

<http://www.jyu.fi/library/tutkielmat/523/>

Minna Karppinen

MATKALLA MAAILMAN MERILLÄ

**Matkustajalaivaliikenne Suomen ja ulkomaiden
välillä vuosina 1919 - 1939**

Taloushistorian pro gradu -
tutkielma
Jyväskylän yliopistossa
Historian laitoksella
Syksy 1997

| SISÄLLYS | SIVU |
|---|------|
| JOHDANTO..... | 3 |
| 1. SUOMEN MATKUSTAJALAIVALIIKENTEEN KEHITTÄMINEN ENNEN VUOTTA 1919..... | 6 |
| 1.1. Höyryä vesille: matkustajaliikenteen pioneerit..... | 6 |
| 1.2. Kolmannen luokan liiketoimintaa Atlantin aalloilla: siirtolaisuus..... | 11 |
| 1.3. Takavarikoiteja ja sukellusvenetulitusta: matkustajalaivasto sodassa..... | 13 |
| 2. SUOMEN MATKUSTAJALAIVALIIKENTEEN ERITYISPIIRTEITÄ..... | 19 |
| 2.1. Vuodenaikojen rytmittämää liikennettä..... | 19 |
| 2.2. Vaikeuksien kautta voittoon: talvimerenkulun kehittäminen..... | 23 |
| 3. MATKUSTAJALAIVALIIKENNE SUOMEN JA ULKOMAIEN VÄLILLÄ 1919 - 1928..... | 26 |
| 3.1. Huviksi ja hyödyksi: matkustamisen motiivit..... | 26 |
| 3.2. Merimatkailu kiehtoo: matkustajamäärien kehittyminen..... | 34 |
| 3.3. Naapuriin ja kaukomaille: matkustajien määränpää..... | 40 |
| 3.3.1. Itämeren-liikenne..... | 40 |
| 3.3.2. Pohjanmeren-liikenne..... | 45 |
| 3.3.3. Välimeren-liikenne..... | 47 |
| 3.3.4. Valtameriliikenne..... | 49 |
| 4. MATKUSTAJALAIVALIIKENNE TALOUDELLISTEN MUUTOSTEN JA SODAN UHKAN VARJOSSA 1929 - 1939..... | 53 |
| 4.1. Edistystä ja taantumaa: lama koettelee matkustajalaivaliikennettä..... | 53 |
| 4.2. Epävarmuus kasvaa: sodan vaikutus matkustajalaivaliikenteeseen vuonna 1939..... | 59 |
| LOPUKSI..... | 69 |
| LÄHTEET | |
| LIITTEET | |

JOHDANTO

Pohjoismaiden historiassa ja kulttuurissa on merillä ollut aina keskeinen asema. Tämä on luonnollista ottaen huomioon alueen talousmaantieteellisen sijainnin: Englannin kanaali, Pohjanmeri, Tanskan salmet ja Itämeri lahtineen muodostavat pohjoisessa Välimeren kulttuuripiiriä vastaavan alueen.

Suomi on merivaltio useasta näkökulmasta katsottuna. Meri muodostaa runsaan kolmanneksen rajoistamme ja rantaviivaa Suomella on noin 4 600 kilometriä. Lisäksi asutus sekä talouselämä ovat keskittyneet rannikolle tai sen tuntumaan. Suomesta on lähdetty meriteitse matkalle jo vuosisatojen ajan. Turussa oli 1600- ja 1700-luvulla pieni laivasto matkustajia ja rahtia kuljettaneita purjealuksia, joita kutsuttiin paketeiksi.¹ Kehitys vaatimattomista pakettialuksista nykyaikaisiin uiviin loistohotelleihin on ollut huimaa ja monien vaiheiden värittämää. Merenkulkua pidetään usein hyvin nostalgisena ja romanttisena liikkumismuotona, mutta taustalla on paljon arkista työtä, vastoinkäymisiä ja ankaraa kilpailua - tyyntä ja myrskyä.

Merenkulun tutkimus on vielä varsin puutteellista ja erityisesti matkustajaliikenne on jäänyt tutkijoiden mielenkiinnossa kauppa- ja talvimerenkulun varjoon. Syynä tähän lienee ainakin se, ettei matkustajaliikenne ole ollut taloudellisesti niin merkittävää kuin muu linjaliikenne. Vaikka Suomi on ollut kokoonsa ja väestömääräänsä nähden merkittävä merenkulkumaa, sen matkustajalaivasto on ollut melko pieni. Tutkimuksen vähäisyys ei ole pelkästään suomalainen ilmiö vaan kansainvälisestikin matkustajaliikenteen tutkimus on jäänyt vähäiselle huomiolle. Matkustamisen lisääntyessä ja sen taloudellisen merkityksen kasvaessa kiinnostus matkustamisen historiaan saattaa kuitenkin olla heräämässä.

Työni suomalaisesta matkustajalaivaliikenteestä keskittyy vuosien 1919 - 1939 väliseen ajanjaksoon. Vasta itsenäistyminen ja kansalaissodan päätyminen mahdollistivat merenkulun kehittämisen ja tekivät oman laivaston välttämättömäksi. Kehitys jatkui suotuisana aina uuden sodan syttymiseen saakka vuoteen 1939. Historiallisten tapahtumien lisäksi ajanjakson rajaamiseen vaikutti lähdemateriaalin saatavuus. Vasta marraskuun 4. päivänä 1921 annettiin asetus tilastollisten tietojen antamisesta alusten saapuessa satamaan tai poistuessa sieltä. Tiedot lähetettiin edelleen tulliasemien toimesta Merenkulkuhallitukselle.² Näin ollen luotettavien tilastojen käyttö matkustajaliikenteen osalta on mahdollista vasta vuodesta 1923 lähtien.

1. Malmberg, Thure, Matkustajat ja laivat. Riimala, Erkki (toim.), Navis Fennica. Suomen merenkulun historia, osa 2. Porvoo 1994. s. 63

2. SVT 1 Bb, Merenkulku 1923 - 1927. s. 5, esipuhe

Olen halunnut keskittyä työssäni kehitykseen, joka kahden vuosikymmenen kuluessa tapahtui matkustajaliikenteessä. Tämä kehitys loi vankan pohjan nykyiselle tilanteelle. Risteilyt ovat olleet suosittuja 1990-luvulla ja matkustajista käydään kovaa kilpailua yhtiöiden välillä. Hinnat ovat laskeneet ja palveluja on samaan aikaan lisätty. On mielenkiintoista palata aikaan, josta nykyinen tilanne on saanut alkunsa. Kuinka laivamatkustaminen on muuttunut ja kehittynyt? Entä matkustajat? Olen halunnut tuoda esille myös Suomen pohjoisen sijainnin merenkululle aiheuttamia ongelmia ja erityispiirteitä, jotka nousivat lähdemateriaalia tutkiessani jatkuvasti esille.

Lähdemateriaalin perustana ovat tilastot : Suomen Virallinen Tilasto, 1 Bb Merenkulku sekä XXVIII Siirtolaisuus. Tilastollisen päätoimiston julkaisemaa Tilastokatsauksia olen käyttänyt tietojen tarkistamisessa ja varmistamisessa. Arkistolähteitä hyödynsin tutkiessani Finska Ångfartygs Aktiebolag - Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön vaiheita. Siirtyminen purjelaivoista höyrylaivoihin merkitsi paitsi tehokkuuden myös kustannusten kasvua. Höyrykoneisto maksoi usein enemmän kuin itse laiva. Koska höyrylaivaliikenne vaati yksityisille liian suuria pääomia, oli välttämätöntä perustaa yhtiöitä.³ Työssäni käsittelen kahta merkittävintä matkustajahöyrylaivavarustamoa: Finska Ångfartygs Aktiebolag - Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö ja Ångfartygs Aktiebolag Bore.

Kirjallisista lähteistä haluan mainita erityisesti Jorma Pohjanpalon merenkulkua käsittelevän tuotannon. Hän on käsitellyt aihetta monipuolisesti sekä kansallisesta että kansainvälisestä näkökulmasta. Samoin Yrjö Kaukiaisella on kansainvälisestikin tunnustettua tutkimusta merenkulusta. Sekä Pohjanpalon että Kaukiaisien tutkimukset ovat olleet työni perusteoksia. Kirjallisuuden ongelmana on ollut epätarkkuus linjaliikenteen sisällöstä. Linjaliikenteessä laivat liikennöivät säännöllisesti tietyllä reitillä kahden tai useamman sataman välillä ja ne ottivat mukaansa matkustajia ja lastia tai ainoastaan matkustajia tai lastia. Lastilaivassa sai kuljettaa enintään kaksitoista matkustajaa. Jos laivassa oli hytit useammalle kuin kahdelletoista matkustajalle, sitä pidettiin matkustajalaivana. Tämä merkitsi käytännössä, että esimerkiksi laivan varmuuslaitteiden, kuten paloturvallisuus- ja pelastusvälineistön tuli olla kansainvälisten meriturvallisuuksopimusten mukaisia.⁴ Kevennyksenä ja ajankuvauksena olen siteerannut mm. Mika Waltarin värikkäitä ja omakohtaisia matkakertomuksia.

Aloitin työni esittelemällä matkustajaliikennettä vuoteen 1919 saakka. Tarkoitukseni on koota lyhyesti tausta varsinaiselle käsiteltävälle ajanjaksolle. Tämä on mielestäni välttämätöntä ottaen huomioon, kuinka merkittäviä tapahtumia tähän kauteen liittyy sekä maailman että Suomen historiassa. Liitän taustaan myös Suomen matkustajalaivaliikenteen erityispiirteiden käsittelyn, johon tärkeimpänä piirteenä kuuluu talvimerenkulku.

3. Rosen, Bo, Laivojen kirja. Porvoo 1959. s. 34

4. Ibid., s. 64

Suomen ja ulkomaiden välillä tapahtunutta matkustajalaivaliikennettä käsittelen seuraavien kysymysten avulla : miksi matkustettiin (matkustamisen motiivit) ? ; kuinka suosittua matkustaminen oli (matkustajamäärien kehittyminen) ? ja minne matkustettiin (matkustajien määränpää) ? Työni viimeisessä osassa käsittelen vuosien 1929 - 1939 välistä ajanjaksoa, jota leimasivat taloudelliset vaikeudet sekä levottomat poliittiset olot ja sodan pelko. Tarkoitukseni on selvittää, kuinka paljon näillä tekijöillä oli vaikutusta matkustajalaivaliikenteeseen.

” Muistan, kuinka joskus poikana menin rantaan laivojen lähtöaikana katselemaan ihmisiä, jotka olivat niin onnellisia, että pääsivät matkustamaan ulkomaille. Rakastin jo silloin Ariadnea, -sen ympärillä oli valtavan romanttinen ilmapiiri ja ulkomaiden tuntu. Olin katkera silloin, uskoin, etten itse koskaan pääsisi mukaan, -vihasin kaikkia niitä, jotka pääsivät. Laivan lähdettyä hain kaikkein autioimmat kadut, kävelin iltaan asti sydän täynnä surua ja katkeraa uhmaa. ”

(Mika Waltari, Yksinäisen miehen juna. Porvoo 1954.)

1. SUOMEN MATKUSTAJALAIVALIIKENTEEN KEHITTYMINEN ENNEN VUOTTA 1919

1.1. Höyryä vesille: matkustajaliikenteen pioneerit

Kuten Johdanto-osassa mainitsin, oli Turussa jo 1600- ja 1700-luvulla nk. pakettilaivasto matkustajaliikennettä varten. Matkustajaliikenne käynnistyi varsinaisesti vasta 1830-luvulla, kun ensimmäiset höyrylaivat otettiin käyttöön. Uranuurtaja höyrylaivaliikenteessä oli sisävesialus *Ilmarinen*, joka teki ensimmäisen matkansa elokuussa 1833.⁵ Höyrylaivat laajensivat pian liikennöintiään myös merille ja ensimmäinen meriliikenteen höyrylaiva, *Furst Menschikoff*, aloitti työnsä lokakuussa 1836. Laivan runko oli rakennettu Turussa, mutta höyrykoneisto asennettiin Norrköpingissä. Paluumatkalla Ruotsista *Furst Menschikoff* kuljetti ensimmäiset kolmetoista matkustajaa Turkuun.⁶ Aikataulun mukainen säännöllinen liikenne Turusta Tukholmaan sekä Helsingin kautta Tallinnaan ja Pietariin alkoi vuosina 1837 - 1838.⁷ Pietariin liikennöi Englannista tilattu *Storfursten*.⁸

Ensimmäisiä laivalinjoja suunniteltaessa korostettiin erityisesti matkustajaliikenteen tarpeita.

Ympärivuotisen laivayhteyden luominen Suomesta Skandinaviaan oli matkustajaliikenteen ohella tärkeää myös postinkuljetukselle. Liikenne keskittyi aluksi Itämerelle ja kolmeen satamakaupunkiin: Tukholmaan, Pietariin ja Lyypekkiin. Ensimmäinen Itämeren ulkopuolinen säännöllinen laivalinja avattiin vuonna 1874 Vaasasta Englantiin.⁹ Säännöllisten linjayhteyksien luomisessa ja laivanvarustuksen kehittämisessä oli ratkaiseva merkitys Finska Ångfartygs Aktiebolagetilla, joka perustettiin Helsingissä vuonna 1883. Perustajina olivat Lars T. Krogius (1832 - 1890), Wilhelm Hacman (1842 - 1925) sekä Eugen Wolff (1851 - 1937).¹⁰ Yhtiön toimintatavoitteet kiteytettiin rekisteröintiasiakirjaan seuraavasti:

” FÅA, konstitueradt på grund av stadgar stadfästade den 20 oktober 1883, har till ändamål att bedrifva rederirörelse såväl å allmän fraktfart som för upprätthållande af regelbundna ångbåtsförbindelser mellan finska och utländska hamnar, äfvensom att drifva annan i samband härmed stående rörelse. ”¹¹

5. Pohjanpalo, Jorma, Suomi ja merenkulku. Helsinki 1965. s. 90

6. Riimala, Erkki, Suomen ensimmäiset höyrylaivat. Riimala (toim.) 1994. s. 35

7. Ibid., s. 42

8. Ibid., 37

9. Pohjanpalo 1965. s. 135

10. Suviranta, Bruno, Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö 1883 - 1958. Helsinki 1958. s. 17 - 18. myös LIITE 2

11. Patentti- ja rekisterihallituksen arkisto. Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö - Finska Ångfartygs Aktiebolag. Rekisterinnumero 5.916; diaarinumero 109 / 3120; 17. huhtikuuta 1920. § 1

Yhtiön osakepääoma oli kaksikymmentä miljoonaa Suomen kultarahaa (finskt guldmynt) , joka jaettiin 20 000 tuhannen markan osakkeeseen.¹²

FÅA sai kilpailijan, kun 6. maaliskuuta 1897 tehtiin päätös Ångfartygs Aktiebolaget Boren eli Höyrylaiva Osakeyhtiö Boren perustamisesta. Yhtiön osakepääoma oli 500 000 markkaa jakautuneena viiteensataan nimellisarvoltaan tuhannen markan osakkeeseen. Boren toimintatavoitteena oli Turun ja Tukholman välinen säännöllinen, kokovuotinen liikenne. Osakkeenmerkitsijöinä oli enimmäkseen turkulaisia yrittäjiä, kuten Victor Forselius, C.M. Dahlström, Gustav A. Lindblom, Fredrik Rettig, Alfred Jacobsson, Carl Åkerman jne. Boren ensimmäiset neuvottelut olivat sen toimintaedellytysten kannalta elintärkeitä: ahvenanmaalaisten myötämielisyys yritykselle sekä FÅA:n lupaus pidättäytyä toistaiseksi kilpailusta Turku-Tukholma -linjalla.¹³

Ennen ensimmäisen maailmansodan syttymistä FÅA:lla oli kaikkiaan kolmetoista matkustajahöyrylaivaa, joiden yhteenlaskettu tonnisto oli 20 400 bruttorekisteritonnia. Kokonaisuudessaan FÅA:n laivasto koostui 34 aluksesta (lastilaivoja, hinaajia ja matkustajalaivoja), joten matkustajalaivojen osuus koko laivastosta oli yli 38 %. Kokonaistonnisto oli 44 027 brt:a, josta matkustajalaivojen osuus oli noin 46 %. Bore-yhtiöllä oli puolestaan neljä matkustajalaivaa: *Bore I*, *Bore II*, *Skiftet* ja *Delet*, jotka kaikki liikennöivät Ruotsiin.¹⁴ FÅA:n suurimmat alukset toimivat lähes poikkeuksetta siirtolaislaivoina. Yhtiön, ja Suomen, suurin matkustajalaiva oli *Titania II*, jossa oli tilaa kaikkiaan 739 matkustajalle. Tällaiseen määrään eivät FÅA:n laivat yltäneet 1970-luvun taitteessakaan. *Titanian* bruttovetoisuus oli 3 500 rekisteritonnia ja 4 500 ihm:n höyrykoneella saavutettiin 14,5 solmun nopeus.¹⁵ Siirtolaiskuljetuksiin olivat keskittyneet FÅA:n laivoista myös *Arcturus*, *Astraea I*, *Polaris* sekä *Urania II*. *Arcturus* hankittiin yhtiölle vuonna 1899 ja sen hinta oli 1 317 000 markkaa.

12. Patentti- ja rekisterihallituksen arkisto. Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö - Finska Ångfartygs Aktiebolag. Rekisterinumero 5.916; diaarinumero 109 / 3120; 17. huhtikuuta 1920. § 1

13. Lodenius, Erik, Meren avara työkenttä. Höyrylaiva Osakeyhtiö Bore 1897 - 1972. Helsinki 1972. s. 20 - 21. Ks. myös LIITE 2

14. Luvut on koottu seuraavista lähteistä: Pietikäinen, Matti; Sjöström, Bengt, The Ships of Our First Century. The Effoa Fleet 1883 - 1983. Keuruu 1983. Navis Fennica, osa 2: Boren ja FÅA:n ulkomaanliikenteen matkustajahöyrylaivoja ennen toista ms:a (laatineet Erkki Riimala ja Raimo A. Wirrankoski) s. 147 - 148

15. Malmberg, Thure; Neumann, Arnold, Valkeat laivat. Helsinki 1971. s. 21 - 22. Pietikäinen, Sjöström, 1983. s. 40. Kirjallisuuslähteissä on ristiriitaista tietoa matkustajamäärästä. Malmbergin esittämät tiedot poikkeavat Riimalan ja Wirrankosken sekä Pietikäisen ja Sjöströmin vastaavista tiedoista, suurimmillaan heittoa on jopa 50 matkustajaa. Käytän työssäni Riimalan, Wirrankosken, Pietikäisen ja Sjöströmin esittämiä lukuja.

Samana vuonna hankittiin myös *Polaris*. Talviliikenteen ylläpitämiseksi tilattiin kaksi yhdistettyä rahti- ja matkustajalaivaa *Astraea* ja *Urania*, jotka kuljettivat Englantiin Hullin-linjan tärkeintä vientituotetta: voita. Laivoissa oli 56 ensimmäisen ja turistiluokan hyttipaikkaa, minkä lisäksi ne pystyivät kuljettamaan pari sataa siirtolaista välikannella.¹⁶

Muista FÅA:n laivoista sisaralukset *Oihonna* ja *Wellamo* oli suunniteltu erityisesti talvimatkustajahöyryiksi Ruotsiin suuntautuvaa lähiliikennettä varten. *Wellamon* ostohinta oli 668 000 markkaa, samoin *Oihonnan*. Matkustajajaloiltaan *Wellamo* oli hieman *Oihonnaa* suurempi, sillä siihen mahtui kaikkiaan 129 ja *Oihonnaan* 96 matkustajaa. Ennen kuin ensimmäinen maailmansota syttyi ehti FÅA vastaanottaa " Itämeren helmeksi " ylistetyn *Ariadnen* , jonka bruttovetoisuus oli 2 898 rekisteritonnia ja konetehto 2 665 ihv:a. Laivan nopeus oli 14 solmua.¹⁷

Edellä mainittujen laivojen lisäksi FÅA:lla oli pienempiä matkustajalaivoja: *von Döbeln*, *Torneå* ja *Uleåborg*, joiden bruttovetoisuus oli vain keskimäärin 640 rekisteritonnia ja matkustajia niihin mahtui 80 - 120 henkilöä. Matkustajamääriltään vähäisimpiä olivat *Capella* (18 matkustajaa), *Mira* (35 matkustajaa) ja *Poseidon* (35 matkustajaa). Nämä kolme laivaa kuljettivat pääasiassa rahtia.¹⁸

Bore-yhtiön matkustajalaivoista ensimmäinen nimettiin sattuvasti *Boreksi* ja se saapui helsingöriläiseltä telakalta Turkuun 27. tammikuuta 1898 ja liikennöi Tukholmaan. Vuonna 1900 Borelle valmistui uusi matkustajalaiva *Bore II* ja esikoisen nimi vaihdettiin *Bore I* :ksi. Yhtiön matkustajalaivoista suurin oli vuonna 1908 rakennettu *Skiffet* , jossa oli tilaa 240 matkustajalle. Jo vuonna 1856 rakennettu *Delet* , jonka Bore hankki omistukseensa vuonna 1912, pystyi puolestaan kuljettamaan 195 matkustajaa.¹⁹

16. Malmberg, Neumann, 1971. s. 12 - 16. Pietikäinen, Sjöström, 1983. s. 14, 30 - 31, 45

17. Malmberg, Neumann, 1971. s. 12. Pietikäinen, Sjöström, 1983. s. 49

18. Malmberg, Neumann, 1971. s. 97 - 98. Pietikäinen, Sjöström, 1983. s. 10, 16, 18 - 19, 29, 44

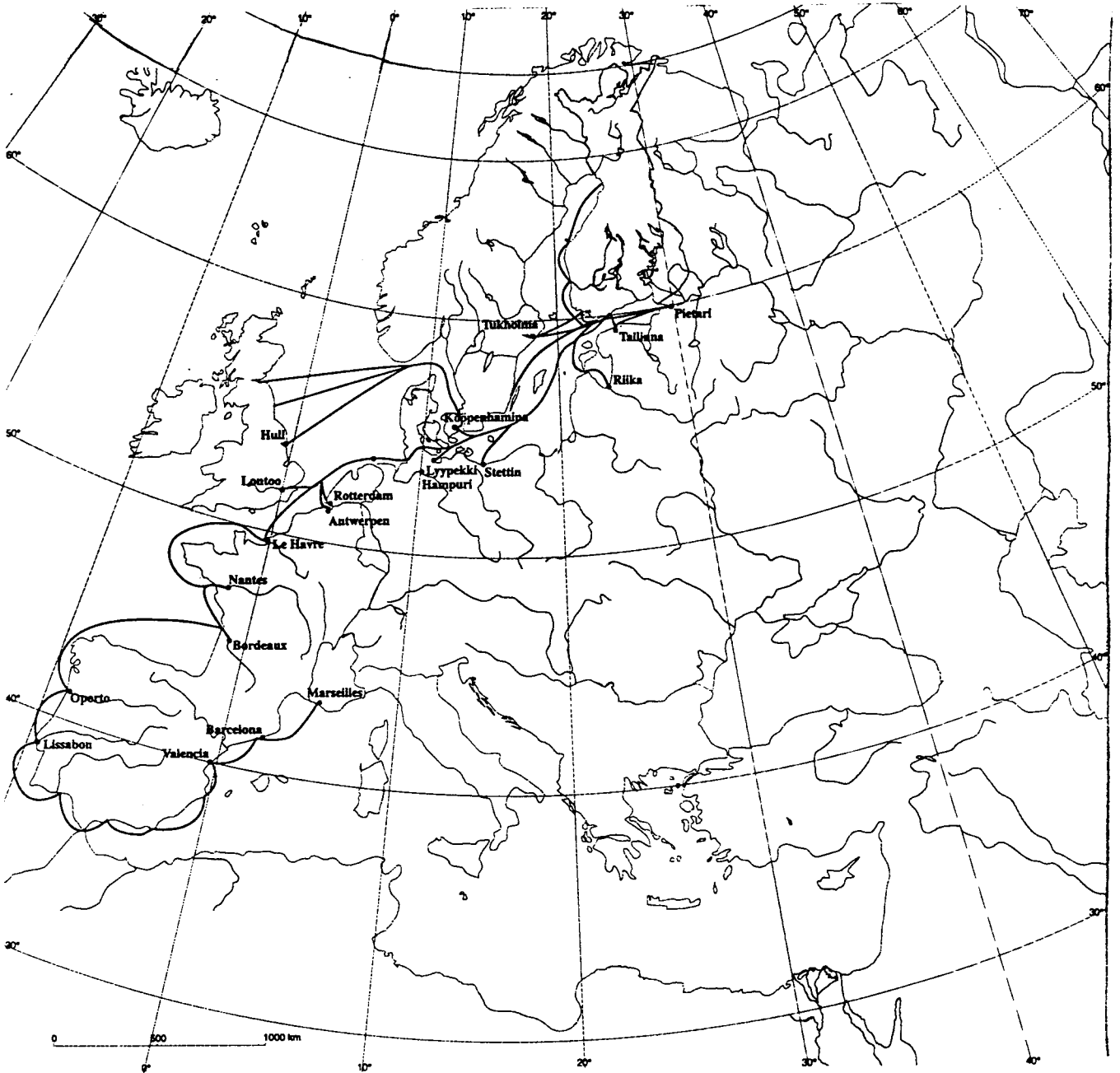
19. Malmberg, Thure, Meriliikenteen matkustajahöyryjen vanavesillä. Navis Fennica, osa 2.

s. 138, 147

KARTTA 1. SUOMALAINEN LINJALIIKENNE VUONNA 1914

Lähde: Pietikäinen, Matti, Merkittävät rahtiliinjojen varustamot syntyvät. Navis Fennica 2.

Porvoo 1994. s. 107



Merkittävä matkailun edistäjä oli vuonna 1887 perustettu Suomen Matkailijayhdistys (SMY), jonka keskeisiä perustajia olivat August Schauman, Viktor Heikel, J.R. Aspelin, Ragnar Hult ja R. von Willebrand. Matkailutoiminnan alkuvaiheessa päälinjat olivat selkeät: kotimaan tunteminen ja suomalaisen identiteetin vahvistaminen. Kansainvälinen toiminta alkoi yhteistyönä ulkomaisten matkatoimistojen kanssa ja näiden välityksellä matkaoppaita ja tiedotteita levisi kaikkiin Pohjoismaihin ja 1890-luvun alussa esimerkiksi Tiroliin, Lontooseen ja New Yorkiin. Tiedottamisen ohella Suomen Matkailijayhdistyksen tärkeitä tehtäviä olivat matkailunähtävyyksien etsiminen ja kunnostaminen, majoituksen organisointi sekä valmiiden matkasuunnitelmien laatiminen.²⁰

Matkustajaliikenteen arvostusta heikensi se, ettei sen taloudellista merkitystä pidetty tärkeänä. Aluksi matkustajaliikenne oli pitkälti rahtikuljetusten armoilla. Erikseen siihen ei vielä oletettavasti uskallettu panostaa, koska ei uskottu matkailun tuovan voittoa. Seuraava katkelma Mika Waltarin kokemuksista kuvaa hyvin tilannetta sekä kauppamerenkulun ja matkustajaliikenteen välistä suhdetta:

" Suomen ja Hollannin sekä Belgian välillä liikennöivät FÅA:n rahtilaivat " Capella ", " Fennia " " Clio ", joissa on moitteettoman mukavat ja asialliset matkustajaosastot. Cliossa en ole matkustanut, ja Capellasta minulla on vain hyviä muistoja. FÅA:n laivoissa on perinnäisesti erinomainen ruoka ja hyvä kohtelu, kunhan vain laiva ehtii lähteä liikkeelle. Mutta nykyoloissa sitä saa odottaa, ja nimenomaan ulkomailta palatessa matkustaja saa varautua pitkään odotusaikaan ja ikävyyksiin ennen kuin vihdoinkin pääsee laivaan. Matkustajat merkitsevät tällä linjalla varustamolle ja laivan päällystölle vain välttämätöntä pahaa. Lastien rinnalla ei matkustajilla ole käytännöllisesti katsoen enää mitään arvoa tai merkitystä. Toiselta puolen taas matkustaja voi tuntea olonsa näissä laivoissa matkaan päästyään niin turvalliseksi kuin se inhimillisesti katsoen suinkin on mahdollista. Laivojen kappaletavaralastit ovat monessa tapauksessa satojen miljoonien arvoiset. Tai oikeammin, niiden arvoa ei voi rahana mitata. Tarvikkeiden puutteen vallitessa kautta maailman ne saattavat olla korvaamattoman arvokkaita. Itsestään selvää on silloin, ettei kukaan kapteeni halua saattaa tällaista lastia vaaraan, vaan purjehtii niin varovasti kuin mahdollista. Matkustajat menevät siinä sivussa. "

(Mika Waltari, Lähdin Istanbuliin. Totta ja tarua Euroopasta 1947. Porvoo 1948.)

