

Vidi-Press Oy  
Melkonkatu 2 A 9  
00210 Helsinki  
[Vidi.press@kolumbus.fi](mailto:Vidi.press@kolumbus.fi)  
050-561 53 35

Turussa 2304.2009.

## Meritie Ruotsiin

Luento Suomen, Ahvenenmaan ja Ruotsin välisen matkustaja- ja autolauttaliikenteen synnystä ja nopeasta kasvusta tiennäyttäjäksi koko maailmalle

Jokaisella laivalla on sielu, aivan kuten meillä ihmisilläkin.

Ja kun sielunveljet kohtaavat merellä tai merenkulun piirissä, seuraukset voivat olla käänteentekeviä.

Niin kävi, kun Suomen, Ahvenenmaan ja Ruotsin välisestä matkustaja-autolauttaliikenteestä kasvoi ehkä tärkein turismin ja talouden napanuora kahden naapurimaan välille.

Kolmessa vuosikymmenessä, vuosina 1960-90 rakennettiin lähes viisikymmentä matkustaja-autolauttaa liikennöimään Ruotsiin. Ne purjehtivat keskimäärin seitsemän vuotta, useimmiten Siljan tai Vikingin väreissä, minkä jälkeen ne myytiin ja korvattiin uusilla ja entistä suuremmilla aluksilla.

Kansainvälisesti Suomen, Ruotsin ja Ahvenanmaan varustamot olivat maailmanlaajuisestikin uranuurtajia lauttaliikenteessä, joka jo alkutahdeista osasi yhdistää kuljetuksen ja huvittelun. Lopulta lautat muistuttivat lähinnä uivia huvipuistoja, joilla oli mahassaan jättimäiset paikoitusalueet Varsinkin 1970- ja 80-luvuilla alan kehitys oli niin nopeaa, ettei sillä ole juuri vertaa liikenteen muilla sektoreilla.

Ikävä kyllä siitä joutuivat kärsimään ne varustamot, jotka olivat panostaneet voimakkaimmin ja fiksuimmin tekniseen kehitykseen ja innovaatioihin.

## Matkustamisen mahdollisuus

Tämä tarina alkaa ennakkoluulottomasta ajattelusta ja Amerikan-perinnöstä alkuvuodesta 1959, kesäkuun 1. päivänä tasan 50 vuotta sitten. Kehitys huipentui kolmenkymmenenviiden kultaisen vuoden jälkeen Estonian haaksirikoon 28 syyskuuta 1994. Viimeisen viidentoista vuoden aikana alukset eivät enää ole kasvaneet, ja itse asiassa 80-luvulla rakennuttuja vanhoja aluksia ryhdyttiin korvaamaan vasta viime vuosina, kun Tallinksilja on uudistanut kalustonsa reitillä Turku-Tukholma

Silloin, 1950-luvun lopulla, tavalliselle suomalaiselle tuntui huikalta ajaa vapaasti nopeaan ja edulliseen laivaan, heittää irti Suomesta ja matkata perheen ja teltan kera suureen maailmaan. Siihen aikaan se oli onnen täyttymys, Made in Finland!

Jos olisi mahdollista, sitä voisi ehkä verrata lähinnä Nokian matkapuhelinten tarinaan, rajattomaan internetin syntyyn tai nykypäivän halpalentoihin ympäri maailman. Se oli yksinkertaisesti vallankumouksellista

Ennen kuin pohdimme matkustaja-autolautan merkitystä Suomen ja Ruotsin välisille suhteille ja ennen kaikkea Suomen ja Ahvenanmaan talouselämälle, näytän alkuosan dokumenttifilmistä, jonka esitys televisiossa oli kaksi vuotta sitten. Toivottavasti voitte mielessänne kuvitella minkälaista muutoksesta oli kyse puoli vuosisataa sitten.

Alku dokumentista Meritie Ruotsiin (YLE/FST5 2007)

Matkustaja-autolautta on merkillinen keksintö; isän puolelta se on rahtialus ja äidin puolelta matkustajalaiva. Sillä on valtava lastauskapasiteetti, ja päällisin puolin se voi joskus näyttää oikein houkuttelevalta. Mitä tärkeintä, ne antoivat suomalaisille mahdollisuuden nähdä maailmaa!

