

Touko Nieminen

MATKUSTAJALIIKENTEEEN KEHITYS MERENKURKUN ALUEELLA

Merenkulun koulutusohjelma

2015

MATKUSTAJALIIKENTEN KEHITYS MERENKURKUN ALUEELLA

Nieminen, Touko
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Merenkulun koulutusohjelma
Maaliskuu 2015
Ohjaaja: Roos, Ninna
Sivumäärä: 49
Liitteitä: -

Asiasanat: merenkulku, matkustajaliikenne, Merenkurkku

Tämä opinnäytetyö on tutkimus Merenkurkun matkustajaliikenteestä. Merenkurkku on tunnettu lyhimpänä meritienä Suomesta Ruotsiin ja alueen matkustajaliikenteellä on pitkät perinteet. Ensimmäinen säännöllinen yhteys saatiin Merenkurkkuun jo vuonna 1837. Toisen maailmansodan jälkeen Merenkurkun liikenteen matkustajamäärät kasvoivat aina 2000-luvulle asti, jonka jälkeen verovapaan myynnin loputtua liikennealueen suosio lähti laskuun.

Opinnäytetyön tarkoitus oli selvittää matkustajaliikenteen kehitystä sekä tuoda esille seikkoja, jotka vaikuttivat liikennealueen suosioon 1900-luvulla. Vastaavasti työssä selvitettiin syitä, jotka vaikuttivat 2000-luvun matkustajamäärien laskuun. Liikennealueen historian ja kehityksen pohjalta työssä pohdittiin ratkaisuja liikenteen turvaamiseksi tulevaisuudessa. Työn tarkoituksena on myös tarjota laajasti tietoa liikennealueen historiasta kiinnostuneille aina varhaisista ajoista ja 1950-luvun jälkeisistä käänneistä viime vuosikymmenten tapahtumiin saakka.

Työn lähdemateriaalina käytettiin pääosin merihistoriallista kirjallisuutta. Aiheeseen liittyen tehtiin myös haastatteluita, jotka käsittelevät lähinnä liikennealueen nykytilannetta sekä tulevaisuutta koskevia suunnitelmia.

DEVELOPMENT OF PASSENGER TRAFFIC IN THE KVARKEN REGION

Nieminen, Touko

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in maritime management

March 2015

Supervisor: Roos, Ninna

Number of pages: 49

Appendices: -

Keywords: seafaring, passenger traffic, Kvarken

This thesis is a research about the passenger traffic in the Kvarken region. Kvarken is known as the shortest seaway from Finland to Sweden and the passenger traffic in the area has long traditions. The first regular traffic connection in Kvarken was established as soon as in the year 1837. After the Second World War the number of passengers in the Kvarken route kept growing all the way to the 21st century, but after the ending of the tax free sales the number passengers started to drop.

The goal of this thesis was to investigate the evolution of Kvarken passenger traffic and to bring forth things that had affect in its popularity during the 20th century. Also the reasons for the drop in the passenger numbers in the 21st century were investigated. On the basis of the history and the evolution of the passenger traffic, suggestions were made on how to ensure the continuation of the traffic also in the future. In addition this thesis offers a lot of information about Kvarkens history all the way from the ancient times to the recent events.

The source material for this research was mostly marine history literature. In addition also interviews were made about the current state and the future of the Kvarkens passenger traffic.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	6
1.1	Tutkimuksen taustaa	6
1.2	Tutkimuksen tavoite.....	6
1.3	Tutkimuksen rakenne.....	6
2	VARHAISHISTORIA	8
2.1	Purjelaivojen aikakausi	8
2.2	Ensimmäiset säännölliset yhteydet Merenkurkun yli	9
2.3	S/S Vestkustenin onnettomuus.....	10
2.4	Maailmansotien välinen aika	11
3	MAAILMANSOTIEN JÄLKEEN.....	12
3.1	Säännöllinen matkustajaliikenne aloitetaan uudestaan	12
3.2	Varustamo-osakeyhtiö Vaasa-Uumaja perustetaan	13
3.3	Linjalle hankitaan toinen alus	15
3.4	Autolauttasuunnitelmat ja olympiakesä.....	17
3.5	Tonnisto kasvaa.....	18
3.6	Suurten muutosten vuosi 1958.....	21
3.7	Kasvu Merenkurkun liikenteessä jatkuu	22
4	AUTOLAUTTOJEN AIKAKAUSI ALKAA	24
4.1	Tonnisto uudistuu.....	24
4.2	Autolauttoja hankitaan lisää.....	25
4.3	Ympärivuotista liikennettä autolautoilla seuraavat kymmenen vuotta.....	27
4.4	Vuodet 1983-1993.....	28
4.5	Silja Line jatkaa Merenkurkun liikennettä.....	31
4.6	Verovapaa myynti laivoilla loppuu	32
5	LÄHIHISTORIA JA NYKYTILANNE	34
5.1	RG-Line pitää liikenteen elossa	34
5.2	M/S RG 1 jatkaa liikennettä.....	35
5.3	RG-Line hakeutuu konkurssiin	36
5.4	NLC Ferry turvaa tulevaisuuden liikenteen.....	37
6	TULEVAISUUDENNÄKYMÄT	40
6.1	Lähitulevaisuus	40
6.2	Midway Alignment of the Bothnian Corridor -hanke.....	40
7	YHTEENVETO	43
	LÄHTEET	

1 JOHDANTO

1.1 Tutkimuksen taustaa

Merenkurkun matkustajaliikenteellä on pitkät perinteet. Merenkurkku on tunnettu siitä, että se on lyhin meritie Suomesta Ruotsiin. Vaasalaisena minua kiinnosti tutkia tarkemmin Merenkurkun liikenteen historiaa varhaisesta historiasta aina nykyhetkeen saakka. Merenkurkun alueen liikenteestä ei ole aikaisemmin tehty laajamittaista tutkimusta, joka pitäisi sisällään historian lisäksi alueen tilanteen 2000-luvulla sekä tulevaisuudelle tehdyt suunnitelmat, joten katsoin tämän tyyppiselle työlle olevan tilausta.

1.2 Tutkimuksen tavoite

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää Merenkurkun matkustajaliikenteen historiaa ja kehitystä vuosien varrella, jonka pohjalta pohditaan liikennealueen nykytilannetta sekä mahdollisuuksia tulevaisuudessa. Merenkurkun linjat ovat osoittaneet voimakasta kehitystä varhaisista ajoista aina 2000-luvulle asti. Tämän jälkeen liikenteen suosio on lähtenyt laskuun. Viime vuosina liikenne on kuitenkin osoittanut elpymisen merkkejä. Työn tavoitteena on tuoda esiin seikkoja, jotka ovat vaikuttaneet positiivisesti liikennealueen kehitykseen sekä syitä, miksi liikenne on ollut 2000-luvulla laskusuhdanteessa. Tavoitteena on myös pohtia liikennealueen tulevaisuudennäkymiä sekä innovaatioita, jotka turvaisivat tulevaisuuden positiivisen kehityksen Merenkurkun matkustajaliikenteessä.

1.3 Tutkimuksen rakenne

Työssä käytettiin kvalitatiivista tutkimusmenetelmää. Menetelmä soveltui tähän työhön, sillä kvalitatiivisessa tutkimuksessa pyritään tutkimaan kohdetta mahdollisimman kokonaisvaltaisesti ja sen pyrkimyksenä on löytää tai paljastaa tosiasioita (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 161). Kvalitatiivisessa tutkimuksessa

aineistoa käsitellään syvällisesti ja sen näkemyksen valossa, joka on syntynyt yksityiskohtaisen perehtymisen avulla (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 165).

Työn ensimmäisessä osiossa tarkastellaan matkustajaliikenteen historiaa Merenkurkussa. Alueen laivaliikenteellä on pitkä historia, joten historian osuus työssä on myös laaja. Aineistoa on kerätty suureksi osaksi kirjallisuudesta ja internetistä sekä lisäksi asiantuntijoiden tiedoista varhaisilta ajoilta.

Työn toisessa osiossa käydään läpi Merenkurkun matkustajaliikenteen lähistoriaa sekä nykytilannetta. Tietoa tähän osioon on kerätty internetin lisäksi asiantuntijahaastattelusta sekä omakohtaisista kokemuksista alueen matkustajaliikenteestä 2000-luvulla.

Viimeisessä osiossa pohditaan liikennealueen mahdollisuuksia tulevaisuudessa. Alueella on käynnissä laajamittainen projekti jonka tarkoituksena on turvata liikenne Merenkurkun alueella tulevaisuudessa. Projekti on vielä kesken, joten siitä oli saatavilla vasta alustavaa tietoa. Tietoa alueen tulevaisuudennäkymistä on kerätty internetistä sekä asiantuntijahaastattelusta.

2 VARHAISHISTORIA

2.1 Purjelaivojen aikakausi

Ensimmäiset kontaktit Merenkurkun yli ovat todennäköisesti olleet vihamielisiä sota- ja ryöstöretkiä. Suomeen suuntautuneet ristiretket 1100- ja 1200-luvuilla saivat aikaan väestön rauhoittumisen myös Pohjanmaalla, mikä loi edellytykset rauhanomaiselle kaupankäynnille ja yhdysliikenteelle Merenkurkun alueella.

Kuningas Magnus Eriksson antoi virallisesti luvan talonpoikaispurjehdukseen vuonna 1348, toisinsanoen erioikeuden saaneille saaristolaisille luvan purjehtia laivoillaan Pohjanmaalta lastinaan kauppatarvikkeita. Luultavasti samalla on harjoitettu myös pienimuotoisia henkilökuljetuksia Merenkurkun alueella. 1500- ja 1600-luvuilla valtakunnan johtavat miehet alkoivat kiinnittää huomiotaan talonpoikien kaupankäyntiin ja talonpoikaispurjehdukseen. Valtiovalta halusi verotussyistä keskittää kaiken kaupankäynnin kaupunkeihin. Kaupunkien valtionpäiväedustajat onnistuivat ajamaan läpi päätöksen talonpoikaispurjehduksen kieltämisestä, mutta kiello ei kuitenkaan suuremmin vaikuttanut käytännössä liikenteen harjoittamiseen. (Finne 1973, 7-8.)

Isonvihan aikana 1700 – 1721 Vaasalla oli kymmenkunta purjealusta, joista suurin osa menetettiin sodassa. Vasta vuonna 1785 kaupunki oli saanut elvytettyä laivastonsa ja vuoteen 1838 mennessä lukumäärä oli kaksinkertaistunut kahteenkymmeneen. Pohjanmaan laivanrakennuksen ja merenkulun noususuhdanne saavutti huippunsa 1800-luvun alkupuoliskolla, ja vuonna 1868 Vaasalla oli 35 alusta, Pohjanmaan merenkulkukaupungeista kolmanneksi eniten. (Finne 1973, 9.)

1860-luvulla alkoi laskukausi Vaasan purjelaivoille, jotka saivat vähitellen väistyä höyrylaivaliikenteen tieltä. Höyrylaivat suuntasivat toimintansa matkustaja- ja kappaletavaraliikenteeseen Pohjanlahden rannikkokaupunkien ja etelärannikon välillä. Laivat kulkivat myös pidemmälle, osa aina itään Pietariin saakka. (Finne 1973, 10.)

2.2 Ensimmäiset säännölliset yhteydet Merenkurkun yli

Ruotsalainen höyrykuunari Norrland saapui Vaasaan elokuun 20. päivänä vuonna 1837, ja tästä päivästä lähtien aukesi säännöllinen yhteys Merenkurkun yli Vaasan ja Uumajan välille. Alus lähti vuonna 1837 paluumatkalle heti tuloansa seuranneena päivänä, ja tämä matka jäi vuoden ainoaksi. Seuraavana kesänä alus teki jo kaksi matkaa ja pian myös kauppiaat huomasivat Norrlandin merkityksen tavarankuljettajana. Vuonna 1839 laiva toi jo kuuden kauppiaan tavaralähetyksiä matkustajien kuljettamisen ohella. (Mäkelä 1985, 167.)

Norrlandin Höyrylaivayhtiön toinen alus, höyrykuunari Örnköld, saapui ensimmäisen kerran Vaasaan heinäkuun 1. päivänä 1839. Yhtiön molemmat laivat liikennöivät vuonna 1839 säännöllisesti Tukholman ja valtakunnan pohjoisten paikkakuntien välillä. Lastaus- ja purkaussatamina toimivat Tukholman lisäksi Öregrund, Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Sundsvall, Härnösand, Lungåker, Uumaja, Skellefteå ja Vaasa. Liikennöinti jatkui useita vuosia toukokuusta syyskuun puoliväliin. Matkustajamäärät olivat tähän aikaan erittäin pieniä, esimerkiksi kesäkuussa 1845 Norrland saapui Uumajasta Vaasaan mukanaan 7 matkustajaa. (Finne 1973, 12.)