20. Hirn, Sven; Markkanen, Erkki, Tuhansien järvien maa. Suomen matkailun historia. Jyväskylä 1987. s. 148 - 151, 162. ks. myös LIITE 2

1.2. Kolmannen luokan liiketoimintaa Atlantin aalloilla : siirtolaisuus

Tarkasteltaessa matkustajalaivastoa ja sen toimintaa ennen ensimmäistä maailmansotaa, näkyvimmäksi piirteeksi nousee siirtolaisuus. Suomen historian merkittävin siirtolaisuuden aalto alkoi 1860-luvulla ja jatkui aina 1930-luvulle asti. Jouni Korkiasaari on koonnut keskeisimpiä tekijöitä, jotka työnsivät suomalaisia pois kotiseudultaan ja vastaavasti vetivät muuttamaan ulkomaille. Suomessa elettiin voimakkaan väestönkasvun aikaa ja erityisesti maaseudun tilattoman väestön elintaso oli heikko. Perinnönjakokäytäntö suosi maaseudulla perheen vanhinta poikaa muiden lasten joutuessa hakemaan elantonsa kodin ulkopuolelta. Suoranainen nälkä ja puute olivat yleisiä Suomessa. Myös venäläistäminen ja venäläisten sortotoimet kurjistuttivat tilannetta entisestäänkin. Samaan aikaan kaivosyhtiöiden agentit kiersivät maaseudulla värväämässä halukkaita kaivoksille töihin. Näiden ohella myös laivayhtiöt, jotka kävivät kovaa kilpailua siirtolaiskuljetuksista, lähettivät asiamiehiään kiertelemään Suomen maaseutua. Asiakkaiden hankintaa tehostettiin sanomalehdissä julkaistuilla mainoksilla, lentolehtisillä ja kirjallisuudella. Amerikan vetovoimaa lisäsivät osaltaan jo Atlantin taakse muuttaneiden sukulaisten ja tuttavien kotimaahansa lähettämät kirjeet ja kortit ²¹ :

"Tämä uusi maailma on se jaloin paikka koko maailmassa, joka kantaa suloisinta ja hellintä äitin nimeä ja on synnyttänyt sen ylimyksiltä vihatun, mutta kansalta rakastetun vapauden. Tämä onnen lapsi on Pohjois-Amerikan yhdysvaltakunta, yhteisestä kansan hengestä siitetty, ja syntynyt siitä kansasta, joka itse hallitsee itsensä... halvimmankaan työmiehen ei tarvitse ujoilla Wirkamiehiä... Minä en saata osiksikaan teidän silmäinne eteen kuulla tämän onnellisen vapauden hyviä hedelmiä... kuin ette itse ole eläneet wapaan kansan sylissä... Euroopan ja Suomen sääty-rajoitus orjuuttaa kansan toisia palvelemaan ja toisia ylönkatsomaan... Jos hän (amerikkalainen) kohtaa köyhän...sille hän toimittaa ulottuweisen awun." ²²

21. Korkiasaari, Jouni, Suomalaiset maailmalla. Suomen siirtolaisuus ja ulkomaalaiset entisajoista tähän päivään. Turku 1989. s. 7, 23, 27.ks. myös Riukulehto, Sulevi, Synti, vääryys ja häpeä.

Ylellisyyskritiikki vuosisadanvaihteen Amerikassa. Tiainen, Jorma ja Nummela, Ilkka (toim.) Historiaa tutkimaan. Jyväskylä 1996. s. 407

22. Kero, Reino, Suuren lännen suomalaiset. Keuruu 1976. Oulun Wiikko-Sanomissa julkaistu kirje vuonna 1870. s. 19

Amerikassa tilanne oli päinvastainen kuin Suomessa : vapaata viljelysmaata ja raaka-aineita oli runsaasti, mutta työvoimasta oli pulaa. Amerikasta tuli näin ollen suomalaisten silmissä vapauden ja taloudellisten mahdollisuuksien maa. Erittäin tärkeä edistysaskel, joka mahdollisti siirtolaisuuden, oli liikenteen kehittyminen. Ennen rautateiden rakentamista ja höyrylaivojen keksimistä siirtolaisuus oli käytännössä mahdotonta.²³

Voimakas Amerikkaan muutto alkoi vuonna 1899, jolloin ylittyi kymmenen tuhannen muuttajan raja vuodessa. Yhteensä 12 075 henkilöä jätti tällöin kotimaansa paremman elämän toivossa. Siirtolaisuus säilyi korkeana aina sodan syttymiseen asti eli vuoteen 1913, jolloin lukumäärä oli 20 057. Seuraavana vuonna siirtolaisiksi lähti enää vain 6 474 henkilöä. Kaikkiaan siirtolaiseksi lähti Suomesta vuosina 1899 - 1913 221 457 henkilöä eli keskimäärin 14 764 henkilöä vuodessa. Heistä 99,7 % matkusti Amerikkaan - siis lähestulkoon kaikki. Muutamat matkustivat Australiaan sekä Aasian ja Afrikan maihin. Vuoteen 1905 asti tilastoissa oli myös yksittäistapauksia, joissa määränpää oli tuntematon. Siirtolaisten määrää on pystytty kartoittamaan passien avulla, sillä esimerkiksi vuonna 1928 kaikki 5 055 siirtolaista hankkivat lähtiessään passin, jossa näkyi kotipaikka, lähdön syy (siirtolaisuus) sekä määränpää. Passi oli välttämätön niin Yhdysvaltoihin, Australiaan, Venäjälle, Ruotsiin kuin muihinkin Euroopan maihin matkustaville.²⁴

TAULUKKO 1. SUOMEN VÄKILUKU JA SIIRTOLAISUUS 1880 - 1930

| VUOSI | VÄKILUKU | SIIRTOLAISIA |
|-------|-----------|--------------|
| 1880 | 2 060 800 | - |
| 1890 | 2 380 100 | - |
| 1900 | 2 655 900 | 10 397 |
| 1910 | 2 943 400 | 19 007 |
| 1920 | 3 147 600 | 5 595 |
| 1930 | 3 462 700 | 3 964 |

Lähteet: SVT, XXVIII. Siirtolaisuustilasto 1 - 24. 1900 - 1945. Vattula Kaarina (toim.), Suomen Taloushistoria 3. Historiallinen tilasto. Helsinki 1983. Siirtolaisten tilastoinnista annettiin määräys Keisarillisen Senaatin toimesta 6. 12. 1881 ja ensimmäinen tilasto on saatavana vasta vuodelta 1893, jolloin siirtolaisten määrä oli 9 117.

23. Ibid., s. 26

24. SVT, XXVIII. Siirtolaisuustilasto 1 - 24. 1900 - 1945. Suomen Tilastollinen Keskustoimisto. Helsinki. Lisäksi: Suomen Tilastollinen Vuosikirja. Uusi sarja. Kahdeskymmenesseitsemäs vuosikerta. Siirtolaisuus. 1929. Siirtolaiset määräämaan ja passinottamisajan mukaan vuosina 1923 - 1928. Helsinki 1929.

Vuosina 1914 - 1919 siirtolaisuus pysyi alhaisena. Suomesta lähti kyseisenä ajanjaksona yhteensä 21 598 henkilöä, eli keskimäärin 3 600 henkilöä vuodessa, siirtolaiseksi. Amerikka oli yhä ylivoimaisesti suosituin määränpää, sillä 99,7 % siirtolaisista päätyi sinne.

Finska Ångfartygs Aktiebolag oli 1800-luvun lopulla ainoa suomalainen laivanvarustamo, joka pystyi tarjoamaan palveluitaan siirtolaisille. Yhtiöllä oli suhteita suuriin Atlantin-varustamoihin ja siirtolaisliikenne suunnattiin Hangon kautta Hulliin FÅA:n höyrylaivoilla. Yhtiö kävi kovaa kilpailua mm. venäläisten varustamoiden kanssa. FÅA:n hankittua omat asiamiehet mm. Odessaan ja Libauhun venäläisten siirtolaisten lukumäärä nousi huomattavasti FÅA:n laivoilla. Liikenteen kasvu toi mukanaan myös kotimaisen kilpailun. Turkulainen Bore-yhtiö kasvatti asiamiesverkostoaan Suomessa. Yhtiön myyntivalttina oli nopeus: Boren laivoilla matka Turusta Tukholmaan ja edelleen Göteborgin kautta Englantiin kesti vain 37 tuntia. Matka Hangosta Hulliin vaati aikaa peräti neljä vuorokautta. Hullista jatkettiin edelleen Liverpooliin, josta valtamerimatka johti yleensä New Yorkiin, Bostoniin tai Quebeckiin. Valtamerimatka kesti yleensä alle kymmenen vuorokautta, mutta poikkeuksellisesti matkaan saattoi kulua yli kaksi viikkoa.²⁵ Laivamatka oli siirtolaisille kurja ja usein alentavakin kokemus, sillä matkustusmukavuudet olivat lähes olemattomat. Epäsiisteys, kehnot ateriat, ahtaus ja matkustajien töykeä kohtelu aiheuttivat lukuisia valituksia varustamoille. Kansainvälisesti suomalainen siirtolaiskuljetus tunnettiin vähemmän mairittelevalla nimellä: "Finnish Third Class Business".²⁶

1.3. Takavarikoiteja ja sukellusvenetulistusta: matkustajalaivasto sodassa

Elokuussa 1914 Saksa julisti sodan Venäjälle. Säännöllinen matkustajaliikenne taukosi lähes kokonaan sodan alettua. Bore hoiti muutaman vuoron Turusta Tukholmaan ja FÅA siirsi puolestaan rahti- ja matkustajaliikenteensä Raumalle, josta liikennöitiin Gävleen kolme vuoroa viikossa. Rauma oli sodan syttyä vilkas läpikulkusatama. Suomessa olleet ulkomaalaiset poistuivat Rauman kautta ja vastaavasti samaa reittiä venäläiset palasivat kotiinsa eri maista. Ulkomaalaiset matkustivat usein melko suurissa ryhmissä. Esimerkiksi elokuun 11. päivänä tuli Pietarista Raumalle Itävalta-Unkarin lähetystön henkilökunta, johon kuului viisikymmentä henkilöä. Heidät majoitettiin Raumalle, kunnes odotettu laiva saapui. Syyskuun 9. päivänä Raumalle saapui peräti viisi höyrylaivaa tuoden Saksasta 1 200 venäläistä sotapakolaista. Tämä osoittaa, että Rauma palveli myös Venäjän Itämeren liikennettä. Koska Rauma ei yksin pystynyt selviämään vilkkaasta liikenteestä, Reposaaressa ja Mäntyluodosta tuli myös kauttakulkuliikenteen keskuksia. Venäläisiä sotilaita oleili Reposaaressa jatkuvasti ensimmäisen maailmansodan aikana.²⁷

25. Kero, 1976. s. 65 - 66; Kopisto, 1994. s. 139 - 140

26. Malmberg, 1994. s. 139

27. Heikkinen, Helge, Tuntematon merimies. Suomen kauppalaivaston vaiheita ensimmäisen maailmansodan aikana. Porvoo 1975. s. 24 - 25

Saksa hallitsi Itämeren, joten meriyhteydet länteen katkesivat lukuunottamatta Ruotsia. Itämeren ulkopuolella olleet suomalaisalukset eivät päässeet enää kotisatamiinsa ja Suomeen jääneet liikennöivät Pohjanlahden ja Suomenlahden väylillä. Matkustajalaivoista Itämeren ulkopuolelle jäivät *Titania* ja *Urania*. Kaikkiaan FÅA:n 34 laivasta jäi Itämeren alueelle 25.²⁸

Ensimmäisen menetyksen FÅA koki vajaa kuukausi sodan syttymisen jälkeen. Saksalainen torpedoalus V-25 pysäytti 7. syyskuuta 1914 Raumalta Gävleen matkalla olleen *Uleåborgin*. Laivan kolmekymmentä matkustajaa sekä miehistö saatiin kuljettaa turvaan, minkä jälkeen laiva upotettiin tykkituloella.²⁹ Lähes samanlaisen kohtalon koki vuonna 1916 pääasiassa Hanko-Tukholma -linjalla liikennöinyt pieni *Wellamo*. Saksalainen sukellusvene U-47 upotti sen 29. elokuuta tykkituloella 9,5 meripeninkulman (noin 17,6 kilometrin) päässä Tankarin majakasta Kokkolan edustalla. Matkustajat ja miehistö saivat jälleen poistua aluksesta pelastusveneisiin ennen upotusta.³⁰ Vuodesta 1917 alkaen sukellusvenesota muuttui totaaliseksi eikä varoituksiin ja matkustajien evakuointiin ollut enää aikaa. Jokainen vieras laiva oli vihollinen ja FÅA:n alukset olivat erityisen huonossa asemassa saksalaisten sukellusveneiden päälliköiden silmissä, koska ne liikennöivät joko Venäjän lipun alla tai brittien valtaamina Ison-Britannian väreissä.³¹

Osa aluksista joutui mukaan varsinaisiin sotatapahtumiin. Pietariin liikennöinyt *von Döbeln* pysäytettiin elokuun alussa vuonna 1914 Pietariin ja 21. syyskuuta Venäjän hallitus takavarikoi *von Döbelnin*, jolle annettiin uudeksi nimeksi *Trultsik nr 2..* Laivaa käytettiin miinanraivaajana Venäjän merivoimissa. Kun venäläiset perääntyivät vuonna 1918, laiva jäi Helsinkiin ja FÅA otti sen jälleen omistukseensa liikennöimään Turku-Tukholma -linjalle.³² Myös FÅA:n ylpeys *Titania* osallistui sotaan. Englannin merivoimat takavarikoivat Hullin satamassa seisseen laivan 14. maaliskuuta 1916. *Titaniasta* tehtiin "Armed Boarding Steamer *Tithonus*", aseistettu apuristeilijä, jossa oli Englannin lippu ja brittiläinen miehistö. Maaliskuun lopussa vuonna 1918 *Tithonus* oli saattamassa 21 skandinaavista kauppalaivaa Skotlannista itään kohti Norjaa. Saattue joutui saksalaisten hyökkäyksen kohteeksi ja saksalainen sukellusvene U-72 upotti *Tithonuksen*, jonka 149-henkisestä miehistöstä neljä sai surmansa.³³

28. Riimala, Erkki (toim.), Suomalaisia höyrylaivoja 150 vuotta - maailman merillä ja kotivesillä.

Suomen Höyrypursiseura ry. Lahti 1983. s. 92 - 93

29. Pietikäinen, Sjöström, 1983. s. 19. ks. myös Malmberg, Neumann, Helsinki 1971. s. 37 - 38

30. Pietikäinen, Sjöström, 1983. s. 26. Malmberg, Thure, Meriliikenteen matkustajahöyryjen vanavesillä.

Navis Fennica, 2. Porvoo 1994. s. 143.

31. Malmberg, Thure, Laivoja ja ihmisiä. Kuvia ja ihmisiä Effoan satavuotistaipaleelta. Keuruu 1983. s. 12

32. Pietikäinen, Sjöström, 1983. s. 16. Malmberg, 1983. s. 12.. Malmberg, Neumann, 1971. s. 37 - 38.

Aiheesta lisää: Malmberg, 1994, Navis Fennica, 2. s. 140 - 145

33. Pietikäinen, Sjöström, 1983. s. 40. Malmberg, 1983. s. 25 - 27

Polaris takavarikoitiin niinkään, mutta venäläisten toimesta ja vuonna 1914. Huhtikuun 5. päivänä 1915 Venäjän merivoimat osti aluksen 1 736 000 markalla ja teki siitä Helsinkiin *Kretchet* -nimisen laivaston esikunta-aluksen. Laivaa ei koskaan ostettu takaisin FÅA:lle, mutta se palveli kuitenkin entistä kotimaataan : alukselta hankituille lomakkeille suomalaiset vastarintaliikkeen jäsenet väärensivät määräyksen, jonka mukaan jäänmurtaja *Tarmon* oli lähdeävä Kruunuvuoreen avustamaan venäläisiä laivoja pakenemaan Tallinnasta. *Tarmo* saatiin houkuteltua merelle, jolloin valkoiset kaappasivat sen omien sotatoimiensa avuksi 3. maaliskuuta 1918.³⁴

Vuonna 1914 FÅA:lle hankittu *Ariadne* oli tuskin ehtinyt satamaan ensimmäiseltä matkalta Stettiniin, Swinemundeen ja Tallinnaan, kun venäläiset viranomaiset ottivat sen haltuunsa 4. elokuuta 1914. Laiva kiinnitettiin Helsingin satamaan ja se palveli sairaalalaivana sodan päättymiseen asti. Huhtikuussa 1918 se palautettiin omistajalleen FÅA:lle.³⁵

Urania oli FÅA:lle kovan onnen nimi. *Urania I* , jonka laivanrakennusinsinööri Hugo Lindfors oli suunnitellut, oli *Astraeen* ohella ensimmäinen säännölliseen talviliikenteeseen tarkoitettu matkustajalaiva. Niiden konevoima oli edeltäjiinsä verrattuna suurempi, sillä esimerkiksi *Urania I* :n koneisto kehitti 1 600 ihv:a, kun tätä ennen suurin konevoima FÅA:n laivoilla oli ollut vain 700 ihv:a. Ne olivat ensimmäiset talvilaivat koko Itämeren alueella ja aloittivat vuonna 1891 säännölliset vuorot Englantiin. Helmikuun 3. päivänä 1913 *Urania I* törmäsi sumussa norjalaiseen ss *Fancyyn* Kattegatissa matkalla Hullista Kööpenhaminaan. Laiva upposi, mutta miehistö ja matkustajat pelastuivat ja heidät kuljetettiin vaurioituneella ss *Fancylla* turvaan. Samana vuonna, 1913, FÅA hankki uuden laivan, joka sai nimen *Urania II* . Kun ensimmäinen maailmansota syttyi, *Urania II* oli Hullissa, jossa se nostettiin telakalle. Huhtikuussa vuonna 1915 venäläiset kaappasivat laivan käyttöönsä ja samana vuonna se ajoi miinaan matkalla Arkangeliin ja upposi Vienan merellä.³⁶

Uranian sisaralus *Astraea* selvisi ensimmäisestä maailmansodasta samoin kuin *Torneå*, *Oihonna* ja *Arcturus I* . *Torneå* liikennöi sodan alkuun asti sekä rannikkoliikenteessä että Tukholmasta Suomen kautta Pietariin. Vuonna 1914 laivaa kunnostettiin ja sodan jälkeen se jatkoi toimintaa Tukholman-linjalla. *Oihonna* liikennöi sodan aikana Suomen ja Ruotsin välillä Pohjanlahdella. *Arcturus* toimi ennen sotaa Suomesta Kööpenhaminan kautta Hulliin kulkeneella reitillä. Sodan syttyessä se oli juuri paluumatkalla Suomeen Kööpenhaminasta. Laiva nostettiin telakalle Tukholmassa, jossa se vietti koko sodan ajan. Näin säästy

34. Pietikäinen, Sjöström, 1983. s. 31. Malmberg, 1983. s. 32 - 33

35. Pietikäinen, Sjöström, 1983. s. 49. Malmberg, 1983. s. 32

36. Pietikäinen, Sjöström, 1983. s. 9 - 13, 45. Riimala, 1983. s. 90 - 91.

Malmberg, 1983. s. 16 - 17

tärkeä yksikkö käytettäväksi myöhemmin Suomen vapaussodassa. *Arcturuksen* nimi jäi historiaan, kun se kuljetti 27. jääkäripataljoonan 940 jääkäriä Libausta Vaasaan vaikeissa jääoloissa jäänmurtaja *Sammon* avustamana helmikuussa vuonna 1918. Sodan jälkeen *Arcturus* jatkoi liikennöintiä Hulliin.³⁷ Pienistä aluksista *Capella* ja *Poseidon* takavarikoitiin Venäjälle sodan alkaessa, mutta molemmat palautettiin myöhemmin FÅA:lle.³⁸

Boren matkustajalaivasto koki ensimmäisen menetyksensä vuonna 1915. Toukokuun 25. päivänä Helsingin satamamakasiinissa raivonnut tulipalo levisi lähellä olleeseen *Bore II*:een. Laiva paloi niin pahoin, että se upposi. *Bore II* nostettiin ja kunnostettiin, minkä jälkeen venäläiset käyttivät sitä kuljetusaluksenaan. Seuraava menetys kohtasi yhtiötä kolme vuotta myöhemmin, jolloin Venäjän laivasto hankki pakko-otolla haltuunsa *Bore I*:n. Alkuperäiselle omistajalle jäi oikeus lunastaa alus sen vapauduttua Venäjän laivaston käytöstä. Takaisinlunastus tuli ajankohtaiseksi Suomen itsenäistyttyä, mutta ennen tätä ehti *Bore I*:kin syttyä palamaan. Alus täytyi upottaa ja nostamisen jälkeen FÅA suoritti siinä tarvittavat korjaukset ja asetti sen liikenteeseen *Hebe*-nimisenä. Vuonna 1926 Bore osti laivan jälleen itselleen ja antoi sille vanhan nimen: *Bore I*.³⁹

Sodan aikana matkustajalaivojen suurin ihmishenkien menetys tapahtui 14. joulukuuta vuonna 1916. Tuolloin Boren *Skiffet* ajoi Ahvenanmaan rannikolla miinaan ja 90 ihmistä kuoli. Venäläisten sensuuri salasi tapahtuman, ja vasta lehtiin tulvineet kuolinilmoitukset antoivat vihjeen tapahtuneesta.⁴⁰

Vapaussotaan vuonna 1918 osallistui laivoja, jotka oli onnistuttu pitämään poissa venäläisten viranomaisten ulottuvilta asettamalla ne kauttakulkuliikenteeseen, joka englantilaisten, venäläisten ja suomalaisten aloitteesta järjestettiin Pohjanlahden satamien kautta. Lisäksi oli laivoja, jotka oli saatu nostettua sodan ajaksi turvaan telakalle. Tällaisia laivoja olivat *Arcturus*, *Mira* ja *Poseidon* sekä lastilaivat *Virgo* ja *Castor*.

37. Pietikäinen, Sjöström, 1983. s. 18, 27, 30. Malmberg, 1971. s. 39 - 40. Malmberg, 1983. s. 32.

Arcturus ei ollut ainoa laiva, jota käytettiin jääkäreiden kuljetuksiin, sillä myös pienemmät alukset, *Mira*, *Poseidon*, *Virgo* ja *Castor* osallistuivat tehtävään.

38. Pietikäinen, Sjöström, 1983. s. 10, 44

39. Lodenius, 1972. s. 31 - 32

40. Uhrien määrästä ristiriitaisia tietoja: Malmberg, 1994 (*Navis Fennica*, 2). s. 144 : laivan 180 matkustajasta kuoli 175 ! Matkustajista 130 oli venäläisiä; pelastuneista suomalaisia kaksi ja venäläisiä kolme. Malmberg, 1983. s. 12: 90 matkustajaa kuoli.

Kun vapaussota syttyi, laivat olivat Mäntyluodossa sekä Gävlessä ja Suomen valkoinen hallitus määräsi ne käyttöönsä.⁴¹

FÅA suoritti kokonaan Suomen jääkäripataljoonan kuljetukset, mikä vaikeissa sotaoloissa oli merkittävä suoritus. 13. helmikuuta 1918 *Castor* lähti Libausta mukanaan täysi hiililasti sekä 167 jääkäriä. *Arcturus* oli samaan aikaan matkalla mukanaan 940 jääkärin pääjoukko. Gävlen lahdelta lähtien kuljetusta avusti jäänmurtaja *Sampo*. Gävlessä *Castorin* jääkärit siirrettiin *Arcturukseen*, joka jatkoi matkaa Vaasaan. Matkaa voi pitää vaarallisena, koska miinavaara oli merillä hyvin yleinen. *Arcturus* oli lisäksi aseeton ja ilman saattuetta. Vaasaan päästiin 25. helmikuuta lähes kaksi viikkoa kestäneen matkan jälkeen.⁴² *Arcturus* oli todennäköisesti kuuluisin vapaussodan sotilaskuljetuksiin osallistunut laiva, ”Jääkäreiden *Arcturus*”, mutta tämän lisäksi kaikkiaan 2 100 jääkäriä kuljetettiin pienemmillä laivoilla: *Castorilla*, *Miralla*, *Virgolla* ja *Poseidonilla*. Laivat kuljettivat myös sotatarvikkeita, mikä omalta osaltaan lisäsi matkojen vaarallisuutta. Esimerkiksi edellä mainitulla *Arcturuksen* matkalla Libausta Vaasaan *Arcturus* ja *Sampo* törmäsivät voimakkaasti toisiinsa *Sammon* ollessa irrottamassa *Arcturusta* jäistä. Tilanne oli uhkaava, koska *Arcturuksella* oli huomattava määrä räjähdysaineita lastinaan.⁴³

FÅA:n laivoja ei käytetty pelkästään ”valkoisten” palveluksessa, vaan ”punaiset” käyttivät niinkään aluksia omiin sotatarkoituksiinsa. Esimerkkeinä tällaisista aluksista FÅA:n lastilaivat *Ursus* ja *Aegir*.⁴⁴

Vuosien 1914 - 1918 aikana FÅA ja Bore menettivät yhteensä kaksitoista matkustajalaivaa, joista kahdeksan pakko-otettiin Venäjälle ja yksi Englantiin. Lisäksi kolme laivaa upotettiin saksalaisten toimesta. Yhtiöiden matkustajalaivojen määraindeksit kehittyivät seuraavasti vuosien 1913 ja 1918 välisenä aikana.⁴⁵ (1913 = 100) :

| | |
|------|-------|
| 1913 | 100 |
| 1914 | 77, 8 |
| 1915 | 72, 2 |
| 1916 | 44, 4 |
| 1917 | 33, 3 |
| 1918 | 33, 3 |

41. Malmberg, 1983. s. 39

42. Malmberg, 1983. s. 32. Malmberg, 1971. s. 39 - 40

43. Malmberg, 1971. s. 40. Lisäksi Pietikäinen, Sjöström, 1983. s. 29 - 30, 40, 44 ja 50
Malmberg, *Navis Fennica* 2, 1994. s. 144

44. Pietikäinen, Sjöström, 1983. s. 38, 54. ks. myös Riimala, 1983. s. 100

45. Pietikäinen, Sjöström, 1983. Riimala, 1983. s. 93 - 100. Malmberg, 1971. s. 97 - 98

Matkustajalaivasto koki pahimmat tappionsa heti sodan alussa sekä vuonna 1916. Sodan alussa venäläiset takavarikoivat suomalaisia aluksia käyttöönsä ja vuoden 1916 laivojen menetysten kasvu kuvastaa mielestäni merisodan luonteen muuttumista. Sodan alkuvaiheissa esiintyi jopa eräänlaista ritarillisuutta, mikä ilmeni laivoille annettuina ennakkovaroituksina. Myöhemmin taistelut muuttuivat totaaliseksi ja armottomiksi ja vuosiin 1916 - 1917 ajoittuvatkin eniten ihmishenkiä vaatineet laivojen tuhoutumiset. FÅA:n laivoilla menehtyi tiettävästi vain kuusitoista ihmistä vuosina 1914 - 1918. Eniten kuolonuhreja vaati Bore-yhtiön *Skiffetin* miinaan ajaminen Ahvenanmaan rannikolla 14. joulukuuta 1916, jolloin kuoli ainakin yhdeksänkymmentä henkilöä. Matkustajamäärät alenivat luonnollisesti sodan aikana. FÅA: teki kaksivuotiskaudella 1909 - 1911 siihen asti parhaan tuloksensa, sillä kaikkiaan 193 798 henkilöä matkusti yhtiön laivoilla. Jo kausi 1912 - 1914 osoitti laskua ja yhtiön laivat kuljettivat 179 647 matkustajaa. Maailmansodan syttyminen alensi matkustajamäärän kaudella 1915 - 1918 19 839 henkilöön⁴⁶, mikä oli vain kymmenen prosenttia huippukauden lukemista.

