



»Oasis of the Seas« bliver navnet på det første skib i den kommende Genesis-klasse, der er under bygning på Aker Yards i Finland. Den nye generation introducerer for første gang en apering med omfattende udvendige sideplader ind mod centrale arealer om bord - en feature, som allerede blev præsenteret i et dansk koncept-design tilbage i 1980'erne. Illustration: Royal Caribbean Int.

Krydstogtsevolution på niveau med fremtidsvision

To måneder efter at Royal Caribbean International tog levering af den tredje og sidste nybygning i »Ultra Voyager-klassen« – verdens hidtil største krydstogtskibe – løftes sløret nu for, hvad branchen kan vente sig af rederiets kommende »Genesis-klasse«, der er undervejs fra Aker Yards i Finland.

De foreløbige to skibe, der er kontraheret i den såkaldte »Genesis-klasse«

kommer, ud over at introducere en række nye spektakulære features i underholdningsudbuddet til passagererne, også til at opfylde en række elementer i en dansk fremtidsvision fra midten af 1980'erne.

De vigtige Balkoner

Royal Caribbean International offentliggjorde allerede i februar 2006, at endnu større nybygninger

var kontraheret. Og samtidig blev også hovedmålene, 360 m længde, en bredde på 47 m, en bt. på 220.000 samt en passagerkapacitet på 5.400 gjort kendt for branchen. Men tilbage stod spørgsmålet om, hvordan en 40 pct. større passagerkapacitet i forhold til »Ultra Voyager-klassen«, kunne opnås i et skrog, hvor de ydre dimensioner kun er øget mellem 8 og 10 pct.

Et væsentligt spørgsmål, da andelen af udvendige kahytter med balkon på et krydstogtskib i dag er et helt afgørende konkurrenceparameter i det stadig større »mass-marked«, der domineres af superpost-panamax krydstogtskibene.

