

Tilasuunnitelma
À la carte-ravintola Kotka
m/s Kristina Regina

Lahden ammattikorkeakoulu, Muotoiluinstituutti
Muotoilun koulutusohjelma / sisustusarkkitehtuurin suuntautumisvaihtoehto
Tutkintoon johtava aikuiskoulutus
Ari Virtanen syksy 2009

Sisällysluettelo

Tiivistelmä - Abstract	5	5. Suunnittelutyön tavoitteet	69
1. Johdanto	7	5.1 Toiminnalliset tavoitteet	70
2. Suunnittelutyön kohde	11	5.2 Tyyli- ja tunnelmatavoitteet	70
2.1 Kristina Cruises -varustamon esittely	12	5.3 Toteuttamiskeinoja	71
2.2 M/s Kristina Reginan Kotka -ravintola	13	5.3.1 Kiinteä sisustus ja kalusteet	71
2.3 Laivan historiaa	22	5.3.2 Taide tunnelman luojana	72
2.4 Uuden ajan alku	28	5.4 Suunnittelutyön rajausta	73
2.5 Teemamatkailua	30	5.5 Moodboard	74
2.6 Varustamon kohderyhmästä	34	6. Matkustajalaivan tilasuunnittelun erityisvaatimuksia	77
3. Suunnittelun lähtökohtia	37	6.1. Yleistä laivan tilasuunnittelusta	78
3.1 Paikan hengen tavoittamisesta	38	6.2. Alusten määräyksistä palosuojelussa	79
3.2 Tyylin ja tunnelman käsitteitä tilasuunnittelussa	41	6.3. Kotka -ravintolan palosuojelusta	81
3.3 Höyrylaivaromantiikka suunnittelutyön lähtökohtana	43	6.3.1 Palolaipiot	81
3.4 Huomioita höyrylaivojen sisustuksista	48	6.3.2 Ovet	83
4. 1950- ja 1960-lukujen sisustuksia maissa ja merellä	53	6.3.3 Palopostit ja muut sammutusvälineet	83
4.1 Suomen taideteollisuudesta	54	6.3.4 Poistumistiet ja hätävalaistus	84
4.2 Matkustajalaivojen sisustuksia 1950- ja 1960-luvuilla	58	7. Suunnitteluprosessi	87
4.3 Kotka -ravintolan alkuperäinen sisustus	63	7.1 Ravintolatilän episodimaisuudesta	88
		7.2 Kattoikkunasta ja tilan avaratamisesta	90
		7.3 Tila-analyysi	93
		7.4 Tilaohjelma eli pohjakaavavaihtoehtoja ja niiden pohdintaa	95
		7.5 Baarin suunnittelusta	103
		7.6 Ovi ja ikkunat sisustuselementteinä	104

7.7	Materiaalien valinta	106
7.7.1	Lattiamateriaalit	106
7.7.2	Seinä- ja kattomateriaalit	110
7.7.3	Listat	113
7.7.4	Taulun toteutuksesta	113
7.7.5	Maalattavat pinnat	114
7.7.6	Kalusteet	116
7.7.7	Tekstiilit	118
7.8	Ravintoloiden valaistuksesta	120
7.9	Kotka -ravintolan valaistuksesta	121
7.10	Mallinnuksesta suunnitteluprosessin aikana	122
8.	Valmis tilasuunnitelma	125
8.1.	Tilaohjelma	127
8.2	Valaistussuunnitelma	136
8.3.	Materiaalit	142
8.3.1	Lattiamateriaalit	142
8.3.2	Seinäateriaalit	143
8.3.3	Kattomateriaalit	144
8.3.4	Maalit	145
8.3.5	Baarikalusteen materiaalit	146
8.4	Kalusteet	148
8.5	Kapteenin pöytä ja flyygeli	150
8.6	Verhotekstiilit	151
9.	Arviointi	155
	Lähteet	156
	LIITTEET	
	CAD -PIIRUSTUKSET	

Lahden ammattikorkeakoulu, Muotoiluinstituutti
Muotoilun koulutusohjelma
Ari Virtanen
Tilasuunnitelma á la carte-ravintola Kotka, m/s Kristina Regina
Sisustusarkkitehtuurin suuntautumisvaihtoehto
Tilasuunnitelma
sivuja 163
syksy 2009

TIIVISTELMÄ

AVAINSANAT:
TILASUUNNITTELU,
MATKUSTAJALAIVA

Opinnäytetyö käsittelee matkustajalaivan ruokaravintolan tilasuunnitelmaa. Työssä kerron suunnitteluprosessista ja suunnitteluun vaikuttavista tekijöistä ja esittelen suunnittelutyön tuotoksen eli valmiin tilasuunnitelman. Suunnittelutyössä tutkin myös ravintolaympäristön merkitystä asiakkaalle, sekä sitä, mistä tekijöistä hyvä tilakokemus muodostuu.

Koska m/s Kristina Regina, jossa suunnitelman ravintola sijaitsee, on lähes viisikymmentä vuotta vanha alus, tavoitteeni oli tehdä tilasuunnitelma vanhoja höyrylaivaperinteitä noudattaen. Vaikka työ ei ollut varsinainen toimeksianto, oli kyseinen toive myös varustamon toive. Tutkin kuvamateriaalia apuna käyttäen vanhojen suomalaisten höyrylaivojen sisustuksia ja päädyin suunnitelmassani ratkaisuun, joka on saanut viitteitä 1930- ja 40-lukujen sisustustyyleistä. Lähteinä käytin museoista löytämiäni kuvia sekä useita merenkulkuun liittyviä kirjoja.

ABSTRACT

KEY WORDS:
SPATIAL DESIGN,
PASSENGER SHIP

This graduation project presents a spatial design of a dining restaurant in a passenger ship. The project lays out the processes of planning, conceptualization of relevant factors in the design, and finally, the outcome of the planning - spatial design. During the process I also studied the varying values of restaurant environment to a customer, as well as the factors that form a pleasurable spatial experience.

M/S Kristina Regina - the passenger ship in question - was built nearly fifty years ago. Due to her historic past in Finnish passenger shipping, my goal was to make the design following old steam ship traditions. Although the design is not an actual commissioned work, was this goal also a wish of the shipowners. With the help of photographic material I examined the interiors of old Finnish steam ships and as a result I came to an interior design with suggestions to 1930's and 1940's interiors. This photographic material source I collected in museum archives and nautical reference books.



1.

Opinnäytetyöni on m/s Kristina Reginan ravintola Kotkan tilasuunnitelma. Kohde valikoitui osaksi oman mielenkiintoni kohteen, osaksi sattuman kautta; jo pikkupojasta lähtien olen ollut kiinnostunut matkustajalaivoista. Kun näin lehtiartikkelin Elomatic Oy:n suunnittelutoiminnoista laivanrakennusteollisuudessa, otin yritykseen yhteyttä hakeaksini ideoita opinnäytetyöhön. Minulle mainittiin m/s Kristina Reginan korjaustarpeesta, jolloin kiinnostukseni matkustajalaivoihin yhdistyi opintojeni lopputyöhön.

Tilasuunnitelmani ei ole toimeksianto, joten se on fiktiivinen suunnitelma. Opinnäytetyössäni olen kuitenkin ottanut huomioon varustamon toiveita sekä laivasuunnittelun realistiset vaatimukset, jotta suunnitelmasta tulisi mahdollisimman toteuttamiskelpoinen. Toiveeni on tietenkin myös, että varustamo päättää toteuttaa ainakin osia tilasuunnitelmastani.

Tilasuunnittelun kohteena laivalla on käyttöympäristön asettamia erityisvaatimuksia. Näitä ovat muun muassa laivan keinumisen aiheuttamat tekijät ja tiukat paloturvallisuusmääräykset. Määräykset vaikuttavat yksittäisen ravintolatilän suunnittelussa lähinnä materiaalivalintoihin ja ne poikkeavat Suomessa sisäasianministeriön vahvistamista yleisistä paloturvallisuusmääräyksistä. Materiaalia, jota voidaan käyttää julkisessa tilassa maissa ei välttämättä saa käyttää laivassa. Samoin välillä voimakaskin keinunta vaikuttaa sekä kalusteiden rakenteisiin ja kiinnittämiseen että pintojen materiaalivalintoihin.

Risteilyjen päiväohjelmat retkineen vaikuttavat myös siihen, miten ja milloin ravintolapalvelut tulee olla matkustajien saatavissa, ja näin ollen myös suunnittelun ravintolan liikeideaan.

Oman haasteensa suunnittelulle tuo tietoisuus siitä, että ravintola ei ole pelkästään toiminnallinen, vaan mitä suuremmassa määrin myös sosiaalinen tila. Ravintolassa yhdistyy samalla kertaa yhteisöllisyyden ja yksityisyyden tunteen kokeminen. Ravintolan käyttäjät, sekä henkilökunta että asiakkaat, muokkaavat tilaa ja kulloisenkin hetken tunnelmaa. Ravintolan tunnelma muodostuu monesta eri tekijästä, väreistä, valoista, hajuista ja ihmisten ja laitteiden tuottamista äänistä. Suunnittelijan tulisi huomioida näitä kaikkia asioita ja ymmärtää, että ravintolan merkitys matkustajalle elämyksenä ja kokemuksen tilana on monikerroksinen asia.

Ravintolan hengen rakentumiseen vaikuttaa moni tekijä. Suunnittelijan pitää ymmärtää laivan ja laivamatkailun historiaa sekä ottaa huomioon kyseessä olevat kohderyhmät ja niiden tarpeet. M/s Kristina Reginalla on tähänkin asti haluttu säilyttää höyrylaivojen aikakauden henki ja tuleva uudistustyö halutaan tehdä tätä henkeä kunnioittaen. Tästä johtuen olen opinnäytetyössäni tutkinut vanhoja suomalaisia matkustajahöyrylaivoja 1900-luvun alusta alkaen. Lisäksi olen tutustunut laivan valmistumisen aikaiseen sisustustyyliin ja suomalaiseen muotoiluun 1950- ja -60-luvuilla. Tämän kaiken tarkoitus on ollut selvittää, mitä höyrylaivaromantiikka voisi käytännössä olla ja minkälaisilla tekijöillä haluttuun paikan henkeen ja tunnelmaan päästäisiin.

Kuva 1 s. 7
Herkkusienicappuccino
Kristina Reginan menun
suosittu alkupala.

--

Sisustuksen uusimistarpeeseen ja ajankohtaan vaikuttaa muuttuva kansainvälinen merilainsäädäntö. Lokakuussa 2010 myös vanhoissa aluksissa astuvat voimaan entistä tiukemmat määräykset laivan sisustuksessa käytettävistä materiaaleista. M/s Kristina Reginan sisustuksessa on useiden kunnostustöiden jälkeen edelleen paljon alkuperäistä rakennus- ja sisustusmateriaalia, joka ei enää täytä tiukentuvia määräyksiä ja jotka pitää poistaa. Kyseinen ravintola on siten korjausrakentamiskohde.

Alus on rakennettu lähes viisikymmentä vuotta sitten, joten siinä on iän tuomaa monikerroksisuutta: pieniä tiloja, sokkeloisuutta, vanhoja sekä uusittuja tekniikka- ja materiaaliratkaisuja. Viisikymmentä vuotta van-

ha ympäristö antaa suunnittelijalle mielenkiintoisen haasteen historialliseen kohtaamiseen; miten saada tilaan aikaiseksi uusilla ratkaisulla aito tunnelma ja toisaalta välttää keinotekoinen vaikutelma.

Tämän työn sisustussuunnitelma on opinnäytetyön harjoitustyö. Suunnitelmaa ei tulla käyttämään tilan varsinaisessa suunnittelussa eikä toteutuksessa. Olen kuitenkin pyrkinyt tekemään suunnitelman merilainsäädännön määräykset huomioon ottaen ja niin, että sisustus pystyttäisiin toteuttamaan kyseisen suunnitelman mukaisesti. Suunnitelma ei ole toimeksianto.

Kuva 2 viereisellä sivulla
M/s Kristina Regina Gouletten edustalla 2004

2. SUUNNITTELUTYÖN KOHDE



2.

2.1 Kristina Cruises -varustamon esittely

Suunnittelutyön kohteena on vuonna 1960 rakennettun matkustajalaiva m/s Kristina Reginan à la carte -ravintola. Aluksen omistaa kotkalainen Kristina Cruises -varustamo. Varustamo perustettiin alun perin Rannikkolinjat -nimisenä ja sillä on yli viidenkymmenen vuoden kokemus muun muassa saaristoliikenteestä 1960 -luvulta alkaen.

Varustamolla on omistuksessa kaksi laivaa, joilla se harjoittaa risteilyliikennettä sekä Suomessa että ulkomailla. Risteilyjen painopiste on Välimeren ja muiden lämpimien vesien risteilyissä, joita hoidetaan m/s Kristina Reginalla. Kristina Reginaa huomattavasti pienempi alus, m/s Kristina Brahe tekee risteilyjä järvisuomessa, Suomenlahdella ja Ahvenanmaalla. Lisäksi varustamo järjestää jokiristeilyjä yhteistyössä ranskalaisen varustamon kanssa Keski-Euroopan suurilla joilla, muun muassa Tonavalla, Reinillä ja Rhonella. Nämä risteilyt tapahtuvat muilla kuin Kristina Cruisesin aluksilla. Kaikki risteilyt ovat teemaris- teilyjä. Risteilyjen aikana käydään usein tutustumassa paikallisiin nähtävyyksiin, jolloin laivalta poistutaan retkelle useammaksi tunniksi.

M/s Kristina Reginan risteilyt ovat vuosia olleet hyvin suosittuja. Kansainvälisten kohteiden matkustajamäärä alkaa lähennellä maksimilukuaan ja kasvua vuoteen 2006 nähden oli viisi prosenttia. Varausaste Kristina Reginan risteilyillä oli vuonna 2007 lähes sata prosenttia. (Lehdistötiedote 2008)



3. M/s Kristina Brahe



4. M/s Kristina Brahen ruokaravintola

2.2. M/s Kristina Reginan Kotka -ravintola



5. Näkymä keittiön suunnalta leikkihuoneeseen päin

Neljännellä kannella sijaitseva noin satapaikkainen à la carte -ravintola Kotka on tällä hetkellä iltakäytössä ruokaravintolana, mutta sille toivotaan muutostyön jälkeen, mikäli mahdollista, myös muuta käyttöä.

Kotka-ravintola on sisustukseltaan 80-luvun henkinen. Vaikutelma syntyy suurelta osin ravintolan tuoleista, jotka olivat tyypillisiä kyseiselle vuosikymmenelle. Tuolit ovat Askon julkutilapuolen Prinsessa Marianne -tuolit, ja ne ovat olleet ravintolassa jo 80-luvulta lähtien. Tuolit ovat eri tyyliä ravintolan kiinteän sisustuksen, lähinnä seinäpaneloinnin kanssa. Seinäpanelointi, joka on puukuitulevyn päälle liimattua lakattua mahonkiviilua, luo myös oman tun-

nelmansa ravintolatilaan (Soininen 2008). Panelointi on alkuperäinen ja se viekin ajatuksen ajassa monta vuosikymmentä taaksepäin, jopa 1940-50-luvuille asti. Kokolattiamatto on uusittu vuonna 2001. Se on villaa ja keinokuitua, joten kestäväänä materiaalina hyvä valinta julkiseen tilaan.

Ravintolasalissa on noin kahdenkymmenen neliömetrin kokoinen lasten leikkihuone, johon on käynti suoraan käytävästä. Salin vastakkaisessa päässä on pentteri eli henkilökunnalle tarkoitettu tarjoilutila, missä on muun muassa viinihanat ja kylmäkaappeja juomien säilytystä varten. Pentteristä ja suoraan ravintolasalista on käynti eri ovien kautta keittiötiloihin.



6.



7.

Ravintolan molemmilla ulkoseinillä on tuolien asemesta pitkät pehmustetut penkit, joita paikkapainoin katkaisevat pienet käsinojat niin, että penkkeihin muodostuu pöytien kohdille kahden tai kolmen hengen sohvamaisia istuimia. Penkki antaa tilalle mukavan vanhanaikaisen tunnelman. Siinä istuva ei kuitenkaan näe päätänsä kääntämättä kovin hyvin ulos, ja penkille istumaan meno voi olla joillekin hieman hankalaa, joten penkki ei välttämättä toiminnallisesti ole hyvä ratkaisu.

Salin keittiön puoleisella seinällä on kymmeniä kaupunkien vaakunoita, jotka on lahjoitettu alukselle kaupungeissa, joissa laiva on vierailut. Vaakunat ker-

Kuva 6. Pentterin puoleista seinää, johon on kiinnitetty lahjoituksena saadut kaupunkien vaakunat.

Kuva 7. Lasten leikkihuone ja huoneen keskellä oleva kotoiloitu ilmastoitinkanava.



Kuva 8. Keittiön puoleisessa päädyssä oleva viinikaappi ja ikkunapöytiä.

toivat matkustajalle laivan historiasta ja tuovat oman tuulahduksen kansainvälisyydestä. Kuitenkin Kotka-ravintolan seinälle näin esille asetettuina ne luovat tilaan levotonta tunnelmaa. Mutta koska traditio on hieno, tulisi vaakunat kuitenkin pitää esillä jossain päin laivaa, mutta ei välttämättä tilassa, johon halutaan levollinen tunnelma.

Ravintolasalin pöytiä peittää aina valkeat pöytäliinat, joiden päällä saattaa välillä olla klassisen tyylin mukaisesti asetettu kattausliinat. Ravintola on tuolien ja muun kalustuksen yhteen sopimattomuudesta huolimatta yleisvaikutelmaltaan siisti ja huomaa, että siitä on pidetty hyvää huolta.

Muut laivan ravintolat ovat samalla kannella sijaitseva buffet-ravintola Kristina, missä nautitaan aamiainen ja illallinen noutopöydästä, viidennen kannen kahvila Navigare, sekä iltakäyttöön tarkoitettu tanssi- ja viihderavintola Anchor baareineen.

Kahvila Navigare palvelee risteilyvieraita koko päivän, ja se on ainoana ravintolana auki silloinkin, kun laiva on määränpääsatamassa. Risteilyn ensimmäisenä iltana buffet-ravintola on hyvin suosittu, mutta seuraavina iltoina Kotka-ravintolan suosio illallispaikkana yleensä lisääntyy. (Markkanen 2008)

8.



9. Pentteri eli tarjoilijoiden käyttämä työskentelytila

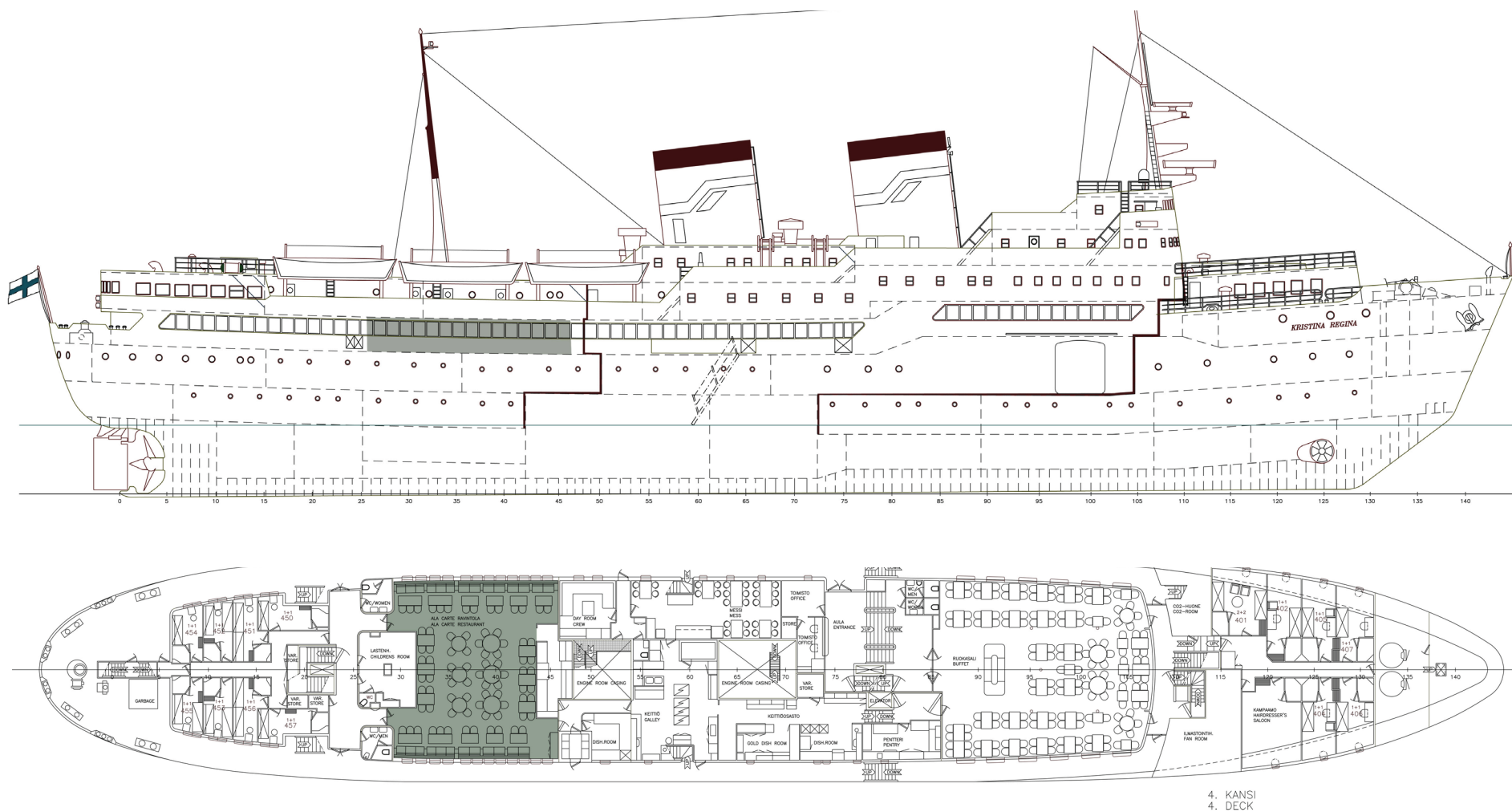


10. ja 11. Pusia poistettavia kattorakenteita, alakuvassa ilmastointiaukko



12. Näkymä salin äärimmäisestä kulmasta leikkihuoneen suuntaan. Kuvan ylä laidassa pöytien takana on leikkihuone, jonka molemmilta puolilta on sisäänkäynti ravintolaan.

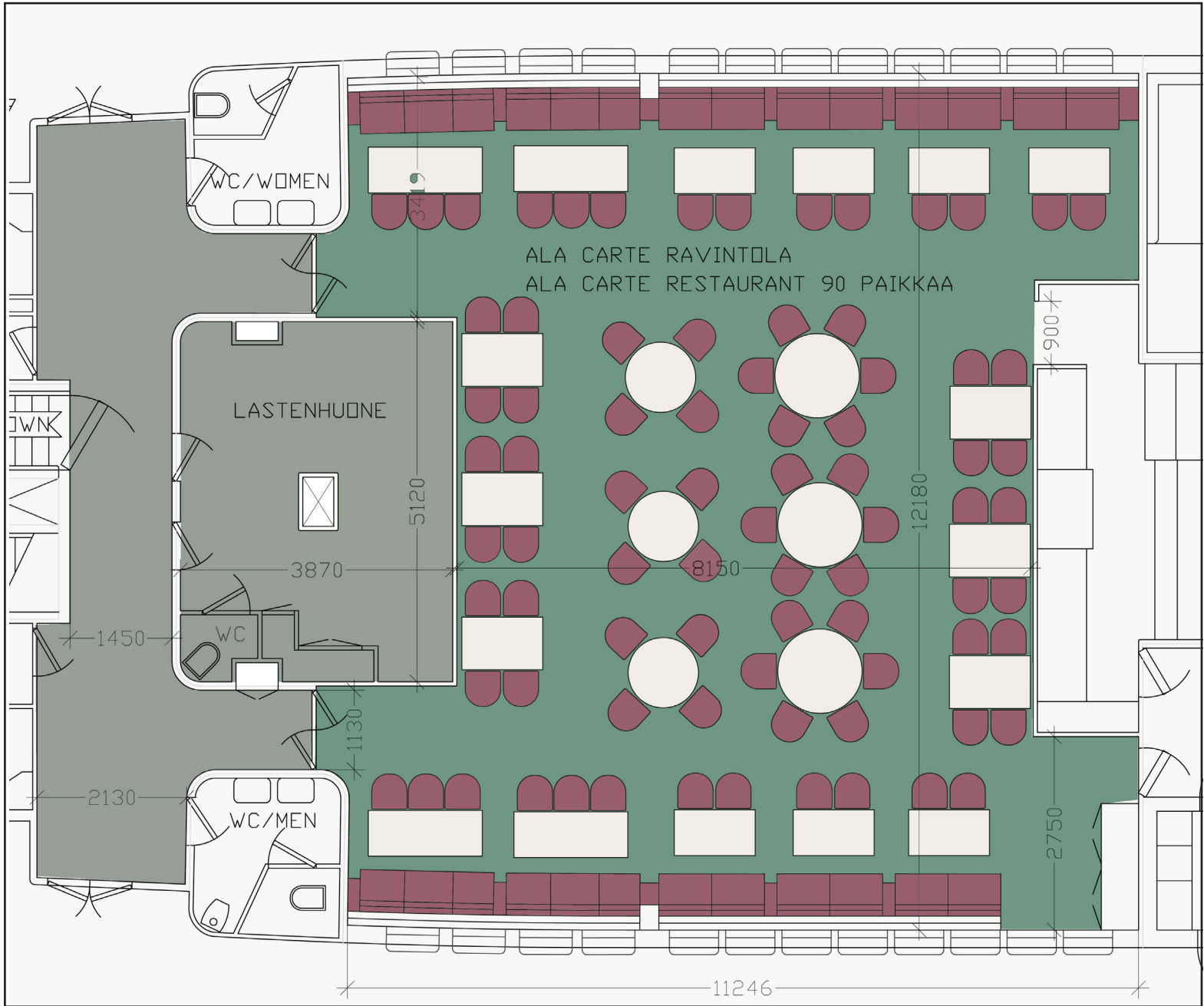
KOTKA -RAVINTOLAN SIJAINTI



Kuvat 13,14 ja 15. CAD -PIIRUSTUKSET INSINÖÖRITOIMISTO ELOMATIC

4. KANSI
4. DECK

Kuva 15. Pohjapiirustus Kotka-ravintolan nykyisestä sisustuksesta. Värityt alueet eli ravintolasali, lasten leikkihuone ja käytävä sisältyvät mukaan opinnäytetyön tilasuunnitelmaan.



15.

M/S KRISTINA REGINAN MUITA RAVINTOLATILOJA



Kuva 16 Manoeuvre Bar
viidennellä kannella



Kuva 17. Tanssiravintola
Anchor bar



18.



19.



20.

Kuva 18 Buffet -ravintola
Kristina neljännellä kannella.
Kuva 19. Café Navigare vi-
idennellä kannella.
Kuva 20. Owner's Cabinet
Kristina -ravintolan yhteydessä

2.3 Laivan historiaa

Kristina Regina valmistui s/s Bore –nimisenä turkulaiselle Bore -varustamolle vuonna 1960. Turkulainen Hans von Rettig, Bore varustamon suurin osakkeenomistaja, tahtoi lippulaivaan höyrykoneen ja näin laivasta tuli toiseksi viimeinen Skandinaviassa rakennettu matkustaja-höyrylaiva. Halu höyrykoneeseen johtui sen tasaisen käynnin vuoksi; höyrylaiva ei tärise samalla tavalla, kuin dieselmoottorein varustettu laiva. Myös kulku hitaammasta vauhdista johtuen on matkustajalle mukavampaa ja tasaisempaa. (www.kristinacruises/M/s Kristina Regina/laivaesittely)

S/s Bore valmistui aikakautena, jolloin Suomen henkinen ilmapiiri oli täynnä tulevaisuuden uskoa. 1950 –lukua ja vielä –60- luvun alkua leimasi sodan jälkeinen jälleenrakennushenki ja suomalaisilla oli luja usko taloudellisen kasvun myötä tulevaan onneen ja menestykseen. Suomen ja Ruotsin välinen matkustajaliikenne lähes kolminkertaistui vuosien 1952 ja 1962 välisenä aikana. Liikenteen kasvuun vaikuttivat muun muassa vuonna 1954 voimaan tullut Pohjoismaiden passivapaus ja yhteiset työmarkkinat (Blomgren,Raudsepp.1996.s.98).

Tätä yhteiskunnallista taustaa ajatellen ruotsalaisen Svean ja suomalaisten Boren ja SHO:n eli Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön muodostama Yhteisvarustamot olivat 1950 –luvulla uuden haasteen edessä. Vuonna 1955 ne päättivät tilata yhteisesti kolme autolauttaa korvaamaan vanhoja höyrylaivoja. Tuohon aikaan elettiin kuitenkin vielä niukkojen taloudellisten resurssien aikaa. Varustamoilla oli kasvavista matkustajamääristä huolimatta epävarmuus siitä, millä tavalla tulevaisuuden kuljetustekniikat kehittyisivät ja kuinka suuri autojen kuljetustarve todellisuudessa



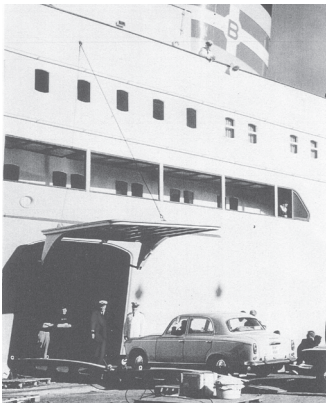
tulisi olemaan. Epävarmuutta lisäsi se, että Olympiavuoden 1952 suuret turistiodotukset olivat tuottaneet Yhteisvarustamoille suuren pettymyksen. (Almila. 1984.)

Niin Yhteisvarustamoiden hanke venyi ja ahvenanmaalainen vastaperustettu varustamo Rederiaktiebolaget Vikinglinjen ehti aloittaa ensimmäisenä autolauttaliikenteen Suomen ja Ruotsin välillä vanhalla Englannista ostetulla juna- ja autolautalla ennen kuin Yhteisvarustamot olivat saaneet uusia omia laivojaan liikenteeseen. (Almila.1984.)(Sörensen.1991)

Kuva 21. S/s Boren valmistumisen aikoihin julkaistuja laivaesitteitä.



Kuva 22. S/s Bore valmistumisen aikoihin vuonna 1960.



Kuva 23. Autot lastattiin laivaan vasemmassa kyljessä olevan ajoportin kautta.

Koska Yhteisvarustamot, jotka vuonna 1957 perustivat Oy Siljarederiet Ab:n, eivät päässeet sopimukseen yhteisten kolmen autolautan tilaamisesta, päätti Bore toimia yksin ja tilata uuden matkustaja-autolautan, s/s Boren, syksyllä 1956. S/s Bore valmistui keväällä 1960 ruotsalaisella Oskarshamn telakalla ja se asetettiin Turun ja Tukholman väliseen liikenteeseen. (Sörensen, 1991.)

Bore oli ensimmäinen suomalainen matkustajalaiva, johon voitiin ottaa autoja ajamalla ne normaalisti laivaan. Aiemmin vanhemmissa laivoissa, kuten esimerkiksi vuonna 1952 valmistuneessa Aallottaressa, autojen lastaus tapahtui nostamalla ne vinssin avulla laivaan. Boressa laivaan ajaminen tapahtui kyljessä

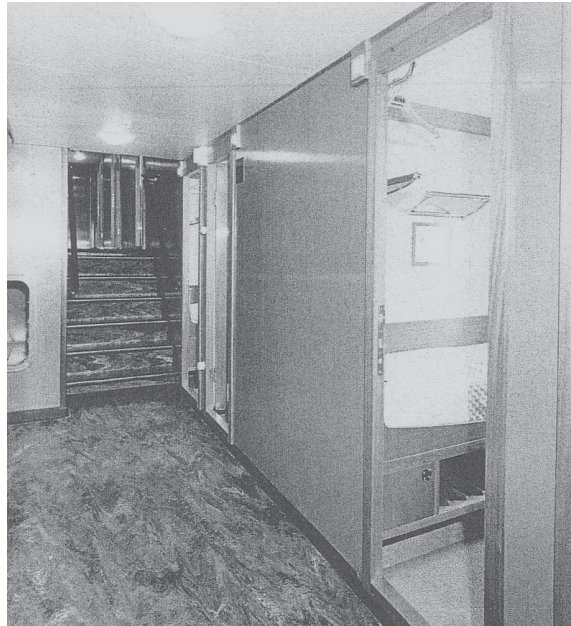
olevan portin kautta. Vaikka autojen lastaaminen tapahtuikin uudella modernilla tavalla, oli Bore kuitenkin jo valmistuessaan jonkinlainen välivaiheen laiva. Se ei ollut enää autokannesta johtuen perinteinen höyrylaiva, mutta ei myöskään moderni matkustaja-autolautta, kuten esimerkiksi Siljalle vuonna 1961 valmistunut m/s Skandia oli.

M/s Skandia oli siitä lähtien yleistynyttä ro-ro-matkustaja-autolauttatyyppeä, jossa on läpi laivan keulasta perään asti oleva autokansi, jonka kummasakin päässä on autoille ajoramppi. Boren autokansi puolestaan oli noin kolme neljäsosaa toisen kannen pinta-alasta (s/s Bore Hyttplan -esite)

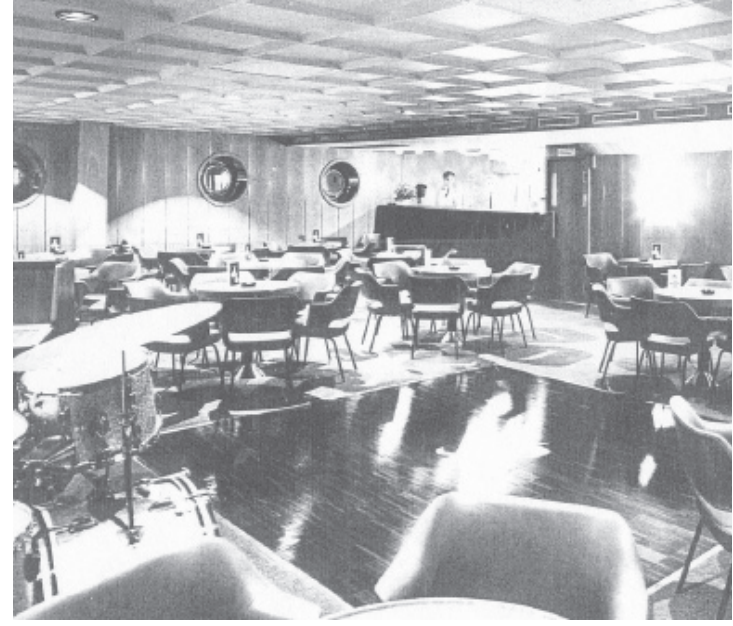


Kuva 24. Tarjoilijoita vuonna 1960 vastavalmistuneen s/s Boren ruokaravintolassa.

Ravintolan tuolien muotokieli edustaa pehmeää 1930-40-lukujen linjaa. Käsinojat ovat kevyet ja kauniisti kaareutuvat. Istuinosa ja selkänojat ovat kokonaan verhoillut ja pehmustetut. Tuolin sivusarja on jätetty näkyviin, eikä sitä ole peitetty verhoilulla, kuten usein oli tapana 1930-1940 -luvulla.



Kuva 25. Hyttikäytävä alkuperäisessä asussaan. Lattiamateriaali oli käytävässä ja oletettavasti myös muissakin tiloissa linoleumia.



Kuva 26. Autokannelle vuonna 1968 rakennettu iltaravintola Bossa Nova.

Bore oli valmistuessaan sen ajan suomalaisen mittapuun mukaan keskikokoinen laiva. Se pystyi kuljettamaan 70 henkilöautoa, neljä kuorma- tai linja-autoa ja 1028 matkustajaa, joista 335:lle hengelle oli hytti-paikka. (Sörensen.1991)

Boreen on tehty sen pitkän historian aikana useita muutostöitä. Ensimmäinen oli jo vuonna 1964, kun aluksen perään viidennelle kannelle rakennettiin erillinen leposalonki. Vuonna 1968 osa autokannesta muutettiin iltaravintola Bossa Novaksi, johon oli käynti ylemmän kannen kahvilan, nykyisen Kotka-ravintolan kautta. Tätä varten rakennettiin uusi portaikko yhdistämään ravintolatilat toisiinsa. (Soininen 2007)

Vuonna 1972 pidennettiin ravintolatiloja eteenpäin etukannelle, kun kannella oleva nosturi oli otettu tarpeettomana pois. Uusiin tiloihin tehtiin laivan iltaravintola. Samassa remontissa rakennettiin lisää hyttejä. (faktaomfartyg.se/bore_1960)

Muutostöistä huolimatta s/s Bore kävi Silja Linen liikenteessä liian pieneksi matkustajamäärien kasvaessa. Elokuun lopussa 1976 Silja Line muutti laivojen koon kasvaessa Tukholman määräsatamansa paikkaa Tukholman sydämessä olevalta Skeppsbronilta Värtanille. S/s Bore otettiin pois liikenteestä, ja se jäi toimettomana makaamaan Aurajoelle. (faktaomfartyg.se/bore_1960)

Tämän jälkeen alus oli muun muassa Jakoblinesin omistuksessa ja kesäliikenteessä Pietarsaaren ja Skellefteån välillä. Alus oli talvikuukausina vuokrattuna ulkopuolisille varustamoille, muun muassa vuonna 1979 öljynporaustalautan korjausmiehistön asuntolaksi. Keväällä 1984 Jakoblines myi aluksen vastaperustetulle Aura Linelle. Uusi varustamo yritti elvyttää höyrylaivaliikenteen uudelleen Turun ja Tukholman välillä. Toiminta osoittautui kuitenkin heti samana vuonna kannattamattomaksi ja varustamo teki konkurssin. (Määttänen.1985 ; faktaomfartyg.se/bore_1960)

Tammikuussa 1985 s/s Borea, jota nimeä alus tuolloin kantoi, myytiin Liberiaan, jossa siitä oli tarkoitus rakentaa luksuslaiva noin sadalle matkustajalle. Ostajan rahat eivät kuitenkaan riittäneet kunnostukseen, ja Oy Henry Nielsen Ab osti aluksen takaisin Suomeen. S/s Borea jäi kuitenkin edelleen makaamaan toimeettomana Aurajokeen lähes kahdeksi vuodeksi; kannattavaa reittiä ja liikennöijää ei löytynyt. (faktaomfartyg.se/bore_1960)



Kuva 27. S/s Bore 1970 -luvulla Silja Linen väreissä.

Kotka -ravintola, alunperin A-kannen kahvila eri



1970 -luvun alussa

vuosikymmenillä



1980 -luvulla

29.



2000 -luvun alussa

30.

2.4 Uuden ajan alku



31.

Alkuvuonna 1987 Rannikkolinjat Oy, nykyinen Kristina Cruises, osti Borean Oy Henry Nielsen Ab:lta, jonka jälkeen laivan ympärillä alkoi taas tapahtua. Alus telakoitiin ja siihen tehtiin suuri remontti, jossa höyrykoneet vaihdettiin dieselkäyttöiseen moottoriin. Telakoinnin yhteydessä kunnostettiin myös osa hyteistä. Samalla matkustajamäärää pienennettiin niin, että kun aiemmin laivalle otettiin yli tuhat matkustajaa, oli matkustajakapasiteetti nyt 740 henkeä. Alus sai uuden nimen, m/s Kristina Regina ja se aloitti risteilyliikenteen Helsingistä ja Kotkasta Tallinnaan, Leningradiin, Riikaan ja Visbyhyn. (laivaesittelyt /Kristina Regina).

M/s Kristina Reginaan on tehty useita muitakin remonteja, joiden avulla laiva on pyritty pitämään ajan vaatimuksia vastaavana. Talvella 1988-1989 uusittiin taas huomattava osa hyteistä. Saman telakoinnin yhteydessä muutettiin entinen autokansi 250 hengen kokous- ja monitoimitilaksi ja laivan kolmannelle kannelle rakennettiin uusi tax free -myymälä. Myös nykyisen Kotka -ravintolan tiloja muutettiin niin, että sen oikeassa laidassa ollut erillinen käytävä, sekä siihen liittyvä alemmalle kannelle johtava portaikko purettiin kokonaan pois. Näin ravintolaan saatiin lisää pinta-alaa ja se palasi alkuperäiseen kokoonsa. Lisäksi autokannen alapuolella oleva hyttiosasto purettiin kokonaan ja tilalle rakennettiin saunatilat. (laivaesittelyt/Kristina Regina) (Matti Markkanen 2008)



32. Uudistettu Nina -luokan hytti



33. Autokannen tilalle rakennettua auditoriota.

Talvikautena 2000-2001 m/s Kristina Reginaa kunnostettiin jälleen perusteellisesti. Yleisiä tiloja ja hyttejä uudistettiin. Tämän uudistustyön jälkeen hyttien määrä on ollut 119 ja vuodepaikkoja on ollut 245, mikä on myös nykyinen matkustajakapasiteetti. Samassa remontissa rakennettiin kuntosali ja pesula saunan läheisyyteen ja kolmannelle kannelle erillinen retkimyyntitiski. Myös laivan ATK-järjestelmä uusittiin risteilylaivoille soveltuvaksi järjestelmäksi.

Kuudennen kannen kahvilasta tehtiin risteilyasiakkaiden olohuone, jossa voi viettää aikaa esimerkiksi kirjan parissa. Siellä voi myös seurata laivan sijaintia merikorteista ja GPS-laitteesta. (laivaesittelyt/Kristina Regina)

Borean alustyyppitunnuksen s/s muuttuminen Kristina Reginan tunnukseksi m/s johtuu koneiston vaihdosta höyrykoneesta toiseen koneistoon. Lyhenne s/s tulee sanoista steam ship, eli höyrylaiva, ja lyhenne m/s sanoista motor ship, moottorilaiva. Lyhenteen m/s ollessa kyseessä, on laivan koneisto yleensä dieselkäyttöinen. Jos moottorityyppi on jokin muu, niin yleensä se halutaan ilmoittaa laivan nimen yhteydessä. Suomalaisille tutuimpia muita lyhenteitä on Finnjetin nimen yhteydessä esiintyvä GTS, gas turbine ship, eli kaasuturbiini laiva.

2.5 Teemamatkailua

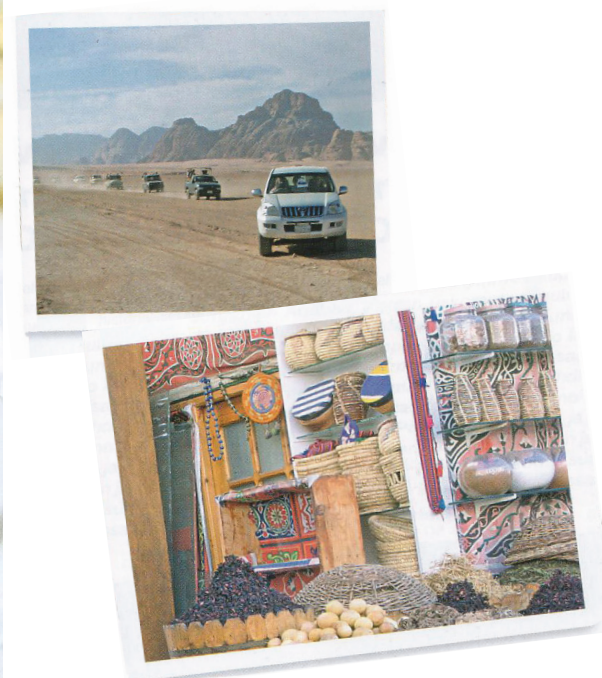


M/s Kristina Reginan markkinointi ja risteilytoiminta on vahvasti painottunut teemariisteilyihin. Jos m/s Kristina Reginalla tapahtuvia risteilyjä määrittäisi vielä johonkin matkailun kategoriaan kuuluvaksi, voisi ajatella, että risteilyt ovat samalla kertaa kulttuuri-, ruoka-, nostalgia- ja elämysmatkailua. M/s Kristina Reginan risteilyt matkailutuotteena kilpailevat lähinnä kaupunkilomien kanssa, oltiin sitten Välimerellä tai pohjoisemmassa Euroopassa (Markkanen. 2008).

M/s Kristina Regina oli aloittanut jo kesällä 1999 risteilyt eteläiseen Eurooppaan Välimerelle. Myös kesällä 2000 m/s Kristina Regina teki kolme risteilyä Välimerellä Itämeren risteilyjen lisäksi. Itämerellä alus on tehnyt kiertoristeilyjä, joiden lähtösatamana

on ollut Helsinki tai Kotka ja määränpäsatamina Visby, Riika, ja Pietari. (www.kristinacruises.fi)

Lämpimien vesien risteilyt ovat lisääntyneet vuosi vuodelta, ja tällä hetkellä alus purjehtii vuosittain noin yhdeksän kuukautta Välimeren, Mustanmeren ja Punaisenmeren alueilla. Talvikautena 2007-2008 Kristina Regina teki ensimmäistä kertaa Punaisenmeren risteilyjä. Alus risteili peräti 21 viikkoa Egyptin ja Jordanian historiallisissa kohteissa maaliskuulle asti, jonka jälkeen se on jatkanut risteilyjä Välimerellä. Risteilyjen nimet ”Adrianmeren aarteet”, ”Viiden valtion visiitti” ja ”Istanbul & Mustanmeren helmet” kertovat paljon risteilyjen hengestä ja teemasta.