Laskua tapahtui 173 959 matkustajan verran. Yhteydet ulkomaihin katkesivat siis melko totaalisesti ja mikä pahinta, äskettäin luodut säännölliset linjayhteydet katkesivat. Sodan jälkeen oli tärkeää saada yhteydet toimimaan mahdollisimman pian ja Suomen oli luotava myös uudet yhteydet länteen ennen niin tärkeiden idänlinjojen sijaan. Sodan aiheuttamia tappiota tarkasteltaessa on myös muistettava taloudelliset vahingot, joita sota laivanvarustamoille aiheutti. Laivojen menetykset olivat jo sinällään merkittäviä, sillä laivat olivat maksaneet yhtiölle ostovaiheessa 500 000 markasta jopa kahteen miljoonaan markkaan. Menetykset olivat raskaita, koska moni upotetuista laivoista oli asetettu joko Englannin tai Venäjän palvelukseen, ja korvaukset jäivät suurelta osin maksamatta.⁴⁷ Sotavuosina kärsittiin myös merkittäviä tulonmenetyksiä, joita on vaikea arvioida. Matkustajalaivaliikenne eli ennen sodan alkua suotuisaa kautta ja kasvu olisi todennäköisesti jatkunut myönteisenä ellei sota olisi häirinnyt kehitystä ratkaisevasti.

46. Malmberg, 1971. s. 28

47. Ibid., s. 38

2. SUOMEN MATKUSTAJALAIVALIIKENTEEN ERITYISPIIRTEITÄ

2.1. Vuodenaikojen rytmittämää liikennettä

Suomen merenkulkua käsiteltäessä on välttämätöntä ottaa esille maamme erityisongelma: liikenteen hoitaminen jäästeiden läpi ankarina talvina. Suomen liikennemaantieteellinen sijainti oli varsin epäsuotuisa, koska pysyvästi jäättömiä satamia ei ollut muita kuin kaukainen Petsamon satama. Esimerkiksi naapurivaltioilla ei tätä ongelmaa esiintynyt vastaavassa laajuudessa. Ruotsin eteläiset satamat ja Venäjällä myös Pohjoisen jäämeren satamat olivat avoimia vaikeinkin talvina. Suomelle ongelmallisin tilanne oli Perämerellä, jonka satamat sulkeutuivat jopa viideksi kuukaudeksi.⁴⁸ Itämeren jäätilannetta on tutkittu ja tilastoitu talvesta 1719 - 1720 lähtien. Merentutkimuslaitoksen edesmennyt johtaja, professori Risto Jurva (1888 - 1953) oli erityisen kiinnostunut juuri jäätalvien historiasta. Hänen mukaansa koko Itämeri on ollut vuodesta 1740 lähtien kuusitoista kertaa jäässä. Jään laajuus on tällöin ollut 420 000 m². Viimeksi koko Itämeri oli jäätyneenä viisikymmentä vuotta sitten eli vuonna 1947. 1940-luku oli muutenkin kylmien talvien vuosi, sillä vuoden 1947 lisäksi vuosina 1940 ja 1942 koko meri oli jään sulkemana.⁴⁹ 1920-luvulla kylmimpiä talvia olivat 1924 (jään laajuus noin 275 000 m²), 1926 (noin 380 000 m²) ja 1929 (noin 385 000 m²). 1930-luvulla talvet olivat suotuisampia jääolojen kannalta, sillä laajimmillaan Itämeren jääpeite oli vuonna 1931 ollen tuolloin noin 170 000 m².⁵⁰

Olavi Paavolainen kuvaa tunnelmiaan Itämerellä ja Kanaalilla talvella 1932 teoksessaan Lähtö ja loitsu:

" Talvinen Itämeri ryntää vastaan heti lahdelta päästyämme. Sen aallokkoa ei raskain lastikaan pysty masentamaan. Tuulisessa ja mustassa yössä vilkuttavat Helan ja Rosewicin ja kaikki muut matalan ja vaarallisen rannikon majakat; Stubbenkammer kohoaa uhkaavana ja lumisena jäisistä aalloista, ja Cap Arconan majakka palaa huurteisessa usvassa kuin suuri ja viimassa lepattava lumilyhty. Kaikki ikävöivät jo väljemmille vesille...

Ponnistelemme Kanaalin läpi ankarassa vasta-aallokossa, jota pakoveden kirkkaan-vihreät juovat kirjavoittavat. Pilvenkirnuja pyörii merellä. Kannella varustaudutaan Atlanttia ja Biskajan mahdollista myrskyä varten... Taivaanrannalla näkyy sotalaivoja. Huhutaan vedenalaisista ja ajelehtivista miinoista etelässä. Laiva " rullaa " levottoman meren viskelemänä. Yössä aukeaa keulan edessä myllertävä valtameri. "

(Olavi Paavolainen, Lähtö ja loitsu. Kirja suuresta levottomuudesta. Valitut teokset 2. Helsinki 1961.)

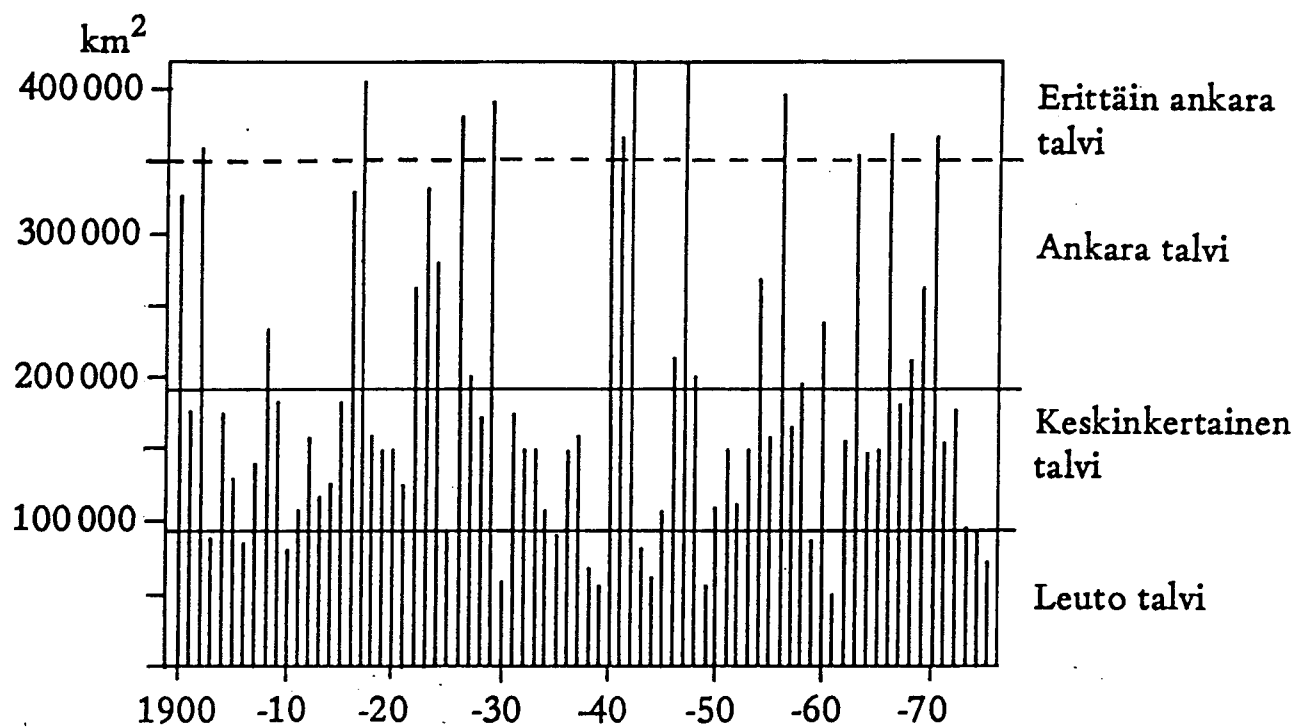
48. Pohjanpalo, 1965. s. 181

49. Historiallisen leuto jakso. Helsingin Sanomat 14. 03. 1997.

50. Pohjanpalo, 1965. s. 185

KUVIO 1. ITÄMEREN JÄÄTYNEEN ALUEEN LAAJUUS VUOSINA 1900 - 1975 SEKÄ TALVIEN LUOKITUS.

Lähde: Pohjanpalo, Jorma, Sata vuotta Suomen talvimerenkulkua. Helsinki 1978. s. 28



Mereksi Itämeri on hyvin matala, sillä sen keskisyvyys on vain 55 metriä, kun vastaavasti esimerkiksi Välimeren keskisyvyys on yli 2 000 metriä. Itämeri on fyysismaantieteelliseltä luonteeltaan varsin suljettu meri, jossa on runsaasti saaria ja niemiä. Saarien, luotojen ja karien runsaus on tehnyt Itämerestä merenkulullisesti vaativan alueen.⁵¹

Itämeri lahtineen kuuluu kokonaisuudessaan länsivirtausten alueeseen, mikä merkitsee sitä, että lännenpuoleiset tuulet ovat vallitsevina suurimman osan vuotta. Läheisyydessä tapahtuvan vilkkaan matalapainetoiminnan vaikutuksesta Itämeri on melko tuulinen varsinkin syksy- ja talvikuukausina. Meren pieniuudesta johtuen aallokko ei kuitenkaan yleensä aiheuta vaaratilanteita laivoille.⁵²

Merialueidemme jäätyminen alkaa normaalisti loka- marraskuun vaihteessa. Jäätyminen alkaa tavallisesti lokakuun lopulla pohjoisessa sisäsaaristossa, minkä jälkeen , marraskuun kuluessa, jäätyvät myös idässä Suomenlahden rannikon matalimmat vedet. Marraskuun lopulla kiertää lähes yhtenäinen kiintojääreunusta koko Perämeren rannikkoa. Etelärannikkoa kiintojää peittää joulukuun puolenvälin aikoihin. Viimeisenä jäätyvät lounainen saaristo sekä Ahvenanmaan rannat. Tammikuun lopulla jääsilta rakentuu Saaristomeren yli Ahvenanmaalle ja seuraava vaihe on koko saaristovyöhykkeen jäätyminen. Ennen ulapan jäätymistä rannikolle muodostuu yhtenäinen kiintojää, joka pysyy lähes liikkumattomana koko talven. Helmikuun alkupuoliskolla ulapat ovat jo jään peitossa ja helmikuun aikana ulapat jäätyvät yhtenäiseksi Perämerellä ja Suomenlahden perukasta Suursaaren länsipuolelle saakka. Normaalityltä Selkämeren ja Suomenlahden länsipuoliskon ulapalla on irrallista ajojäättä. Jääpeite on yleensä laajimmillaan maaliskuun alussa.⁵³

Jäiden väheneminen on selvästi havaittavissa jo maalisk - huhtikuun vaihteessa. Ulapoilta jäät häviävät suurimmaksi osaksi jo huhtikuun aikana. Rannikon kiintojää sulaa usein nopeimmin lähinnä rantaviivaa, jolloin rannikolle muodostuu sulia alueita, vaikka itse saaristo onkin vielä kiintojäässä. Ahvenanmaan ja Suomen mantereiden välinen kiintojääsilta murtuu tavallisesti huhtikuun puolivälissä ja Selkämeren ja Suomenlahden kiintojää katoaa yleensä toukokuun alkuun mennessä. Viimeiset muistot talven jäistä kohdataan tavallisesti ulapalla, jossa ahtojäiden ja sortuneiden jäävallien jäännökset ajelehtivat myöhään keväällä, joskus jopa vielä juhannuksen tienoilla. Talvista merenkulkua ajatellen rannikon ja saariston kiintojään ja ulapan irrallisen merijään välillä on selvä ero. Kiintojäässä olevat uomat peittyvät yleensä vain jäätyneen vuoksi. Sitä vastoin merijäässä jäänmurtajan uoma sulkeutuu nopeasti jään liikkumisen takia. Ulapan ahtojäät ja jään puristuminen muodostavatkin talvimerenkulun suurimmat vaarat.⁵⁴

51. Pohjanpalo, Jorma, 100 vuotta Suomen talvimerenkulkua. Helsinki 1978. s. 12 - 13

52. Ibid., s. 25

53. Ibid., s. 30 - 32. ks. myös Pohjanpalo 1965. s. 183.

54. Ibid., s. 32. Ahtojääillä tarkoitetaan tuulen tai vesivirtausten kasaamista jäälohkareista muodostunutta röykkiöistä jääpeitettä.

Purjelaivojen aikakaudella oli kaikki merenkulku pohjoisilla vesillä pysähdyksissä talven aikana. Tuulen paine ei yksinkertaisesti jaksanut kuljettaa purjelaivaa lumisohjossa ja jäissä, eivätkä vanteet ja kaaret kestäneet ajojään ankaraa puristusta. Näin ollen Suomen satamien purjehduskausi kesti niukasti yli puoli vuotta ja vesien jäädyttyä alukset seisoivat toimettomina kotimaan satamissa tai siirtyivät talvikaudeksi rahtiliikenteeseen lämpimämmille vesille, esimerkiksi Välimerelle.⁵⁵

Vilkkaimmat matkustuskuukaudet olivat läpi 1920- ja 1930 -luvun kesä-, heinä- ja elokuu. Vaikeat jääolosuhteet hiljensivät liikennettä erityisesti joului-, tammi- ja helmikuussa.⁵⁶ Esimerkiksi vuonna 1925 Suomesta lähti helmikuussa 1 054 matkustajaa ja saman vuoden heinäkuussa matkustajia oli 5 911 henkilöä. Kuvaavaa on, että kolmen kesäkuukauden osuus koko vuoden 1925 matkustajamäärästä oli 46 %.⁵⁷

Luonnollisesti myös miehistön tarve oli vähäisempää hiljaisina talvikuukausina kuin kesällä. Vuonna 1925 helmikuussa kotimaisilla aluksilla työskennelleen miehistön kokonaismäärä oli 1 364 henkilöä. Saman vuoden heinäkuussa työllistettiin lähes kolminkertainen määrä ihmisiä, sillä miehistön vahvuus oli 3 863 henkilöä.⁵⁸

55. Pohjanpalo 1965. s. 183 ja 186

56. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1923 - 1940

57. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1925

58. Ibid.

2.2. Vaikeuksien kautta voittoon: talvimerenkulun kehittäminen

"... Keskellä yötä heräsimme ruskeeseen ja paukkeeseen ja matkalaukut alkoivat purjehtia edestakaisin pitkin lattiaa. Kuulin hytin toisesta vuoteesta ujon äänen: " Nukutko sinä ? " Saatoin vakuuttaa, etten nukkunut, ja yht` aikaa napsautimme valon palamaan. Laiva kallistui suurin piirtein viidenkymmenen asteen kulmassa ja jokin hirmuinen jättiläinen läimäytti kurikalla sen kylkeä. " Olikohan se miina ? " kysyi vaimoni kylmäverisesti. " En - en luule ainakaan ", vastasin hieman vapisevalla äänellä. Rohkaistakseni hänen mieltään kerroin, että nämä FÅA:n laivat ovat suhteellisen pienestä koostaan huolimatta erittäin merikelpoisia. Ne on varta vasten rakennettu juuri Itämeren ja Pohjanmeren olosuhteita silmälläpitäen, niin että ne talvisaikaan kestävät hyvin jääesteetkin."

(Mika Waltari, Lähdin Istanbuliin. Totta ja tarua Euroopasta 1947. Porvoo 1948.)

Pohjanpalo on nostanut esille talviliikenne kysymyksen poliittisen merkityksen (Pohjanpalo, 1949).Niin kauan kuin tietä ei ollut suoraan Itämeren poikki, Suomi oli pitkän talven aikana täysin riippuvainen Venäjästä yhdysliikenteessään ja yhteyksissään läntiseen kulttuuriin. Näin ollen Suomen kannalta oli ensiarvoisen tärkeää ratkaista vaikea talviliikenne kysymys tyydyttävällä tavalla. Tässä työssä Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön panos oli ratkaiseva, sillä yhtiö alkoi ensimmäisenä rakentaa erikoisaluksia talviolosuhteisiin. Käytännössä tämä tarkoitti suomalaista talvilaivatyyppiä, jossa kaaret olivat tiheämmässä, levyt paksumpia ja konevoima suurempi kuin tavallisissa aluksissa.⁵⁹

Euroopan talvimerenkulku alkoi varsinaisesti Saksassa, vaikkakin jo 1850- ja 1860 -luvulla oli Hollannissa ja eräissä Skotlannin lahdissa käytetty aluksia jään murtamiseen. Mutta Euroopan, ja maailman, ensimmäinen varsinainen jäänmurtaja-alus *Eisbrecher I* valmistui Hampurissa vuonna 1871. Osloon Kristianiassa rakennettiin vuonna 1877 jäänmurtaja *Mjölnerin* , Göteborgissa vuonna 1882 *Isbrytaren* ja Tanskassa valmistui vuonna 1883 *Storkodder* -niminen jäänmurtaja.⁶⁰

59. Pohjanpalo, Jorma, Suomen kauppamerenkulku ja erityisesti linjaliikenteen osuus siinä.

Helsinki 1949. s. 80. Pohjanpalo 1965. s. 187 - 188 , 190

60. Pohjanpalo 1965. s. 190

Vuodesta 1877 lähtien yritettiin Hangon ja Tukholman välistä väylää pitää auki erikoisvalmisteisella höyrylaivalla, *Expressillä*, joka kulki linjan kerran viikossa. Vajaat puolet ensimmäisen vuoden tuotostaan laiva hankki matkustajaliikenteestä.⁶¹ *Express* hoiti meriliikennettä Hangon ja Tukholman välillä kuusitoista vuotta, mutta liikenne jouduttiin useina talvina keskeyttämään muutamiksi viikoiksi liian vaikeiden jääolosuhteiden takia.⁶² Ensimmäinen varsinainen jäänmurtaja otettiin käyttöön vuonna 1890.⁶³ Tukholmassa rakennetun *Murtajan* valmistuessa annettiin myös ensimmäiset viralliset määräykset talvimerenkulkuun tarkoitettujen laivojen vahvistuksista. Lisäksi merenkulun turvallisuutta parannettiin tehostamalla luotsi- ja majakkalaitosten toimintaa.⁶⁴

Matkustajalaivojen varustusta ja rakennetta määritelleet asetukset ohjailivat SHO:lle joulukuussa 1890 tilattujen kahden talvilaivan suunnittelua. Yhtiö sai aluksia varten Suomen valtiolta 360 000 markan korottoman lainan, jota ei tarvitsisi maksaa takaisin, mikäli SHO pystyisi ylläpitämään ympärivuotista, säännöllistä liikennettä Suomesta Englantiin kymmenen vuoden ajan.⁶⁵ Valtion tuki oli tärkeää, sillä talviliikenne aiheutti suuria lisäkustannuksia. Esimerkiksi rahtiliikenteessä varustamot nostivat myöhäisyyksyllä ja talvella rahtimaksuja 25 - 50 % normaaleihin kesärahteihin verrattuna. Korotukset eivät johtuneet ainoastaan suuremmasta riskistä vaan myös avustusmaksut ja lisääntynyt polttoaineen kulutus nostivat kustannuksia. Laivojen hankintakustannukset nousivat luonnollisesti myös erikoisrakenteiden vuoksi. Jäissäkulku varten vahvistettu alus tuli käytössään huomattavasti kalliimmaksi kuin vahvistamaton laiva edellä mainitun suuremman polttoainekulutuksen takia mutta myös mm. siitä syystä, että lastitila oli normaalia pienempi.⁶⁶

61. Pohjanpalo 1978. s. 92. Aiheesta myös mm. Haavikko, Paavo, Vuosisadan merikirja. Effoan sata ensimmäistä vuotta 1883 - 1983. Keuruu 1983. s. 15 ja 18 - 19.

62. Pohjanpalo 1965. s. 188

63. Pohjanpalo 1978. s. 95

64. *Ibid.*, s. 233. Luotsi- ja majakkalaitos on ollut vuodesta 1917 lähtien osa merenkululaitosta. Luotsilla tarkoitetaan luotsitutkinnon suorittanutta henkilöä, jonka tehtävänä on toimia aluksen päällikön neuvonantajana ja ohjata aluksia luotsialueella. Luotsiliitto piti ensimmäisen varsinaisen edustajakokouksensa vuonna 1920, jolloin se myös aloitti säännöllisen toimintansa. Luotsiliiton tehtävänä on meriturvallisuudesta huolehtiminen ohjaamalla ja valvomalla merenkulkua.

65. Haavikko 1983. s. 20

66. Pohjanpalo 1965. s. 196 - 197. Avustusmaksut tarkoittavat jäänmurtaja-avusta kertyviä kustannuksia. Jäänmurtaja-avustusta voivat saada alukset, jotka rakenteensa puolesta kuuluvat kansainvälisten luokituslaitosten hyväksymiin korkeimpiin alusluokkiin. Suomessa alukset on jaettu jäämaksun määräämistä varten seuraaviin jäämaksuluokkiin: 1A, 1B, 1C ja 2 sekä 3. Luokassa 1A, johon kuuluvat vahvimmat talviliikenteeseen soveltuvat alukset, ei kanneta mitään jäämaksuja.

Valtion tukitoimia motivoivat kaupallisten syiden ohella myös poliittiset tekijät: Venäjän ja Suomen suhteissa vallitsi hallakausi, joka oli alkanut helmikuun manifestilla. Vallitsevissa olosuhteissa Suomen senaatti halusi pitää meren ja yhteydet avoimina länteen, olivat suhteet Venäjään tai jäätilanne millaiset tahansa. Valtion tuesta huolimatta talviliikenne oli SHO:lle raskas urakka. Tilannetta vaikeuttivat osaltaan 1890-luvun alkuvuosina lama, osana yleismaailmallista talouspulaa, sekä vaikeat jäätalvet (mm. vuonna 1893). Venäjällä oli lisäksi sitkeä koleraepidemia, joka merkitsi matkustuskaranteenia. Taloudellisista vaikeuksista huolimatta SHO:lla oli vuosisadan loppuun mennessä kaikkiaan yhdeksään laivaa talviliikenteessä. Valtion antamaa lainaa ei tarvinnut maksaa takaisin, sillä Hanko - Hull -linja menestyi hyvin siirtolais- ja voilinjana. Nimenomaan tämän kyseisen linjan menestyminen antoi yhtiölle pohjan menestyä ja kasvaa johtavaksi linjavarustamoksi.⁶⁷

Vuonna 1939 Suomen valtiolla oli kaikkiaan kahdeksan jäänmurtajaa. 1930-luvun alkupuolella koetelleiden pulavuosien helpotettua aloitettiin myös täysin suomalaisen jäänmurtajan suunnittelu. Wärtsilä-yhtymä Oy:n Hietalahden telakka luovutti jäänmurtaja *Sisun* valtiolle maaliskuussa 1939.⁶⁸ Varsinaisina talvisatamina pidettiin tuolloin ainoastaan Hankoa ja Turkoa, mutta kaikkein kylmimpiä talvia lukuunottamatta oli mahdollista käyttää myös Helsingin ja Porin satamia.⁶⁹

Suomalaiset linjaliikenneyhtiöt hyötyivät kasvavasta talviliikenteestä. Esimerkiksi vapaussodan aikana, vuonna 1918, talviliikenteen osuus koko merenkulusta kasvoi 7 - 8 prosentista 15 - 18 prosenttiin. Valmistamalla erikoisvahvistettuja , talviliikenteeseen soveltuvia aluksia suomalaiset pystyivät kasvattamaan suhteellista paremmuuttaan talvimerenkulussa.⁷⁰ Suomen merenkulussa erityisen tärkeä talviliikenne on sekä laatunsa että laajuutensa puolesta harvinainen. Se on antanut leimansa alustyypppeihin ja varustamoiden työskentelyyn. Pohjanpalon (Pohjanpalo 1965) mukaan ” ...tätä maallemme tyypillistä meriliikennemuotoa ei tiettävästi missään muualla maailmassa ole kehitetty samalla sitkeällä tarmolla ja määrätietoisuudella kuin meillä ”.

67. Haavikko 1983. s. 20 - 23

68. Pohjanpalo 1978. s. 184 - 185

69. Ibid., s. 159

70. Kaukiainen, Yrjö, A History of Finnish shipping. London 1993. s. 144

3. MATKUSTAJALAIVALIIKENNE SUOMEN JA ULKOMAIDEN VÄLILLÄ 1919 - 1928

3.1. Huviksi ja hyödyksi: matkustamisen motiivit

" Minä lähdin matkalle. Minulla oli matkalaukku , kirjoituskone ja kohtuullisen huono sadetakki. Sitäpaitsi neilikoita-, punaisia ja keltaisia. -Tietysti Ariadnella -, millä muulla laivalla on sellainen ulkomaisten romantiikan ilmakehä ympärillään jo satamassa. Aurinko paistoi, Tähtitorninmäki oli lopultakin vihreä-, edellisenä yönä en ollut paljoakaan nukkunut. Oli ihastuttavaa huomata, että elämässä voi vielä olla jännitystä. "

(Mika Waltari, Matkakertomuksia. Mika Waltarin matkassa vuosina 1927 - 1968.

" Minä lähdän Konstantinopoliin. " Juva 1988)

Matkustaminen vaatii kehittyäkseen tietyt edellytykset. Yleinen maailmanpoliittinen tilanne oli eräs ratkaiseva kontrolloiva tekijä. Sota ja levottomuudet vaikeuttivat luonnollisesti matkustamista kun taas poliittisten ja ideologisten rajojen vapautuminen merkitsi matkailuvolyymien selvää kasvua. Matkustamisen kehittyminen on sidoksissa kansojen yhteiskunnalliseen ja taloudelliseen kehitykseen ja mahdollista vain siinä tapauksessa, että ihmisillä on vapaa-aikaa ja varaa lomanviettoon ja vapaus matkustaa. Yhteiskunnan taloudelliset voimavarat ovat eräs tärkeä kontrolloiva tekijä, sillä yksityisten kansalaisten matkustusresurssit ja matkailun yritystoiminta ovat niihin sidoksissa. Muita matkustamiseen vaikuttavia yhteiskuntatason tekijöitä ovat:

- liikennevälineiden kehitys
- polttoaineen hinta ja saatavuus
- hintakilpailukyky
- väkiluvun muutokset
- kaupungistuminen ja teollistuminen.

Yksilötasolla matkustamiseen vaikuttavat mm. seuraavat tekijät:

- ihmisten varallisuus, kielitaito, koulutus ja terveys
- käytettävissä oleva vapaa-aika
- ihmisten halu tai syy matkustaa.⁷¹

71. Hemmi, Jorma; Lehtinen, Jarmo, R.; Vuoristo, Kai-Veikko, Matkailu ja matkailijat. Porvoo 1987.

Poliittinen tilanne vaikutti oletettavasti melko ratkaisevasti itsenäistyneen Suomen suhtautumiseen ulkomaihin. Itsenäistyminen avasi toisaalta yhteyksiä ulospäin, mutta se myös sulki niitä. Ennen kaikkea katkesivat suhteet Venäjään ja Ahvenanmaan-kysymys viilensi Suomen ja Ruotsin suhteita. Nuorena valtiossa vallitsi kansallinen itsetietoisuus ja urautuminen sellaiseen, mikä koettiin ”suomalaiseksi”. Samalla kun ”suomalainen” yhdistettiin perinteisiin ja myös monessa suhteessa konservatiivisiin yleisasenteisiin, saatettiin ulkomaat kokea vieraina ja ulkomaalaiset muukalaisina. Näin ollen konservatiivis-kansallinen näkemys koki herkästi ”kansainvälisen” jyrkäksi vastakohtakseen eikä kehityksen kannalta luonnolliseksi vaikutteiden antajaksi ja vertailukohtana tarjoajaksi.⁷²

Tarkasteltaessa syitä suomalaisten merimatkustukseen huomataan jälleen vuodenaikojen merkitys. Turistiliikenne painottui pääasiallisesti kesäkuukausiin ja talvella tehtiin puolestaan enemmän työ- ja liikematkoja.⁷³ Tämä on varsin ymmärrettävää. Laivat olivat kehityksessään vielä kaukana nykyaikaisista loistoristeilijöistä ja talviolosuhteissa matkustamisen voi olettaa olleen enemmän koettelemus kuin huvimatka. Jos matkallelähtö ei ollut täysin välttämätöntä, sitä todennäköisesti siirrettiin mielellään kesään ja suotuisampiin sääoloihin.