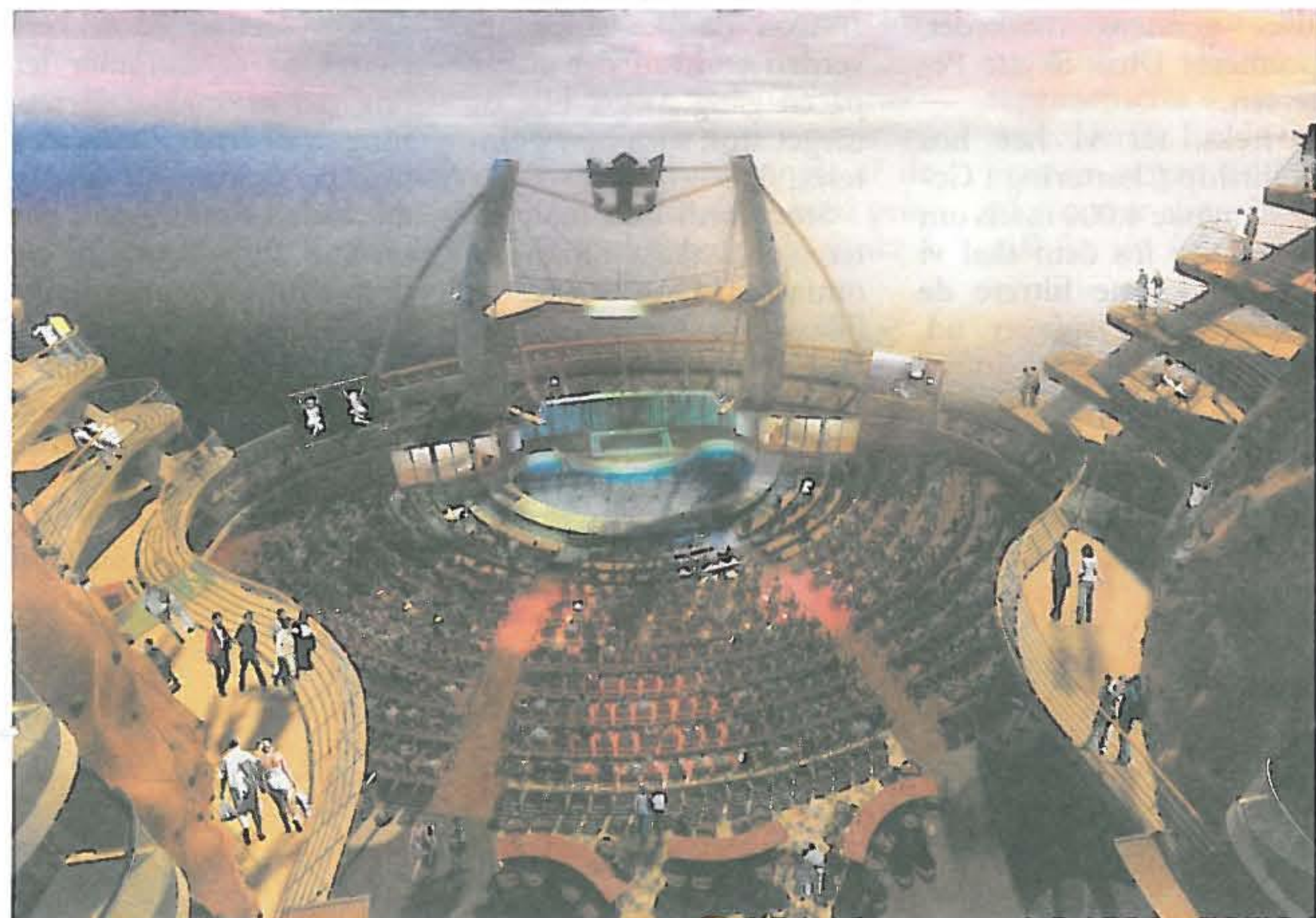
Flere aperingblokke

Efter Royal Caribbean International forleden offentliggjorde detaljerne om

den kommende generation af superpost-panamax enheder, stod det klart, at skibene kommer til at introducere semi-selvstændige aperingblokke. Altså aperingblokke, der ud over at have en udvendig side mod borde også har en udvendig side indad – i det konkrete tilfælde mod et åbent atrium i skibets længderetning over centerlinjen. Metoden med semi-selvstændige aperingblokke giver et væsentligt større udvendigt overfladeareal at placere udvendige kahytter med tilhørende balkoner på, vel at mærke uden en tilsvarende øgning af skibets ydre mål.

Designet blev imidler-

tid præsenteret allerede i midtfirserne af danske Knud E. Hansen A/S. Det rådgivende ingeniørfirma, med speciale i skibsdesign, lavede designkonceptet »Phoenix World City« til norske Kloster Group. En af målsætningerne i konceptet var netop at opnå størst muligt udvendigt overfladeareal, således, at et tusindtals udvendige kahytter med balkoner kunne placeres i apering-blokkene, hvorved indtjeningspotentialet for rederen kunne øges væsentligt.



Det store areal mellem de to fløje af aperingblokke kommer til at fungere som en park med de samme funktioner som den slags har i byrum på land. Den agterste del af det åbne atrium danner rammen om »AquaTheater«, der kombinerer amfi-effekten fra de to aperingblokke med et teater med integreret svømmebassin. Illustration: Royal Caribbean Int.



»Phoenix – World City« var et design-koncept udført af Knud E. Hansen A/S for Kloster Group. Projektet blev aldrig realiseret, men med »Genesis-klassen« fra Aker Yards, er centrale elementer i »Phoenix – World City« nu en realitet, næsten 25 år efter tankerne blev tænkt hos det danske skibsdesignfirma. Illustration: Knud E. Hansen A/S

»Gågaden« om bord på cruisefergen »Silja Serenade«, der sejler mellem Stockholm og Helsingfors, er stamfaderen til det design, som nu har nået sit hidtil mest spektakulære niveau med »Genesis-klassen«. Foto: Tallink-Silja



Fakta

Tæt på visionen fra firserne

| | »Phoenix – World City« | »Freedom of the Seas« | »Oasis of the Seas« |
|-----------------|------------------------|-----------------------|---------------------|
| Længde o.a.: | 380,00 m | 338,92 m | 360,00 m |
| Bredde: | 77,00 m | 38,60 m | 47,00 m |
| Bruttoton: | 250.000 | 154.407 | 220.000 |
| Passager antal: | 5.200 | 4.375 | 5.400 |
| Pass. kahytter: | 2.600 | 1.817 | 2.700 |

Udvendigt byrum

"Phoenix World City", med dets tre apteringsblokke, blev aldrig realiseret. Kloster Group opnåede i stedet stor succes og, efter tidens målestok, væsentlige stordriftsfordele med introduktionen af »Norway« på det amerikanske mass-marked ud fra Miami. »Norway« var dengang verdens største

krydstogtskib, efter at Knud E. Hansen et par år tidligere havde projekteret ombygningen af skibet, der oprindeligt var den franske atlantliner »France«.