Kuvia 35.
Matkakuvia
varustamon
esitteestä

M/S Kristina Regina / Kroatia, Kreikan saaristo, Turkki & Kypros



lähtö 31.10.2009, 1 vko

31.10. la Lento Helsinki - Dubrovnik
 1.11. su Dubrovnik, Kroatia lähtö klo 16.00
 2.11. ma Korfu, Kreikka klo 9.00-17.00
 3.11. ti Korintin kanava klo 8.00-9.00,
 Pireus/Ateena, Kreikka klo 12.00-20.00
 4.11. ke Patmos, Kreikka klo 8.00-18.00
 5.11. to Rodos, Kreikka klo 8.00-18.00
 6.11. pe Antalya, Turkki klo 8.00-16.00
 7.11. la Limassol, Kypros tulo klo 8.00
 Lento Larnaka - Helsinki

36. Esimerkki risteilyaikataulusta (Kristina Cruises. Lomaristeilyt marraskuu 2008 - marraskuu 2009. Esite)



Koska risteilyt ovat varustamotoimenjohtaja Matti Markkasen mukaan ”educational cruise”-tyyppisiä risteilyjä ”leisure cruise”-tyyppisten risteilyjen asemesta, tehdään risteilyjen aikana hyvin paljon päiväretkiä. Tämä vaikuttaa myös siihen, miten ja milloin ravintolapalvelut tulee olla matkustajien saatavissa, ja näin ollen myös suunniteltavan ravintolan liikeideaan. Tästä syystä suunniteltavan ravintolan käyttötarpeita ymmärtääkseni olen katsonut tarpeelliseksi tutustua seuraavassa myös tyyppillisen risteilyn aikatauluun ja päiväohjelmaan. (Markkanen.2008)

Risteilyt kestävät yleensä noin viikon. Asiakas matkustaa Suomesta lentäen laivan lähtösatamaan ja vastaavasti lentäen määränpääsatamasta Suomeen.

37. Viikon risteilyn aikana on yleensä yksi päivä, jolloin laiva on koko päivän merellä. Muina päivinä alus siirtyy illan ja yön aikana seuraavaan kohdekaupunkiin. Kun laiva on satamassa, tehdään kaupungeissa ja lähialueilla retkiä. Retket ovat joko puolipäiväretkiä, jolloin ne kestävät noin neljä, viisi tuntia, tai kokopäiväretkiä, jolloin niiden kesto on yhdeksästä tunnista jopa viiteentoista tuntiin. Näin pitkä retki on tehty esimerkiksi Egyptissä Punaisenmeren kierroksen yhteydessä Luxoriin ja Kuninkaiden laaksoon.

Noin puolet risteilyvieraista lähtee opastetuille retkille ja loppuista lähes kaikki lähtevät omatoimisesti tutustumaan kohdekaupunkiin. (Markkanen.2008; www.kristinacruises.fi)

Safaga (Egypti)

Luxor & Kuninkaiden laakso (retkipaketti)

/ Punaisenmeren kierros -risteily

Sunnuntaina

104 e • Kokopäiväretki (n. 14,5 h) sis.
lounaan

Lähdemme retkelle aikaisin aamulla ja ajamme erämaan halki kohti muinaista Thebaa, nykyistä Luxorin kaupunkia. Luxorin välittömässä läheisyydessä sijaitsee valtaosa Egyptin muinaismuistoista - Kuninkaiden laakso, Karnakin temppelikaupunki sekä useita muita toinen toistaan upeampia historiallisia monumentteja. Ensimmäinen käyntikohteemme on Niilin länsirannalla sijaitseva Kuninkaiden laakso, joka oli tarkoitettu faraoiden viimeiseksi lepopaikaksi ennen matkaa tuonpuoleiseen elämään. Täällä on mahdollisuus tutustua muutamiin kauniisti koristeltuihin kalliohautoihin. Jatkamme matkaa kuningatar Hatshepsutin kuolintemppelille ja kuulemme kiehtovia tarinoita tämän naisfaraon elämästä. Lounaan jälkeen tutustumme valtavaan Karnakin temppelialueeseen ja näemme upean mestariteoksen, hypostyyli- ja pylväshallin. Sen 134 mahtavaa pylvästä luovat valon ja varjon leikin ansiosta pylvässaliin taianomaisen tunnelman. Huomioitahan, että retki on melko vaativa ja kestoiltaan pitkä, koska linja-automatka Safagasta Luxoriin kestää noin 4 tuntia.



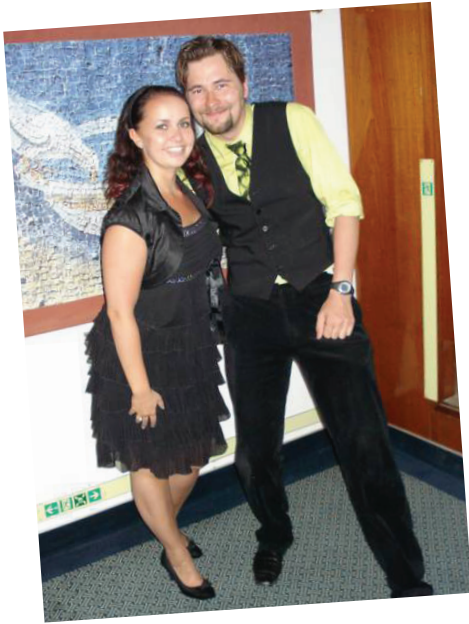
38.

Retkien lisäksi yli viikon pituisten risteilyjen ohjelmaan kuuluu olennaisena osana luennoitsija, joka on perehtynyt risteilyalueen kulttuuriin. Luennoitsijoina ovat vierailleet muun muassa toimittaja Erkki Toivanen (Skotlanti, Irlanti & Bretagne -risteily), klassisen filologian professori FT Paavo Castrén (Välimeren Helmet -risteily), uskontotieteen professori Juha Pentikäinen (Kreikan saaristo, Kroatia, Italia & Istanbul -risteily) ja Arabiankielen ja islamin tutkimuksen professori Jaakko Hämeen-Anttila(Punaisenmeren -kierros). Luennoitsijoiden lisäksi laivalla on vaihtoehtoisesti kevyempääkin ohjelmaa.(Kristina Cruises. Risteilyt m/s Kristina Reginalla 2007-2008. Esite)

Osa risteilystä on painottunut kevyen musiikin suuntaan, yhteistyötä on tehty teemaristeilyjen muodossa muun muassa Iskelmäradiion kanssa. Musiikkivieraina ovat olleet muun muassa Janne Tulkki, Finlanders, Johanna Debreczeni ja Seppo Hovi. Muuten laivan musiikillisesta tarjonnasta vastaa jokaisella risteilyllä Anchor Barissa laivan oma tanssiorkesteri (Markkanen.2008).

38. M/s Krsitina Regina
tuntemattomasa satamassa.
Kuva Iskelmä -radion
kevätristeilyltä 2007.

2.6 Varustamon kohderyhmästä



39. Artisteja Iskelmä-radion kevätristeilyllä 2008.

M/s Kristina Reginan mainonta ja markkinointi tapahtuu lähes kokonaan Suomessa. Näin ollen lähes kaikki matkustajat ovat suomalaisia ja miehistö on kokonaan suomalainen. Laivaa onkin markkinoitu myös teemalla 'kokonaan suomalainen laiva suomalaisille matkustajille'.

Kristina Cruises teetti vuonna 2005 VIP-asiakkailleen kyselyn, joka käsittää Kristina Reginan risteilyjen lisäksi myös muut varustamon risteilytuotteet. Kyselystä ilmenee, että 56 % vastaajista, joita tutkimuksessa oli vähän alle neljä sataa henkeä, on eläkkeellä. Eläkeläisten lisäksi suuri osa matkustajista on keski-ikäisiä, vaikkakin matkustajien joukossa on myös jonkin verran lapsiperheitä (haastattelu.Markkanen 2008). Muita tutkimuksessa ilmenneitä tietoja ovat muun muassa se, että suurin osa, eli 85 % vastanneista, mainitsi harrastukseksi matkustamisen ja vieraat kulttuurit. Seuraavina harrastusten joukossa olivat ulkoilu ja luonto 58 %:n osuudella, kirjat ja lukeminen 53 %:n osuudella ja hyvinvointi ja terveys 41 %:n osuudella. Myös liikunta ja urheilu 35 %, musiikki 35 %, sekä ruoka ja juoma 35 %, olivat harrastuksina suosittuja. Tutkimustulos osoittaa, että suuri osa matkustajista muodostuu aktiivisista keski-ikäisistä ja jo eläkkeelle siirtyneistä suomalaisista. (Kristina Cruises)

Tutkimuksesta ei kuitenkaan täysin selviä matkustajien ammatillista taustaa, sillä vähän yli puolet vastanneista ilmoitti olevansa eläkkeellä. Lopuista vastanneista 14 % on johtavassa asemassa tai yrittäjiä, 12 % ylempiä toimihenkilöitä ja 8 % alempia toimihenkilöitä. Naisten ja miesten osuus risteilyvieraista on lähes yhtä suuri. Myös m/s Kristina Reginan risteilyvieraista on suurin osa keski-ikäisiä tai sitä vanhempia henkilöitä.

Sotien jälkeen syntyneet niin sanotut suuret ikäluokat, jotka ovat eläneet koko elämänsä kehittyvässä hyvinvointivaltiossa, ovat tottuneet kuluttamaan enemmän, kuin sota-ajan kokeneet vanhempansa. Heille, kuten myös nuoremmille ikäryhmille itsensä hemmottelu ja omaan itseensä kuluttaminen on normaali elämäntapa. Varsinkin silloin, kun asunto on maksettu ja mahdollisesti saatu perintöä, on itseensä kuluttaminen taloudellisesti mahdollista ja jopa suotavaa.

Suuret ikäluokat, vuosina 1945-1950 syntyneet, ovat jäämässä lähivuosina eläkkeelle ja heillä on rahaa kuluttamiseen, muun muassa matkustamiseen. Elämysmatkojen ja räätälöityjen matkojen suosio onkin jatkuvassa kasvussa. Päivi Ängäslevä kirjoittaa Helsingin Sanomien artikkelissa "Ihana kolmas ikä" seuraavasti: "Viidestä kolmannen iän seniorista neljällä on omistusasunto, usein miten velaton. Nuorista senioreista vain seitsemän prosenttia kuuluu alimpaan tuloluokkaan, kun kaikista suomalaisista siihen kuuluu lähes kolmeitoista prosenttia." Vaikuttaa siis siltä, että varakkaiden ikääntyvien ihmisten osuus tulee jatkossakin kasvamaan.(Ängäslevä)

Ikäryhmä 50+ ei ole kuitenkaan kuluttajina yhtenäinen ryhmä, vaan varttuneiden markkinat ovat pirstoutuneet yhtä lailla kuin nuorempienkin. Varttuneiden asenteet polarisoituvat eli ääripäistyvät, osa ryhmästä, jos ryhmästä voidaan edes puhua, on turvallisuushakuisia kotona viihtyviä ja osa puolestaan monipuolisesta elämästä nauttivia aktiivisia osallistujia.(Levonen.2001). Vuoden 1995 Kulutustutkimuksen mukaan 45-65 vuotiaat käyttävät alle 45-vuotiaita enemmän rahaa lähes kaikenlaiseen kuluttamiseen, myös matkailuun. Kuluttajina he ovat erittäin vaativia ja haluavat aitoutta ja laatua. (Levonen .2001.)

Mielenkiintoisen kuvan m/s Kristina Reginan matkustajista antaa Kristina Cruisesin internetsivuston asiakaspalautteosio. Asiakaspalautteista käy ilmi muun muassa, että monet matkustajat ovat tehneet useamman kuin yhden risteilyn m/s Kristina Reginalla, eräs palautteista antaneista pariskunnista on vierailut laivalla jopa toistakymmentä kertaa. Osa matkustajista on tehnyt risteilyjä lämpimillä vesillä suurilla risteilyaluksilla, mutta jo yhden kokeilun jälkeen palannut takaisin m/s Kristina Reginalle. Verratessaan m/s Kristina Reginan risteilyjä suurempien viihdekeskusmaisten risteilylaivojen tarjontaan, pitävät matkustajat laivan pienyydestä ja kotoisuudesta. Tätä käsitystä tukee myös vuoden 2005 kyselyn tulokset, jossa yhtenä tehtävänä pyydettiin vastaajia valitsemaan annetuista adjektiiveista parhaiten varustamo kuvaavat sanat. Seuraavan sivun taulukossa esitetään vastauksen tulos.

Vaikka m/s Kristina Reginan matkustajat ovatkin osittain eri ikäisiä ja eri sosioekonomisten taustojen omaavia, on heillä kuitenkin yksi yhteinen tekijä; halu nähdä ja kokea uusia kohteita ja historiallisia antiikin paikkoja. Kiinnostus vieraisiin kulttuureihin on matkustajia yhdistävä tekijä, ja päivittäin vaihtuvat satamat ja retkikohteet ja risteilyllä mukana oleva ammattitaitoinen luennoitsija tekevät risteilyviikosta todellisen kulttuurimatkan. Kristina Cruises –varustamo on löytänyt siten vakaan markkinaraon suomalaisten matkailumarkkinoilla.



40.



41.

**KRISTINA REGINAN MATKUSTAJIEN
VARUSTAMON INTERNET-SIVUSTOLLE
LÄHETTÄMIÄ PALAUTTEITA**

Lähettänyt Antti Kankaanpää 18.05.2007

Islannin risteily 2003 ja Länsi-Afrikka 2005-2006 tehty. Nyt varattu kolmas Kreikka, Albania ja Kroatia. Vuosi sitten kokeiltiin isoa risteilylaivaa Välimerellä, mutta mieli palasi takaisin kotoiseen Kristina Reginaan, jolla pääsee pieniinkin satamiin. Henkilökunta on aina ollut avuliasta ja retket ovat olleet erinomaisia.

Lähettänyt Villasukkatyttö 02.11.2007

Välimeren risteily 10/2007 Kroatia, Venetsia, Sisilia, Malta:
Kiitokset hyvästä palvelusta ja matkakohteista. Yksinäisenkin oli mukava olla mukana: sai juttuseuraa, ohjattuja retkiä eri kaupungeissa ja erinomaista ruokaa. Vaivaamaan jäi vain, että jäin viinipullon velkaa erälle tummalle herrasmiehelle.

Lähettänyt Merja Siiriäinen 20.05.2007

Palasimme tänä aamuna Välimerelle suuntautuneelta Iskelmäristeilyltä. Risteily oli sekä miehelleni että minulle ensimmäinen laatuaan, mutta varmasti ei jää viimeiseksi! Laiva oli viihtyisiä ja henkilökunta kerrassaan asiansa osaavaa sekä miellyttävää. Retket olivat mielenkiintoisia eikä Markku Jalosta parempaa retkien vetäjää voisi kuvitella ja minulla on sentään runsaasti kokemusta sekä hyvistä että vielä paremmista oppaista! Kiitoksia kaikille onnistuneesta lomasta ja hyvää kesän jatkoa. Tavataan uusien risteilyjen merkeissä.

Lähettänyt Markku Kastinen 01.03.2008

Krisse on paras!
Sorruttiin tässä välillä isoon laivahotelliin, josta sai jonottaa päästäkseen paikkoihin joihin Krisse ajaa suoraan. Erityiskiitos kipparille että laiva saapui minuutilleen Piraukseen vaikka Bosborinsalmessa kuulemma oli ollut tungosta Mustaltamereltä palatessa. Mukavahan se on matkustaa kun henkilökunta osaa asiansa. Meinaan, useimmissa laivoissa eivät osaa!

**PARHAITEN VARUSTAMOA KUVAAVIA
ADJEKTIIVEJA**

	%:a vastaajista
suomalainen	83 %
kodikas	66 %
ihmisläheinen	61%
lämminhenkinen	59 %
turvallinen	58 %
luotettava	51 %
perinteitä arvostava	45%

**HUONOSTI VARUSTAMOA KUVAAVIA
ADJEKTIIVEJA**

	%:a vastaajista
jäykkä	0 %
muodollinen	1 %
loistokas	1 %
moderni	1 %
vanhanaikainen	3 %
dynaaminen	3 %
ryhdikäs	5 %

3. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHTIA



42.

3.1 Paikan hengen tavoittamisesta

Lähtökohtana suunnitelmassani on se, että tunnelma on autenttisuutta eli oikeita materiaaleja ja kalusteita tärkeämpää. Koska Boren alkuperäinen 1950-60-lukujen tyylinen sisustus ei vastaa liian modernina haluttua tunnelmaa, olen lähtenyt etsimään tyylin rakentamisen keinoja historiallisista lähtökohdista käsin. Haasteena on, miten saada uusilla materiaaleilla ja kalusteilla aikaan halutunlainen paikan henki.

Miten haluttua tunnelmaa rakennetaan ja mikä haluttu tunnelma Kotka –ravintolassa tulee olemaan? Kohderyhmäanalyysin ja ravintolan käyttötarpeen selvittäminen eivät tuntuneet antavan tarpeeksi aineksia suunnittelutyötä varten. Niinpä lähdin tutkimaan aihetta ympäristöpsykologian näkökulmasta käsin.

Arkkitehti Mikko Mannberg käsittelee artikkelissaan ”Tilan ja paikan runoudesta” muun muassa sitä, mitä tarkoittaa ympäristön esteettisyys ja kokemuksellisuus, sekä sitä, mikä on arkkitehtuurin tehtävä. Mannberg viittaa tekstissään muun muassa Martin Heideggerin filosofisiin ajatuksiin arkkitehtuurin runoudesta ja autenttisesta paikan kokemisesta.

Poimin artikkelista muutaman kohdan, jotka liittyvät ajatuksiini ja kysymyksiini, jotka ovat nousseet esiin tämän suunnitteluprosessin aikana. Mannberg antaa artikkelissaan vastauksia pohdintoihini siitä, miten pystyn säilyttämään Kotka –ravintolassa aidon tunnelman, sellaisen, joka puhuttelee ravintolan asiakasta ja saa hänen ravintolakokemuksensa mahdollisimman miellyttäväksi.

“Esteettisesti ympäristö koetaan ensisijaisesti intuitiivisesti analogisen ajattelun, toisin sanoen kehon aistien ja mielikuvituksen keinoin ja toissijaisesti loogisen, rationaalisen, käsitteellisen ajattelun keinoin.

Koemme ympäristön myös irrationaalien mielikuvituksen keinoin. Monitulkintaisia mielikuvia synnyttävät ympäristöt ja tilanteet, jotka antavat kokijan täydentää kokemustaan: moniselitteiset, arvoitukselliset, kauniit paikat tai keskeneräiset, rapistuvat, hylätyt, syrjäiset epämääräistilat. Tila voi antaa mahdollisuuden kokea selittämätön ja ihmeellinen, mutta myös kuunnella hiljaisuutta ja omaa itseään.

Tilan ja paikan runous on mielikuvallista, hiljaista, keskittynyttä kokemista: tiivistyneisyyttä, vähäleisyyttä, pieniä suhteita, ajallisuuden kokemuksia, ihmisen aikaansa ja paikkaansa kiinnittäviä ilmiöitä ja prosesseja. Kokija täydentää tilaa omilla tulkinnoillaan ja merkityksillään. Tilan ja paikan runous on myös kehollista, aistillista, emotionaalista kokemista: liikettä, tilaa, muotoa ja materiaa. Kokija täydentää tilaa omalla fyysisellä osallistumisellaan siihen. Tämä välitön kokeminen on alkuperäinen tapa elää ja selvitä ympäristössä.”(Mannberg,2000)

Arkkitehti Juhani Pallasmaa, joka on kirjoittanut paljon arkkitehtuurin teoriasta ja etiikasta, käsittelee artikkelissaan ”Alakulon ja toivon tilat” sitä, miten elokuvissa käsitellään ihmisen suhdetta tilaan ja paikkaan ja vertaa tätä tilakokemisen toteutumista arkkitehtuuriin. Seuraavassa pari otetta artikkelista, jotka kertovat siitä, mihin suunnittelijan olisi hyvä työssään pyrkiä:

Kuva 42. s. 37 Kahvitarjoilua s/s Aallottaren kannella ilmeisesti 1930-luvulla.

“Arkkitehtien arkkitehtuuri ilmentää yleensä enemmän rakennustaiteen sisäistä tyyllistä säännöstöä kuin asukkaan yksilöllistä tai persoonallisuutta tai elämäntapaa, kun taas elokuvantekijöiden, taidemaalarien, kirjailijoiden ja valokuvaajien miljööt resonoivat asukkaiden luonteenpiirteiden ja elämänkohtaloiden kanssa. “ (Pallasmaa.2005)

Elokuvaohjaaja Agnes Varda toteaa samassa artikkelissa: ”Uskon, etteivät ainoastaan ihmisten kasvuympäristöt ole osa heitä, vaan myös heidän rakastamansa ympäristöt. Uskon, että ympäristö elää meissä ja ohjailee meitä.”(Pallasmaa.2005.)

Juhani Pallasmaan ajatuksessa siitä, että tila voi ja tilan tulisi resonoida käyttäjän kanssa, on perustavaa ajatusta ihmisen ja tilan välisestä suhteesta. Tässä lyhyeksi kiteytetyssä sanomassa on tavattoman paljon sisältöä.

Tilan ja kokijan suhdetta voi verrata myös äänen muodostuksen keinoin. Laulajan ääni resonoi eli väräilee ja toistuu vartalon eri osissa ja saa näin kaikupohjaa ja voimaa pään eri onteloista. Niin voidaan myös ajatella käyvän tilan käyttäjän ja tilan välisessä suhteessa. Kun käyttäjä kokee tilan tutuksi ja mielenkiintoiseksi, saa hän tilasta sekä siinä olevista muista ihmisistä voimaa ja kokee olonsa turvalliseksi. Samalla saamisen vastakohtana, hän antaa muille tilassa oleville positiivista energiaa kehon kielellään ja täydentää ja muokkaa tilaa omalla persoonallaan.

Näiden ajatusten siivittämänä sekä tilan antaman historiallisen kontekstin, vielä osittain alkuperäisen sisustuksen myötä, lähdin etsimään vastauksia kysymyksiini siitä, mistä tekijöistä aito tunnelma Kotka-ravintolaan muodostuu.



Korjausrakentamisen termejä

Saneeraus on saksankielestä (die Sanierung) lainattu sana, joka tarkoittaa terveyttämistä. Suomessa saneerauksella on tarkoitettu joko kaupunkien korttelisaneerauksia vanhoja rakennuksia purkaen ja uusia rakentaen tai yksittäisen vanhan rakennuksen muuttamista uudisrakentamisen keinoin uutta rakennusta vastaavaksi.

Säilyttävä restaurointi pyrkii jättämään kaikki aikaisemmat kerrokset ennalleen painottuen vaurioituneiden osien konservointiin ja suojaamiseen. Säilyttävässä restauroinnissa voidaan rakentaa myös uutta, jos rakentaminen ei aiheuta vanhojen rakenteiden poistamista eikä korostu liikaa. Englantilainen John Ruskin (1819–1900) vei autenttisuuden kunnioituksen äärimmilleen niin, ettei säilyttävässä restauroinnissa uuden rakentaminen ole lainkaan mahdollista. (Lindh.2007)



44. Tarjoilija s/s Ariadnen kannella 1950-luvun alussa ilmoittamassa ruoka-ajan alkamisesta.

3.2 Tyylin ja tunnelman käsitteitä tilasuunnittelussa

Kristina Regina sisustusta ja siten myös Kotka –ravintolaa voidaan pitää rakennuksen kaltaisena korjausrakentamisen kohteena. Laivaa on peruskorjattu useaan otteeseen. Peruskorjaus tarkoittaa vanhan rakennuksen korjaamista uudisrakentamisen periaatteita noudattaen.

Rakennuksia voidaan suojella viranomais määräyksin vääriä korjaustavoilta tai jopa hävittämislä. Näin ei kuitenkaan ole laivojen suhteen; niiden suojelua eivät koske mitkään määräykset. Toisin sanoen ikäntyneen laivan kunnostaminen voi tapahtua hyvinkin voimakkaan saneerauksen kautta.

Kun laivaa tarkastellaan toiminnallisena ympäristönä, on otettava huomioon jokaiselle ajalle ominaiset vaatimukset. Sisustus- ja varustelutaso, joka riitti 60-luvulla ei välttämättä enää riitäkään 80-luvulla saati vielä kaksikymmentä vuotta myöhemmin. Näin ollen palauttavaa tai säilyttävää restaurointia on hyvin vaikea toteuttaa ainakaan suuremmissa mittakaavassa vanhan matkustajalaivan sisustuksen osalta käytännössä.

Seuraavassa käsitteitä ja keinoja, millä tavalla Kotka –ravintolan sisustus olisi teoriassa mahdollista uusida: (Rantapuska.2009. Suullinen tiedonanto)

Originaali

Alkuperäinen, aito. Tila on siinä tilassa, kuin se oli valmistuessaan kaikkine alkuperäisine kalusteineen ja elementteineen.

Autenttinen

Kuten alkuperäinen tila, mutta se on uudelleen rekonstruoitu alkuperäisiä kalusteita ja elementtejä käyttäen

Tyylimukaelma

Alkuperäisen tyylin mukaan uudelleen rakennettu tila, mutta kalusteet ja muut elementit eivät ole alkuperäisiä, vaan tyyliltään samanhenkisiä, mahdollisesti moderneja kopioita ja mukaelmia alkuperäisistä.

Retro eli taaksepäin suuntautuva

Tilassa on muunneltu ja yhdistelty alkuperäisesineitä ja uustuotannossa olevia esineitä ja muita elementtejä. Ajan hengen ja tunnelman uudelleen vangitseminen ovat autenttisuutta tärkeämpiä.

Koska originaali eli alkuperäinen tila on jo vuosikymmeniä sitten muuttunut osittain, niin sitä ei voida enää säilyttää. Autenttinen tila on myös hankala saavuttaa, käytännössä se olisi mahdollista, mutta ei kuitenkaan tarkoituksenmukaista. Autenttinen tai originaali tila ei vastaisi tämän ajan tarpeita ja matkustajien vaatimuksia.

Sisustuksen tyylin rakentamisen keinoksi tuntui näin ollen järkevimmältä ratkaisulta elementtien muuntelu, yhdistely ja ajan hengen tavoittaminen. Tällöin voidaan sanoa, että sisustus on tarkoituksenmukaista rakentaa tyylimukaelman ja retron keinoin.



45.



46.

1900-1910

Kuva 45. S/s Titanian ensimmäisen luokan ruokasali. Sisustuksessa on kertaustyylien vaikutteita; pylväiden kapiteelit ja kanneluurit eli pystyurteet, renessanssivaikutteinen kasettikatto ja pyöreä kattoikkuna. Myös kalusteet ovat saaneet vaikutteita renessansista.

Kuva 46. s/s Titania (Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö 1908)

3.3 Höyrylaivaromantiikka suunnittelutyön lähtökohtana

Hufvudstadsbladet kuvaa s/s Titaniaa kirjoituksessaan, kun Skotlannin Dundeessa rakennettu uusi laiva oli saapunut Helsingin satamaan 6.9.1908:

“ Heti, kun astuu sisään, edessä on tyylikkäästi sisustettu ruokasali, jonka antamaa edullista vaikutelmaa korosti eilisiltana kirkas valaistus. Paksut matot, upottavat, korkeaselkäiset nahalla päällystetyt sohvut, upeat peilit ja vankka vaalea tammi-kalustus luovat suurenmoisen, suorastaan loisteliaan kokonaisuuden. Amerikkalaisittain sisustettu baari lisää epäilemättä matkustajain viihtyisyyttä.- Vaeltaessaan laivan läpi huomaa pian eksyvän saloneiden, hyttien ja käytävien runsauteen. -Naisten- ja musiikkisalonki on todellakin hurmaavan kaunis erinomaisella maulla valittuine sisustuksineen. Seinät ovat mahonkia, joka on koristeltu valkealla emalilla ja kultauksilla, niitä vasten kauniiden huonekalujen kiilloitetut mahonkipinnat korostuvat erinomaisesti.”
(Malmberg.1970.)

Lähtökohtanani aidon paikan hengen etsimisessä on ollut tutustuminen 1900 –luvun meriliikenteessä olleisiin suomalaisiin höyrylaivoihin. Niiden sisustukset ovat olleet tämänkin päivän mittapuun mukaan erittäin korkeatasoista. Suomalaisten höyrylaivojen, sekä rahtikäyttöön että yhdistettyyn rahti- ja matkustuskäyttöön tarkoitettujen alusten kultakautena voidaan pitää 1800 –luvun loppupuolelta alkanutta ja toiseen maailmansotaa päättynyttä ajanjaksoa, johon tutkimuksissani keskityin.

Vuosien 1830-1900 välistä aikaa kutsutaan tyylihistoriassa kertaustyylien aikakaudeksi. Koneellinen valmistus mahdollisti suurien sarjojen tuotannon ja muun muassa uusgotiikan, uusrenessanssin, uusbarokin ja uusrokoon mukaisia huonekaluja alettiin valmistaa Englannissa ja Keski-Euroopassa. Kertaustyylien syntyyn vaikuttivat monet syyt ja yksi niistä oli keskiluokan nopea kasvu. Syntyi varakas liikemiespolvi, jolla oli tarve saada koteihinsa näyttäviä sisustuksia yhteiskunnallisen aseman merkiksi.(Nokela.1991.)

Myös laivojen sisustuksiin ovat kyseisinä vuosikymmeninä vaikuttaneet paljon eurooppalaiset tyyliuunnat ja kertaustyyli. Suomalaiset suuret matkustajalaivat nimittäin rakennettiin muutamaa poikkeusta lukuunottamatta 1960-luvulle asti ulkomailla.

Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö, joka harjoitti jo 1900-luvun alkuvuosikymmenillä säännöllistä reitti-liikennettä muun muassa Ruotsiin, Tanskaan, Saksaan ja Hollantiin, tilasi laivoja muun muassa Skotlannista (s/sTitania 1908), Ruotsista (s/s Ariadne 1914), Tanskasta (s/s Wellamo 1927 ja s/s Ilmatar 1928) ja Ruotsista (s/s Aallotar 1936 ja s/s Aallotar 1952).



Kuva 47. S/s Arcturuksen ruokasalia 1900-luvun alussa.

Myös toinen 1900 -luvun alun huomattavista huomattavista suomalaisista varustamoista, Bore, rakennutti tai osti käytettyinä useita laivojaan ulkomailta. (Malmberg.1970)

Kauneimpia klassismia henkiviä sisustuksia oli vuonna 1908 valmistuneessa s/s Titaniassa ja vuonna 1898 valmistuneessa s/s Arcturuksessa. Kummatkin laivat rakennettiin Skotlannin Dundeessa ja asetettiin Suomen ja Englannin väliseen säännölliseen liikenteeseen. Laivoissa oli matkustajatilojen lisäksi suuret lastiruumat muunmuassa voimientä varten.



1920 -luku

48. S/s Oberonin toisen luokan ruokasali

S/s Oberonissa, joka valmistui SHO:lle ranskalaisella telakalla vuonna 1925 oli sisustukseen otettu aiheita art decosta, joka oli ensimmäisen ja toisen maailmansodan välillä vaikuttanut tyyliuunta. Art decolle oli ominaista voimakkaiden geometristen kuvioiden käyttö, yksinkertaistetut antiikin mies- ja naishahmot, kuvioiden päällekkäisyys ja laajat voimakkaat väripinnat, sekä mustan värin runsas käyttö. Art decon henkeen kuului myös luksuksen korostaminen, eteenpäin meno ja virtaviivaisuus, joten tässä mielessä kyseinen tyyli sopikin erittäin hyvin laivojen sisustuksen tyyliuunnaksi.

Selviä art deco –henkisiä sisustuksia ei suomalaisissa laivoissa s/s Oberonia lukuun ottamatta kuitenkaan ole ollut. Oberon rakennettiin vuonna 1925 ranskalaisella Chantier & Atelier de Panhoetin telakalla, ja se oli valmistuessaan Suomen suurin matkustajalaiva (Malmberg.1970. s.50)

Art Deco –tyyliä on nähty runsaasti maailman meriä purjehtivissa matkustajalaivoissa. Loisteliaan ja samalla suurin tätä tyyliuuntaa edustanut vanhoihin merten jättiläisiin luettava matkustajalaiva oli vuonna 1932 valmistunut s/s Normandie. (Oranen. 2005)



Kuva 49. S/s Oberonin tupakkasaloni, sisustettu art deco -henkeen. Katossa ja lattiassa voimakkaita geometrisiä kuvioita.



Kuva 50. Liköörisetti 1920-luvulta, valmistaja mahdollisesti ranskalainen yhtiö Baccarat, muotoilu tyypillistä art decoa.

Lähempää meitä löytyi esimerkkinä s/s Normandieta huomattavasti pienempää kokoluokkaa oleva, mutta suomalaisiin tuon ajan laivoihin verrattuna vielä todella suuri ruotsalainen alus m/s Kungsholm (1928), joka liikennöi Göteborg-New York -linjalla. M/s Kungsholmia pidettiin puolestaan ruotsalaisen art decon mestariluomuksena ja se toimikin ruotsalaisen taideteollisuuden näyteikkunana Amerikan markkinoilla. (Ericsson.2005)

Vanhojen suomalaisten höyrylaivojen sisustus tehtiin pääosin klassisia tyyliä mukaelleen. 1920-luvun alussa Saksassa Bauhausin aloittama rationalismin ja

funktionalismin vaikutus ei juurikaan siirtynyt matkustajalaivojen sisustuksiin. Funktionalismin henkeä on vaikea löytää ainakaan suomalaisista höyrylaivoista, vaikka Suomessa vuonna 1935 perustettu Artek ja Aallon huonekalut vaikuttivat kotien ja julkisten tilojen sisustuksiin pelkistäen niitä huomattavasti. Syynä tähän voidaan varmasti pitää varustamoiden halua tehdä laivoista niin ylellisiä kuin mahdollista. Tätä päämäärää, laivamatkailun ylellisyyden ja arjesta irtautumisen tavoitteita palvelivat kertaustyyli ja art deco paremmin, kuin uusi rationalistinen funktionalismi.

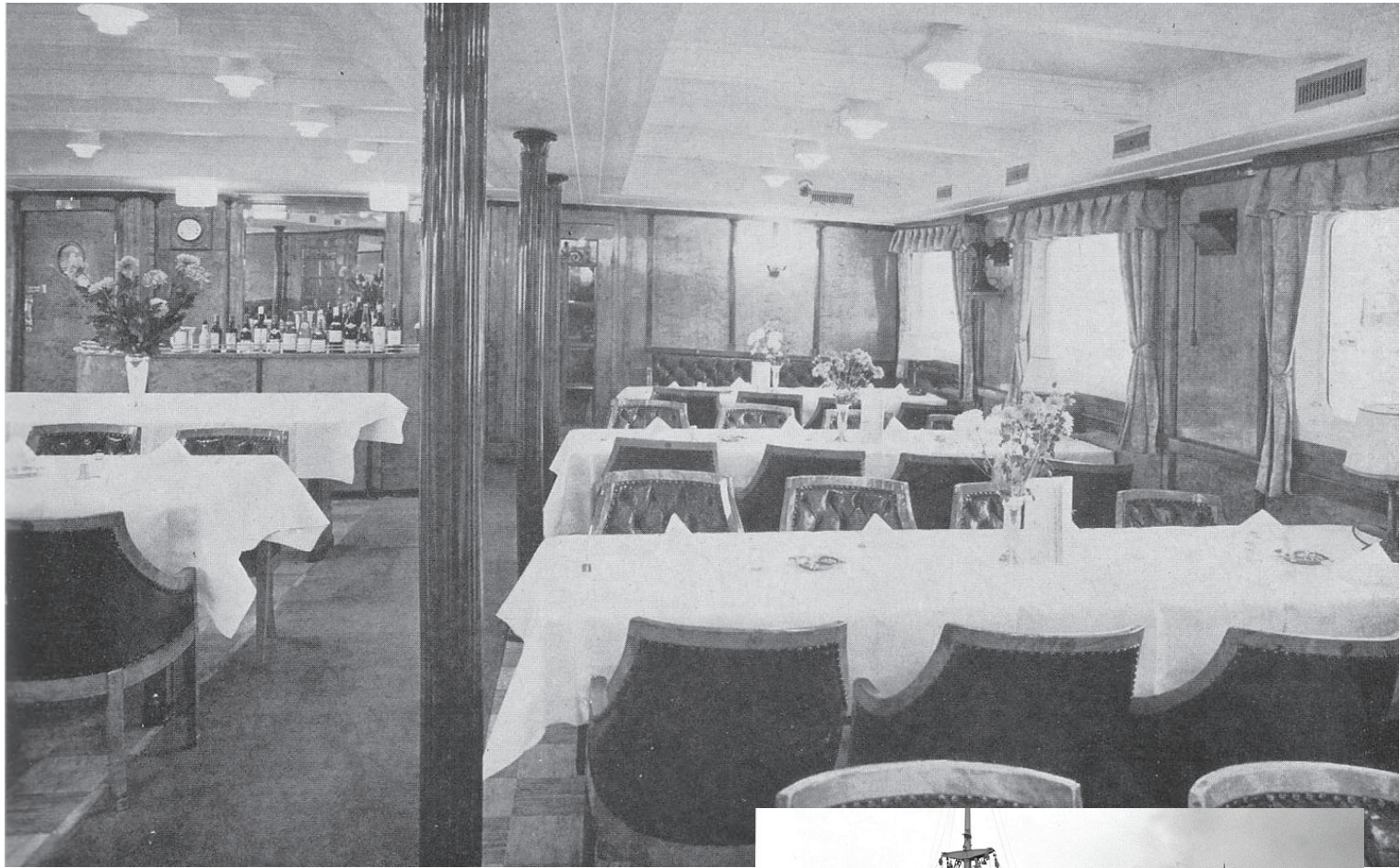


Kuva 51. M/s Kungsholm, 1928
I-luokan ruokasali

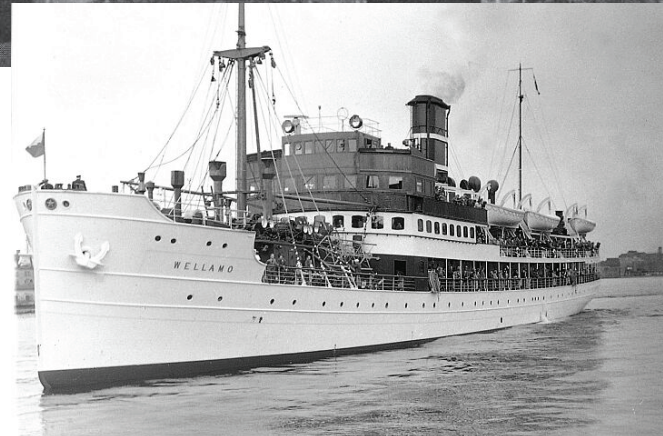
1920 -luku



Kuva 52. Posliiniastioita Suomen Höyrylaiva Oy:n eri laivoilta.



Kuva 53. Wellamon ruokasali oli klassisen näköinen valkoisine pöytäliinoineen ja empire-tuoleineen. Saman tyyliisiä tuoleja on käytetty muun muassa Tukholman Oopperakellarissa



Kuva 54. S/s Wellamo 1927

3.4 Huomioita höyrylaivojen sisustuksista

Matkustajalaivat rakennettiin ja sisustettiin aina 1950-luvulle asti täyttämään 'paremman luokan' tarpeita. Ne, joilla oli varaa matkustaa Manner-Eurooppaan, olivat varakkaita tai hyvin toimeen tulevia henkilöitä, jotka olivat tottuneet myös arkielämässään ylellisiin miljöihin ja elämäntyyliin. Laivoissa oli kaksi tai kolme matkustusluokkaa, ja tämä ylellinen ympäristö oli luotu yleensä vain ensimmäiseen luokkaan palvelemaan vaativia matkustajia. Seuraavat kuvaukset ja huomiot liittyvät lähinnä näihin tiloihin ja ne on tehty kuvamateriaalia apuna käyttäen.

Laivojen lattioissa käytettiin pintamateriaalina usein linoleumia, joka on helppohoitoinen ja vähäkitkainen materiaali. Linoleumin historia ulottuu jo 1860-luvulle asti, jolloin sitä alettiin valmistaa Englannissa. Linoleumista tehtiin lattioihin usein erilaisia kuvioita, jotka rytmittivät ja koristivat tilaa. Linoleumia käytettiin myöhemmin 1900-luvun puolivälissä myös yksivärisinä rauhallisina pintana. Sisätiloissa saattoi lattioissa olla myös samanlainen puupintainen kate, mitä laivan ulkokansilla käytettiin.

Seinät olivat lähes aina verhoiltu lattiasta kattoon puupaneeleihin. Paneeleissa saattoi olla intarsiakuvioita tai diagonaalisia leikkauskuvioita. Listoitusta käytettiin paljon käytännön syistä johtuen. Seinäpinnat oli tehty viilutetuista puulevyistä, mutta koska levyt eivät olleet kovin isoja, käytettiin listoja peittämään levyjen saumakohtia.

Myös kattopinnat olivat hyvin huolellisesti suunniteltuja ja tehtyjä. Koska laivojen kansikorkeudet olivat matalia, pyrittiin tilaa avartamaan erilaisiin kattokorotuksiin. Ylimmällä kannella, missä usein sijaitsi ensimmäisen luokan ruokasali, saattoi ruokasalin

katossa olla valoa tuova ikkuna. Jos ei tällaista ollut, niin tilaa saatettiin avartaa valaisemalla kattoja epäsuorasti piilossa olevilla hehkulampuilla. Myös katot, niin kuin seinätkin, olivat koristeltu kasetein ja mitä taidokkaimmin listoin. Listat olivatkin hyvin koristeellisia ja niissä oli paljon pyöreitä sauva- ja karniisimuotoja. Kantavat tolpat olivat varsinkin 1900-luvun alussa valmistuneissa laivoissa hyvin koristeellisia. Aiheet oli otettu antiikin pilarijärjestelmistä joko sellaisenaan tai niiden muotoja yksinkertaistaen.

Kiinteän sisustuksen ohella myös huonekalut noudattivat 1920-luvulle asti kertaustyylien periaatteita. Topatut ja verhoillut huonekalut olivat yksi kertaustyylien aikaan kuluneista ilmiöistä (Nokela.1991. s.228) Myös laivoissa käytettiin paljon suurikokoisia kalusteita. Sohvat, jotka olivat usein korkeita ja muodostivat loosheja, olivat nahkaverhoiltuja ja Chesterfield-napitettuja. Varsinkin 1-luokan tupakkasalongit olivat kalustettu muhkeilla ja raskaanoloisilla kalusteilla. Hyvänä esimerkkinä tästä on vuonna 1925 valmistuneen s/s Oberonin salonki (kuva 49).

Laivan sisustuksen tyyliin vaikutti valmistumisajankohdan lisäksi myös valmistusmaa. Vuonna 1927 tanskalaisella telakalla valmistunut s/s Wellamo oli sisustustyyliiltään kevyempi kuin kahta vuotta aikaisemmin Ranskassa valmistunut s/s Oberon.

Suomalaisten höyrylaivojen sisustus on ollut hyvin korkeatasoista ja kansainväliset mitat täyttävää tasoa aina Toiseen maailmansotaan asti. Syynä tähän on ollut varmasti se, että lähes kaikki suuremmat matkustajalaivat rakennettiin ulkomaisilla telakoilla, joilla oli tuon ajan suomalaisia telakoita paremmat materiaali-resurssit ja pidemmälle viedyt tyyllisisustusten koneelliset valmistustavat.



55. S/s Arcturuksen hyttikäytävää. Arcturus valmistui 1898 Skotlannissa Dundeessa.

1900 -vuosi
1910 -

Kuva 56. S/s Ariadnen tupakkasalonki. Pitkäaikainen merikapteeni Harry Rönngren laivan tupakkasalongissa joulun aikaan 1930-luvun alussa.



Huomioita s/s Ariadnen sisustuksesta (Blomgren,MalmbergRaudsepp.2006)

Ariadne oli sisustukseltaan hillitympi, kuin kuusi vuotta aiemmin valmistunut suurempi `sisarlaiva` Titania. Sisustusta ei kuvailtu lehdistössä enää ylelliseksi, vaan tyylikkääksi. Terveysnäkökohtiin kiinnitettiin Ariadnen suunnittelussa suurta huomiota. Sellaisia materiaaleja, mitkä keräsivät pölyä ja olivat helposti likaantuvia, vältettiin tarkoin.

Huomioitavia asioita tupakkasalongin sisustuksessa ovat muunmuassa upeat seinäpaneloinnit ja kuviollinen lattia, jonka materiaaliksi mainitaan kumimosa-

iikki, joka lienee ollut linoleumia. Tuolien muotokieli jäljittelee jugendille tyypillisiä kaarevia ja puhtaita muotoja. Kalusteet ja mahdollisesti kiinteä sisustus on mahonkia, pöydän kannet on valmistettu marmorista.

