



**NB 1-5 (2005-2007)** Alukset ovat suurimpia ja kokoluokassaan nopeimpia koskaan rakennettuja ropax-aluksia. 4 200 kaistametriä, 500 vuodepaikkaa, nopeus 25 solmua, rakennetaan Italiassa.

## Finnlinesin Itämeren laivaston kehitys

Vuonna 1947 Suomen vientiä ja tuontia harjoittaneet yritykset perustivat valtiomisteisen metsäteollisuuden johdolla Merivienti Oy -nimisen varustamon sekä sille tytäryhtiön, Oy Finnlines Ltd:n, hoitamaan USA:han suuntautuvia merikuljetuksia.



**SS Tornator (1947-1954)**  
6 800 dwt, nopeus 9,5 solmua. SS Tornator ostettiin Tanskasta, jossa se oli rakennettu vuonna 1916.



**MS Finntrader (I) (1951-1970)**  
6 435 dwt, 12 matkustajapaikkaa, nopeus 15 solmua, rakennettiin Hollannissa.



**MS Finnclipper (I) (1962-1978)**  
11 200 dwt, nopeus 16 solmua, rakennettiin Saksassa.

Samana vuonna ostettiin kuusi vanhaa höyrylaivaa, joista suurin oli Tanskasta ostettu **SS Tornator**. Alus aloitti Finnlinesin linjaliikenteen helmikuussa 1948 kuljettamalla Raumalta 5 667 tonnia sellua ja paperia Atlantin yli.

Ostetut laivat osoittautuivat liian vanhoiksi vaatimaan liikenteeseen. Ensimmäinen uudisrakennus valmistui Hollannissa v. 1951. Kolmen aluksen sarja, **MS Finntrader**, **MS Finnulp** ja **MS Finnsailor**, tuli liikenteeseen vuonna 1953. Tämän uudisrakennusohjelman myötä luovuttiin vanhoista höyrylaivoista Atlantin liikenteessä. Kun vuonna 1956 tuli liikenteeseen **MS Finnmerchant** ja vuonna 1958 **MS Finnboard**, Finnlinesilla oli käytössään seitsemän laivan laivasto ja viikottaiset lähdöt USA:han. 1960-luvulla laivasto kasvoi vielä uusilla tehokkailla aluksilla, joita olivat **MS Finneagle**, **MS Finnclipper** ja **MS Finnforest**.

1960-luvun alkuvuosiin saakka Keski-Eurooppaan suuntautuva auto- ja rekkaliikenne kulki Ruotsin läpi. Vuonna 1962 tilattiin ensimmäinen jäävahvistettu autolautta **HansaExpress**, joka aloitti liikennöinnin Hangosta Gotlannin kautta Travemüнден Saksaan. Alus todettiin heti alussa liian pieneksi ja sitä pidennettiin jo seuraavana talvena ja matkustajakapasiteettia lisättiin 133:sta 179:ään vuodepaikkaan. Havaittiin myös, että Hanko oli

liian pieni ja liian kaukana, joten liikenne jatkui vuonna 1963 välillä Helsinki-Kalmar-Travemünde.

Ensimmäiset Suomessa rakennetut matkustaja-autolautat, **Finnhansa** ja Finnpartner aloittivat liikennöinnin Hansareitillä Helsinki-Travemünde vuonna 1966. Matkustajien lisäksi alukset olivat oiva meritie kasvavalle rekkaliikenteelle Suomesta Saksaan.

Koska matkustajaliikenne rajoittui kesäsesonkiin, kalliita autolauttoja täytyi käyttää muuna aikana tehokkaasti rahtiliikenteessä. Tämä olisi kuitenkin tarvinnut nopean lastauksen ja purkauksen. Niinpä Finnlines kehitti oman Finnflow-lastinkäsittelyjärjestelmän, jossa lastia liikuteltiin pyörillä. Tämä johti uudentyyppisten roro-alusten kehittämiseen, jonka prototyyppi oli vuonna 1969 rakennettu **MS Finncarrier**. Sille rakennettiin vuosina 1972-73 hieman parannellut sisaralukset, MS Hans Gutzeit ja MS Finnellow.

1980-luvun alussa suunniteltiin uuden sukupolven ns. jumbo roro-alukset MS Arcturus, MS Finnmerchant ja MS Oihonna Englannin liikenteeseen. Tällaisia aluksia raken-



**MS Finnhansa (I) (1966-1978)**  
Matkustaja/roorautilautta, 2 510 dwt, 1700 matkustajapaikkaa, nopeus 20 solmua, rakennettiin Suomessa.



**MS Finncarrier (1969-1975)**  
roro rahti/matkustaja-alus, 1000 kaistametriä, 36 vuodepaikkaa, nopeus 18 solmua, rakennettiin Suomessa.



**MS Finnhansa (II) (1994-)**  
ns. combi-roro, 3 200 kaistametriä, 114 vuodepaikkaa, nopeus 20 solmua, rakennettu Puolassa.



**MS Finnclipper (II) (1999-)**  
ns. ropax-alus, 2 500 kaistametriä, 440 vuodepaikkaa, nopeus 21 solmua, rakennettu Espanjassa.

nettiin myöhemmin myös Itämeren liikenteeseen. Näitä olivat MS Finnsailor ja MS Antares.

1970-luvun puolivälissä rakennettiin uuden tyyppinen kaasuturbiinialus Finnjet matkustajaliikenteeseen. Aluksen alkuperäisenä tarkoituksena oli liikennöidä Helsingistä Travemünde 22 tunnissa 30 solmun nopeudella. Öljykriisi muutti aluksen kannattavuuslaskelmia siten, että siihen lisättiin dieselmoottorit, joilla ajettiin hiljaisempina aikoina. Finnlinesin oma matkustajaliikenne Itämerellä loppui vuonna 1986, kun Enso-Gutzeit myi viimeisen matkustaja-aluksensa Finnjetin Effoalle.

1990-luvun alussa laman alkaessa Finnlines investoi kolmeen uuteen ns. combi roro-alukseen, jotka rakennettiin Puolassa. Alusten kapasiteetti oli 3 200 kaistametriä ja 114 matkustajapaikkaa. Alukset, **MS Finnhansa**, MS Finnpartner, MS Finntrader ja myöhemmin tilattu MS Trans-europa, aloittivat liikenteen Suomen ja Saksan välillä vuosina 1994-1995.

1990-luvun lopussa yhtiö osti kaksi uudisrakennusta, joissa kummassakin oli matkustajakapasiteettia yli 400 paikkaa. Nämä alukset, **MS Finnclipper** ja MS Finneagle saivat vuonna 2003 rinnalleen myös sisaraluksensa MS Finnellowin.

Vuonna 2004 Finnlines tilasi italialaiselta Fincantieri-telakalta viisi uuden sukupolven ropax- (rahti/matkustaja-) alusta. Alukset ovat suurimpia ja kokoluokassaan nopeimpia koskaan rakennettuja ropax-aluksia. Kunkin aluksen rahtikapasiteetti on 4200 kaistametriä ja matkustajakapasiteetti 500 matkustajaa. Alusten nopeus on 25 solmua.

Uusien laivojen toimituksen jälkeen vuonna 2007 Finnlinesilla on lähes 80 aluksen monikäyttölaivasto. Näistä 17 on erityisesti Itämeren olosuhteisiin suunniteltuja ropax-aluksia.