Kilpailu Merenkurkun liikenteessä kasvoi 1800-luvun loppupuolelta ensimmäiseen maailmansotaan asti. Useat eri varustamot aloittivat liikennöinnin alueella ja Norrlannin Höyrylaivayhtiö sai kilpailijoita aluksilleen. Yksi näistä uusista varustamoista oli vuonna 1874 perustettu Höyrylaivaosakeyhtiö Gustaf Wasa, joka liikennöi Vaasasta Härnösandiin ja Sundsvalliin aluksellaan Gustaf Wasa. Varustamo jatkoi toimintaansa parin vuosikymmenen ajan. Muita alueella liikennöineitä aluksia olivat muun muassa ruotsalaiset höyrylaivat Sundsvall ja Gustaf II Adolf sekä Höyrylaiva Oy Sundsvall-Vaasan omistama J.L Runeberg. Uumaja joutui vähitellen sivuun laivaliikenteestä, syynä oli kenties kaupungin köyhtyminen vuoden 1888 palon seurauksena. Kaupunki yritti elvyttää liikennettä viranomaisten voimin, kuitenkin tuloksetta. (Finne 1973, 11, 13-14.)

2.3 S/S Vestkustenin onnettomuus

S/S Vestkusten oli vuonna 1858 rakennettu 232 bruttorekisteritonin matkustajahöyrylaiva, jossa oli tilaa 70 matkustajalle (Finne 1973, 14). Matkustajien lisäksi alus kuljetti rahtina pääasiallisesti eläimiä sekä jonkin verran muuta rahtia kuten maataloustuotteita. Kapteeni K.G. Öhrbom osti aluksen vuonna 1909 yhtiö Kaskö-Sundsvallilta ja se asetettiin liikennöimään reitillä Vaasa – Härnosand – Sundsvall. Svea-yhtiö aloitti kilpailun samalla reitillä vuonna 1913 aluksellaan Carl von Linné. (delfinry.tripod www-sivut.)

Keskiviikkona 22. lokakuuta 1913 Vestkusten ja Carl von Linné olivat Vaasan sisäsatamassa lastattavana ja molemmilla aluksilla oli tarkoitus lähteä samana päivänä kohti Härnosandia. Tuuli oli navakkaa ja merellä näkyi sumua, mutta Vestkustenin päällikkö päätti siitä huolimatta lähteä kohti määränpäättä. Carl von Linnén päällikkö sen sijaan siirsi lähtöä seuraavaan päivään huonoista sääoloista johtuen. Kilpailu merenkurkun liikenteessä oli näihin aikoihin kovaa ja riskejä oltiin valmiita ottamaan etulyöntiaseman saavuttamiseksi. (delfinry.tripod www-sivut.)

Vestkusten lähti matkaan iltapäivällä noin kello 3 mukanaan 14 matkustajaa, 19 miehistön jäsentä sekä kaksi venäläistä luotsia. Sisäsaariston jälkeen sumu sakeni ja tuuli yltyi myrskyksi, jonka seurauksena päällikkö päätti hakeutua aallokolta suojaan Rönnskärin saaristoon. Illalla noin kello 6 alus ajautui pois reitiltä ja sai pohjakosketuksen hetkeä myöhemmin. Aluksen perä alkoi vajoamaan ja suuren aallon seurauksena alus kallistui rajusti vasemmalle. Mereen laskettu pelastusvene jäi kaatuvan laivan alle ja ihmiset joutuivat veden varaan. Upotessaan matalaan veteen laiva oikeni niin, että sen savutorvi ja maston huiput jäivät meren pinnalle. Kaikki laivalla olleet ihmiset saivat surmansa yhtä karjakauppiasta lukuunottamatta, joka onnistui pelastautumaan laivan keulamastoon. Hänet pelasti onnettomuuspaikan seuraavana päivänä ohittanut Carl von Linné. (delfinry.tripod www-sivut.)

Vestkustenin haaksirikossa hukkui yhteensä 34 ihmistä jonka lisäksi menetettiin koko lasti, muun muassa 41 lehmää ja 8 hevosta sekä paljon muuta rahtitavaraa (delfinry.tripod www-sivut). Onnettomuus on Merenkurkun historian kautta aikain

tuhoisin ja lisäksi Suomen merialueiden pahin rauhanajan merionnettomuus ennen Estonian uppoamista vuonna 1994 (wikipedian www-sivut).

2.4 Maailmansotien välinen aika

Vuosina 1914 – 1918 käyty ensimmäinen maailmansota keskeytti Merenkurkun matkustajaliikenteen. Vaasan ja Uumajan välille saatiin säännöllinen liikenneyhteys vasta vuonna 1920, jolloin Svea-yhtiö aloitti uudelleen liikennöinnin alueella. (Riimala & Wirrankoski 1994, 145.) Samana vuonna myös uumajalaisten kauppiaiden omistama laiva Turisten aloitti matkustajaliikenteen Vaasan ja Uumajan välille. Turisten sai ottaa merenkurkun risteilylle vain 81 matkustajaa, vaikka Ruotsin rannikkoliikenteessä sen sallittu matkustajamäärä oli 350. (Finne 1973, 15.)

Matkustajaliikennettä Merenkurkun alueella hallitsivat maailmansotien välillä pääasiassa ruotsalaiset varustamot. Sundsvallissa perustettu varustamo osti vuonna 1928 höyrylaiva Dagmarin. Alus asetettiin liikennöimään Vaasaan ja se poikkosi matkallaan muun muassa Uumajaan, mutta laiva kuitenkin myytiin jo seuraavana vuonna Viroon. Svea-yhtiö laajensi toimintaansa avaamalla uuden liikenneyhteyden Suomeen vuonna 1936. Varustamo ulotti reittinsä Tukholma – Söderhamn – Hudiksvall kulkemaan Sundsvallin kautta Vaasaan. Tälle reitille asetettiin liikennöimään matkustaja- ja kappaletavaralaiva Carl XV. Alus kohtasi kuitenkin haaksirikon jo samana kesänä Strömmingsbådanin kohdalla ja se korvattiin onnettomuuden jälkeen höyrylaiva Niordilla. (Finne 1973, 15-16.)

Vuosina 1939 – 1945 käyty toinen maailmansota katkaisi Merenkurkun matkustajaliikenteen toistamiseen. Väli rauhan aikana vuonna 1940 Svea-yhtiön höyrylaiva Hyperion kuitenkin pystyi ylläpitämään liikennettä Vaasan ja Sundsvallin välillä. Hyperion, jonka suurin matkustajamäärä oli 101, ajoi kaksi vuoroa viikossa 12.6. - 2.9. välisenä aikana. Kyseisenä ajanjaksona Vaasaan saapui kaikkiaan 729 matkustajaa ja vastaavasti Vaasasta lähti 912 matkustajaa. Kesäkuussa 1941 puhjennut Suomen jatkosota keskeytti tämän matkustajaliikenteen useiksi vuosiksi. (Finne 1973, 16.)

3 MAAILMANSOTIEN JÄLKEEN

3.1 Säännöllinen matkustajaliikenne aloitetaan uudestaan

Sotien jälkeen liikenteestä Merenkurkussa ryhdyttiin jälleen huolehtimaan.

Yhdysliikenne ei kuitenkaan ollut mahdollista ennen kuin kutakuinkin normaalit olot olivat palautuneet alueelle. Viranomaisten kontrolli liikenteestä oli aluksi ankaraa, ja matkustusta rajoittivat muun muassa viisumipakko ja valuuttarajoitukset. Erinäiset urheiluseurat ja kulttuurijärjestöt onnistuivat kuitenkin saamaan luvan ryhmämatkoille, jotka tehtiin yksityisillä moottoriveneillä. (Finne 1973, 18.)

Maailmansotien välillä liikennettä hallinnut Ruotsi luultavasti katsoi, ettei liikenne sodan köyhdyttämään naapurimaahan ole kannattavaa. Suomelta puolestaan puuttui sopivaa tonnistoja alueen liikenteeseen. Niinpä Suomi Shipping -varustamon pääosakkaina olleet Bergströmin veljekset saapuivat täyttämään alueelle syntyneitä tyhjiöitä ja asettivat Pörtö-nimisen höyrylaivan liikennöimään Vaasan ja Uumajan välille. Liikenteen avaaminen tehtiin todennäköisesti kokeilumielessä ennen kuin muut varustamot ehtivät liikennöimään perinteikkäälle reitille. (Finne 1973, 19.)

Pörtö oli vuonna 1884 rakennettu höyrylaiva, jonka suurin sallittu matkustajamäärä oli 120 (vasabåtarna www-sivut). Matkustajien lisäksi alus pystyi ottamaan lastia 100 tonnia. Alus saapui Vaasaan 15. kesäkuuta vuonna 1947, mutta viranomaisten tarkastukset viivyttivät sen avausmatkaa. Kesäkuun 26. päivä viranomaiset antoivat laivalle luvan liikennöintiin, ja jo seuraavana päivänä järjestettiin ensimmäinen matka Uumajaan. Paikallislehdessä julkaistiin artikkeli, jonka mukaan Pörtö tulisi lähtemään Vaasasta keskiviikkoisin ja perjantaisin klo 11.00 sekä sunnuntaisin klo 24.00. Vastaavasti Uumajasta laiva tulisi lähtemään tiistaisin, torstaisin ja lauantaisin klo 10.00. (Finne 1973, 18-20.)



Kuva 1. S/S Hillersjö (myöhemmin S/S Pörtö)

Liikenne ei kuitenkaan vastannut täysin siihen kohdistuneita odotuksia. Yksityisillä moottoriveneillä tehtiin yhä ryhmämatkoja, ja ne veivät asiakkaita laivaliikenteeltä. Pörtö liikennöi syyskuun 5. päivään asti, jolloin se teki kauden viimeisen matkansa Uumajaan. Sunnuntaivuorot oli lopetettu hetkeä aiemmin, elokuun 27. päivä. Vuoroja alus ehti tekemään purjehduskautensa aikana kaikkiaan 29, joilla matkustajia kulki yhteensä noin 2.000. Talveksi Pörtö telakoitiin Vaasan Mansikkasaareen, jossa alukselle tehtiin välttämättömiä korjauksia. (Finne 1973, 20-22.)

3.2 Varustamo-osakeyhtiö Vaasa-Uumaja perustetaan

Myöhemmin Merenkurkun matkustajaliikenteen uranuurtajaksi vakiintunut varustamo-osakeyhtiö Vaasa-Uumaja syntyi onnellisten sattumien kautta. Vuonna 1948 Vaasan Kauppaseuralle oli kutsuttu vaikutusvaltaista väkeä keskustelemaan kaupungin ajankohtaisista satama-asioista. Vieraiden joukossa oli myös Vaasan

Turkisteollisuus Oy:n johtaja Toivo Asp. Edellisenä vuotena Vaasan ja Uumajan välisen liikenteen uudelleen aloittanut S/S Pörtö oli edelleen Mansikkasaaren telakalla ja johtaja Asp sai kuulla, että alus on myytävänä. Asp kiinnostui aiheesta välittömästi, vaikka hänellä ei ollut aikaisempaa kokemusta merenkulkualasta. Jo kokousta seuranneena päivänä Asp otti yhteyttä Oy Aino Lindeman Ab:n johtajaan Börje Lindemaniin tiedustellakseen tämän halukkuutta tulla osakkaaksi varustamoyritykseen. Lindeman antoi myöntävän vastauksen, ja osakkaaksi lupasi tulla myös varakas tohtorinna Gunvor Neunstedt, joka oli sukua Lindemanille. Näin syntyi uusi varustamoyritys, joka sai nimen Varustamo Vaasa-Uumaja Oy. Osakepääoma oli miljoona markkaa jaettuna sataan osakkeeseen. Näistä osakkeista Toivo Aspin osuus oli 38 osaketta, Börje Lindemanin 15 osaketta ja Gunvor Neunstedtin 47 osaketta. (Finne 1973, 22-24.)