S/s Ariadne, joka valmistui v. 1914 Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiölle Helsinki-Tallinna-Stettin -linjalle on yksi legendaarisimmista höyrylaivoista. Se palvelisäännöllisessä liikenteessä peräti 54 vuotta aina vuoteen 1968 asti, minkä jälkeen se romutettiin.

kymmen
1920-luvut

Vuonna 1929 alkanut maailmanlaajuinen lama koeteli myös Suomea. Suomen höyrylaivaliikenne Oy:n tulot olivat alimmillaan vuosina 1931 ja -32. Myös useat samoille vuosille ajoittuneet haaksirikot vähensivät kapasiteettia. Ainoa uusi laiva, joka SHO:lle valmistui 1930 -luvulla, oli vuonna 1936 valmistunut s/s Aallotar. (Karppinen.1997)

Bore -varustamo ja Suomen-Amerikanlinja -varustamo tilasivat kuitenkin muutamia laivoja turkulaiselta Chrichton-Vulcan -telakalta. Laivoihin hankittiin kalusteita turkulaiselta N.Bomanin kalustetehtaalta, jonka kalusteita suunnittelivat liikkeen omassa piirustuskonttorissa toimitusjohtaja Carl-Johan Bomanin lisäksi muun muassa Gunnel Gustafsson-Nyman ja Lisa Johansson. Laivojen sisustukset muuttuivat moderneiksi ja historiallisesta muotokielestä luovuttiin kokonaan. Funktionalismi ja uusasiallisuus olivat päivän sanoja ja alkoivat näkyä myös laivojen sisustuksissa. (Mäkikalli.2006)



57.

Kuva 57. M/s Atlanta 1939. Interiööri ilmeisesti tupakkasalongista. Alus oli Suomen ja Etelä-Amerikan välisessä rahtiliikenteessä, mutta siinä oli myös noin 10 matkustajapaikkaa.

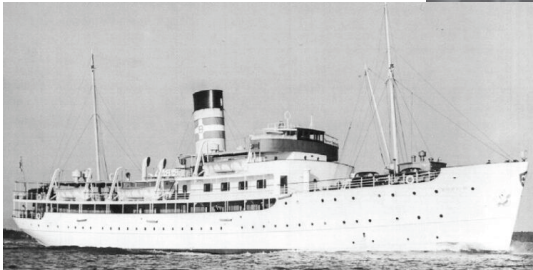
Huomioitavia asioita muun muassa seinäpanelointien kiiltävä lakkaus, joka lisää valoisuutta, sekä lattiamateriaalina käytetty linoleum-laatta.

Kalusteet oli suunniteltu ja valmistettu turkulaisessa N. Bomanin huonekalutehtaassa.

Kuva 58. m/s Atlanta, salonki



58.



Kuva 59. S/s Bore II 1938.



Kuva 60. S/s Bore II., interiööri ilmeisesti tupakkasalonki. Kalusteet oli suunniteltu ja valmistettu N.Bomanin huonekalutehtaassa. Valaistus toteutettu salin keski-osassa epäsuorana valaistuksena.

Lattiamateriaaleina käytettiin linoleumia, joka ilmeisesti oli sama materiaali, kuin Ariadnen kohdalla mainittu kumimosaiikki.

Kuva 61. Yksityiskohta s/s Oberonin tupakkasalongin lattiakuviosta.

Kuva 62. Yksityiskohta m/s Atlantan salongin lattiaaatoista.



61.



62.



Kuva 63. Yhteisvarustamoiden aikataulun kansilehti vuodelta 1965. Laivat ylhäältä alas: m/s Ilmatar 1964, s/s Svea Jarl 1962, s/s Bore 1960 ja m/s Skandia 1961. S/s Bore muistuttaa tilajärjestelyiden suhteen laivoista eniten vanhan ajan höyrylaivaa.

Kuva 64. Miestenhuoneen tilalle rakennettu American Bar Hotelli Palacen 11. kerroksessa. Kuva vuodelta 1961 juuri avatusta baarista.



4. 1950- JA 1960-LUKUJEN SISUSTUKSIA
MAISSA JA MERELLÄ

64.

4.1 Suomen taideteollisuudesta

Kun s/s Bore tilattiin loppuvuodesta 1956, oli sisustuksen tyyliä muuttanut 50-luvulla pikkuhiljaa kohti kevyempiä huonekaluja. Syyt tähän olivat moninaiset. Yksi niistä oli varmasti se, että alkaneen kaupungistumisen ja jälleenrakentamisen myötä asunnot olivat sodan jälkeen hyvin pieniä, joten niihin tarvittiin pienikokoisia tyyppikalusteita. Myös halu selvään eroon raskaista kertaustyyleistä ja toisaalta maaseudun perinteisestä talonpoikaistyylisestä oli kaupungistuvalla väestöllä luonteenominaista. Haluttiin keveitä, helposti siirreltäviä kalusteita.

Suomalainen taideteollisuus joutui sodan jälkeisinä taloudellisesti niukkina aikoina alkamaan lähes nollatilanteesta. Kodin huonekaluille ja muille tavaroille oli suuri tarve jälleenrakentamisen Suomessa. Ympäristöä ja esinekulttuuria suunniteltiin vähin voimavaroin mahdollisimman monelle. Suunnittelijat, kuten Kaj Franck, Göran Hongell, Lisa Johansson-Pape ja Ilmari Tapiovaara olivat saaneet funktionalismin ja modernismin tasarvoa korostaviin näkemyksiin perustuvan koulutuksen jo ennen sotaa. (Korvenmaa/ Stenroos 1999)

Suomessa oltiin kuitenkin jo päästy 50-luvulle tullessa suurimmasta sodan jälkeisestä materiaalipulasta. Huonekalujen hintasäännöstelyn puron jälkeen 1947 huonekalutuotanto alkoi vähitellen palata normaaliin uomiinsa, vaikkakin korvikemateriaalien käyttö jatkui aina vuoteen 1949 asti (Karttunen 2006). Tuotteiden muotoilu alkoi 50-luvulla suuntautua yhä enemmän teollisesti valmistettävien tuotteiden suunnitteluun. Sisustusarkkitehtuuri muodostui sotien jälkeen omaksi suunnittelualakseen. (Korvenmaa/ Stenroos 1999)

Sekä talouskeramiikassa että kalustemuotoilussa suomalaiset suunnittelijat alkoivat saada huomiota myös ulko-



Kuva 65. Askon mainoskuva Kotiliesi -lehdessä vuodelta 1956. Kuvassa Olli Borgin suunnittelema Otto -vuodesohva, joka tilaa säästäen on sijoitettu osittain kirjahyllyn alle. Myös kirjahylly, joka oli Askon ensimmäinen kasvava hyllystö on Borgin suunnittelema. Sohvapöydän päällä Ilmari Lappalaisen suunnittelema Bambino -tuoli, jossa uutuuksena vaahtokumipehmusteiset istuin ja selkänoja.

mailla. Muun muassa Milanon triennaalissa suomalaisia tuotteita palkittiin 50-luvulla useammankin kerran, palkittujen joukossa olivat muun muassa Ilmari Tapiovaara ja Lisa Johansson-Pape. Sarjatuotanto ja vienti olivatkin leimallisia suomalaiselle huonekalutuotannolle. (Korvenmaa/ Stenroos 1999)

Kalustetuotannossa alettiin käyttää 50-luvulla teräsputkea ja seuraavana vuosikymmenenä muissa kulutustavaroissa räjähdysmäisesti yleistynyttä muovia. Myös vaahtomuovin käyttö vaikutti kalustemuotoiluun, samoin kuin polystyreenin, jota pystyttiin valamaan muotteihin. Polystyreenistä alettiin



Kuva 66. Kaj Francin Kartio-astioita, suunniteltu 50-luvun lopulla.

Kuva 67. Vuonna 1962 valmistuneen hotelli Marskin sisustus oli Ilmari Tapiovaaran suunnittelema. Hän suunnitteli hotellia varten kuvassa olevan Lulu -tuolimallin. Kuva hotellin Marski -ravintolasta.



valmistaa tuoleja, joissa istuin, selkänojat ja käsinojat oli yhteen valettuja. Ulkomaisina esikuvina seurattiin tanskalaisia ja ruotsalaisia huonekalumuotoilijoita, jotka suosivat funktionalismin ankaruuden ja kovien pintojen jälkeen pehmeitä muotoja ja öljyttyä puun pintaa. (Korvenmaa/ Stenroos.1999)(Peltonen Kaarina ja Jarno. 2007)

Kun jälkimodernismi alkoi vaikuttaa taideteollisuudessa ja huonekalumuotoilussa 1950-luvulla, näkyi se myös julkisten tilojen suunnittelussa. Ravintolat olivat vielä 60-luvun alussa hillittyine väreineen enemmän 50-lukun henkisiä, kuin mitä mielikuvat 60-luvusta

voimakkaine väreineen ja kuvioineen jälkipolvissa herättävät. Suunnittelijoistamme muun muassa Ilmari Tapiovaara suunnitteli sisustuksia merkittäviin kohteisiin, niistä yhtenä esimerkkinä vuonna 1962 valmistuneen Hotelli Marskin sisustus.

Eksoottiset puulajit, kuten teak ensimmäisenä, tekivät tuloaan myös Suomeen. Meillä sitä käytettiin lähinnä viiluina, toisin kuin esimerkiksi Tanskassa, missä suosittiin funktionalismin ankaruuden jälkeen pehmeitä muotoja ja öljyttyä massiiviteakia. (Korvenmaa/Stenroos.1999) (Peltonen Kaarina ja Jarno.2007)

Kymmenen vuotta aikaisemmin vuonna 1952 olympialaisiin valmistunut Teollisuuskeskuksen talo ja siinä sijaitseva hotelli Palace edustivat valmistuessaan sekä arkkitehtuuriltaan että sisustukseltaan maassamme uutta rationaalista ja modernia suuntausta. Arkkitehteinä olivat Viljo Revell ja Keijo Petäjä.

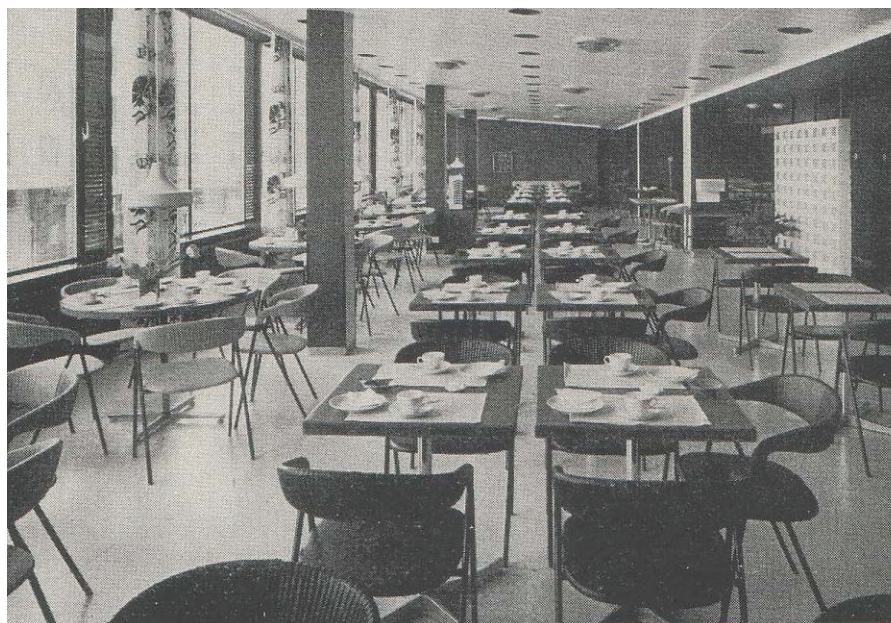
Palace, jota on pidetty aikansa uuden suomalaisen taideteollisuuden käyntikorttina, tarjosi sisustuksen suunnittelijoille Antti Nurmesniemelle, Olli Borgille ja Olavi Hänniselle mahdollisuuden uudistuksellisten kalusteiden suunnitteluun. Suunnittelijat käyttivät kalusteissaan paljon metalliputken ja vanerin yhdistelyä, mutta myös kokopuisia kalusteita. (Peltonen-Peltonen.2006.)

Yhteenvedon voidaan sanoa, että ravintoloiden sisustukset 1960-luvun alun hieman raskaamman suuntauksen jälkeen alkoivat vuosikymmenen puoliväliin tultaessa muuttua kalustukseltaan keveämmiksi. Kalustus muotoutui suoralinjaiseksi ja sisustuksissa suosittiin pitkiä näkymiä. Tuoleissa oli joko kevyet puu- tai metallijalat, selkänojat olivat suhteellisen voimakkaasti kaareutuvia ja istuimet käyttötarkoituksen mukaan joko pehmustettuja tai vielä vuosikymmenen alkupuolella vanerista, kunnes muovi alkoi syrjäyttää vaneria.

Lattiat ja katot olivat pinnoiltaan pelkistettyjä. Seinissä ja lattioissa käytettiin paljon kiveä ja laattoja. Kivipinnat, sekä massiiviset marmoripinnat, että pienet mosaiikkilaattapinnat yleistyivät. Koristelistoja käytettiin todella vähän ja lattialistojakin vähemmän, kuin esimerkiksi tänä päivänä. Kalustus kulki käsi kädessä arkkitehtuurin kanssa, joka suosi avoimia, avaria näkymiä ja suuria ikkunoita tuomaan valoa.



Kuva 68. Palace Grilli 1950-luvulla. Tuolit Olli Borgin suunnittelemat ja ne olivat Kilta-tuolin ensimmäinen versio, jossa istuin ja selkänoja muodostuivat kahdesta taivutetusta vanerilevystä.



Kuva 69. Yleiskuva vuodelta 1961 tai -62 turkulaisen kahvila-ravintola Schmandtin toisen kerroksen ravintolasta.

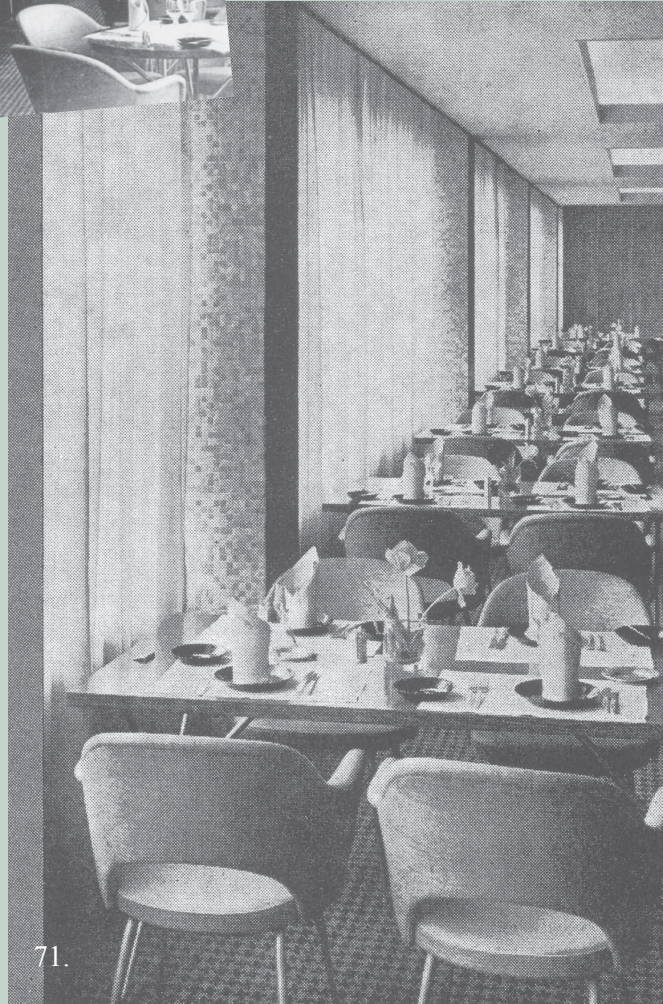


70.

Kuva 71. Tässä ote vuoden 1958 Hotelli- ja ravintolalehdestä nro 3, jossa kerrotaan uuteen vastavalmistuneeseen Helsingin Autotaloon avatusta iltaravintola Lidosta. Ravintolan kuvaus kertoo ajalle tyypillisestä sisustustyylistä, siksi tekstin lainaaminen on ajankuvan hahmottamiseksi tarpeen. Ravintola Lido valmistui samoihin aikoihin, kun s/s Bore oli hahmottumassa piirustuspyydällä.

Kuva 70. Lido -ravintolan 13 metriä pitkä baaritiski. Tiskin taustaseinä tehty mosaiikkilaatoista.

LIDO - UUSI HUIPPU- LUOKAN RAVINTOLA HELSINGISSÄ



71.

Pääkaupunkiseudun ravintolalaitoksen uusinta tulokasta Lidoa, joka avattiin 21.2.1958, osattiin odottaa melkoisin ennakkotoivein, eikä niissä suinkaan petetykään. Tiedettiinhan Väyrysten dynastian panneen parhaansa ja uhranneen maineikkaita summia tämän ensimmäisen anniskeluravintolansa onnistumiseksi. Tuloksena onkin korkeinta kansainvälistä luokkaa oleva ravintola, joka hypermodernisuudessaan mutta silti sisustuksensa persoonallisuudessa etsii vertaistaan useammankin leveysasteen piirissä.

Lido sijaitsee Autotalon matalassa keskiosassa, sen toisessa kerroksessa omassa rauhoitetussa ympäristössään. Salin puoli jakaantuu kolmeen osaan: varsinaiseen saliin tanssiloineen, suureen kabinettiin sekä pitkään baariin. Ensinnä asiakas oikeastaan joutuukin – ikään kuin luonnostaan – viimeksi mainittuun, joka houkuttelevana aukeaa heti sisälle tultua vasemmalle. Sen 13 metriä pitkä tiski 16 baarituoleineen sekä seinäpintojen italialainen lasimosaiikki tenhoavassa epäsuorassa valaistuksessa vetävätkin magneetin tavoin vieraan puoleensa. Baarista avautuu vaivaton näköala itse ravintolasaliin, jonka päävärit lila ja harmaanvihreä luovat satumaisen tunnelman epäsuorassa, kattopintojen kautta heijastuvassa valaistuksessa. Huonekalut on nimittäin päällystetty lilan värisellä kankaalla ja kaikki puiset seinä- ja ovipinnat ovat harmaanvihreäksi ”patinoitua” tammea.

Yleisväritys ja huonekaluista pöydät ovat sisustusarkkitehti Maija-Liisa Komulaisen käsialaa, tekstiilit taiteilija Liisa Suvannon ja lasistot sekä baarin erikoinen seinäkoriste taiteilija Nanny Stillin luomuksia – raffinoitua jälkeä kaikilta kolmelta.”



4.2 Matkustajalaivojen sisustuksia 1950- ja -60-luvuilla



72.

Toinen maailmansota katkaisi pitkäksi aikaa Suomen merenkulussa matkustajalaivojen rakentamisen. Sodan jälkeen ensimmäiset uudet laivat olivat Yhteisliikennevarustamoiden niin sanotut Olympialaivat, joista ainoana ennen Helsingin olympialaisia valmistui s/s Aallotar vuonna 1952. Muut Olympialaivat, s/s Bore III ja s/s Birger Jarl, tulivat liikenteeseen vasta vuoden 1952 lopussa ja 1953 alkupuolella.

Kyseisten laivojen sisustukset olivat vaatimattomampia, kuin ennen sotaa rakennettujen matkustajalaivojen ja lähempänä s/s Boren alkuperäistä selkeää tyyliä. Sisustukset oli suunniteltu käytännöllisiksi ilman suuria vaatimuksia ylellisyydestä, jota aiemmin oli nähty vanhemmissa suomalaisissa höyrylaivoissa.



73.

Siitä huolimatta, että laivat sisustukseltaan poikkesivat suuresti ennen toista maailmansotaa valmistuneista matkustajahöyryistä, oli niiden tilojen jäsentely huomattavan samanlainen 20-luvulla valmistuneiden matkustajahöyryjen kanssa. Autoilevien matkustajien tarpeita varustamot eivät edelleenkään ottaneet huomioon. Laivoihin pystyttiin ottamaan keulakannelle ja sen alle noin parikymmentä autoa vinssaamalla ne reelingin yli.

Laivojen vaatimattomaan sisustustyyliin voidaan löytää kaksi erilaista syytä. Sodan jälkeinen materiaalipula ja varustamoiden niukat taloudelliset resurssit vaikuttivat omalta osaltaan sisustuksen tyyliin.

Kuva 72. Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön (SHO) uusi alus s/s Aallotar saapumassa Helsinkiin v. 1952.

Kuva 73. S/s Bore III tupakasalonkia.

74.

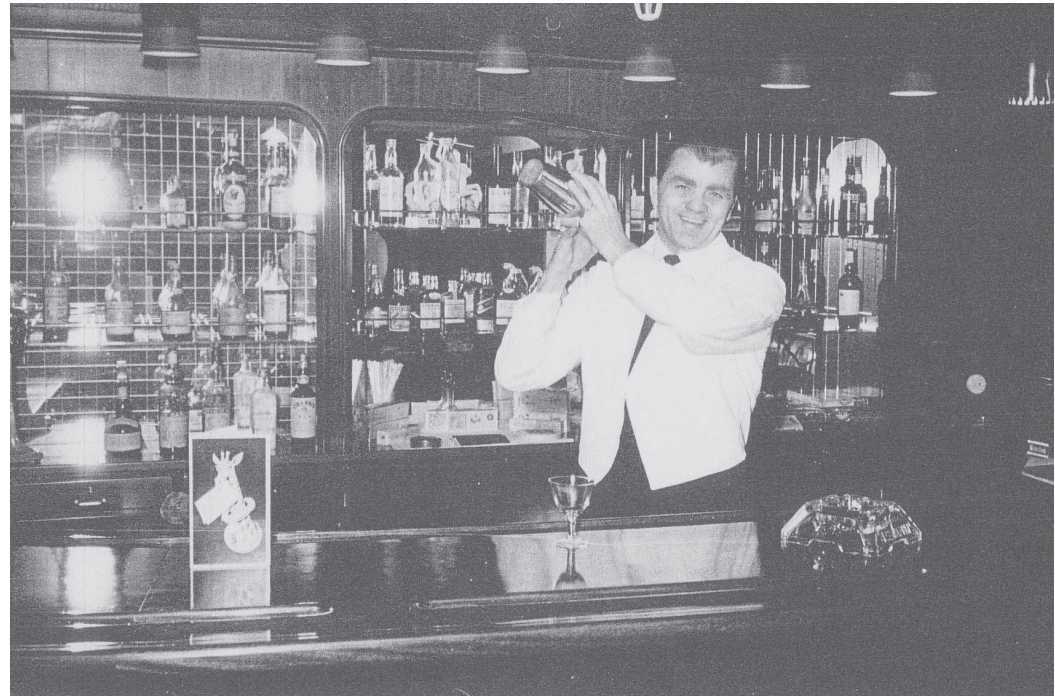


Kuva 74. Tarjoilija s/s Bore III ravintolasalissa vuonna 1958. Tuoleissa kauniisti kaartuvat käsinojat.

Kuva 75. S/s Bore III baarimestari 60-luvulla.

Laivamatkailun suosio kasvoi koko kansan keskuudessa muun muassa vuonna 1954 voimaan astuneen Pohjoismaiden passiivapauden vuoksi. Matkustamisen luonne muuttui varakkaiden ihmisten matkustusmuodosta arkipäiväisemmäksi kaikkien saavutettavissa olevaksi meren ylitykseksi. Tämä kaikki vaikutti laivamatkailuun niin, että luokkajako poistui matkustajalaivoilta 1960-luvulle tultaessa hyttejä lukuun ottamatta kokonaan.

Koska Olympialaivat rakennettiin tanskalaisella ja ruotsalaisilla telakoilla, on niiden sisustukset mitä ilmeisimmän tehty paikallisten yhteistyökumppaneiden kanssa. Kalusteiden suunnittelijoista tai toimittajista on ole saanut tietoa.



75.

Suomalaisten matkustajalaivojen sisustusten suunnittelijoista on muutenkin hyvin vähän tietoa saatavissa. Ilmeistä on, että suurin osa laivoista on suunniteltu yhteistyössä varustamon ja telakan kanssa niin, että mukana ei ole ollut nimekstä ulkopuolista sisustusarkkitehtia. Suunnitteluprosessin aikana selvisi, että s/s Boren kohdalla asia on näin.

Joidenkin harvojen laivojen sisustusten suunnittelussa alettiin kuitenkin 1960-luvulle tultaessa käyttää nimekkäitä suunnittelijoita. Tällainen alus oli esimerkiksi vuonna 1966 Silja Linelle valmistunut silloinen lippulaiva m/s Fennia, jonka sisustuksesta vastasi suomalainen arkkitehti Bengt Lundsten (Lundsten. 2008).



76.



77.



78.

Kuva 76 Skandian buffet-ravintolasta, kuva 77 keskusaulan kioskeilta ja kuva 78 cocktail-baarista. Matkustajalaivojen sisustus muuttui tästä eteenpäin huomattavasti. Kalusteet muuttuivat keveämmän näköisiksi ja sisustus muutenkin suoralinjaisemmaksi.

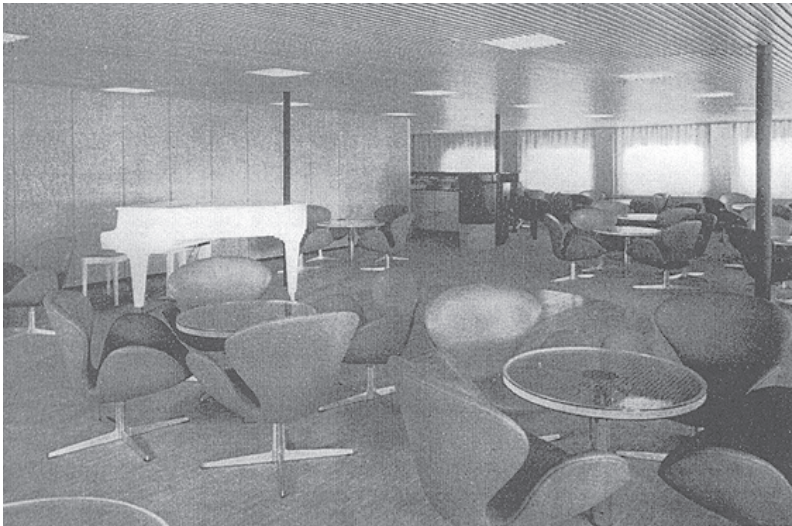
1960-luvun alussa alettiin suomalaisia matkustajalaivoja taas rakentaa Suomessa. M/s Skandia (kuva 78), uudelle Silja -varustamolle vuonna 1961 valmistunut laiva, oli uutta alustyyppiä; se oli ensimmäinen varsinainen autolautta. Laivan tilojen sijoittelu oli aivan jotain uutta, uusimpana ratkaisuna koko laivan läpi ulottuva autokansi. 1960-luvulla tilattiin uusia aluksia vielä harvakseltaan, mainittavimpia uudisrakennuksia olivat vuosina 1966 Siljalle valmistunut m/s Fennia ja Suomen Höyrylaiva Oy:n Saksan-liikenteeseen v. 1967 valmistunut m/s Finlandia.



79.



80.



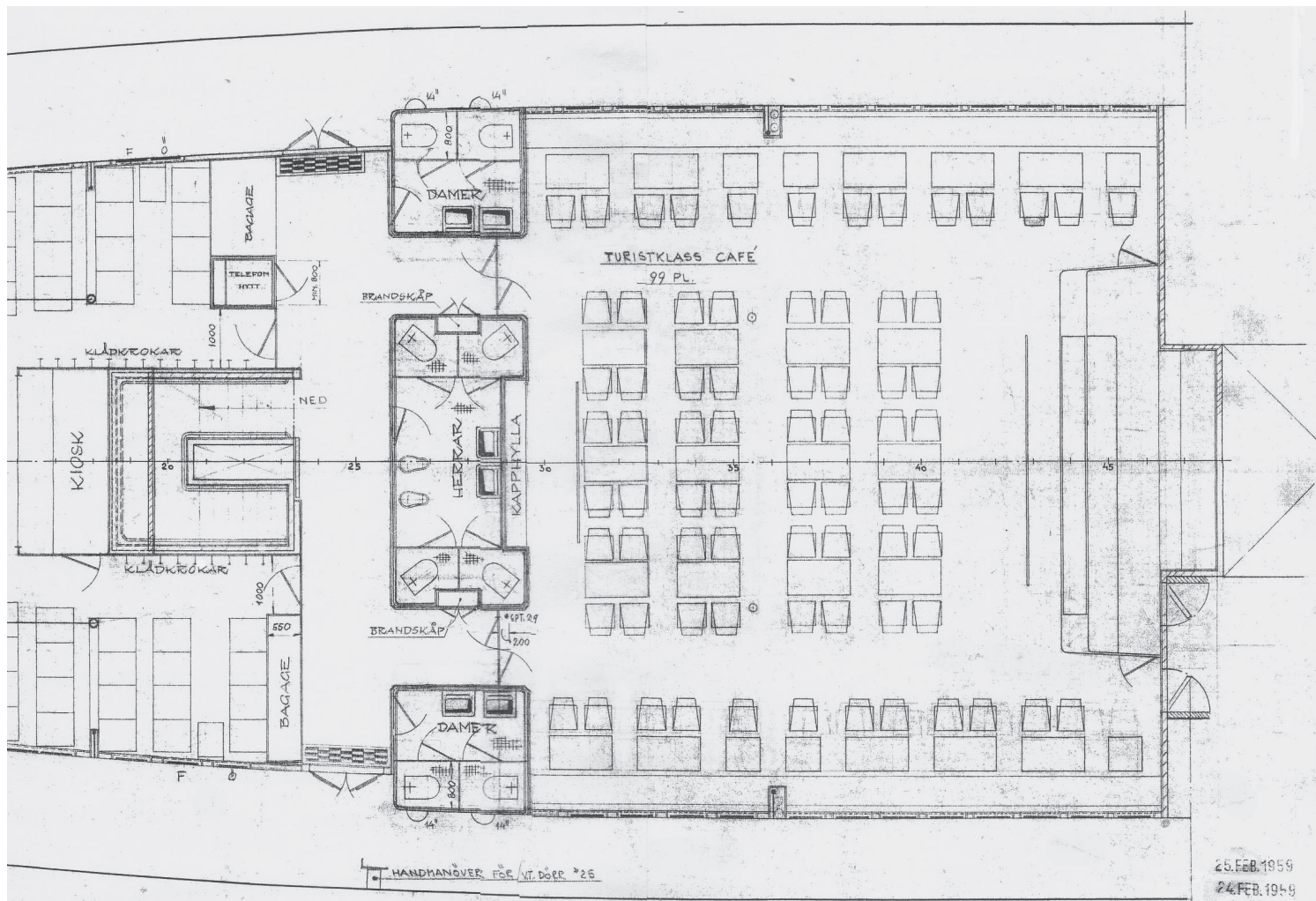
81.

Vuonna 1966 valmistuneen Fennian sisustuksen suunnitteli arkkitehti Bengt Lundsten, kalusteina hän käytti muun muassa tupakkasalongissa (kuva 81) Arne Jacobssenin Swan-tuoleja ja ruokasalissa (kuva 79) Eero Saarisen Tulppaani-tuoleja.

Kuva 80. M/s Finlandian(1967) baari.

Kuva 82. Swan-tuoli. Arne Jacobssen 1958.





Kuva 83. S/s Boren neljännen kannen kahvilan alkuperäisen sisustuksen pohjapiirustus. Salin peräosassa on miesten wc ja salin keulan etuosassa itsepalvelutiski. Suurimpina muutoksina nykyiseen

sisustukseen nähden on se, että miesten wc:n tilalla on tällä hetkellä lasten leikkihuone ja itsepalvelutiski on poistettu. Kaikki ovet ovat edelleen alkuperäisillä paikoillaan.

UPPRÄTTAD ENL. PROTOKOLL AV DEN 21/1 1959 12/2 59
 UPPRÄTTAD ENL. PROTOKOLL AV DEN 29/2 58 LB

25.FEB.1959
 24.FEB.1949
 10.JAN.1959
 14.NOV.1958
 3.NOV.1958

NO.	ARB.	DAT.	NAMN			
5353	ARB.	24/2 58	G. K.			
5353	ARB.	1:50				
INREDNING 535						AB. OSKARSHAMNS VARV
AKTER PÅ A-DÄCK						53-104 -1

4.3 Kotka –ravintolan alkuperäinen sisustus



Kuva 84.
Piiros Boren kahvila-ravintolasta,
nykyisestä Kotka-ravintolasta.
Kuva on telakan esitteisstä, jossa ei
mainita piirustusten tekijää.

Kotka -ravintola oli alun perin kahvilatyypinen ravintola, jossa tarjoiltiin myös ruoka-annoksia. Ravintolasalin keulan puoleisessa päädyssä oli itsepalvelutiski, josta asiakkaat kävivät ostamassa syötävää ja juotavaa.

Åbo Underrättelser, turkulainen paikallislehti, kirjoitti koko aukeaman artikkelin s/s Boren luovutuksesta telakalta varustamolle muutamaa päivää suuren tapahtuman jälkeen. Artikkelissa kuvataan laivan kahvilaa ja muita ravintolatiloja seuraavanlaisesti:

”Kansirakennuksen etuosassa on ruokasali, jossa on 118 istumapaikkaa, ja pelastuskannella, ruokasalin yläpuolella, on 62 –paikkainen ensimmäisen luokan baari pyöreine baarituskeineen. Peräänpäin, samaisella A-kannella, on kahvila, jossa on yhteensä 100 asiakaspaikkaa kahden ja neljän hengen pöydissä ja puolitusinaa istumapaikkaa henkilöille, jotka haluavat matkustaa yksin. Sen lisäksi laivalla on samalla kannella 101 hengen istumasalonki kioskeineen.”
(Åbo Underrättelser.1960)

S/s Boren muuta sisustusta kuvataan artikkelissa seuraavasti: ” Voidaan yleisesti sanoa, että laivan sisustuksessa ei esiinny lainkaan epäkäytännöllistä ylellisyyttä. Tunnuksellista on tarkoituksenmukaisuus ja puhutteleva valikoima hienotunteisia, neutraaleja värejä joka puolella laivaa. Taidellinen koristelu on pidättyväistä ja säästeliästä, sisältäen kuitenkin huomattavan määrän taidetta. (Åbo Underrättelser.1960)

Ravintolan alkuperäisestä sisustuksesta en löytänyt valokuvia. Ainoa löytämäni kuva ravintolasta alkuperäisessä asussaan, on viereinen piirroskuva telakan julkaisemassa esitteessä. Esite tehtiin mainostamaan ja markkinoimaan s/s Borea sen valmistumisen aikoihin. Myös muista laivan tiloista on olemassa piirroskuvia, joista käy ilmi eri tilojen toimintoja ja tunnelmia.

Vanhin ravintolaa esittävä valokuva (kuva 88), jonka onnistuin saamaan käsiini Sjöhistoriska Institutetin arkistosta Turusta, on ilmeisesti vuodelta 1972. Kuvassa näkyy ravintolasali paapuurin puolelta keulaan päin. Ravintolan alkuperäisestä pohjapiirustuksesta päätellen tila on voinut olla kuvassa näkyvää portaikkoa lukuunottamatta samanlainen, kuin kuvan esittämä interiööri. Kuvan oikeassa reunassa oleva portaikko on rakennettu myöhemmin, vuonna 1968, ja se johtaa silloin valmistuneeseen Bossa Nova -yökerhoon.

A -kannen kahvilanseinät olivat, kuten vielä tänäkin päivänä, tiikkiviilulla päällystettyjä. Lattia on mitä ilmeisemmin ollut linoleumia, jota käytettiin laivassa muissakin tiloissa, kuten esimerkiksi käytävissä. (kuva 29 hyttikäytävä)

Kuvassa olevat tuolit olivat Olli Mannermaan Tehokalusteelle, nykyiselle Martelalle, suunnittelemat Kilta -tuolit. Alun perin tuoli suunniteltiin toimiston perustuoliksi vuonna 1955 ja sen runkorakenne oli puinen, mutta vuonna 1958 siihen tehtiin muovinen istuin ja teräsputkirunko, ja näin siitä tuli Suomen ensimmäinen muovituoli. (www.martela.fi)

Uusi keksintö tuolien valmistuksessa oli styreenimuovi, kova ja kestävä materiaali, jota pystyttiin valamaan muottiin. Polystyreeni antoi mahdollisuuden luonnostella tuolin ergonomiaa ja muotokieltä. Styreeni pehmustettiin niin ikään muotissa valetulla polyuretaanipehmusteella, jonka jälkeen tuoli verhoiltiin. (Toivanen&Savolainen.2005)

Sitä, onko Kilta -tuoli ollut ravintolassa jo alkuperäisessä sisustuksessa, en pystynyt varmistamaan. Myöskään tuolin materiaalista en ole saanut täyttä varmuutta, mutta kuvasta päätellen tuolit ovat mahdollisesti olleet nahalla tai tekonahalla verhoillut.



Kotka-ravintolaan on tehty laivan historian aikana useita uudistustöitä. Alun perin, kun ravintolatila oli itsepalvelutiskillä varustettu kahvila-ravintola, oli nykyisen lastenhuoneen paikalla miesten wc-tilat. Myöhemmin näiden paikalle rakennettiin lasten leikkihuone. Ravintolasta on ollut portaikko ja seinäkkeellä erotettu käytävätila alemman kannen Bossa Nova -yökerhoon. Käytävä ja portaikko poistettiin keväällä 1989 Rauman telakalla ja näin saatu tila otettiin ravintolasalin käyttöön (Markkanen.2008)

Kuva 85. Kilta -tuoli, Martela
Kuvan tuoli on verhoiltu keinoahalla, jota käytettiin paljon varsinkin 1960 -luvulla. Kahvilan tuolit ovat mahdollisesti olleet tämän tyyppisesti verhoiltuja.

Kuva 86 s. 65. Nykyinen Kotka -ravintola ilmeisesti vuonna 1972.



86.

SUUNNITTELIJAA METSÄSTÄMÄSSÄ

S/s Boren alkuaikojen selvittäminen osoittautui haasteelliseksi tehtäväksi. Alkuperäistä sisustusta esittävien kuvien lisäksi laivan sisustuksen suunnittelijan selvittäminen näytti tuottavan suuria vaikeuksia. Oliko hän ollut suomalainen vai ruotsalainen, tunnettu arkkitehti tai sisustus suunnittelija, vai telakan palveluksessa ollut toimihenkilö? Bore -varustamossa, joka nykyisin on osa Rettig-Group -yhtiötä, ei osattu auttaa asiassa. Myöskään kaksi Boren eläkkeelle siirtynyttä johtajaa, joihin sain kontaktin, eivät muistaneet, kuka sisustuksen oli suunnitellut.

Ensimmäinen tieto suunnittelijasta löytyi sattumalta. Åbo Akademin alaisesta Merihistorian Instituutista löysin valokuva-arkistoa tutkiessani Boren -varustamon aineistosta s/s Boren hyttikartan, jonka alareunassa mainittiin sisustuksen suunnittelijaksi U. Stenhammar.

Seuraavaksi asia eteni yllättävällä taholla. Kävin turkulaisessa valokuvaamossa, Kamera-Aitassa kysymässä, löytyisikö heidän arkistostaan vanhoja laivakuvia, joissa näkyisi sisustuksia. Niitä löytyi, mutta löytyi myös muutakin.

Valokuvaamon perustajan poika, Per Johan Lundstenilta, joka hänkin on jo eläkkeellä oleva herrasmies, lupasi tiedustella asiaa tuntemaltaan Boren eläkkelle siirtyneeltä johtajalta Bo Söderholmilta. Sainkin häneltä vinkin etsiä käsiini Åbo Underrättelser –lehden yksi huhtikuun 1960 numeroista, jossa on artikkeli s/s Boren luovutuksesta varustamolle. Löysin artikkelin Åbo Akademin kirjastosta, jossa säilytetään lehden numeroita. (Lundsten.2008)

Huhtikuun kahdeksas vuonna 1960 lehti esitteli artikkelissaan laajasti upouutta s/s Borea. Kyseinen artikkeli käsittelee myös laivan luovutusjuhlaa, missä Boren toimitusjohtaja, tohtori Hans von Rettig kiittää kaikkia laivan valmistukseen osallistuneita sekä telakan, että varustamon palveluksessa olevia henkilöitä. Hän mainitsee nimeltä telakan edustajien joukossa myös sisustusarkkitehti Ulf Stenhammarin. Tämä tieto tuntui selventävän asiaa riittävästi. Suunnittelijan kansallisuus oli selvinnyt, ja mikä tärkeintä, hän oli ollut alansa ammattilainen -sisustusarkkitehti.



Vuonna 1968 ravintolaan tehty muutostyö. Matkustajien vaatimustaso laivalla olevia palveluja kohtaan oli 60-luvun loppupuolelle tultaessa kasvamassa. Muutostyössä rakennettiin alemmalle kannelle tanssiravintola

Bossa Nova, johon piirustuksessa näkyvä portaikko johtaa. Myös portaikko tehtiin samassa muutostyössä. Samalla miesten wc-tilojen paikalle rakennettiin lasten leikkihuone.

Kat. St.	Esine Förremål	Qta Del	Piir. No Ritn. Nr	Aine Material	Maall. No Modell. Nr	Piiriteko/Val. Väsk. Vgsk.	H.v.o.m. Anmärkn.
<p>Muutokset: Ändringar:</p>							
<p>Oy WÄRTSILÄ Ab TURKU SHIPYARD</p>						<p>Suhde: Skala: 1:50</p>	<p>Päiväys Datum: 1968</p> <p>Nimi Namn: M.H.G.</p>
<p>INREDNING AV AKTERSITTSALONG OCH CAFETERIA PÅ A-DÄCK S-S BORE</p>						<p>S-3946</p>	
Korvaukset: Ersättn.						Korvaukset: Ersättn. av:	

87. A-kannen kahvilan muutos 1968



5. SUUNNITTELUTYÖN
TAVOITTEET

88.

5.1 Toiminnalliset tavoitteet

Päätavoitteena on suunnitella tilaan noin satapaikainen á la carte –ravintola, joka nivoutuu yhteen käyttötarkoitukseltaan laivan muun ravintolatarjonnan kanssa. Tavoitteena on tehdä tilasta selkeä ja sellainen, että sekä henkilökunnan että asiakkaiden on helppo liikkua siellä. Tämä näkökohta, vaikka tuntuukin itsestään selvältä, ei ole kyseisen tilan kohdalla aivan helppo saavuttaa, sillä tila on pienehkö, noin 150 m², ja varustamon toive on saada tilaan sen kokoon nähden suhteellisen paljon asiakaspaikkoja. Näin ollen kalusteiden ja kulkureittien mitoittaminen on ollut suunnittelutyössä suuressa osassa.

Toiminnallisiin tavoitteisiin liittyvänä alatavoitteena on muuttaa tilaa niin, että leikkihuone puretaan ja sen tilalle rakennetaan baari, missä on noin kymmenen

5.2 Tyyli- ja tunnelmatavoitteet

Päätavoitteena on luoda ravintolatilasta klassinen ruokaravintola, jonka sisustus ei viittaisi liikaa mihinkään yksittäiseen tyyliin tai teemaan. Ravintolan tunnelma tulisi olla toisaalta juhlava, ja toisaalta kodikas; trendikkyys ei kuulu varustamon eikä myöskään m/s Kristiina Reginan risteilyjen liikeideaan, joten se on vieras tyyli myös Kotka -ravintolan sisustuksessakin.

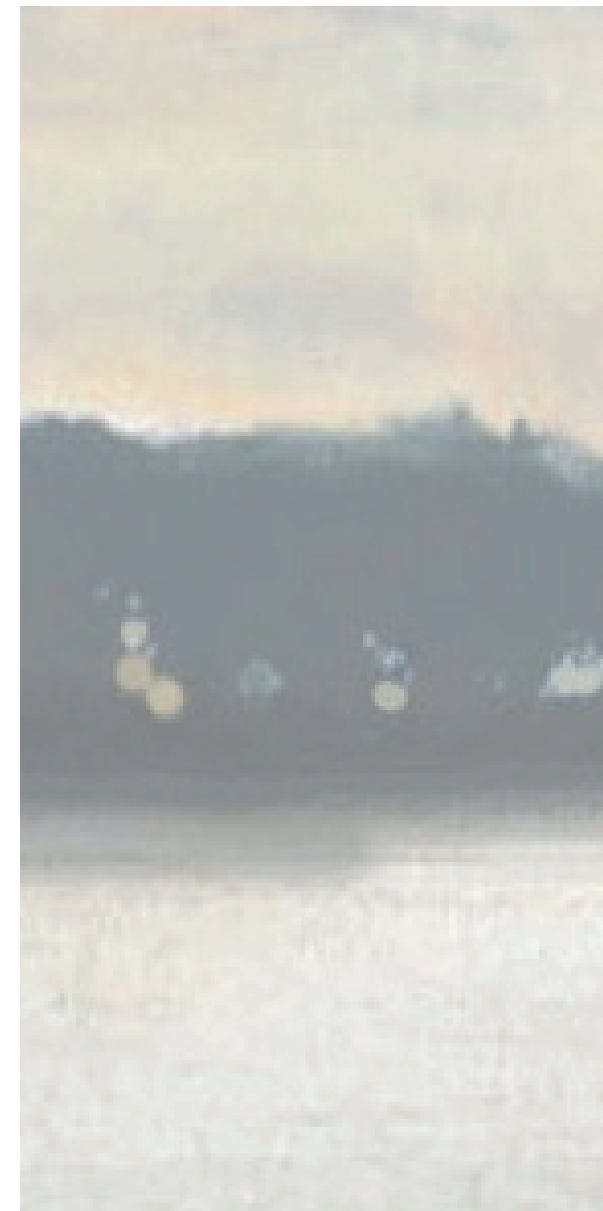
Viittauksia johonkin tyyliin tai aikakauteen on sisustuksissa kuitenkin mahdotonta välttää. Kotka –ravintolan sisustuksen tyyllilliset viittaukset löytyvät suunnitelmastani 1930- ja 40-lukujen pehmeästä muotokielestä.

asiakaspaikkaa. Tämä mahdollistaa sen, että henkilökunnan käyttämää tarjoilutilaa eli pentteriä voidaan pienentää ja osa sen toiminnoista voidaan siirtää baariin. Pentteri saadaan näin ollen selkeämmäksi ja ravintolasalin kummallekin sivulle avautuvaksi.

