TISDAG
17 september 2019
Nummer 216
Årgång 163
Lösnummer 3 €
www.vasabladet.fi

VASABLADET

Peter Ståhlberg och Johanna Kaijo knackar in sina initialer i plåten. FOTO: MARCUS LILLKVIST

Färjebygget tog fart med hammarslag

● **Efter måndagens ceremoni på varvet i Raumo är bygget av Wasalines nya Kvarkenfärja igång.**

RAUMO. Byggprocessen startades av Vasas Tomas Häyry och Umeås Hans Lindberg som tryckte igång den enorma stålskärningsmaskinen i varvshallen. Där ska nu ett 40-tal enorma stålkonstruktioner skapas under vintern innan de lyfts ut och sammanfogas med kölen i torrdockan i vår. Ett år efter det ska färjan, full av teknik från Vasa, stå klar. **Sidorna 2–3**

YLE: **Kaffekvarnen bytte programledare** Sidan 5 LAIHELA: **Fjärrvärmeverket brann** Sidan 4

Vasklothamnen muddras

VASA. Ekolodsundersökningar gjorda i fjol visade att hamnbassängerna i Vasklot behöver muddras. Nu är planerna klara.

Största delen av muddringsmassorna deponeras på Gröna ön ett par kilometer från hamnen. Det mesta arbetet är planerat till nästa år. **Sidan 4**

”Jag är inte ute efter att nypa skolan i örat”

VASA. Riksdagsledamot Anders Norrback (SFP) har kontaktat Vasa övningsskola och kommit överens om en träff för att få höra hur man från skolans sida resonerat inför köttbeslutet.

Han är tydlig med att han absolut inte är emot att man behandlar klimatförändringen och klimatfrågor på skolbänken. **Sidan 10**

Vasa åtgärdar pulkabackarna

Backen vid Gamla Vasa ruiner har jämnats ut och blivit säkrare. Men även Gerbyberget, Edvinstrigen och Apelsinbacken i Sunnanvik får en ansiktslyftning. **Sidan 8**

”Det kan röra sig om tre–fyra cent per liter.”

LAURI KÄRNÄ
energiexpert på Neste om hur mycket bensinpriserna i Finland kan stiga till följd av drönarattackerna i Saudiarabien. **Sidan 11**

EFFEKTIVA TAKRENOVERINGAR FRÅN OSS ÅRET RUNT PÅ ENDAST ETT PAR DAGAR!
Katto-piste Oy
Tak-punkten Ab
JONATHAN 044 334 6656
RAINER 044 341 6500
WWW.KATTOPISTE.FI
Pålitlig Partner

PARKETT- OCH LAMINATGOgolv MED FISKBENS-MÖNSTER
novafloor
Industrigatan 4, Vasa (Vasklot)
Öppet vard. 10–17, lö 10–13

HYR INTE UTAN ATT FÖRST FRÅGA OSS.
Kiinteistö Oy / Fastighets Ab
Pikipruukki
Skolhusgatan 19
65100 Vasa
tfn 06 325 4432
www.pikipruukki.com

www.ostrocenter.fi
Timco KOMPRESSOR till
SPECIALPRIS!
99€
24 L, 2 HP
OstroCenter
NYKARLEBY ✆ 7817450
KORSNÄS ✆ 2827700

Öppen föreläsning om hörsel.
Vår hörsel och hörselnedsättning, om cochlea-implantat, Menieres sjukdom och forskning.
Professor Helge Rask-Andersen föreläser den 12.10 kl 10-12 på Hotel Scandic Waskia, Vasa
Info och anmälan senast 4.10 till siw@ostmans.net.
Föreläsningen är gratis.
HIA
Hörselskadade i arbetslivet
www.hia.horsel.fi

Septembererbjudande!
NYHET! Lackskyddet
STARDUST
PCS² håller 18–24 mån.
Mer info: 050-911 2294
KROWN Rostskyddsbehandling
Labega Långtidsvax
Toms Rostskydd
SOLF

NYHETER

06-7848200
nyheter@vasabladet.fi

Byggandet av nya färjan är i gång

● Vid lunchtid i går tryckte Vasas stadsdirektör Tomas Häyry och hans kollega från Umeå, Hans Lindberg, igång maskinen på varvet i Raumo.