Voi sanoa, että vasta vuoden 1959 kesästä lähtien myös tavallisilla ihmisillä on ollut mahdollisuus matkustaa ulkomaille. Vaimo, lapset ja telta pakattiin autoon, joka usein oli perheen ensimmäinen, tai vaihtoehtoisesti, matka alkoi astumalla turistibussiin. Kuten huomasitte fimestä, matkustaminen oli alussa yhtä askeettista kuin nykyisin kehitysmaissa, ja nykyisen mittapuun mukaan silloiset alukset olivat lähinnä pesuvadin kokoisia.

## Vallankumouksellinen autokansi

Ennen varsinaista auto-lauttaliikennettä matkustus Suomen, Ahvenanmaan ja Ruotsin välillä oli sekä kallista että hankalaa. Piti joko lentää tai lähteä yölaivalla Turusta. Auton nostaminen laivaan maksoi usein enemmän kuin matkalippu, ja lisäksi oli otettava huomioon ikkuna ja peltivauriot. Rekat joutuivat kiertämään Haaparannan kautta.

Helsingistä pääsi höyrylaivalla Tukholmaan, mutta vasta jäidenlähdon jälkeen. Höyryalukset Aallotar, Bore III ja Birger Jarl lähtivät Helsingin Eteläsataman Olympialaiturista kello 14 iltapäivällä ja olivat perillä Tukholman Skeppsbrossa kello 9:ltä seuraavana aamuna. Sitten alukset viipyivät satamassa yli vuorokauden ennen kuin höyryivät takaisin Helsinkiin. Jäätilanteen huonotessa liikenne keskeytyi ja siirrettiin lähteväksi Turusta.

Näistä vanhoista höyryaluksista viimeiset rakennettiin 1960-luvun alussa, 1960 Bore "Nolla", joka nykyisin liikennöi nimellä Kristina Regina Välimerellä, Punaisella merellä ja Afrikan länsirannikolla. Toinen 60-luvun uusista höyrylaivoista, Svea-varustamon Svea Jarl, oli viimeinen matkustaja-alus joka lähti Skeppsbroilta kohti Tukholmaa vuonna 1972. Sen jälkeen liikenne siirrettiin Tukholman Värtan-satamaan.

Tähän itse asiassa päättyi varsinaisten matkustaja-alusten käyttö Ruotsin liikenteessä. Nykyaikaisen matkustaja-autolauttaliikenteen kehitys alkoi vuonna 1961, vain kaksi vuotta sen jälkeen kun alkuperäinen ahvenanmaalainen Vikinglinjen ja ruotsalainen Slite olivat aloittaneet pikakuljetukset Ahvenanmeren yli vanhoilla Englannin kanaalin lautoillaan.

Ensimmäisen sukupolven matkustaja-autolautat olivat Silja-varustamon Skandia vuonna 1961 ja sisarus Nordia, joka valmistui seuraavana vuonna. Ne olivat suhteellisen pieniä, noin sata metriä pitkiä aluksia, mutta niissä oli Wärtsilän laivainsinöörin mullistava uusi konsepti - läpi aluksen kulkeva autokansi. Sen ansiosta autot voitiin ensimmäistä kertaa ajaa sisään yhdestä päästä laivaa ja ulos toisesta. Lastaus ja purkaus sujui nopeasti ja autokannen osuus koko aluksen tilavuudesta oli kasvatettu maksimiin.

## Itämeren suurimmat

Hyvin pian Silja-varustamon omistajat huomasivat, että pyörillä liikkuva rahti kasvoi paljon nopeammin kuin matkustajamäärät. Vain viisi vuotta myöhemmin kehitettiin matkustaja-autolautojen toinen sukupolvi, jonka kauneimpia edustajia oli 1966 valmistunut Grand Old Lady m/s Fennia. Matkustajamäärä oli edelleen sama, runsaat 1.100 matkustajaa, mutta autokantta oli venytetty tuplaan mittaan.

Tässä vaiheessa erittäin merkittävä osa Suomen nykyaikaisesta teollisuudesta siirtyi viemään tuotteitaan rahtialusten sijasta matkustaja-autolautoilla. Varustajat hämmästyivät, kun tuloista yhtäkkiä kolmasosa tulikin rahdista, eli yhtä paljon kuin matkalipuista tai verovapaasta myynnistä.

