

Stockholm blir hemmahamn för jättekryssare

Östersjön ska bli hett för de klassiska kryssningsresorna. Stockholm blir ny hemmahamn för ett av världens största kryssningsfartyg, Jewel of the Seas.

När fartyget Jewel of the Seas med lotsens hjälp på fredagsmorgonen tråcklade sina modiga 292 meter långa skrov och 13 våningar in till nya hemmahamnen Stockholm, höjdes säkert ett eller annat öga bland kobbar och skär. Hon är över 100 meter längre än de största Finlandsfärjorna. Från bryggan kan huvudstaden beskådas lite från ovan.

Bra start

Med Stockholm som bas ska världens näst största kryssningsrederi Royal Caribbean under nästa år starta korta kryssningar till Östersjöns pärlor.

-Över tolv miljoner resenärer reser varje år med Finlandsfärjorna och drömmer om en riktig kryssning. Nu är det prismässigt överkomligt, säger David Malmborg, rederiets försäljningschef i Sverige.

Travis Irving från Kalifornien är beredd att under en dag inta Stockholm med man, barn och barnbarn, tillsammans tio personer.

-Hur många kryssningar jag åkt vet jag inte, det är perfekt att få se nya platser varje dag och ha all service. Vi stortrivs, säger hon.

Hittills är det bara Birka med Birka Paradise, som har ett rent kryssningsfartyg i Östersjötrafik. Alltså ett fartyg som inte har något bildäck.

Ny publik

Men ingen annan har vågat tro på Östersjön som lockande mål för kryssningsturister.

-Östersjön med sina storstäder och historia vet vi lockar, säger David Malmborg.

Jewel of the Seas ska locka en annan publik än den klassiska kryssningsturisten - ett stenrikt amerikanskt pensionärspar, med dollar i fickan och blåtonat hår.

Bland de drygt 2 000 passagerarna ombord den här gången finns 340 barn.

-På de 14 år jag seglat som kapten på kryssningsfartyg har det skett en enorm förändring och det ändrar hela industrin, säger Vidar Solem.

Stor blir större

Lerduveskytte från akterdäck lyser med sin frånvaro. Här finns i stället internetkafé, konstgalleri, klättervägg, löparslinga, konferenscenter, spa, gym, kasino, barnpassning, spelhall, bassänger, butiker, restauranger med mera.

-Men än består traditionen med middag vid kaptens bord, säger Vidar Solem.

Jewel of the Seas byggdes 2004 och är med sina 90 000 ton en bjässe på sjön. Hälften av de 1

055 rummen ombord har egen balkong, 900 besättningsmän tar hand om max 2 500 passagerare. Men än större fartyg är på gång:

-Hon är en baby jämfört med de fartyg som vi bygger nu. De ligger på 250 000 ton, är större, bredare, högre och rymmer över 5 000 passagerare, vilket behövs för att möta efterfrågan, säger Vidar Solem.

Toni kommentar:

När Sovjet avvecklades var vi på Effjohn (Svenska Johnson line och finska Effåa) dom som såg möjligheterna och bildade Baltic Express Line (Baltic Line) för att marknadsföra kryssningar till St Petersburg som vi bedömde skulle bli det stora dragplåstret bland norra Europas turistdestinationer.

Baltic Line hade över 1 miljon resenärer till St Petersburg som fick gå iland utan visum! En förmån som snart försvann när efterföljarna, amatörer var framme och trodde det var bara att köra båt till St Petersburg där även Tallink gick på pumpen.

1 miljon turister som fick gå fritt utan att en enda blev rånad – det är en bragd och därför gäller det inte hos ”turist experterna” som aldrig förstätt vad innovation innebär.

Övriga hamnar som kryssningsfartygen angör blir en utfyllnad för att det skall fungera som en kryssning och dit hör Stockholm.

Stockholm med sina ”turistexperter” tur att dom inte är chefer för svensk exportindustri, var ytterst kallsinniga, att få hit Ryssar som säljer sprit på kajen ohöjda, åså här kan man raljera då okunskapen med fördomar och inkompetens är det som vägleder svensk turism i alla väder.

Så blev det att svenska myndigheter utan protest från Stockholms handlare närmast införde reseförbud genom att inte ge visum till Ryssar som istället valde Tyskland och Finland där handlarna gjorde och alltjämt gör stora affärer med Ryssar som köper inte bara några enstaka souvenirer. För att inte tala om Dubai dit går var och varannan timme ett plan till Ryssland med hugade visa fria ryska turister som handlar, varför man har separata fraktplan som kör hem alla varorna.

I samma veva börja VisitSweden gör turistsatsningar i Ryssland, planlöst och inkompetent. Helheten den finns inte... visum, transport, mottagning, vänlighet? Men jaga och bötfälla ryska bussar på skeppsbron till detta dög den svenska byråkratin, ett filter som inte går att installera utanför Sverige inte ens i Danmark eller Norge då det är otillåtet i alla EU länder, men sådant bryr vi oss inte om, det är svensk ankdamms bestämmelser som förväntas gälla, samtidigt som man förgifta stan med Etanolavgaser.