Kuten edellä oleva katkelma Mika Waltarin teoksesta Matkakertomuksia osoittaa, eräs motiivi matkustamiselle oli seikkailunhalu ja uusien kokemusten etsiminen -elämään haluttiin jännitystä. Haluun nähdä ja kokea uutta liittyy läheisesti myös halu oppia uutta. Ainutlaatuisen mahdollisuuden seikkailunhaluisille matkustajille tarjosi ahvenanmaalainen Gustaf Erikson, joka matkusti purjealuksillaan 1930-luvulla Australiaan asti. Innokkaimmin tällaisia uusia mahdollisuuksia kokeilivat taiteilijat, kirjailijat ja lehtimiehet, jotka pystyivät hyödyntämään elämyksiä työssään. Purjehdusmatka Maarianhaminasta Australiaan kesti suunnilleen 100 - 120 vuorokautta, mutta tuuli- ja sääolot määräsivät matkan lopullisen keston. Matkan hinnaksi ilmoitettiin kymmenen shillinkiä jokaista laivalla vietettyä päivää kohden.⁷⁴

Osa ihmisistä matkusti saadakseen levätä, virkistyä, hoitaa terveyttään tai tavata sukulaisiaan, mikä voidaan nimetä vapaa-ajan vietoksi. Matkustamisen motiivi voi olla myös opiskelu, liiketoiminta tai kokoukseen osallistuminen. Näissä tapauksissa oleskelu ulkomailla kesti vähintään vuorokauden. Lisäksi voidaan eritellä päiväkävijät, jotka poikkesivat ulkomailla esimerkiksi risteilyllä. Merenkulkuilastoihin on laskettu mukaan myös maahanmuuttajat, sotilashenkilöt sekä kauttakulkumatkustajat.⁷⁵

72. Paasivirta, Juhani, Suomi ja Eurooppa 1914 - 1939. Hämeenlinna 1984. s. 226 - 227

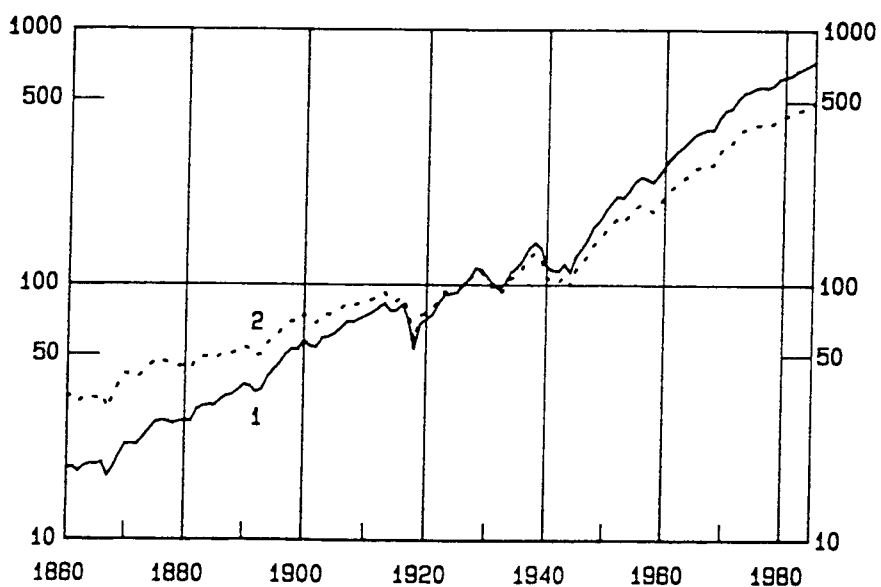
73. Pohjanpalo, Jorma, Suomen kauppamerenkulku ja erityisesti linjaliikenteen osuus siinä.
Helsinki 1949. s. 243

74. Malmberg, Thure, Kansainvälisessä risteilyliikenteessä. Navis Fennica, 2, 1994. s. 185 - 186

75. Hemmi, Jorma, Vuoristo, Kai-Veikko, Matkailu. Porvoo 1993. s. 126

Matkustamisen edellytyksenä oli väestön elintason nousu. Yksityinen kulutus on yksi tärkeimmistä mittareista kuvattaessa elintason kehitystä. Riitta Hjerppe (Hjerppe, 1988) on tutkinut Suomen talouden kasvua ja rakennemuutosta vuodesta 1860 vuoteen 1985 ja hänen tulostensa mukaan yksityinen kulutuksen osuus BKT:sta kasvoi vuosien 1860 - 1913 välisenä aikana. Ainoastaan vuosina 1860 - 1868 ja 1875 - 1885 kasvu oli pysähdyksissä. 1860-luvulla Suomi kärsi katovuosien tuomasta nälänhädästä, joka huipentui pahimpaan nälkävuoteen 1867, jolloin yksityinen kulutus laski peräti 11 % henkeä kohden. Tilanne parani väliaikaisesti, mutta 1870-luvun puolivälissä alkoi pitkä lamakausi, joka heikensi ulkomaankauppaa ja investointeja laskien samalla myös yksityistä kulutusta 8 % vuosina 1876 - 1881. Maailmansodalla oli tuhoisa vaikutus kulutukseen ja alimmilleen se putosi vuonna 1918 laskien tuolloin 35 % vuoden 1913 tasosta. Yksityinen kulutus nousi jälleen 1920 - 1928, mutta laski suuren laman myötä 20 % 1930-luvulla. Vaikka kulutus alkoi nousta jo vuodesta 1933 lähtien, kesti kolme vuotta ennen kuin lamaa edeltänyt taso oli läheskään saavutettu. Lama vaikutti näin ollen negatiivisesti kulutukseen peräti kahdeksan vuotta. Itsenäisen Suomen kaksi ensimmäistä vuosikymmentä olivat eurooppalaisen vertailun mukaan erittäin nopean kasvun aikaa. BKT per capita kasvoi 3,8 % vuodessa. Myönteinen kehitys pysähtyi rajusti toiseen maailmansotaan, jonka vaikutukset olivat pahemmat kuin minkään rauhanaikaisen taantumun. Tosin ensimmäiseen maailmansotaan verrattuna vaikutukset eivät olleet yhtä vakavia.⁷⁶

KUVIO 2. YKSITYINEN KULUTUS JA YKSITYINEN KULUTUS HENKEÄ KOHDEN 1860 - 1985, VOLYYMI-INDEKSIT 1926 = 100; 1. Yksityinen kulutus ja 2. Yksityinen kulutus henkeä kohden
Lähde: Hjerppe, Riitta, Suomen talous 1860 - 1985. Kasvu ja rakennemuutos. Helsinki 1988. s. 101



76. Hjerppe, Riitta, Suomen talous 1860 - 1985. Kasvu ja rakennemuutos. Kasvututkimuksia XIII. Helsinki 1988. s. 101 - 103. Lisäksi Hjerppe, Riitta, Kasvun vuosisata . Helsinki 1990.

Kulutuksen rakenne muuttui tulotason noustessa. 1860-luvulla selvästi yli puolet yksityisestä kulutuksesta meni ravintoon ja 1800-luvun lopulla kiihtynyt elintason nousu alkoi näkyä kulutuksen rakennemuutoksessa vasta 1900-luvun alussa ja kehitys oli tuolloinkin vielä hidasta. Elintarvikkeiden osuus kulutuksesta laski vuosisatojen vaihteessa mutta aleneminen pysähtyi ensimmäisen maailmansodan aikana. 1920-luvulla ravinnon osuus koko kulutuksesta lähti nopeaan laskuun, jonka pysäytti 1930-luvun lama ja toinen maailmansota. Tulojen kasvu mahdollisti kulutuksen siirtymisen välttämättömyysmenojen lisäksi kulutusta kestävien kulutustavaroiden kuten huonekalujen ja kodin koneiden hankintaan, matkustamiseen, koulutukseen, terveydenhoitoon, virkistykseen ja huvitukseen. 1800-luvun lopulla erityisesti asumisen kulutusosuuden lasku antoi tietä muulle kulutukselle, sillä asumismenojen osuus yksityisestä kulutuksesta laski 1860-luvun 15 - 17 prosentista suhteellisen tasaisesti 1920-luvulle asti, jolloin se oli enää noin 10 prosenttia.⁷⁷

Myös julkisen sektorin keskeiset tehtäväalueet, joihin mm. satamista ja vesireiteistä huolehtiminen kuuluvat, kasvattivat merkitystään 1800-luvun jälkipuoliskolla. Rautateiden rakentaminen ja koulujärjestelmän luominen olivat ennen ensimmäistä maailmansotaa yleisen hallinnon lisäksi tärkeimmät valtion menoja vaatineet tehtävät. Maanviljelystä sekä liikennettä tuettiin 1800-luvun lopulla lainoilla ja avustuksilla.⁷⁸ Vielä 1800-luvun puolivälissä investointien painopiste oli Suomessa ns. ei-teollisissa investoinneissa, johon kuuluvat asunto-, maa- ja vesirakentaminen. Liikenneverkoston määrätietoinen kehittäminen alkoi 1800-luvun puolivälissä Saimaan kanavan rakentamisella (otettiin käyttöön vuonna 1856) , mutta vuosisadan jälkipuoliskolla rautatiet nousivat merkittävimäksi rakennuskohteeksi. Vilkkainta rautateiden rakentamisen kautta oli 1880-luku. Investointien volyyymi suunnilleen kolminkertaistui 1920-luvun alusta 1930-luvun lopulle. Investointiaste nousi 1920-luvun alkupuolen runsaasta 10 prosentista lähes 20 prosenttiin vuosikymmenen loppuun mennessä. Nopea teollisuuden kasvu edellytti liikenneverkon rakentamista.⁷⁹

77. Hjerppe 1988. s. 104 - 107

78. Ibid., s. 110 - 111

79. Ibid., s. 122 - 124

Suomalaisten elintaso nousi siis erityisesti kahtena ensimmäisenä itsenäistymisen jälkeisenä vuosikymmenenä aina toiseen maailmansotaan saakka. Kehitys elvytti myös matkustamista, ei ainoastaan Suomessa vaan koko Euroopassa. Uusi ilmiö oli myös se, ettei matkustaminen ollut enää ylimpien yhteiskuntaryhmien etuoikeus vaan se demokratisoitui vähitellen. On kuitenkin huomattava, että edelleen matkustaminen oli yleisintä ylemmissä yhteiskuntaryhmissä. Esimerkiksi vuodelta 1928 oleva elinkustannustutkimus erittelee eri maataloustyöläisryhmien menoja. Työläisryhminä olivat muonamiehet, päivätyöläiset ja työnjohtajat. Tilastoista käy selvästi ilmi, että sekä kokonaismenot että useimmat yksittäiset menoerät olivat pienimmät muonamiesten ryhmässä ja vastaavasti suurimmat työnjohtajien ryhmässä. Yleensä erot muonamiesten ja päivätyöläisten menojen välillä olivat varsin pienet, kun taas työnjohtajien menot olivat selvästi em. ryhmiä suuremmat. Välttämättömien menojen, joihin tilastossa luetaan ravinto, asunto, lämmitys, valo, vaatteet ja jalkineet, osuus muonamiesten menoista oli 86,2 % ja päivätyöläisten 82,8 %. Työnjohtajilla vastaava osuus oli 78,4 %. Pakollisiin menoihin voidaan lukea myös verot, joita työnjohtajat maksoivat eniten eli verojen osuus kokonaismenoista oli 3,0 %, päivätyöläisillä 1,9 % ja muonamiehillä 1,3 %. Muut menot jakautuivat moniin pieniin, mutta tärkeisiin menoryhmiin, kuten kalustomenoihin, sairaan- ja terveydenhoitoon ja lasten koulunkäyntimenoihin. Tähän menoryhmään kuuluivat myös matkat. Matkamenot olivat tyypillisiä sivistysmenoja, jotka olivat varsin vähäpätöisiä taloudellisesti ahtaissa oloissa ja nousivat tuntuvasti varakkuuden kasvaessa. Näin ollen muonamiesten kokonaismenoista matkamenojen osuus oli 0,3 % ja työnjohtajien 1,9 %.⁸⁰ Näin pienet osuudet kertovat, ettei maalaisväestöllä ollut vielä 1920-luvun lopulla mahdollisuuksia ulkomaanmatkoihin. Jopa työnjohtajille matkarahojen kerääminen oli vaikeaa. Oletettavasti matkustaminen oli pitkään kaupunkilaisten ja nimenomaan varakkaiden kaupunkilaisten etuoikeus.

” Laivamatka: hidasta siirtymistä ateriasta toiseen. Vanhempia naishenkilöitä, jotka etsivät yhteisiä tuttaviaan tai muistelevat pieniä juttuja kanssamatkustajista-, herroja, jotka hiljaisen onnen vallassa vapautuvat kieltolakimaan kuivettuneesta ilmapiiristä-, morsiuspari, joka tuskin huomaa edes ruoka-aikoja-, ylioppilaita ensimmäisellä ulkomaanmatkalla-, kaikkein onnellisimpia viimeksimainitut. ”

(Mika Waltari, Matkakertomuksia. Mika Waltarin matkassa vuosina 1927 - 1968.

” Minä lähden Konstantinopoliin .” Juva 1988.)

80. SVT, XXXII. Sosiaalisia erikoistutkimuksia, 14. Elinkustannustutkimus vuodelta 1928. B. Maataloustyöläisperheet. Helsinki 1937. Tilastossa esiintyvällä termillä *sivistysmenot* tarkoitetaan menoja, joita voidaan tarvittaessa joustavasti supistaa ja jotka vaurauden lisääntyessä kasvavat nopeammin kuin kokonaismenot. Niille ominaisena voidaan siis pitää niiden suhteellisen osuuden lisääntymistä vaurauden kohotessa.

Virkamiesten ja muiden henkisen työn tekijöiden reaaliensiot olivat kuitenkin jääneet jälkeen palkkakehityksessä ennen ensimmäistä maailmansotaa. Valtion virkamiesten määrä kasvoi tehtävien lisääntyessä, eikä valtiolla ollut varaa maksaa entisen tasoisia ” herrasmiehen ” palkkoja kasvavalle virkakunnalleen. Virkamiesten palkkakuoppa oli kuitenkin hyvin suhteellinen: entiseen ylelliseen elämäntyyliin ei ollut enää varaa mutta silti heitä pidettiin yhteiskunnan hyväosaisina -herrasväkenä. Yleisesti ottaen 1920-1930 -luvun kehitys kavensi tuloeroja ainakin palkkatulon ja maataloustulon osalta. Lisäksi itsenäisyyden ajan alussa säädetyt progressiiviseen verotukseen perustuneet verolait koskettivat varakkaita veronmaksajia enemmän kuin vähävaraisia ja toteuttivat siten osaltaan, alhaisen verotuksen takia tosin vain vähäisessä määrin, tulonsiirtoa.⁸¹

Teollisuudessa työskennelleiden matkustamista rajoittivat työajat: kuusipäiväinen työviikko ja lyhyet vuosilomat estivät pitempien matkojen toteuttamisen. Sosiaaliin erikoistutkimuksiin kuuluva teknillisen henkilökunnan työ- ja palkkausoloja vuonna 1929 kartoittanut tutkimus valottaa jonkin verran muutamien teollisuusalojen työaikoja. Tavallisina arkipäivinä normaali työaika oli 8 - 9 tuntia ja lauantaisin sekä aattopäivinä työaika oli yleensä 1 - 2 tuntia lyhyempi. Eri teollisuusalojen välillä esiintyi suuriakin vaihteluja työajoissa. Selvästi pisimpiä työpäiviä tekivät paperi- ja puuteollisuuden sekä rakennusalan henkilökunta, joiden päivittäinen työaika ylitti jopa kymmenen tuntia. Myös ylitöitä esiintyi runsaimmin puuteollisuudessa ja rakennustöissä. Tutkimuksessa arvioidaan, että todennäköisesti suurin osa ylitöitä tehneistä henkilöistä oli joutunut suorittamaan niitä myös sunnuntaisin, mutta tätä asiaa koskevat vastaukset olivat olleet epämääräisiä ja näin ollen luotettavia tietoja on ollut vaikea koota. Vuosilomien jakautumista tilasto käsittelee viiden ammattiryhmän osalta: johtajien ja osastonhoitajien, apulaisten, erikoismestarien, piirtäjien ja laboranttien sekä työnjohtajien ja mestarien. Alle vuoden työnantajansa palveluksessa työskennelleille myönnettiin minimiloma, joka oli seitsemän päivää ja 1 - 5 vuotta työskennelleille kahden viikon vuosiloma oli tavallisin. Korkeamman teknillisen henkilökunnan, johtajien ja erikoismestareiden, vuosilomat olivat kuitenkin muiden lomia pitemmät. Yli kuukauden kestävä loma ei ollut muualla kuin valtion toimissa.⁸²

Matkustamiseen liittyy myös psykologisia seikkoja, joista 1920-luvulla tärkeänä tekijänä oli varmasti ihmisten reaktio sotaan vastaan. Maihinsa ja koteihinsa sidotut ihmiset, jotka olivat eläneet pelonkin vallassa, halusivat lähteä liikkeelle heti, kun se oli mahdollista. Matkustaminen pois kotimaasta ja tutuista ympyröistä vei ajatukset tehokkaasti pois koetusta kurjuudesta ja sodan aiheuttamasta synkkydestä. Matkustaminen tyydytti todennäköisesti myös ihmisten vapauden kaipuuta ja kiehtovuutta lisäksi uutuuden viehätyks: ensimmäistä kertaa kansalaisilla oli todellinen mahdollisuus kokea laivamatka höyrylaivoilla ja nähdä vieraita maita ja erilaisia kulttuureita omin silmin. Ulkomailta käyneiden kertomukset innostivat edelleen yhä useampia lähtemään .

81. Salokangas, Raimo, Itsenäinen tasavalta. Suomen Historian Pikkujättiläinen. Porvoo 1993.
s. 683

82. SVT, XXXII. Sosiaalisia erikoistutkimuksia, 11. Teknillisen henkilökunnan työ- ja palkkausolot vuonna 1929. Helsinki 1933.

" ... Sodan ja jatkuvan hermosodan lipeä on pessyt pois nykyajan ihmisen mielestä turhan uskon sanoihin. Kukaan ei enää usko ketään, kukaan järkevä ihminen nimittäin. Jos tahtoo muodostaa käsitystä omasta ajastaan, ei usko enää muuhun kuin omiin silmiinsä. Niiden näköpiiri on tosin rajallinen, mutta ne eivät ainakaan valehtele liian paljon... Mutta miten päästä lähtemään. Miten voi päästä pitkälle matkalle kirjailija, joka ei lukeudu mihinkään puolueeseen tai poliittiseen leirikuntaan, jolta puuttuvat kaikki tärkeät suhteet määrääviin henkilöihin. Miten voi päästä lähtemään köyhästä maasta, joka tarvitsee kaiken liikenevän valuutan elintärkeihin tarkoituksiin. Tällaiset tunnollisen mielen synnyttämät ajatukset nousivat esteeksi kaikille matkasuunnitelmille. "

(Mika Waltari, Lähdin Istanbuliin. Totta ja tarua Euroopasta 1947. Porvoo 1948.)

Myös naisten sosiaalisen aseman muutos näkyi matkailussa, sillä aiemmin miesvoittoiseen matkustajien joukkoon ilmestyi yhä enemmän myös naisia. Puhtaasti käytännön asioita, jotka edistivät matkustamista, olivat matkustuskieltojen ja -rajoitusten kumoamiset vähitellen 1920-luvun kuluessa. Myös kulkuyhteyksien parantuminen oli merkittävä edistystekijä: höyrylaivat kehittyivät ja niiden viihtyisissä salongeissa saattoi matkustaa pitkiäkin matkoja. Samoin maantiestön paraneminen ja autojen yleistyminen sitoivat Pohjois-Suomen ja sisämaan paremmin rannikkokaupunkeihin. Radion ja lehdistön osuutta matkailunedistäjinä ei myöskään pidä vähätellä, sillä ne laajensivat huomattavasti suomalaisten maailmankuvaa, herättivät uteliaisuutta muita maita kohtaan ja levittivät muotia sekä mainontaa. " Iloisen 20-luvun " mentaliteetti ja kansainvälistyminen tavoitti Suomenkin radion ja gramofonin kautta.

Siirtolaisuus oli edelleen 1919 - 1930 merkittävä syy kotimaasta lähtemiselle, vaikka määrät olivat vähäisempiä 1900-luvun ensimmäisen vuosikymmenen huippulukemiin verrattuna. Kaikkiaan Suomesta lähti siirtolaiseksi 65 239 henkilöä eli keskimäärin 5 437 henkilöä vuodessa. Vertailun vuoksi mainitsen, että suurimpina siirtolaisuusvuosina eli 1899 - 1913 Suomesta lähti siirtolaiseksi keskimäärin 14 764 henkilöä vuodessa. Siirtolaisuustilastot tarkentuivat vuodesta 1924 lähtien, jolloin siirtolaisten määränpääät alettiin erotella tarkemmin aikaisemman maanosittain tapahtuneen jaottelun sijaan. Kanada oli selvästi suomalaisten suosituin määränpää ja Yhdysvallat oli yhtä selvä kakkonen. Vuosina 1924 - 1930 Kanadaan päätyi 28 090 suomalaista ja Yhdysvaltoihin puolestaan 3 212. Australian suosio oli myös nousussa ja sinne matkusti ko. ajanjaksona 1 066 suomalaissiirtolaista. Uusi kohdemaana oli Ruotsi, jonne Suomesta lähti 100 - 200 siirtolaista vuodessa. Myös Venäjälle matkustettiin, mutta vuosittain sinne lähti alle sata siirtolaista vuosittain.⁸³

Matkustaminen oli aluksi ennen kaikkea " hyötymatkustusta " kuten liike-, kokous- ja kongressimatkoja. Myöhemmin tehtiin myös huvi- ja lomamatkoja. Tarkempi selvitys matkustamisen syistä olisi mahdollista

83. SVT, XXVIII. Siirtolaisuustilasto 1 - 24. 1900 - 1945.

tehdä passi- ja matkustuslupahakemuksiin tutustumalla. Matkaa suunnitellut joutui perustelemaan hakemuksiin matkansa tarkoituksen. Tässä työssäni en kuitenkaan perehdy passi- ja matkustuslupahakemuksiin tarkemmin. Mika Waltari kertoi Turkin-matkaansa edeltäneestä paperisodasta teoksessaan " Lähdin Istanbuliin " :

" ...Minua vanhempi sukupolvi tosin kertoo, että ennen ensimmäistä maailmansotaa ei tarvinnut edes passia, vaan pitkin Eurooppaa saattoi esteittä matkustaa, jos vain osti matkalipun. Minusta se kuitenkin kuulostaa uskomattomalta.

Nyt tarvitaan Suomessa ulkomaanmatkaa varten passi ja matkustuslupa, jotka saa lääninhallituksesta, jos pystyy esittämään kylliksi pätevät syyt matkaansa. Sen lisäksi tarvitaan valuuttaa, jonka voi myöntää vain Suomen Pankki, jos pystyy esittämään kylliksi pätevät syyt matkaansa...

... Kävin siis ostamassa muutamia matkalupa-anomuskaavakkeita lääninhallituksen vahtimestarilta a` viisi markkaa kappale, katselin kauhistuneena kadulle asti ulottuvaa jonoa, joka oli pyrkimässä Ruotsiin, valokuvautin passikuvaamossa itseni ja kaiken varalta vaimonikin, hankin molemmille esteettömyystodistuksen poliisilaitoksen passi-toimistosta, ja tällä välin vaimoni oli ehtinyt keittää mansikat. Palasimme siis takaisin kesän helmaan voidaksemme täydessä rauhassa syventyä perustelemaan matkani välttämättömyyttä. Luettuaan anomukseni vaimoni itki liikutuksesta ja sanoi lopultakin uskovansa, että minun tosiaan piti päästä matkalle...

...Sain...viipymättä paluupostissa vastauksen, että anomukseni kyllä käsiteltäisiin, kunhan voisin ilmoittaa lähtöpäiväni, koska matkalupa on voimassa vain 30 päivää ja tämän määräajan kuluessa on lähdettävä matkalle, muussa tapauksessa on jätettävä uusi matkalupa-anomus...Mielestäni 30 päivää oli kovin lyhyt aika kaikkien tarpeellisten viisumien hankkimiseksi. Jos olisin todella aavistanut, miten paljon huolta, juoksua, harmia ja vaivaa sisältyi matkallelähtöön, olisin kenties vielä viime hetkessä heittänyt kaiken sikseen...

...Turkin lähetystö lupasi minulle viisumin viikossa, jos olin valmis suorittamaan asian vaatimat sähkökulut. Ranskan lähetystö selitti pahoitellen, että oleskeluviisumin saaminen Ranskaan historiallisia tutkimuksia varten kestäisi suunnilleen kaksi kuukautta. Mutta...jos kääntyisin lähetystön kaupallisen attashean puoleen tarpeellisin paperein varustettuna ja anoisin viisumia kaupallisia asioita varten, saisin sen parissa päivässä...Hollannin ja Belgian läpikulkuviisumit sain muitta mutkitta kolmeksi kuukaudeksi menoa ja paluuta varten. Sveitsin viisumin saaminen oli hankalin, koska hakemukset oli postitettava Sveitsiin ja vain vastauksen saattoi saada sähköitse...Säästääkseen kallista valuuttaa olin Suomen Pankin julkisesti ilmaisemaa toivomusta noudattaen päättänyt matkustaa meritse suomalaisessa laivassa Hollantiin ja palata samoin Antwerpenista tai Rotterdamista suorinta tietä Suomeen. Tämä päätös...säästi kuitenkin läpikulkuviisumien hankkimisen Ruotsiin, Tanskaan ja Saksan englantilaiselle vyöhykkeelle. "

(Mika Waltari, Lähdin Istanbuliin. Totta ja tarua Euroopasta 1947. Porvoo 1948.)

3.2. Merimatkailu kiehtoo: matkustajamäärien kehittyminen

Matkustajamäärät kasvoivat melko tasaisesti koko 1920-luvun ajan. Vuonna 1923 Suomesta lähti 42 354 henkilöä ja vuoteen 1929 mennessä määrä oli kasvanut 60 509 matkustajaan. Ulkomaalaisten osuus lähteneistä oli vuosittain suunnilleen puolet, mutta 1930-luvulla osuus kasvoi muutamina vuosina jopa kahteen kolmasosaan (ks. LIITTEET 3, 4 ja 6) . 1930-luvun alussa heikko taloudellisen tilanne alensi matkustamista, mutta jo vuonna 1934 matkustaminen kääntyi todella nopeaan kasvuun. Kun vuonna 1933 Suomesta lähti 49 314 matkustajaa, oli määrä seuraavana vuonna kasvanut 60 891 matkustajaan ja sadantuhannen matkustajan raja rikottiin pari vuotta myöhemmin eli vuonna 1937. Kuten aikaisemmin totesin, siirtolaisuus ei enää ollut niin merkittävää kuin 1900-luvun alussa. Jos lähteneiden määrästä vähennetään ulkomaalaisten osuus sekä siirtolaisten osuus, saadaan totuudenmukaisemmat tulokset siitä, kuinka paljon suomalaiset todella matkustivat joko huvi-, loma-, tai työmatkoja.

TAULUKKO 2. SUOMESTA LAIVOILLA ULKOMAILLE LÄHTENEET SUOMALAISET, ULKOMAALAISET JA SIIRTOLAISET VUOSINA 1923 - 1939.

| VUOSI | MUUT SUOMALAISET | ULKOMAALAISET | SIIRTOLAISET | YHTEENSÄ |
|----------|---------------------|---------------|--------------|-----------|
| 1923 | 11 898 | 16 621 | 13 835 | 42 354 |
| 1924 | 12 658 | 18 038 | 5 429 | 36 125 |
| 1925 | 11 617 | 22 211 | 2 490 | 36 318 |
| 1926 | 13 025 | 21 907 | 6 043 | 40 975 |
| 1927 | 16 963 | 23 408 | 6 088 | 46 459 |
| 1928 | 21 531 | 24 545 | 5 055 | 51 131 |
| 1929 | 23 908 | 30 218 | 6 383 | 60 509 |
| 1930 | 29 150 | 29 325 | 3 964 | 62 439 |
| 1931 | 23 849 | 30 891 | 741 | 55 481 |
| 1932 | 12 531 | 29 820 | 1 161 | 43 512 |
| 1933 | 14 175 | 34 462 | 677 | 49 314 |
| 1934 | 17 572 | 42 917 | 402 | 60 891 |
| 1935 | 22 902 | 51 885 | 573 | 75 360 |
| 1936 | 28 978 | 64 138 | 711 | 93 827 |
| 1937 | 33 112 | 72 201 | 1 536 | 106 849 |
| 1938 | 39 272 | 76 748 | 1 286 | 117 306 |
| 1939 | 40 774 | 66 793 | 963 | 108 530 |
| Yhteensä | 373 915 | 656 128 | 57 337 | 1 087 390 |

Lähteet: SVT, 1 Bb, Merenkulku 1923 - 1939. SVT, XXVIII, Siirtolaisuustilasto 1 - 24. 1900 - 1924.