Muita pienempiä toiminnallisia tavoitteita on sekä pianon että kapteenin pöydän sijoittaminen tilaan. Salissa on myös tällä hetkellä piano, mutta sen sijainti salissa ei ole paras mahdollinen. Kapteenin pöytä, jossa tulisi olla 10-16 paikkaa, on käytössä parina kolmena iltana viikossa. Sen sijoittaminen tilaan on haaste, sillä näin iso pöytä ei ole muuten välttämättä asiakkaiden mieleen.

Myös kosketus menneeseen maailmaan klassisine käyttäytymissääntöineen on ollut ajatuksenani tilasuunnitelmaa tehdessäni. Koska käyttäjäryhmä on suurelta osin hieman iäkkäämpää, koulutettua, kulttuuria arvostavaa, tietty etiketti ja kohteliaat käyttäytymissäännöt ovat lähellä heidän arvomaailmaansa. Tavoitteena on siis menneen ajan hengen saavuttaminen tämän päivän ratkaisuja käyttäen.

Tarkoitus on tehdä ravintolasta helposti lähestyttävä kutsuvan sisääntulon avulla. Tarkoitus on myös heti ravintolan sisääntulossa virittää asiakas sellaiseen tunnelmaan, että hän on saapumassa viettämään pitkää, mukavaa iltaa ravintolaan, jossa on kiireetön tunnelma.



5.3 Toteuttamiskeinoja

5.3.1 Kiinteä sisustus ja kalusteet

Kiinteässä sisustuksessa, eli seinissä, lattiassa ja katossa tulee suunnitelmassa olemaan elementtejä höyrylaivoilta ja Boren alkuperäisestä sisustuksesta. Näitä elementtejä ovat muun muassa puun tai puun näköisen laminaatin käyttö seinäpaneloinneissa ja seinälistoissa, graafiset kuvioinnit ja mahdollisesti lautamaisen materiaalin käyttö lattiassa, sekä valaistuksen integroiminen hillityksi osaksi sisustusta.

Värimaailman rauhallisuus tukee omalta osaltaan haluttua tunnelmaa. Lämpimät puun sävyt, pähkinä tai mahonki, luovat kotoisuutta ja valkoiset pöytäliinat juhlavuutta. Käytettävien materiaalien värisävyt tulevat olemaan alikylläisiä ja mahdollisesti kokonaisväritys muodostuu pääsääntöisesti rauhallisista sinisen ja vihreän sävyistä.

Kuva 88, s.73. Werner Westin v. 1946 suunnittelema nojatuoli Arabian museon aulaan. Tuoli kuuluu sohva ryhmäkalustoon.

Kuva 89. Luonnos ravintolasaliin tulevasta taulusta, osakuva.



Kotka -ravintolan kalusteina ovat pöydät, pikkutuolit ja baarituolit. Pikkutuolilla on merkittävä osuus tilan tunnelman luomisessa, sillä se on baarituolin lisäksi ainoa kaluste, johon voidaan etsiä sopiva muoto. Muotokieli tuoliin löytyy 1930- ja -40-luvuilta, esikuvana on esimerkiksi Werner Westin tuon ajan pikkutuolit.

1940 -luvulla huonekalut olivat klassismin jäykän vaikutuksen jälkeän muuttuneet vapaamuotoisemmiksi ja pehmeälinjaisemmiksi. Tuolien selkänokkien kulmat olivat pyöristettyjä ja kauniisti kaareutuvia. Puuosat olivat vielä sota-ajan materiaalipulan aikaan yleensä tummaksi petsattua koivua. Myöhemmin koivu korvattiin pähkinäpuulla, mahongiilla tai jalavalla. (Karttunen.s.221)

5.3.2 Taide tunnelman luojana

Arjesta irtautumisen tunnelmaa tukee myös suuri seinälle asetettava taideteos. Teos tulisi olla ennemmin esittävää kuin abstraktia taidetta, aihe voisi olla esimerkiksi merimaisema, joka herättäisi katsojassa, ravintolan asiakkaassa, kaipauksen jonnekin kaukaiseen paikkaan. Maalaus ei saisi kuitenkaan viedä liikaa huomiota, sen pitäisi sulautua hiljaisella tavalla sisustuksen kanssa mutta kuitenkin niin, että se myös riittävästi erillisenä elementtinä ylevöittää tunnelmaa. Sen vuoksi maalauksen värien tulisi olla rauhallisia ja muuhun sisustukseen sopivia alikylläisiä värejä. Värit voisivat muodostaa sinisen, harmaan ja vihreän sävyjen lähiväriharmonian niin, että harmoniaa rikkoisi hieman tummemmat ja vaaleammat kohdat.

Lisäksi maisemassa tulisi olla tapahtuma tai tapahtumia, jotka hetkiseksi herättävät katsojan uteliaisuuden ja saavat hänet hyvälle mielelle. Tapahtumina voisi esiintyä lähtevä tai saapuva laiva, satamanäkymä, kylpijöitä meressä tai taivaalla liitävät linnut.

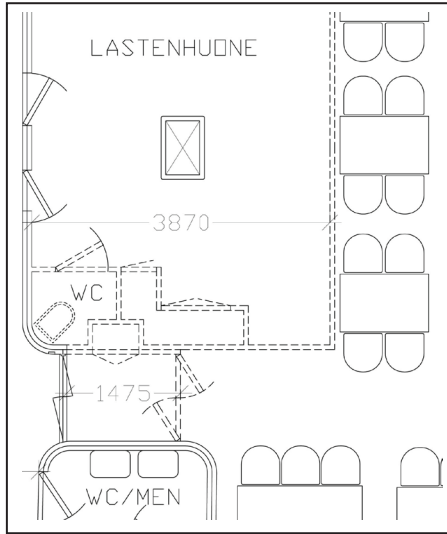
Episodimaisuus tilassa, jota käsittelen enemmän kappaleessa `7.2 Tilan episodimaisuudesta`, on tärkeä tekijä tunnelman luomisessa. Episodimaisuus sisustusarkkitehtuurin yhteydessä tarkoittaa sitä, että tila johdattaa toisesta tilasta ja toisesta tunnelmasta toiseen. Toisin sanoen episodimaisuuden muodostavat ravintolasalin rytmi, selkeät linjat ja tunnelmalliset, intiimit pöytäryhmit. Tunnelman luomisen lisäksi episodimaisuus liittyy myös tilan toimintoihin. Tilaratkaisulla luodaan erilaisia toiminnallisia osia ravintolasaliin.

Maalauksen tulisi viedä katsoja myös matkalle ajassa taaksepäin, esimerkiksi Suomen taiteen kultakauteen, jolloin taiteen keinoin luotiin suomalaista identiteettiä. Ylevöittävä kokemus voisi viedä katsojan taiteen historiaan, mutta kuitenkin niin, että taulun maise-mallinen kuvaelma ei olisi selkeästi sijoitettavissa tiettyyn maahan. Maisema voisi sijaita siis yhtä lailla pohjoisessa Euroopassa tai substrooppisella alueella.

Näillä keinoilla katsojalle annetaan mahdollisuus tulkita maalauksen esittämää kuvaelmaa monella eri tavalla. Merihenkinen maalaus yhdistää katsojan tilaan ja paikkaan, missä hän on; ensin ravintolasaliin ja, mikä tärkeintä, alueeseen, missä alus kulloinkin purjehtii. Klassisen maalaustaiteen tyyliin tehtyyn taideteos liittää katsojan myös laivan menneisyyteen. Kun ravintolan asiakas tuntee, että kyseinen teos olisi voinut olla laivassa jo useita vuosikymmeniä sitten, on taideteos antanut mahdollisuuden historialliseen kohtaamiseen.

Taideteos antaa mahdollisuuden historialliseen kohtaamiseen.

5.4 Suunnittelutyön rajaus



Kuva 90. Piirros sisääntulosta ja lasten leikkihuoneesta. Kuvaan on merkitty katkoviivalla poistettavia rakenteita. Poistettavien rakenteiden joukossa on myös siäntulo ovet, jotka siirtyvät Elomaticin tekemän suunnitelman mukaisesti käytävän suuntaan noin 150 cm.

Suunnitelma rajautuu tilojen osalta ravintolasalin ja sinne johtavan käytävän suunnitteluun. Käytävän ja ravintolan välinen seinä on suunnitelmassa suuressa osassa, joten siksi käytävän liittäminen suunnitelmaan on olennaista. Olen jättänyt suunnitelmasta pois henkilökunnalle tarkoitettuja ravintolan toimintaan liittyvät tilat. Poikkeuksena tästä on baaritiski, joka on olennainen osa ravintolasalin miljöötä. Se on ainoa tilaan suunniteltava erikoiskaluste, joten sen suunnitelman esitän tarkemmassa mittakaavassa.

Pentteriin tulee nykyiseen tilanteeseen nähden muutoksia, joten pentterisuunnitelma olisi myös osa kokonaissuunnitelmaa. Pentterin suunnittelu olisi ollut oma suuri kokonaisuutensa, joka olisi vaatinut loppukäyttäjien eli varustamon henkilökunnan kanssa tehdyn tarkan tarvekartoituksen. Katsoin, että tilasuunnitelman kannalta pentterin toiminnot eivät ole tärkeitä, joten näistä syistä johtuen rajasin pentterin suunnitelman ulkopuolelle.

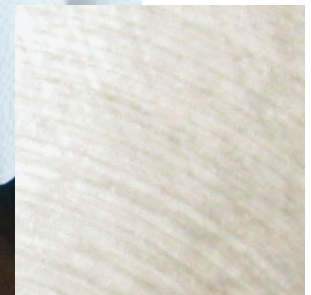
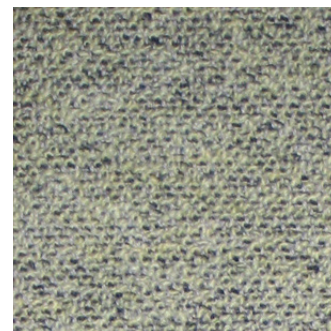
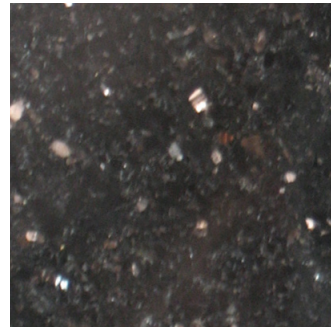
Tilaohjelman ja kalustesuunnitelman lisäksi olen ottanut kokonaissuunnitelmaan mukaan valaistussuunnittelun, värisuunnittelun ja pintamateriaalien valinnan. Suunnitelmassa en esitä kuitenkaan detaljikuvin pintamateriaalien, esimerkiksi seinälaminaattien tai kattokasettien kiinnittämistä rakenteisiin. Syynä tähän on se, että ravintolatilaan tuleva 500-600 mm:n kattokorotus on ollut suunnitelmaa tehdessäni vielä yleissuunnitelman tasolla, joten käytössäni ei ole ollut kattorakenteista tarkkoja piirustuksia.

Huomioin suunnitelmassa myös suunnitteluun vaikuttavat tekniset reunaehdot, eli lähinnä palosuojelun, joka on olennainen osa laivanrakennustekniikkaa. Palokaluston sijoittelu vaikuttaa jonkin verran myös sisustusratkaisuihin ja palomääräykset suuressa määrin materiaalivalintoihin. Ilmastointi eli ilmastointikalanavat eivät tule olennaisilta osin muuttumaan ravintolan tulevan muutostyön aikana. Niistä ei myöskään ole ollut suunnitteluprosessin aikana saatavissa tietoa, joten ilmastointia ei voi eikä myöskään ole perustellut ottaa huomioon tässä tilasuunnitelmassa.

Liikuntarajoitteisten henkilöille tarkoitettujen tilojen suunnitteluun liittyviä tekijöitä en tule ottamaan suunnitelmassa huomioon. Laivassa ei ole matkustajille tarkoitettua hissiä, joten pyörätuolin, rollaattorin tai kainalosauvojen kanssa liikkuvat henkilöt eivät pysty toimimaan aluksella. Koska laivassa on paljon portaikkoja varustamo ei suosittele liikuntarajoitteisille henkilöille Kristina Reginan risteilyjä.

Tarvittavien pohja-, leikkaus-, projektio- ja detaljipiirustusten lisäksi mallinnan suunnitelman havainnollistamiseksi sekä ravintola- että käytävätilan kolmiulotteisesti Intericad -ohjelmalla.

moodboard



- 91. Ravintola Lehtovaaran pöytä
- 92. Kotka -ravintolan pöytiä
- 93. Pöytävalaisin, Gunilla Jung 1937
- 94. Ravintola Kuusihokki
- 95. Werner Westin tuoli 30-luvulta
- 96. Roland -flyygeli
- 97. Yki Nummen muoviva ja tiikkiä oleva tarjotin

92.

91.



93.



94.

Arkkitehtoninen tila koetaan monilla eri aisteilla, joista näköaisti on pääosassa. Kuitenkin myös hajut, äänet, lämpötilojen erot ja käsin kosketeltavat pinnat kertovat tilassa liikkuvalla vähintään yhtä paljon, kuin näköaisti. Ravintolaympäristössä ihminen kokee tilan mahdollisimaan monia eri aistejä käyttäen.



95.



96.



97.



6. MATKUSTAJALAIIVAN
TILASUUNNITTELUN
ERITYISVAATIMUKSIA

98.

6.1. Yleistä laivan tilasuunnittelusta

Laivan suunnittelemista ohjaavat aluksille merenkulkuviranomaisten ja luokituslaitosten asettamat perusvaatimukset. Suunnittelutyöstä vastaavat laivanrakennusinsinöörit ja laivasuunnittelusta koke-musta omaavat insinöörit, joita on suurien telakoiden, varustamoiden ja laivanrakennukseen erikoistuneiden insinööritoimistojen palveluksessa.

Sisustussuunnittelusta vastaa yleensä sisustusarkkitehtitoimiston suunnittelija yhdessä insinöörien ja varustamon edustajien kanssa. Laivainsinöörien kanssa tehdään tilasuunnitelmat, määrittellen kulke-reitit laivassa, hyttien lukumäärä ja sijainti, miehistön ja matkustajien tilat, saunat ja muut yksityiskohdat. (Stewen.1998)

Yksittäisen tilan, esimerkiksi ravintolan suunnittelu ei poikkea kovinkaan paljon maissa olevan julkisen tilan suunnittelutyöstä. Tilasuunnittelun ratkaisuilla pyritään kummassakin tapauksessa toimivaan ja viihtyisään ympäristöön. Sekä maissa että merellä olevan julkisen tilan suunnittelua määrittävät kodin tilojen suunnittelua tiukemmat palomääräykset. Julkisten tilojen suunnittelussa tulee huomioida lisäksi poistumistiet ja ylipäättään tilan helppokulkuisuus.

Laivan vakaus on yksi huomioitavista asioista sisustusta suunniteltaessa. Laivan runko on jatkuvassa dynaamisessa liikkeessä ja liikkeestä aiheutuvien voimien kuormittama. Siksi sisustusta suunniteltaessa rungon rakenteisiin ei saa koskea ilman runkosuunnittelijan hyväksyntää. (Soininen.2008)

Laivan keinumisen vuoksi ravintoloiden pöydät ovat lähes poikkeuksetta aina kiinnitettävä tukevasti lattiaan. Valaisimet tulee olla sellaisia, että ne eivät heilu.



99.

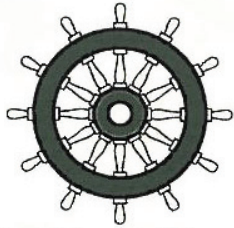
Lattiamateriaalien valinnassa tulee kiinnittää huomiota äänen absorboinnin lisäksi materiaalin kitkaominaisuuksiin; esimerkiksi liukasta laminaattia ei kannata valita lattiamateriaaliksi. Keinuminen tulee huomioida myös verhoratkaisuissa ja esimerkiksi seinille ripustettavien taulujen ja peilien kohdalla. Laivan keinuminen asettaa jonkin verran vaatimuksia myös kalusteiden rakenteiden suhteen. Esimerkiksi puisessa pikkutuolissa olisi hyvä olla jalkojen välissä poikkipuun tuolin tukevuuden lisäämiseksi. Kaiken kaikkiaan irrallisten esineiden minimointi ja kalusteiden tukeva kiinnittäminen ovat asioita, jotka tulee suunnittelussa pitää mielessä. (Soininen.2008; Markkanen 2008)

Kaikessa tilasuunnittelussa tulee ottaa huomioon myös tilan äänimaailma, mutta erityisen tärkeää asian huomioiminen on laivojen tilasuunnittelussa. Laivojen eri tiloissa muodostuu helposti kaikuongelma, ja tämän lisäksi äänen kulkeutuminen tapahtuu helposti myös runkorakenteiden kautta, sillä laivan rakennusmateriaali, teräs, johtaa hyvin ääntä. Tämä seikka aiheuttaa myös sisustuksen suunnitteluun lisähaasteita. (Soininen.2008)

Kuva 98, s. 81 Näkymä Kotka -ravintolassa sisääntulo-ovelle ja lasten leikkihuoneeseen päin.

Kuva 99. M/s Turella rakenteilla v. 1979. Kuva laivan kahvila-ravintolan teräsrakenteista.

6.2 Alusten määräyksistä palosuojelussa



Notified Body No.: 0575

Kuva 100. Laivavarusteille myönnettävä kansainvälinen hyväksymismerkki, ns. `ruori-merkki`

Meriturvallisuuteen liittyvä aihealue on hyvin laaja, joten sen syvälinen käsittely ei tässä opinnäytetyössä ole tarpeen. Kuitenkin katson tarpeelliseksi käsitellä jonkin verran niitä määräyksiä ja määräysten takana olevia organisaatioita, jotka vaikuttavat meriturvallisuuteen ja palomääräyksiin. Nämä määräykset puolestaan vaikuttavat muun muassa materiaalivalintoihin ja näin ollen myös sisustuksen suunnitteluun.

Matkustajalaivan tilojen suunnittelu poikkeaa maissa tapahtuvasta julkisten tilojen suunnittelutyöstä nimenomaan tiukempien palomääräysten vuoksi. Maissa olemassa olevat palomääräykset ja materiaalien paloluokitukset eivät päde merenkulussa ja laivoissa.

Sisäasianministeriön säännöstiedoston ”RT SM-21081 Ohje sisusteiden paloturvallisuudesta, paloluokitukset” ovat vain maissa tapahtuvaa sisustamista koskevia. Voidaan kuitenkin karkeasti sanoa, että kyseisessä määräyskokoelmassa olevat ja yleisesti käytetyt syttyvyysluokkaan SL0- palamaton ja SL1- vaikeasti syttyvä kuuluvat materiaalit saattavat olla käytettävissä myös laivassa, mikäli tuotteet ovat laivavarustedirektiivin mukaisesti hyväksytyjä. Tämä vaatimus on ehdoton. Hyväksynnän merkiksi materiaali saa merkinnän, jonka näkyvin osa on ruori-merkki (kuva 104).

Laivoissa käytettäviä rakenne- ja sisustusmateriaaleja säätelevät kansainväliset sopimukset. Kansainvälinen merenkulkujärjestö on YK:n alainen järjestö IMO (International Maritime Organisation), jonka yksi alajaosto Maritime Safety Committee, MSC, vastaa meriturvallisuuteen liittyvistä asioista. Määräykset on koottu niin sanottuun SOLAS –sopimukseen, jota päi-

vitetään määräajoin. SOLAS- (Safety of Life at Sea) sopimus koskee vain kansainvälisessä meriliikenteessä olevia aluksia ja sopimusta valvoo Suomessa liikenne- ja viestintäministeriön alainen Merenkulkulaitoksen Meriturvallisuusosasto. (Soininen.2007; Haatainen.2008)

Marine Equipment Directive eli laivavarustedirektiivi on EU:n direktiivi ja siitä lyhenteenä käytetty MarED puolestaan EU:n alainen yhteistyöelin, jonka muodostavat jäsenmaidensa kansalliset ”ilmoitetut laitokset = Notified Bodies”. Jäsenmaat nimeävät eli ilmoittavat tiettyjä laitoksia valvomaan ja edistämään yhtenäisiä käytäntöjä ja teknisiä vaatimuksia merenkulun varustustoiminnassa. (www.mared.org)

Laivavarustedirektiivin tuotteiden hyväksyntää hoitavat Euroopan yhteisön alueella hyväksytyt ilmoitetut laitokset. Suomessa Liikenneministeriö on valtuuttanut kaksi laitosta, VTT Rakennustekniikan laitoksen ja Työterveyslaitoksen ilmoitetuiksi laitoksiksi. Kyseiset laitokset testaavat direktiivin mukaisin palokoemenetelmin yritysten markkinoille tarkoitamat tuotteet ja antavat niille joko hyväksymis- tai hylkäyspäätöksen. (Haatainen.2008. Laivavarustedirektiivi –moniste)

MarEDin datapankki sisältää informaatiota auktorisoidusta eli luvallisesta varustuksista, joita voidaan asentaa EU-maissa liputettuihin kauppa-aluksiin. Direktiivin antamin asetuksin ja säädöksin määriteltyjen tuotteiden sertifiointi tapahtuu ilmoitettujen laitosten datapankkiin antamien säännöllisten ja päivitettyjen tietojen perusteella. (www.mared.org)

Alusten palosuojelussa ovat olennaista palovyöhykkeet. Palovyöhykkeellä tarkoitetaan sellaista aluetta, jollaisiin alus on jaettu palonkestävin rakentein ja jonka palosuojelu- ja palontorjuntajärjestelyt ovat mahdollisimman itsenäiset. Rakenteellisesti (tilajärjestelyt, materiaalit, tiiviys, eristys) palovyöhykkeet ovat sellaisia, että palo ei pääse helposti etenemään toiseen palovyöhykkeeseen, ja palon ollessa jossain palovyöhykkeessä toisissa vyöhykkeissä oleskelu on turvallista ja niissä olevat palontorjuntajärjestelyt eivät mene toimintakyvyttömiksi. (Haatainen.2006)

Palovyöhykkeiden lisäksi kuhunkin tilaan ja sen palosuojeluun ja –eristykseen vaikuttaa kuitenkin se, mihin kategoriaan tila on luokiteltu kuuluvaksi. Kategorioita on useita riippuen alustyyppistä ja siitä, onko tila luokiteltu `rajoitetun palovaaran` tilaksi vai ei. Rajoitetun palovaaran tilassa on seinä- ja kattopinnoitteiden lisäksi luokitus- ja testivaatimukset myös kalusteille, erityisesti pehmustetuille kalusteille ja vuoteille, lattiapäällysteille ja riippuville tekstiileille eli verhoille. ”Ei-rajoitetun palovaaran tilassa” sisustukselle ei aseteta niin tarkkoja vaatimuksia. Huomioitavaa on, että sama tila voi erilaisista määrittelyistä johtuen olla joko rajoitetun tai rajoittamattoman palovaaran tilaa. (Soininen.2007)

Sisustusmateriaalien vaatimus riippuu matkustajaluksessa siitä, mihin kategoriaan tila kuuluu. Pääperiaate valittaville materiaaleille on se, että ne ovat huonosti paloa levittäviä ja vähän savua tai myrkyllisiä kaasuja päästäviä (P. Haatainen). Toisin sanoen vaikka jokin materiaali olisikin huonosti syttyvää, niin kun se syttyy ja palaessaan muodostaa myrkyllisiä kaasuja, ei materiaali saa hyväksyntää käytettävien materiaalien joukkoon.



Kuva 101. Kotka -ravintolan sisäänkäynti. Kuvassa näkyvät nykyiset heiluriovet ja palopostin kaappi siirtyvät muutostyössä uusiin paikkoihin.

6.3. Kotka –ravintolan palosuojelusta

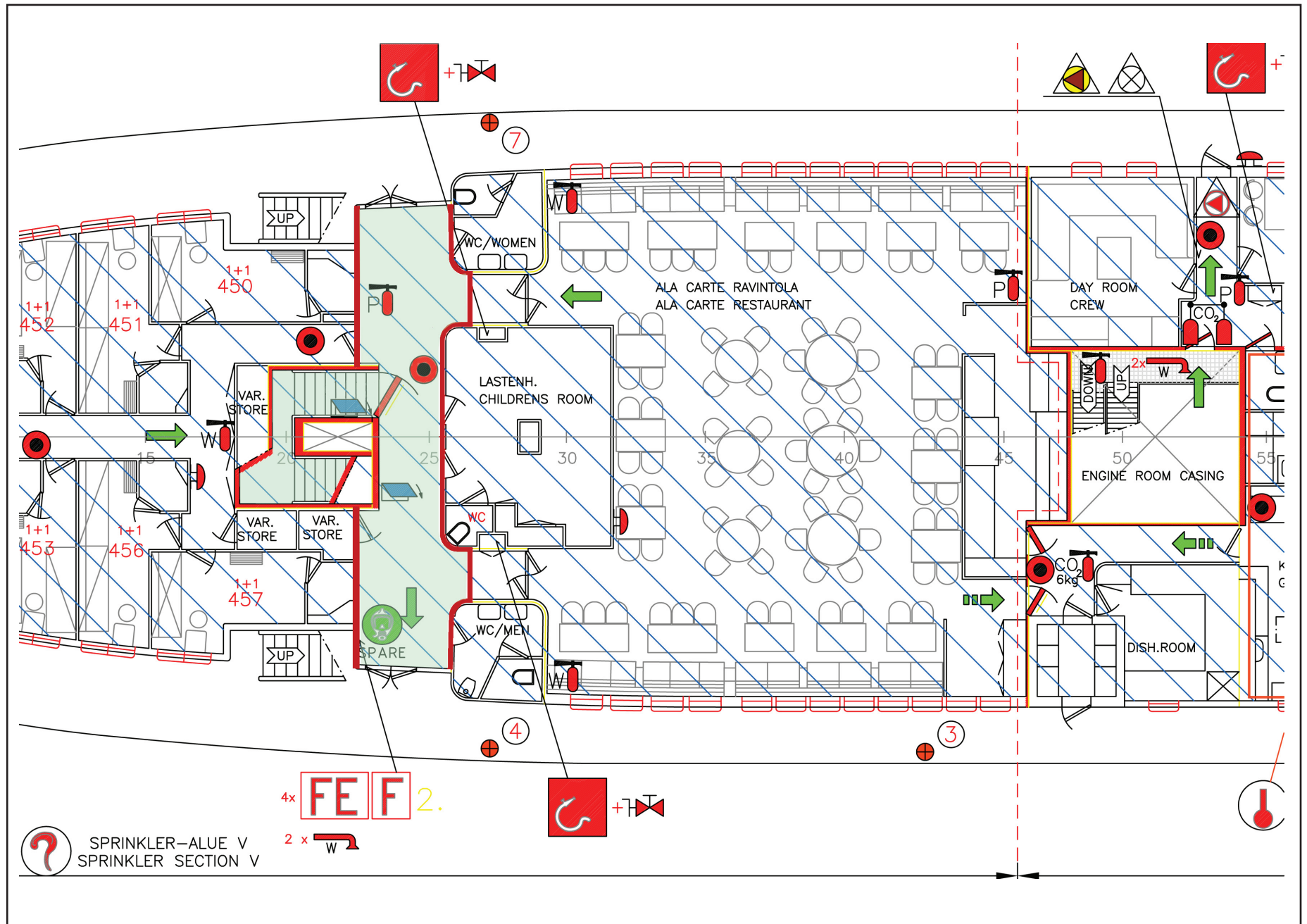


Kuva 102. Kotka- ravintolan perän puolella oleva käytävä, josta on kaksi sisäänkäyntiä ravintolaan. Kuvassa oleva ovi johtaa ulkokannelle ja oikean puoleinen oviaukko alemman kannen hyttiasastolle.

6.3.1. Palolaipiot

Kotka –ravintola sijaitsee laivan neljännellä kannella laivan keskiosasta hieman perään päin. Ravintolatilante molemmilla puolilla on katetut kävelykannet. Ravintolan keulan puoleisessa päässä on käynti ensintentteri- eli tarjoilutilaan ja sitä kautta keittiöön. Keittiötiloihin on myös suoraan salin puolelta johtava toinen ovi. Ravintolan perän puoleisessa päässä on matkustajien sisäänkäynti käytävätilasta ravintolaankäytävästä. Käytävä johtaa sekä ulkokansille että portaikon kautta alemmille kansille. Matkustajat eivät pääse samalla kannella kulkemaan sisäkautta ravintolasta keulaan päin (kuva 114).

Salin keittiön puoleisessa päässä on tällä hetkellä määräysten mukainen palolaipio, joka erottaa kaksi pääpalovyöhykettä toisistaan. Salin perän puoleinen laipio, käytävän vastainen laipio ei tällä hetkellä ole palolaipio. Koska käytävä ja siihen liittyvä alakansille johtava portaikko toimivat pakotienä, tehdään tulevassa korjaustyössä palomääräysten vaatima muutos; käytävä ja siihen liittyvä portaikko tullaan suojaamaan A-60 rakentein. Toisin sanoen käytävän ja ravintolasalin välinen laipio muutetaan teräksiseksi paloeristetyksi palolaipioksi.(Soininen.2007)



6.3.2 Ovet

Poistumisovien täytyy määräysten mukaan avautua poistumissuuntaan päin. Ravintolasalin ja käytävän väliset ovet olleet alusta alkaen heiluriovet ja uudessa suunnitelmassa ovityyppi tulee säilymään samanlaisena. Aikaisemmin ovet ovat olleet selvästi syvennyksessä (Kts. kuva 101), mutta uudessa insinööritömistö

Elomaticin tekemässä yleissuunnitelmassa niitä on muutettu noin 150 cm lähemmäksi käytävää (kts. piirros s.73). (Soininen.2007)

Tällä hetkellä Kotka –ravintolan käytävän puoleisessa laipiossa ei ole ovien päälle sulkeutuvia palo-ovia, sillä laivan valmistumisen aikaan ei niitä määräysten mukaan tarviinut olla. Vanhojen alusten tulee kuitenkin täyttää nykyiset määräykset 1.10.2010 alkaen. Palo-ovet ovat teräslevystä tehtyjä raskaita ovia, joiden tarkoitus on palotilanteessa sulkea oviaukko ja siten tehdä palolaipiosta yhtenäisen. Palo-ovissa voi olla joko saranat tai liukumekanismi. (Soininen.2007)

Oviaukkojen tulee olla riittävän leveät nopeaa poistumista varten. Vähimmäisleveys oviaukolle sataa henkilöä kohden on 100 cm. Jokaista lisähenkilöä kohden oviaukon leveyttä tulee lisätä 1 cm. Jos siis ravintolassa on 120 asiakaspaikkaa, tulee pakotien oviaukon leveyden olla 120 cm. (Soininen.2008)

Kotka –ravintolan oviaukkojen leveydet ovat noin 110 cm, ja kun poistumisreittejä on kaksi, niin turvallisuuteen liittyvät ehdot täyttyvät hyvin. Tulevassa muutostyössä ovien leveyksiin tai määrään ei tule muutoksia.

6.3.3 Palopostit ja muut sammutusvälineet

Paloputkiston avulla saadaan vettä käytettäväksi sammutusta varten aluksen kaikkiin osiin. Palopostit sijoitetaan niin, että aluksen kaikkiin kohtiin saadaan vähintään kaksi vesisuihkua. Palopostien tulee sijaita niin, että niistä saatavien suihkujen lukumäärä on riittävä, kun kaikki pääpalovyöhykkeiden ovet ja portaikko-ovet ovat kiinni. Palopostin letkun tulee olla vähintään 15 metrin pituinen. Kotka –ravintolan palopostit, joita on kaksi kappaletta sijaitsevat tällä hetkellä käytävän puolella seinään upotettuina lähellä kumpaakin ravintolan sisäänkäyntiä. (Soininen.2007)

Suunnittelutyöni aikana esitin Merenkululaitoksen toimistopäällikkö Pertti Haataiselle ravintolan tilasuunnitelmaa ja palopostien sijoittelusta eri vaihtoehtoja. Hänen neuvostaan sijoitin yhden palopostin salin kumpaankin päähän. Parin lisäkorjauksen jälkeen palopostit saivat suunnitelmassa nykyiset paikkansa. Kun palopostit sijaitsevat sisäänkäyntien luona, voidaan niitä tarvittaessa käyttää myös viereisiin tiloihin.

Palopostien lisäksi tilassa pitää olla tarvittava määrä irrallisia sammutusvälineitä, joita ovat käsiammuttimet, siirrettävät sammuttimet ja sammutuspeitteet. Käsiammuttimia ovat jauhesammuttimet, vesisammuttimet, nestesammuttimet ja hiilidioksidisammuttimet. Automaattinen sprinklerilaitos on pakollinen uusien ja olemassa olevien matkustaja-alusten asuntotiloissa, työskentelytiloissa ja tarkkailuasemilla. Sprinklerilaitos asennettiin Kristina Reginaan vuonna 1997. Myös paloilmotuslaitos, eli savuilmatisimet vaaditaan kaikissa matkustaja-aluksissa ja sellainen on myös Kristina Reginalla. (Haatainen.2006; Markkanen 2008)

Kuva 103. M/s Kristina Reginan neljännen kannen paloturvallisuuskavaio, osakuva.

Kuvassa merkittynä uudet käytävän molemmille puolille tulevat palolai-piot punaisella viivalla. Vihreällä merkitty alue, eli portaikko ja käytävä, jotka toimivat poistumis-teina, pitää olla suojattu palolai-pioin 10/2010 alkaen.



104.

6.3.4 Poistumistiet ja hätävalaistus

Poistumisreittien tarkoitus on päästä pois tilasta, mutta toisaalta myös päästä tilaan pelastamaan ja sammuttamaan. Seuraavat tekstit ovat suora lainaus P. Haataisen ”Alusten rakenteesta palosuojelussa” -monisteesta.

”Poistumisteiden järjestelyissä on periaatteena, että kaikista paikoista on yleensä vähintään kaksi poistumistietä, joista toinen johtaa suojaisesti ja yleensä jatkuvana pelastusasemille. Matkustaja-aluksen pysytysuuntaisessa päävyöhykkeessä tällaisen suojaisten poistumistien on kuljettava jatkuvana koko matkan samassa päävyöhykkeessä.”

Poistumistie Kotka -ravintolasta johtaa seuraavalla ylemmällä kannella olevalle pelastusasemalle ja sinne pääsee kahdesta ovesta, joten poistumistien vaatimus täyttyy hyvin.

Pelastustienä toimivassa käytävässä ei saa määräysten mukaan olla irtokalusteita. Mahdolliset irtokalusteet, lähinnä tuolit, tullaan poistamaan Kotka-ravintolan käytävästä. Lähin pelastusasema, samoin kuin pelastusveneet sijaitsevat viidennellä kannella. Ravintolasalin sisällä olevista käytävävevyksistä ei ole olemassa direktiivin mukaisia määräyksiä. (Soininen.2008)

Kuva 104. Laivan vasemman eli paapuurin puoleinen kävelykansi



105.

Kuva 105. m/s Kristina Reginan portaikkoa.

Kuva 106. Saranallinen palo-ovi. Kuva m/s Rosellalta

Kuva 107. Palovyöhykkeiden välillä oleva liukumekanismilla varustettu palo-ovi. Kuva m/s Rosellalta.



106.

Pääkäytävien tulisi kuitenkin olla niin leveät, kuin mahdollista. Ravintolassa, jossa on pöytiintarjoilu, käytäväleveys tulee olla kuitenkin vähintään 900 mm. Tämä leveys on RT -ohjetiedoston kortissa RT 94-10442 ja sitä voitaneen soveltaa myös laivan ravintolaa suunniteltaessa.

Normaalin hätävalaistuksen lisäksi kaikissa matkustaja-aluksissa on oltava savuhätävalaistus. Savuhätävalaistus ja lisähätävalaistus voidaan toteuttaa kokonaan tai osittain samoilla laitteilla. (Haatainen.2006)



107.

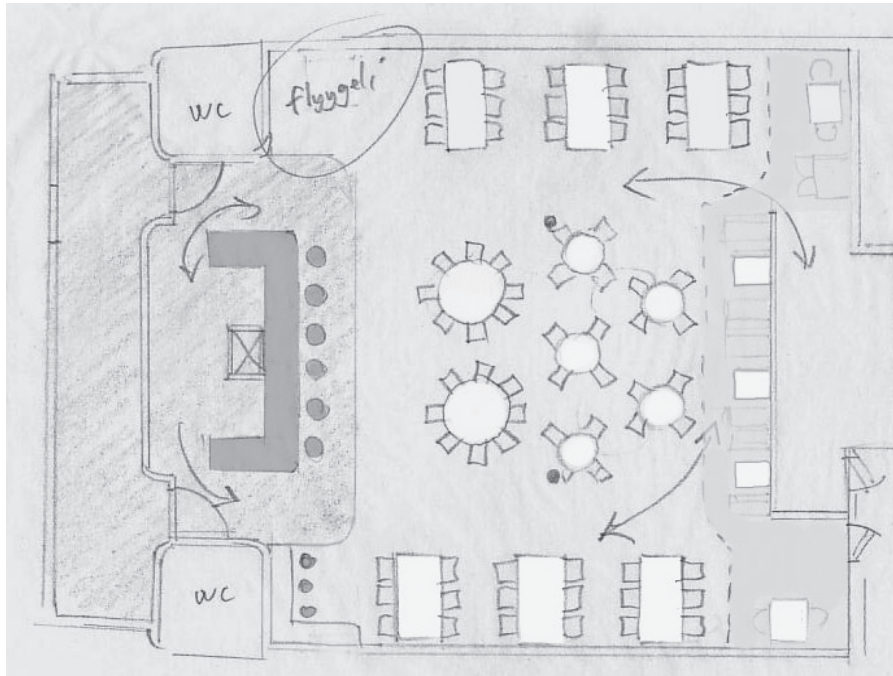
Kristina Reginalla hätä- ja savuvalaistus on toteutettu niin, että osa laivan ja niin myös Kotka-ravintolan valaisimista on erillisessä hätäverkossa. Näin ollen mitään erillisiä valaisimia hätävalaistuksen toteuttamiseksi ei tarvita. (Markkanen.2008)



7. SUUNNITTELUPROSESSI

108

7.1 Ravintolatilän episodimaisuudesta



109.

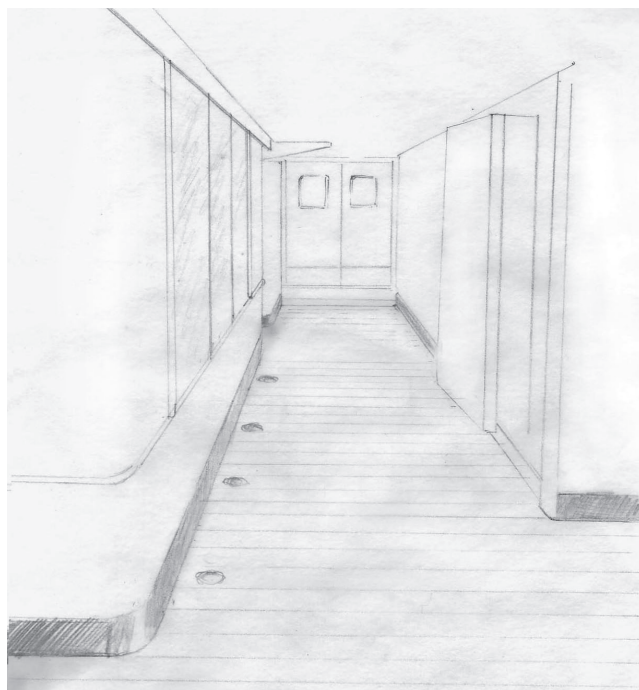
Ajatus siitä, että sisustuksen eri elementeillä voi ohjata ihmisen käyttäytymistä, on mielenkiintoinen. Suunnittelijan tulisi ymmärtää, mitä tilan käyttäjä, tässä tapauksessa ravintolan asiakas, toivoisi tekevänsä ja miten hän käyttäytyy ravintolassa eri tilanteissa.

Suunnitteluprosessin yhtenä lähtökohtana on ollut tilan episodimaisuus. Episodimaisuuden tehtävä on saada tilassa aikaiseksi erilaisia hetkiä ja tunnelmia. Tilan kokeminen perättäisinä tapahtumina tekee tilakokemuksesta ja -elämyksestä rikkaamman. Episodimaisuutta voidaan luoda tämän suunnittelutyön kohdalla samalla tavalla, kuin monien muidenkin tilasuunnitelmien kohdalla tyypillisesti tehdään; kalusteiden sijoittelulla ja pintamateriaalien valinnalla.

Tila vaikuttaa voimakkaasti ihmisen käyttäytymiseen, mutta voidaan kuitenkin sanoa, että tilassa olevien ihmisten käyttäytyminen muokkaa myös voimakkaasti tilaa. Tilan käytössä on kyse vuorovaikutuksesta ihmisten välillä, erilaisten sosiaalisten käytäntöjen, ennakkokäsitysten ja tottumusten välillä. (Saarikangas.1999)

Kuva 108, s. 87 Mallinnuskuva sisäänkäynnistä ja baarista.

Kuva 109. Ensimmäinen yleisluontoinen tilasuunnitelma. Sali jakaantuu kolmeen osaan, ensimmäisenä on baari omine toimintoineen, seuraavana salin suuret pöydät seurueille ja kolmantena pienet pöydät pariskunnille.



110.

Kuva 110. Luonnos käytävästä. Salin puoleinen laipio on saanut ikkunat ja lattia lankkumaisen päällysteen. Lankut ovat samansuuntaiset, kuin kävelykannen lankut, eli laivan pituussuunnan mukaiset.

Myös se, miten Kotka- ravintolaan saavutaan laivan ulkokannen ja sisäkäytävien kautta, vaikuttaa tunnelman saavuttamiseen. Ovet ravintolaan sijaitsevat leikkihuoneen eli tulevan baarin puoleisessa päädyssä, huoneen molemmiin puolin. Oville tullaan laivan pituussuuntaan nähden poikittaisen käytävän kautta, joka puolestaan johtaa laivan kummallakin puolella katetuille ulkokansille.

Poikittaiseen käytävään tullaan siis ulkoa tai käytävässä olevan portaikon kautta, joka johtaa alemmille kansille, joissa on pääosin vain hyttejä. Suuri osa matkustajista saapuu ravintolaan ulkokautta laivan mo-

lemmilla puolilla olevia katettuja kävelykansia pitkin. Sitä, kumpaa reittiä matkustajat käyttävät enemmän, vaihtelee jonkin verran säätilan mukaan. Kuitenkin noin 90 % matkustajista käyttää aluksen vasemman puoleista kävelykantta saapuessaan ravintolaan. Tämä johtuu siitä, että aluksen pääaulassa ovet ovat vain tälle puolelle. (Markkanen 2009). (Kts. kuva 116)

Episodimaisuuden ensimmäinen askel onkin ravintolan 'eteistila', joka muodostuu käytävästä. Käytävän lattiamateriaali tulisi muistuttaa ulkokannella olevaa lautaa. Tarkoitus on, että kyseinen lattiamateriaali ja ravintolaan avautuva ikkuna saa aikaiseksi vaikutelman, että käytävässä ollaan vielä tietyllä tavalla ulkotilassa ja että vasta ravintolaan sisälle mentäessä astutaan sisätilaan. Tämä lyhyt hetki käytävässä virittelee asiakkaan illan tunnelmaan ja siirtymisen merkitys ovien kautta ravintolasaliin korostuu.

Toinen askel episodimaisuudessa on baari, joka on tarkoitettu pistäytymispaikaksi drinkille ja illalliselle mentäessä vapautuvan pöydän odotteluun. Baari erotetaan muusta ravintolasalista lattiamateriaalilla, joka on sama, kuin käytävässä. Näin saadaan pistäytymiskynnys matalammaksi myös niille asiakkaille, jotka eivät tule nauttimaan illallista. Ajatus on, että baarin asiakas kokee lattiamateriaalista johtuen olevansa vielä eri reviirillä pöydässä istuvien asiakkaiden kanssa. Tämän jälkeen alkaa varsinainen ruokailijoille tarkoitettu saliosuus, joka puolestaan jakaantuisi erilaisiin ja erikokoisiin pöytäryhmiin. Nämä pöytäryhmät mahdollistaisivat sekä suurempien ryhmien yhteisen että intiimin kahdenkeskisen seurustelun.