Ensimmäisenä vuotena varustamon ainoa alus oli Pörtö, joka hinattiin telakalta Vaasan sisäsatamaan toukokuun 20. päivä vuonna 1948 kunnostettuna ja uudelleen maalattuna. Uudet omistajat antoivat laivalle uuden nimen ”Turisten”, mutta alusta kutsuttiin yhä suuren yleisön keskuudessa Pörtöksi. Lehdissä tiedotettiin, että Turisten tekisi ensimmäisen matkansa 28. toukokuuta jonka jälkeen alus jatkaisi liikennöintiä kolmella vuorolla viikossa. Laiva tulisi lähtemään Vaasasta maanantaisin, keskiviikkoisin ja perjantaisin ja vastaavasti Uumajasta tiistaisin, torstaisin ja lauantaisin. (Finne 1973, 26-27.)

Toukokuun puolivälissä vuonna 1948 tehtiin Aero-yhtiölle esitys lentoliikenteen aloittamisesta Vaasasta Härnösandiin ja Sundsvalliin. Ilmaliikenteen kilpailu Merenkurkun matkustajamarkkinoilla oli odottamatonta uudelle varustamolle. Hanke oli kuitenkin alkutekijöissään ja kesti monta vuotta, ennen kuin liikennöinti pystyttiin todella aloittamaan. Aiheesta huolestuminen ei siis ollut ajankohtaista vielä ensimmäisinä vuosina uudelle varustamolle, mutta luultavasti tilanteen kehittymistä seurattiin kuitenkin tarkasti. (Finne 1973, 26-27.)

Ensimmäisenä purjehduskautenaan vuonna 1948 Turisten liikennöi syyskuun 11. päivään asti tehden yhteensä 42 vuoroa. Matkustajia kauden aikana oli yhteensä 6.690, joista 3.608 lähti Vaasasta ja 3.082 Uumajasta. Henkilöliikenteen ja

rahtiliikenteen bruttotulot olivat yhteensä 6.166.202 markkaa ja lisäksi ravintolan tulot 797.276 markkaa. Kirjanpidon mukaan vuoden voitto oli 254.258,50 markkaa, varsin tyydyttävä tulos ensimmäiselle vuodelle. (Finne 1973, 29.)

Purjehduskauden aikana ilmeni kuitenkin useita ongelmia. Merenkurkun alueella sääolot ovat usein melko vaativia ja Turistenin merenkulkuominaisuudet olivat kaikkea muuta kuin hyvät. Alus oli usein myöhässä ja vuoroja jouduttiin kokonaan peruuttamaan kovasta tuulesta johtuen. Lisäksi pienen aluksen kyntäminen kovassa aallokossa aiheutti matkustajille merisairautta, eikä olot olleet kovin viihtyisät laivan ahtaissa tiloissa. Yläkannen salonkiin mahtui parikymmentä matkustajaa, ja muut saivat istua kannella sadekatoksen suojassa, mutta ilman muita mukavuuksia. (Finne 1973, 29.)

3.3 Linjalle hankitaan toinen alus

Ensimmäisen purjehduskauden jälkeen varustamon johto oli yksimielinen siitä, että linjalle tarvitaan toinen alus joka on tilavampi ja merikelpoisempi kuin Turistenin. Varustamo antoi Sven Salen Ab:lle tehtäväksi etsiä linjalle sopiva alus, ja yhtiö ehdotti matkustajahöyrylaiva Tjustia. Alus oli rakennettu vuonna 1898 Göteborgissa ja se oli liikennöinyt vuoteen 1947 asti reitillä Tukholma – Västervik. Laivan suurin sallittu matkustajamäärä oli 200, lähes kaksi kertaa niin paljon kuin Turistenin. Alus katsastettiin Varustamo Vaasa-Uumaja Oy:n puolesta, ja tulos oli myönteinen. Kaupasta päätettiin tämän jälkeen välittömästi, ja varustamo osti laivan hintaan 150.000 kruunua. Ångfartygs Ab Gamleby, joka oli laivan myyjä, myönsi kauppiaan luottoa edullisin ehdoin. Lisäksi Suomen pankki myönsi varustamolle kauppiaan tarvittavan valuutan ja takuun. (Finne 1973, 30-31.)

S/S Tjust saapui Vaasaan 26. joulukuuta 1948 ja alus nostettiin välittömästi Mansikkasaaren telakalle, jossa sille tehtiin perusteellinen tarkastus. Varustamo julisti helmikuussa 1949 yleisölle kilpailun, jossa etsittiin alukselle uutta nimeä. Palkintona voittajalle oli kolme edestakaista matkaa välillä Vaasa – Uumaja.

Vastauksia tuli yli 1.300, joista aluksen uudeksi nimeksi valikoitui S/S Korsholm. (Finne 1973, 30-31.)



Kuva2. S/S Korsholm Vaasan sisäsatamassa.

Purjehduskauden alussa laskettiin liikkeelle 150 kappaletta uusia osakkeita, joka nosti osakepääoman miljoonasta markasta 2,5 miljoonaan markkaan. Uudet investoinnit linjalla osoittautuivat hyvin perustelluksi. Matkustajamäärät reitillä lisääntyivät jatkuvasti johtuen lisääntyneistä mukavuuksista joita laivalla tarjottiin verrattuna S/S Turisteniin. Matkustajamäärä nousi edellisestä vuodesta lähes tuhannella, sen ollessa vuoden 1949 purjehduskauden päätteeksi yhteensä 7.644. Bruttotulot nousivat niin ikään 8.418.469 markkaan ravintolan liikevaihdon ollessa 1.617.808,50 markkaa. Vuoden päätteeksi tappiota oli kuitenkin kertynyt 406.364 markkaa johtuen kalliista korjaustöistä joita Korsholmilla oli suoritettu sekä yleisestä kustannustason kohoamisesta. Alukseen kiinnitetystä lainasta pystyttiin vuoden 1949 päätteeksi kuitenkin maksamaan toinen erä. (Finne 1973, 32, 38-39.)

Seuraavana purjehduskautena vuonna 1950 matkustajamäärä nousi edelleen sen ollessa vuoden päätteeksi 10.069. Varustamo yritti myydä telakalla ollutta Turistenia, mutta ostajan löytäminen osoittautui vaikeaksi. Lopulta Oy Kronvik osti aluksen rungon 500.000 markalla vuonna 1950. Laivaa käytettiin jonkun aikaa proomuna jonka jälkeen se päätyi romutettavaksi. Purjehduskautena 1951 matkustajamäärä oli kasvanut jälleen sen ollessa vuoden päätteeksi 11.664. Jatkuvasti nouseva matkustajamäärä antoi varustamolle suuria toiveita ennätysmäisestä liikenteestä seuraavan vuoden 1952 olympiakesälle. (Finne 1973, 32, 38-39.)

3.4 Autolauttasuunnitelmat ja olympiakesä

Vuoden 1949 helmikuussa järjestettiin Vaasan kauppaseuralla kokous, joka käsitteli autolauttaliikenteen mahdollisuutta Merenkurkussa. Kokoukseen osallistuivat Suomen Autoklubin, Varustamo Oy Vaasa-Uumajan ja Etelä-Pohjanmaan matkailuyhdistyksen edustajia. Kokouksessa tultiin siihen tulokseen, ettei autolauttaliikenne Merenkurkussa vielä ollut tarpeellista. Yhtenä mahdollisuutena pidettiin kuitenkin ylimääräisen autoja kuljettavan aluksen vuokraamista liikenteeseen tarpeen vaatiessa. Helsingissä järjestettävät olympialaiset olivat kokoustajien tiedossa, ja ajateltiin että todennäköisesti olympiakesänä 1952 tulee tarvetta autoja kuljettavalle alukselle. (Finne 1973, 34.)

Vaasassa ryhdyttiin hyvissä ajoin valmistautumaan olympiakesään ja sen odotettuun runsaaseen turistiliikenteeseen Merenkurkun yli. Toivo Asp valotti varustamon suunnitelmia tulevalle kesälle toukokuussa vuonna 1952 järjestetyssä tiedotustilaisuudessa. Hänen mukaansa varustamo oli yrittänyt aktiivisesti saada lisää tonnistoja Vaasa – Uumaja reitille, mutta autolautan hankintasuunnitelmat eivät olleet toteutuneet. (Finne 1973, 33.)

Varustamo haki ratkaisua ongelmaan menemällä osakkaaksi avoimeen yhtymään ”Rederi Ab Bottenhavet”. Tätä kautta varustamo sai vuokrattua kaksi alusta, S/S Oslon ja S/S Avenan huolehtimaan Korsholmin ohella matkustaja- ja autoliikenteestä Merenkurkussa. Alukset takasivat 3.000 matkustajan ja 220 auton viikottaisen

kuljetuksen 15. kesäkuuta – 31. elokuuta välisenä aikana, jonka katsottiin riittävän olympiakesän liikenteen hoitamiseen. Vuoden 1952 kesällä varustamolla oli myös useita kilpailijoita. S/S Ragne liikennöi reitillä Tukholma – Sundsvall – Vaasa ja S/S Wasa reitillä Vaasa - Holmsund – Örnsköldsvik. Alukset olivat liikennöineet Merenkurkussa jo aikaisemmin, mutta eivät olleet aiheuttaneet Varustamo Oy Vaasa-Uumajalle merkittävää kilpailua johtuen paremmista matkustusmukavuuksista, joita S/S Korsholm tarjosi. Alueelle ilmaantui myös täysin uusi kilpailija, kun Oy Gustaf Svanljung ja Ab Vaasasta ja G. Hjalmar Granberg Uumajasta olivat vuokranneet aluksen M/1 Uman. Laivojen lisäksi matkustajista kilpaili Karhumäki-lentoyhtiö Vaasa – Sundsvall –reitillä. (Finne 1973, 33, 39-40.)

Järjestelyt olympiakesää varten osoittautuivat kuitenkin täysin ylimitoitetuiksi. Esimerkiksi S/S Avenalla oli 33 auton kapasiteetti, mutta alus ajoi monta vuoroa lastinaan vain yksi tai kaksi autoa. Matkustajamäärät eivät myöskään vastanneet lähimainkaan niihin kohdistettuja odotuksia, ja vuoden lopuksi varustamo Oy Bottenhavet teki 5.760.372 markan tappion, josta Varustamo Oy Vaasa-Uumajan osuus oli 3.935.872 markkaa. Kaikesta huolimatta Vaasasta Ruotsiin tapahtunut liikenne Merenkurkussa nousi jälleen edelliseen vuoteen verrattuna. (Finne 1973, 33, 39-40.)

3.5 Tonnisto kasvaa

Vuoden 1952 olympiakesän suurten tappioiden jälkeen Varustamo Oy Vaasa-Uumaja ryhtyi tiukkoihin säästötoimenpiteisiin. Mainontaa vähennettiin, vuoroja karsittiin ja liikennöiminen kolmesti viikossa aloitettiin puolta kuukautta myöhemmin kuin yleensä. S/S Korsholm kuljetti purjehduskauden 1953 aikana noin 13.000 matkustajaa ja 253 autoa. Vuoden päätteeksi varustamo päätyi positiiviseen taloudelliseen tulokseen; voittoa oli kertynyt 231.267 markkaa. Myös seuraavana purjehduskautena vuonna 1954 yhtiön tulos oli hyvä. Matkustajamäärä oli lisääntynyt edelleen sen ollessa vuoden päätteeksi noin 14.500. Matkustajien ohella autoja kuljetettiin 353 kappaletta. Matkustusta lisäsi 1950-luvulla taloustarvikkeiden kuten posliinin ja lasin halpa hinta Ruotsissa, joka houkutteli suomalaisia

matkustamaan Merenkurkun yli ostoksille. Kauppa oli niin suosittua, että eri toimijat kuljettivat matkustajien ostoksia suoraan laivalle. (Finne 1973, 42-43, 45.)

Vuoden 1954 aikana suunniteltiin uuden aluksen hankkimista Merenkurkun liikenteeseen. Suunnitelmia tuki jatkuvasti kasvua osoittanut liikenne alueella. Yhtiö myös pelkäsi, että kilpailu reitillä Vaasa – Uumaja kasvaa ja toinen alus antaisi yhtiölle etulyöntiaseman tässä kilpailussa. (Finne 1973, 42-43, 45.)

Suunnitelmat toteutuivat tammikuussa vuonna 1955, kun neuvottelut Ångbåts Ab Ålandin kanssa johtivat myönteiseen tulokseen. Tammikuun 24. päivä Varustamo Oy Vaasa-Uumaja päätti ostaa Ångbåts Ab Ålandin S/S Viola -nimisen aluksen 5 miljoonan markan hintaan. Kauppahinnasta 3 miljoonaa markkaa maksettiin käteisellä ja loput kolmen kuukauden vekselillä. (Finne 1973, 46.)