Edellä olevista luvuista voi tehdä muutamia mielenkiintoisia huomioita. Lama heikensi matkustusmahdollisuuksia 1930-luvun alussa ja vuosi 1932 oli aallonpohja, jonka jälkeen kasvu kiihtyi nopeasti saavuttaen huippulukemat ennen sotaa vuonna 1939. Vuonna 1932 huono taloustilanne vaikutti nimenomaan suomalaisten matkustamiseen, joka väheni suunnilleen puoleen edellisvuodesta. Sen sijaan ulkomaalaisten matkustaminen Suomesta pysyi lähes ennallaan vähentyen vain parilla prosentilla 1931 - 1932 . Laman jälkeinen matkustuksen lisääntyminen on myös huomiota herättävää. Eniten kasvua edeltävään vuoteen tapahtui vuosina 1936 ja 1938. Matkustaminen lähes kaksinkertaistui lyhyellä aikavälillä vuodesta 1932 vuoteen 1935. Yksityinen kulutus alkoi toipua lamasta vuodesta 1933 lähtien ja samoin matkustaminen alkoi elpyä kulutustason nousun myötä. Vuodesta 1923 vuoteen 1939 matkustaminen lisääntyi 29 %:a. Jos otetaan laskuihin mukaan myös ulkomaalaiset sekä siirtolaiset, lisääntyi matkustaminen ko. ajanjaksona 39 %:a. Kaikkiaan Suomesta lähti laivoilla 1 087 790 henkilöä ulkomaille vuosina 1923 - 1939. Suomalaisia lähti kyseisenä ajanjaksona yhteensä 374 325 henkilöä, joista siirtolaisia oli 57 337.⁸⁴

Suomeen saapuneiden matkustajien määrä oli vuoteen 1928 asti pienempi kuin lähteneiden määrä, mutta tämän jälkeen saapuneita oli hieman enemmän lukuunottamatta vuotta 1939 (ks. LIITTEET 3, 4 ja 5) . Samoin kuin lähteneissä matkustajissa myös saapuneissa oli runsaasti ulkomaalaisia. 1920-luvulla heidän osuutensa oli suunnilleen puolet, mutta 1930-luvulla osuus nousi ollen huippuvuosina noin 70 % (esim. vuosina 1935 ja 1936) .

84. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1923 - 1939. SVT, XXVIII, Siirtolaisuustilasto 1 - 24. 1900 - 1924

Esitän myös saapuneista matkustajista todelliset lukumäärät, joista on vähennetty ulkomaalaisten osuus. Poikkeuksena lähteneiden suomalaisten määrittelyyn, saapuneiden osalta ei ole mahdollista erotella siirtolaisten osuutta, koska siirtolaisten paluumuuttoa ei ole tilastoitu.

TAULUKKO 3. SUOMEEN LAIVOILLA SAAPUNEET SUOMALAISET JA ULKOMAALAISET VUOSINA 1923 - 1939.

| VUOSI | SUOMALAISIA | ULKOMAALAISIA | YHTEENSÄ |
|----------|-------------|---------------|-----------|
| 1923 | 15 422 | 18 419 | 33 841 |
| 1924 | 15 874 | 17 693 | 33 567 |
| 1925 | 13 889 | 21 963 | 35 852 |
| 1926 | 16 067 | 22 695 | 38 762 |
| 1927 | 18 973 | 25 023 | 43 996 |
| 1928 | 23 056 | 28 374 | 51 430 |
| 1929 | 29 865 | 32 561 | 62 426 |
| 1930 | 32 850 | 34 119 | 66 969 |
| 1931 | 28 108 | 32 634 | 60 742 |
| 1932 | 16 469 | 32 466 | 48 935 |
| 1933 | 16 095 | 36 300 | 52 395 |
| 1934 | 18 324 | 44 571 | 62 895 |
| 1935 | 23 855 | 55 094 | 78 949 |
| 1936 | 29 558 | 66 817 | 96 375 |
| 1937 | 33 590 | 73 613 | 107 203 |
| 1938 | 40 873 | 78 110 | 118 983 |
| 1939 | 41 974 | 64 914 | 106 888 |
| Yhteensä | 414 842 | 685 366 | 1 100 208 |

Lähteet: SVT, 1 Bb, Merenkulku 1923 - 1939.

Saapuneiden matkustajien lukumäärä aleni laman takia samalla tavalla kuin lähteneiden matkustajienkin. Pohjalukemat ajoittuvat kuitenkin vuoteen 1933, kun taas lähteneiden määrä oli alimmillaan vuonna 1932 ja oli alkanut jo nousta seuraavana vuonna. Heikosta taloustilanteesta toipuminen tapahtui kuitenkin melko samaan tahtiin vuoteen 1939 asti. Vertailtaessa suomalaisten lähtemistä ulkomaille ja saapumista kotimaahan erottuu eräs mielenkiintoinen piirre: saapuneita on ollut jokaisena vuonna 1923 - 1939 enemmän kuin lähteneitä. Jos otetaan myös ulkomaalaiset mukaan, vuosina 1923 - 1927 sekä 1939 Suomesta lähti enemmän ulkomaille ihmisiä kuin saapui. Sen sijaan pelkästään suomalaisia saapui enemmän kuin lähti joka vuosi. Suomessa ei siis merenkulun matkustajaliikennetilastojen mukaan kärsitty tappiollisesta väestön muuttoliikkeestä vaan päinvastoin. Vuosina 1923 - 1939 suomalaisia lähti kotimaastaan laivoilla 374 325 henkilöä ja kotimaahansa saapui puolestaan 414 842 henkilöä eli saapuvia oli 40 517 enemmän kuin lähtijöitä. Vuosittain saapuneiden ja lähteneiden välinen erotus vaihteli 5 957 (vuonna 1929) ja 478 (vuonna 1937) matkustajan välillä. Karkeasti arvioiden 1923 - 1932 saapuneiden ja lähteneiden välinen määrällinen ero oli suurimmillaan eli saapuneita oli vuosittain keskimäärin 3303 enemmän kuin lähteneitä. Tämän jälkeen ero pieneni selvästi ja 1933 - 1939 vuosittainen ero oli keskimäärin 1069 henkilöä.

Matkustajalaivaliikenteen kasvuluvut ovat odotettuja kun huomioidaan alhainen lähtötaso. Liikennehän pääsi varsinaiseen kasvuun vasta itsenäistymisen jälkeen. Mielenkiintoista on erityisesti huomata, ettei siirtolaisuuden merkittävä väheneminen ole vaikuttanut matkustajamääriin niitä alentavasti. Siirtolaisten määrä väheni kuitenkin 1920-luvulla peräti kolmannekseen siitä, mitä se oli ollut vielä vuosisadan alussa. Siirtolaisten määrän vähenemisen aiheuttamaa vajetta korvasi oletettavasti ainakin jonkin verran talviliikenteen kehittyminen, mikä mahdollisti kaluston ympärivuotisen hyödyntämisen.

Kustannuserot olivat myös suomalaisen meriliikenteen suosiota lisäävä tekijä. 1920- luvulla Suomessa elettiin taloudellisen nousun kautta ja palkkataso oli Länsi-Eurooppaan verrattuna varsin alhainen. Esimerkiksi vuonna 1932 suomalaisen laivanlämmittäjän kuukausipalkka oli 500 markkaa, ja hänen englantilainen kollegansa sai noin 1 200 markkaa kuukaudessa. Lisäksi suomalaisissa aluksissa oli useimmiten vähemmän miehistöä kuin saman kokoisissa ulkomaalaisissa laivoissa, mikä omalta osaltaan lisäsi kokonaiskustannuseroa Suomen hyväksi. Kun maallamme lisäksi oli selvää potentiaalia laajentaa merenkulkua, houkutteli tilanne myös ulkomaalaisia liikemiehiä Suomeen aloittamaan varustamotoimintaa. Suomi oli varsin edullinen ” mukavuuslippumaa ” 1920- ja 1930-luvulla eikä se kohdannut edullisuudessaan juurikaan kilpailua, sillä miehistökuluissa Suomen kanssa samalla tasolla olivat vain Kreikka ja Baltian maat, joista kreikkalaiset laivat toimivat Välimerellä kun taas suomalaiset alukset keskittyivät Itämeren - Pohjanmeren liikenteeseen. Baltian maiden laivasto oli puolestaan melko pieni, eikä siitä ollut vakavaksi kilpailijaksi Suomelle. ⁸⁵

85. Pietikäinen, Matti, Wirrankoski, Raimo A., Suomi mukavuuslippumaana. Riimala, Erkki (toim.) Navis Fennica, 2. Porvoo 1994. s. 172. Kaukiainen 1993, s. 145 - 146

Matkustamisen lisääntyminen loi varustamoille paineita lisätä kalustoaan, varsinkin kun ensimmäinen maailmansota oli omalta osaltaan verottanut laivaston vahvuutta. Maailmansodasta säilyivät FÅA:n *Arcturus*, *Ariadne*, *Oihonna*, *Torneå* ja *von Döbeln*. Vuosina 1920-21 yhtiö hankki kaksi pientä matkustajalaivaa: *Violan*, jossa oli paikat 33 matkustajalle sekä *Heben*, joka myytiin vuonna 1926 Bore-yhtiölle. Maaliskuussa 1922 FÅA, Bore ja Stockholms Rederi AB Svea tilasivat yhdessä *Mailand* - aluksen, jonka tarkoituksena oli estää kilpailua em. yhtiöiden välillä.

Kilpailu matkustajista oli kiristynyt tappiolliseksi hintojen polkemiseksi ja tilanteen arveltiin helpottuvan yhteisliikennöinnin avulla. Yhteistyötä kesti kuitenkin vain vajaa kaksi vuotta, jonka jälkeen *Mailand* myytiin.⁸⁶ FÅA ja Bore olivat kokeilleet yhteisliikennöintiä jo aikaisemminkin, vuonna 1904, Tukholman-linjalla samoista syistä. Yhteispuurjehdus ei silloinkaan sujunut kitkattomasti ja ennen ensimmäisen viisivuotissopimuksen umpeenmenoa FÅA ilmoitti haluavansa muuttaa omien laivojensa reittejä sekä pitävänsä Hankoa vain lastilinjan tukikohtana. Vuotta 1909 sävytti ankara kilpailu, jonka seurauksena mm. sekä FÅA että Bore lähettivät kumpikin samana päivänä laivansa samalle linjalle, vaikka matkustajamäärät eivät tätä edellyttäneetkään. Rautatiehallituksen pääjohtajan A. Ahosen avulla päästiin kompromissiin ja Boren ja FÅA:n välillä tehtiin sopimus, joka perustui neljään viikkovuoroon Turusta. Vuonna 1912 vuorojen määrää lisättiin seitsemään.⁸⁷

Vasta 1925 valmistui FÅA:lle ensimmäinen aivan uusi matkustajalaiva ensimmäisen maailmansodan jälkeen. *Oberon*, jossa oli tilaa 336 matkustajalle asetettiin linjalle Helsinki-Kööpenhamina-Hull. Laiva ehti liikennöidä vain viisi vuotta *Arcturuksen* parina, kun alukset törmäsivät toisiinsa sakeassa sumussa Kattegatissa 19. joulukuuta 1930. *Oberon* upposi muutamassa minuutissa ja onnettomuudessa menehtyi 17 matkustajaa sekä 25 miehistön jäsentä.⁸⁸

Vuonna 1927 luovutettiin FÅA:lle matkustajahöyry *Wellamo*, johon mahtui 71 ensimmäisen luokan ja 106 toisen luokan matkustajaa. Laiva liikennöi Helsinki-Tallinna-Stettin -, Helsinki-Lyypekki - sekä Helsinki-Kööpenhamina-Hull -linjoilla. Kaksi vuotta myöhemmin valmistunut *Wellamon* sisaralus *Ilmatar* liikennöi samoilla linjoilla ja siinä oli paikat yhteensä 150 matkustajalle. Varustamo hankki lisää käytettyä tonnista. Saksasta ostettiin vuonna 1933 ennen ensimmäistä maailmansotaa (vuonna 1912) rakennettu *Polaris*.

86. Malmberg, Thure, Meriliikenteen matkustajahöyryjen vanavesillä. Riimala (toim.) 1994. s. 145
Pietikäinen, Sjöström, 1983. s. 57, 60, 62

87. Lodenius, 1972. s. 24, 26 - 27

88. Malmberg, 1994. s. 145 - 146. Pietikäinen, Sjöström, 1983. s. 64

Laiva aloitti toimintansa linjoilla Helsinki-Lontoo ja Helsinki-Antwerpen. Viisi vuotta myöhemmin saatiin 65-paikkainen *Suomi* Tallinnan-reitille ja samana vuonna valmistui näyttävä *Aallotar* Englannin-liikenteeseen Helsingistä Kööpenhaminan kautta Hulliin.⁸⁹

Bore oli hankkinut itsenäisyyden alussa pienen *Nordstjernerin* ja tulipalossa tuhoutunut *Bore I* korvattiin ostamalla vuonna 1920 turkulaiselta Rederi A/B Hallandilta matkustajahöyry *Halland*. Laiva sai myöhemmin uuden nimen: *Bore II*. FÅA:lta hankittiin takaisin *Hebeksi* muutettu *Bore I*. Toisen maailmansodan kynnyksellä, 1938, valmistui vielä uusi *Bore II*, jonka erikoisuutena oli matkustajakansien väliä kulkenut hissi.⁹⁰

Vuosina 1927 - 1933 Turun ja Tukholman välillä kulki myös Åbolands Ångfartygs -yhtiön höyrylaiva *Express*, joka oli matkustajalaivaksi muutettu vanha saksalainen miinanraivaaja. Toinen turkulainen yhtiö Ångfartygs Ab Mariehamn hankki 1936 Tanskasta matkustajahöyry *Niels Holstin*, joka liikennöi Ruotsin-liikenteessä nimellä *Per Brahe*. Laiva siirtyi myöhemmin Borelle yhtiön fuusioituttua siihen. Vähemmän tunnettu matkustajahöyry oli Antti Wihurin vuonna 1918 hankkima *Ust-Narova*. Alus jäi venäläisiltä Helsinkiin keväällä 1918 ja Wihuri asetti sen liikenteeseen nimellä *Odin*.⁹¹

Ennen toista maailmansotaa FÅA:lla ja Borella ei ollut merkittäviä kilpailijoita Ruotsin-liikenteessä. Sen sijaan Tallinnaan, Stettiin ja Riikaan liikennöi myös virolaisia ja saksalaisia laivoja. Tunnettu Tallinnan-laiva oli Sergo-yhtiön *Aegna* ja Helsinkiin liikennöivät Griebel-yhtiön höyrylaivat *Nordland* sekä *Rugen*. Lisäksi Helsinkiin kulkivat Seeden Ostpreussenin höyryturbiinialus *Tannenberg* sekä moottorilaivat *Hansestadt Danzig* ja *Preussen*. Kilpailua lisäsivät myös tanskalaisen DFDS-varustamon laivat, jotka kulkivat Helsinkiin.⁹²

” ... torstaina ehdimme viivoitetulle väylälle, joka ulottui Trelleborgin kohdalta Kieliin asti ja jota reunustivat vienosti ammuttavat poijut. Iltaan mennessä laivan piiritti niin tiheä sumu, että kapteeni katsoi parhaaksi laskea ankkurin. Laivakello alkoi soida lyhyin väliajoin, ja kaukaa läpi sumun vastasi siihen etäinen laivakellon ääni jostakin näkymättömiin ankkuroinneesta, vieraasta laivasta. Kellon ääni sekaantui yön sumuisiin uniin, ja kun aamukahvin aikaan laiva yhä pysyi ankkurissa paikallaan keskellä tummanvihreää vettä...sanoi vaimoni päättäväisesti, että hän halusi jo Pariisiin...”

(Mika Waltari, *Lähdin Istanbuliin. Totta ja tarua Euroopasta 1947. Porvoo 1948*)

89. Malmberg, 1994. s. 146. Pietikäinen, Sjöström, 1983. s. 73, 75, 79, 86, 89

90. Malmberg, 1994. s. 146

91. Ibid., s. 146 - 147

92. Ibid., s. 147

3.3. Naapuriin ja kaukomaille: matkustajien määränpää

3.3.1. Itämeren-liikenne

Suomen ylivoimaisesti tärkein linjayhteys kulki Ruotsiin. Turun ja Tukholman välillä kasvoi sekä postin että matkustajien määrä niin nopeasti 1920- ja 1930-luvulla, että kulkuvuoroja oli lisättävä. Talvesta 1936 lähtien tälle linjalle saatiin jälleen päivittäiset edestakaiset kuljetusvuorot, joita oli pidetty yllä jo ennen ensimmäistä maailmansotaa. Turku-Tukholma -linja oli matkustajaliikenteeseen painottunut linja.⁹³ Matkustajamäärät kyseisellä linjalla yli kaksinkertaistuivat vuodesta 1923 vuoteen 1930, jolloin Ruotsiin matkusti Suomesta kaikkiaan 29 197 henkilöä, mikä tarkoittaa sitä, että vajaat 47 % kaikista Suomesta lähteneistä laivamatkustajista päätyi Ruotsiin vuonna 1930. Keskimäärin Suomesta Ruotsiin matkusti vuosittain 20 832 henkilöä vuosina 1923 - 1930. Vastaavasti paluuliikenne Ruotsista Suomeen oli keskimäärin 19 339 matkustajaa vuodessa kyseisenä ajanjaksona.⁹⁴ 1930-luvulla Ruotsin-linja säilytti vahvan asemansa suomalaisessa matkustajalaivaliikenteessä. Vuonna 1934 ylittyi kolmenkymmentuhannen matkustajan raja kun peräti 32 140 henkilöä matkusti Suomesta Ruotsiin. Matkustajista 22 764 oli tosin ulkomaalaisia, joten suomalaisten osuus oli vain noin 29 prosenttia, mutta joka tapauksessa liikenne maiden välillä oli vilkasta. Erittäin voimakas kasvukausi Ruotsin-liikenteessä ajoittui vuoteen 1937, jolloin kasvua tapahtui edelliseen vuoteen verrattuna 8 250 matkustajaa. Kokonaismatkustajamäärä kyseisenä vuonna oli 56 004, josta suomalaisia oli 17 547. Kasvu jatkui kiihkeänä koko vuosikymmenen lopun ja huippunsa se saavutti vuonna 1939. Tuolloin Ruotsiin matkusti Suomesta 64 124 henkilöä, joista suomalaisia oli 23 494. Ajanjaksolla 1931 - 1939 Suomesta matkusti vuosittain keskimäärin 41 185 henkilöä Ruotsiin.⁹⁵

Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä kilpailivat Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön ja turkulaisen Bore-yhtiön lisäksi ruotsalainen Stockholms Rederi Ab Svea, jonka laivoista Helsinkiin liikennöi mm. *s / s Heimdall*.⁹⁶

93. Pohjanpalo, 1965. s. 146 - 147

94. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1923 - 1930

95. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1931 - 1939. Lentoliikenteen kehittyminen ei vielä näy 1930-luvun merenkulkuilastoissa. Nopeasti kehittyvä kilpailija oli kuitenkin jo otettu huomioon mm. SHO:ssä, joka merkitsi vuonna 1935 osakkeita Aero Oy:n annissa. Finnairin edeltäjä Aero Oy oli aloittanut vuonna 1924 säännölliset lennot Tallinnaan sekä Tukholmaan. 1930-luvulla yhtiön matkustajaluvut nousivat jo tuhansiin ja todennäköisesti jarruttivat osaltaan laivaliikenteen kasvua. Haavikko 1983. s. 55

96. Pohjanpalo, 1965. s. 146 - 147 sekä Blomgren, Riitta; Raudsepp, Peter (toim.) Laiva saapui Helsinkiin. Helsingin matkustajalaivaliikenteen kehitys 1830-luvulta nykypäivään. Helsinki 1993. s. 36

Ruotsin ohella Saksa oli matkakohde, joka tasaisesti kasvatti matkustajamääriä läpi 1920-luvun. Ruotsi oli kuitenkin aivan omaa luokkaansa, sillä vuodesta 1925 lähtien sinne matkusti kaksi kertaa niin paljon ihmisiä kuin Saksaan, joka oli toiseksi yleisin määränpää laivamatkustajille.⁹⁷ Saksan-liikennettä kehittivät erityisesti SHO ja Bore-yhtiö sekä muutama saksalainen varustamo. Saksalaisella R. C. Griebel-varustamolla oli säännöllinen laivayhteys Helsinkiin ja yhtiön *Rugen* -laiva oli komeimpia Helsinkiin säännöllisesti liikennöinneistä aluksista. Vuonna 1914 rakennettu laiva oli 95 metriä pitkä ja se otti noin 400 matkustajaa. Suoralla Helsinki-Stettin -linjalla liikennöi vuodesta 1922 viikkovuoroin SHO:n *Ariadne*, Itämeren helmi, josta tuli suorastaan legenda selviytyttyään kahdesta maailmansodasta ja jatkettuaan liikennöintiään aina 1960-luvun loppuun asti.⁹⁸ Stettin oli matkustajien portti Manner-Eurooppaan, sillä sieltä oli junayhteys edelleen mm. Berliiniin ja Lyypekkiin, josta puolestaan saattoi jatkaa matkaa junalla esimerkiksi Pariisiin.⁹⁹

Vielä vuonna 1923 Iso-Britannia oli Saksan edellä matkustajatilastoissa, mikä osoittaa siirtolaisuuden suosiota, mutta jo seuraavana vuonna Saksa nousi Iso-Britannian ohi selvästi. Ajanjaksolla 1923 - 1930 Suomesta matkusti Saksaan vuosittain noin 9 916 henkilöä. Saksan-liikenne kasvoi melko tasaisesti vuoden 1923 9 638 matkustajasta vuoden 1930 12 751 matkustajaan, mutta Ruotsin-liikenteen kehitykseen verrattuna kasvu oli todella vaatimatonta ja hidasta. 1920-luvun lopulla tapahtui jälleen merkittävä muutos, sillä Viro ohitti 1929 Saksan nousten suomalaisten toiseksi suosituimmaksi matkustuskohteeksi Ruotsin jälkeen. Suomalaisten ja ulkomaalaisten osuudet matkustajista olivat melko tarkasti puolet ja puolet. Ulkomaalaisten matkustustavoissa oli suomalaisiin verrattuna mielenkiintoinen poikkeus, joka ei ilmennyt pelkästään Saksaan suuntautuneessa matkustamisessa vaan aivan yleisesti. Suomalaisten matkustamisen huippukuukaudet olivat kesä-, heinä- ja elokuu mutta ulkomaalaisten matkustamisen huippukausi oli selkeästi elokuu. Ulkomaalaisia saapui eniten heinä- ja elokuussa ja lähti puolestaan eniten elokuussa.¹⁰⁰ Yksi syy tähän lienee kesälomien ajoittuminen loppukesään nimenomaan Keski-Euroopassa, kun taas suomalaiset suosivat perinteisesti kesä- ja heinäkuuta lomailukuukausina.

1930-luvun alkupuoliskolla Saksaan suuntautunut matkustaminen pysytteli melko alhaisena, suunnilleen viidessätuhanessa matkustajassa vuosittain ja vasta 1935 on havaittavissa selvää kasvua. Vuosikymmenen loppuun mennessä matkustajien määrä oli kasvanut noin kymmeneentuhanteen vuodessa ollen vuonna 1939 10 226 matkustajaa. Viro oli kuitenkin ohittanut Saksan selkeästi matkustajien suosiossa.¹⁰¹

97. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1923 - 1930

98. Pohjanpalo, 1965. s. 145, 149. Malmberg, 1994. s. 144 - 145. Blomgren, Raudsepp (toim.) 1993. s. 40

99. Blomgren, Raudsepp (toim.) 1993. s. 35

100. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1923 - 1930

101. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1931 - 1939

Suomen ja Viron välinen laivayhteys saatiin säännölliseksi kesällä 1918. Erityisesti Tallinna oli suomalaisten suosima matkakohde ja kilpailu Tallinnan-reitin matkustajista oli kovaa. Helsingin ja Tallinnan välillä liikennöi kahdessa viikkovuorossa SHO:n *Viola* sekä *Ebba Munck*, samannimisen höyrylaivayhtiön pieni matkustaja-alus. Tallinnaan poikkesi myös suuria matkustajalaivoja, kuten *Wellamo* ja *Ariadne*. Lisäksi Helsingin-Stettinin -linjan alukset kävivät menen tullen Tallinnassa. Kilpailua kiristivät osaltaan virolaiset yrittäjät, kuten G. Sergo & Ko. -varustamo s / s *Aegna* -laivallaan.¹⁰²

1920-luvun alussa Viroon matkustaneiden määrä vaihteli vuosittain viidentuhannen molemmin puolin. Liikenteen selvä kasvu alkoi vuodesta 1927 lähtien ja, kuten jo aikaisemmin mainitsin, vuosikymmenen lopulla Viro ohitti Saksan suomalaisten laivamatkustajien suosiossa. Vuonna 1929 Viroon lähti Suomesta kaikkiaan 13 593 matkustajaa, kun taas Saksaan matkusti 11 604 henkilöä.¹⁰³

” Kiinnitysköydet irrotetaan, -Ariadne työntyy ulommas rannasta, kääntyy hitaasti.

Viimeinen huiskutus, -rannalla heiluvat nenäliinat valkeina pilkkuina, -ihmiset laivalla alkavat vähitellen hajaantua huomioimaan toisiaan, etsimään tuttavita, varamaan paikkoja ruokapöytäan...

...Otamme grogit. Raukenemme tyytyväisiksi elämään. Tallinnan tornit alkavat näkyä. Osa matkustajista valmistautuu poistumaan. Gong-gong kutsuu päivälliselle...

...Punertava ilta-aurinko. Etsin silmilläni vihreätä kupooliryhmää Tallinnan kukkulalta. Löydän sen, ja outo pettymyksen tunne painuu mieleeni. Edelliseltä matkaltani muistan Tallinnasta ainoastaan nuo vihreät kupoolit. Ne ovat muistossani kasvaneet suuriksi, ihmeellisiksi, koko kaupunkia hallitseviksi. Nyt huomaan, että ne ovat vain pienet ja vähäpätöiset kaupungin kokonaiskuvassa. ”

(Mika Waltari, Yksinäisen miehen juna. Porvoo 1954)

Suomen kaupankäynti Viron kanssa oli vähäistä, joten kyseinen linja oli ennen kaikkea keskittynyt matkustajaliikenteeseen. Kieltoain aikana suomalaiset halusivat erityisesti pistäytyä Tallinnassa, mikä selittää osaltaan linjan suurta suosiota jo 1920-luvulla, mutta kieltoain kumouduttuakin Tallinna pysyi suosittuna määränpäänä laivamatkailijoille.¹⁰⁴ Sijaintinsa kannalta Tallinna oli suomalaisille suotuisa kohde, sillä sinne saattoi tehdä lyhyempiäkin, esimerkiksi viikonlopun kestäviä, vierailuja. Kieli saattoi myös olla monille matkailijoille ongelma ja tässäkin suhteessa Tallinnaan oli helppo lähteä, koska siellä selviytyi melko hyvin suomen kielellä.

