

«Суперстар» Балтики

Любой европеец будет крайне удивлен, когда вдруг узнает, что самым современным и крупнотоннажным пассажирским флотом на Балтике владеют не шведы, датчане или финны, а эстонская компания «AS Tallink Group».

Андрей Великанов.

Фото автора и Тарви-Карлоса Туулика



По сути дела, она монополизировала морские пассажирские перевозки в регионе между Финляндией, Швецией, Прибалтикой и Германией.

Все началось еще в советское время, когда в 1965 г. Эстонское морское пароходство, получив одобрение местного ЦК компартии, ради эксперимента выпустило на линию Хельсинки – Таллин пассажирский паром «MS Vanemuine». Пражская весна 68-го уже была отмечена регулярными рейсами по этому же маршруту другого лайнера «MS Tallinn». В год Московской Олимпиады его заменил более комфортабельный «Georg Ots»*, на котором несколько лет подряд ленинградцы могли вместе с машиной за одну ночь попасть от Морского вокзала на Васильевском острове до центра загадочного и недоступного в те времена Хельсинки. Но это произошло в 1989 г., когда эстонцы образовали совместное с финнами из «Silja Line» предприятие, а годом позже столицы двух родственных стран накрепко связал паромом «MS Tallink».

К середине 90-х гг. судоходная компания уже принадлежала исключительно эстонским акционерам, и сегодня

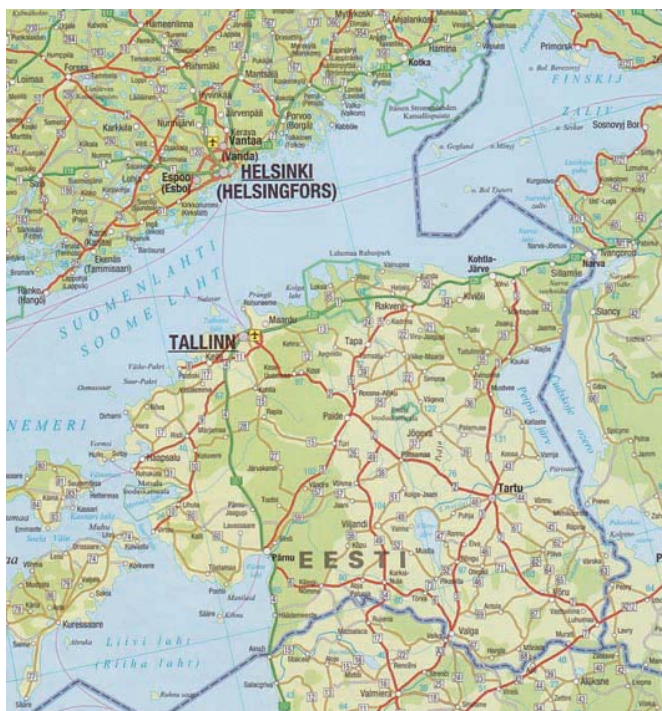
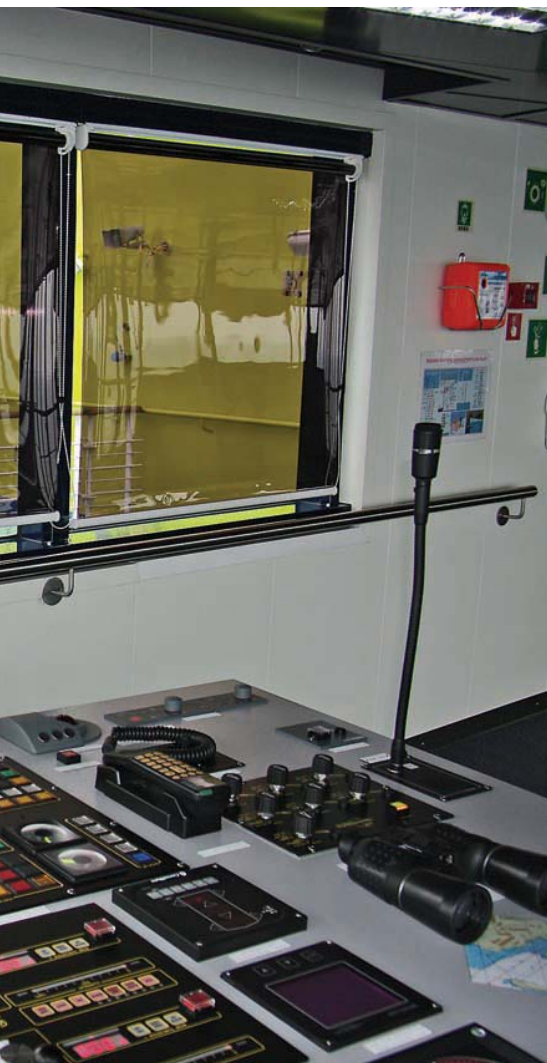
она насчитывает 6600 сотрудников, имеет 12 круизных паромов, половина которых входит в мировую двадцатку крупнейших судов такого класса. Если в предыдущие годы компания проводила четкую линию на покупку лучших корпусов у конкурентов, то с начала нынешнего столетия принялась заказывать верфям круизные лайнеры согласно собственной, почти американской, идеологии: «самые большие и лучшие в мире».