S/S Viola oli Porissa vuonna 1893 rakennettu 349,9 bruttorekisteritonin höyrylaiva, johon mahtui 200 matkustajaa. Alus saapui Vaasaan toukokuussa vuonna 1955, jolloin se sai uuden nimensä Korsholm II. (Finne 1973, 46.)

Purjehduskauden alkaessa keväällä Pohjanlahti oli poikkeuksellisen kauan jäiden peittämä. Vielä toukokuun puolivälissä oli jäiden aiheuttama puristus paikoin liian kova ja liikennöinnin aloittamista jouduttiin siirtämään viikolla toukokuun 23. päivään. Vuoden 1955 viimeisen matkan teki S/S Korsholm lokakuun 1. päivänä. Yhtiön kaksi höyrylaivaa kuljettivat vuoden aikana yhteensä 17.041 matkustajaa ja 551 autoa. (Finne 1973, 47-48.)



Kuva3. S/S Korsholm ja S/S Korsholm II kohtaavat merellä.

Seuraavana vuotena osakepääomaa korotettiin jälleen, tällä kertaa 5 miljoonaan markkaan. S/S Wasa oli lopettanut liikennöinnin Härnosandin reitillä, ja yhtiössä päätettiin ottaa tämä reitti käyttöön. Reitille asetettiin liikennöimään Korsholm II, ja alus liikennöi myös Örnsköldsvikiin 14. kesäkuuta alkaen. Härnosandin reitti osoittautui kannattamattomaksi keskimääräisen matkustajamäärän jäädessä noin 40:een ja tämä liikenne lopetettiin kokonaan 8. elokuuta. Vaasa- Uumaja ja Vaasa – Örnsköldsvik -reitit olivat sitä vastoin kannattavia lisääntyvine matkustajamäärineen. Vuoden 1956 päätteeksi varustamon alukset olivat kuljettaneet matkustajia yhteensä noin 15.900, mikä oli hieman vähemmän kuin edellisenä vuotena. Vaasa – Uumaja reitillä tehtiin 130 matkaa ja Vaasa – Örnsköldsvik -reitillä 24 matkaa. Voittoa vuodelta kertyi yhteensä 212.000 markkaa. (Finne 1973, 49-50.)

Vuosi 1957 oli jälleen voitollinen, yhteenlaskettu matkustajamäärä yhtiön reiteillä Vaasa – Uumaja ja Vaasa – Örnsköldsvik lisääntyi noin 1600 hengellä ja tilinpäätös näytti vuoden päätteeksi 1.223.694 markan ylijäämää (Finne 1973, 49-50).

3.6 Suurten muutosten vuosi 1958

Vuoden 1958 aikana Varustamo Oy Vaasa-Uumajassa tapahtui merkittäviä uudistuksia. Jo tammikuussa oli liikkunut huhuja joiden mukaan sekä SHO, että Bore-yhtiö olivat erittäin kiinnostuneita liikenteestä Merenkurkun alueella. SHO:lla oli suunnitelmissa asettaa nopeakulkuinen kantosiipialus liikennöimään reitille Vaasa – Uumaja. Uhkaava kilpailu asetti Varustamo Oy Vaasa-Uumajan vaikeaan tilanteeseen. Uuden aluksen hankkiminen oli välttämätöntä, mutta se vaatisi suuria taloudellisia investointeja, ja tähän aikaan luottoa oli vaikea saada. Niinpä Toivo Asp otti yhteyttä suuren yrityksen Merivienti Oy:n apulaisjohtajaan ja tiedusteli yrityksen halukkuutta tulla osakkaaksi varustamonsa. Neuvottelujen päätteeksi Merivienti Oy hyväksyi ehdotuksen, mutta vaati kaupan ehtona osake-enemmistöä varustamosta. Tämä ehto hyväksyttiin ja 62% varustamon koko osakekannasta siirtyi Merivienti Oy:lle. (Finne 1973, 52.)

Varustamo pääsi kaupan ansiosta parempiin yhteyksiin maan vaikutusvaltaisten pääomapiirien kanssa. Johtokunnan uusi puheenjohtaja Wm Lehtinen oli toiminut pitkän aikaa Suomen talouselämän vaikutusvaltaisissa tehtävissä, muun muassa Enzo-Gutzeit Oy:n johtajana ja konsernin tytäryhtiöiden Merivienti Oy:n ja Finnlines Ltd:n johtajana. Lehtisen aloittaessa hänen tärkein tehtävänsä oli hankkia uutta tonnistoja Merenkurkun liikenteeseen ja jo kesäkuun 1. päivänä vuonna 1958 solmittiin Kalmarbolaget Ångfartygs Ab:n kanssa sopimus postihöyrylaiva Ölandin kaupasta. Merimiesten eläkekassa oli myöntänyt Varustamo Oy Vaasa-Uumajalle 10 miljoonan markan lainan takuuta vastaan, joka mahdollisti uuden aluksen hankkimisen. (Finne 1973, 54.)

S/S Öland oli vuonna 1931 rakennettu 428:n bruttorekisteritonin höyrylaiva, joka sai kaupan jälkeen nimen S/S Korsholm III (faktaomfartyg www-sivut). Alukseen tehtiin laajoja muutostöitä; runkoa pidennettiin keskikohdalta 11,4 metrillä, jolloin saatiin lisää tilaa noin 20:lle kuljetettavalle autolle (Finne 1973, 56). S/S Korsholm III oli Suomen ensimmäinen varsinainen autolautta, johon autot pystyttiin ajamaan suoraan laiturilta ilman minkäänlaisia nostolaitteita. Alukseen mahtui kerrallaan 30 -

35 kuljetettavaa autoa, jotka laskettiin ruumaan sähköhissin avulla. Myös yhtiön aikaisemmat laivat S/S Korsholm ja S/S Korsholm II kuljettivat autoja, mutta niihin autot jouduttiin nostamaan erityisellä nostolaitteella jolloin lastaus oli hidasta. (Riutta 1994, 277.)

Muutostöiden jälkeen uuden laivan hankinta-arvoksi tuli hulppeat 63.026.312 markkaa. Alus teki neitsytmatkansa Uumajaan 15. joulukuuta 1958. Yhteensä yhtiön laivoilla tehtiin purjehduskauden 1958 aikana 158 vuoroa Uumajaan ja 24 vuoroa Örnköldsvikiin. Matkustajia näillä vuoroilla oli yhteensä noin 16.000 ja kaikki liikenne huomioiden Merenkurkun liikenteessä matkustajia kulki 27.857. Autoja kuljetettiin yhteensä 1.663, joista Varustamo Oy Vaasa-Uumajan osuus oli 929 autoa. Vuoden päätteeksi yhtiö teki voittoa 271.644 markkaa. Korsholm III:n velkojen vakuudeksi oli otettu kiinnityksiä yhteensä 25 miljoonaa markkaa. (Finne 1973, 56.)

3.7 Kasvu Merenkurkun liikenteessä jatkuu

Vuosi 1959 oli Varustamo Oy Vaasa-Uumajan siihenastisen historian tuottoisin. Purjehduskautena tehtiin 236 matkaa 11. toukokuuta – 7. marraskuuta välisenä aikana ja liikevaihto oli vuoden päätteeksi 94.883.915 markkaa, suurempi kuin koskaan aikaisemmin. Varustamon laivat kuljettivat yhteensä 2.193 autoa ja 25.817 matkustajaa. (Finne 1973, 57-58.)

Tammikuussa varustamo myi laivansa S/S Korsholmin romutettavaksi Romutus Oy:lle 1,5 miljoonalla markalla. Aluksen tilalle hankittiin syyskuussa Svenska Rederiaktiebolaget Öresundilta höyrylaiva S/S Örnen, joka pystyi muutostöiden jälkeen ottamaan lastiksi noin 20 autoa. Kauppahinta oli 29.000 englannin puntaa, ja laiva ehti tehdä syksyllä neljä vuoroa Holmsundiin ja kaksi vuoroa Örnköldsvikiin. Osakepääomaa korotettiin jälleen lokakuussa, jolloin laskettiin liikkeelle 1500 uutta osaketta nimellisarvoltaan 10.000 markkaa kappale. Yhtiön osakepääoma oli siis tämän jälkeen yhteensä 20 miljoonaa markkaa. (Finne 1973, 57-58.)

Suomen ja Ruotsin välinen matkustajaliikenne kasvoi huomattavasti vuonna 1960 Etelä-Suomessa ja myös Merenkurkussa, jonka liikenteessä tehtiin jälleen uusi ennätys. Purjehduskausi voitiin aloittaa jäiden aikaisen sulamisen ansiosta jo toukokuun 9. päivä ja se jatkui aina joulukuun 10. päivään asti. Vaasan kautta lähtevien ja saapuvien matkustajien kokonaismäärä oli vuoden päätteeksi 47.604, joista Varustamo Oy Vaasa-Uumajan osuus oli 36.845 matkustajaa. Autoja alueella kuljetettiin 4.285 joista varustamon osuus oli vastaavasti 3.546. Taloudellinen tulos oli jälleen hyvä varustamon tehdessä voittoa 2.092.433 markkaa. (Finne 1973, 60.)

Myös seuraavina vuosina positiivinen kehitys alueella jatkui. Vuonna 1961 varustamon liikevaihto nousi 29,5 %:lla johtuen paljolti pitkästä purjehduskaudesta jonka leuto talvi mahdollisti. Saman vuoden joulukuussa tehtiin päätös uuden laivan hankkimisesta. M/S Vaasaksi nimetyn uuden laivan hinnaksi tuli noin 170 miljoonaa markkaa, ja alus asetettiin liikennöimään huippusesongin ajaksi Vaasa – Holmsund -reitille ja muuksi ajaksi ulkomaan rahtiliikenteeseen. Varustamo päätti uuden laivan myötä luopua vanhimmasta aluksestaan S/S Korsholm II:sta, joka myytiin puolustusvoimille 3,5 miljoonalla markalla. (Finne 1973, 61-64.)

Vuoden 1962 päätteeksi matkustajamäärä oli noussut taas hieman edellisestä vuodesta sen ollessa yhteensä 55.018. Myös kuljetettujen autojen määrä lisääntyi 5.858:aan. Voittoa varustamolle kertyi vuoden päätteeksi 1.866.961 markkaa. (Finne 1973, 61-64.)

4 AUTOLAUTTOJEN AIKAKAUSI ALKAA

4.1 Tonnisto uudistuu

Turistiliikenne Merenkurkussa oli osoittanut jatkuvaa kasvua jo pitkään. Varustamo Oy Vaasa-Uumajan johto katsoi uuden aluksen hankkimisen olevan välttämätöntä, jotta yritys pysyisi mukana tässä kehityksessä. Neuvottelut uuden aluksen ostamisesta tuottivat lopulta tulosta vuoden 1964 syyskuussa, jolloin varustamo osti Rederi Ab Gotlandilta matkustajalaiva M/S Thjelvarin. Alus sai kaupan jälkeen uuden nimen M/S Wasa Express. Kauppasumma oli 7,2 miljoonaa kruunua, josta maksettiin puolet käteisellä ja loppusumma erissä viiden vuoden aikana. Rahoittaakseen suurta menoerää varustamo myi samanaikaisesti aluksensa M/S Vaasan 170.000 punnalla norjalaiselle varustamolle Fred Olsen & Co. (Finne 1973, 67-69.)

Uuden aluksen siivittämänä varustamo teki huomattavaa kasvua matkustajamäärässä. Purjehduskautena 1965 yhtiön kolme laivaa kuljettivat yhteensä 89.529 matkustajaa. Samana vuotena varustamon nimi muutettiin Oy Vaasa-Umeå Ab:ksi ja vuoden päätteeksi varustamon laiva S/S Örnen myytiin eräälle italialaiselle varustamolle.

Seuraavana vuotena 1966 ylittyi ensimmäistä kertaa 100.000 matkustajan raja kun M/S Wasa Express ja S/S Korsholm III kuljettivat yhteensä 104.347 matkustajaa. Varustamon johto päätti M/S Wasa Expressin menestyksekkään liikennöinnin seurauksena hankkia toisen samankaltaisen aluksen tonnistoonsa, ja samalla päätettiin poistaa liikenteestä uskollisesti palvelleet Korsholm III. Alus teki viimeisen vuoronsa varustamon lipun alla 30. elokuuta vuonna 1966. Uuden laivan hankintasuunnitelmat toteutuivat saman vuoden lokakuussa kun Redriaktiebolaget Göteborg-Fredrikshavn-Linjen myi varustamolle laivansa M/S Prinsessan Christinan 7.085.000 kruunun hintaan. Alus luovutettiin maaliskuussa 1967, ja se sai uudeksi nimekseen M/S Botnia Express. (Finne 1973, 70-73.)