102. Pohjanpalo, 1965. s. 148. Pohjanpalo, 1949. s. 160. Blomgren, Raudsepp, 1993. s. 36

103. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1923 - 1930

104. Haavikko 1983. s. 50

1930-luvulla Viroon matkusti Suomesta keskimäärin 21 077 henkilöä vuosittain. Korkeimmillaan matkustajamäärä oli vuonna 1938, jolloin laivat kuljettivat peräti 31 776 henkilöä Suomesta Viroon. Ulkomaalaisten osuus tästä oli 18 725 eli suomalaisia matkustajista oli 13 051. Vertailun vuoksi mainitsen, että kyseisenä vuonna, 1938, Suomesta matkusti Ruotsiin 62 475 henkilöä, joista ulkomaalaisia oli 42 442 ja suomalaisia 20 033. Ruotsiin matkusti siis lähes kaksi kertaa enemmän ihmisiä kuin tilastoissa seuraavana olevaan Viroon. Suomen laivamatkailun kannalta naapurimaat olivat ylivoimaisesti tärkeimpiä ja Ruotsi oli suvereeni suosikki matkakohteena. Jos kuitenkin tarkastellaan pelkästään suomalaisten matkustamista, ei Ruotsin ja Viron välillä niin suurta eroa. Käytän edelleen esimerkkinä vuotta 1938, jolloin suomalaisia matkusti Viroon 13 051 ja Ruotsiin 20 033 eli 6 982 enemmän kuin Viroon.¹⁰⁵

Suomesta matkustettiin myös Latviaan, mutta Latvian ja Suomen välinen tavaranvaihto oli niin vähäistä, ettei yrityksistä huolimatta säännöllisiä laivalinjoja saatu kannattaviksi ja näin ollen myös matkustaminen maiden välillä kärsi. Matkustajatilastojen mukaan suomalaisten matkustaminen Latviaan alkoi vuonna 1924, jolloin sinne matkusti 133 suomalaista. Muutamina vuosina Suomen ja Latvian välinen matkustajaliikenne oli lähes pysähdyksissä : 1925, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936 sekä vuonna 1938. Muina vuosina matkustajamäärät vaihtelivat sadan ja kahdensadan välillä lukuunottamatta vuotta 1939, jolloin Suomesta matkusti Latviaan 454 henkilöä. Suurin osa näistä (445) oli kuitenkin ulkomaalaisia, jotka ilmeisesti käyttivät Suomea läpikulkumaana palatessaan kotimaahansa. Ensimmäinen maininta Liettuasta löytyy tilastoista vuodelta 1928, jolloin sieltä saapui Suomeen yksi matkustaja. Liettuan ja Suomen välinen meriliikenne oli jatkossakin hyvin hiljaista, sen sijaan Puolaan suuntautunut liikenne vilkastui selkeästi vuodesta 1931 lähtien. Parhaimmillaan, vuonna 1936, matkusti lähes tuhat ihmistä Suomesta Puolaan, tosin jälleen on huomattava, että suurin osa matkustajista oli ulkomaalaisia.¹⁰⁶

Meriliikenneyhteydet Tanskaan perustuivat jo vuonna 1891 luotuun Hullin-linjaan, joka oli vilkas siirtolaislinja. Hullin-linjan alukset poikkesivat viikkovuoroillaan säännöllisesti Kööpenhaminaan.¹⁰⁷ 1920-luvulla Tanska oli viidenneksi yleisin määränpää Suomesta lähteneille matkustajalaivoille. Vuosien 1923 - 1930 välisenä ajanjaksona matkusti Suomesta vuosittain keskimäärin 1 352 henkilöä Tanskaan. Heti 1930-luvun alussa, vuonna 1931, Venäjä ohitti Tanskan matkustajatilastoissa. Venäjään suuntautunut liikenne oli ollut täysin pysähdyksissä vuoteen 1926 asti, minkä jälkeen se alkoi vähitellen elpyä. Tanska ja Venäjä olivat matkustajaliikenteen kannalta katsottuna melko tasaväkisiä, sillä 1931 - 1939 Tanskaan matkusti Suomesta vuosittain keskimäärin 1 595 henkilöä, kun vastaavasti Venäjälle matkusti samana ajanjaksona keskimäärin 1 082 henkilöä vuosittain.¹⁰⁸

105. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1931 - 1939

106. Ibid. Suomesta Puolaan matkusti vuonna 1936 969 henkilöä, joista 959 oli ulkomaalaisia ja suomalaisia vain kymmenen.

107. Pohjanpalo, 1965. s. 148 ja 151

108. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1923 - 1939

Petsamon alue, jonka Venäjä luovutti Suomelle Tarton rauhassa 1920, oli merenkulun kannalta mielenkiintoinen. Petsamoon kuulunut kaistale Jäämeren rannikkoa ei kiinnostanut alkuvuosina valtiovaltaa eikä liioin yrittäjäkään. Se sijaitsi liian kaukana liikenteen solmukohtista ja tieyhteydet olivat alkeelliset. Koska teollinen kalastuskin oli Suomessa vielä vähäistä, ei Jäämeren rikkauksia osattu hyödyntää tehokkaasti. Näin ollen jäi huomioimatta sekin, että Petsamonvuonossa sijaitseva Liinahamari oli maan ainoa ympäri vuoden jäättömänä pysyvä satama. Muutenkin Liinahamari poikkesi täysin Suomen muista satamista: vuoroveden ero oli kolmisen metriä ja vuono oli niin syvä, että ankkuripaikallakin veden syvyys oli yli 90 metriä. Vasta 1932 sinne rakennettiin vaatimattomat laiturit, joissa oli tilaa vain parille pienehkölle alukselle. Vähäistä liikennettä ja kalastusta turvaamassa Petsamossa oli kaksi venäläisiltä saatua meriloistoa ja suomalaiset rakensivat vielä itse kahdeksan loistoa lisää. Sumussa navigoivien alusten opastamiseksi rakennettiin vielä vuonna 1940 radiomajakka Nurmensätin niemelle Petsamonvuonon suulle. Petsamon eksoottinen alue vuorineen ja vuonoineen alkoi vähitellen herättää myös matkailijoiden mielenkiinnon. Golf-virran vaikutuksesta suotuisana pysyvät sääolot olivat muodostaneet alueelle erikoislaatuinen kasvi- ja eläinkunnan. Petsamosta kehittyi kansainvälinen matkailukohde, jonka kävijämäärät ylittivät monien perinteisten kohteiden matkailijaluvut. Valtiokin heräsi huomaamaan Petsamon arvon matkailualueena ja se tilasi vuonna 1932 Helsingin Hietalahden telakalta pienen, 37 metriä pitkän, Petsamon-liikenteeseen tarkoitetun matkustaja- ja yhteysaluksen *Jäämeren*, joka alkoi liikennöidä Liinahamarista Kalastajasaarentoon sekä Kirkkoniemeen. Liinahamarista kasvoi nopeasti vilkas ja Suomelle elintärkeä satama, jonka palveluja parannettiin rakentamalla uusia laitureita ja makasiineja. Mainitsemisen arvoinen on myös suomalainen merikartta, joka julkaistiin nimenomaan Petsamon alueelta. Merenkulkuhallituksen luotauslaiva *Nautilus* tutki vuosina 1937 - 1938 Suomelle kuuluvan osan Jäämeren rannikosta ja kartta painettiin vuonna 1939. Tämä merenmittaustyö herätti laajalti kansainvälistäkin huomiota, sillä aikaisemmin ei näin pohjoisessa ollut suoritettu yhtä korkealuokkaista laajaan alueeseen kohdistuvaa merikartoitustyötä.¹⁰⁹

 109. Laurell, Seppo, Petsamon liikenne. Riimala, Erkki (toim.), Navis Fennica, 2. Porvoo 1994. s. 188 - 190. Hirn, Markkanen, 1987. s. 218 - 219. Aiheesta lisää: Hemmi, Jorma, Vuoristo, Kai-Veikko, Matkailu. Porvoo 1993. Hemmi, Jorma, Lehtinen, Jarmo R., Vuoristo, Kai-Veikko, Matkailu ja matkailijat. Porvoo 1987.

3.3.2. Pohjanmeren-liikenne

Pohjanmeri ei ole kooltaan edes puolta isompi kuin Itämeri, mutta sen taloudellinen merkitys on Itämereen verrattuna aivan omaa luokkaansa. Pohjanmeren liikenteen vilkkaudelle on monia syitä, kuten suotuisa sijainti Atlanttiiin välittömästi liittyvänä reunamerenä. Jääolosuhteet ovat helpot, mikä johtuu olennaisesti Golf-virran lämmittävästä vaikutuksesta. Vielä tärkeämpää on kuitenkin erittäin tuotanto- ja kulutuskykyisten suuralueiden ryhmittäminen juuri Pohjanmeren ympärille. Maat kuuluvat maailman tiheimmin asuttujen joukkoon ja ne ovat niin aineellisesti kuin henkisesti edistyneimpiä seutuja. Lisäksi Pohjanmereen päätyvät useat suuret, kulkukelpoiset ja vilkasliikenteiset joet, kuten Rein, Elbe, Weser, Seine ja Thames, jotka liittävät sisämaat meren välittömään yhteyteen. Tästä alueesta on kehittynyt maailman liikenteen keskus, jonka äärellä sijaitsevat monet maailman tärkeimmistä satamista: Lontoo, Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Hampuri, Bremen jne. Suomi loi linjaliikenneyhteydet Pohjanmeren maihin jo ennen ensimmäistä maailmansotaa ja itsenäistymisen jälkeen niitä pyrittiin laajentamaan ja tehostamaan entisestään.¹¹⁰

Pohjanmeren-liikenteessä Englanti oli suomalaisille merkittävin matkustuskohde, vaikka matkustajamäärät laskivatkin selvästi 1920-luvun kuluessa. Kun vielä vuonna 1923 Suomesta Englantiin matkusti noin 11 000 henkilöä, putosi määrä vuoteen 1930 mennessä noin 3 750 henkilöön.¹¹¹ Merkittävä syy tämän suuntaiselle kehitykselle oli siirtolaisuuden väheneminen. Kun SHO oli kuljettanut 1910-luvun alussa lähes 19 000 siirtolaista vuodessa Hullin-linjalla, niin vuonna 1920 matkustajamäärät kyseisellä linjalla vaihtelivat 6 500 ja 7 000 henkilön välillä.¹¹² Voinvienti oli kuitenkin saavuttanut sellaisen jatkuvuuden, että linjan kokonaiskannattavuus säilyi riittävänä. Hull ei ollut matkustajien kannalta paras mahdollinen päätesatama, sillä junamatka Lontooseen lisäsi sekä matkakustannuksia että matkaan kulunutta aikaa. Säännölliset yhteydet Englannin länsirannikon satamiin järjestettiin vuoden 1920 lopulla, jolloin SHO aloitti liikennöinnin Liverpooliin ja Manchesteriin.¹¹³ Vuonna 1937 SHO osti Tanskassa rakennetun *Aallotar*-laivan, joka asetettiin linjalle Helsinki - Kööpenhamina - Hull. Laivassa oli hyttitiloja 181 matkustajalle sekä tavaratilaa tuhannelle tonnille. *Aallotar* oli SHO:lle tunnusomainen ”valkea laiva”. Haavikko (Haavikko 1983) mainitsee, ettei ole varmaa tietoa, milloin ”valkeat laivat” -käsitettä alettiin käyttää, mutta ensimmäiset laivat olivat olleet mustia. SHO samaistui valkoisiin laivoihin ja ne olivat symboleja, jotka edustivat ehkä hieman vanhanaikaisen tyylikkyyden ylläpitämistä matkustajaliikenteessä. Valkeat laivat olivat myös suomalaisuuden symboli ulkomaille ja yksi keino maamme tunnetuksi tekemisessä. Haavikko pitääkin yhtiön investointia *Aallottareen* investointina Suomen turismin kehittämiseen laajemminkin kuin vain laivamatkojen

110. Pohjanpalo 1965. s. 151 - 152

111. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1923 - 1930

112. Kaukiainen 1993. s. 143 - 144

113. Pohjanpalo 1965. s. 152. Pohjanpalo 1949. s. 185

osalta. Englantilaiset matkailijat toivat mukanaan puntia ja Suomessa tunnettiin saatavan huomiota ja arvonantoa, kun englannin kieltä puhuvia turisteja saapui maihin valkeista laivoista. Suomalaisille oli puolestaan tehty saarivaltakuntaa tunnetuksi vuonna 1933 järjestetyn Englannin-viikon avulla ¹¹⁴

Iso-Britannia oli vielä vuonna 1923 Ruotsin jälkeen suomalaisten toiseksi suosituin matkakohde, mutta jo seuraavana vuonna, 1924, Saksa ohitti sen reilusti eli 2 274 matkustajalla. Vuonna 1925 myös Viro ohitti Ison-Britannian. Keskimäärin Suomesta Iso-Britanniaan matkusti 1923 - 1930 vuosittain 5 820 matkustajaa. 1930-luvulla matkustaminen Iso-Britanniaan väheni entisestäänkin ja matkustajamäärät laskivat alle kolmentuhannen vuodessa. Vuonna 1936 tapahtui merkittävä laivamatkustamisen vilkastuminen, sillä Suomesta Iso-Britanniaan matkusti kyseisenä vuonna 8 386 matkustajaa, joista kuitenkin peräti 7 024 oli ulkomaalaisia. 1920-luvun alkuvuosien vilkkaina matkustusvuosina suomalaisten osuus matkustajista oli erittäin suuri. Esimerkiksi vuonna 1923 matkustajia oli kaikkiaan 11 013 ja näistä vain 1 152 oli ulkomaalaisia. Tilanne muuttui siis ratkaisevasti 1930-luvulla. Huippuvuoden 1936 jälkeen liikenne Isoon-Britanniaan tasoittui jälleen alle viidentuhannen vuositason. Keskiarvo vuosien 1931 - 1939 liikenteelle oli 3 746 matkustajaa vuodessa. ¹¹⁵

Ison-Britannian kohdalla on mielenkiintoista tarkkailla myös paluuliikennettä Suomeen. Siirtolaisten paluumuutosta on saatavilla vaihtelevia tietoja, mutta Korkiasaari arvioi, että neljäs- tai viidesosa amerikansiirtolaisista palasi takaisin Suomeen. ¹¹⁶ Merenkulku tilastojen mukaan 1923 - 1930 liikenne Ison-Britanniasta oli jatkuvasti pienempää kuin liikenne Suomesta Isoon-Britanniaan. Tosin esimerkiksi vuonna 1928 liikenne oli melko tasapainoista, sillä Suomeen saapuneilla aluksilla matkustajamäärä oli 4 104, joita suomalaisia oli 2 009 henkilöä. Suomesta lähteneillä aluksilla matkustajamäärä oli puolestaan kyseisenä vuonna 4 629 ja näistä suomalaisten osuus oli 3 305. Ratkaiseva muutos tapahtui vuonna 1931, jolloin saapuneita matkustajia oli lähes kaksinkertainen määrä lähteneisiin verrattuna (saapuneita 5 164 ja lähteneitä 2 553). Saapuneiden osuus säilyi lähteneitä suurempana aina vuoteen 1935 asti, jolloin saapuneissa aluksissa tilastoitiin 8 386 matkustajaa ja lähteneissä aluksissa puolestaan 8 041 matkustajaa. Ero ei siis ollut kovin suuri ja se säilyi pienenä koko 1930-luvun lopun. ¹¹⁷

Hollannin- ja Belgian -liikenteen perustana oli linja Etelä-Suomesta Lontooseen ja edelleen Rotterdamiin, joka oli tosin pääasiallisesti tavarankuljetukseen keskittynyt linja. Samoin kuin vanha linja Antwerpeniin, Belgiaan, joka ohitti kuljetettavan rahdin määrässä jopa Hullin vuonna 1934. Myös Ranskan-linjan laivat poikkisivat paluumatkallaan Antwerpenissä. ¹¹⁸ Hollantiin suuntautunut matkustajaliikenne kääntyi selkeään kasvuun vuonna 1928. Vuosikymmenen alku oli kyseisellä linjalla varsin hiljainen, mutta 1928

114. Haavikko 1983. s. 59 - 61

115. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1923 - 1939

116. Korkiasaari 1989. s. 24 - 26

117. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1923 - 1939

118. Pohjanpalo 1965. s. 152 - 153. Haavikko 1983. s. 49 - 50

Suomesta lähti Hollantiin jo 227 laivamatkustajaa, joista valtaosa eli 192 oli suomalaisia. Huippuvuoden jälkeen matkustajien määrä laski jälleen seuraavina vuosina alle sadan matkustajan vuosittain ja 1930-luvun alkupuolen lamavuodet pysäyttivät matkustamisen linjalla lähes kokonaan. Vasta vuonna 1936 määrät ylsivät jälleen yli sadan mutta kaiken kaikkiaan liikenne Suomen ja Hollannin välillä oli tutkittavana ajanjaksona hiljaista. Vielä hiljaisempi oli Suomen ja Ranskan välinen liikenne, jonka matkustajamäärät jäivät useimmiten alle viidenkymmenen vuodessa. Poikkeuksellisen vilkas vuosi kyseisellä linjalla oli kuitenkin vuosi 1935, jolloin peräti 900 matkustajaa lähti Suomesta Ranskaan. Tosin suurin osa, 860, oli ulkomaalaisia ja suomalaisia matkustajista oli vain neljäkymmentä. Hollantia ja Ranskaa huomattavasti suosittu matkakohde oli Belgia, jonne 1923 - 1930 matkusti Suomesta vuosittain keskimäärin 185 matkustajaa. Seuraavalla vuosikymmenellä (1931 - 1939) luku nousi 456 matkustajaan vuodessa.¹¹⁹

3.3.3. Välimeren-liikenne

Kuten jo työni Johdanto-osassa mainitsin, muodostavat ” Englannin kanaali, Pohjanmeri, Tanskan salmet ja Itämeri lahtineen pohjoisessa Välimeren kulttuuripiiriä vastaavan alueen ” . Välimerenmailla, joihin kuuluvat Euroopan kolmen eteläisen niemimaan lisäksi Välimeren itäiset ja eteläiset rantamaat, on hyvin paljon yhteisiä rakenteellisia, ilmastollisia ja kasvitieteellisiä piirteitä sekä lisäksi koko alueen keskuksena ja eri osien yhdistäjänä itse Välimeri. Välimerenmaat muodostavat näin ollen oman erityisen alueensa.¹²⁰

Välimeri on pinta-alaltaan seitsemän kertaa Itämeriä suurempi. Se tarjoaa ympäröiville maille liikenneyhteydet, joiden ansiosta Välimeren rannikon asukkaat kehittyivät merenkulkijoiksi jo hyvin varhain. Välimeren rannikot olivatkin merenkulun kehittymisen kannalta hyvin suotuisia. Itäosassa rannikot ovat lahtisia ja niiden edustalla on runsaasti saaria, jotka jatkuvat Aigeian meren poikki. Laajemman meriliikenteen kehittyminen pohjautui näin ollen vilkkaaseen rannikkoliikenteeseen. Ennen Amerikan ja Intian meritien löytämistä meriliikenne samoin kuin kaupankäynti keskittyivät sisämeriin. Vanhojen kulttuurimaiden ympäröimä Välimeri oli niistä tärkein. Atlantiin liittyvänä se säilyi tärkeänä vielä senkin jälkeen, kun liikenne ja kauppa olivat siirtyneet sisämeriltä valtamerille. Suezin kanavan valmistuttua Välimerestä tuli Atlantin ja Intian valtamerien välinen yhdysmeri, ja ensi sijaisesti juuri kauttakulkutienä siitä kehittyi nopeasti maailman liikenteen tärkeimpiä valtavyöliä. Kolmen mantereiden ympäröimän Välimeren merenkulullista merkitystä lisää myös sen sijainti idän ja lännen sekä pohjoisen ja etelän välillä.¹²¹

119. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1923 - 1939

120. Pohjanpalo 1965. s. 154

121. Ibid. s. 154. Pohjanpalo 1949. s. 195 - 196

Välimeren maat ovat ensi sijassa maatalousmaita, mutta muutamissa maissa, kuten Italiassa, myös teollisuuden merkitys on huomattava. Vähämetsäiset Välimeren maat ovat käyttöpuutavaran ja paperiteollisuustuotteiden osalta pääasiassa tuonnin varassa. Itsenäistymisensä jälkeen Suomi pyrki kohdistamaan huomiotaan myös kaukaisempiin maihin lähinnä viennin kehittämistä silmällä pitäen ja tällöin pyrittiin luomaan myös suoria liikenneyhteyksiä mm. Välimeren maihin. Kaupan vähydestä johtuen linjaverkon ulottaminen Välimeren alueelle viipyi kuitenkin 1920-luvun puoleen väliin. Vuonna 1925 SHO ryhtyi liikennöimään *Hektos* -aluksella säännöllisiä, mutta harvoja, yhteyksiä lähinnä Italian satamiin: Genovaan, Savonaan, Napoliin ym. Myöhemmin kuljettiin kahdella tai kolmellakin aluksella Italiaan, Etelä-Ranskaan, Marseilleen sekä muutamiin Espanjan Välimeren-satamiin. Vuonna 1936 alkanut Espanjan sisällissota, joka kesti kolme vuotta, harvensi linjan vuoroja ja rajoitti liikenteen lähinnä Italiaan.¹²²

Matkustajalaivaliikenne Suomen ja Italian välillä alkoi siis vuonna 1925, mutta linja oli todella hiljainen ja useina vuosina matkustajia oli tilastojen mukaan vain Italiasta saapuneissa laivoissa. Vuonna 1936 Italia puuttui Suomen Virallisesta Tilastosta kokonaan, mutta seuraavana vuonna se oli jälleen mukana kahdella matkustajalla. Parhaimmillaankaan linjan matkustajamäärät eivät nousseet yli kymmenen matkustajan, joten liikennöinti oli todella vähäistä. Yhtä hiljainen oli myös Suomen ja Espanjan välinen liikenne, josta ensimmäiset maininnat löytyvät tilastoista vuodelta 1926. Kuten Italia myös Espanja puuttui ajoittain tilastoista kokonaan, eli linjalla ei tuolloin ollut lainkaan matkustajaliikennettä, ja tilastoidutkin matkustajamäärät vaihtelivat yhden ja yhdeksän matkustajan välillä.¹²³

Välimeren maista mainitsen vielä Kreikan ja Egyptin, jotka löytyvät tilastoista 1930-luvun lopulla vuonna 1937. Kuten muutkin Välimeren linjayhteydet, nämäkin olivat pääasiassa tavaraliikenteeseen keskittyneitä linjoja¹²⁴ ja matkustajaliikenne oli kaupan ohessa tapahtuvaa ja näin ollen merkitykseltään varsin vähäistä.

122. Pohjanpalo 1965. s. 154. Pohjanpalo 1949. s. 195 - 196. Haavikko 1983. s. 50

123. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1923 - 1939. Espanja ei ole mukana tilastoissa vuosina 1927, 1929 ja 1939.

124. Suomi toi Kreikasta esim. tupakkaa, kuivattuja hedelmiä ja malmeja. Egyptistä tuotiin puuvillaa ja sipuleja. Kreikan ja Egyptin viennissä etusijalla olivat paperi, selluloosa, kartonki ym. paperiteollisuustuotteet sekä vaneri ja puutavara. Pohjanpalo 1949. s. 202.

SVT, 1 Bb, Merenkulku 1937 - 1939

3.3.4. Valtameriliikenne

Atlantin valtameri on ollut maailman talouselämälle valtameristä tärkein, koska sen äärellä tai välittömässä läheisyydessä on suuria, tiheään asuttuja ja tuottoisia kulttuurialueita. Atlantin pohjoisosan ja eteläosan poikki kulkevat maailman vilkkaimmin liikennöidyt meritiet. Sen liikennemaantieteellistä merkitystä lisää suuresti rannikkojen muoto: pitkän, kapean ja mutkaisen Atlantin monihaarausuudesta ja lukuisista sivumeristä johtuen rannikko on todella pitkä, noin 142 000 kilometriä, mikä tuottaa sekä ilmastollisia että liikenteellisiä etuja ympäröiville maille. Atlantin suuri etu on lisäksi laaja jokiverkko, joka liittää sen meripiiriin yli kaksi kertaa suuremmat manneralueet kuin Tyynellämerellä on ja joka laivaliikenteelle soveltuvine jokiväylineen ja kanavoineen mahdollistaa liikenteen pääsyn kauas mantereiden sisäosiin. Liikenteen ohella Atlantin valtamerellä on suuri merkitys merikalastusalueena.¹²⁵

Ensimmäinen skandinaavinen valtamerentakainen linja oli tanskalainen Post - Damskibs - Selskabet Thingvalla -varustamon vuonna 1880 liikkeellepanema linja, joka kuljetti matkustajia ja lastia New Yorkiin. Matkustajat olivat suurimmaksi osaksi siirtolaisia. Myös Norjasta harjoitettiin jonkin aikaa säännöllistä linjaliikennettä Etelä-Amerikkaan jo 1890-luvulla, mutta sen valtameriliikenteen varsinaisena alkuna voidaan pitää 1907 aloitettua säännöllistä yhteyttä Yhdysvaltain, Meksikon ja Kuuban satamiin. Linja sai vuonna 1908 nimekseen Norge - Mexico Gulflinjen. Ruotsin ensimmäiset valtamerilinjat suuntautuivat Etelä-Afrikkaan sekä Etelä-Amerikkaan, ja niiden perustajina olivat vuosina 1903 - 1904 Rederiaktiebolaget Nike, Rederiaktiebolaget Nordstjernan ja Sydafrikanska Handelskompaniet.¹²⁶

Valtameren takaiset alueet houkuttelivat seikkailijoita Suomestakin jo 1800-luvun lopulla. Siirtolaisuus oli voimakkainta vuosien 1899 ja 1913 välillä, jolloin muuttajien määrä kohosi parhaina vuosina yli 20 000 lähtijän rajan. Ensimmäisen maailmansodan aiheuttaman katkoksen jälkeen siirtolaisuus vilkastui jälleen 1920-luvulla ja viimeiseksi ” suureksi siirtolaisuusvuodeksi ” jäi 1923. Itsenäistymisen jälkeen myös Venäjän suurten markkinoiden menettäminen kiinnitti Suomen huomiota valtamerentakaisen markkinoiden tarjoamiin mahdollisuuksiin. Vuonna 1919 suomalainen kauppavaltuuskuunta vieraili puheenjohtajansa Jacob von Julinin johdolla mm. Yhdysvalloissa hälventämässä Suomea kohtaan vallinneita epäluuloja ja solmimassa liikesuhteita. Itsenäisyyden alkuvuosina suorista yhteyksistä Pohjois-Amerikkaan huolehtivat pääasiassa amerikkalaiset, norjalaiset ja ruotsalaiset varustamot ja suomalaiset alukset osallistuivat vain satunnaisesti rahdinkuljetukseen. Vuodesta 1925 lähtien Aktiebolaget Svenska Amerika Mexico Linien ja Rederiaktiebolaget Transatlantic alkoivat ylläpitää säännöllistä laivaliikennettä Suomen ja Yhdysvaltain välillä. Varustamoille valtameren ylittävä liikenne oli vaativaa, sillä olosuhteet vaihtelivat matkan aikana suuresti. Laivojen oli pystyttävä kulkemaan Itämerellä ja Suomenlahdella jäissä ja mahdollisen paluulastin, esimerkiksi hedelmien ja lihan, kuljettamiseksi oli varattava kunnolliset jäähdystilat.¹²⁷

125. Pohjanpalo 1965. s. 156 - 157. Pohjanpalo 1949. s. 203

126. Pohjanpalo 1965. s. 158. Pohjanpalo 1949. s. 204

127. Pohjanpalo 1965. s. 161 - 162. Pohjanpalo 1949. s. 109 ja 207. Haavikko 1983. s. 50 - 51

Yhdysvaltain liikennemaantieteellinen sijainti kahden tärkeän valtameren välissä on edullinen: Atlantti välittää yhteyttä Eurooppaan ja Tyynimeri puolestaan Aasian runsasväestöisiin itä- ja eteläosiin.

Yhdysvalloissa on monia maailman tärkeimpiin kuuluvia satamia, kuten New York, Boston, Baltimore, Philadelphia, New Orleans ja Galveston.¹²⁸

SHO hankki 1920-luvun alkupuolella osake-enemmistön A.B. Finland - Amerika Linjen O.Y. :stä, jonka tarkoituksena oli hoitaa siirtolaiskuljetuksia sekä rahtiliikennettä Pietarista ja Suomesta Pohjois-Amerikan itärannikon satamiin. A.B. Finland - Amerika Linjen O.Y. oli perustettu vuonna 1916 ja yrityksen johdossa oli kauppaneuvos G. W. Snellman, joka halusi yhtiön osake-enemmistön joutuvan suomalaisiin käsiin.