Ei kestänyt monta vuotta ennen kuin varustamot toivat Ruotsin-reiteille jälleen kaksi kertaa suuremmat autokannet. Edelläkävijä tässä kehityksessä oli Silja, joka rakennutti kolme huikasta kaunotarta Ranskassa. Ensimmäinen niistä oli m/s Wellamo, joka tuli liikenteeseen vuonna 1975.

Vain kuusi vuotta myöhemmin alukset jälleen kaksinkertaistuivat, nimenomaan autokannen pursuessa joka suuntaan. Kun m/s Finlandia saatiin liikenteeseen vuonna 1981, se oli jo neljännen sukupolven matkustaja-autolautta, ja kaikkien aikojen suurin siihen asti Itämerellä nähty matkustaja-alus. Varsinkin ruotsalaiset lehdet kirjoittivat vähättelevästi 12 kerrosta korkeasta kerrosmyökyistä, tai valtavasta moottorilla

varustetusta kuutiosta. Finlandia oli niin ruma, että sen pitäisi kulkea veden alla, kirjoitti Expressen-lehti.

Mutta eihän se siihen loppunut. Viides sukupolvi rakennettiin kymmenen vuotta myöhemmin, aivan 1990-luvun alkuvuosina. Ne olivat jälleen kaksi kerta edeltäjiään suurempia, varsinaisia uivia huvipuistoja, joissa oli ostoskadut ja hyttipaikat kaikille matkustajille. Sen suuremmiksi ne eivät sitten enää kasvaneet, ja Silja Serenadin ja Silja Symphonyn konsepti taitaa edelleen olla lyömätön ja maailman modernein. Vaikka Silja Line ajautui konkurssiin, nämä alukset ovat koko ajan olleet kannattavia.

## Perämerellä yhdeksän varustamo

Tässä on voinut saada käsityksen, että liikennettä ei ollut muualla kuin Etelä-Suomen ja Tukholman-seudun välillä, mutta tosiasiaa matkustaja-lauttaliikenne oli erittäin vilkasta myös Raumasta, Kaskisista, Vaasasta, Kokkolasta ja Pietarsaaresta. Jo vuoden 1958 joulukuussa Vaasa-Uumaja-linjan alus Korsholm III aloitti itse asiassa ensimmäisenä matkustaja-autoliikenteen. Vanhaan postihöyryyn oli rakennettu autokansi, johon ajettiin aluksen sivusta.

Kokkolasta kulki varustamo Perämeri Uumajaan ja Skellefteån 1960-66, sen jälkeen liikennettä jatkoi vielä kolme vuotta varustamo Rauanheimo

Jakob Lines oli aikoinaan suuri tekijä vuosina 1969-91 Pietarsaaresta Skellefteåan ja muihin Ruotsin satamiin, kunnes sen osti kilpailija Silja. Raumasta liikennöi 1967-68 varustamo Polar Gävleen, ja samaa yritti ruotsalainen Strömma viisi vuotta myöhemmin. Kaskisista Gävleen liikennöi 1980-luvun alussa Folkline, johon myös tuttu Peter Fryckman oli satsannut rahaa, ja 80-luvun lopulla KG-line.

Suurin ja kaunein Pohjanmeren, Merenkurkun ja Pohjanlahden varustamoista oli ylivoimaisesti Vaasa-Uumaja. Sekin varustamo on kadonnut historian kirjoihin, ensin Vikingin ja sen jälkeen Siljan omistuksessa. Vielä ennen verovapaan myynnin loppumista EU-maiden välisessä liikenteessä kesäkuun viimeisenä päivänä 1999, Vaasan ja Uumajan väliä matkusti miljoona ihmistä. Puolet linjan tuloista muodostui verovapaasta myynnistä. Kun se loppui, loppui myös matkustajaliikenne Siljan aluksilla. Nyt ainoana pohjoisena vaihtoehtona liikennettä jatkaa Rabbe Grönblomin RG-Line.

Jo 1960-luvun lopulla kävi kuitenkin melko selväksi, että laivaliikenne matkustajilla ja rahdilla keskittyy kahden suurvarustamon kilpailuksi. Yhdelle puolelle keskittyivät ahvenanmaalaiset, alkuperäinen Vikinglinjen ja sen kilpailijat Slite ja Sally. Kun nämä kolme yhdistyivät yhteiseksi markkinayhtiöksi, Viking Line-yhtiöksi vuonna 1966, alkoi hintasota.