Oy Vaasa-Umeå Ab aloitti liikennöinnin Vaasasta Sundsvalliin vuonna 1967. Linjalle asetettiin liikennöimään varustamon uusin laiva M/S Botnia Express, yhtiön toisen laivan M/S Wasa Expressin liikennöidessä edelleen reitillä Vaasa – Uumaja. Sekä matkustajamäärä että rahtiliikenne lisääntyivät jälleen huomattavasti, pitkälti varustamon uuden laivan ansiosta. Purjehduskauden aikana matkustajia kulki yhtiön laivoilla yhteensä 133.827 jonka lisäksi autoja kuljetettiin 18.520 kappaletta. (Finne 1973, 76-77.)

4.2 Autolauttoja hankitaan lisää

Kun Vaasa-Umeå-varustamo vietti 20-vuotisjuhliansa vuonna 1968, näytti Merenkurkun liikenteen tulevaisuus erittäin valoisalta. Matkustajamäärä kasvoi kaiken aikaa ja se oli juhluvuoden päätteeksi ennätyselliset 188.576 henkilöä. Myös rahtiliikenne, erityisesti rekka-autojen ja linja-autojen kuljetukset osoittivat huomattavaa kasvua verrattuna edellisiin vuosiin. 1960-luvun aikana liha oli Suomessa halpaa, joka lisäsi ruotsalaisten matkustamista Merenkurkun yli. Kasvavan kysynnän seurauksena varustamo päätti lisätä tonnistoaan hankkimalla M/S Wasa Expressin rinnalle nopeamman autolautan. Tarjolla oli useampi vaihtoehto, mutta yhtiö päätyi lopulta Rederi Ab Göteborg-Fredrikshavn-Linjen:in tarjoamaan alukseen M/S Prinsessan Margaretha. Alus oli rakennettu vuonna 1963 ja siinä oli tilaa 1.100 matkustajalle sekä 150 autolle. Kaupasta sovittiin marraskuussa 1968, mutta varustamo otti laivan hallintaansa vasta vuonna 1970, jolloin se aloitti liikennöinnin uudella nimellään M/S Polar Express. (Finne 1973, 80-82, 93-94.)

Kauden alkaessa vuonna 1970 jäättilanne oli paikoin hankala, jonka takia sekä Polar Express että Botnia Express liikennöivät Vaasa – Uumaja välillä. Myöhemmin keväällä Polar Express siirrettiin reitille Vaasa – Sundsvall. Yhtiön kolmas laiva, Wasa Express ylläpiti liikennettä Vaasan ja Örnsköldsvikin välillä. Matkoja näillä reiteillä tehtiin Vaasa-Umeå-varustamon aluksilla yhteensä 1.459, joilla sekä matkustaja- että rahtimäärä lisääntyi jälleen. (Finne 1973, 80-82, 93-94.)

Jo vuonna 1969 Vaasa-Umeå-varustamon johto oli suunnitellut neljännen autolautan hankkimista Merenkurkun liikenteeseen. Tarkoituksena oli hankkia 1A-jääloukan alus, joka pystyisi liikennöimään paremmin myös talvisaikaan. Suunnitelmat toteutuivat vuoden 1970 heinäkuussa, jolloin varustamo ilmoitti ostaneensa Prinsessan Desirée -nimisen laivan. Alus sai nimen M/S Fenno Express ja se toimitettiin vuonna 1971, jolloin varustamon kehitys oli voimakkaampaa kuin koskaan aikaisemmin. Neljäs autolautta lisäsi kuljetuskapasiteettia tuhannella matkustajalla ja 140:llä autolla vuoroa kohti. Samana kesänä avattiin myös uusi linja Pori – Sundsvall, jolla avausmatkan suoritti Polar Express. (Finne 1973, 94-96, 99, 102.)

Marraskuussa vuonna 1971 liitettiin Vaasa-Umeå-varustamon tonnistoon viides autolautta, kun yhtiö osti 1A-jääloukkaan kuuluvan aluksen. Laiva sai uuden nimen M/S Scania Express, ja se pystyttiin asettamaan heti liikenteeseen Vaasa – Uumaja -linjalle. Merenkurkun liikenteen historiassa tapahtui tällöin merkittävä muutos, kun ensimmäistä kertaa pystyttiin aloittamaan talviliikenne Merenkurkun yli. Scania Express joutui tosin pitämään kuuden viikon tauon helmikuun puolivälistä eteenpäin poikkeuksellisen vaikeiden olosuhteiden takia, mutta joka tapauksessa talviliikenne ei ollut enää pelkkä utopistinen tavoite, vaan siitä oli tullut realismia. (Finne 1973, 102-103.)



Kuva4. M/S Scania Express, alus, joka aloitti talviliikenteen Merenkurkun yli.

4.3 Ympärivuotista liikennettä autolautoilla seuraavat kymmenen vuotta

Vuodesta 1971 eteenpäin Vaasa-Umeå-varustamolla oli hyvä autolauttalaivasto, joka koki jonkun verran muutoksia vuosien varrella. Matkailu Merenkurkussa lisääntyi 1970-luvun aikana ja myös autojen kuljetuksille oli aiempaa enemmän kysyntää. Voi ja margariini olivat näihin aikoihin Ruotsissa huomattavasti halvempia kuin suomessa, ja se lisäsi liikennettä Suomesta Ruotsin puolelle. Vaasa-Umeå varustamo reagoi kasvavaan kysyntään hankkimalla vanhojen alusten tilalle uusia suurempia laivoja. (kvarken www-sivut.) Vuoteen 1975 asti varustamo liikennöi viidellä aluksellaan, jonka päätteeksi myytiin M/S Wasa Express ja M/S Botnia Express. Tilalle hankittiin uusi laiva, joka nimettiin edellisen laivan mukaan M/S Wasa Expressiksi. Vuoden 1976 jälkeen varustamo luopui M/S Scania Expressistä, ja vuoteen 1978 asti liikennöitiin kolmella laivalla M/S Polar Express, M/S Fenno Express ja M/S Wasa Express. (wikipedia www-sivut.)

Vuonna 1979 hankittiin uusi laiva joka sai nimensä M/S Botnia Express niin ikään varustamon edellisen laivan mukaan. Seuraavana vuotena 1980 varustamon nimi muutettiin Vaasanlaivat-Vasabåtarna:ksi. Tonnisto sai edelleen lisäystä vuonna 1981, jolloin hankittiin Wasa Stariksi nimetty alus. Laiva oli ensimmäinen suuri autolautta Merenkurkun liikenteessä. Varustamon viidellä aluksella liikennöitiin vuoteen 1982 asti, jolloin tapahtui jälleen merkittävä muutos varustamon historiassa. Tällöin ahvenanmaalainen yhtiö Rederi Ab Sally hankki Vaasanlaivat omistukseensa. (wikipedian www-sivut.)

Ympärivuotinen liikennöinti mahdollisti jatkuvan kasvun Merenkurkun liikenteessä edellä mainittuina vuosina. Matkustajamäärä lisääntyi tasaiseen tahtiin ja myös rahtia kuljetettiin yhä enemmän. Matkustajia kuljetettiin vuonna 1971 varustamon aluksilla yhteensä 403.418 ja kymmenen vuoden päästä luku oli lähes kaksinkertaistunut sen ollessa vuoden 1981 päätteeksi jo 764.027. (Nuuja 1982, 92.)

4.4 Vuodet 1983-1993

Rederi Ab Sallyn omistuksessa Vaasanlaivat liikennöi vuoteen 1987 asti. Uusi omistaja oli osakkaana myös Viking Line -varustamossa, ja Vaasanlaivojen aluksista Wasa Express siirrettiin liikennöimään Viking Linen alaisuuteen 1983. Polar Express myytiin vuonna 1982 Oy Jakob Lines Ab:lle, jonka alaisuudessa se liikennöi välillä Pietarsaari – Skellefteå. (vasabåtarna www-sivut.) Vaasanlaivojen alaisuudessa siis liikennöivät vuonna 1983 Fenno Express ja Botnia Express sekä samana vuonna liikenteeseen asetetut Sally Express ja Wasa Express, joka sai nimensä yhtiön aiemman laivan mukaan (wikipedian www-sivut).

Vuoden 1984 alussa Vaasanlaivat myi Sally Expressin ja myöhemmin keväällä Wasa Express siirrettiin liikennöimään Viking Linen alaisuuteen. Samalla yhtiön aiemmin Viking Linelle siirretty alus palasi Vaasanlaivojen väreihin ja sai jo aiemmin käyttämänsä nimen Wasa Express. Kaksi muuta laivaa, jotka liikennöivät kyseisenä

vuotena Vaasanlaivojen alaisuudessa olivat Fenno Express ja Botnia Express. Varustamon kolme alusta jatkoivat liikennettä myös seuraavana vuotena 1985 ja niiden lisäksi varustamon tonnistoon liitettiin kesäkauden ajaksi M/S Bolero.

Vuodenvaihteessa 1985 - 1986 Fenno Express myytiin Oy Jakob Line Ab:lle ja tilalle hankittiin uusi alus joka nimettiin M/S Fenniaksi. (vasabåtarna www-sivut.) Vuoteen 1987 asti Vaasanlaivojen tonnistoon kuuluivat Fennia, Wasa Express ja Botnia Express. Rederi Ab Sally myytiin vuonna 1987 varustamoyhtiö Ab Effjohnille, joka otti Vaasanlaivat hallintaansa vuonna 1989. (wikipedian www-sivut.)

Merenkurkun liikenteessä kokeiltiin myös erilaista alustyyppiä, kun liikennöimään asetettiin kaudeksi 1988 nopeakulkuinen katamaraani M/S Jet Cat. Aluksen nopeus oli 40 solmua ja se pystyi ajamaan Vaasan ja Uumajan välisen matkan vain kahdessa tunnissa. Kokeilu ei kuitenkaan osoittautunut erityisen kannattavaksi ja se jäi näin ollen vain yhden purjehduskauden mittaiseksi. (vasabåtarna www-sivut.)



Kuva5. Nopeakulkuinen katamaraani M/S Jet Cat.

Vuoden 1988 loppupuolella Wasa Express myytiin Rederi Ab Eckerölle 7,5 miljoonalla dollarilla (vasabåtarna www-sivut). Seuraavan vuoden alkupuolella hankittiin Vaasan ja Uumajan väliseen liikenteeseen M/S Wasa Prince ja saman vuoden aikana Vaasanlaivat osti pietarsaarelaisen varustamon Jakob Lines Ab:n. Yhtiön reittien ajamista jatkettiin Vaasanlaivat-nimen alaisuudessa. Reiteistä tärkein oli Pietarsaari – Skellefteå, jolle hankittiin vuonna 1990 liikennöimään M/S Fenno Star. (wikipedian www-sivut.)

1980- ja 1990-luvun taitteessa Vaasanlaivat liikennöi useaan eri Merenkurkun kaupunkiin. Lastaus- ja purkaussatamina toimivat Ruotsin puolella Sundsvall, Uumaja, Örnsköldsvik ja Skellefteå sekä Suomen puolella Vaasa, Pietarsaari ja Kokkola. (vasabåtarna www-sivut.) Matkustajamäärä Merenkurkussa vaihteli 1980-luvulla 600.000:sta 1.150.000:een, joten myös siinä suhteessa liikenne osoitti voimakasta kehittymistä (digipaper www-sivut).

Vuonna 1991 Vaasanlaivat siirtyi markkinointinimen Silja Line alle ja yhtiön nimeksi vaihtui Wasa Line (wikipedian www-sivut). Saman vuoden aikana Wasa Prince myytiin ja Fenno Star siirrettiin pois Merenkurkun liikenteestä. Näiden alusten tilalle hankittiin Wasa King, joka liikennöi purjehduskauden aikana Vaasasta Uumajaan ja Sundsvalliin. Vuonna 1992 yli kymmenen vuotta varustamoaa palvellut Botnia Express myytiin Rederi Ab Eckerölle, ja tilalle hankittiin M/S Wasa Queen. (vasabåtarna www-sivut.)