Osakemerkintä sujui kuitenkin hitaasti ja vasta 1920-luvun alussa hanke pääsi kunnolla vauhtiin. Etelä-Amerikan linjan avasi SHO:n *Equator* , joka lähti 13. toukokuuta 1926 Hangosta Rioon. A.B. Finland - Amerika Linjen O. Y. :llä oli *Navigator* -laiva, joka asetettiin *Equatorin* ja *Mercatorin* lisäksi liikenteeseen. Suomen Etelä-Amerikan Linja vuokrasi laivoja osakasvarustamoilta, jotka tämän avoimen yhtiön puitteissa vastasivat sen veloista ja saivat osuutensa linjan tuloksesta. Näin pystyttiin ylläpitämään säännöllistä kuukausittain liikennöityä linjaa Suomesta Rio De Janeiroon ja Buenos Airesiin. Etelä-Amerikan linjat poikkesivat tarvittaessa myös Kanarian saarille, jonne vietiin sekä rahtia että matkustajia.¹²⁹

Ilmatar-lehden¹³⁰ ilmoituksessa 1920-luvulla informoidaan matkustajia erilaisista matkustusvaihtoehdoista seuraavasti:

" Maamme suurin laivayhtiö, Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö, edustaa myös maailman suurinta (Normandie) ja nopeinta (Queen Mary) valtamerilaivaa. Edellinen 83, 000 jälkimmäinen 81, 000 tonnin kantoinen. Koska S. H. O. edustaa monta yhtiötä jotka välittävät säännöllistä matkustajaliikennettä valtamerentakaisiin maihin, voi yhtiö läpi vuoden tarjota useita laivavuoroja viikossa. Huomattava etu on vielä, että S. H. O:n matkustajat valtamerentakaisiin maihin voivat valita lähtösatamaksi jonkun näistä: Southampton, Liverpool, Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Le Havre tai Cherbourg ja koska paluumatkan saa tehdä toista tietä, näkevät S. H. O:n matkustajat enemmän maailmaa edestakaisen matkan aikana esim. Yhdysvaltoihin ja Kanadaan. "

128. Pohjanpalo 1965. s. 159

129. Ibid. s. 161 - 162. Haavikko 1983. s. 51 - 52

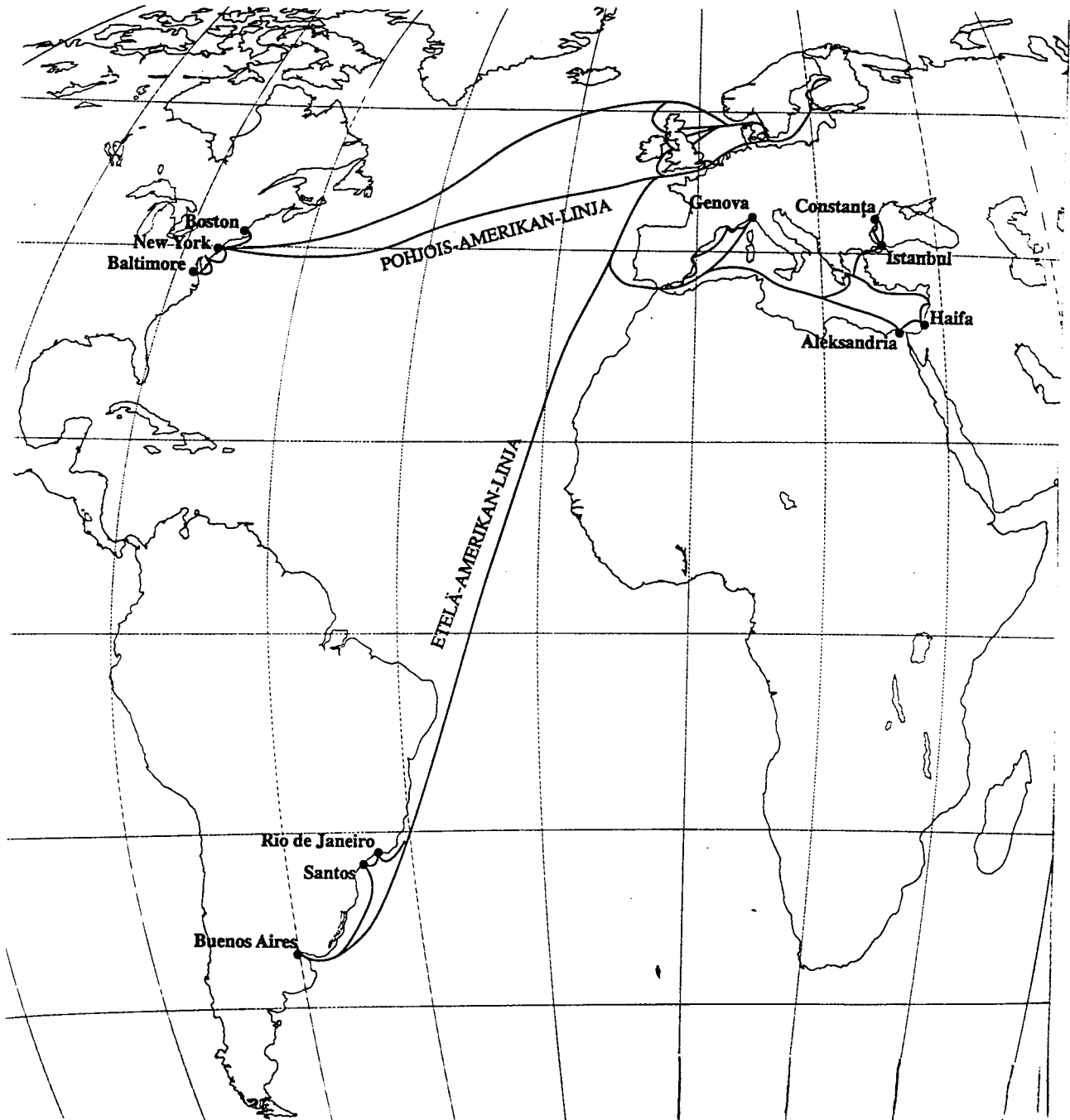
130. Sekä *Ilmattaren* että *Ariadnen* matkustajia varten julkaistiin alusten nimeä kantavia lehtiä, joissa matkustajia tiedotettiin aikatauluista, reiteistä, jatkoyhteyksistä yms.

131. Haavikko 1983. s. 53. Ilmoitus Ilmatar-lehdessä

KARTTA 2. SUOMALAINEN LINJALIIKENNE VUONNA 1939.

Lähde: Pietikäinen, Matti, Lastiliinjalikennettä siniristilipun alla. Navis Fennica 2.

Porvoo 1994. s. 156.



Merenkulkutilastossa (SVT, 1 Bb, Merenkulku) vilkas siirtolaisuusvuosi 1923 näkyy vain Iso-Britannian liikenteessä korkeina matkustajamäärinä (11 013 matkustajaa Suomesta Iso-Britanniaan). Sen sijaan varsinaiseen kohdemaahan ” Amerikkaan ” matkusti ainoastaan kaksi matkustajaa. Siirtolaisuustilaston (SVT, XXVIII, Siirtolaisuustilasto) mukaan kuitenkin 13 801 henkilöä matkusti siirtolaiseksi Amerikkaan vuonna 1923. Tilanne säilyi merenkulkutilastoissa samanlaisena vuoteen 1926, jolloin silmiinpistävää on Yhdysvalloista Suomeen saapuneiden korkea määrä: 1 550 henkilöä - kaikki ulkomaalaisia. Tästä eteenpäin linjan liikenne vilkastui selvästi ja myös Suomesta matkustettiin Amerikkaan. Paluuliikenne säilyi kuitenkin selvästi suurempana kuin Suomesta lähtevä liikenne. Vuosina 1923 - 1930 Suomesta lähti Amerikkaan yhteensä 899 matkustajaa ja vastaavasti Amerikasta Suomeen saapui 7 411 matkustajaa.¹³² Todennäköisesti kyseessä on ollut, ainakin osittain, siirtolaisten paluumuuttoa. On kuitenkin syytä huomioida suomalaisten todellinen muutto Amerikkaan, joka siirtolaistilastoista laskettuna oli vuosina 1923 - 1930 yhteensä 17 013 henkilöä. Näin ollen voidaan päätellä, että paluumuutto ei todellisuudessa ollutkaan niin suurta verrattuna Suomesta lähteneeseen liikenteeseen kuin merenkulkutilastot antavat ymmärtää. Vuonna 1924 Yhdysvallat alkoi rajoittaa siirtolaisten maahan pääsyä ja vain 327 suomalaista ylitti rajan. Rajoitusten takia suomalaiset suuntasivat matkansa Yhdysvaltojen sijaan Kanadaan (4 375 siirtolaista vuonna 1924) sekä Australiaan (322 siirtolaista vuonna 1924). 1930-luvulla myös Kanada ja Australia sulkivat laman takia rajansa siirtolaisilta, mikä tyrehdytti siirtolaisuuden lähes kokonaan.¹³³

Vuodesta 1930 lähtien tilastoissa on eroteltu Etelä- ja Pohjois-Amerikan liikenne. Pohjois-Amerikka oli selvästi suosittu kohde, sillä kyseisenä vuonna sinne matkusti Suomesta 117 henkilöä ja sieltä saapui Suomeen 1 475 henkilöä. Etelä-Amerikkaan lähti vain kaksi matkustajaa ja sieltä saapui puolestaan kolme henkilöä.¹³⁴ Tämäkin todistaa osaltaan siirtolaisuuden merkitystä juuri näillä linjoilla, sillä Pohjois-Amerikka oli nimenomaan suomalaisten siirtolaisten suosimaa aluetta. Tarkasteltaessa jälleen siirtolaisuustilastoja, saadaan Etelä-Amerikan osalle myös suuremmat matkustajalukemat kuin pelkästään matkustajatilastoja käyttämällä. Vuonna 1930 Etelä-Amerikkaan lähti Suomesta siirtolaisiksi viisikymmentäkaksi henkilöä, vaikka matkustajia on merenkulkutilastossa tilastoitu ainoastaan kaksi.¹³⁵ Kuten edellä olevat esimerkitapaukset osoittavat meriliikenteen tilastointi ei ole ollut yksinkertaista, eikä sen tulkintakaan ole aina helppoa ja yksiselitteistä. Ongelmallista on esimerkiksi jatkoyhteyksien arviointi, koska merenkulkutilastoissa näkyy ainoastaan ensisijainen matkakohde, kuten Iso-Britannia. Todellisuudessa matka jatkui yleensä Englannista edelleen valtamerilinjoilla Yhdysvaltoihin, Kanadaan tai Australiaan, vaikka näiden osuudet merenkulkutilastoissa ovat vähäisiä.

132. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1923 - 1930. SVT, XXVIII, Siirtolaisuustilasto 1 - 24. 1900 - 1945.

133. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1923 - 1930. SVT, XXVIII, Siirtolaisuustilasto 1 - 24. 1900 - 1945.

Aiheesta lisää myös: Korkiasaari 1989. Esim. s. 24 - 26

134. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1930

135. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1930. SVT, XXVIII, Siirtolaisuustilasto 1 - 24. 1900 - 1945.

” Tuolla näkyy vihdoin Suomen Etelä-Amerikan Linjan lippu. Laiva ei ole korkea, sillä se on syvään lastattu, mutta kun nousen kannelle, hämmästyin sen leveyttä. Lastaus on lopetettu; vintturien lyhdyt palavat vielä, ja niiden alla näyttää minusta kuin ääretön kansi olisi tasainen, tummanharmaa joki, joka virtaa yön pimeyteen...Laiva on aikoinaan rakennettu kulkemaan myöskin La Platalla; siitä sen mataluus ja leveys. Jälleen riipaisee mieltä oudosti: ehdin huomata, että kaikkien ovien edessä on teräslangasta punotut moskiittoverkot... Eksoottisen maailman ensimmäinen kädenlyönti. ”

(Olavi Paavolainen, Lähtö ja loitsu. Kirja suuresta levottomuudesta. Helsinki 1961.)

4. MATKUSTAJALAIVALIIKENNE TALOUDELLISTEN MUUTOSTEN JA SODAN UHKAN VARJOSSA 1929 - 1939

4.1. Edistystä ja taantumaa: lama koettelee matkustajalaivaliikennettä

Vuoden 1929 jääkipuoliskolla Suomi joutui yleismaailmallisen lamakauden vaikutuspiiriin. Koska yhteiskunnan taloudelliset voimavarat vaikuttavat selvästi matkustamiseen, näkyi lamakausi myös matkustajalaivaliikenteessä. Se ei heikentänyt pelkästään ihmisten matkustusresursseja vaan myös valtioiden mahdollisuuksia vastaanottaa matkustajia, erityisesti siirtolaisia. Vuoden 1929 jälkeinen lamakausi koetteli poikkeuksellisen ankarasti Yhdysvaltoja ja Eurooppaa. Yhdysvalloissa koko BKT:n volyymi laski 30 prosenttia vuodesta 1929 vuoteen 1933, joka oli siellä laman syvin pohja. Euroopassa laman pohja saavutettiin vaihdellen alueittain vuosina 1931 - 1935 ja keskimääräinen lasku huipusta laman pohjaan oli 12 - 18 prosenttia. Suomi oli 1930-luvulla poikkeuksellinen maa Euroopassa, sillä lama oli meillä sekä lyhyempi että lievempi kuin useimmissa Euroopan maissa. Suomen tilannetta helpotti tärkeiden Englannin vientimarkkinoiden säilyminen melko vakaina lamasta huolimatta. Näin ollen 1920- ja 1930-luvun taloudellinen kasvu Suomessa ylitti reilusti keskimääräisen eurooppalaisen kasvun ja oli todennäköisesti kaikkein nopeinta. On kuitenkin muistettava, että lähtötaso oli Suomessa 1920-luvulla alhainen ja vähäisenkin absoluuttinen edistys voi olla suhteellisen suurta.¹³⁶

136. Hjerppe, Riitta, Taloudellinen kasvu 1800 - 1978. Kirjassa Hjerppe, Riitta; Julkunen, Martti; Kero, Reino; Litzen, Veikko; Virtanen, Keijo, Talous, kulttuuri ja kansainväliset suhteet. Historian perintö 5. Turku 1979. s. 36 - 40

Vaikka laman vaikutukset olivat Suomessa lievempiä kuin monissa muissa maissa, ei Suomikaan jäänyt laman vaikutuspiiriin ulkopuolelle. Maailmanmarkkinahintojen jatkuva aleneminen painoi luonnollisesti hintatasoa alas Suomessakin. Lisäksi vientimarkkinat supistuivat ja hinnat laskivat. Tämä johti yrittäjätoiminnan kannattavuuden heikkenemiseen ja työttömyyden voimakkaaseen lisääntymiseen. Vuonna 1931 Suomi joutui useiden maiden esimerkkiä noudattaen luopumaan kultakannasta saavuttaakseen rahapoliittisen toimintavapauden ja helpottaakseen taistelua laman vaikutuksia vastaan. Vuosi 1932 oli maailman teollisuustuotannon ja kansainvälisen kaupan aallonpohja, mutta Suomessa kyseinen vuosi osoitti jo teollisuuden ja viennin osalta kohonneita lukuja ja edistyksen merkkejä. Merkittävää oli lisäksi Suomen markan ulkomainen aliarviointi, mikä osaltaan vilkastutti vientiä. Ennen kaikkea edullista kehitystä edistivät kuitenkin puutavaramarkkinoiden elpyminen, vientivoittoinen kauppatase sekä ulkomaisten maksusuhteiden parantuminen ja yleensä luottamuksen voimistuminen. Noususuhdanne saavutti huippunsa vuonna 1937 ja tuolloin teollisuus ja ulkomaankauppa nousivat sekä arvoltaan että määrältään korkeammalle tasolle kuin koskaan aikaisemmin.¹³⁷

Lisäksi on huomioitava väestöpohjan muutokset, jotka 1920 - 1930 -luvulla olivat hyvin ratkaisevia talouselämän kannalta. Väestö kasvoi voimakkaasti ja väenlisäyksestä suurin osa tuli kaupunkien osalle. Suomen väkiluku kasvoi aikavälillä 1920 - 1938 504 915 hengellä eli viisitoista prosenttia. Työikäisiin kuuluvan väestön (15 - 64 -vuotiaat) määrä kasvoi kyseisellä aikavälillä kolmekymmentä prosenttia ja heidän osuutensa koko väestöstä oli 66, 4 prosenttia. Tämä väestön osa oli nimenomaan kuluttajia. Ammattiryhmiä ajatellen 1920 - 1930 -luvulla tapahtui selvää siirtymistä maataloudesta teollisuuteen, kauppaan ja liikenteeseen. Maatalousväestön osuus koko väestöstä väheni vuosina 1920 - 1938 65, 1 prosentista 51, 5 prosenttiin, mikä tarkoittaa 118 824 henkilöä.¹³⁸

137. Ibid. s. 115 - 116

138. Ibid. s. 116 - 117

Suomen matkustajalaivaliikenteessä laman synkin vuosi oli 1932, jolloin saapuneiden ja lähteneiden matkustajien määrä laski edellisestä vuodesta noin kaksikymmentä prosenttia.¹³⁹ Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön tulot matkustajaliikenteestä olivat vuonna 1931 noin 17 % ja vuonna 1932 noin 31 % pienemmät kuin vuonna 1930. Näin huomattavaan laskuun SHO:n tuloksessa olivat syynä myös useat onnettomuudet juuri 1930-luvun alussa. Joulukuusta 1930 joulukuuhun 1931 yhtiön aluksille tapahtui kaikkiaan viisi onnettomuutta tai karilleajoa, kun koko 1920-luvulla SHO oli menettänyt haaksirikoissa vain yhden laivan.¹⁴⁰ Vuodesta 1933 lähtien matkustajaliikenne kääntyi uudelleen kasvuun, vaikka kehitystä hidastikin uutena tekijänä lentoliikenne. Erityisesti Tukholman linjalla höyrylaivaliikenteen kehitysmahdollisuuksia heikensi panostaminen lentoliikenteeseen.¹⁴¹

Vaikka Helsingin ja Tukholman väliseen lentoliikenteeseen panostettiin, oli Tallinna matkustajamäärien valossa kuitenkin vilkkaampi kohde kuin Tukholma. Esimerkiksi vuonna 1938 Helsinki - Tallinna linjalla matkusti yhteensä 12 301 lentomatkustajaa ja vastaavasti Helsinki - Turku - Tukholma linjalla 9 854 matkustajaa. Näiden lisäksi lensi Maarianhaminasta Tukholmaan kyseisenä vuonna 1 118 matkustajaa eli kaikkiaan ilmaliikenteessä kulki Suomesta vuonna 1938 23 273 henkilöä.¹⁴² Samana vuonna Suomesta matkusti laivoilla 117 306 henkilöä.¹⁴³ Näin ollen matkustajalaivaliikenteellä oli vahva asema lentoliikenteeseen verrattuna. Ilmaliikenteen kasvu oli kuitenkin merkittävää, sillä lentäen Suomen ja ulkomaiden välillä matkustaneiden osuus suhteessa SHO:n laivoilla matkustaneiden määrään kohosi 12 prosentista 28 prosenttiin 10-vuotiskautena 1929 - 1938.¹⁴⁴ Lentoliikenteen etuna oli nopeus, josta oli erityisesti hyötyä postin kuljetuksessa samoin kuin rahtitavaran kuljetuksessa. Esimerkiksi vuonna 1938 lentokoneet kuljettivat Suomesta postia Tallinnaan ja Tukholmaan yhteensä 145 220 kiloa ja matka- ja rahtitavaraa 403 004 kiloa.¹⁴⁵

139. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1930 - 1940.

140. Suviranta 1958, s. 97 - 98

141. Ibid., s. 97

142. Suomen Tilastollinen Vuosikirja 1939. Uusi sarja - XXXVII - vuonna 1939. Kulkuneuvot ja liikenne. Tilastollisen päätoimiston julkaisu. Helsinki.

143. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1938

144. Suviranta 1958, s. 106

145. Suomen Tilastollinen Vuosikirja 1939. Uusi sarja - XXXVII - vuonna 1939. Kulkuneuvot ja liikenne.

Talouden heikko tila vaikutti luonnollisesti myös miehistön työllisyystilanteeseen. Keskimäärin kotimaisilla ja ulkomaisilla aluksilla työskenteli yhteensä 120 000 henkilöä vuosittain. Vuonna 1932 tapahtui selvä muutos, kun miehistön määrä laski noin 98 800 henkilöön. Määrä oli alhaisempi ainoastaan vuonna 1924 sekä sotavuonna 1940, jolloin se laski 42 114 henkilöön. Tarkasteltaessa lähemmin vuotta 1932 ja miehistön jakautumista ulkomaisille ja kotimaisille aluksille, on mielenkiintoista huomata, että kotimaisilla aluksilla synkin lamavuosi ei vaikuttanut miehistön työllisyystilanteeseen alentavasti vaan päinvastoin tapahtui jopa kasvua edelliseen vuoteen verrattuna. Sen sijaan ulkomaisilla aluksilla tapahtui vuonna 1932 selvä, 4 700 henkilön, väheneminen ja seuraavana vuonna määrä kääntyi jälleen kasvuun.¹⁴⁶ Miksi suomalaiset alukset pystyivät toimimaan näin tehokkaasti laman aikana? Oletettavasti yksi tekijä on ollut alhaiset henkilöstökulut. Esimerkiksi Isossa-Britanniassa ja Skandinavian maissa palkkausnormit olivat 70 - 120 % Suomen tason yläpuolella.¹⁴⁷ Kalleimpien maiden alukset jouduttiin ottamaan linjoilta pois ensimmäisinä, kun ilmeni, ettei ihmisillä ollut varaa matkustaa niillä. Toisten riisuessa laivojaan kannattamattomina suomalaiset varustajat pystyivät ostamaan näitä aluksia edullisella hinnalla ja panemaan ne liikenteeseen Suomen lipun alla saavuttaen jopa voittoa -lamasta huolimatta.¹⁴⁸ Vertailun vuoksi mainitsen, että maailman kauppalaivastostakin oli vuonna 1932 riisuttuna eli käytöstä poistettuna noin viidennes. Second hand -laivojen suhteen oli vallalla ostajan markkinat, joilla hinnat uusien alusten hintoihin nähden olivat halvemmat kuin milloinkaan SHO:n toiminta-aikana. Suomeen hankittiinkin vuosina 1932 - 1934 yhteensä 120 second hand -laivaa. SHO osti vuonna 1932 osaksi omistamaltaan Rederi Ab Atlantalta *Navigatorin* parantaakseen kyseisen yhtiön taloudellista tilannetta. Lisäksi vuonna 1933 SHO osti *Hesperuksen* ja *Polariksen* sekä seuraavana vuonna *Junon* ja *Leon*. Näiden hankintojen jälkeen yhtiöllä oli vuoden 1934 lopussa laivastoa noin 59 000 brt ja hankintaohjelman täydensi vielä vuonna 1935 Hietalahden telakalla valmistunut SHO:n tilaama noin 2 800 dwt:n *Orion*. Vuosina 1935 - 1939 SHO hankki uutta tonnistoa viisitoista alusta, joiden koko hankinta-arvo oli 160 miljoonaa markkaa. Yhtiön kirjanpidollinen voitto 1936 - 1939 oli yhteensä noin 30 miljoonaa markkaa, ja vuoden 1937 osakeanti antoi yhtiön käytettäväksi 18 miljoonaa markkaa (15 000 uutta osaketta kurssiin 120). Hankintojen rahoitus muutti omien ja vieraiden varojen suhdetta: vuonna 1934 ne olivat lähes tasoissa mutta vuonna 1939 oman pääoman osuus oli 38 %, mikä oli sama kuin kymmenen vuotta aikaisemmin. Yhtiön laivaston huono puoli oli alusten korkea ikä, sillä laivaston keski-ikä oli vuonna 1939 lähes 24 vuotta, oltuaan ennen edellistä sotaa 1914 viisitoista vuotta. Moottorialuksia oli vain kaksi ja loput olivat yhtiön nimen mukaisesti höyrylaivoja. Polttoaineena oli lähes kaikissa hiili, joka oli hankalasti käsiteltävää ja vaati runsaasti ihmistyövoimaa.¹⁴⁹

146. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1923 - 1940

147. Kaukiainen 1993. s. 145 - 146

148. Ibid., s. 145. Kopisto 1994. *Navis Fennica*, 2. s. 172 - 173

149. Haavikko 1983. s. 56 - 58. Second hand (eng.), ” toisen käden ”, käytettynä myytävä tavara.

Hietalahden telakalle SHO:n *Orionin* laivatilaus tuli suureen tarpeeseen, sillä laivanrakennusteollisuus kärsi lamasta. Syynä tähän oli alan riippuvaisuus ulkomaisista raaka-aineista, puolivalmisteista ja erikoislaitteista. Toisaalta Suomessa oli melko huokeaa työvoimaa, mikä paransi jonkin verran suomalaisten telakoiden kilpailukykyä. Suunnilleen koko 1920-luvun jatkunut yleinen lama aiheutti kuitenkin suoranaisten työpulan ja tämä puolestaan johti työvoiman vähennyksiin kolmella suurimmalla telakalla: Crichton-Vulcanilla, Hietalahden telakalla sekä Kone ja Siltarakennuksessa. Tilauksia ja suurempia korjaustöitä ei yksinkertaisesti ollut tarpeeksi.¹⁵⁰

" Tässä on ranta,
jolla vanhat laivat
saavat levätä ja kuolla.
Tässä tunkevat ne keulansa
syväälle hiekkaan,
painuvat mukavasti kyljelleen
ja mätänevät hitaasti hylyiksi.

Kajuuttojen lasiset silmät särkyvät
ja sirpaleet kiiltelevät auringossa.
Ammoin kuolleet myrskyt
nyyhkyttävät raajarikkoisissa mastoissa.
Sortuvien komentosiltojen alle
kiinnittävät rantapääskysel pesiään
(ja komentosillat kuuntelevat linnunviserrystä käheiden
merimieskurkkujen kirousten sijasta).

Vanhat laivat tunkevat keulansa
yhä syvemmälle hiekkaan.
Ruoste ja sammal hiipivät kannelle.
Suola syöpyy puuhun.
Aallot huuhtovat ja huuhtovat yötä ja päivää
laivan nimeä pois.

(Kaksi laivarunoa. 1. Vanhat laivat. Artur Lundkvistin mukaan. Olavi Paavolaisen teoksessa Keulakuvat. Kootut teokset 2. Runoja. Helsinki 1961.)

150. Pohjanpalo 1965. s. 216 - 217

Lamakauden vaikutukset olivat siis melko vähäisiä Suomen matkustajalaivaliikenteelle. Työllisyystilanne sekä telakoilla että laivoissa heikkeni vähän, mutta etenkin laivoilla heikkeneminen oli lyhytaikaista eikä sillä ollut juurikaan merkitystä. Kuten aikaisemmin totesin, suomalaiset varustamot pystyivät jopa hyödyntämään muiden valtioiden taloudellista ahdinkoa ja hankkimaan käytettyä kalustoa edullisesti. Matkustajamäärät kasvoivat tasaisesti vuoteen 1930 ja seuraavana vuonna laskua tapahtui noin yksitoista prosenttia. Alimmillaan matkustajamäärät olivat vuonna 1932, jolloin lähteneitä matkustajia oli 43 512 ja saapuneita 48 935. Laivaliikenne elpyi nopeasti laman aiheuttamasta matkustusviikkauuden notkahduksesta, sillä jo vuonna 1934 määrät olivat nousseet vuoden 1930 tasolle. Vuonna 1934 lähteneitä matkustajia oli 60 891 ja saapuneita 62 895.¹⁵¹

”...Mielialani parani huomattavasti, kun sain radiopuhelun kotiin ja kesken myrskyn aiheuttaman rätinän ja paukkeen saatoin toivottaa hyvää joulua perheelleni ja kertoa, että tosiaan olin tulossa kotiin, niin uskomatonta kuin se olikin. Tosin ankkuroimme vielä kahdeksitoista tunniksi, mutta se oli vain hyvä, sillä Pohjanmerellä oli niin ankara myrsky, että se viskeli laivaa vielä rajusti talttuessaan. Suomessa sama myrsky ajoi karille suuren amerikkalaisen aluksen, Ruotsin rannikolla hukkui laiva, samoin Tanskan rannikolla, ja muutaman tunnin matkan päässä edellämme hävisi muuan laiva Rotterdamin edustalla niin jäljettömiin, ettei siitä löytynyt kuin pelastusrengas. Joulupäivän katsoin siis parhaaksi maata hytissäni eikä minulla ollut mainittavaa ruokahalua.”