RAUMO. Efter flera år av planering markerar måndagen den 16 september en historisk dag, dagen då Wasalines nya färja började byggas i Raumo.

Efter en traditionsenlig trumvirvel i den enorma hallen vid Rauma Marine Construction klättrade Tomas Häyry från Vasa upp på en stålskärningsmaskin tillsammans med Hans Lindberg, kommunalråd i Umeå.

Klockan var ungefär halv ett då den stora maskinen började röra sig över en stålbit, för att skära ut ett antal hål i den.

–Det här känns riktigt bra, härligt. Vi har hållit på sedan år 2011 med det här projektet och nu äntligen sker det rent konkret. Vi är "doers" i Vasa, vi tycker om när det händer, sade Häyry.

Vad var det riktigt ni gjorde där uppe på maskinen?

–Vi tryckte igång en stålskärningsmaskinen. Egentligen var allting inprogrammerat men vi satte igång maskinen och på det sättet inleddes byggandet av färjan.

ÄVEN HANS LINDBERG var på strålande humör.

–Det här är en historisk händelse. Det är helt fantastiskt.

800 ryms ombord

- Nya färjan blir 150 meter lång och 26,5 meter bred.
- Den får 1500 meter bildäck med 4,9 meters höjd och plats för 800 passagerare. Närmare 70 hytter.
- Kostar 120 miljoner euro, varav 70 miljoner i form av lån från Europeiska investeringsbanken. Umeå och Vasa blir ägare genom Kvarken Link.
- Nya färjan bli snabbare, varför turtätheten kan utökas till fyra avgångar per dag.

Startskottet för Kvarkenfärjan symboliseras av svetsflammorna från den maskin som på måndagen började arbeta med stålet. I bakgrunden Tomas Häyry och Hans Lindberg. FOTO: MARCUS LILLKVIST

”Det är ju en lång men bra process vi har framför oss. Varvet RMC är väldigt professionellt så jag känner mig rätt lugn.” PETER STÅHLBERG, vd på Wasaline

RMC:s projektchef Johanna Kaijo ansvarar för färjebygget. Försäljningsdirektören Håkan Enlund har också varit djupt involverad. FOTO: MARCUS LILLKVIST

Peter Ståhlberg, vd på Wasaline, pekar ut det tvärskott till nya färjan som började skäras ut i går. FOTO: MARCUS LILLKVIST

Den nya färjan kommer att utrustas med två lastdäck med totalt 1500 lastmeter. FOTO: PRESSBILD

Lindberg tog upp Kvarkentrafikens brokiga och stundtals svåra historia.

–När vi gick med i EU och förlorade den skattefria försäljningen ombord gick vi ned från en miljon passagerare till 40 000. Vi fick en konkurs och vi har provat upphandla trafiken flera gånger, men till slut ville ingen trafikera. I dag har vi ändå lyckats nå över 200 000 passagerare per år och färjan går med vinst.

Trafiken drivs i dag av Wasaline som ägs av Umeå och Vasa, genom färjebolaget NLC Ferry.

DEN NYA FÄRJAN beräknas göra trafiken ännu mer lönsam. Främst eftersom den blir så mycket mer energieffektiv än dagens färja från tidigt 1980-tal.

Men samtidigt krävs god lönsamhet då nybygget till stor del finansieras med lån. Verksamheten ska finansiera både räntor och amorteringar samtidigt som Umeå och Vasa går in med 25 miljoner euro var.

Peter Ståhlberg, vd på Wasaline, ser fram emot att kliva ombord på färjan våren 2021 då den körs från Raumo till Vasa.

–Visst ser jag fram emot det. Det är ju en lång men bra process vi har framför oss. Varvet RMC är väldigt professionellt så jag känner mig rätt lugn.

Vad var det som skars fram?

–Det var ett tvärskott som kommer att placeras långt ner i färjan, i maskinrummet.