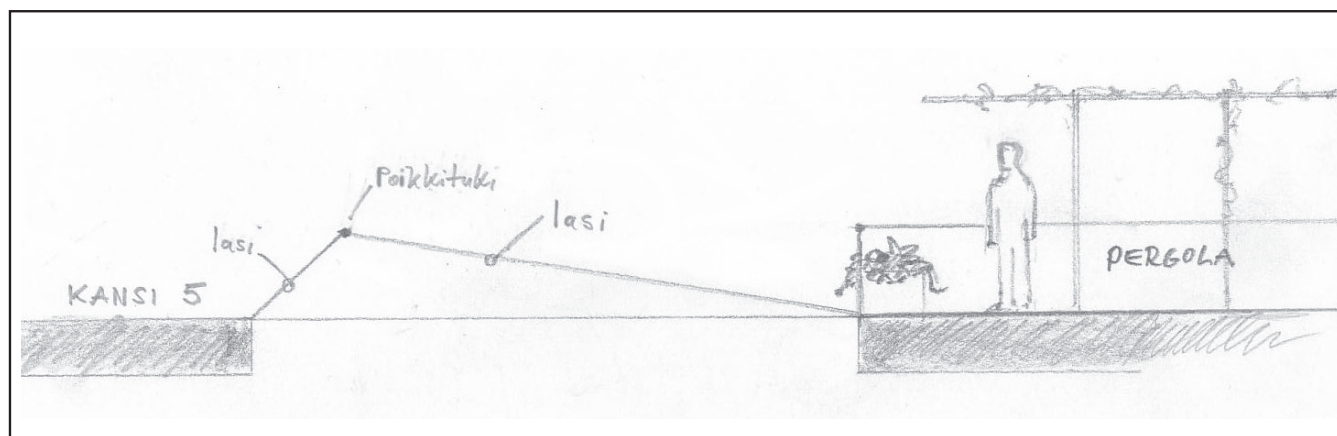
7.2 Kattoikkunasta ja tilan avartamisesta



Kuva 111.
Luonnos
ravintolasta ja
kattoikkunasta

Prosessin alkuvaiheesta lähtien halusin suunnitella tilan niin, että se vaikuttaisi avarammalta. Ravintolan asiakkaille pitäisi saada monimuotoisia näkymiä, jotta tilasta tulisi mielenkiintoisempi. Ajatus kattoikkunasta syntyi, kun sain kuulla, että insinööri-toimisto ja varustamo suunnittelevat ravintolan yläpuolelle avokantta. Tähän muutostyöhön liittyi myös suunnitelma ravintolasalin keskiosan katon korottamiseksi noin puolella metrillä, niin että keskiosasta tulisi noin 260 cm korkea.

Osa seuraavalla kannella, suoraan Kotka -ravintolan yläpuolella olevista miehistöhyteistä purettaisiin ja tilalle tehtäisiin risteilyvieraille viihtyisä pergola. Siitä syntyi ajatus, että ravintolassa voisi olla kattoikkuna tilan tunnelman lisäämiseksi ja tunnelman luomiseksi. Asiakkaasta olisi varmasti mukavampaa istua hyvässä seurassa hyvän ruoan ja juoman ääressä ja välillä luoda katseensa ylös Välimeren päällä loistavalle tähtitaivaalle



Kuva 112. Luonnos kattoikkunan liittymisestä pergolan toimintoihin.

Suunnitelmani oli, että aurinkokannelle varatusta tilasta luovutettaisiin noin kymmenestä viiteentoista neliometriä kattoikkunaa varten. Pari luonnosta tehtyäni huomasin, että ikkunan sijoittaminen sellaiseen kohtaan, jossa se häittäisi mahdollisimman vähän aurinkokannen toimintoja, mutta olisi kuitenkin järkevässä paikassa ravintolasalin baarikalustukseen ja pöytiin nähden, alkoi näyttää liian hankalalta. Ikkunasta olisi voinut tehdä mahdollisesti pienemmänkin, mutta silloin siitä ei olisi näkynyt öistä tähtitaivasta riittävän paljon. Lisäksi havainto, että laivan omat valot ja lasiin tulevat heijastukset tulisivat haittaamaan tähtitaivaan näkymistä huo-

mattavasti, vaikutti yhdessä edellisen ongelman kanssa siihen, että luovuin kattoikkuna-ajatuksesta kokonaan.

Toinen tilaa avartava suunnitelmani oli, että ravintolasalista avattaisiin näkymä käytävälle. Mutta koska käytävä on palonsuojelusmielessä poistumistie, ja sen ympärillä pitää olla A-60 luokitusta olevat seinärakenteet, seinää ei voitaisi poistaa kokonaan tilojen väliltä. Tällöin vaihtoehdoksi jäi muuttaa osa seinästä ikkunarakenteeksi, joka on vaadittavaa A-60 paloluokitustasoa. Tämän lisäksi vaaditaan määräysten mukaan ikkunoiden viereen sprinlerit (Soininen.2008).



Kuva 113. Luonnos käytävästä ja suunnitelmaan sisältyvistä uusista ikkunoista käytävän ja ravintolan välillä.

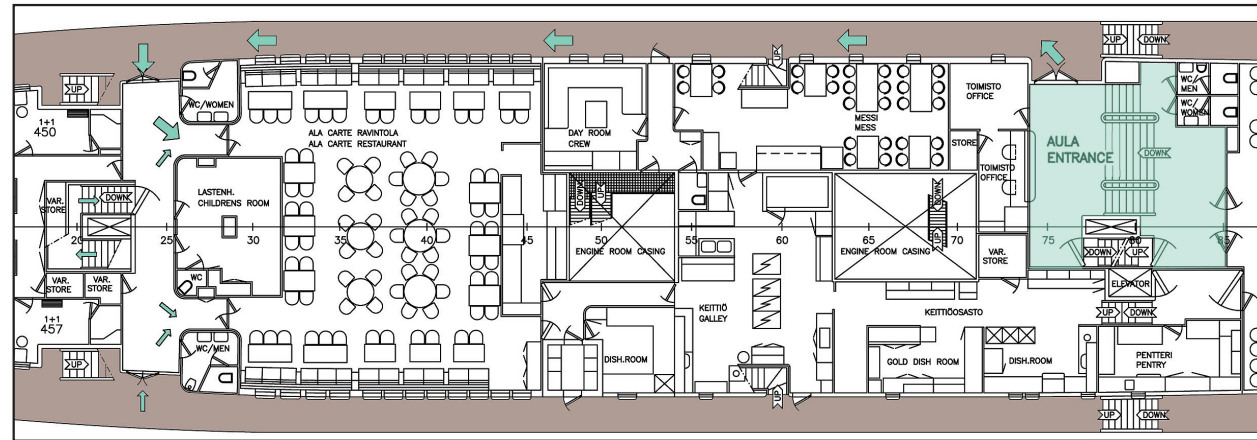
Käytävän lautamaisella lattiamateriaalin ja ikkunoiden avulla salin käytävän puoleisessa päädyssä luodaan illuusio siitä, että asiakas astuu ulko-tilasta sisätilaan. Hetken siirtymävaihe käytävässä on illanvieton tapahtumasarjassa tärkeä tunnelmaa kohottava tekijä.

Umpiseinän korvaamisella ikkunoilla on kaksi päämerkitystä. Kun näkymä pitenee ravintolasalista käytävän puolelle, antaa se muuten pieneen ravintolaan lisää avaruutta. Tällä hetkellä ravintolasta ei avaudu muita näkymiä, kuin pienehköjen ylhäällä olevien ikkunoiden kautta kummaltakin ulkolaidalta ulos merelle olevat näkymät. Toinen, jopa merkittävämpi syy lasisen ikkunaseinän rakentamiseen on se, että halusin kohottaa ravintolaan tulevan asiakkaan tunnelmaa hänen saapuessaan käytävästä ravintolasaliin. Sen sijaan, että asiakas näkee umpinaisen seinän ja kaksi syvennyksissä olevaa pariovea, näkee hän nyt

ikkunoiden läpi ravintolasaliin, jossa ensimmäisenä häntä houkuttelee baari juomineen. Baarin takana näkyy sisustukseltaan hillitty ravintolasali, joka interiörillään houkuttelee viettämään mukavaa iltaa hyvän ruoan ääressä.

Kolmas, painoarvoltaan pienin ikkunaseinää puoltava tekijä on se, että käytävästä avautuva näkymä saliin voi houkutella asiakasta poikkeamaan baariin nauttimaan virkistävästä juomasta. Näin baariinkin saadaan lisää käyttöä.

7.3 Tila-analyysi - tilan mahdollisuudet ja rajoitukset



Kuva 114. Kulkureitit Kotka -ravintolaan. Pääkulkureitti on paapuurin puoleinen kävelykansi, josta on yhteys pääaulaan. Muut reitit ovat toinen kävelykansi sekä ravintolan perän puoleisen käytävän portaikko. Cad-piirustus Elomatic/nuolet ja väritys tekijän.

Tilaa rajoittaa laipiot eli seinät, joiden sijaintia ei voi muuttaa. Muita tilassa olevia rajoittavia tekijöitä ovat käynti ravintolaan, jonka tulee tapahtua ravintolan toisesta päästä ja tilan mataluus. Vaikka salin keskiosaan on tulossa korotus, on suuri osa ravintolasta edelleen hyvin matalaa tilaa.

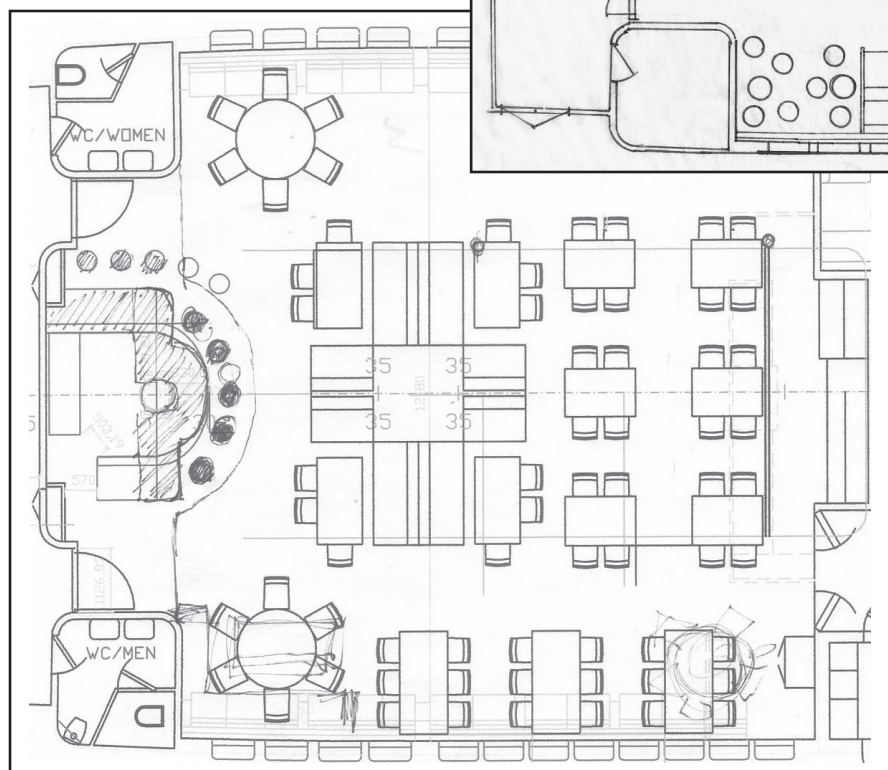
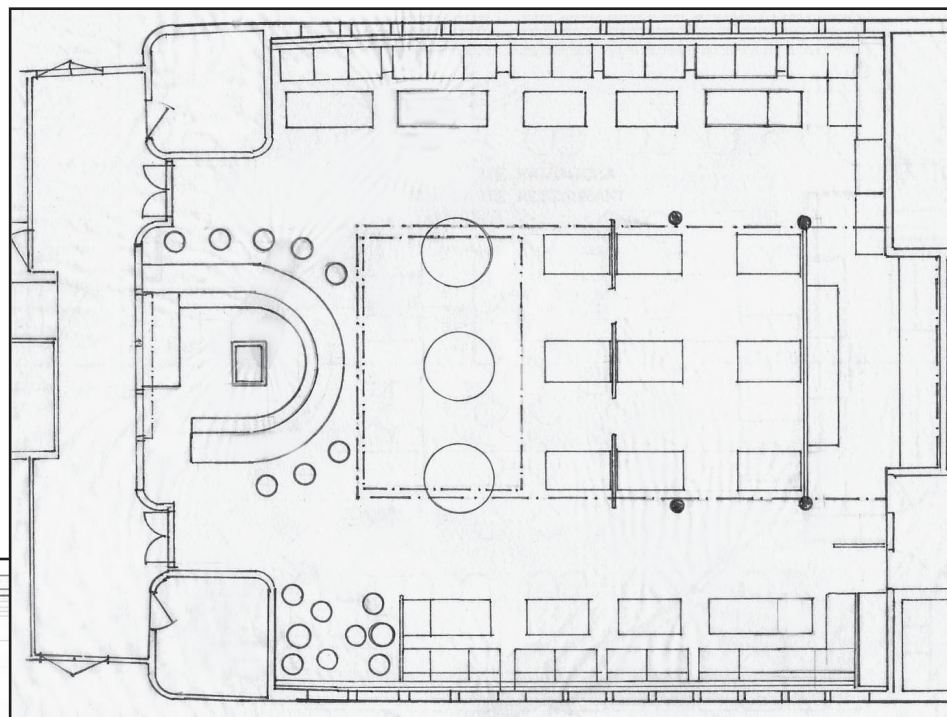
Rajoittavana tekijänä on myös lasten leikkihuoneessa oleva pystylinjainen ilmastointikanava, joka pitää säilyttää olemassa olevassa paikassa. Kanavan sijainti uudessa suunnitelmassa on baarin keskellä. Tämä hankaloittaa baarin suunnittelua ja mitoittamista, mikä puolestaan vaikuttaa pöytien sijoitteluun.

Mahdollisuuksia tilan suunnittelussa on muutamia, jotka liittyvät lähinnä tilaohjelmaan. Koska tilaan sijoitetaan noin sata asiakaspaikkaa pöytiin ja noin kymmenen asiakaspaikkaa baariin, joudutaan pöydät sijoittamaan lähelle toisiaan ja pöytien koko joudutaan minimoimaan.

Kaiken kaikkiaan haasteina suunnittelutyössä on, miten saada ravintolaan saapuva asiakas viritettyä positiivisen odotuksen tunnelmaan, ravintolasalin käytävän puoleiseen päähän suunniteltu baari helposti lähestyttäväksi ja millä keinoin tilaan saisi avaramman tunnelman. Leikkihuoneen poistaminen tulisi omalta osaltaan vaikuttamaan tilaa avartavasti, mutta ei kuitenkaan riittävästi.

Kuva 115. Ensimmäisiä tilaluonnoksia 1

Seinien vieressä olevat penkit ovat nykyiset olemassa olevat penkit. Osa penkeistä ja pöydistä on poistettu ja niiden tilalla on baarikäyttöön tarkoitettut kaksi pientä pöytää tuoleineen.



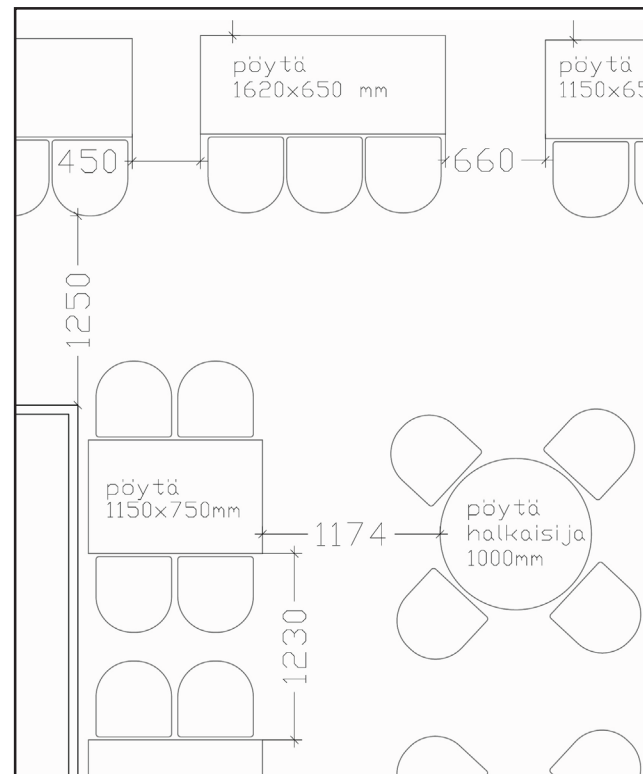
Kuva 116. Ensimmäisiä tilaluonnoksia 2

Luonnos baaritiskistä pieneksi mitoitettuna. Käytännössä baari ei toimisi näin pinessä koossa. Pöytien koko on vielä sangen suuri, 900x1400 mm. Looshimaisilla sohvaryhmillä on haettu menneen ajan tunnelmaa.

7.4 Tilaohjelma eli pohjakaavavaihtoehtoja ja niiden pohdintaa

Tilasuunnittelun alkuvaiheessa, muutaman kynällä piirretyn luonnoksen jälkeen havaitsin, että tilasuunnittelu on järkevintä tehdä cad –ohjelmalla. Tarvittavan asiakaspaikkojen määrän saaminen tilaan oli haasteellista, sillä sali ei ole kovin suuri, vain noin 150 m². Siitä syystä kalusteiden tarkalla mitoittamisella oli suuri merkitys.

Baarin sijoittamisesta heti ovien viereen sain ohjeen Elomaticilta. Itsestänikin tuntui, että baarin paikka tässä kohtaa on monessakin mielessä oikea, joten en lähtenyt tutkimaan muita vaihtoehtoja. Siitä, minkälainen ja minkä mallinen baari olisi, tein kuitenkin muutamia



Kuva 117. Nykyistä Kotka-ravintolan mitoitusta. Pöytien välit ovat tilaan nähden suhteellisen väljät, mutta pöydät ovat pienikokoisia.

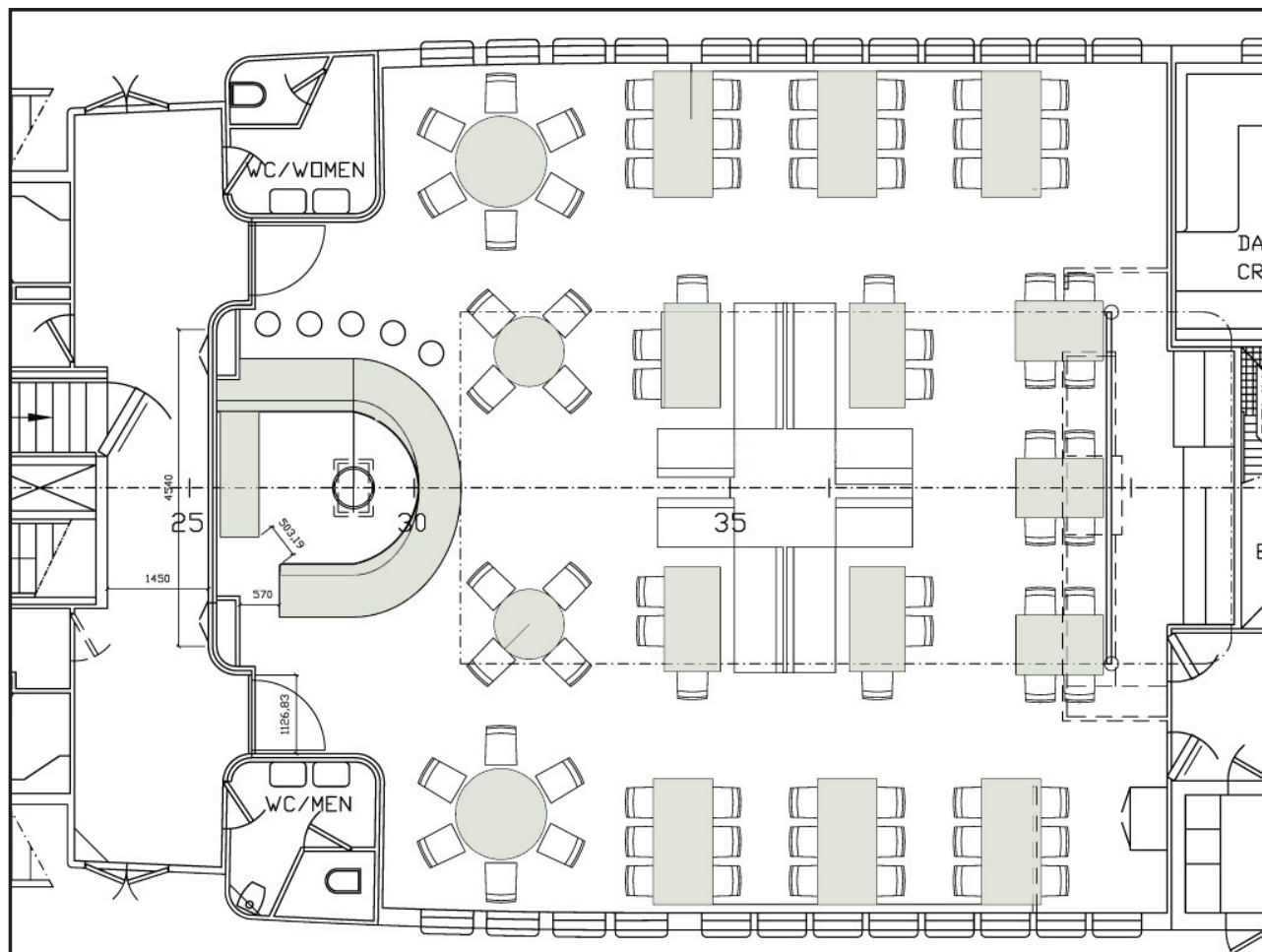
luonnosmaisia vaihtoehtoja. Rajoittavana tekijänä oli kuitenkin ovien rajaama tila sekä baarin kohdalla kulkeva ilmastointikanava, jonka koko on noin 600x800 mm. Baarille varattu tila on noin 20 m², eli 5 x 4 m.

Koska kyseessä on ravintola, jossa tarjoillaan pöytiin, eivät asiakkaat liiku salissa niin paljon, kuin buffet-ravintolassa. RT –ohjetiedostossa ohjeissa RT 94-10442 määritellään pöytiin tarjoiluravintolan käytävän leveydeksi 900 mm. Neljän hengen pöydän ja tuolien tarvitsema vähimmäistila RT –kortin mukaan on 1900x1200 mm. Pöydälle ja tuolille laskettu tilantarve 1900 mm tuntuu erittäin pieneltä, jos esimerkiksi pöydän koko on 800x1200 mm. Päädyin suunnitelmassani neljän hengen pöydän kokoon 800x1250 ja kuuden hengen pyöreän pöydän halkaisijan kokoon 1200 mm.

Pöydät olivat aluksi suunnitelmassani suurempia ja vastaavasti pöytien väli oli pienempi, kuin suunnitelmassa, mihin päädyin. Pienensin pöytiä ensin asiakkaiden sujuvamman liikkumisen mahdollistamiseksi. Lopuksi pienensin pöytiä ja lyhensin ainoan looshi-ryhmän penkkiä saadakseni lisää tilaa pöytien väliin tarjoilijoiden liikkumista varten. Lopputulos pöytien mitoituksessa oli lähes yhtä tiukka Kristina Reginan buffet-ravintolan kanssa, vaikka alun perin yritinkin saada tilaa väljemmäksi.

Mitoituksen tiukkuutta kuitenkin puoltaa se tosiasia, että m/s Kristina Regina on sangen pieni alus ja kaikki mittasuhteet laivalla ovat pienemmät kuin selvästi suuremmilla matkustajalaivoilla. Näin ollen Kotka-ravintolan uuden suunnitelman mukaiset pöytien välit ja käytäväleveydet vastaavat jotakuinkin ravintolan nykyistä tilannetta.

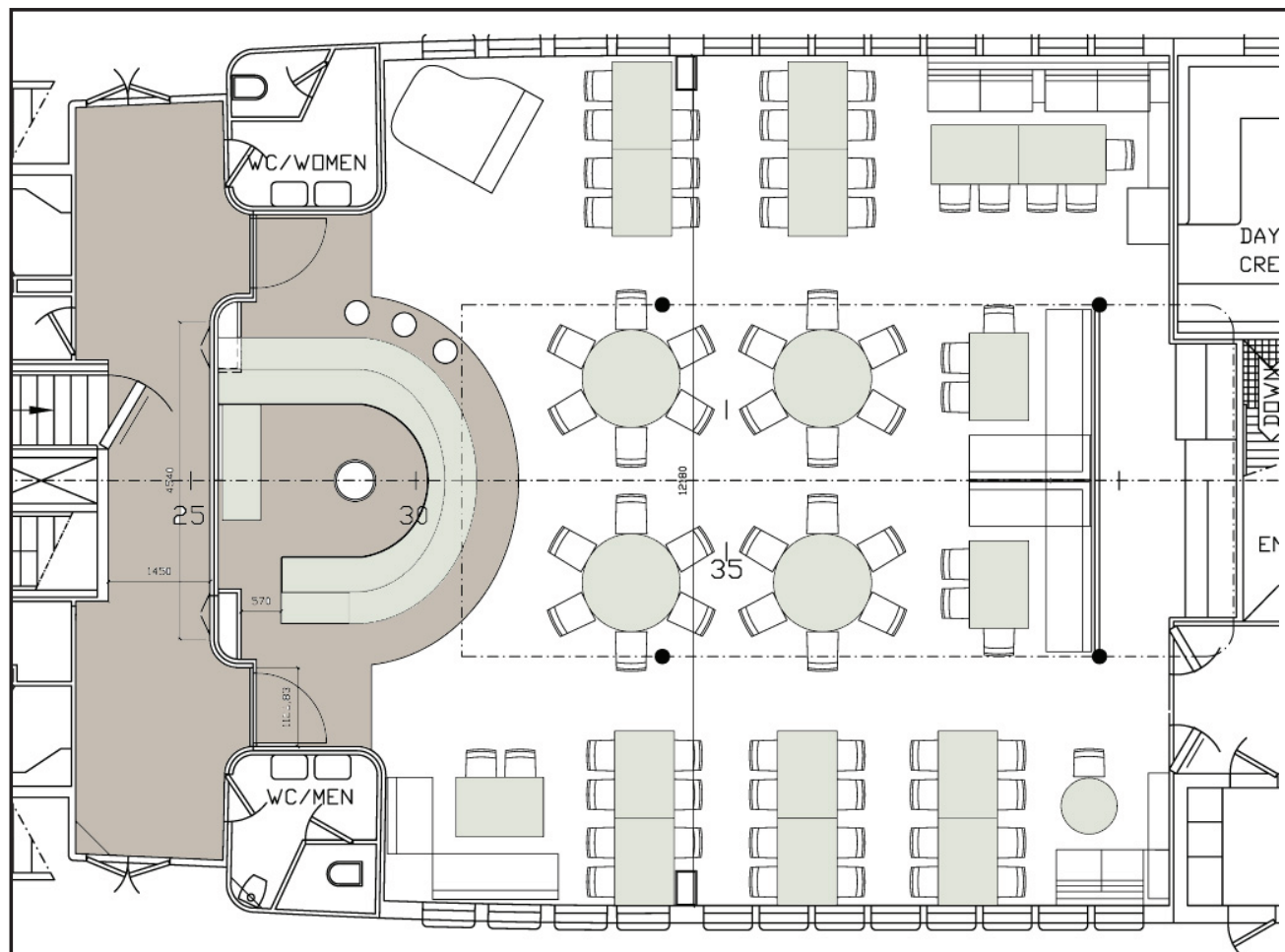
TILALUONNOKSIA CAD -OHJELMALLA



118.

Tilaluonnos 3

Pentteri on pienentynyt ja väliseinä pentterin ja salin välillä siirtynyt hieman. Baaritiskin muoto ja paikka ovat varmistuneet. Baarissa oleva kotelointi on muuttunut pyöreäksi tilan ahtauden vuoksi. Oletuksena suunnittelun tässä vaiheessa oli, että olemassa oleva kotelointi on tehty pyöreän maston ympärille.

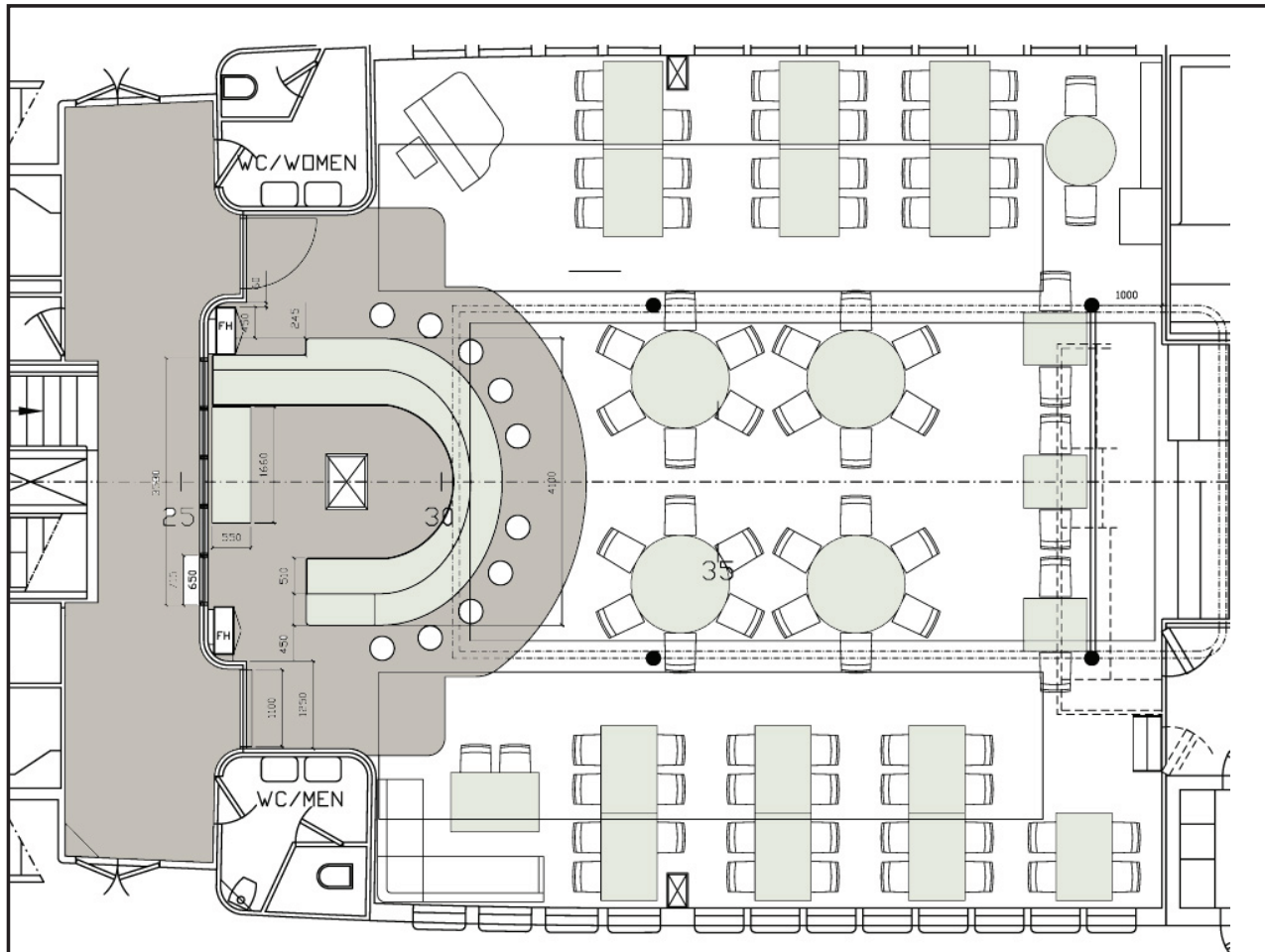


Tilaluonnos 4

Baaritiskin koko on suurentunut. Lattiamateriaalin pääjako kahteen eri materiaaliin ja materiaalien jakolinjat ovat varmistuneet. Piano on saanut oman näkyvän paikkansa. Looshit siirtyneet toiseen paikkaan. Ongelmana on uuden palolaipeen, eli käytävän

119.
ja salin välisen laipion palo-ovi, joka tässä suunnitelmassa avautuu väärään suuntaan, eli saliin päin.

Tilaan lisätty kaksi tolppaa uuden seinärakenteen molemmille puolille saman linjaan salin kahden kantavan tolpan kanssa. Uudet tolpat luovat sisustuselementteinä symmetriaa ja rajaavat tilaa.

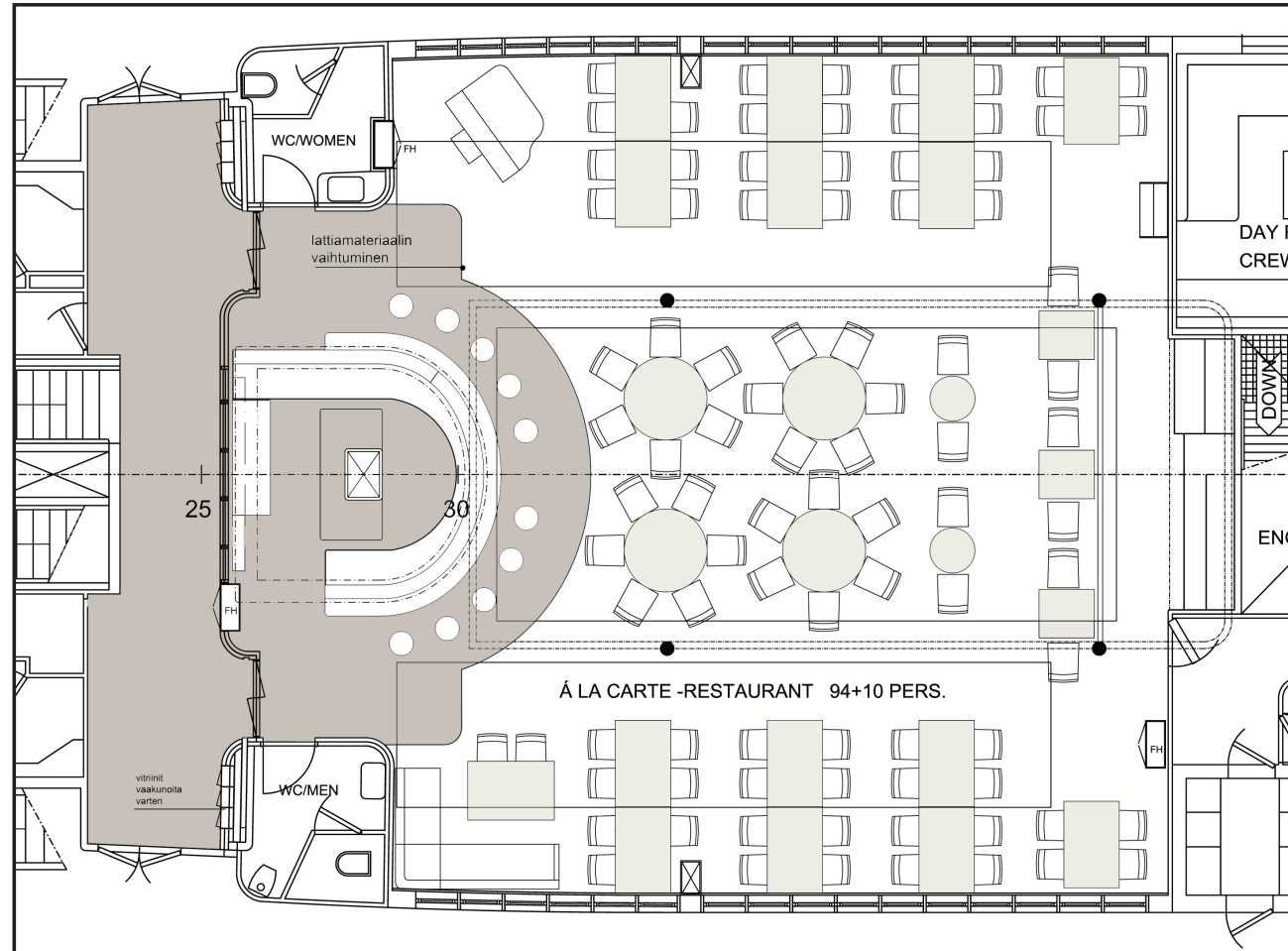


120.

Tilaluonnos 5

Baarissa oleva kotelointi on muuttunut takaisin suorakulmaiseksi, sillä tieto mastosta osoittautui vääräksi; koteloinnin sisällä kulkee ilmastointikanava. Tästä syystä baaritiski on suurentunut edellisistä suunnitelmista baarin toiminnallisuuden vuoksi.

Pöytien sijoittelu ja koot, kuin myös käytävien sijainnit, varmistuvat. Tilaan alkaa muodostua selkeää symmetriaa. Palopostien sijainti on pysynyt samana, mutta niiden käyttö suunta on muuttunut käytävästä salin puolelle.



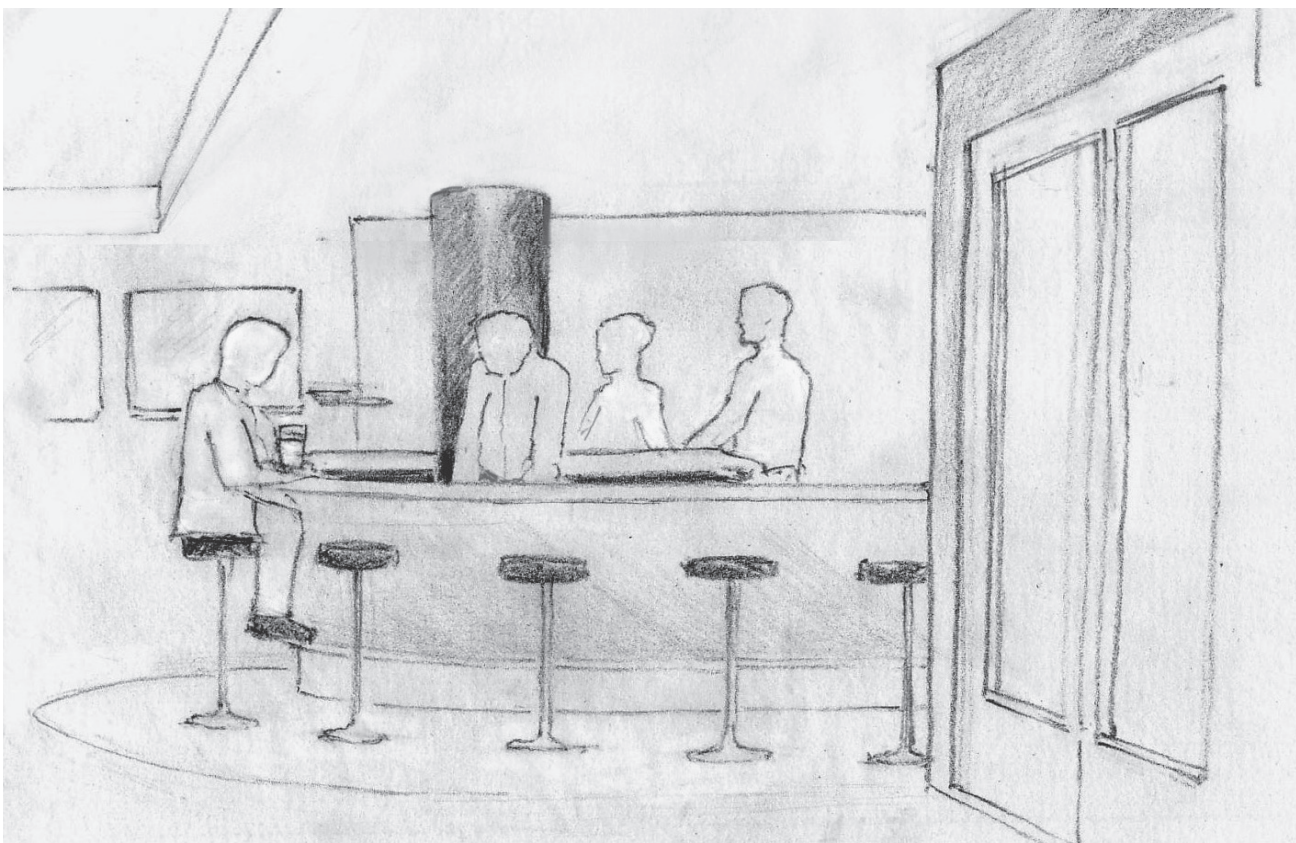
121.

Tilaluonnos 6

Huomattavana muutoksena on wc-ovien siirtyminen käytävältä salin puolelle. Syynä tähän on se, että näin uuden palolaipion, käytävän ja salin välisen laipion, tarvitsema palo-ovi saadaan sijoitettua liukuovena seinärakenteiden sisään.

Pyöreät pöydät ovat pienentyneet hieman ja saliin on saatu kaksi kahden hengen pöytää lisää. Palopostien määrä on nyt kolme kappaletta ja yksi niistä on käytettävissä käytävän puolelta.

7.5 Baarin ja baarikalusteen suunnittelusta

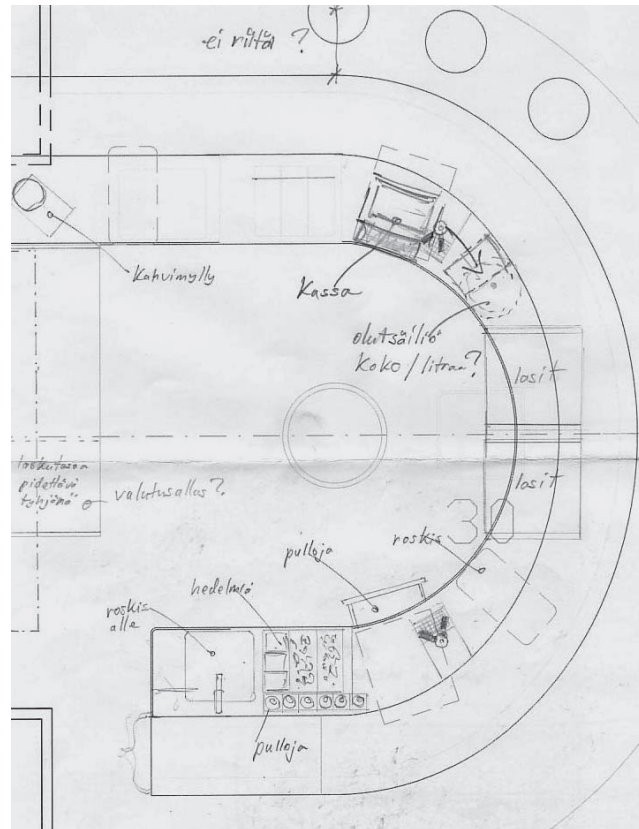


Opinnäytetyön tilasuunnitelmassa tulee olla jokin erikoistyönä tehtävä kaluste, joka esitetään suunnitelmassa tarkemmin piirustuksin. Työssäni tällainen kaluste oli itsestään selvästi baaritiski, jonka siis suunnittelin itse. Koska minulla ei ole lainkaan aiempaa kokemusta mittojen mukaan valmistettävien kalusteiden suunnittelusta ja koska baaritiskin suunnittelussa tarvitaan paljon tietoa baaritoiminnoista, oli kalusteen suunnittelu yksi opinnäytetyön haastavimmista osista.

Tästä syystä otin yhteyttä ravintola-alan ammattilaiseen, hotelli Tornin pääbaarimestariin Mika Vitikkaan. Pääsin tutustumaan hotellin katutasossa sijaitsevaan American Bariin, joka perustamisvuotena 1960 oli yksi Suomen ensimmäisistä cocktailbaareista. Samalla sain Mika Vitikalta hyviä tietoja baarin toiminnoista.

Toimintojen lisäksi baarin suunnittelussa askarrutti myös kalusteen muoto, rakenne ja materiaalit. Baaritiski sai nopeasti parin luonnoksen jälkeen hevosenken

Kuva 122. Ensimmäinen luonnos baarista. Hevosenkenkämäinen muoto sopii kahden oven rajaamaan tilaan.



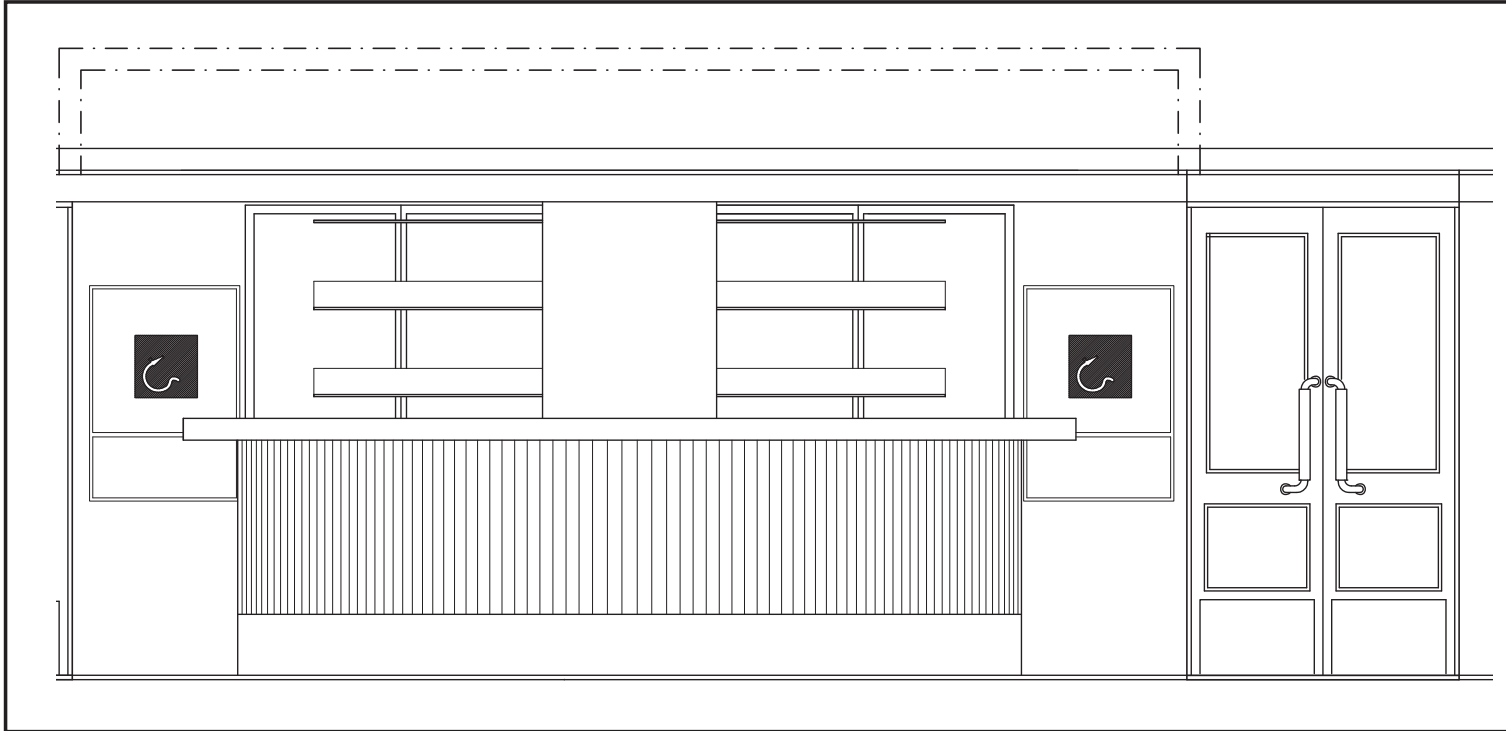
Kuva 123. Ensimmäinen suunnitelma baaritiskin tilankäytöstä. Mukana luonnoksessa vielä olutsäiliö ja -hanat, jotka jäivät lopullisesta suunnitelmasta tarpeettomina pois.

kämäisen muotonsa. Valittuun muotoon vaikuttivat käytössä oleva suhteellisen tarkasti rajoitettu tila ja kaarevan muodon sopiminen hyvin yhteen sekä ravintolan sisääntulojen että pöytien sijoittelun kanssa. Luonnosteluvaiheessa havaitsin, että tiskin ollessa kaareva, jää ravintolasalin kummankin pääkäytävän alkuun suurempi pöydistä vapaa alue, jolloin ravintolan sisääntulo säilyy avaramman tuntuksena. Mallinrusvaihheen kuva vahvisti tätä näkemystä (kuva 128).