Viking Line pääsi yllättämään halvoilla hinnoilla ja nopeilla ja tiheillä vuoroillaan vakiintuneiden, vanhojen varustamoiden omistaman Siljan. Helsinkiläinen Suomen höyrylaiva, turkulainen Bore ja tukholmalainen Svea olivat perustaneet yhteisvarustamon De Samseglande jo 1918. Nyt seuranneessa kilpailutilanteessa vastassa oli pienempi ja köyhempi, mutta merenkulkunsa osaava maarianhaminalainen.

Vikingin osaaminen näkyi muun muassa siinä, että varustamo pestasi asiamiehiä kaikilla Ruotsin tehdaspaiikkakunnilla, jossa asui maahan muuttaneita suomalaisia. Heitä tuli pelkästään 1967-68 yli parisataa tuhatta työn perässä. He eivät kaivanneet laivalta uima-altaita tai elokuvateattereita matkustaessaan lomalle takaisin Suomeen Viking tarjosi nopeita yhteyksiä aina Siljaa halvempaan hintaan, ja se nosti Vikingin pian Siljan vakavimmaksi kilpailijaksi. Vikingistä tuli ruotsinsuomalaisten varustamo, ja Silja markkinoi itseään ruotsalaisille

## Vuosittain 16 miljoonaa matkustajaa

1990-luvun alkuun jatkuneen yli kolmekymmen- vuoden kehityksen aikana tapahtui hämmästyttävän vähän vakavia onnettomuuksia, kun otetaan huomioon, että lautat kulkivat sukkulaliikenteessä ja sivuuttivat toisensa kymmeniä kertoja päivittäin ahtailla ja mutkikkailta väylillä, kesät ja talvet, sumussa ja myrskyssä. Mutta aikajoin jokin alus tietenkin rysäytti karille.

Vakain onnettomuus vaati marraskuussa 1968 kuusi kuolonuhria, kun Ilmar ja Botnia törmäsivät yhteen Ahvenanmaan Långnäsin kohdalla. Tätä onnettomuutta tutkimaan seipettiin ensimmäisen kerran

suuronnettomuuslautakunta, sen verran poikkeuksellinen se oli. Vastaantullut Botnia oli sumussa tehnyt navigointivirheen j ajautunut Ilmattaren puolelle väylää.

Sitten oli tietenkin yö, joka muutti kaiken. Kyseessä on m/s Viking Sally, joka oli rakennettu Saksassa 1980. Se ajoi kymmenen vuotta Viking väreissä linjalla Turku-Maarianhamina-Tukholma, ja ehti käydä kolme kertaa karilla. Vuonna 1990 se ristittiin Siljan väreissä Silja Stariksi, ja seuraavana vuonna Wasa Kingiksi, määräasemana Vaasa.

Helmikuussa 1993 Wasa King oli myyty ruotsalais-virolaiselle varustamolle ja ristittiin m/s Estoniaksi. Kun Estonia upposi 28 syyskuuta 1994 Utön edustalla, se vei mennessään 852 ihmishenkeä.

Estonian haaksirikko iski kuin torpedo Silja Linen kylkeen, koska Siljalla oli enemmän ruotsalaisia asiakkaita kuin Vikingillä. Ruotsalaiset menettivät uskonsa laivaliikenteen turvallisuuteen, koska näin moni ruotsalainen ei aikaisemmin ollut kuollut rauhan aikana. Sekin tulisi muuttumaan kymmenen vuotta myöhemmin.

Matkustajamäärät putosivat Ruotsissa aluksi kuin kivi, ja lippujen hinnat laskivat, varustamojen tulevaisuudennäkymät näyttivät synkiltä. Varustamoilta kului useita vuosia ennen kuin lipunhinnat saatiin nostettua edeltävälle tasolle. Mutta vaikka ruotsalaiset jäivät pois, suomalaiset jatkoivat matkustamista. Lopulta matkustajamäärien kokonaisluvut eivät notkahtaneet paljoakaan, mutta aikaisempi, nopea kasvu taittui hieman.