Vi (Effjohn) hade i USA ett betydande kryssningsrederi med bas i Miami, en mycket kompetent ledning med stor kunskap där vi planerade att ha Köpenhamn som bas då Stockholm hade fler negativa än positiva argument. Det var de höga landningsavgifterna på Arlanda som ledde till få direkt flyg, det var usla kajer, det var hotellchefer som inte hade plats, det var lotsavgifterna som är bland de högsta i världen, listan är lång. Man lever bara en gång därför orka ingen att bråka med alla och framför allt inte med en ”skit” destination som Stockholm. 20% av alla kryssningsbåtar som angör St Petersburg kommer aldrig till Stockholm.

Det blev Köpenhamn, det blev Kiel, Bremer hafen, Amsterdam och några engelska hamnar som var turn around hamnar som världens kryssnings industri valde.

Att Stockholm nu är aktuell igen beror på att det finns ett stort antal nybyggda rum motsvarande 4 stjärnor, att oljepriset ökat och Köpenhamn har stopp på fler fartyg då man redan nu låter en del gå till Malmö istället.

Med Stockholm som bas får man 7 dagar kryssningar som är perfekt och en dag längre i St Petersburg, den egentliga magneten i Nord Europa.

Äntligen har Stockholm vaknat och sedan 8 – 9 år finns det en arbetsgrupp vars arbete nu bär frukt och staden är bara att gratulera att insikten kom till slut. Helheten är det som avgör och rederierna är synnerligen känsliga för dom vet vad deras kunder förväntar sig och låt oss hoppas att ”alla” i Stockholm drar åt samma håll.

Göteborg har däremot misslyckats totalt och de ansträngningar man gör bär ingen frukt då man inte begriper vad som måste göras, vilket är märkligt då man gör allt annat rätt.

Hamn problematiken ligger å andra sidan inte hos Göteborg & Co utan hos tidigare hamnchefer vars nytta man kan ifrågasätta.

Vi (Effjohn) var det första rederiet som vände kryssningsfartyg i Göteborg för sina resor till Norges fjordar och Nordkap och efter oss var det noll!

Fartyg som på vintern kryssade i Medelhavet och Kanarieöarna tog vi upp till Norden även här var vi pionjärer. Det var Orient Express som var förlängning till det traditionsrika tåget som lämnade Venedig vecka efter vecka ned till Istanbul och som enda kryssare genom Korintkanalen. Förutom frekventa avgångar från Miami, Fort Lauderdale, New Orleans, San Diego, New York, Singapore och andra spännande platser flyttades fartygen runt efter årstiderna. Det var med kryssningar för vanligt folk med Smoking förbud som var grunden för en ny publik som Carneval, Costa, MSC, NCL som alla andra numera bygger sina verksamheter på.

Första klass de luxe kryssningar för detta ändamål finns det 5 fartyg i världen dit man inte kan köpa biljetter utan att man accepterat en person undersökning, också ett sätt att avskärma en viss publik från ”pöbeln” så att säga.

2 av dessa fartyg angör St Petersburg men ingen Stockholm.

Låt säga att det finns tillräckligt med underlag för att jämföra och ha en klar uppfattning.

Fakta:

Baltic line, Silja Line, JBT Gotlandstrafiken, Sally line, Commodore Cruise line och många fler ingick i Effjohn koncernen med HK i Värtan Stockholm som var ett börsnoterat bolag i Helsingfors och New York. Baltic line var ett management bolag för ryska Baltic Shipping världens största fraktrederi med över 194 civila fartyg. Rederiet hade också ett par passagerare fartyg och färjor som främst gick i Östersjön och knöt ihop St Petersburg med Finland, Sverige och Tyskland samt Sverige med Riga.

1996 började några av dom ryska ”oligarkerna” få upp ögonen på en lönsam trafik och fartyg som var utan skulder, man började ”stjåla” fartygen på sätt som vi inte skall gå in här och snart vara alla fartygen borta och rederi verksamheten nedlagt. Att detta innebar att 15.000 ryska familjer som arbetat på rederiet tidigare blev av med sin 3 ggr i vecka mat leveranser under en tid då det var svårt i Ryssland det brydde sig aldrig LO om som lade färjan Ilich i kvarstad med resultat att verksamheten las ned och alla blev arbetslösa utan ett socialt skyddsnät men sådant bryr sig inte LO om – det är principen som gäller.

Effjohn koncernen som ägdes i huvudsak av svenska NCC och Finska skogsindustrin och alla dom ”fina” Bergsråden levde i en daglig ”finnkamp” där finnarna tog hem spelet och

verksamheten slaktades när Silja Line gick till engelska Sea Container och nu ägs av Tallink efter år av katastrofala förluster i Silja. Vad som sker framöver är förprogrammerat med skulder på över 9 miljarder kronor för Tallink måste något ske då cash intjäningen inte räcker för att betala räntor och amortering. 2009 blir ödesåret och låt se vad bankerna gör – det är främst under SEB ledning miljardrullningen började och hur fortsättningen blir återstår att se, i vart fall borde en och annan bank chef sova oroligt.