Baarin toimintojen suunnittelu jäi kuitenkin pienemmälle huomiolle. Syynä tähän oli varmasti se, että en keskustellut niistä tarpeeksi loppukäyttäjän eli varustamon edustajan kanssa. Tästä syystä baarin suunnittelu lähti osittain väärään suuntaan. Esimerkiksi olut- ja siiderihanojen sijoittelu oli lähes projektin loppuun asti suunnitelmassa mukana, kunnes sain kuulla Kristina Cruisesin varustamotoimintojen johtajalta Matti Markkaselta, että laivassa ei käytetä lainkaan hanatuotteita; kaikki tarjoiltavat juomat toimitetaan laivaan pulloissa. Tämä tarkoittaa sitä, että baarissa tulee olla paljon kylmäsäilytystilaa, johon pullot voi laittaa koreissa.

Baarin suunniteluun toi oman vaikeutensa tilan keskellä oleva ilmastointikanava. Prosessin alussa sain tiedon, että kanavan paikalla olisi maston kiinnitys. Siitä johtuen päätin muuttaa koteloinnin tilaa säästääkseni pyöreäksi. Tieto osoittautui vääräksi, joten kotelointi sai säilyä suorakaiteen mallisena. Tämä puolestaan kasvatti baaritiskin kokoa suunnitteluvaiheessa kahteenkin kertaan. Tämä vaikutti edelleen niin, että salin keskiosan pöytiä piti pienentää ja siirtää lähemmäksi toisiaan. Näin ollen baarin koolla oli suuri vaikutus salin muuhun tilan käyttöön.

Tila ilmastointikanavan molemmilla puolilla tulevan baarin kohdalla on todella matala, vain noin 190 cm, joten tämä hankaloitti baarin ja baaritiskin lipan suunnittelua. Ongelmana oli, miten lipasta saisi näyttävän, koska sen korkeus olisi vain noin 20 cm ja miten tarjoilijat mahtuvat kulkemaan lipan alta, jos sen korkeus olisi 20 cm. Mielessäni kävi, että lippa pitäisi jättää kenties kokonaan pois.



124. Ensimmäinen cad-ohjelmalla tehty baariluonnos ja projektio käytävän puoleisen laipion suuntaan. Tässä vaiheessa oli baarin molemmin puolin suunnitelmassani mukana palopostit, joiden avautumissuunta on ravintolaan päin. Myös ovet ovat luonnostelemani, mutta niiden malli vaihtui lopullisessa suunnitelmassa toisenlaiseen malliin.



125. Pitkälle viety luonnos baarista. Kaluste on saanut viilupinnan. Viilu liimataan uritettuun mdf-levyyn, joka taipuu helposti ja joka kiinnitetään baarikalusteen teräsputkikehikkoon. Viilutettujen levyjen väliin jätetään pienet raot, jotta kaluste voi hieman elää laivan liikkeiden mukaan. Rakoja peittämään laitetaan koristelistat.

126. Mallinnuksen alkuvaiheen kuva baarista ja lattiämateriaalien liittymisestä toisiinsa.



126.

7.6 Sisääntulo-ovi ja ikkunat sisustuselementteinä



Kuva 127. Yksityiskohta Bore Linen matkustajalaivan ravintolasalista. Laiva tuntematon, kuva Boren arkistosta.

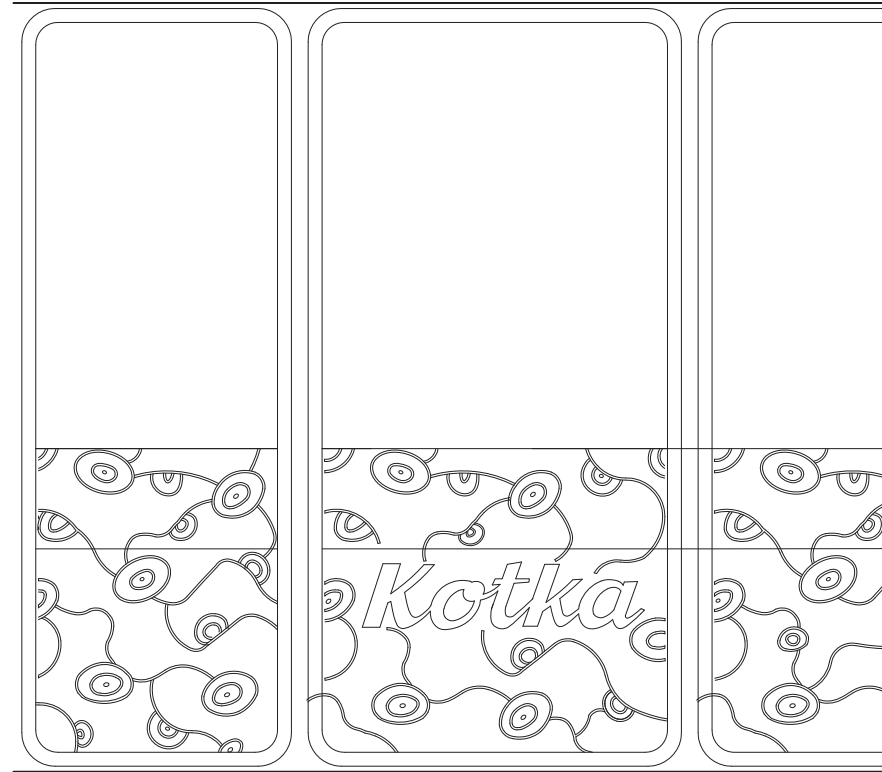
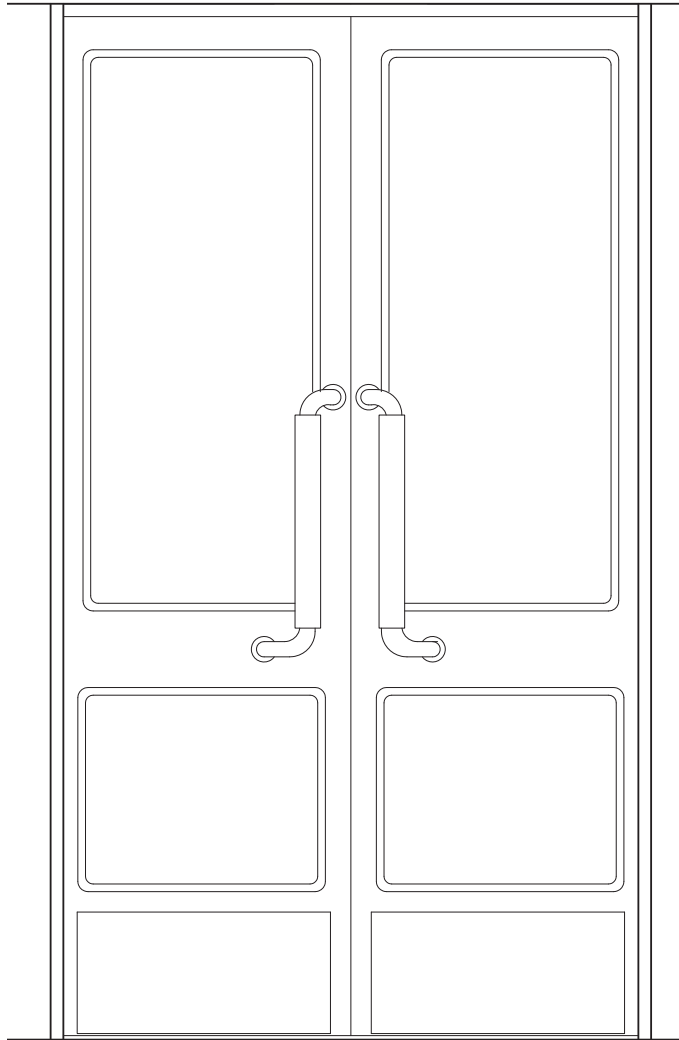
Tulevassa muutostyössä Kotka -ravintolan ovet tullaan tämän hetken suunnitelman mukaan siirtämään lähemmäksi käytävää. Uudet ikkunat vaativat myös ikkunapokien ja listoitusten suunnittelua. Näistä syistä katsoin aiheelliseksi mieltää myös uutta ovimallia, joka soveltuisi suunnitelman henkeen.

Baarin takaosaan käytävään rajoittuvan laipion viereen suunnittelin tulevaksi 900 mm korkeaa työtaso juomien säilytystä ja muita toimintoja varten. Katsoin siitä huolimatta tarpeelliseksi tehdä ikkunoista mahdollisimman korkeat ja seinän alaosaan lähtevät, jotta vaikutelma saliin avautuvasta näkymästä olisi käytävästä katsottuna mahdollisimman avara.

Ikkunoiden karmin alareuna on 500 mm lattiasta ja karmin yläreuna on suurimpiirtein katossa kiinni. Baarin takaosan työtaso tulee siitä syytä lasin päälle suhteellisen paljon, noin 400 mm. Koska taso ei ole koko ikkunarivistön levyinen, lisäsin vielä yhden kaapin työtason vasemmalle puolelle. Näin ikkunan eteen saadaan käytävästä katsottuna yhtenäinen kalusterivi. Työtason materiaali on terästä, joten kaapin materiaaliksi valitsin terästä muistuttavan laminaatin.

Koska kaappirivistö ei ole esteettisesti kaunis käytävän puolelta katsottuna, piti sen peittämiseksi saada jotakin. Paloturvallisena ja kauniina vaihtoehtona päädyin hiekkapuhallettuun lasiin. Valintaan vaikutti myös se, ettäk yseiseen materiaaliin saisi lisäksi tehtyä vielä halutun kuvion.

Hahmottelin joitakin art deco -henkisiä kuvioita, mutta luonostelu ei tuottanut sopivaa vaihtoehtoa. Sopiva kuvio löytyi kuitenkin läheltä, jo aiemmin valitusta kokolattiamatosta. Tässä vaiheessa suunnittelua tuntui siltä, että ravintolan julkisivu, uusi ikkunaseinä vaatii kauniin kuvion lisäksi kauniin logon, joka tyyliltään veisi ajatuksen 1930- ja 1940-luvuille. Niinpä tässä vaiheessa lähdin suunnitelmassani sivupöluille ja suunnittelin ravintolalle myös uuden logon



Kuva 128. Ensimmäinen luonnos ovimallista. Ovi on heiluriovi ja noin 1100 mm leveä ja 2000 mm korkea.

Kuva 129. Luonnos ikkunoista ja salin puolella olevasta erillisestä kuviolasista. Hieman tekstin yläpuolella oleva viiva osoittaa tiskin takana olevan työtason pinnan.

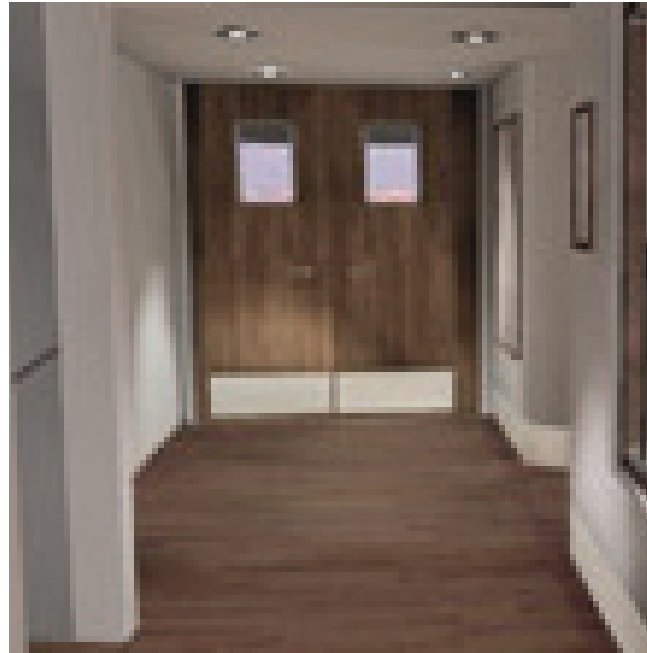
7.7 Materiaalien valinta

7.7.1 Lattiamateriaalit



130.

Koska ravintolatilaa luokitellaan SOLAS -määräyksissä niin sanotuksi rajoitetun paloluokan tilaksi, tulee kaikkien materiaalien noudattaa paloturvallisuuteen liittyviä määräyksiä. Yleisiä vaatimuksia valittaville materiaaleille, olivat ne sitten pintamateriaaleja tai kalusteissa ja tekstiileissä olevia materiaaleja, on huono palonlevityskyky ja vähäinen savun muodostus.



131.

Lattiamateriaalien valinnalla on tarkoitus sekä tukea tilan haluttua tunnelmaa, että luoda tilaan episodimaisuutta. Käytävän tunnelma on tärkeä osa siinä kokonaisuudessa, jonka illanvietto Kotka -ravintolassa muodostaa. Koska käytävässä ei ole monta eri pintamateriaalia, niin muutaman olemassa olevan materiaalin merkitys korostuu.

Käytävän lattiamateriaali tulisi muistuttaa 'ulkotilatunnelman' saavuttamiseksi ulkona kävelykannella olevaa Oregon pine -lautaa, joka on kaksi ja puoli tuumaa leveätä ja tällä hetkellä Pinotexilla maalattua. Sama lautaa muistuttava materiaali jatkuisi ravintolan puolella baarissa rajaten baarin omaksi toiminnalliseksi alueekseen.

Kuva 130. Ulkokansi kuvattuna Kotka-ravintolan vierosten ovien luota. Pyöreät ikkunat ovat wc:n ikkunat, toiset ikkunat ravintolasaliin.

Kuva 131. mallinnuskuvaa käytävästä. Kokeiltavana tumman lattialankun vaikutus tilaan.

Lautamaisella lattiamateriaalilla, yhdessä ikkunoiden kanssa, tavoitellaan tunnetta siitä, että asiakas on vielä käytävässä ulkotilassa ja vasta ravintolasaliin astuessaan saapuu hän sisätilaan. Lautamaisella materiaalilla päällystetty käytävä jatkaisi siis kävelykannen tunnelmaa vielä sisätilassakin. Vertailun vuoksi; kokolattiamatto käytävässä saisi aikaan aivan erilaisen tunnelman.

Tästä eteenpäin ravintolasalissa olisi kokolattiamatto, joko kokonaan samaa yhtä kuosia tai esimerkiksi kahden erilaisen kuosin yhdistelmä. Kuitenkin, jos käytettäisiin useampaa kuin yhtä kuosia, tulisi värisävyjen olla rauhallisia ja vain hieman toisistaan poikkeavia.

Lähtökohtana lattian suunnittelulle oli muun muassa s/s Oberonin tupakkasalongin kaunis lattia, joka lienee ollut päällystetty linoleumilla. Lattian kuviointi muodostuu leveistä nauhamaisista kuvioista, jotka tummempina nousevat esiin vaaleammasta lattiansävyistä. Linoleumia on käytetty vuosikymmenten aikana laivoissa lattiapäällystemateriaalina. Siksi mahdollisuus käyttää laivalattioissa perinteisesti käytettyä linoleumia kävi mielessäni, vaikka sen käyttö ei enää ole mahdollista.

Mietin lattiamateriaaliksi myös muutakin kuin kokolattiamattoa, esimerkiksi Amticon Marine -sarjan PUR -pintaista muovipäällystettä, jossa olisi lankkukuvio. PUR -käsittely materiaalin pinnassa tarkoittaa polyuretaanikalvoa, jonka ansiosta materiaali on helpohoitoinen. Amticon Marine -päällyste on suunniteltu

nimenomaan laivakäyttöön ja sillä on luonnollisesti tarvittavat sertifikaatit. Referenssikohteina internet -sivuilla oli Stena Linen aluksia, joissa oli käytetty lautamaista ja parkettimaista päällystettä.

Harkitsin myös Suomessa valmistettavan Upofloorin Lifeline -lattiapäällysteen käyttöä, siinä on paljon väri vaihtoehtoja. Luovuin kuitenkin tästäkin materiaalista samasta syystä kuin edellisistäkin; materiaali on liian kovaa joten se ei pysty poistamaan kaikuongelmaa.

Koska tilassa sen mataluudesta ja laivan teräsrakenteista johtuen on kaikuongelma, tarvitaan kaikumisen estämiseksi myös ääntä absorboivia materiaaleja. Ravintolassa ei tule olemaan kovin paljoa tekstiilejä. Verhot tulevat olemaan kevyet ja kappamaiset. Sekä ruokapöydän tuoleissa että mahdollisissa sohvilla olevat kangasmäärät ovat suhteellisen vähäiset. Tästä syystä lattiamateriaalin tulisi olla se, joka absorboisi ääntä. Paksu kokolattiamatto olisi tällaiseen tarkoitukseen juuri sopiva materiaali. Lisäksi paksu matto estäisi jonkin verran myös askeläänten kantautumista rakenteita pitkin alemmalle kannelle.

Tässä vaiheessa suunnitteluprosessia minulla ei ollut vielä tarkkaa tietoa siitä, minkälainen maton pitäisi olla laadultaan. Tutkin kahden suomalaisen mattojen ja tekstiilien maahantuojan, Kehan ja Orient Occidentin mallistoja. Muitakin toimittajia varmasti olisi ollut, mutta päädyin siihen, että kahden maahantuojan valikoimista varmasti löytyisi riittävästi vaihtoehtoja. Suomalaisilta valmistajilta en löytänyt kokolattiamattoa, jossa olisi MED -hyväksyntä.



132.

Esimerkkejä Mahlzanin mattokuoseista:



133.

Esimerkkejä Egen mattokuoseista:



Kuva 132. Vinyylilattian materiaalikartta. Valmistaja on Nordic Flooring. Lankumaisessa lattia-materiaalissa on puukuviointi. Päällyste on saanut laivanvarustedirektiivin hyväksynnän, josta tunnisteena on ruorimerkki.

134.

Kuva 135. Egen
Moving Circles
-malli
kahtena eri
väriversiona.



Maton materiaalin tulisi olla sellainen, että se kestää hyvin kulutusta ja että se on helppo puhdistaa. Sopiva laatu tähän tarkoitukseen on villamatto, jossa nukka on leikattu auki. Villa hylkii likaa ja riittävän paksuna se myös vaimentaa ääntä.

Sekä Kehalla että Orient Occidentilla on toimittajiensa joukossa ulkomaisia valmistajia, joilla on valikoimissaan IMO –hyväksynnän saaneita samantyyppisiä kookolattiamattoja, joita voidaan käyttää laivoissa; Kehalla saksalainen Maltzahn Carpets ja Orient Occidentilla tanskalainen Ege. Näistä kahdesta valmistajasta Ege on huomattavasti suurempi ja sillä onkin hyvät kuosi-valikoimat. Kummaltakin valmistajalta voi tarvittaessa tilata myös itse suunnitellun mattokuosin.

Maltzahnin kuosit olivat joko liian juhlallisia tai muuten sellaisia, että ne eivät tunnelmaltaan sopisi Kotka –ravintolaan. Egen valikoimista löysin kuoseja jotka olivat tunnelmaltaan sellaisia, että niitä olisi mahdollista käyttää ;leikkimielisiä mutta samalla kertaa hillittyjä. Siihen, miltä matto lopultakin näyttää valmiina, vaikuttaa kuosin lisäksi värityys. Väritystä voi muuttaa halutunlaiseksi tietyn rajoittein. Päädyin tilaamaan Egeltä kaksi erilaista kuosimallia, Metropolitan-kokoelmasta Spazzola II -kuosin yhdellä värityksellä ja Érte-kokoelmasta Moving Circles -kuosin kahdella eri värityksellä.

7.7.2 Seinä- ja kattomateriaalit

Seinien materiaalin teräslevyn pintakäsittelylle löytyi kaksi vaihtoehtoa; maalaaminen tai pinnoittaminen laminaatilla. Koska suunnitelmassa lähtökohtana oli höyrylaiva-aikakauden tunnelma, tulisi seinämateriaalin näyttää puulta. Tällöin vaihtoehdoksi jäi puujäljitelmälaminaatti, joka on saanut laivanvarustedirektiivin hyväksynnän. Sopivan laminaatin löysin Formican mallistosta.

Suunnitelman muotokielen lähtökohdat ovat 1930- ja -40-lukujen sisustustyyliin, jolloin käytännöllisyys oli tärkempää, kuin vielä 1920-luvulla sisustuksessa vallinnut klassismin koristeellisuus. Ravintoloiden kattopinnat olivat 30-luvulla selkeitä ja usein ne olivatkin maissa olevissa ravintoloissa sileiksi rapattuja.

Selkeästä esikuvasta ja tilan mataluudesta johtuen myöskään Kotka -ravintolan kattojen ei tarvitse tulla erityisen paljon esiin. Tilan mataluus vaikuttaa siihen, että kattopinnat tulevat myös visuaalisesti lähelle katsojaa, joten tämän vaikutelman häivyttäminen oli yksi suunnittelun päämääristä.

Katsoin tarpeelliseksi määrittää tarkemmin materiaalin salin matalimmassa, lähinnä ikkunoita olevassa osassa. Syynä tähän oli se, että halusin integroida jokaisen pöydän päälle keskelle pöytää upotetun valaisimen niin, että se olisi myös keskellä kattopaneelia. Näin tilaan saadaan selkeyttä ja rytmiä ja valaisimet oikealle kohtaa keskelle pöytää.

Kyseisessä katon alaslasketussa osassa on tilaan tulevat ilmastointikanavat, jotka uusitaan tulevan muutostyön yhteydessä. Vaikka ne säilyvätkin kyseisessä



katon alaslasketussa osassa, tulevat niiden paikat mitä suuremmalla todennäköisyydellä muuttumaan hieman. Näin ollen kyseisen kohdan kattoon upotettavat valaisimet voidaan sujuvasti sijoittaa kattorakenteisiin. (haastattelu M.Soininen 2008)

Sopivan alumiinisen kattopaneelin löysin Lautexin valikoimista. Lautex on suuri suomalainen metallisten alakattojen valmistaja, joka on toimittanut alakattoja kymmeneen Suomessa rakennettuihin matkustaja- ja risteilylaivoihin.

Muille katon osille en asettanut suurempia vaatimuksia. Tärkeintä olisi, että korostusosien – sekä vanhojen matalampien että uuden korkeamman- kattopinnat



Kuva 136. Luonnos salin keittiön puoleisen laipion seinämateriaaleista. Keskellä kuvaa on kaksi mustaa pyöreää tolppaa, jotka rajaavat väliseinässä olevaan akustiikkalevyyn tehdyn taulun. Seinät ovat luonnoksessa päällystetty osittain puuta muistuttavalla ja osittain valkoisella laminaatilla.

olisivat mahdollisimman sileät ja suurista levyistä tehdyt. Suunnitelmani oli, että näiden kohtien katot maalattaisiin sellaisella maalilla, joka saisi kattopinnoituksen tuntumaan mahdollisimman aineettomalta. Tällä tavalla saataisiin, mahdollisesti, kasvatettua tilan korkeuden tuntua.

Tasainen kattopinta salin keskiosan suuremmalle korotusalueelle on mahdollista tehdä alumiinikennolevyllä. Tavallisesti katon teräslevy on noin 5 mm paksu ja tasoitettu ja maalattu. suomalainen Aluwood valmistaa 10 mm paksua kennolevyä, jolla saa puskusaumat tehtyä huomaamattomasti. Katto on kyseisillä levyillä tehtynä jopa kevyempi, kuin perinteinen kattokasetti. (Soininen 2009)



Kuva 137. Formican seinälaminaattiehdokkaita. Laminaatit vasemmalta oikealle; F6926 Smoky Walnut, F5150 American Walnut ja F6932 Macchiato Walnut

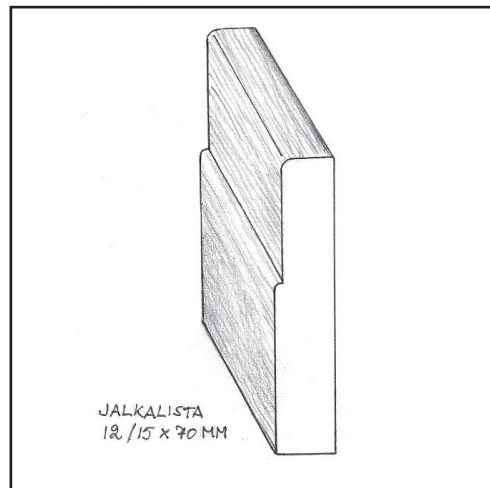


Kuva 138. Puulistoja: peitelista Nurmi, 1930 -luku. Jalkalista Ryynikkä, 1940 -luku. Listojen kuvat Lauta Oy:n internet-sivulta. Antiikin Kreikasta helmipontiin - listaprofiilien historiaa -esite. Listat ovat Lista Oy:n kauppatavaraa ja sopivia tunnelmaltaan Kotka -ravintolaan.

7.7.3 Listat

Listoilla on tärkeä merkitys tilan rakenteissa ja visuaalisessa ilmeessä. Listojen yksi päätehtävistä on peittää rakennusosien saumoja ja näin suojata rakennuksen pintoja sekä sisä- että ulkotiloissa. Listoilla voidaan myös jäsenellä tilaa ja korostaa tilassa tärkeitä kohtia. Kattolistojen, ovien vuorilistojen, paneelilistojen ja lattialistojen avulla korostetaan huoneen muotoa ja mittasuhteita. Listoilla on siten suuri merkitys tilan tunnelman luomisessa.

Kotka -ravintolassa on mahdollista käyttää listoja useassa eri paikassa; lattialistoina, ikkunapenkkinen listoituksessa, seinälevyjen saumakohtien listoituksena ja suuren taulun kehyksenä. Lisäksi baaritiski ja uudet ikkunat ja ovet vaativat omat listoituksensa. Kuten muuhunkin sisutukseen, niin myös listoihin muotokieli löytyy 1930- ja -40-luvuilta, jolloin listojen mallit yksinkertaistuivat vuosisadan alun ja 1920-luvun klassisen aikakauden jälkeen.



7.7.4 Taulun toteutuksesta

Tunnelman luomisen lisäksi seinälle tulevan maalauksen tärkeä tehtävä on tilan akustiikan parantaminen. Sopivaksi materiaaliksi valitsin 50 mm paksun AcuDacron -polyesterikuitulevyn. Valinnan syy oli se, että levyn pinnassa olevaan polyesterikankaaseen voi helposti tehdä neliväripainatuksen. Ajatuksena oli, että seinään tuleva taulu tehtäisiin niin, että ensin taulusta maalattaisiin originaali, joka kuvattaisiin tai skannattaisiin digitaaliseen muotoon. Tämän jälkeen kuva suurennettaisiin sopivaan kokoon ja tulostettaisiin levyn pintaan.

Acu -levyllä ei ole suoranaista laivanvarustedirektiivin hyväksyntää. Tuote-edustajan kanssa käymässä keskustelussa kävi ilmi, laivanvarusteasiantuntijan mukaan materiaalia on mahdollista käyttää seinäpinoissa. Polyesterivanu on huonosti paloa levittävää; se palaa haihtuen ilmaan.

Kotka -ravintolassa levyn voisi upottaa matalaan alumiiniseen kehikkoon ja kiinnittää sen siihen erikoisliimalla. Kehikko olisi puolestaan kiinnitetty pentterin ja salin väliseen seinän teräsrakenteisiin. taulua ympäröisi kokopuusta valmistetut listat.

Taulun kuva-ala on leveydeltään 4780 mm ja korkeudeltaan 1180 mm. Acu -levyn suurin mahdollinen tulostusala on tulostimesta johtuen 1200x1800 mm. Taulun voisikin valmistaa niin, että se on tehty kolmesta erillisestä levystä.

139. Jalkalistan luonnos.

7.7.5 Maalattavat pinnat



Kuva 140. Kuvassa näkyy hyvin maalattavia pintoja. Kattokorotuksissa käytetään helmiäismaalia kattolevyjen maalaamiseen. Kattolevyt tulevat olemaan nykyistä suurempia, jotta kattopinta olisi tasaisempi. Ikkunan viereisessä alaslasketussa katon osuudessa uudet tulevat kattopaneelit maalataan myös helmiäismaalilla.

Maalattavia pintoja Kotka –ravintolassa ovat teräspinnat, joita ovat katot, kattokorotusten pystyosat, tolpat sekä muutamat pienemmät pinnat, kuten osa baaritiskin ylälipasta. Koska tila on matala, mietin, millä tavalla katot pitäisi maalata, jotta tila vaikuttaisi korkeammalta.

Tyypillinen tapa korkeusvaikutelman lisäämiseksi on maalata ja lakata katot hyvin kiiltäviksi. Kiilto antaa keveyden vaikutelman. Kiillon lisäksi etsin vielä toista keinoa, miten maalilla voisi saada kattoon mahdollisimman aineettoman vaikutelman.

Sopivan maalin löytämiseksi käännyin Tikkurilan laivamaalien teknisen asiantuntijan Märten Juslinin puoleen. Sain häneltä arvokasta tietoa laivakäyttöön

soveltuvista MED –hyväksytyistä maaleista. MED-hyväksytyjä tuotteita voidaan käyttää laivan sisätiloissa pintojen ja kalusteiden maalaukseen. Jotta maalista tulee kestävä, täytyy teräspinnat maalata ensin pohjamaalilla, välimaalilla ja sitten varsinaisella valitulla maalilla. Lopuksi maalattu pinta lakataan halutun kiiltoasteen mukaisesti.

Ratkaisuna Märten Juslin ehdotti, että maaliin voidaan lisätä kulta-, pronssi- tai hopea- helmiäistä, jotta maalin pinnasta saadaan hohtavan näköinen. Helmiäisen määrän voi määrittellä halutunlaiseksi, Tikkurilan testien mukaan hyvä määrä helmiäistä maalissa on 1,3 %. Se, mitä helmiäistä käytetään, vaikuttaa paljon lopputulokseen. Samasta maalin värisävystä voidaan

VAATIMUKSIA MAALEILLE LAIVANVARUSTE- DIREKTIIVISSÄ

(Juslin.2008)

Kun laiva purjehtii Euroopan Unionin lipun alla, tulee tuotteiden olla laivanvarustedirektiivin mukaisesti hyväksytyjä. Tämä tarkoittaa maalien osalta seuraavia asioita:

Tuotteelle on tehty liekinleviämistestit ja arviointi savu- ja palokaasujen myrkyllisyydestä. MED-hyväksytyjen tuotteiden pitää olla hitaasti paloa levittäviä, eivätkä ne saa luovuttaa myrkyllisiä savu- tai palokaasuja.

Tuotteelle on hankittu tyyppitarkastustodistus.

Tuote merkitään ruorimerkillä joko etikettiin tai purkin



Kuva 141. Helmiäien vaikutus maalin sävyyn on voimakas. Kuvan näytessä maaliin lisätty hopean väristä helmiäistä

saada hyvin erilaisia sävyjä riippuen siitä, käytetäänkö hopeista vai kultaista helmiäistä. Esimerkiksi vaalean harmaan eri sävyissä voisi helposti kuvitella käytettävän hopeista helmiäistä, joka sopii harmaan sävyihin hyvin. Lopputulos saattaa kuitenkin jäädä mitättömän näköiseksi. Jos hopeisen helmiäisen tilalla sekoitetaan kultaista helmiäistä, voidaan saada aikaiseksi näyttävä maalipinta. (Juslin.2008)

Kotka –ravintolan sisäkattojen maalaukseen löytyi maaliin erikseen sekoitettavasta helmiäisestä etsimäni ratkaisu. Sain Tikkurilasta muutaman värikarttaliuskan, joihin oli sekoitettu joko kultaista tai hopeista helmiäistä. Yritin niiden avulla päätellä kattomaalien sävyjä. Päädyin siihen, että kattokorotusosat voisivat

olla hieman kylmemmällä sävyllä maalattuja, kuin esimerkiksi pöytien päällä olevat Lautexin kattopaneelit.

Värisävyjen valinta pienten helmiäisellä käsiteltyjen värimallien avulla tuntui kuitenkin vaikealta tehtävältä. Varsinaista maalien valintaa varten tarvittaisiin suurempi näytepala. Jos kyseessä olisi ollut todellinen suunnitteluprojekti, olisin tilannut Tikkurilasta valituista sävyistä isompia värimalleja tai jopa teettänyt oikeista pintamateriaaleista esimerkiksi puolen neliömetrin kokoisia maalattuja ja lakattuja mallipaloja. Tästä johtuen opinnäytetyön valmiissa tilasuunnitelmassa olevat väriehdotukset saattavat poiketa hieman niistä sävyistä, joita olisin valinnut, jos kyseessä olisi ollut todellinen toteutettava suunnitteluprojekti.

7.7.6 Kalusteet

Huonekalujen valinta oli suunnitteluprojektin helpoimpia vaiheita. Kun suunniteltavan tilan henki oli löytynyt, lähdin etsimään valmistajilta sopivia kalusteita.

Ensimmäisenä kalusteena aloin etsiä ruokapöydän tuolia. Tuolin valintakriteereinä oli se, että tuolin piti olla niin sanottu karmituoli, eli tuoli, jossa on käsinojat. Koin käsinojat tarpellisiksi sen vuoksi, että niistä voi aluksen keinuessa ottaa nousemista ja istumaan mennessä paremmin tukea. Käsinojallinen tuoli tekee tilaan myös hieman juhlavamman vaikutelman, kuin käsinojaton tuoli.

Tutkin kotimaisten valmistajien mallistoa ja havaitsin sen tosiasian, että suomalaiset huonekaluvalmistajat eivät juurikaan pidä valikoimissaan käsinojallisia tuoleja. Myöskään suomalaisilla ravintolakalusteita maahan tuovilla yrityksillä ei tuntunut olevan sopivia malleja.

Iskun valikoimista löytyi yksi mahdollinen malli, nimeltään Helmi (kuva 142), joka ulkomitoiltaan (540x540 mm) oli sopivan kokoinen pienen mitoituksen tilaan. Myös Italianlaiselta Tonon -huonekaluvalmistajalta löysin kaksi mallia, jotka keveällä ajattomalla muotoilullaan miellyttivät silmää. Sekä Helmi -tuoli että Tonon -tehtaan tuolit vaikuttivat kuitenkin liian kulmikkailta. Jätin tuolin etsimisen lepäämään.

Huhtikuussa 2008 etsimäni tuoli tuli sattumalta vastaan. Löysin sen kaiken tavarapaljouden keskeltä Milanon kansainvälisiltä sisustusmessuilta. Tuolin näkeminen oli kuin ensi-ihastus, tässä se on, juuri se, mitä olen etsinyt. Sopiva tuoli, uutuusmalli nimeltään Rondo, löytyi italialaisen BliFaSe:n valikoimista. Suuri yllätys oli se, että kun muutama viikko messujen jälkeen lähetin Restatopille kuvan Rondo -tuolista kysyäkseen, onko heillä samantyyppistä tuolia, niin kävi ilmi, että Restatop oli alkamassa Rondo -tuolin maahantuonnin.



142. Helmi



143. Skyline 308.12



144. Episodes 318.11

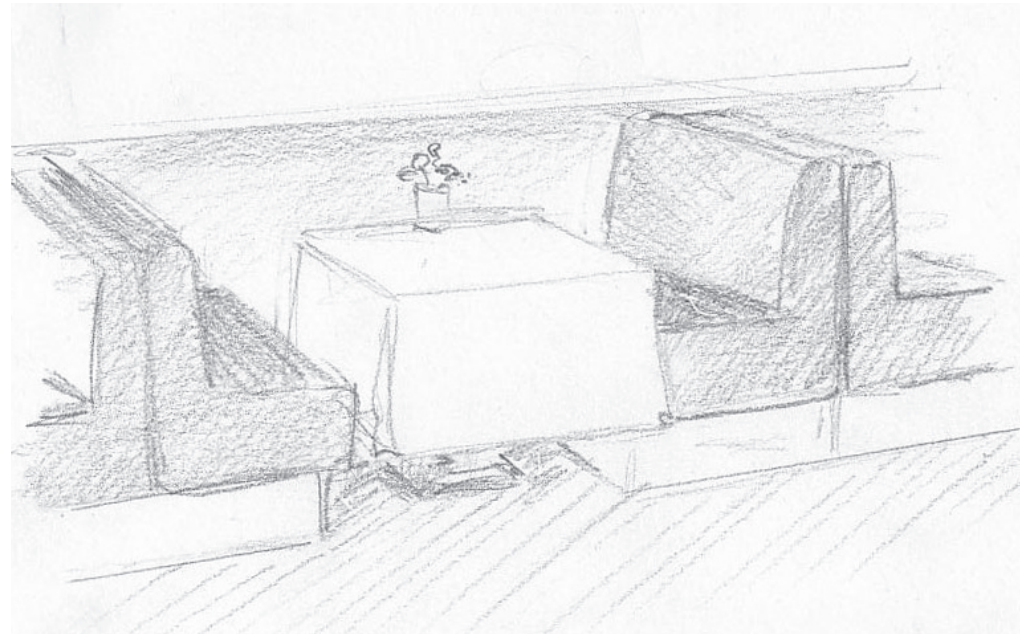


145. Rondo

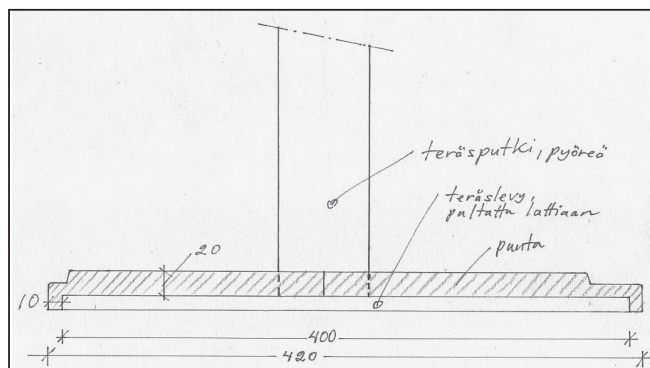
Myös ruokapöydän suhteen käännyin Restatopin puoleen. Heidän valikoimistaan löytyi sopiva pöydän jalka, jonka pystyy pulittaamalla kiinnittämään lattiaan. Pöytä ei tarvitse muuta kantta, kuin valkoisen peruslaminaattilevyn, joka löytyy Formican valikoimista. Laminaattilevy ruuvataan pöydän jalkaan kiinni ja pöytä on valmis.

Kansilevyn värillä ei käytännössä ole merkitystä, kun on kyseessä laivan ruokaravintola, jossa pidetään aina pöytäliinoja. Kansilevyn päälle nimittäin laitetaan ohuehko 'nahkea' polesterivanulevy, joka niitataan kannen alapuolelta kiinni. Tämän tarkoituksena on pitää pöytäliina, lautaset ja lasit paremmin paikallaan.

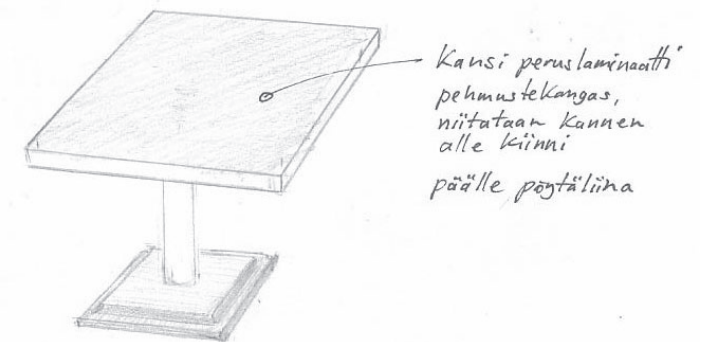
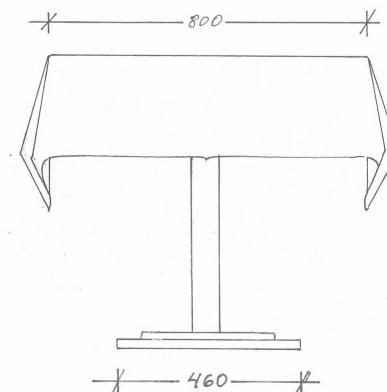
Pöydänjalan laippaosan peittämiseksi suunnittelin masiivipuusta tehtävää, pähkinäistä tai pähkinän väriin sävytetystä tammesta olevaa katetta, jolla kiiltävä laippaosa peitettäisiin. Näin harjattua terästä olevasta pöydän jal-kaosasta ei näkyisi muuta kuin pieni osa putkea. Miten tehtäisiin laippaosan katteen kiinnitys ja miten hyvin puukate kestäisi käytössä? Näitä ongelmakysymyksiä jäin pohtimaan ja koko ajatus alkoi tuntua vähemmän tärkeältä.



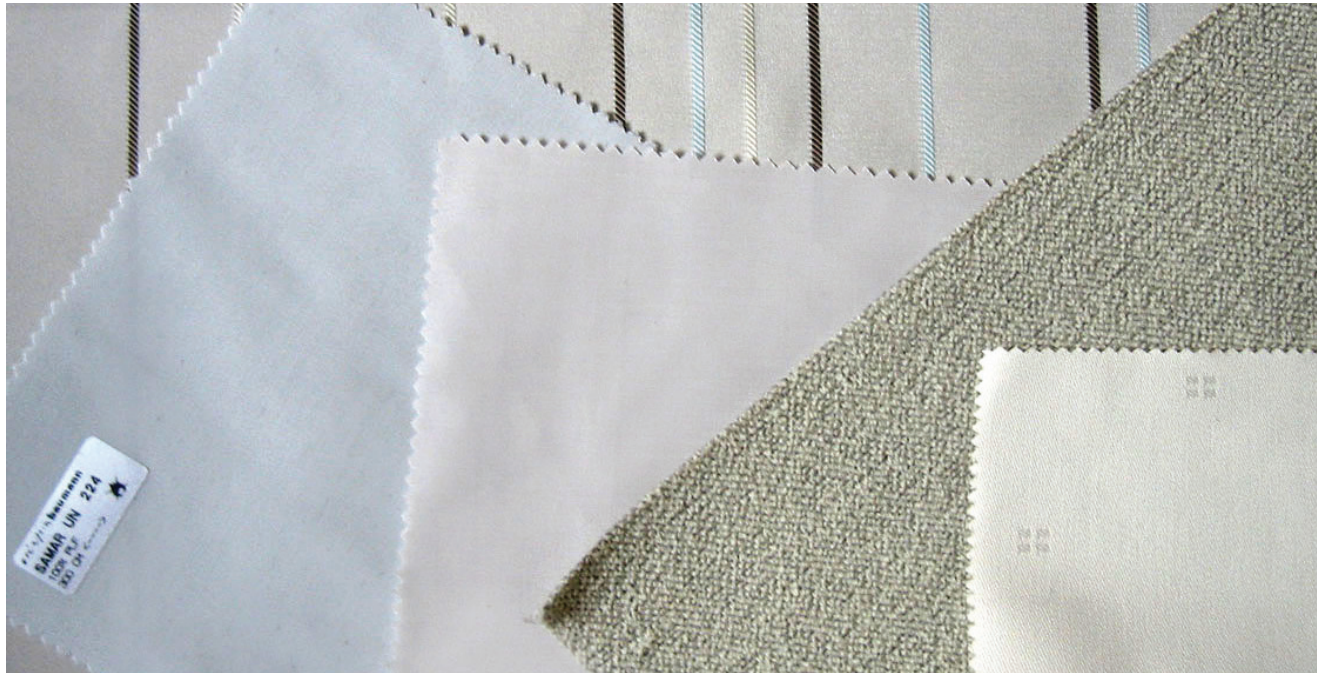
Kuva 146. Luonnos kahden hengen looshiryhmästä.