"Genesis-klassen" får ikke tre apteringsblokke, men en styrbord og en bagbord fløj i den bagerste del af apteringen. Den åbne atriumgård mellem de to apteringsblokke skal således fungere som en park med bevoksning som man kender det fra byrum. Dette

betyder, at de balkoner, der ikke kan sælges med havudsigt i stedet kan sælges med parkudsigt.

"Genesis-klassen" introducerer også dimensioner og kapaciteter, der for første gang kan måle sig med fremtidsvisionen fra firserne, faktisk får Royal Caribbean Internationals nye skibe større passagerkapacitet end "Phoenix World City" var projekteret til.

En videreudvikling

Selvom "Genesis-klassen" virkeliggør visionen i

"Phoenix World City", er grunddesignet dog først og fremmest en videreudvikling af designet i Royal Caribbean Internationals oprindelige "Voyager-klasse". Denne klasse af krydstogtskibe blev leveret fra Kvaerner Masa Yards (i dag Aker Yards) fra slutningen af 1990'erne til 2003. Klassen præsenterede branchen for et stort åbent indvendigt atrium gennem en betydelig del af skibets længde. Designet gav ud over en byrumsfunktion med gågade også mulighed for

at kunne sælge kahytterne ud mod atriet som semi-udvendige.

Designet, som værftet oprindeligt udviklede til to store cruiseferger til Østersøen i starten af 1990'erne, blev videreført i forstørret udgave i "Ultra Voyager-klassen", der blev introduceret med »Freedom of the Seas« i april 2006.

Grundprincippet i "Genesis-klassen" tyder således på at være en åben udgave af forgængernes design, hvilket altså for

første gang giver to selvstændige apteringsblokke. Præcis i hvor stor en del af skibets længde atriummet er åbent er endnu ikke officielt, da værftet ikke har offentliggjort et generalarrangement.

Det to nybygninger bliver leveret i 2009 og 2010 som henholdsvis »Oasis of the Seas« og »Allure of the Seas«.

slh

»Oasis of the Seas« under bygning. Konceptet med to selvstændige apteringsblokke ses tydeligt. Hver blok har en central kahytskorridor, hvor der på hver side er placeret passagerkahytter. Dem i borde har balkoner med havudsigt, mens dem mod skibets midte har balkoner mod et stort udendørsareal., der bl.a. skal fungere som et parkområde med rigtige planter og buske. Foto: Aker Yards



Hvorfor så store skibe

Fakta

"Mass-market" er det hurtigst voksende segment i krydstogtsbranchen. Og det er tilgangen af stadig større tonnage, som »Oasis of the Seas«, der er grundlaget for væksten. De enorme skibe sikrer de nødvendige stordriftsfordele, som kan bringe kostprisen per solgte krydstogtbillet ned på et niveau, der gør krydstogtsproduktet konkurrencedygtig med kostprisen hos f.eks. charterbranchen.

Skibet som en "ferie-resort"

Fakta

"Mass-market" og de store super post-panamax skibe går også hånd i hånd i branchen af andre grunde end stordriftsfordele. Som de seneste generationer af skibe til Royal Caribbean International i særdeleshed er eksponenter for, handler det om at skibet bliver et "resort" – altså en destination i sig selv. Billetterne udbydes billigt, men til gengæld inkluderer de kun et grundmodul med kahyt, måltider i visse restauranter og adgang til visse aktiviteter. Det handler altså i høj grad om at generere supplerende om bord-omsætning. Destinationerne i land har mindre betydning end de har i andre segmenter af krydstogtsbranchen.