Среди них есть два сверхскоростных десятипалубных парома (Fast Ro-Ro Passenger Ship), преодолевающих путь от Хельсинки до Таллина всего за два часа.

Нам удалось проделать этот путь на «MS Superstar» и не только полакомиться жареным балтийским лососем, но и осмотреть окружающий мир с высоты капитанского мостика, чтобы ощутить мощь машинного отделения, и даже посидеть в камере для транспортировки преступников.

Это судно было построено по проекту класса Moby Wonder на итальянской верфи «Fincantieri shipyards» и спущено на воду в апреле 2008 г. Итальянцы – законодатели моды во многих сферах человеческой деятельности, вот и в дизайне внутренней отделки «Суперстара» чувствуются футуристические ветры с Аппенинского

*Паром «Georg Ots» в дальнейшем был приобретен судоходной компанией из Санкт-Петербурга.



полуострова. Снаружи суперлайнер окрашен в хорошо запоминающиеся светло-зеленые тона, что по задумке «AS Tallink» должно символизировать экологическую толерантность, своеобразный визуальный призыв к гармонии человека с природой.

Паром способен принять на борт, развеселить, накормить и всячески убажить 2080 пассажиров – тут с десяток магазинов, четыре ресторана, два бара, несколько салонов для отдыха, есть даже казино. Для любителей поваляться на боку – 186 кают на 730 лежачков. В бизнес-лоундже можно без суеты провести приватные переговоры или вкусно поесть.

Многие пассажиры проделывают этот маршрут вместе с автомобилями, погрузка которых осуществляется совсем «не по-русски» – толково и оперативно.*

После вступления Эстонии в Евросоюз в Скандинавии оказались востребованы квалифицированные рабочие кадры, и с пятницы по воскресенье машинная палуба забита под завязку, а билеты надо покупать заранее.

* При выезде с парома в Хельсинки всегда образуется медленно движущаяся очередь, поскольку местные полицейские суют тебе в рот пластиковую трубочку – без разбору проверяют всех водителей «на алкоголь».



В ходовой рубке, похожей не центр управления полетов космических кораблей, нас сопровождает капитан судна Тарви Карлос Туулик, отлично говорящий и думающий по-русски. Тарви в 1994 г. окончил петербургскую «Макаровку» и до назначения на должность капитана «Суперстар» уже поработал на судах разных типов в Европе и Африке.

На пароме служат целых четыре штурмана, но вахту постоянно несут двое, ведь на мостике – три пульта управления, привычных бумажных карт уже не существует, есть только два комплекта электронных, где разноцветные изображения воды, берега, судового хода и курса ярко светятся на здоровенном мониторе компьютера.

– Что же самое сложное в работе капитана столь мощного пассажирского парома?

– Конечно, швартовки в Таллине, – почти без раздумий отвечает Тарви. – Под килем – всего один метр, и при сильном северном ветре, а иногда зимой в столице Эстонии он задувает с силой 20–25 метров в секунду. В таких условиях весьма непросто маневрировать. Всего же за день мы швартуемся десять раз, своеобразный морской шаттл между странами.* Даже семиметровая балтийская волна нам нипочем.

* Паромы «Star» и «Superstar» так и называются - «Tallink Shuttle».

– Какова численность команды на судне?

– Сто двадцать человек в смену, одних дневных уборщиц – десять плюс три работающих ночью. Весь персонал «Суперстар» свободно говорит на русском, в этом мы убедились даже в машинном отделении судна, где познакомились с главным инженером Пеетером Таххе. Пульт управления здесь тоже очень современный, и с четырьмя дизельными двигателями от финской «Wartsila» по 12 600 кВт каждый справляются всего двое инженеров.

Максимальная скорость 177-метрового парома весом 19 000 т – 29,5 уз.

Правда, в «дизельной», хоть и не пахнет солярой, весьма шумно и при работе механики пользуются наушниками. Заправка осуществляется раз в неделю, и за один рейс расходуется 13 т топлива.

На судне есть даже камера для транспортировки преступников, куда периодически попадают не в меру разбушевавшиеся туристы, ведь пока цена алкоголя в Эстонии как минимум в два раза ниже, чем в Финляндии. Скажу сразу: за плотно закрывающимися дверьми каземата с классическим «волчком» и «парашей» проводить время не очень уютно.

На «MS Superstar» путешествует и много наших соотечественников – из-за постоянных автомобильных пробок на российско-эстонской границе оказалось проще попасть в Таллин через Хельсинки! ■