Kuva 147. Kalusteluonnoksia



7.7.7 Tekstiilit



148.

Kuten muutkin materiaalit, tulee myös käytettävien tekstiilien olla paloturvallisia ja direktiivien mukaisia. Laivanvarustedirektiivi koskee kaikkia tekstiilejä, joille on SOLAS –sopimuksessa esitetty paloturvallisuusvaatimuksia. Tässä kappaleessa käsitellän sisustuksen irtaimia tai kalusteissa olevia tekstiilejä.

Useimmat tavanomaiset tekstiilit syttyvät pienen liekin kosketuksesta. Palosuojauksen tarkoitus on vähentää nimenomaan tuotteen syttymisherkkyyttä ja palon leviämistä sen alkuvaiheessa. Luonnonkuidusta, esimerkiksi puuvillasta ja villasta valmistetut tekstiilit on palosuojattava viimeistelykäsittelyssä. Hyvin tehdyt palosuojaukset, vaikka olisivatkin jälkikäsitteilyaineilla tehtyjä käsittelyjä, voivat kestää kymmeniä pesuja korkeissakin lämpötiloissa, kunhan pesuohjeita

noudatetaan. Tekokuidusta valmistettujen kankaiden palosuojauksen voi tehdä myös kuidun valmistuksen yhteydessä. (Ryynänen, Kallonen, Ahonen s.27)

Tekstiilit voidaan lisäksi jakaa pysyvästi ja ei-pysyvästi palosuojattuihin tekstiileihin. Laivanvarustedirektiivin mukaisesti hyväksytyjen tekstiilien tulisi periaatteessa olla pysyvästi palosuojattuja.

Paloturvalliseksi kuidun valmistusvaiheessa modifioidut tekstiilit ovat luotettavia käyttää. Palosuoja-aine on tällöin sitoutunut kiinteästi kuituun ja pysyy tuotteessa koko sen käytön ajan. Tunnetuimpia palosuojattuja tekstiilejä on Trevira CS ja Trevira FR. Trevira on palosuojattua polyesteriä ja kuidut on tehty liittämällä fosforiorganinen yhdiste polyesterimolekyylisiin.



149.

Direktiivin määrittämiä SOLAS-sopimukseen perustuvia testattavia tekstiilejä:

IMO FTPC Part 7 Riippuvat tekstiilit ja kalvot
IMO FTPC Part 8 Pehmusetet huonekalut
IMO FTPC Part 9 Vuodevarusteet

Lyhenne kertoo tekstiililuokan lisäksi palokokeen menetelmän. seuraavat:



Palosuojattu polyesteri on vaikeasti syttyvä. Se sulaa kuumuuden vaikutuksesta, mutta ei yleensä levitä paloa ympäristöönsä. Trevira –kangas on myös käytössä miellyttävä, sillä palosuojaus ei tunnu kankaan pinnassa eikä tee kangasta jäykäksi. (Ryynänen, Kallonen, Ahonen s.28)

Verhoilukankaaksi sopii villakangas, sillä villalla on jo itsessään kohtalaiset palosuojaa-ominaisuudet. Lisäksi, jos villa on käsitelty palosuojaa-aineella, soveltuu se hyvin kyseiseen käyttöön. Villan paloturvallisuuteen vaikuttavat suuri luonnollinen kosteuspitoisuus (10-14%) ja korkea typpipitoisuus (16%). Lisäksi villa voi absorboida kosteissa oloissa itseensä vettä jopa kolmasosan painostaan. Villa voi syttyä, mutta se ei yleensä jatka palamista, ellei ulkopuolinen lämmönlähde ylläpidä palamista. (Ryynänen, Kallonen, Ahonen s.21)

Selluloosakuidut, eli puuvilla ja pellava, eivät käsittelemättöminä sovellu suuressa määrin käytettäviksi laivojen sisustuksissa. Selluloosakuituiset kankaat voivat olla helposti syttyviä ja nopeasti palavia. Selluloosakuituiset kankaat eivät sula kuumuuden vaikutuksesta, vaan palavat suhteellisen nopeasti.

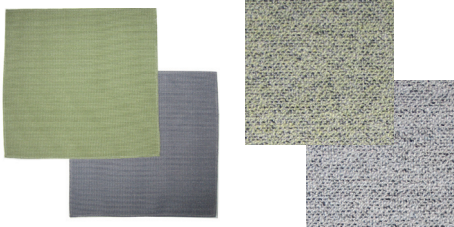
Käytettävistä kankaista voidaan sanoa yleisesti, että kankaan rakenne vaikuttaa muiden ominaisuuksien lisäksi syttymisherkkyyteen ja palamisnopeuteen. Varsinkin selluloosakuituisille kankaille tämä on ominaista. Laivakäytössä selluloosakuituisia kankaita käytetään lähinnä vuodevaatteina ja pöytäliinoina. (Ryynänen, Kallonen, Ahonen s.20)

Verhojen paloturvallisuusvaatimukset liittyvät syttymisherkkyyteen pienen liekin vaikutuksesta. Palokoemenetelmänä on sama menetelmä, jota Suomessa käytetään selvitetessä, onko verhokangas vaikeasti syttyvä eli SL1 –luokan kangas. Menetelmässä mitataan muun muassa jälkipalamisaikaa, vaurioita ja palavan aineen tippumista. Menetelmän mukaisesti tuotteet testataan uusina ja käsiteltyinä käyttöä vastaavasti. Vesi- ja kemiallisesti pestävät tuotteet pestään kymmenen kertaa ennen testausta. Pehmustettujen huonekalujen materiaaleille ei tehdä pesuja, vaikka ne olisi käsitelty pois huuhtoutuvilla palosuojaa-aineilla. Pehmustusmateriaalien testausmenetelmä on sama, kuin maissa. (Ryynänen, Kallonen, Ahonen s.83)

Huomattava on, että vaikeasti syttyväksi luokiteltu sisustekin syttyy, kun siihen kohdistuu palokoemenetelmää ankarampi kuumuus. Tällöin merkitystä on tekstiilin muilla palo-ominaisuuksilla, eli esimerkiksi palamisnopeudella ja sillä, kuinka paljon tekstiilistä vapautuu savua ja myrkyllisiä kaasuja. (Ryynänen, Kallonen, Ahonen s.67)

Tekstiilejä Kotka -ravintolan uuden tilasuunnitelman mukaisesti tulee olemaan verhoissa, tuoleissa ja penkissä. Tekstiilien määrä onkin suhteellisen normaali laivaravintolan sisustusta ajatellen. Kun tekstiilien valinnassa otetaan edellämainitut näkökohdat huomioon, ei tulevat uudet tekstiilit muodosta paloturvallisuusriskiä. Riskiä pienentää myös se, että verhot kiinnitetään verhokiskoon sekä ylä, että alareunasta. Lisäksi tuolien kangasvalinnassa huonosti syttyvä kangasmateriaali, eli esimerkiksi villa, olisi hyvä vaihtoehto.

150.



151.

152.

Kuvat 149.-150. verhokangasehdokkaita. Kuvat 151.-152. Kahta eri kangastyyppeä ehdokkaina tuolien verhoilukankaaksi. Molemmat kankaat ovat villaa.

Ravintolan valaistus jakautuu seuraaviin osaluaisiin:

A. Yleisvalaistus. Hyvä yleisvalo, joka käytännössä tarkoittaa lähinnä kattovalaistusta.

B. Korostus- eli aksenttivalaistus. Tällä valaistuksella korostetaan tilan muotoja ja jäsennetään arkkitehtuuria. Korostusvalo on vahvasti mukana tilan kokonaisilmeen luonnissa.

C. Toimintavalistus. Työpisteiden ja muiden selkeätä havainnointia vaativien paikkojen, kuten portaikkojen ja uloskäyntien hyvä valaistus.

D. Dynaaminen eli muuttuva valaistus. Elävät valot tilan ja tunnelman muokkaajana. Mahdollisesti musiikin ja valaistuksen yhteys.

E. Koristevalo. Dekoratiivinen valaisin, valaisimen luonne on tärkeämpi, kuin sen tuottama valoteho.

7.8 Ravintoloiden valaistuksesta

Ravintola julkisena tilana voidaan ajatella teatterin näyttämöksi, jossa asiakas näyttäytyy ja esittää hetkeen kuuluvan näytelmän. Valaistuksen tehtävä, näkemisen mahdollistamisen lisäksi, on tukea hetken ja tapahtumien tunnelmaa ja luodaan miellyttävä kokemus asiakkaalle.

Ravintolasalin kaikissa tiloissa tulee olla jokaiselle käyttäjälle ihanteellinen valaistus. On selvää, että baarimikko drinkkejä sekoittaessaan tai rahastaessaan vaatii paljon parempaa valaistusta, kuin vaikkapa pöydässä istuva iltaa viettävä pariskunta. Näin ollen ravintolasalin puolella tulee löytyä monta erilaista valon lähdettä ja erilaisia mahdollisuuksia säätää valaistuksen tasoa.

Valaistuksen suunnittelussa on valaistuksen tehtävän lisäksi otettava huomioon valon värilämpötila sekä värintoisto. Valon väri vaikuttaa merkittävästi siihen, millaisena ympäristön väri koetaan. Näin ollen lampun värilämpötilalla on suuri merkitys tilan tunnelman luomisessa. Valaisimen muodon lisäksi on tilasuunnittelussa vähintään yhtä tärkeää, ja monessa tapauksessa paljon tärkeämpääkin, on oikean lamputyyppin valinta.

Lamputyyppiä valittaessa on valonlähteen värintoisto-ominaisuudet tunnettava tarkoin. Ne voidaan kohtuullisen tarkkaan määrittää värintoistoindeksin (CRI) mukaan. Värintoistoindeksi on standardias-teikko, jonka maksimi-arvo on 100. Mitä korkeampi valonlähteen värintoistoindeksi on, sitä paremmin se tuo värit esiin.(www.idman.fi).

7.9 Kotka -ravintolan valaistuksesta

Kotka -ravintolan valaistus tulee muodostumaan sekä suorasta että epäsuorasta valaistuksesta. Valaistussuunnittelun lähtökohtana on ollut valaistuksen muunneltavuus, sillä valaistusolosuhteet vaihtelevat hyvin paljon riippuen siitä, missä Kristina Regina purjehtii. Alus on käytössä yli puoli vuotta Välimeren ja lähialueiden merillä, jolloin ilta ja pimeä tulevat hyvin nopeasti. Toisaalta kesäaikaan alus purjehtii Pohjois-Euroopan meriä, jolloin yöt ovat valoisia ja valaistuksen tarve on aivan erilainen.

Yleisvalaistus tulee rakentumaan pääsääntöisesti loistelamppujen varaan. Korostusvalaisimina toimivat halogeenit ja led-valaisimet, joiden avulla nostetaan tilan eri kohtia esiin sekä rajataan tilaa. Esimerkkinä tästä ovat pöytien päälle tulevat halogeenispotit, jotka keskittävät pöydän ääressä istuvien huomion omaan pöytäseurueeseensa ja näin auttavat intiimin tilatunnelman saavuttamisessa.

Dynaaminen valaistus luo erilaista tunnelmaa illan eri hetkiin. Dynaamisessa valaistuksessa voi muuttua joko valaistavat kohteet, valon määrä tai valon väri. Kotka -ravintolan dynaaminen valaistus muodostuu kaikista uuden valaistussuunnitelman mukaisista valonlähteistä. Loisteputkien ja halogeenien lisäksi led-valaisimilla on suunnitelmassa suuri merkitys. Valaistusta tullaan ohjaamaan ohjauksjärjestelmällä, johon voi asettaa erilaisia valaistusvaihtoehtoja. Näin saadaan helposti erilaisiin päivänvalo-olosuhteisiin säädettyä valaistuksen avulla sopiva tunnelma.

Seuraavassa on esimerkki siitä, miten illan aikana valaistus voisi muuttua:

Alkuillasta ruokailun alkaessa tunnelma retkipäivän päätteeksi on rauhoittumassa. Risteilyvieraat ovat keskittyneet illallisen aloitukseen ja tunnelma on odottava. Valaistus voi silloin olla hillitty ja muuttuvaa värillistä valoa ei välttämättä tarvitse käyttää lainkaan. Jos alus purjehtii lämpimillä vesillä, päivä on ollut kuuma ja iltakin on vielä hyvin lämmin. Silloin kattokorotuksessa voi olla häivähdys sinistä väriä antamassa tilaan viilempää vaikutelmaa.

Kun suurin osa ravintolan asiakkaista on illan puolivälissä päättänyt päivällisen ja siirtynyt jälkiruokiin ja drinkkeihin, voidaan valaistuksessa ottaa käyttöön muitakin värisävyjä ja kenties vaihtaa niitä tiheämpään tahtiin.

Vaikka punaisen värin sanotaankin kiihottavan ruokahalua paremmin kuin sinisen, niin Ledeillä tuotettu sinisen valon määrä ei kuitenkaan syö ruokahalua. Vaikka loisteputkien valoteho ei olisikaan maksimissaan, on sinisen valon määrä loisteputkien sangen valkoisen valon rinnalla hyvin pieni. Pöytien päällä oleva halogeenilamppu kumoaa paikallisesti Ledeillä tuotetun sinisen valon ja pitää ruoan värin edelleen houkuttelevana.

Harald Arnkill toteaa kirjassaan 'Värit havaintojen maailmassa', että tutkimusten mukaan värin kylläisyysaste ja tummuus tai vaaleus vaikuttavat ihmisen käyttäytymiseen enemmän, kuin niiden sävyt (Arnkill. s. 251 2007). Näin voidaan ajatella olevan myös osittain valaistuksen kohdalla; riittävän suuret valaituserot ja riittävän suuri valaistuksen määrä tekevät tilasta mielenkiintoiset ja aktivoivat ihmistä enemmän, kuin tasainen valaistus.

7.10 Mallinnuksesta suunnitteluprosessin aikana

Mallinnuksen merkitys suunnitteluprosessin aikana ei ollut kovin merkittävä. Tila ja sen rajallisuus hahmottui hyvin tavallaisen 2D-cadin avulla. Myös tilan korkeus avautui seinäprojektion piirtämisen yhteydessä.

Eniten mallinnus auttoi havainnollistamaan sitä, miten eri materiaalit vaikuttavat tilassa. Materiaalikokeiluja tein esimerkiksi käytävän seiniin ja lattiaan, koko ravintolasalin lattiaan ja kalusteista tuolin kankaiden väreihin.

Mallinnus vaikutti materiaalivalintoihin niitä yksinkertaistaen. Materiaalivalintojen alussa suunnittelin keittiön vastaiseen seinään kahta materiaalia; alaosaan puujäljitelmlaminaattia ja yläosaan valkoista, mutta mallinnuksen yhteydessä huomasin, että yksi seinämateriaali luo tilaan rauhallisen tunnelman ja on näin ollen parempi ratkaisu.



Kuva 153. Mallinnusvaiheessa tehty ko-
keilu siitä, miltä tila vaikuttaisi, jos siellä
olisi puulattian näköinen lattia

Kuva 154.
Käytävämateriaalinen
valinnassa mallinnuskuvat
auttoivat hahmottamaan
hyvin sitä, mitä eri
materiaalit saavat tilassa
aikaan.







156. Kotka -ravintolan tarjoilija

ALKURUOKIA – FÖRRÄTTER		
TUORESALAATTI KAUDEN KASVIKSIKISTA <i>Sitruuna- oliiviöljyä</i> SALLAD PÅ SÄSONGENS GRÖNSAKER <i>Citron- olivolja</i>	G,M	3.30 €
PARILOITUJA KAMPASIMPUKOITA <i>Meloni-ananassalaattia ja balsamicosiirappia</i> GRILLADE PILGRIMSMUSSLOR <i>Melon- och ananassallad med balsamico sirap</i>	G,M	5.90 €
KYLMÄSÄVULOHTA JA LIMEMERINOITUJA KATKARAPUJA KALLRÖKT LAX OCH LIMEMARINERADE RÄKOR	M	6.50 €
ARABIALAINEN HALLOUMIJUUSTOSALAATTI <i>Halloumijuustoa mintulla maustetulla couscous-pedillä ja jogurttikastiketta</i> ARABISK SALLAD PÅ HALLOUMIOST <i>Halloumiost på couscous bädd med mynta och yoghurtsås</i>	VL	5.90 €
ANKKARILLETTE JA SALAATTIA <i>Viikunahilloketta</i> ANKRILLETTE OCH SALLAD <i>Fikonkompott</i>	G,M	5.90 €
REGINAN MEZE-LAUTANEN <i>Basturma - mausteista ilmakuivattua häränfileetä, miabbal- munakoisotahnaa, tabouleh- salaattia, marinoitua juustoa ja pita-leipää</i> REGINAS MEZE TALLRIK <i>Basturma- kryddigt lufttorkat oxfilé, mtabbal- aubegrinekräm, tabouleh- sallad, marinerad ost och pita bröd</i>	VL	6.50 €
MINTTUMARINOITUA LAMPAANPAISTIA <i>Minttamajoneesia ja laivan leipää</i> MYNTAMARINERAD LAMMSTEK <i>Myntamajonnäs och fartygets bröd</i>	M	6.10 €

Kotka

Kotka

157. Luonnos ruokalistasta. Tekstit ja tekstin layout Kristina Cruises.

158. Kotka -ravintolan logo- luonnos. Luonnos tekijän.

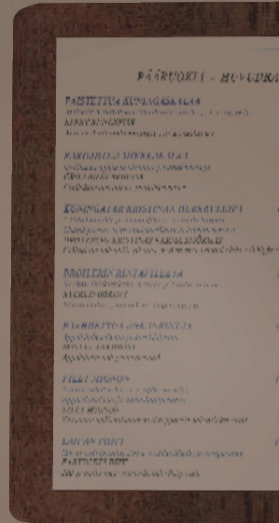
8.VALMIS TILASUUNNITELMA





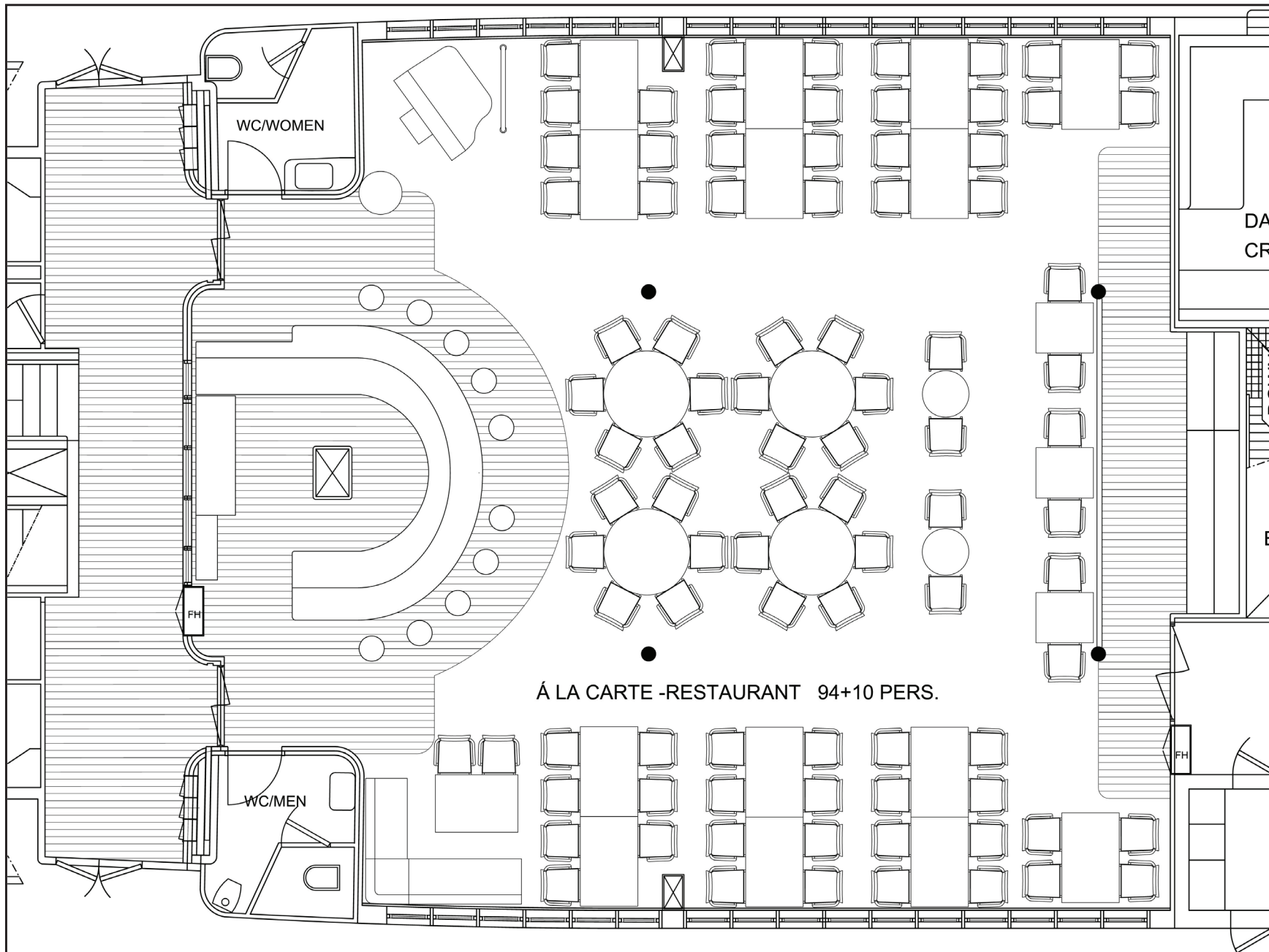
Kuva 159. Näkymä
käytävästä ravinto-
lasaliin

8.1. Tilaohjelma





Kuva 161. Näky-
mä styyrpuurin eli
oikean puoleisen
sisääkäynnin luota
ravintolasaliin





Kuva 162. Näky-
mä keittiön ovelta
ravintolasaliin



Kuva 163. Styrpuurin puoleinen kulmapöytä. Tässä pöydässä tuolien verhoilukangas on valkoinen



164.

Fyysisen lämpötilan tunne voi vaihdella jopa kolme Celsius -astetta sen mukaan, onko ympäristö käsitelty lämpimin vai kylmin värein (Rihlama 1985)

Sivun kuvat kertovat siitä, miten tunnelma voi muuttua, kun ledeillä muutetaan kattokorotuksen kautta tulevaa valon väriä.



165.

Kuva 166. Sisäänkäynti. Kuvassa myös uusi vessan ovi, jossa myös on pieni ikkuna. Kokolattiamaton ja 'vinyylilankun' rajapinta rajaa ajatuksellisesti baarin omaksi 'reviirikseen' ravintolasalia.



166.



167. Pöytien väliin jäävä tila on sängen pieni, mutta riittävä, jotta tarjoilija ja asiakkaat mahtuvat kulkemaan pöytien välissä.



Kuva 168. Näkymä
paapuurin puolel-
ta flyygelin luota
ravintolasaliin

8.2 Valaistussuunnitelma



Kuva 169. Mallinnuskuvassa näkyvät kaikki ravintolasalissa olevat valaistusratkaisut baaria lukuunottamatta; kattokorotuksen epäsuora valaistus, matalamman korotuksen halogeenivalaisimet, pöytien päällä olevat loisteputki-halogeenivalaisimet sekä verhoja korostavat led-valaisimet.

Salin yleisvalaistus muodostuu kattoon asennettavista loiste- ja halogeenivalaisimista. Osa valaisimista valaisee epäsuorasti katon kautta ja osa valosta on suoraa valoa.

Epäsuora valaistus toteutetaan uuden kattokorotuksen kohdalla korotuksen ympäri kulkevaan valoppaan asennettavilla loisteputkivalaisimilla (kuva 173 s. 140). Lippaan, loisteputkivalaisimien viereen asennetaan tämän lisäksi myös nauhamainen LED-valaisin, jossa on värillisiä ledejä.

Valaisimista parhaiten näkyvillä ovat ikkunapöytien päälle tulevat, kattoon upotettavat Pleiad Trend-valaisimet. Valaisimen keskellä on halogenilamppu, joka osoittaa pöytää kohden suoraan alaspäin. Halogeenin ympärillä on lasinen kiekko, joka peittää pienloisteputken. Halogeeni ja loisteputki voivat olla käytössä joko erikseen tai yhtäaikaan ja kummatkin ovat himmennettävissä. Näin pöytien päälle suoraan tulevaa valoa voidaan säätää tarpeen mukaan.

Viereisen pöydän päälle, matalan kattokorotuksen kohdalle asennetaan kattoon upotettu suunnattava halogeenivalaisin. Samoja valaisimia käytetään upotettuina myös korkeamman korotusosan katossa niin, että valaisin on jokaisen pyöreän pöydän keskellä. Matalammassa osassa salia halogeenin voimakkuus tulee olla heikompi, kuin korkeammassa. Edellä mainituilla valaisimilla hoidetaan sekä yleisvalaistus, että osa korostusvalaistusta.

Ravintolasalin tunnelman luomisessa LEDeillä on suuri merkitys. Kattokorotuksen LED-Stripin lisäksi saliin tulee kaksi Stripejä voimakkaampaa LED-valaisinta (kuva xxx), joilla valaistaan baarin keskellä olevaa platinan värisellä Taika -maalilla maalattu kotelointi. Led-valaistuksen värien sävyt tulisi kuitenkin olla hyvin harmoniset. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että väri vaihtuu erittäin hitaasti ja värisävyjen skaala ei välttämättä kata edes kaikkia päävärejä.

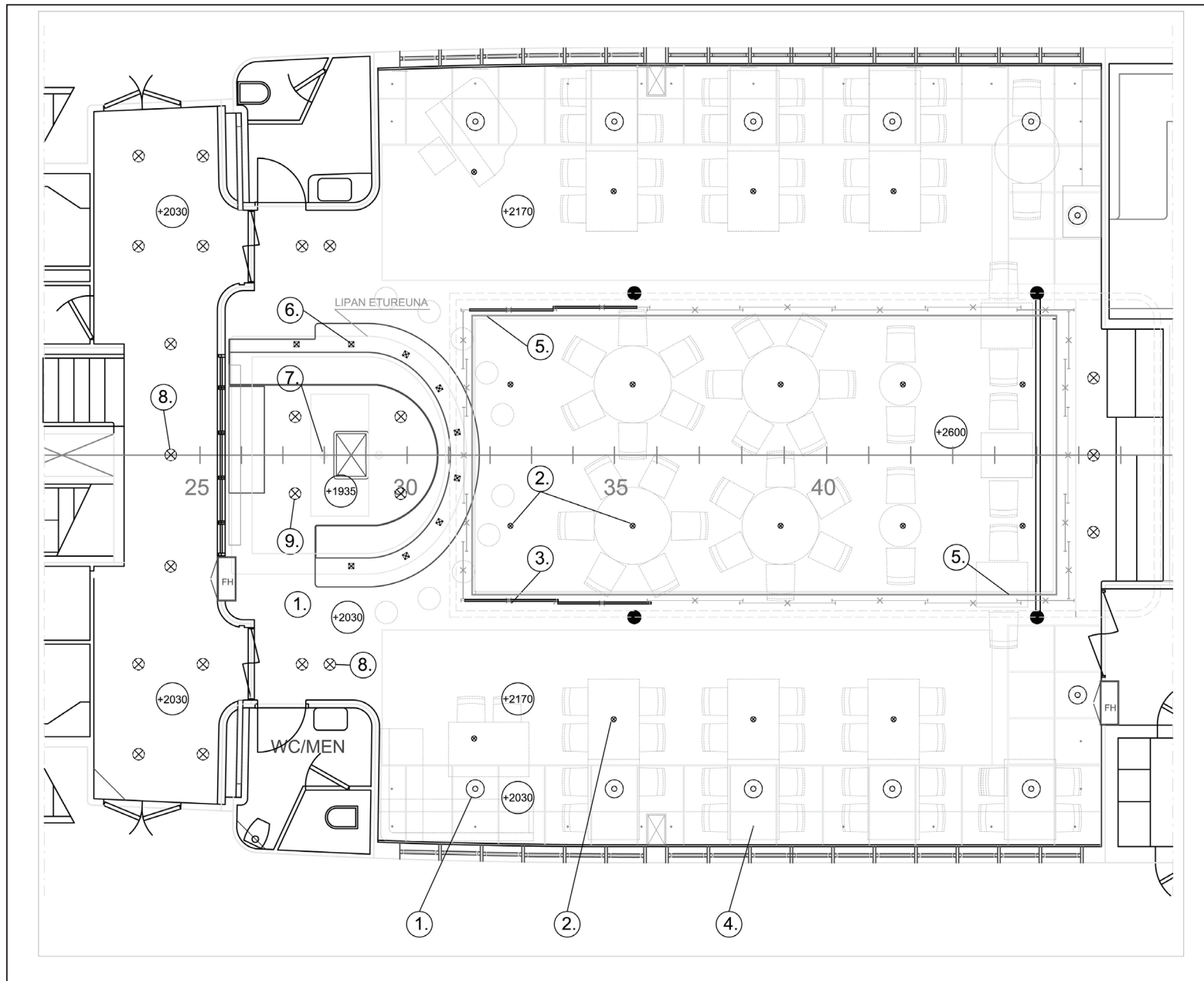
Verhojen korostusvalona käytetään Led-valaisinta, joka upotetaan alaslaskettuun kattoon. Valaisimen sisällä on linssi, jonka synnyttämää valokeilaa on mahdollista säätää.

Baarin valaistuksessa on samat osatekijät, kuin koko salin valaistuksessa. Baarin kattoon upotetaan Pleiad Compact -loisteputkivalaisimia antamaan yleisvaloa baarin toimintoja varten. Samoja valaisimia käytetään myös sisääntulon kohdalla, sekä käytävässä ja pentterissä. Baarin katossa olevaan lippaan upotetaan lämpimän sävyisiä LED -valaisimia valaisemaan asiakastiskiä. Nauhamaiset Led-Stripit asennetaan ikkunoiden eteen tulevan koristelasin alareunaan antamaan lasiin elvyttä. Samoja Led -Stripejä käytetään myös baaritiskin etupaneelien valaisemiseen.



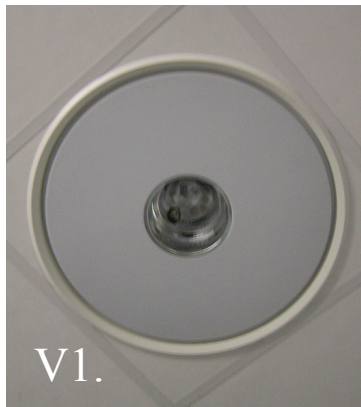
Kuva 170. Baarin keskellä olevan tolpan molemmille puolille tuleva Led -valaisin. Kuvaa käsitelty photoshopissa, värit eivät vastaa todellista tilannetta

Valaistusta ohjataan ohjausjärjestelmillä. Loisteputket ja LED-valaisimet vaativat erilaiset ohjausjärjestelmät. Ne voidaan kuitenkin sovittaa yhteen sopivan liitäntälaitteen avulla. Ohjausjärjestelmään pystyy asentamaan erilaisia valaistusolosuhteita, jolloin henkilökunta pystyy helposti valitsemaan olosuhteeseen ja tilanteeseen sopivan valaistustapahtuman. Esiasetetun valaistustapahtuman lisäksi ohjausjärjestelmässä on hyvä olla myös mahdollisuus valaistuksen manuaaliseen säätämiseen. (Rajala 2008).



VALAISINLUETTELO

- V1. Pleiad Trend-loisteputki-halogeeni-valaisin
- V2. Easy -halogeeni, suunnattava. max. 35W.
- V3. Basic T5 -loisteputki-valaisin
- V4. Led -valaisin korostusvalo verhoihin
- V5. LED-Strip-valaisin värien luomiseen
- V6. LED -alasvalo baaritiskin lipassa 1x3.6W LED 3000K
- V7. TRX-LED-valaisin värien luomiseen
- V8. Pleiad Compact-loisteputkivalaisin
- V9. Led-Strip -valaisin baaritiskin etuosan ja kuviolasin korostusvalo



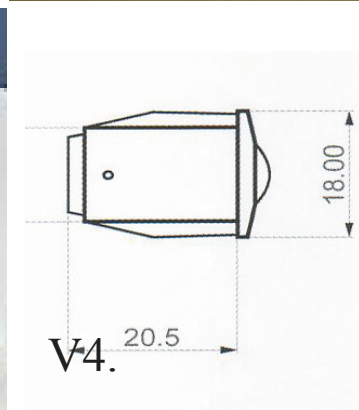
V1.



V2.



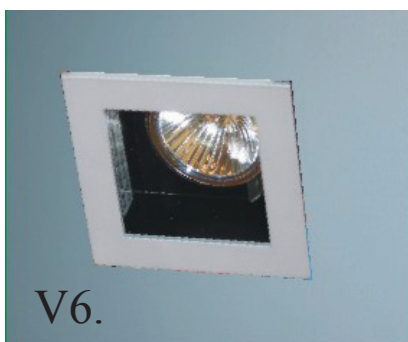
V3.



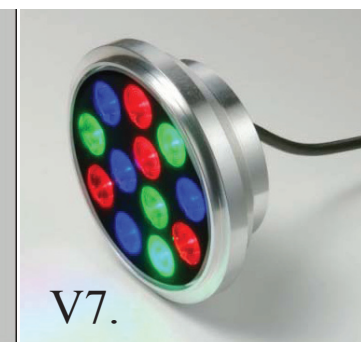
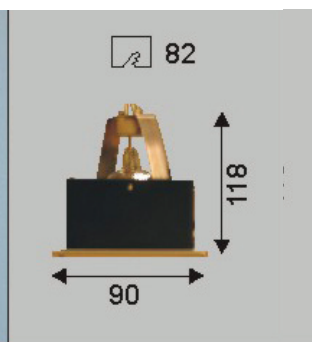
V4.



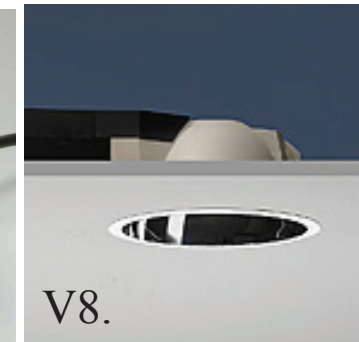
V5./V9



V6.



V7.



V8.

172. Valitut valaisimet

V1. Pleiad Trend Comfort loisteputki 1x32W ja
halogeeni 1x50W (max.)/sopiva halogeenilamppu 25W
Fagerhult art.nro 76622

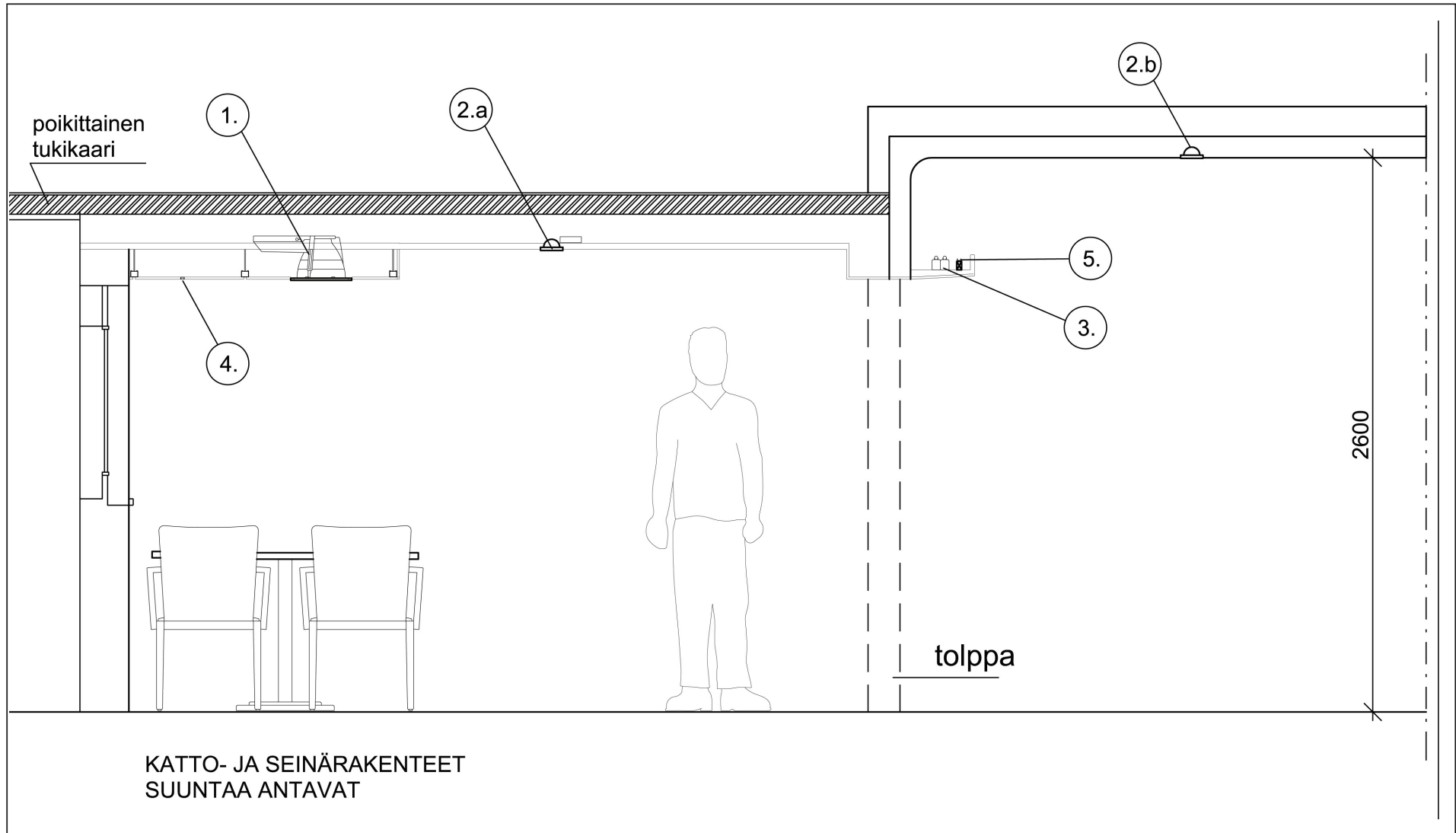
V2. a Easy -halogeenivalaisin 1x50W (max.) kanta GU 5.3
/sopiva halogeenilamppu 25 W
Fagerhult art.nro 76729

V2.b Easy -halogeenivalaisin 1x50W (max.) kanta GU 5.3
/sopiva halogeenilamppu 35 W
Fagerhult art.nro 76729

V3. Basic T5 -loisteputkivalaisin 1x 35W
Fagerhult art.nro10807-112

V4. LMH LED1W 3200K SAAS

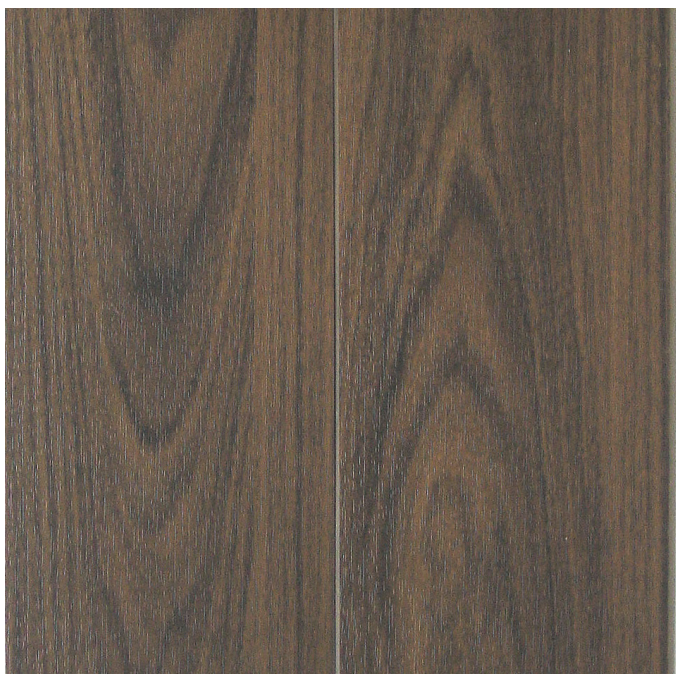
V5. RGB-LED-STRIP SAAS (valoteho 70W / 2,0 m)



173. Valaistussuunnitelma. Leikkaus laivan keskilinjaan. Piirroksessa upotettavia ja epäsuoraa valoa antavia valaisimia.

8.3 Materiaalit

8.3.1. Lattiamateriaalit



174.

Vinyylilattia, Nordic Flooring
väri `pähkinä` malli EWM 5189
Laattakoko 152 x 914 mm

Kestävä julkisten tilojen vinyylilattia,
käyttöluokka 34/43
Pinta PUR -käsitelty, reunaviiste
Paksuus 2,5 mm, kulutuspinna 0,7 mm
Paino n. 4000 g /m²

IMO Resolution MSC61 (67) Part 2 ja Part 5
Paloturvallinen, Bfl S1, EN13501-1:2002



175.

Kokolattiamatto `Moving Circles`
Erté Collection, Ege
tuftattu 80% villa/ 20% polyamidi
paino 1400 g/m²

antistaattinen, likaahylkivyyksästitely

paloluokka EN 14041:2004

IMO 0575/2008

8.3.2 Seinämateriaalit



176.

Seinämateriaali 1 -salin seinät (kuva 176)
F5150 American Walnut -laminaatti
Suositellaan paksuutta 1,2 mm
Laatuluokka HGF
Pinta Universal UN, heikosti martioitu

Formican palamattomalle alustalle liimattuina
Formica HGP- ja HGS -laminaatit täyttävät
IMO -päätöksissä A653(16) ja MSC 61(67)
ilmoitetut leikienleviämis-, lämmönkestävyys-,
savunmuodostus- ja myrkyttömyysvaatimukset.



177.

Seinämateriaali 2 käytävän seinät (kuva 177)
F 7934 NCS S 1002-Y
Paksuus 0,6-0,8 mm
Laatuluokka HGP
Pinta velour, heikosti martioitu

8.3.3 Kattomateriaalit



178.

Acu Dacron -akustiikkalevy
(polyesteri nonwoven)
paksuus 50 mm
vaimennusluokka A (50 mm paksu levy)
Paloluokitus: EN 13501-1:2002:B-s1-d0

Syttymisherkkyysluokka 1
palonlevittämisluokka 1
levykoko 1200x1800 mm

ISO11654: -Absorptiosuhde $\alpha_{faw} = 0,95$. Ään-
nenabsorptioluokka A= 50mm



179.

Alaslaskettu katto ulkolaipioiden vieressä

Marine Cassette Lautex NLt
alumiinia 0,7 mm, taustassa akustinen huopa
modulin koko 700x700 mm määritelty sopivaksi ka-
lusteiden sijoittelun mukaan.
Lautex-alakatot soveltuvat hyvin laivanrakennuste-
ollisuuden käyttöön. Päämateriaaleina on käytetty
alumiinia ja terästä. Kaikki tuotteet ovat läpäisseet
savukaasu- ja myrkyttömyystestit.

Sertifiointi:

NLT-600 B-0 / A-15 Lloyd's register

8.3.4. Maalit



Kuva 180. Tikkurilan Taika- maalia käytetään muun muassa baarin keskellä olevan koteloinnin sekä ikkunaseinällä olevien kotelointien maalaamiseen.

Kotka –ravintolan maalaukseen soveltuvat maalit:

POHJAMAALI:

Fonteryl 10, teräspinnoille soveltuva pohjamaali, vesiohenteinen yksikomponenttinen

VÄLIMAALI:

Otex –tartuntapohjamaali

PINTAMAALI:

Temadur 50

Kaksikomponenttinen, puolikiiltävä akryylipolyuretaanimaali.

Suositteluaan epoksi- ja polyuretaanimaaliyhdistelmien puolikiiltäväksi pintamaaliksi sään ja kemiallisen rasituksen alaisille pinnoille.

Kestää erinomaisesti sää- ja kulutusrasitusta.

Muodostaa hyvin kiiltonsa ja värisävynsä säilyttävän, sekä helposti puhdistettavan liituamattoman pinnan. Tuotteella on MED –sertifikaatti no 0809-MED-0397, jolloin se on hyväksytty laivojen sisäpuoliseen mallaukseen.

Maaliin sekoitetaan kultaista tai hopeista helmiäistä, joka saa maalin pinnan hohtamaan himmeästi.

LAKKAUS:

Temadur Clear –lakka tai Kiva –kalustelakka

8.3.5. Baarikalusteen materiaalit



181.

TK-529 Star Galaxy -graniitti
paksuus 20 mm

pinta kiillotettu, käsitellään kivisuojaöljyllä



182.

pähkinäviilu
Turun viilu.
liimataan hakitetun mdf levyn päälle
lakataan puolihimmeällä lakalla



183.

Luonnosvaiheen mallinnuskuva baarin takaosasta. Kuvassa vasemmalla baarin keskellä oleva ilmastointikanava. Kuvan oikeassa reunassa vetolaatikosto, jonka takana on hiekkapuhallettu lasi. Tässä kuvassa lasi on vielä ilma kuviointia.



184.

Baarin kuviolasi
 VELAS -hiekkapuhallettu lasi
 paksuus 8 mm lasi
 V.E.Lipponen Oy

Kuvio puhalletaan lasiin teippaamalla kirkaiksi jäävät osat. Hiekkapuhallettu pinta voidaan suojata ohuella teflon-kalvolla, jolla mattapinta saadaan likaa hylkiväksi.