Kun katselee matkustajalukuja alkaen vuodesta 1965 Vikingin, Siljan ja muiden varustamojen osalta, ei voi kuin hämmästellä miten nopeasti suomalaiset oppivat kulkemaan Ruotsiin, ja hiljalleen myös päinvastoin. Ensimmäisen kerran hätyytellään miljoonaa matkustajaa yhteensä vuonna 1967 ja seuraavana vuonna ollaan jo reippaasti yli miljoona. Kaksi miljoonaa ylittyy vuonna 1970, kolme miljoonaa matkustajaa 1971, viisi miljoonaa 72 jne. Kymmenen miljoonaa matkustajaa Suomen, Ahvenanmaan ja Ruotsin välisessä liikenteessä saavutetaan vuonna 1990, ja vuonna 2005 ylitetään 17 miljoonaa.

Viimeiset kaksi vuotta Meritietä Ruotsiin on käyttänyt noin 16 miljoonaa matkustajaa vuodessa.

## **Silja myytiin, ahvenanmaalaiset pitivät omansa**

Viron kolmanneksi suurin yritys osti 12. kesäkuuta 2006 Silja Line Ab:n ja sen kuusi matkustaja-autolauttaa 470 miljoonalla eurolla. Ostaja oli varustamokonserni Tallink Grupp AS ja myyjä Bermudalle rekisteröity Sea Containers Ltd, joka kamppaili talousvaikeuksissa ja joutui myymään omaisuuttaan eri puolilla maailmaa.

Silja Linen ostolla Tallink laajensi reittiverkostoaan myös Suomen ja Ruotsin väliseen liikenteeseen. Virolaisvarustamo nousi yhdellä iskulla Itämeren suurimmaksi, ja muuttui ”pikkuveljestä” isoveljeksi sekä Silja Linelle että Viking Linelle. Tämä on sama yhtiö, jonka ostamista Viking Line oli harkinnut vuonna 1997, mutta jättänyt ostamatta, koska työsopimuksista olisi koitunut ongelmia. Merimies-Unioni oli vaatinut, että varustamon kannalta edulliset virolaiset palkkasopimukset olisi korvattu suomalaisilla palkkoilla.

Merkillepantavaa on, että muutamaa kuukautta aikaisemmin Tallink oli ostanut kolme Superfast-alusta 310 miljoonalla eurolla ja lisäksi tilannut kolme uutta risteilyalusta, jotka kaikki ovat liikenteessä.

Ahvenanmaalla ei ryhdytty ulosmyyntiin, vaikka Viking Linen alkuperäisiin omistajiin kuuluneet Sally- ja Slite-varustamot olivat menneet konkurssiin 1986 ja 1993. Sen sijaan kaksi ahvenenmaalaista varustamo, Rederi Eckerö ja Birka Line fuusioituivat pitkän ristiinomistuskauden jälkeen.

Kun matkustaja-autolauttaliikenne täyttää viisikymmentä vuotta, lautat ovat iäkkäämpiä kuin koskaan sitten ensimmäisen vuosikymmenensä 1957-67. Vanhimmat liikenteessä olevat alukset ovat saavuttaneet kunnioittavan neljännesvuosisadan iän, ja vielä vuosi sitten nuorimmat olivat toisella kymmenellä.

Trendinä oli nykylamaan asti rahtikuljetusten nopea kasvu, ja kysyntä ylitti jatkuvasti vanhojen matkustaja-autolauttojen kapasiteetin. Maarianhaminasta kantautuu viestejä uusista alustilauksista, jotka korvaisivat Viking Linen vanhoja aluksia Turku-Tukholma-linjalla. Mutta ainakin vuosina 2006-08 Tallink on ollut se varustamo, joka tekee uusia tilauksia samaa tahtia kuin Silja ja Viking kultaisina vuosinaan 1975-94.

Lopuksi tuntuu hieman masentavalta todeta, että ne varustamot, jotka panostivat eniten tekniseen kehitykseen ja

uuden luomiseen, kokivat kovimmat kolhut. Rederi Ab Sally oli monessa edelläkävijä, Rederi AB Slite oli dynaaminen uudistaja ja Silja Line johti laivojen ja satamapalvelujen kehitystä laivasukupolvesta toiseen.

Saldona oli kaksi konkurssia ja yksi fuusio.

Mutta mitä roomalaiset sanoivatkaan, “Navigare necesse est, vivere non est necesse”. Eli merenkulku on välttämätön, eläminen ei.