkuin ESTONIA korvasi sen 1.2.1993.

Matkustaja-autolautta DIANA II (ks. 3.1.1) vuokrattiin ESCO:lle 22.9.1994. Tarkoitus oli laajentaa Tallinnan ja Tukholman välistä lauttaliikennettä siten, että joka päivä olisi ollut yksi lähtö kumpaankin suuntaan. Suunnitelma ei kuitenkaan toteutunut ESTONIAN onnettomuuden takia.

DIANA II asetettiin liikenteeseen lokakuussa 1994 nimellä MARE BALTICUM. Aluksessa oli tehty huomattavia muutostöitä, muun muassa keulaviisiiri ja ramppi oli suljettu pysyvästi. Elokuussa 1996 sen korvasi REGINA BALTICA.