8.4. Kalusteet



185.



186.

Rondo 220 Poltrona WPR -tuoli
Restatop / valmistaja BliFaSe, Italia
runko pähkinä
pit. x lev. x kork.

kangas Tucana Boucle
90% villa/ 10% polyamidi
martindale 55 000
syttyvyysluokka EN 1021-1&2
kolme eri väriä:
luonnonvalkoinen 2351
vaaleansininen 1102
vihreä 1101



187.

Baarituoli Astrex
Restatop
kromattu teräsputki
musta nahka
korkeus 79 cm
istuimen halkaisija 40 cm
jalkalaipan halkaisija 44 cm



188.

Pöydät

Jalkaosa:

Luxor -jalka F7087 laippaosa 430x430 mm
korkeus 720 mm / harjattu teräs

Luxor -jalka F7089 laippaosa 430x600 mm
korkeus 720 mm / harjattu teräs

Kannet/rakenne:

Laminaatti + P2 -luokan 28 mm lastulevy +
vastalaminaatti

Formica TopLine -laminaatti K4009-UN
ruskea vastalaminaatti



189.

AH -metrisohva

valmistaja Restatop

toimitetaan mittojen mukaan

Kangas:

kangas Tucana Boucle vihreä 1101

90% villa/ 10% polyamidi

martindale 55 000

syttyvyysluokka EN 1021-1&2

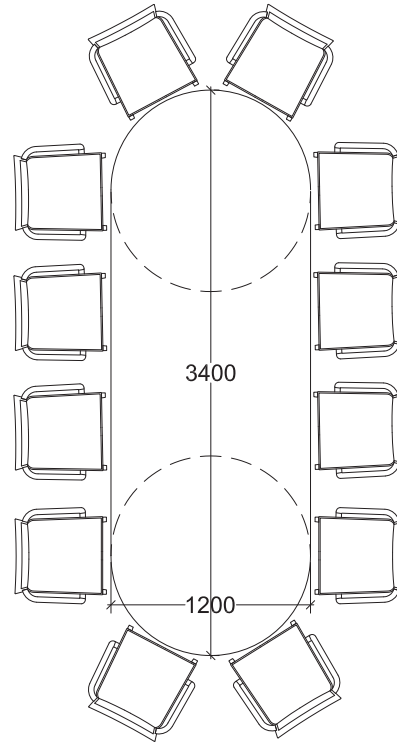
sokkeli pähkinälaminaatti

8.5 Kapteenin pöytä ja flyygeli

Yhtenä toiminnallisena tavoiteena oli kapteenin pöydän sijoittaminen tilaan. Pöytään pitäisi mahtua yhtä aikaa syömään kymmenestä kuuteentoista henkilöä.

Pöytäongelma ratkaistiin samalla tavalla, kuin se tällä hetkellä on ratkaistu; kahden pyöreän pöydän väliin sijoitettavalla levyllä. Pöydän koko on 1200x3400 mm ja sen ympärille mahtuu tarvittaessa 10 - 16:sta henkilöä.

Flyygeliksi valitaan digitaalinen flyygeli tilan säästämisen vuoksi. Kokonsa puolesta flyygeliksi on sopiva esimerkiksi Rolandin malli HP 109. Sen ulkomitat ovat pituus (syvyys) 1080 mm, leveys 1380 mm ja korkeus kansi kinni 945 mm. Painoa flyygelillä on 90 kilogrammaa.

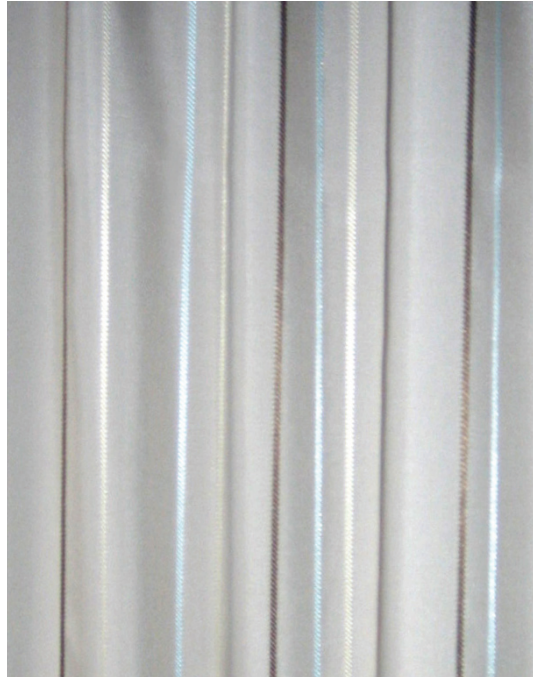


190.



191. Seurue kapteenin pöydässä Iskelmän kevät-risteilyllä 2005.

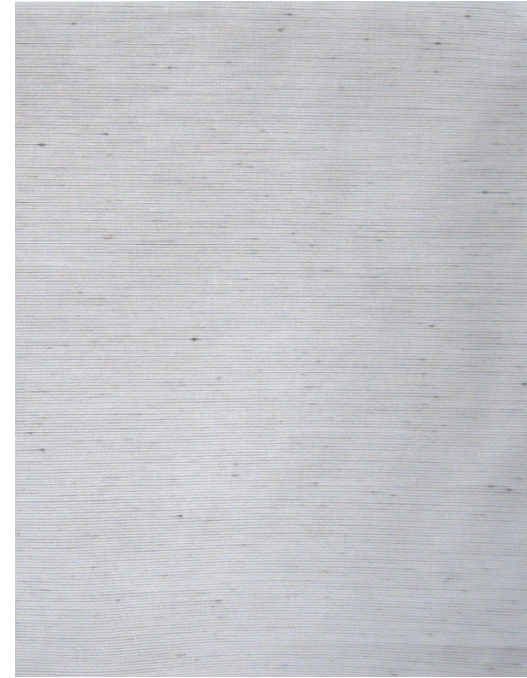
8.6 Verhotekstiilit



192.

Sivuverho

Samar Mi -kangas, Baumann,
Vallila Interior
100% Polyesteri PLF= Trevira CS
väri 299
kankaan leveys 300 cm

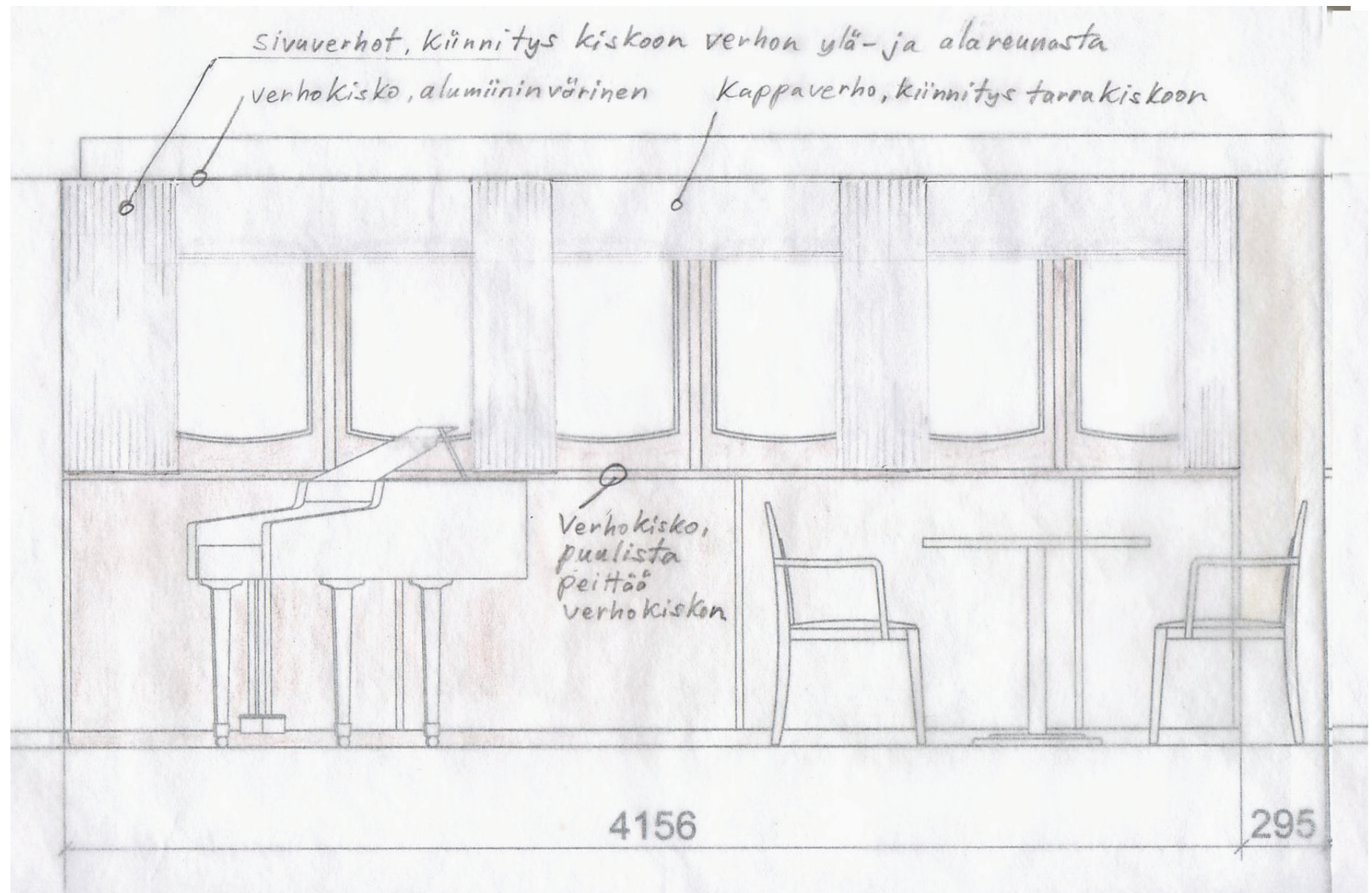


193.

Kappaverho

Samar UN -kangas, Baumann,
Vallila Interior
100% polyesteri PLF=Trevira CS
väri 224
kankaan leveys 300 cm

194. Luonnos verhosuunnitelmasta. Sivuverhot ovat ylä- ja alareunastaan kiinni kiskoissa, niitä voidaan jonkin verran liikuttaa ikkunan eteen. Kappaverho on kiinnitetty sivuverhon taakse erilliseen kiskoon.





195.

9. Arviointi

Prosessin arviointi

Tilasuunnitelman prosessi alkoi aiheen valinnalla loppuvuodesta 2007 ja päättyi melko tarkkaan kahden vuoden kuluttua. Työn erityinen haaste oli se, etten koskaan päässyt käymään suunnittelukohteessa m/s Kristina Reginalla. Se vaikutti suunnittelutyössä pitkään epävarmuutena siitä, olenko ymmärtänyt ja sisäistänyt tilan oikein. Onnistuin kuitenkin keräämään tilasta runsaan määrän valokuvia, joten en usko, että mitään olennaista on jäänyt huomioimatta.

Prosessin alussa ajattelin hakevani Kotka -ravintolan sisustuksen muotokielen 1940- ja -50-lukujen huonekaluista ja sisustusarkkitehtuurista. Mutta kun lähdin tutkimaan arkistojen kuvamateriaalia, huomasin että hakemani muotokieli olikin aiemmilta vuosikymmeniltä. Syynä tähän on, että suomalaisille varustamoille ei rakennettu juuri lainkaan matkustajalaivoja 1940-50-luvuilla.

Eräänä myönteisenä sivujuonteena prosessissa oli tutustuminen uudelleen 1900-luvun alkupuolen suomalaiseen taideteollisuuteen ja siinä lähinnä huonekalumuotoiluun.

Vastaavasti yllättävänä rasitteena koin kiinnostukseni matkustajalaivoihin, joka alkoi jo pikkupoikana 1970-luvulla. Oli haastavaa asettua lukijan asemaan ja valita karsittavaksi

kirjallisen osuuden laivamatkailuun liittyviä kohtia, jotka oman kiinnostukseni takia tuntuivat tärkeiltä suunnittelun lähtökohdilta.

Suunnitteluprosessiin antoi oman haasteensa myös se, että en keskustellut tai saanut ohjausta henkilöltä, joka ammattinaan suunnittelee laivojen sisustuksia. Siten ensin materiaalivaatimusten ja sitä kautta oikeiden valmistajien ja lopulta tuotetietojen saaminen oli ajoittain vaikeaa ja aikaa vievää.

Lopputuloksen arviointi

Olen mielestäni saavuttanut tilasuunnitelmassani yleiset tavoitteet, jotka prosessin alussa työlleni asetin. Tilan tunnelma asettuu arkisen ja arvokkaan väliin alkuperäisen ajatukseni mukaan: halusin tilasta juhlanan mutta en ylellistä. Tilan muotokieli on pehmeälinjaista, mikä johtuu useisiin kohtiin sijoittamistani kaarevista linjoista. Esimerkkeinä näistä mainittakoon baaristikin muoto, kokolattiamaton kuvio ja pikkutuolin selkänoja.

Kun tilasuunnitelmaa verrataan laivan muuhun sisustukseen on Kotka -ravintolan sisustuksessa selkeästi erilainen henki, mikä myös oli tavoitteeni. Valmistumisvuodestaan (1960) huolimatta m/s Kristina Regina

muistuttaa tilajärjestelyiltään perinteistä höyrylaivaa. Siksi tunnelman voisi helposti hakea jopa 1930-luvulla alkaneesta, klassismista vapaasta asiallisesta tyylistä. Tätä tunnelmaa eivät kuitenkaan mielestäni tue monet myöhemmät uudistustyöt, jotka assosioituvat 1980-luvulle. Näihin ratkaisuihin on tyyllisten seikkojen ohella epäilemättä myös vaikuttaneet taloudelliset rajoitukset.

Pelkästään Kotka -ravintolan uudistaminen 1930-40-lukujen tyyliin ei kuitenkaan ole todennäköistä, kun laivaa ajatellaan kokonaisuutena; muitakin tiloja tarvitsisi uudistaa saman hengen ja tyylin mukaisesti. Toisaalta suunnittelemani tilakokonaisuus muuttuisi suhteellisen pienillä muutoksilla modernimmaksi. Pelkän ruokapöydän tuolin vaihtaminen toiseen, ehkä hieman kulmikkaampaan malliin, vähentäisi tilan nostalgiatunnelmaa. Siksi uskon, että tilasuunnitelmani nostalgisessa mutta helposti muunneltavassa tyyliin sopii hyvin laivan henkeen.

LÄHTEET

HAASTATTELUT

Soininen, Mikko, Team Leader
Elomatic
haastatteluja
2007 ja 8.12.2008
Turku

Markkanen, Matti,
varustamotoimenjohtaja
Kristina Cruises
haastattelu xx.xx.2008
haastattelu xx.03.2009
Kotka

Lundsten, Per Johan,
haastattelu 8.12.2008
Turku

Juslin, Märten, tekninen neuvoja,
laivamyynti, Tikkurila Coatings
haastattelu 16.5.2008, Vantaa

Vitikka, Mika, baarimestari, ho-
telli Torni, Helsinki
haastattelu 03/2008

PAINETUT LAHTEET KIRJAT

Blomgren, Riitta & Raudsepp, Pe-
ter. 1996. Laiva saapui Helsinkiin.
Frenckell, Espoo.
Raud Publishing

Levonen, Terttu. Ikä karttuu, elä-
mä jatkuu: Ikääntyminen muut-
tuvassa yhteiskunnassa. 2001.
Gummerus, Jyväskylä.

Nokela, Leena. Sisustustyyliä
antiikista nykyaikaan. 1991. Otava,
Helsinki.

Malmberg, Thure. Valkeat lai-
vat. 1970. Suomen Höyrylaiva
Osakeyhtiö, Helsinki

Ericsson, Anne-Marie. M/s
Kungsholms inredning-Mäs-
terverk i svensk art deco. 2005.
Signum, Lund.

Laiva saapui Helsinkiin : Helsingin
matkustajalaivaliikenteen kehi-
tys 1820-luvulta nykypäivään .
Blomgren Riitta, Malmberg, Thure
& Raudsepp Peter. 2006.
Raud Publishing, Helsinki

Mäkikalli, Maija. 2006. Bomanin
moderni aika. Suomen antiikkiesi-
neet jugendista modernismiin.
Helsinki. WSOY. s.225.

Visioita : moderni suomalainen
muotoilu / toimittanut Anne Sten-
ros. Artkkeli: Korvenmaa, Pekka.
Kotimaasta maailmalle; taideteol-
lisuus, tuotanto ja kansainvälisyys
1950- ja 1960-luvuilla. 1999.
Otava, Helsinki

Peltonen, Kaarina & Peltonen, Jarno.
2006. Modernismin huonekalut.
Suomen antiikkiesineet jugendista
modernismiin. Helsinki. WSOY.
s.195.

Toimistosta tuttu - Mar-
tela kuusikymmentä.
Toivanen Savolainen. 2005. s.45.

Karttunen, Leena. 2006. Keravan
puusepäntehtä. Suomen antiikki-
esineet jugendista modernismiin.
Helsinki. WSOY. s.221.

Saarikangas, Kirsi. 1999. Kohtaa-
misia kahviloissa. Minna Saran-
tola-Weiss. Yhteiset olohuoneet.
Helsinki. s.88-98.

MUUT PAINETUT LÄHTEET

Almila Matti. Värikäs kamppailu Ahvenanmerestä. Helsingin Sanomat. 27.5.1984. s.28)

Sörensen Pekka. Skandia aloitti autolauttakulttuurin 30 vuotta sitten. Kauppalehti Optio 13.6.91. s.75-78

Hyttplan -esite. 1960. Bore Line

Määttänen Ami. Höyrylaivaromantiikka ei purrut. Tekniikan Maailma 2, 1985. s.44

Mannberg Mikko. Tilan ja paikan runoudesta. Arkkitehti -lehti 4, 2000. s.23-28.

Pallasmaa Juhani. Alakulon ja toivon tilat- paikan ja mielikuvan logiikka Aki Kaurismäen elokuvissa. Arkkitehti. Lehti.5/2005.

Lido-uusi huppuluokan ravintola Helsingissä. Hotelli- ja ravintola-lehti nro 3. 1958.

Flaggpyrdd hamn hälsade den nya praktiga Bore. Åbo Underrättelser 8.4.1960

Stewen, Pirkko. 1998. Teräs kaunistuu laivasisustajan käsissä. Navigator nro 3. s.21.

Haatainen, Pertti. 2008. Laivanvarustedirektiivimoniste.

Haatainen, Pertti. 2006. Alusten rakenteesta palosuojelussa -moniste 27.4.2006

INTERNET LAHTEET

Lehdistötiedote 2008 Kristina Saatavissa: www.kristinacruises.fi

laivat/laivaesittelyt/m/s Kristina Regina. Saatavissa: www.kristinacruises.fi

Bore-varustamo/s/s Bore Saatavissa: www.faktaomfaryg.se/Bore

Karppinen, Minna. 1997. Matkalla maailman merillä, matkustajalaivaliikenne Suomen ja ulkomaiden välillä vuosina 1919-1939. Taloushistorian pro garudu tutkielma Jyväskylän yliopisto, historian laitos

www.mared.org

Juslin, Märten. MED-sertifioidut tuotteet risteilyaluksiin. Tikkurilan Viesti nro 1 2007. s.38-39. Saatavissa: [/www.tikkurila.fi/files/1327/Tikkurila_lehti_Viesti_1_2007.pdf](http://www.tikkurila.fi/files/1327/Tikkurila_lehti_Viesti_1_2007.pdf)

Ryynänen, Tiia, Kallonen, Raija & Ahonen Eino. palosuojatut tekstiilit - ominaisuudet ja käyttö. VTT -tiedotteita. 2001. Espoo

KUVIEN LÄHTEET

Kaikki internet lähteet tarkistettu ja saatavissa 11.-12.11.2009

1. Keittolautanen
 2. m/s Kristina Regina
 3. m/s Kristina Brahe
 4. m/s Kristina Brahen ravintola
 5. ja 6. kuvia Kotka-ravintolasta
 7. lasten leikkihuone
 - 8.-11. kuvia Kotka-ravintolasta
 12. Kotka -ravintola yleiskuva
 - 13.-15. laivan cad-piirroksset
 16. Manoeuvre Bar
 17. Tanssia Anchor Barissa
 18. Buffet Kristina
 19. Cafe Navigare
 20. Kabinetti
 21. S/s Boren esitteitä
 22. S/s Bore
 23. autojen lastausta s/s Boreen
 24. tarjoilijoita s/s Borella
 25. s/s Boren hyttikäytävä
 26. yökerho Bossa Nova
 27. s/s Bore Silja Linen väreissä
 28. A-kannen kahvila
 29. á la carte -ravintola eli nykyinen Kotka-ravintola
 30. Kotka -ravintola 2000-luv.
 31. M/s Kristina Regina
- Makuja maailman meriltä. 2008.s.19. Kristina Cruises
http://www.faktaomfartyg.se/bore_1960.htm /Lars Helge Isdahl
www.kristinacruises.fi
www.kristinacruises.fi
Elomatic
Jani Nousiainen/
<http://www.matkustajalaivat.com/CruiseShips/KristinaCruises/KristinaRegina1960/Gallery.htm>
Elomatic Oy
Kristinacruises/ Ilpo Vuorivirta
Elomatic Oy
[www.marine-marchande.net/ Reportages/KristinaRegina](http://www.marine-marchande.net/Reportages/KristinaRegina)
<http://www.iskelma.fi/?area=galleriashow&gid=oiZbpXKx27>
kuvat 18-20 lähde sama:
[www.marine-marchande.net/ Reportages/KristinaRegina.htm](http://www.marine-marchande.net/Reportages/KristinaRegina.htm)
- tekijä
http://www.faktaomfartyg.se/bore_1960.htm
kuvat 23.-26 lähde sama:
Bore-varustamon arkisto, Merihistoriallinen museo.Turku.
- http://www.faktaomfartyg.se/bore_1960.htm.
- Bore-varustamon arkisto, Merihistoriallinen museo.Turku.
http://www.faktaomfartyg.se/bore_1960.htm
- Jani Nousiainen/
<http://www.matkustajalaivat.com/CruiseShips/KristinaCruises/KristinaRegina1960/Gallery.htm>
Bert van der Kuijl/
<http://www.ssmaritime.com/Kristina-Regina-photo.htm>

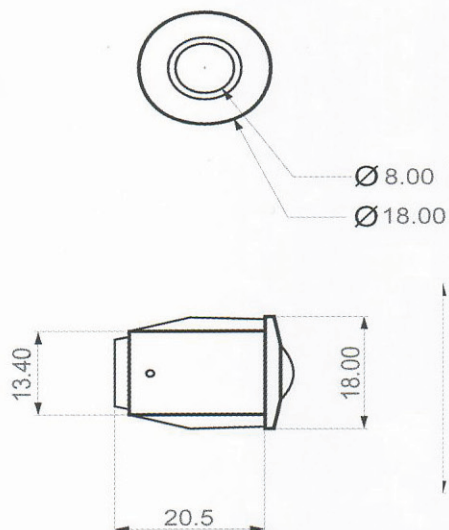
32. hyttikuva
Jani Nousiainen/
<http://www.matkustajalaivat.com/CruiseShips/KristinaCruises/KristinaRegina1960/Gallery.htm>
33. auditorio
[www.marine-marchande.net/ Reportages/KristinaRegina.htm](http://www.marine-marchande.net/Reportages/KristinaRegina.htm)
34. meren herkkuja-ruokakuva
35. Matkakuvia esitteestä
Makuja maailman meriltä. 2008.s.20. Kristina Cruises
Kristina Cruises. Lomaristeilyt marraskuu 2008 - marraskuu 2009. s.13. Esite
36. Karttakuva
Kristina Cruises. Lomaristeilyt marraskuu 2008 - marraskuu 2009. s.58.13. Esite
37. Tanssia laivan kannella
38.M/s Kristina Regina sata-
massa
39. Artistejä Iskelmäristeilyllä
40. Pariskunta kannella
41. Turistejä pyramideilla
42. Kahvit kannella
<http://www.iskelma.fi/?area=galleriashow&gid=oJfY49zFS9>
<http://www.iskelma.fi/?area=galleriashow&gid=pt8nbikO4A/>
Pekka Kytö
<http://www.iskelma.fi/?area=kevatristeily08>
<http://www.iskelma.fi/?area=galleriashow&gid=t87Mf869m0>
<http://www.iskelma.fi/?area=galleriashow&gid=t87Mf869m0>
Laiva saapui Helsinkiin: Helsingin matkustajalaivaliikenteen kehitys 1820-luvulta nykypäivään. s84.Blomgren Riitta, Malmberg Thure&Raudsepp Peter. 2006. Raud Publishing. Helsinki
kuva tekijän
43. Ikkunakuva
44. Tarjoilija kannella
Malmberg,Thure.Valkeat laivat.1970.s.42. Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö. Helsinki
45. S/s Titanian ruokasali
Malmberg,Thure.Valkeat laivat.1970.s.26. Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö. Helsinki
46. S/s Titania
<http://www.simplonpc.co.uk/FinlandSSCo.html#anchor1497614>
47. S/s Arcturuksen ruokasali
Helsingin kaupunginmuseum. Dia 1710:8
48. S/S Oberonin ruokasali
Helsingin kaupunginmuseum. Dia 8210:14518
49. S/s Oberonin tupakkasalunki
Malmberg,Thure.Valkeat laivat1970.s.52. Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö. Helsinki
50. Likööriseti
Patricia Bayer. Art Deco source Book. 1997.s. 87.
Grange Books
51. M/s Kunsholmin ruokasali
Ericsson, Anne-Marie.M/S Kunsholms inredning-Mästerverk i svensk art deco.2005. Signum. Lund

52. Posliiniastioita
53. S/s Wellamon ruokasali
54. S/s Wellamo
55. S/s Arcturuksen hyttikäytävä
56. Ariadnen kapteeni salongissa
57. -58. M/s Atlantan salonkeja
59. S/s Bore II
60. S/s Bore II:n ravintola
61. S/s Oberonin lattiaa
62. S/s Atlantan lattiaa
63. Aikataulun kansilehti
64. American Bar
65. Askon kalusteita, 50-luku
66. Kartio -astiasarjaa
67. Hotelli Marskin ravintola
68. Palace -grilli
69. Kahvila Schmandt
70. Lidon baari
71. Ravintola Lidoa
72. S/s Aallotar
73. S/s Bore III tupakkasalonki
74. Bore III:n tarjoilija
75. Bore III:n baarimestari
76. M/s Skandia -ruokasali
77. M/s Skandia - aula
78. M/s Skandian baari
79. M/s Fennian ruokasali
80. M/s Finlandian (1967) baari
- Malmberg,Thure. Laivoja ja ihmisiä. s.172. Effoa 1983.
Malmberg,Thure.Valkeat laivat.1970.s.57. Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö. Helsinki
http://www.faktaomfartyg.se/wellamo_1927.htm
Helsingin kaupunginmuseon dia 8210:14510.R.Roos.n.1930
Laiva saapui Helsinkiin: Helsingin matkustajalaivaliikenteen kehitys 1820-luvulta nykypäivään. s84.Blomgren Riitta, Malmberg Thure&Raudsepp Peter. 2006. Raud Publishing. Helsinki
Kamera-Aitta. Turku. Birger Lundsten.
http://www_faktaomfartyg.se/bore_II_1938.htm
Kamera-Aitta. Turku. Birger Lundsten.
Malmberg,Thure.Valkeat laivat.1970.s.52. Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö. Helsinki
Kamera-Aitta. Turku. Birger Lundsten.
<http://www.timetableimages.com/maritime/images/effoa.htm>
Sartti Seija,Tanttu Anna-Maija, Åberg Veijo. Eteläranta 10. Palace Hotel, teollisuuskeskus. s.53. 2002
www3jkl.fi/ksmuseo/haloo/rakennus/huonekalut3
<http://www.zwello.com/iit-ka000xxx.html>
HRM 4308:443 Hotelli- ja ravintolamuseo. Helsinki.
Sartti Seija,Tanttu Anna-Maija, Åberg Veijo. Eteläranta 10. Palace Hotel, teollisuuskeskus. s.88. 2002
Hotelli- ja ravintolalehti nro3/1962. Hotelli- ja ravintolamuseo.Helsinki.
Hotelli- ja ravintolalehti kesä-heinäkuu 1959. Hotelli- ja ravintolamuseo. Helsinki
Hotelli- ja ravintolalehti kesä-heinäkuu 1959. Hotelli- ja ravintolamuseo. Helsinki
http://www.faktaomfartyg.se/aallotar_1952.htm
Bore -varustamon arkisto. Merihistoriallinen museo.Turku.
Me naiset -lehti nro 7.1958. s.15.
Bore -varustamon arkisto. Merihistoriallinen museo. Hede -foto.Turku.
Sörensen Pekka. Skandia aloitti autolauttakulttuurin 30 vuotta sitten. Kaup-
palehti Optio 13.6.91. s.76
<http://www.valkeatlaivat.net/laivasto/skandia1961/sisakuvat/kioski001.jpg>
<http://www.valkeatlaivat.net/laivasto/skandia1961/sisakuvat/tupakkasalonki002.jpg>
http://www.vasabatarna.se/fennia/mer_fennia.htm
Blomgren Riitta&Raudsepp Peter. Laiva saapui Helsinkiin.1996.s.48. Raud Publishing. Helsinki

81. M/s Fennian salonki http://www.vasabatarna.se/fennia/mer_fennia.htm
82. Swan -tuoli www.artnet.com/artwork/425782885/424513210/ar...
83. Kahvilan pohjapiirustus Bore -varustamon arkisto. Merihistoriallinen museo.Turku.
84. Piirustus s/s Boren kahvilasta Bore -varustamon arkisto. Merihistoriallinen museo.Turku.
85. Kilta -tuoli <http://www.vanhatavara.com/esinetieto/sekalainen/sekalainenosasto.htm>
86. A-kannen kahvila Bore -varustamon arkisto. Merihistoriallinen museo.Turku.
87. kahvilan pohjapiirustus muutostyö 1968 Bore -varustamon arkisto. Merihistoriallinen museo.Turku.
88. Werner Westin tuoli Kuva tekijän
89. Luonnos maalauksesta Kuva tekijän
90. Cad-piirustus sisääntulosta Kuva tekijän
91. Ravintola Lehtovaara <http://www.lehtovaararavintola.fi/flash/index.html>
92. Kotka-ravintolan pöytiä Elomatic Oy.
93. Pöytävalaisin, Gunilla Jung Karttunen Leena. Modernismin valaisimet. s.231.Suomen antiikkiesineet-jugendista modernismiin.WEili&Göös.2006. Helsinki
94. Ravintola Kuusihokki Glorian antiikki -lehti.1/2009.s.70
95. Werner Westin tuoli http://www.roland.fi/showlarge.asp?picture=upload/product/RG-3_big.jpg
96. Roland -flyygeli http://www.roland.fi/showlarge.asp?picture=upload/product/RG-3_big.jpg
97. Yki Nummen tarjotin Glorian antiikki nro.54. 1/2006.Lehtis.17.
98. Kotka -ravintolan sisääntulo Elomatic Oy
99. M/s Turellan teräsrakenteita Soini Tuulikki&Holmberg Leif. Näin tehdään laiva.s.39. Gummerus.1979.
100. Ruorimerkki Elomatic Oy
101. Kotka -ravintolan sisäänkäynti Elomatic Oy
102. Käytävä Elomatic Oy
103. Cad -piirustus, paloturvallisuuskaavio Elomatic Oy
104. Kävelykansi ilta-auringossa <http://www.iskelma.fi/?area=galleriashow&gid=pt8nbikO4A/>
105. M/s Kristina Reginan portaikko Kalervo ja Raija Karaslahti
106. M/s Rosellan palo-ovi Elomatic Oy
107. M/s Rosellan palo-ovi Kuva tekijän
108. Mallinnuskuva sisääntulosta Kuva tekijän
- 109.-113. Tilaluonnoksia. Kuvat tekijän

114. Cad-piirustus 4. kansi.	Elomatic/tekijä
115-116. Luonnoksia.	Kuvat tekijän
117. Cad-piirustus, pöytämitoitusta.	Kuva tekijän
118.-121. Tilaluonnoksia, cad	Kuvat tekijän
122. Baariluonnos	Kuva tekijän
123. Luonnos baaritiskin tilankäytöstä	Kuva tekijän
124-125. Luonnoksia baaritiskistä, cad	Kuvat tekijän
126. Mallinnuskuva baarista	Kuva tekijän
127. Kuva ravintolan sisääntulosta	Bore -varustamon arkisto. Merihistoriallinen instituutti. Turku
128. Luonnos ovesta, cad-piirustus	Kuva tekijän
129. Luonnos ikkunaseinästä, cad	Kuva tekijän
130. Ulkokannen lautakatetta.	Elomatic Oy
131. Mallinnuskuva käytävästä	Kuva tekijän
132. lattiamateriaalikartta	Kuva tekijän
133. Mahlzahnin mattokuoseja	Mahlzahn -kuvasto 2007
134. Egen mattokuoseja	The Èrte Collection -kuvasto. Ege inhouse 0407. Ege
135. Moving Circles -matto	Kuva tekijän
136. Luonnos ravintolasta	Kuva tekijän
137. Formican seinälaminaatteja	Kuva tekijän
138. Puulistoja	http://www.lauta.fi/pdf/antiikin_kreikasta_helmiponttiin-listaprofiilien_historiaa_toinen_painos_LOWRES.pdf
139. Jalkalistan luonnos	Kuva tekijän
140. Kotka -ravintola	Elomatic Oy
141. Tikkurilan värikarttoja	Kuva tekijän
142. Helmi -tuoli	http://www.iskukoti.fi/IskuASP/iskukoti.nsf/sp?open&cid=tuolit&lstart=25&
143. Skyline -tuoli	Tonon Home. Kuvasto. Edition 76 04.07
144. Episode -tuoli	Tonon Home. Kuvasto. Edition 76 04.07
145. Rondo -tuoli	sähköposti Laura Lizzi.BliFaSe / Virtanen Ari
146. Looshiluonnos	Kuva tekijän
147. Kalusteluonnoksi	Kuva tekijän
148. -152. Tekstiilejä	Kuvat tekijän
153.-155. Mallinnuskuvia tilasta	Kuvat tekijän
156. Kotka -ravintolan tarjoilija	Matkailuala. Lehti. 8/2006
157. Luonnos ruokalistasta	Luonnos tekijän
158. Luonnos logosta	Luonnos tekijän
159.-169. Mallinnuskuvia	Kuvat tekijän
170. Led -valaisin.Saas.	Kuva tekijän

171. Valaistussuunnitelma	Kuva tekijän
172. Valaisinluettelo:	
V1. Pleiad Trend- valaisimet 3 kpl	Kuvat tekijän
V2. Easy -halogeeni	http://www.fagerhult.com/shop/produkt.asp?sprak=303&kategori_id=3&serie_id=233&produkt_id=638
V3. Basic T5-loistevalaisin	http://www.fagerhult.com/shop/produkt.asp?sprak=303&kategori_id=2&serie_id=206&produkt_id=545
V4. Led -valaisin	Esite.Saas.
V5./V9. Led-strip-valaisin	http://www.saas.fi/index.php?282
V6. Led-alasvalo	Sähköposti.Håkan Långstedt.Saas / Virtanen Ari
V7. TRX-LED -valaisin	http://www.saas.fi/index.php?185
V8. Pleiad Compact -valaisin	http://www.fagerhult.com/shop/produkt.asp?sprak=303&kategori_id=3&serie_id=278&produkt_id=756
173. Valaistussuunnitelma. Leikkaus- piirustus	Kuva tekijän
174. Vinyylilattia	Kuva tekijän
175. Kokolattiamatto	Kuva tekijän
176. seinälaminaatti puujäljitelmä	Kuva tekijän
177. seinälaminaatti	http://www.formicaiki.fi/publish/site/eu/finland/fi/home/products/collection/colors.0.html
178. Acu -akustiikkalevy	Kuva tekijän
179. Lautex -kattokasetteja	http://www.jonihuopana.com/laivat/displayimage.php?album=66&pos=60
180. Taika -maalia	Kuva tekijän
181. Galaxy -graniitti	Kuva tekijän
182. Pähkinäviilumalli	Kuva tekijän
183. Mallinnuskuva baarista	Kuva tekijän
184. Velas -lasia	Kuva tekijän
185. Tucana -kankaita	Kuva tekijän
186. Rondo 220 Poltrona-tuoli	Sähköposti Laura Lizzi.BliFaSe / Virtanen Ari
187. Astrex -baarituoli	Sähköposti Maarit Saaristo.Restatop / Virtanen Ari
188. Luxor -pöydänjalka	Restatop.Kuvasto.2008
189. AH -metrisohva	Restatop.Kuvasto.2008
190.Roland -flyygeli	Kts. kuva 96
191. Kapteenin pöydässä	http://www.iskelma.fi/?area=galleriashow&gid=YQ1U317ucY
192.-193. Verhokankaita	Kuvat tekijän
194. Luonnos verhosuunnitelmasta	Kuva tekijän
195. M/s Kristina Regina	http://karmsundet.com/baater.htm



LMH Led 1w

Valaistuksen pienillä yksityiskohdilla rakentuu persoonallinen ja tunnelmallinen tila. Ajatuksella valittu valaistus luo mahdollisuuden tuoda valoa ääripinnoille sekä korostaa yksityiskohtia. LMH Led 1W kohdevalaisimen ominaisuudet, pieni koko ja helppo asennettavuus, mahdollistavat sen käytön useissa eri kohteissa. Linssillinen valaisin soveltuu myös ulkokäyttöön sekä kosteaan tilaan. Keittiö, kylpyhuone, vaatekaapisto, parveke – LMH Led 1W valaisee tilasi.

LMH Led 1W asennuskalusteen väri on alumiini. Asennusreiän halkaisija \varnothing 15 mm ja upotussyvyys 20.5 mm. LMH Led asennuskaluste on varustettu 1W suurteholedillä. Linssin synnyttämää valokeilaa on mahdollista säädellä liikuttamalla led-valaisinta asennuskalusteen sisällä. Valonlähteenä kalusteelle käytetään 350mA driveria, verkkojännite 230V. Driver on sijoitettava kuivaan tilaan. Led-valaisimen käyttölämpötilaksi suositellaan alle 40°C.

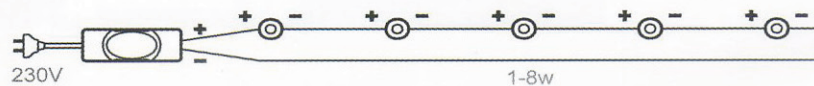
Valittavissa valon väri:

LMH LED 1W / 3200K - lämmin valkoinen

LMH LED 1W / 5000K - päivänvalo

LIGHT OUTPUT

	Spot diam	3200 K	5000 K
0,5m	140 mm	90 lx	185 lx
1,0m	400 mm	22 lx	45 lx
1,5m	700 mm	10 lx	23 lx



Saas Instruments
Henry Fordin katu 5 B
P.O.Box 179, FIN-00151 HELSINKI
Tel. +358 9 6860 610
Fax +358 9 6860 6130
www.saas.fi

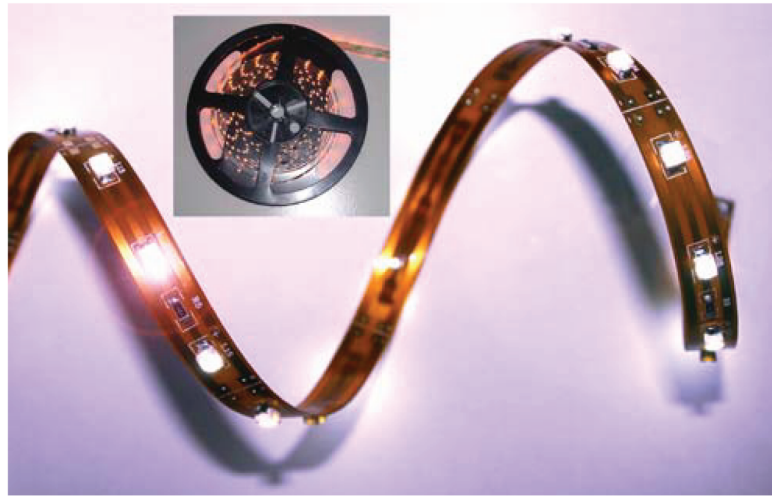
Flexible SMD LED Strip

Technical data

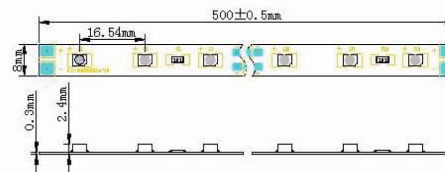
- * 5 meters a roll
- * top SMD LED mounted, 300 LEDs a roll for single 150 LEDs for RGB/chameleon color
- * 120 degree beam angle
- * 12V DC input voltage
- * 2A a roll for single color, 3A a roll for RGB
- * dimension for single color: 5000mm×8mm
- * dimension for RGB color: 5003mm×10mm
- * cuttable every 3 LEDs, 3M tape on PCB back

Applications

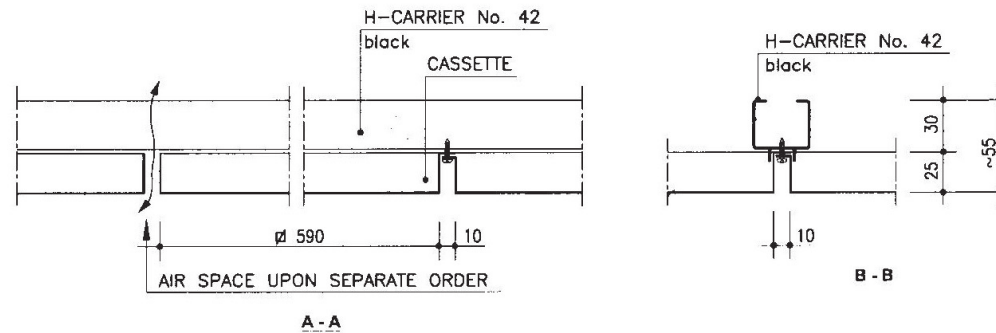
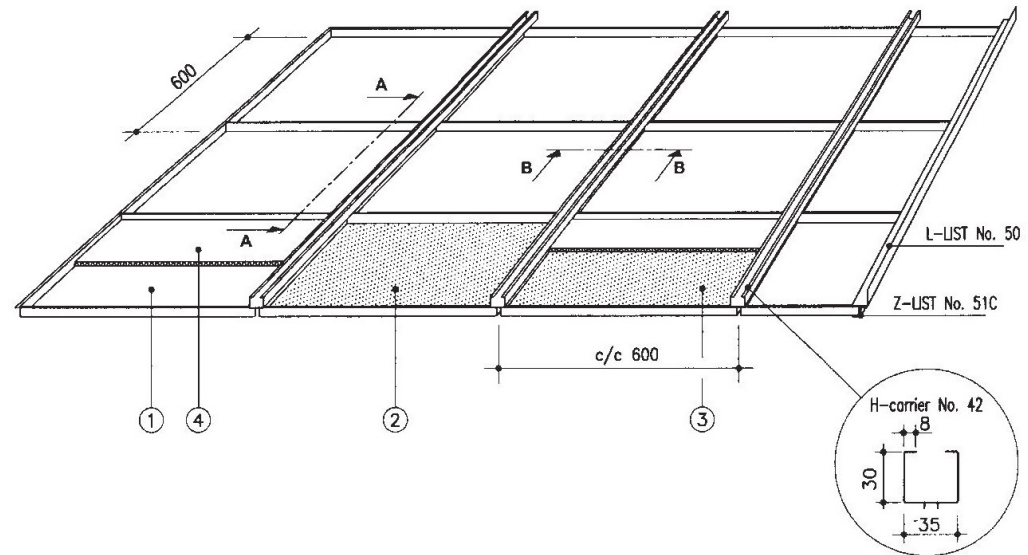
- * cove lighting; cancealed lighting
- * backlighting for signage letters
- * architectural decorative lighting
- * archway, canopy and bridge edge lighting
- * amusement park,theater mood lighting
- * auditorium walkway lighting
- * stairway accent lighting
- * emergency hallway lighting
- * emergency exit path lighting



dimension for single color



MARINE CASSETTE LAUTEX NL-600



NL-600 CASSETTES / CLASSIFICATION "C"

Material	0.7 Al (0.5 Fe)
Module	600x600 mm
Height	25 mm
Perforation	Ø2.0 mm or Ø3.5 mm
Inlay	mineral wool in plastic or acoustic felt
Finish	stove enamelled (or anodized aluminium) according to LTX-colour card or any other well-known colour charts
Ventilation	installation also with air space
Protective film	the surface is provided with a protective film if required
Service hatch	see page 2
Loudspeaker	perforated cassette with Ø3.5mm / 25% area
Suspension	see "Suspension systems for L-type cassettes"
Edge lists	see "Lists-01" and "Lists-02"
Downlight unit	see page 2
Other special solutions	please contact our technical information department

- ① = NL-600; unperforated without acoustic inlay
- ② = NLR-600; perforated without acoustic inlay
- ③ = NLRT-600; perforated, with mineral wool in plastic or acoustic felt
- ④ = NLT-600; unperforated, with mineral wool in plastic



OY LAUTEX AB

PO. Box 58 FIN-03101 Nummela Finland
Tel +358 (0)9 224 8810 Fax +358 (0)9 222 5447
E-mail: sales@lautex.com www.lautex.com



Latest information: www.lautex.com

All products are subject to modifications without prior notice 2006