UNDER CEREMONIN fick även Peter Ståhlberg hamra in sina initialer i stålet, tillsammans med Johanna Kaijo från varvet.

–Det är tradition att de som leder projektet slår in sina initialer. Men de målar sedan över dem, så det blir nog svårt att hitta de där initialerna i efterhand.

Jyrki Heinimaa, vd på Rauma Marine Construction, påpekade att färjan blir Kvarkenrederiets första nybygge någonsin.

–Därför är jag extra glad för deras skull.

Vad händer härefter?

Jyrki Heinimaa berättar att stålet nu ska skäras ut för att sammanfogas till så kallade storblock. Totalt ska ett fyrtiotal sådana byggas inne i hallen under vintern.

–Det handlar om stora pjäser på cirka 300 ton var. De lyfts och transporteras ut till torrdockan där de sammanfogas med kölen.

Där fortsätter arbetet i omkring ett halvt år tills vattnet släpps in och fartyget kan flyta, i slutet av nästa år. Under de sista månaderna innan överlämning sker arbetet vid varvets kaj, och då handlar det om finslipning och testning inför överlåtelsen.

Finns det då några nya detaljer om färjan? Johanna Kaijo, RMC:s projektchef med ansvar för bygget, berättar att det blir fem serveringar på de tre passagerardäcken.

– Det blir à la carte, bufférestaurang, en dansbar och ett familjekafé men även en affärslounge med servering. Färjan kommer också att få lekland för barnen, och det kommer att vara särskilt stort under somrarna.

WÄRTSILÄ LEVERERAR de fyra LNG-flerbränslemotorerna som ger kraft till de två elmotorer som driver fartyget – levererade av Vasabaserade WE Tech. Schweiziska Leclanché står för färjans litiumjonbatterier (två megawattimmar) som laddas i hamn och minskar bränsleåtgången. Själva framdrivningen sker med ABB:s roderpropellrar, två stycken, av azimutmodell.

Färjebygget sysselsätter som flest 500 personer på en gång.

Marcus Lillkvist
marcus.lillkvist@vasabladet.fi
06-7848 203

KOMMENTAR

Miss Finland ska veta sin plats

”Vackert självsäker” – så lyder sloganen för skönhetstävlingen Miss Finland. De tio finalisterna kommer till Vasa på fredag.

Med den ständigt ökande prestationsångesten bland ungdomar, som till stor del beror på ouppnåeliga ideal, kan jag inte förstå vem som fortfarande tycker att dessa tävlingar ska existera.

I reglerna finns inga officiella ramar för hur Miss Finland ska se ut, men man kan ändå konstatera att det är normen som är representerad bland finalisterna.

Långa, smala, vältränade, kraftigt sminkade blondiner eller brunetter med långt hårsvall. Inga korta tjejer. Inga runda tjejer. Inga tjejer med blått hår, acne eller sneda tänder.

”Med andra ord: Allt som sticker ut ur mängden eller avviker från normen är icke önskvärt.”

Tävlingsdeltagarna betalar själva för en skolning i hur man ska uppföra sig som miss. Där lär man sig bland annat att uttrycka sig, att bli mer självsäker – och att gå i högklackat. Tjejerna paketeras in i en tydlig mall för vad Miss Finland innebär.

MISS FINLAND ska vara 18–26 år gammal. Hon får inte ha varit gift, hon får inte ha anmärkningar i brottsregistret och hon ska aldrig ha använt en drog. Miss Finland ska vara en, jag citerar: ”Finsk medborgare med ett gott rykte”.

Det finns inga regler som säger att transpersoner inte får ställa upp, men ”det vore lite absurt”, som Miss Finland-veteranen Sunneva Kantola ska ha sagt till Iltalehti 2012.

Miss Finland får inte ha barn. Och även om piercingar och tatueringar är tillåtna står det uttryckligen i reglerna att de kan dra ner på poängen.

Med andra ord: Allt som sticker ut ur mängden eller avviker från normen är icke önskvärt.

Vill man faktiskt förmedla till ungdomar att detta är eftersträvansvärt?

Karolina Åsmus