Liikennöintiä yhtiön kolmella aluksella Wasa King, Wasa Queen ja Fennia jatkettiin vuoteen 1993 asti, jolloin yhtiö sulautettiin Silja Lineen. Samalla varustamon hallinto siirrettiin Vaasasta Turkuun ja Helsinkiin. (vasabåtarna www-sivut.)

4.5 Silja Line jatkaa Merenkurkun liikennettä

Matkailu Merenkurkun yli oli jatkuvasti lisääntynyt ja erityisen voimakasta kehitystä liikennealue osoitti 1970- ja 1980-luvuilla sekä 1990-luvun alussa. Keskimääräinen matkustajamäärä oli 1960-luvun alussa noin 50.000 vuotta kohti. 1970-luvulla matkustajia kuljetettiin vuotta kohti noin 400.000 – 650.000 ja 1980-luvulla jo 600.000 – 1.150.000. 1990-luvun alussa Merenkurkun linjat olivat Suomen kannattavimpia linjoja yli miljoonan vuosittaisilla matkustajamäärillään. Laivojen koko oli jatkuvasti kasvanut ja kasvoi yhä 1990-luvun alussa Silja Linen aloittaessa liikennöinnin Merenkurkussa. (kvarken [www-sivut](#).)

Vuoden 1993 alussa yhtiön aluksista Wasa King myytiin Estline Marinelle ja nimettiin uuden omistajan toimesta Estoniaksi. Alus kohtasi myöhemmin suuren katastrofin ja upposi vuonna 1994 vieden mukanaan 848 ihmishenkeä. (Malmberg & Stampehl 2007, 278.)

Silja Linen väreissä vuonna 1993 liikennöi Merenkurkussa Fennia, Wasa Queen, Silja Festival ja Wasa Sun. Aluksista Fennia ylläpiti liikennettä linjoilla Pietarsaari – Skellefteå ja Kokkola – Skellefteå sekä Vaasa – Uumaja ja Vaasa – Sundsvall. Wasa Queen liikennöi Vaasasta Uumajaan ja Sundsvalliin ja Merenkurkun liikenteen uudet tuttavuudet Silja Festival ja Wasa Sun välillä Vaasa – Uumaja. Silja Festival ehti liikennöidä Merenkurkussa keväällä vain pari kuukautta ennen kuin se siirrettiin Ruotsin ja Saksan väliseen liikenteeseen. Laiva palasi kuitenkin Merenkurkun liikenteeseen jo seuraavana vuotena. ([vasabåtarna www-sivut](#).)

Vuonna 1994 Merenkurkun liikennettä jatkoivat Fennia, Wasa Queen ja Silja Festival. Liikennöityjä reittejä olivat Vaasa – Uumaja, Vaasa – Sundsvall, Pietarsaari – Uumaja ja Pietarsaari – Skellefteå. ([vasabåtarna www-sivut](#).) Matkustajia vuoden aikana kuljetettiin yhteensä 933.012. Myös seuraavina vuosina matkustajamäärä pysytteli lähellä miljoonaa vuosittaista matkustajaa ja kehitys Merenkurkun alueella näytti valoisalta. Vuoden 1995 jälkeen Silja Festival siirtyi muuhun liikenteeseen ja Merenkurkun alueella jatkoivat Fennia ja Wasa Queen. Liikenne keskitettiin lyhyelle

Vaasa – Uumaja linjalle ja kesäkaudella tehtiin matkoja myös välillä Pietarsaari – Skellefteå. Yhtiön kahden aluksen tarjoama kapasiteetti osoittautui oikeaksi kausittain voimakkaasti vaihteleviin tarpeisiin. Matkustajamäärä kasvoi voimakkaasti vuonna 1996 lyhytlinjoilla, mutta matkustajien kokonaismäärä aleni hiukan Vaasa – Sundsvall -linjan lopettamisen myötä. (Silja-linen vuosikertomus 1996.)

Silja Line jatkoi Merenkurkun liikennettä seuraavat vuodet aluksellaan M/S Fennia, jonka rinnalle hankittiin kesäkausien ajaksi toinen laiva johtuen sesonkien suuremmasta kysynnästä. Yhtiö keskittyi lyhytlinjoille, joilla matkustajamäärä oli osoittanut voimakasta kasvua. Vuoden 1997 kesäksi hankittiin Sally Star, joka sai uuden nimen Wasa Express. Merenkurkussa liikennöityjä reittejä olivat Vaasa – Uumaja, Pietarsaari – Uumaja ja Pietarsaari – Skellefteå. (Silja-linen vuosikertomus 2000.)

Seuraavan vuoden 1998 kesäkauden liikenteeseen hankittiin M/S Wasa Jubilee, joka asetettiin välille Vaasa – Uumaja. Fennia jatkoi liikennettä reiteillä Vaasa – Uumaja, Pietarsaari – Uumaja ja Pietarsaari – Skellefteå. (vasabåtarna [www-sivut](http://www.vasabåtarna.se).) Matkustajia näillä reiteillä kuljetettiin vuoden aikana 977.127 (Silja-linen vuosikertomus 2000).

4.6 Verovapaa myynti laivoilla loppuu

Vuoden 1999 heinäkuussa astui voimaan laki, jonka seurauksena verovapaa myynti matkustajalaivoilla täytyi lopettaa. Poikkeuksena olivat laivat, jotka kulkivat Ahvenanmaan kautta ja pystyivät sitä kautta kiertämään lakia. Merenkurkun alueella uusi laki tuli vaikuttamaan voimakkaasti liikenteen kannattavuuteen, sillä suuri osa laivojen tuotosta perustui aluksilla tapahtuneeseen verovapaaseen myyntiin.

Vuonna 1998 valmistuneen tutkimuksen mukaan Merenkurkun alueella liikkuneista matkustajista melkein kaikki tekivät tax free -ostoksia matkan aikana. Kesällä tehdyn kyselyn mukaan 97 % matkustajista osti laivalta verovapaita tuotteita ja syksyllä

vastaavassa kyselyssä 93 % matkustajista ilmoitti tehneensä tax free -ostoksia laivalla. (Nygård, 17-18.)

Uuden lain voimaantulo vaikutti välittömästi matkustajamäärään Merenkurkun matkustajaliikenteessä. Vuonna 1998 matkustajamäärä oli vielä ollut lähellä miljoonaa, mutta vuoden 1999 päätteeksi matkustajia oli kuljetettu enää alle 550.000. Suomen ja Ruotsin yhdessä tekemän päätöksen mukaisesti Merenkurkun liikennettä ryhdyttiin rahoittamaan julkisella tuella syyskuusta 1999 lähtien. Rahaa oli varattu kahden vuoden ajaksi 40 miljoonaa markkaa. (Silja-linen vuosikertomus 2000.)

Vuonna 2000 Vaasan ja Uumajan välistä liikennettä ylläpiti koko vuoden ajan Wasa Queen. Matkustajamäärä aleni taas 44 % edelliseen vuoteen verrattuna ja oli vuoden päätteeksi alle 300.000. Vuoden aikana käytiin neuvotteluja korkeamman tukitason saavuttamiseksi, jotta kannattavuus voitaisiin palauttaa kohtuulliselle tasolle. Neuvottelut eivät kuitenkaan tuottaneet toivottua tulosta ja tämän seurauksena liikenne päätettiin lopettaa kokonaan vuodenvaihteessa. Wasa Queen teki viimeisen matkansa 31.12.2000 jonka jälkeen se poistettiin liikenteestä. (Silja-linen vuosikertomus 2000.)

5 LÄHIHISTORIA JA NYKYTILANNE

5.1 RG-Line pitää liikenteen elossa

Silja-Linen lopetettua liikennöinnin Merenkurkussa alueelle haettiin uutta jatkajaa. Jäljellä olevista noin 12 miljoonan markan suuruisista tukirahoista järjestettiin tarjouskilpailu, johon osallistui kolme varustamo. Nämä olivat Botnia Link, Nordic Jet Line ja RG-Line. Näistä varustamoista RG-Line täytti parhaiten liikennöinnin edellyttämät vaatimukset, joten se valikoitui tarjouskilpailun voittajaksi. (wikipedian [www-sivut](#).)

Liikemies Rabbe Grönblom oli perustanut RG-Line -varustamoyhtiön muutaman kuukauden kuluttua siitä, kun Silja Line oli vetäytynyt Merenkurkun liikenteestä. Ajatuksena oli asettaa liikenteeseen kasinolaiva, joka houkuttelisi matkustajia linjalle. Liikennöinnin aloitti vapunpäivänä vuonna 2001 M/S Casino Express, ja laivalle tuotiin peliautomaatteja sekä kasino kannattavuuden lisäämiseksi. Aluksella oli kapasiteetti 1200:lle matkustajalle ja 265:lle henkilöautolle. (wikipedian [www-sivut](#).) Matkustajamäärä kasvoi vuoteen 2004 asti, jonka päätteeksi matkustajia oli kulkenut reitillä 108.570. Myös kuljetettu tavaramäärä kasvoi vuoteen 2006 asti, sen ollessa vuoden 2006 päätteeksi noin 290.000 tonnia. Verovapaan myynnin lopettaminen kuitenkin vaikutti armottomasti matkustajamääriin 2000-luvulla, ja huolimatta matkustajamäärien kasvusta ensimmäisinä toimintavuosinaan yhtiö jäi kauaksi 1990-luvun jopa yli miljoonan vuosittaisesta matkustajamäärästä. (lvm [www-sivut](#).)

M/S Casino Express jatkoi liikennöintiä vuoteen 2005 asti, jonka jälkeen se jäi Vaasan satamaan odottamaan. Laiva myytiin 10. heinäkuuta vuonna 2007 Attar Konstruktion -yhtiölle 1,4 miljoonalla eurolla. Suomen Ympäristökeskus kuitenkin määräsi aluksen siirtokieltoon, sillä epäiltiin että laiva viedään Euroopan ulkopuolelle romutettavaksi. Kiellolla haluttiin estää aluksen romutus työ- ja ympäristönsuojelunäkökulmien kannalta kyseenalaisissa olosuhteissa. Laivasta käytiin tämän jälkeen kauppaa ruotsalaisen Triton Shippingin kanssa. Turkin

jätehuoltoviranomaiset estivät aluksen siirtämisen Turkkiin aluksessa olleen runsaan asbestimäärän takia. Vuonna 2009 laivan putkistojen jäätyminen aiheutti meriveden tulvimisen laivan sisään. Vuodot saatiin paikattua, mutta tapahtuma vauhditti laivan siirtoa. Viranomaiset epäilivät että laiva hylättäisiin Vaasan satamaan ja se jäisi näin ollen Suomen ongelmaksi. Heinäkuussa vuonna 2009 laivan siirtokielto kumottiin edellyttäen että alus kunnostetaan liikenteeseen. Lopulta marraskuussa vuonna 2009 alus pääsi lähtemään kohti Turkissa sijaitsevaa korjaustelakkaa. Useiden käännteiden jälkeen aluksen uudeksi omistajaksi vaihtui Red Line Shipping Ltd ja alus rekisteröitiin Sierra Leoneen. Tämän seurauksena Suomi vapautui vastuusta aluksen kohtalon suhteen. Eräiden tietojen mukaan alus olisi päätynyt lopulta Pakistaniin romutettavaksi. (wikipedian www-sivut.)

5.2 M/S RG 1 jatkaa liikennettä

Marraskuun 23. päivänä vuonna 2004 RG-Line osti Kahleberg-nimisen aluksen. Laiva saapui Vaasaan 29. joulukuuta kunnostettavaksi, ja se rekisteröitiin Suomen lipun alle 18. tammikuuta vuonna 2005. Alus asetettiin liikenteeseen välille Vaasa – Uumaja ja se nimettiin heinäkuussa M/S RG 1:ksi. Vaasan ja Uumajan välisen liikenteen lisäksi laiva teki 30. kesäkuuta 2005 – 6. elokuuta 2005 välisenä aikana yhden vuoron viikossa Vaasasta Sundsvalliin. (wikipedian www-sivut.)

Aluksen suurin mahdollinen matkustajamäärä oli huomattavasti pienempi kuin yhtiön aikaisemman laivan. M/S RG 1 sai kuljettaa maksimissaan 300 matkustajaa ja suurin mahdollinen lastimäärä laivassa oli 840 kaistametriä. (wikipedian www-sivut.) Johtuen osittain uuden laivan pienemmästä matkustajakapasiteetista Merenkurkun liikenteen matkustajamäärä lähti jälleen laskuun vuoden 2004 jälkeen. Vuonna 2004 matkustajia oli kulkenut Vaasan kautta yli 100.000, ja seuraavana vuotena vastaava luku oli noin 90.000. Matkustajamäärän lasku jatkui tasaisesti tästä eteenpäin ja vuonna 2006 matkustajia kulki Vaasan kautta alle 80.000. Tämä kehitys jatkui aina vuoteen 2011 asti, jonka päätteeksi matkustajamäärä Vaasan kautta oli enää reilut 46.000. (liikenneviraston www-sivut.)

Suuri tekijä kysynnän laskuun oli myös uuden aluksen RG 1:n tarjoaman merimatkan laatu. Matkustajatilat olivat varsin pienet ja sisältä ei nähnyt kunnolla merelle. Myös ulkokansien oleskelutilat olivat hyvin rajoitettuja ja aluksesta puuttuivat kunnolliset ravintolapalvelut ja myymälät. Matkustajakyselyn mukaan matkustajat näkivätkin yhteyden vain siirtymisenä paikasta toiseen. RG 1 ei houkuttellut turisteja vaan sitä käytettiin enimmäkseen todelliseen tarpeeseen kuten työmatkoihin. (lvm www-sivut.)



Kuva6. M/S RG 1 Vaasan satamassa.

5.3 RG-Line hakeutuu konkurssiin

RG-Line sai julkista tukea Suomen ja Ruotsin valtioilta perustamispäivästään lähtien. Tukitaso kuitenkin laski vuosien saatossa. Vuonna 2005 varustamon saama tuki oli 1,3 miljoonaa euroa ja vuonna 2008 vastaava tuki oli enää 500.000 euroa. (lvm www-sivut.)

Julkisen tuen väheneminen yhdessä jatkuvasti pienenevän matkustajavirran kanssa aiheuttivat RG-Linelle huomattavasti vuosittaista taloudellista tappiota. Myös kustannukset lisääntyivät polttoaineen hintojen voimakkaan nousun takia. RG 1:n verrattain heikko konetehto aiheutti sen, että alus ei pystynyt liikennöimään normaalina jäätalvena ilman avustusta, ja tämä lisäsi myös osaltaan kustannuksia

sekä aiheutti muun muassa aikataulujen viivästystä. (lvm www-sivut.) Aluksessa ilmeni myös paljon erinäisiä teknisiä vikoja, joiden korjaukset lisäsivät varustamon kuluja sekä viivästyttivät aikatauluja ja peruuttivat lähtöjä kokonaan (wikipedian www-sivut). Viimeisinä toimintavuosinaan RG-Linellä oli myös epäonnea sääolosuhteissa, kun kohdalle osui pari erittäin ankaraa jäätalvea.

Näiden seikkojen johdosta RG-Line jätti konkurssihakemuksen marraskuun 29. päivänä vuonna 2011. Liikenne kuitenkin jatkui konkurssipesän hoitamana aina vuoden 2012 loppuun asti.

5.4 NLC Ferry turvaa tulevaisuuden liikenteen

RG-Linen hakeuduttua konkurssiin Vaasan kaupunki antoi vuonna 2012 toimeksiannon uuden laivan hankkimiseksi Vaasa – Uumaja linjalle, jotta yhteys Merenkurkun yli olisi jatkossakin mahdollista. Marraskuussa vuonna 2012 linjalle sopiva alus löytyi ja Vaasan ja Uumajan kaupungit perustivat yhteisen varustamoyrityksen NLC Ferryn. Uuden aluksen hankintahinnaksi tuli 4,3 miljoonaa euroa ja se sai kaupan jälkeen nimen M/S Wasa Express. (Ståhlberg.) RG-Linen konkurssipesän liiketoiminta siirtyi NLC Ferrylle 1.1.2013 ja yhtiö sai samalla oikeudet Vaasanlaivat ja Vasabåtarna -markkinointinimien käyttöön. Yhtiö aloitti toimintansa 1.1.2013 Vaasanlaivat-Vasabåtarna -nimellä ja myöhemmin saman vuoden aikana yhtiö vaihtoi markkinointinimeksi Wasaline. (wikipedian www-sivut.)

Aloittaessaan liikennöinnin M/S Wasa Expressin suurin sallittu matkustajamäärä oli 600. Myöhemmin alukselle myönnettiin lupa ottaa 200 matkustajaa enemmän, joten nykyään se saa ottaa maksimissaan 800 matkustajaa. Wasa Expressin ensimmäisenä purjehduskautena 2013 matkustajia kulki linjalla yhteensä 153.714. Edellisenä vuotena RG 1:n vielä liikennöidessä linjalla matkustajamäärä oli vuoden päätteeksi 75.125, joten jo ensimmäisenä toimintavuotenaan Wasaline oli tuplannut Vaasa – Uumaja linjan matkustajamäärän. Yhtiön operatiivinen tulos oli tästä huolimatta vuoden 2013 päätteeksi 2 miljoonaa euroa tappiollinen. Tuloksessa pitää kuitenkin ottaa huomioon ensimmäisen toimintavuoden haasteet kuten aluksella tehdyt

kunnostustyöt. Laivan hankkimisesta syntyntä velkaa myös lyhennettiin lähes miljoonalla eurolla. Laiva on tarkoitus saada maksetuksi kokonaan viidessä vuodessa vuoden 2013 alusta lukien. (Ståhlberg.)

Vuonna 2014 yhtiö jatkoi positiivista kehitystä Merenkurkun liikenteessä. Tulos nousi niin matkustajamäärässä kuin rahtimäärissäkin kaikilla osa-alueilla. Matkustajia oli kulkenut linjalla vuoden päätteeksi yhteensä 161.750 eli yhteensä yli 8000 matkustajaa enemmän kuin edellisenä vuotena. Kuljetettujen henkilöautojen määrä nousi edelliseen vuoteen verrattuna 5 % ja rahtia kuljetettiin 267.872 tonnia, lisäystä edelliseen vuoteen verrattuna oli tälläkin osa-alueella yli 5 %. (Ståhlberg.)



Kuva7. M/S Wasa Express.

Wasaline on kiinnittänyt toiminnassaan huomiota matkustajien viihtyvyyteen. M/S Wasa Express tarjoaa matkustajien käyttöön matkan aikana 4 kantta, joista 2 ovat ulkokansia ja 2 laivan sisällä. Sisäkansilla on hyttejä, joita matkustajat voivat varata käyttöönsä matkan ajaksi. Lisäksi laivassa on ravintola ja kahvio sekä myymälä, jota laajennettiin vuodeksi 2014. Ulkokansilla on paljon liikkumistilaa matkustajille sekä aurinkokansi, josta on hyvät näkymät joka suuntaan. Nämä ovat ratkaisevia tekijöitä matkustajien houuttelemisessa alukselle.

Nykyisellä aluksella ei tehdä matkoja enää pelkästään matkustusmielessä, kuten RG 1:llä, vaan laivalle tullaan viihtymään. Erityisesti kesäsesongin aikana laiva houkuttelee matkustajia virkistysmatkoille. Lisääntynyt viihtyvyys on ollut suuri tekijä kasvaneisiin matkustajamääriin ja positiiviseen kehitykseen.

Vuoden 2015 ensimmäisenä päivänä astui voimaan laivojen rikkipäästöjä koskeva EU:n direktiivi. Itämeren alueella liikkuvien laivojen polttoaineen rikkipitoisuus saa päätöksen seurauksena olla jatkossa 0,1 prosenttia, kun aiemmin raja oli 1,0 prosenttia. Määräyksen voi täyttää käyttämällä matalarikkistä polttoainetta. Vaihtoehtoisia ratkaisuja ovat rikkipesurin asennus laivaan tai siirtyminen vaihtoehtoisiin polttoaineisiin, kuten nesteytettyyn maakaasuun eli LNG:hen.

M/S Wasa Express siirtyi vuoden 2015 alusta alkaen käyttämään matalarikkistä polttoainetta. Uuden polttoaineen kalliimpi hinta tulee vaikuttamaan vuoden 2015 taloudelliseen tulokseen negatiivisesti. Wasalinen toiminnallinen kehitys näyttäisi kuitenkin jatkuvan vahvana myös vuonna 2015. Nykyisellä aluksella on tarkoitus jatkaa liikennöintiä 3-5 vuotta, jonka jälkeen laivan korvaisi suunnitteilla oleva täysin uusi alus. (wikipedian www-sivut.)

6 TULEVAISUUDENNÄKYMÄT

6.1 Lähitulevaisuus

Wasalinen nykyisellä aluksella M/S Wasa Express on tarkoitus liikennöidä vuosien 2018 – 2020 välille, jolloin täysin uusi laiva suunnitelmien mukaan korvaa sen. Merenkurkun liikenteen matkustajamäärät laskivat jatkuvasti vuodesta 2004 vuoteen 2011 asti, jonka jälkeen ne lähtivät jälleen nousuun. Näyttääkin siltä, että pitkän laskusuhdanteen jälkeen matkustajaliikenne alkaa osoittamaan jälleen elpymisen merkkejä. Wasa Expressin aloitettua liikenteen matkustajamäärä Merenkurkussa tuplaantui jo sen ensimmäisenä purjehduskautena, ja kehitys on ollut sen jälkeen positiivista. Wasaline on tullut Vaasan seudulla yhä tunnetummaksi ja laiva houkuttelee lisääntyneiden mukavuuksien ansiosta yhä enemmän matkustajia kyytiinsä.

Haastetta lähivuosille tuo rikkidirektiivin voimaantulo, joka lisää huomattavasti liikennöinnin kustannuksia. Suunnitteilla oleva uusi alus kuitenkin ratkaisisi tämän ongelman, sillä se tulee todennäköisesti käyttämään polttoaineena nesteytettyä maakaasua. Nesteytetty maakaasu on pitkän tähtäimen ratkaisu, jolla varmistetaan tehokas kustannustaso. LNG mahdollistaa myös päästöiltään maltillisen meriliikenteen. Päästörajoitukset tultaisiin kyseistä polttoainetta käyttäen saavuttamaan ilman merkittäviä lisäkustannuksia. (gasum www-sivut.)

6.2 Midway Alignment of the Bothnian Corridor -hanke

Midway Alignment of the Bothnian Corridor on Euroopan Unionin hanke, jonka tarkoitus on parantaa yhteyksiä voimakkaasti kehittyvien seutujen välillä. Yhtenä hankkeen tavoitteista on luoda Vaasan ja Uumajan väliselle matkustaja- ja

tavaraliikenteelle turvallinen, ympäristöystävällinen ja taloudellisesti kannattava kuljetuskoneisto. (midwayalignment www-sivut.)

Hankkeen toteutumisen myötä Vaasan ja Uumajan välille syntyisi varma yhteys, joka puolestaan avaisi uusia yhteyksiä muihin EU-maihin. Uusia ympäristöystävällisiä ja joustavia kuljetusreittejä tarvitaan ympäri Eurooppaa, ja Midway Alignment -projektin myötä Vaasan ja Uumajan väliseen liikenteeseen saataisiin moderni lautta, joka vastaisi sekä matkustajien että kuljetusyhtiöiden tarpeisiin. (midwayalignment www-sivut.)

Projekti on laaja, ja siihen kuuluu sekä satamatoimintojen parantaminen että uuden lautan rakentaminen. Vaasan ja Uumajan kaupungit perustivat yhteisen satamayhtiön Kvarken Ports Ltd:n vuonna 2014, ja yhtiö aloitti toimintansa 1.1.2015. Vaasa ja Uumaja ovat jo pitkään tehneet yhteistyötä Merenkurkun yli ja uusi yhteinen satamayritys luo hyvät puitteet tulevaisuuden liikenteelle kaupunkien välillä. (satamat.ladysailor www-sivut.) Yhtiön haasteita tulevaisuudessa ovat muun muassa satamainfrastruktuurin ja logistiikan kehittäminen ja parantaminen alueella.

Uuden lautan suunnittelutyötä hoitaa Wärtsilä Oyj Abp ja suunnittelu aloitetaan maaliskuussa 2015. Suunnittelutyön odotetaan olevan valmis syksyllä 2015. Uuteen alukseen on kaavailtu 800 matkustajapaikkaa, eli saman verran kuin nykyään liikennöivässä Wasa Expressissä. Sen sijaan rahdinkuljetuskapasiteettiin on tarkoitus tulla 20 %:n lisäys nykyiseen alukseen verrattuna. (Ståhlberg.)

Midway Alignment of the Bothnian Corridor -hanke jakautuu kahteen vaiheeseen, joista ensimmäinen on aloitettu vuonna 2012. Ensimmäisessä vaiheessa tehdään projektin valmistelevia toimenpiteitä ja parannetaan kuljetusketjua sekä maa- ja satamainfrastruktuuria. Myös uuden lautan suunnittelu kuuluu projektin ensimmäiseen vaiheeseen. Budjetti tälle vaiheelle on 20,7 miljoonaa euroa ja sen odotetaan olevan valmis vuoden 2015 loppuun mennessä. (midwayalignment www-sivut.)

Projektin toisessa vaiheessa on tarkoitus rakennuttaa uusi laiva ja laittaa logistiikkajärjestelmät ja -toiminnot täytäntöön. Myös rakennustyöt kuten vaihtoehtoisten polttoaineiden kuljetus ja varastointi kuuluvat hankkeen toiseen osioon. Tämän vaiheen on tarkoitus alkaa vuonna 2016 ja sen odotetaan olevan valmis vuonna 2018. (midwayalignment www-sivut.) Tämän vaiheen kustannuksiksi on arvioitu noin 80 miljoonaa euroa (vaasan kaupungin www-sivut). Sen jälkeen liikennöinti voitaisiin suunnitelmien mukaan aloittaa uudella aluksella. Tavoitteena on, että hankkeeseen saataisiin rahoitusta Euroopan Unionilta 30 %, Suomen valtiolta 30 % ja Ruotsin valtiolta 30 %. (Ståhlberg.) Loput 10 % rahoituksesta tulisi kunnallisilta, seudullisilta ja kansallisilta rahoittajilta Suomesta ja Ruotsista sekä yksityisiltä yrittäjiltä (vasek www-sivut).

7 YHTEENVETO

Matkustajaliikenteellä Merenkurkussa on pitkä historia. Laivaliikenne ohittaa yli 800 kilometriä maantietä pohjanlahden ympärillä, minkä takia se on houkutteleva reitti niin matkustajille kuin tavarankuljettajille. Matkustajaliikenteen voimakkaan kasvun voidaan katsoa alkaneen Vaasa-Uumaja -varustamon perustamisen myötä vuonna 1948. Maailmansotien jälkeen Merenkurkun matkailu nousi suosioon etenkin paikallisen väestön keskuudessa.

1950-luvulta lähtien matkoja tehtiin Merenkurkun molemmin puolin halvempien elintarvikkeiden ja taloustarvikkeiden perässä. Esimerkiksi 1950-luvun lopulla Suomesta lähdettiin Ruotsiin hakemaan posliinia ja lasia, jotka olivat Ruotsissa huomattavasti edullisempia. Vastaavasti 1960-luvulla ruotsalaiset tulivat Suomen puolelle hakemaan edullista lihaa. Tämänkaltaista matkailua jatkui laajamittaisena aina 1980-luvulle asti.

Myös virkistysmatkailu oli 1950 – 1980 luvuilla suosittua, sillä lentoliikenne ja muut matkailumuodot eivät olleet vielä kehittyneet. Ihmisillä ei ollut varaa lähteä pitkille matkoille ja yhteydet olivat nykyaikaan verrattuna vaatimattomia. Niinpä lähimatkailu oli suuressa suosiossa ja monien paikallisten ihmisten lomamatkat suuntautuivat Merenkurkun yli nykyisten etelänmatkojen sijaan.

1990-luvulla Merenkurkun linjat olivat Suomen kannattavimpia linjoja. Suuret laivat ja alusten myymälöiden verovapaat hinnat olivat tähän aikaan syynä ihmisten

matkailuhalukkuuteen Merenkurkun alueella. Laivoille lähdettiin risteilymatkoille ja samalla hankkimaan halpoja verovapaita tuotteita, etenkin alkoholituotteita. Koska matkustajat käyttivät suuria määriä rahaa laivojen tarjoamiin tuotteisiin, matkojen hinnat pystyttiin pitämään alhaisina.

Lähimatkailu kuitenkin hiipui vähitellen nousseen elintason ja lisääntyneen matkailutarjonnan myötä. Myös elintarvikkeiden ja taloustarvikkeiden hinnat ovat yhdenmukaistuneet Merenkurkun alueella vuosien saatossa joten matkoja ei enää tehdä vastarannan halvempien hintojen perässä. Verovapaan myynnin loppuminen vuosituhannen vaihteessa puolestaan romahdutti 1990-luvun vilkkaan matkustajaliikenteen Merenkurkussa.

2000-luvulla Merenkurkun liikenne on ollut pitkään laskusuhdanteessa. Verovapaan myynnin loppumisen jälkeen laivoilla myytävien tuotteiden hinnat eivät enää ole olleet tarpeeksi edullisia houkuttellakseen ihmisiä laivoille. Laivoilla tapahtuvan myynnin hiipumisen seurauksena matkalippujen hintoja on jouduttu nostamaan, mikä puolestaan on vähentänyt ihmisten halukkuutta lähteä matkoille. Merenkurkun matkailuun ei ole ollut tarpeeksi houkutteita, jolloin linjaa on käytetty enimmäkseen vain todelliseen tarpeeseen kuten työmatkoihin.

Wasalinen aloitettua liikennöinnin Merenkurkussa matkustajamäärä on lähtenyt jälleen nousuun. Syynä tähän ovat laivan tarjoamat palvelut ja verrattaen isot matkustustilat. Nämä seikat houkuttelevat ihmisiä kasvavissa määrin myös virkistysmatkoille. Tulevaisuutta ajatellen linjalle pitää kehittää konsepti, joka on riittävän houkutteleva matkustajille. Midway Alignment -projekti vaikuttaa hyvältä innovaatiolta, jonka avulla liikenne saataisiin jälleen voimakkaaseen nousuun. Täysin uusi, ympäristöystävällinen laiva on uudenlainen ratkaisu, joka tulee varmasti houkuttelemaan matkustajia risteilemään Vaasan ja Uumajan välille niin Merenkurkun alueelta kuin muualtakin Suomesta ja Ruotsista.

LÄHTEET

KIRJALLISUUS

Finne, J. 1973. 25 vuotta Oy Vaasa-Umeå Ab 1948-1973. Vaasa: Oy Litokset Ab

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. Hämeenlinna: Kariston Kirjapaino Oy

Malmberg, T. & Stampehl, M. 2007. Siljan viisi vuosikymmentä. Espoo: Frencellin Kirjapaino Oy

Mäkelä, A. 1985. Vaasan Historia III 1809-1852. Vaasa: Vaasa Oy

Nuuja, T. 1982: Merenkurkun lauttaliikenteen taloudelliset vaikutukset Vaasan, Uumajan ja Sundsvallin talousalueilla vuonna 1980

Nygård, N. 1999. Laivaliikenteen tax free -myynnin loppumisen vaikutukset Merenkurkun alueella. SAMK Opinnäytetyö

Riutta, K., Riimala, E. & Wirrankoski, R. 1994. Navis Fennica, Suomen Merenkulun Historia 2: Höyryveneistä uiviin loistohotelleihin. Porvoo: WSOY

INTERNET

Delfin r.y.:n internetsivut 2014. Viitattu 27.10.2014

<http://delfinry.tripod.com/vestk.htm>

Digipaper.fi internetsivut 2015. Viitattu 23.1.2015

<http://www.digipaper.fi/pohjolanorden/115009/index.php?pgnumb=31>

Fakta om Fartyg internetsivut 2015. Viitattu 13.1.2015

http://www.faktaomfartyg.se/scania_1964.htm

Fakta om Fartyg internetsivut 2014. Viitattu 14.11.2014

http://www.faktaomfartyg.se/oland_1931.htm

Fakta om Fartyg internetsivut 2014. Viitattu 15.11.2014

http://www.faktaomfartyg.se/tjust_1898.htm

Gasum internetsivut 2015. Viitattu 12.2.2015

<http://www.gasum.fi/Kaasutietoutta/Nesteytetty-maakaasu-LNG/>

Kvarken.org internetsivut 2015. Viitattu 17.1.2015

<http://www.kvarken.org/merenkurkun-neuvosto/historia/merenkurkun-laivaliikenteen-historiaa/>

Lady Sailor internetsivut 2015. Viitattu 13.2. 2015

<http://satamat.ladysailor.info/?p=105>

Liikenneviraston internetsivut 2015. Viitattu 8.2.2015

http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/aineistopalvelut/tilastot/vesiliikennetilastot/ulkomaan_meriliikenne#.VL_DYmSsWWI

Liikenne- ja viestintäministeriön raportti 2012 pdf-versio 2015. Viitattu 3.2.2015

http://www.lvm.fi/docs/fi/1986559_DLFE-15744.pdf

Midway Alignment internetsivut 2015. Viitattu 12.2.2015

<http://midwayalignment.eu/fi/>

Silja-Linen vuosikertomus 1996 pdf-versio 2015. Viitattu 25.1.2015

<http://web.lib.hse.fi/FI/yrityspalvelin/pdf/1996/fsilja.pdf>

Silja-Linen vuosikertomus 2000 pdf-versio 2015. Viitattu 25.1.2015

<http://web.lib.hse.fi/FI/yrityspalvelin/pdf/2000/Fsilja.pdf>

Vaasan kaupungin internetsivut 2015. Viitattu 16.2.2015

<http://www.vaasa.fi/WebRoot/380444/Vaasa2010SubpageWithBanner.aspx?id=1244790>

Vasabåtarna internetsivut 2014. Viitattu 13.11.2014

http://www.vasabatarna.se/porto_filer/porto.htm

Vasabåtarna internetsivut 2014. Viitattu 15.11.2014

<http://www.vasabatarna.se/>

Vasabåtarna internetsivut 2015. Viitattu 12.1.2015

http://www.vasabatarna.se/scaniaexp/scania_express.htm

Vasek internetsivut 2015. Viitattu 16.2.2015

<https://www.vasek.fi/hankkeet/the-midway-alignment-of-the-bothnian-corridor/>

Wikipedian internetsivut 2014. Viitattu 27.10.2014

http://fi.wikipedia.org/wiki/SS_Vestkusten

Wikipedian internetsivut 2015. Viitattu 12.2.2015

http://fi.wikipedia.org/wiki/M/S_Wasa_Express

Wikipedian internetsivut 2015. Viitattu 13.1.2015

<http://fi.wikipedia.org/wiki/Vaasanlaivat>

Wikipedian internetsivut 2015. Viitattu 17.1.2015

http://fi.wikipedia.org/wiki/Rederi_AB_Sally

Wikipedian internetsivut 2015. Viitattu 18.1.2015

http://fi.wikipedia.org/wiki/Jakob_Lines

Wikipedian internetsivut 2015. Viitattu 3.2.2015

http://fi.wikipedia.org/wiki/RG_Line

Wikipedian internetsivut 2015. Viitattu 8.2.2015

http://fi.wikipedia.org/wiki/M/S_Kaptain_Boris

Wikipedian internetsivut 2015. Viitattu 8.2.2015

http://fi.wikipedia.org/wiki/M/S_RG_I

MUUT LÄHTEET

Ståhlberg P. 2015. Toimitusjohtaja, Wasaline. Vaasa. Haastattelu 10.2.2015.

Haastattelijana Touko Nieminen.

KUVAT

Kuva1: S/S Hillersjö. Saatavissa:

<http://www.vasabatarna.se/>

Kuva2: S/S Korsholm Vaasan sisäsatamassa. Saatavissa:

http://www.vasabatarna.se/korsholm1/bilder/korsholm_inrehamnen.jpg

Kuva3: S/S Korsholm ja S/S Korsholm II kohtaavat merellä. Saatavissa:

http://www.vasabatarna.se/korsholm2/bilder/korsholml_4.jpg

Kuva4: M/S Scania Express, alus, joka aloitti talviliikenteen Merenkurkun yli.
Saatavissa:

<http://www.vasabatarna.se/>

Kuva5: Nopeakulkuinen katamaraani M/S Jet Cat. Saatavissa:

http://www.vasabatarna.se/jetcat/jetcat_filer/jetcat10.jpg

Kuva6: M/S RG 1 Vaasan Satamassa. Valokuvaaja Timo Nieminen 2008. Valokuvan käyttöön saatu lupa ja kuva on työn tekijän hallussa.

Kuva7: M/S Wasa Express. Valokuvaaja Timo Nieminen 2013. Valokuvan käyttöön saatu lupa ja kuva on työn tekijän hallussa.