(Mika Waltari, Lähdin Istanbuliin. Totta ja tarua Euroopasta 1947. Porvoo 1948.)

151. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1930 - 1934

4.2. Epävarmuus kasvaa: sodan vaikutus matkustajalaivaliikenteeseen vuonna 1939

Suomen kansainvälinen asema oli kehittynyt selvästi myönteiseen suuntaan 1930-luvun kuluessa ja vaikka se oli edelleenkin sosio-ekonomisesti idän ja lännen välimaastossa, selvää lähestymistä länsimaiden tuntumaan oli tapahtumassa. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen Suomi kuului sekä elinkeinorakenteensa että kansantulonsa osalta Itä-Euroopan maiden tasolle -tosin niiden kärkijoukkoon. Mutta 1930-luvun loppuun mennessä oli tapahtunut Suomen osalta selkeä muutos: se oli edelleen maatalousvaltainen maa, mutta teollistuminen oli hyvässä vauhdissa. Kansantulo kasvoi Suomessa 1920- ja 1930-lukujen kuluessa vuosittain keskimäärin noin 4,5 prosenttia, kun vastaava kasvu kolmessa Skandinavian maassa oli noin 3 prosentin tienoilla. Vaikka lähtötaso olikin Suomessa alhainen, voidaan kuitenkin todeta, että elintason osalta oli Suomessa itäeurooppalainen vaihe selvästi sivuutettu ja jälkeenjääneisyys länsieurooppalaisesta tasosta oli kaventunut, osaksi jopa tasoittunut.¹⁵² Tämä myönteinen kehitys katkesi kuitenkin totaalaisesti, kun pahat aavistukset suursodan mahdollisuudesta muuttuivat todeksi.

” ...Mutta nyt näyttivät toisenlaiset, koko maanosaa ja maailmaakin uhkaavat myrsky-pilvet kerääntyvän kansainvälisen politiikan taivaalle. Moni tuntui lohduttautuvan sillä, ettei Suomi ollut välittömässä vaaravyöhykkeessä, vaikka Neuvostoliiton läheisyys olikin huolestuttava tekijä. Saksan ja Puolan suhteiden kireys anasti nyt kaikkien päähuomion. Laivanvarustaja, jonka laivoja oli juuri nytkin eri puolilla maailmaa, ei voinut ajatella pelkästään oman maan tilannetta ja mahdollista selviytymistä pahimmasta. Missä tahansa Euroopassa sota syttyisikin, se koskettaisi häntä hyvin läheisesti.

Elokuun viimeinen viikko 1939 oli kuin kuumeisen potilaan levotonta heittelehtimistä painajaisunesta toiseen. Syyskuun ensimmäisenä pelätty räjähdysarja alkoi. Saksa hyökkäsi Puolaan. Eurooppa oli taas sodassa vain runsaan kahden vuosikymmenen rauhan ja toipumiskauden jälkeen. Laivaliikenteelle syttynyt sota merkitsi erityistä vaaraa Itämerellä, mutta kuka tietäisi, milloin vaara väijyisi muuallakin... ”

(Pentti Poukka, Antti Wihuri - kapteeni laivassa. Keuruu 1983.)

152. Paasivirta, Juhani, Suomi ja Eurooppa 1939 - 1956. Sotien ja murrosten ajanjakso. Hämeenlinna 1992.

Taistelut meriyhteysistä olivat olennainen osa toista maailmansotaa ja taistelu Atlantista vaikutti keskeisesti sodan lopputulokseen. Winston Churchill on kuvannut Atlantin sotaa seuraavasti: ” Atlantin sodan merkitystä sodan voittamiselle on mahdotonta yliarvioida. Se kesti koko sodan ajan, vain sen avulla torjuttiin Saksan harjoittama Englannin saarto, toteutettiin USA:n merentakainen apu ja liittoutuneiden maihinnousut Eurooppaan. ” Sota valtamerillä verotti raskaasti myös puolueettomien maiden merenkulkua, sillä sodan kumpikin osapuoli pyrki estämään sotakieltotavaraksi luokittelemiensa lastien kuljettamisen vastapuolen satamiin. Saattueissa tai niiden ulkopuolella matkanneita aluksia tarkastettiin ja otettiin haltuun, jopa upotettiin.¹⁵³

Suomen linjaliikenne oli saavuttanut siihen astisen huippunsa juuri ennen toista maailmansotaa. Kesällä 1939 suomalaiset alukset ylläpitivät säännöllisiä linjoja seuraavasti:¹⁵⁴

| | |
|---------------------------------|---------------------------|
| Turku - Tukholma | (SHO ja Bore) |
| Helsinki - Tukholma | (SHO ja Bore) |
| Helsinki - Tallinna | (SHO) |
| Helsinki - Gdynia - Danzig | (SHO) |
| Helsinki - Tallinna - Stettin | (SHO) |
| Helsinki - Lyypekki | (SHO) |
| Turku - Lyypekki | (Bore) |
| Etelä- ja Länsi-Suomi - Hampuri | (Wihuri) ¹⁵⁵ |
| Etelä-Suomi - Tanskan satamat | (SHO) |
| Helsinki - Kööpenhamina | (SHO) |
| Helsinki - Kööpenhamina - Hull | (SHO) |
| Turku - Hull | (SHO) |
| Etelä-Suomi - Lontoo | (SHO) |
| Länsi-Suomi - Lontoo | (SHO) |
| Suomi - Manchester - Liverpool | (SHO) |
| Suomi - Leith - Grangemouth | (SHO) |
| Suomi - Glasgow | (SHO) |
| Suomi - Sunderland | (SHO) |
| Suomi - Middlesbrough | (SHO) |
| Etelä-Suomi - Rotterdam | (SHO) |
| Länsi-Suomi - Amsterdam | (SHO) |
| Etelä-Suomi - Antwerpen | (SHO) |
| Suomi - Rouen | (SHO) |

153. Vitikka, Olavi, Toinen maailmansota merellä. Navis Fennica 2. Porvoo 1994.

154. Pohjanpalo 1949. s. 223. Luettelossa ovat mukana sekä matkustaja- että rahtilinjat.

155. Wihuri (Antti Wihuri 1883 - 1962) oli ennen talvisotaa yksi merkittävimpiä suomalaisia laivanvarustajia. Yhtiöllä oli neljätoista rahtilaivaa.

| | |
|--|---------------------------------|
| Etelä-Suomi - Italia - Marseille - Espanja | (SHO) |
| Etelä-Suomi - Levantin maat | (SHO) |
| Etelä-Suomi - Yhdysvaltain itärannikko | (Thorden) ¹⁵⁶ |
| Etelä-Suomi - Etelä-Amerikan itärannikko | (Suomen Etelä-Amerikan Linja) |

Eurooppalaiset linjat olivat vuonna 1939 suunnilleen samanlaiset kuin ennen ensimmäistä maailmansotaa. Pietarin linja oli jäänyt pois ensimmäisen maailmansodan jälkeen ja Lyypekin-liikenne oli supistunut selvästi. Uusia linjoja olivat puolestaan yhteydet Levantin maihin sekä Etelä-Amerikkaan ja Yhdysvaltoihin. Tarkasteltaessa linjaliikennettä sitä ylläpitäneiden varustamoiden kannalta, voidaan havaita selkeää keskittyminen: Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön asema oli vahva maan suurimpana laivanvarustamona. Vuonna 1939 yhtiöllä oli 56 alusta ja noin 82 000 bruttotonnia, mikä oli 2/3 Suomen linjaliikenteeseen osallistuneesta kotimaisesta tonnistosta. SHO:lla oli lisäksi hallussaan Ab Finland-Amerika Linjen Oy:n osakkeet ja jos otetaan myös tämän yhtiön alukset lukuun, nousee SHO:n osuus linjaliikenteestä noin 78 prosenttiin.¹⁵⁷

Vuoden 1939 lokakuussa Helsingissä pidettiin evakuointiharjoitus ja suuri joukko suomalaisia etsi turvaa Tukholmasta. Matkailua varten perustettu Suomi-toimisto laati tällöin yhteistyösuunnitelman Lotta-järjestön kanssa, jotta todellisessa hätätilanteessa pystyttäisiin tehokkaasti vastaanottamaan laivoilla saapuvia suomalaisia ja toimittaa heidät turvaan kansankodiksi kehittyvään Ruotsiin. Merkityksetöntä ei ollut myöskään eri puolilla maailmaa toimineiden ns. Suomi-toimistojen propagandatoiminta. Esimerkiksi New Yorkin suomalainen matkatoimisto tiedotti avun tarpeessa kamppailevasta Suomesta ja pyrki muokkaamaan mielialoja Suomelle suopeiksi.¹⁵⁸ Myös monia muita kanavia pyrittiin käyttämään hyväksi suhteiden säilyttämiseksi ulkomaihin. Kulttuurisuhteiden alalla vedottiin, tunnettujen henkilöiden ja erilaisten yhteisöjen toimesta, Suomen ”länsimaisuuteen” sekä valittiin maan historiasta, yhteiskunta- ja kulttuurielämästä merkittäviä saavutuksia ja arvoja. Suomi kuvattiin maantieteellisessä ääriasemassa olevaksi maaksi, joka puolusti länsimaista sivistystä. Lisäksi korostettiin Suomea urheilumaana, joka oli 1920- ja 1930-luvun olympialaisissa noussut kärkisijoille.¹⁵⁹ Jopa Suomen luterilainen kirkko pyrki kääntymään Skandinaavisten veljeskirkkojensa puoleen vedoten Suomen luterilaisen kirkon olevan ”kristinuskon ja koko länsimaisen sivistyksen esivartijana Pohjolassa”.¹⁶⁰

156. Gustaf B. Thorden oli ruotsinmaalainen laivanvarustaja, joka vuonna 1924 perusti Suomeen haku-liikennevarustamon. Thorden aloitti vuonna 1936 myös linjan Suomesta Pohjois-Amerikkaan. Thorden-yhtymä kasvoi vuonna 1937 maamme toiseksi suurimmaksi tonnistonmistajaksi.

157. Pohjanpalo 1949. s. 223 - 224

158. Hirn, Markkanen 1987. s. 323 - 324

159. Paasivirta, 1992. s. 70

160. Ibid. s. 70. Arkkipiispa Erkki Kailan 10. joulukuuta 1939 esittämä vetoamus.

Kotimaan matkailukohteet joutuivat suureksi osaksi sotilaskäyttöön ja esimerkiksi hotelleja muutettiin sotilassairaaloiksi. Myös matkailuorganisaation tehtäväkuva muuttui ja se toimi ennen kaikkea tiedotus- ja avustusjärjestöinä.¹⁶¹

Ensimmäisen maailmansodan tappioista viisastuneena SHO veti suuret matkustajalaivansa *Aallottaren*, *Ilmattaren*, *Ariadnen* ja *Wellamon* pois liikenteestä ja ne riisuttiin lähes koko sodan ajaksi.¹⁶² Yhtiö pyrki näin varmistamaan reaali pääomansa, laivaston, säilymisen paremmin kuin edellisen suursodan aikana. Menettelytapana oli toisaalta pitää laivoja pois liikenteestä, mutta ennen kaikkea tilata uusia laivoja korvaamaan menetykset, joita sodassa joka tapauksessa aina koitui. Näin yhtiöllä olisi sodan päätyttyä osin sodan kuluttama, mutta osaksi jopa ajanmukainen laivasto. Ensimmäisen maailmansodan jälkeenhän aluskannan kutistuminen ja sen keski-ikä kasvu pysäyttivät SHO:n kehityksen ja jarruttivat sitä vielä pitkään rauhan ajanakin. Tämän politiikan toteuttamisen mahdollisti se, että Suomen telakkateollisuudella oli vapaata kapasiteettia kun taas vastaavasti muu metalliteollisuus oli valjastettuna sotatalouden tarpeisiin ja se kärsi lisäksi sekä työvoima- että raaka-ainepulasta. Tilanne oli olennaisesti toisenlainen kuin vuosina 1914 - 1917, jolloin Venäjän laivaston korjaukset ja huolto täystyöllistivät Hietalahden telakan muutamaksi vuodeksi.¹⁶³

Laivojen poistaminen liikenteestä sodan kynnyksellä oli mahdollista, koska matkustajalaivoja ei tarvittu sotavuosina liikennetehtäviin: matkustajaliikenne romahti vuonna 1940 lähes kokonaan. Liikenne Suomesta rajoittui tuolloin lähinnä Ruotsiin sekä ajoittain Viroon ja Saksaan. Vuosi 1939 oli kuitenkin vielä erittäin vilkkaan matkustamisen aikaa. Itse asiassa tuolloin saavutettiin tutkittavana olevan ajanjakson korkeimmat matkustajamäärät. Saapuneita matkustajia oli yhteensä 106 888 ja lähteneitä hieman enemmän eli 108 530. Ulkomaalaisten osuus matkustajista oli vähän yli puolet. Ylivoimaisesti eniten matkustajia oli Suomen ja Ruotsin välillä, sillä Ruotsiin matkusti kaikkiaan 59 prosenttia (64 124 henkilöä) laivamatkustajista. Viroon matkusti puolestaan 28 192 henkilöä ja Saksaan 10 226 henkilöä.¹⁶⁴ Todennäköisesti sodanuhka vaikutti matkustamisen yhtiökkiseen vilkastumiseen vuonna 1939. Suomesta poistui ulkomaalaisia, mutta myös suomalaiset lähtivät sotaa pakoon nimenomaan Ruotsiin. Vuonna 1940 Suomesta lähti vain 20 299 matkustajaa ja heistä suurin osa eli 17 014 suuntasi Ruotsiin. Samana vuonna Suomeen saapui 22 312 matkustajaa. Laskua edelliseen vuoteen verrattuna oli 84 576 matkustajaa.¹⁶⁵

161. Hirn, Markkanen 1987. s. 324

162. Suviranta 1958. s. 122

163. Haavikko, 1983. s. 85

164. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1939 - 1940

165. SVT, 1 Bb, Merenkulku 1939 - 1940

Vaikka Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö kutsui arvokkaimmat matkustajalaivansa kotisatamiin, se pyrki toisaalta jatkamaan linjaliikennettä ylläpitääkseen elintärkeitä tuontia ja vientiä. Suomen kulutustavara-varastot olivat vuoden 1939 syksyllä hyvin pienet, ja armeijan puutelista oli loputon. Asiakasmaissa tilanne oli pitkälti samanlainen ja varastoja pyrittiin täydentämään. Merialueiden valvonta, tarkastussatamissa käynnit, majakoiden sammuttaminen ja miinavaara kasvattivat laivojen matkapäivien määrät kohtuuttoman suuriksi, ja kustannuksia lisäsivät myös erilliset sotavahinkomaksut, jotka saattoivat nousta jopa 15 prosenttiin laivan arvosta. Riskien tasaamiseksi luotiin valtiovallan toimesta yhdessä merivakuutusyhtiöiden kanssa erityinen sotavahinkovakuutusjärjestelmä, joka Suomen jouduttua sotaan piti vakuutusmaksut kohtuullisina ja takasi korvaukset käypään arvoon.¹⁶⁶

Vuoden 1939 loppuun mennessä SHO menetti kolme laivaa. *Juno* ajoi miinaan Englannin itärannikolla ja turmassa menehtyi kahdeksan miehistön jäsentä. *Capellan* haaksirikko aiheutui välillisesti sotatilasta: pienenä aluksena se vältteli avomerireittiä matkallaan Kööpenhaminasta Turkuun joulukuun 17. päivänä 1939 ajautuen liian lähelle Ruotsin rannikkoa. Alus joutui matalikolle ja avustusoperaatiosta jouduttiin luopumaan 25. joulukuuta, minkä jälkeen *Capella* tuhoutui lopullisesti. Kolmas turma, *Fennian* tuhoutuminen matkalla Englantiin, ei aiheutunut sodan olosuhteista. Alus ajoi karille Gronningenin majakan lähellä lokakuun 11. päivänä 1939. Muista matkustajalaivoista heti talvisodan alussa tuhoutui Petsamon liikenteessä toiminut *Jäämeri*.¹⁶⁷ Mainittakoon lisäksi, että vuoden 1939 lopussa seitsemän SHO:n laivaa oli Saksan satamissa tarkastuksissa ja näistä laivoista *Rhea* julistettiin menetetyksi Saksan valtiolle. Alus palautettiin Suomelle vasta parin vuoden kuluttua. Samana talvena saksalaiset katsoivat *Clion* lastin sotakieltotavaraksi ja laiva menetettiin Saksalle. Myös Englanti pidätti hallitsemillaan merialueilla tavattuja suomalaisia aluksia, kuten SHO:n Välimereltä palaamassa olleet *Saimaan* ja *Hektoksen*.¹⁶⁸

Suomeen hyökättyään Neuvostoliitto julisti joulukuun alussa maamme rannikot saartoon ja alkoi sen jälkeen rajoittamattoman sukellusvenesodan: kaikki alukset Suomen vesillä upotettaisiin varoituksetta. Tästäkin huolimatta jatkui SHO:n ja Boren yhteispuhjetusliikenne joulukuussa lähes entisellään ja matkustajalaivat kulkivat yhteensä kolmetoista vuoroa Turun ja Tukholman välillä. SHO:n laivoista mukana olivat *Oihonna* ja *Arcturus*, jotka aloittivat vuosia jatkuneet suomalaisten sotalasten kuljetukset Ruotsiin.¹⁶⁹ *Arcturuksen* kaksi

166. Haavikko 1983. s. 68

167. Haavikko 1983. s. 68. Pietikäinen, Sjöström. Keuruu 1983. s. 10, 68. Lisäksi suomalaisia kauppa-aluksia tuhoutui toisessa maailmansodassa seitsemänkymmentä ja kaikkiaan 261 suomalaista kauppalaivaston miehistön jäsentä menehtyi sodassa.

168. Haavikko, 1983. s. 68

169. Ibid., s. 68

lastiruumaa oli sisustettu kuljettamaan kerralla 500 lasta. Suomalaiset lapset olivatkin sodan aikana merkittävä matkustajaryhmä. Lapsia kuljetettiin ilmapommitusten uhan sekä heikon huoltotilanteen takia Ruotsin ohella jonkin verran myös Tanskaan. Sotalasten määrä liikkui kymmenissä tuhansissa, ja kuljetukset keskittyivät vuoteen 1942, jolloin huoltotilanne oli vaikein, sekä vuoteen 1944, jolloin sodankäynti kiihtyi. *Oihonnaa* ja *Arcturusta* lukuun ottamatta muut Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön matkustajalaivat olivatkin talvisodan aikana riisuttuina. Bore-yhtiön laivoista linjalla liikennöivät *Bore I* sekä *Nordstjernen*. Tämäkään linja ei ollut missään nimessä turvallinen laivoille, sillä ilmapommitukset ja sukellusvenehyökkäykset uhkasivat aluksia jatkuvasti.¹⁷⁰ Muilla linjoilla liikennöineet rahtilaivat joutuivat upotus- ja kaappausvaaran sekä majakoiden ja loistojen sammuttamisen takia muuttamaan reittejään. Aluksi länteen suuntautunut liikenne ohjattiin Ruotsin ja Norjan saaristoväyliä myöten Kristiansandiin ja sieltä edelleen Englantiin, Euroopan mantereeseen ja lisäksi Levantin satamiin. Lokakuussa reittiä siirrettiin pohjoisemmaksi Bergeniin, mistä laivat kulkivat saattueina Orkneyin saarille. Tällaiset järjestelyt olivat kuitenkin hankalia ja SHO päättikin lähettää laivansa vain Göteborgiin ja Osloon, josta skandinaaviset valtamerivarustamot hoitivat kuljetukset eteenpäin. Kun Saksa keväällä 1940 valloitti Tanskan, Norjan, Hollannin ja Belgian sekä osan Ranskaa, se suunnitteli aukotonta sulkua Pohjanmeren ja Itämeren välille. Tämä lopetti SHO:n pitkät linjat. Sulun valtameren puolella, eli ulkopuolella, olevia laivoja kehoitettiin palaamaan kotimaahansa, mikä tapahtui pitkiä kiertoteitä käyttäen Petsamon kautta ja Norjan sekä Ruotsin rannikkovesiä myötäillen.¹⁷¹

Merenkulku ei ollut ainoastaan vaarallista miina- ja kaappausvaaran ja majakoiden sammuttamisen takia, vaan se oli myös vaikeaa erittäin kylmien talvien takia. Itämeri jäättyi kokonaan Tanskan salmiin asti vuosina 1940, 1942 sekä 1947 ja jään laajuus oli tuolloin noin 420 000 km². Itäisen Suomen satamat olivat sotatoimien kohteina, Kotka ja Helsinki ilmapommitusten, ja kun kiintojää tuota pikaa eristi ne samoin kuin Pohjanlahden pohjoisosan satamat, keskittyi liikenne Turun, Rauman ja Mäntyluodon satamiin. Osaksi jääesteiden, osaksi pommitusten vuoksi jouduttiin maaliskuussa vielä tyhjentämään sekä Rauma että Mäntyluoto ja jäljelle jäi vain Turku. Valtaosa SHO:n laivoista jäi tällöin ulkomaisiin satamiin. Voimakkaimmat talvilaivat jatkoivat rahti- ja matkustajaliikennettä Tukholmaan ja Stettiniin. Väli rauhan talvena liikennettä hankaloitti kylmyyden ohella Hangon menettäminen Neuvostoliitolle.¹⁷²

Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön pääkonttori suljettiin syksyllä 1939 päivystystä lukuun ottamatta. Joulukuussa yhtiön johto siirtyi Raumalle, jossa konttori sijoitettiin *Ilmatar*-laivalle. Myöhemmin se oli kuitenkin siirrettävä jälleen kaupunkiin, koska jatkuvat ilmapommitukset pakottivat lähettämään *Ilmattaren* Ruotsiin.¹⁷³

170. Blomgren, Raudsepp (toim.) 1993. s. 45

171. Riimala 1983. s. 98

172. Pohjanpalo 1965. s. 185. Suviranta 1958. s. 128. Riimala 1983. s. 99 - 100

173. Haavikko 1983. s. 68

Lopuksi lienee syytä tarkastella lyhyesti varsinaisen tutkittavana olleen ajanjakson ulkopuolelta, kuinka Suomen matkustajalaivaliikenne selviytyi toisesta maailmansodasta. Kun toinen maailmansota päättyi toukokuussa 1945 Euroopan mantereella, oli Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiöllä alusrekisterissä neljä matkustajalaivaa: *Arcturus*, *Ariadne*, *Oihonna* ja *Wellamo*. Aluksi yhtiön käytettävissä oli vain *Arcturus*, vanha alus, joka oli selviytynyt kahden maailmansodan vaiheista. Laiva asetettiin liikennöimään Tukholman-linjalle ja se sai parikseen neljästä jäljelle jääneestä suurimman: *Wellamon*. Ensimmäisenä rauhankesänä SHO:lla oli siis liikenteessä ainoastaan kaksi matkustajalaivaa. *Aallotar*, *Iltatar* sekä *Polaris* olivat purjehtineet Leningradiin luovutettaviksi sotakorvauksena. Myös *Ariadne* oli määrää luovuttaa, mutta aluksen matka Leningradiin katkesi Kotkan edustalla karille ajoon joulukuun 25. päivänä vuonna 1944. *Ariadnen* sijaan jouduttiin luovuttamaan *Aallotar*. *Ariadne* saatiin irrotetuksi karilta keväällä 1945 ja se hinattiin Helsinkiin Hietalahden telakalle korjaustöitä varten. Kesällä 1949 pidennetty ja talviliikenteeseen soveltuvaksi vahvistettu *Ariadne* alkoi liikennöidä Helsingin ja Kööpenhaminan välillä. Myös *Arcturus* korjattiin ja rakennettiin osittain uudestaan ja laiva pääsi liikennöimään Helsingistä Antwerpeniin, joka oli nyt matkustajaliikenteen kaukaisin satama. *Arcturus* avasi samalla yhteyden Saksaan, sillä se pysähtyi matkallaan Holtenaussa. Valvontakomission käytössä olleen *Oihonnan* valtio palautti SHO:lle vuonna 1948 ja se sijoitettiin puolestaan Turku-Tukholma -linjalle.¹⁷⁴

SHO pyrki, kuten jo aikaisemmin mainitsin, hyvissä ajoin varautumaan sodan mukanaan tuomiin menetyksiin: laivojen liikennöintiä rajoitettiin ja uusia aluksia tilattiin. Vuosien 1939 - 1945 alushankinnat olivat SHO:n osalta yhteensä 30 700 brt ja sodasta sekä haaksirikoista ja myynneistä johtuneet menetykset olivat vastaavasti 29 500 brt. Yhtiö oli siis pysynyt tavoitteessaan hyvin, sillä sen laivasto oli jopa hieman kasvanut ja yksikkökoko suurentunut.¹⁷⁵ Tilanne oli ollut aivan päinvastainen vuonna 1919 ensimmäisen maailmansodan jälkeen.

Mutta varsinaisten sotatoimien päätyttyä, oli vielä edessä sotakorvausten maksaminen, johon sisältyivät myös laivastoa koskevat vaatimukset. Sotakorvaukset olivat kokonaisuudessaan kova isku SHO:n laivastolle, sillä se joutui luovuttamaan vuonna 1945 yhteensä kaksikymmentäkolme laivaa, vajaat 40 000 brt, Neuvostoliitolle. Kaikkiaan Suomi luovutti:¹⁷⁶

174. Haavikko, 1983. s. 66, 78

175. Ibid., s. 176

176. Kinnari, Pekka, Menetyksiä toisessa maailmansodassa. *Navis Fennica* 2, 1994.

22 rahtialusta
 2 säiliöalusta
 4 matkustajalaivaa
 6 suurta hinaajaa
 3 järvihinaajaa
 20 pientä hinaajaa
 20 pientä matkustajalaivaa
 2 jäänmurtajaa
 15 teräsproomua

Lisäksi sodan aikana menetettiin miehistöä sekä aluksia pommituksissa ja takavarikoinneissa. Kun huomioidaan nämä kaikki sotaan liittyneet menetykset, selviää laivaston todellinen sodanjälkeinen tilanne: laivasto oli supistunut pieneksi ja alusten keski-ikä oli noussut, koska nimenomaan uusimmat ja parhaimmat laivat oli menetetty Neuvostoliitolle. Esimerkiksi SHO:n laivasto oli vähentynyt puoleen entisestään ja alusten kaski-ikä oli noussut 35 vuoteen.¹⁷⁷

TAULUKKO 4. YHTEENVETO SUOMEN LAIVASTON MENETYKSISTÄ TOISESSA MAAILMANSODASSA.

| VUOSI | ALUKSET | BRUTTO- TONNIA | KUOLLEITA UPOTUKSISSA | KUOLLEITA KAIKKIAAN | MUUTEN TU- HOTTU BRT |
|----------|---------|-------------------|--------------------------|------------------------|-------------------------|
| 1939 | 10 | 16 880 | 25 | 28 | 5 499 |
| 1940 | 15 | 34 572 | 79 | 90 | 5 740 |
| 1941 | 9 | 27 139 | 45 | 63 | 12 983 |
| 1942 | 10 | 18 504 | 61 | 66 | 5 649 |
| 1943 | 2 | 2 354 | 1 | 22 | 2 087 |
| 1944 | 23 | 16 114 | 10 | 53 | 4 341 |
| 1945 | - | - | - | 21 | 1 420 |
| YHTEENSÄ | 69 | 115 563 | 221 | 343 | 37 719 |

Lähteet: Kinnari, Pekka, Menetyksiä toisessa maailmansodassa. Navis Fennica 2, 1994. s. 202

Pietikäinen, Sjöström, 1983. Lisäksi takavarikoituina tuhoutui kahdeksan alusta eli 24 737

brt. Näin ollen menetettyjen alusten yhteismäärä on 77 ja 140 300 brt.

 177. Haavikko, 1983. s. 86

Varoja uudishankintoihin saatiin vakuutuskorvauksina sekä valtion hyvityksinä luovutuksista Neuvostoliitolle. Korvauksia saattoi kuitenkin joutua odottamaan jopa vuosikymmenen vaihteeseen asti, sillä esimerkiksi *Saimaa* -laivasta saatiin 400 000 dollarin korvaukset Yhdysvalloista vuonna 1949. Joitakin hylkyjä pystyttiin lisäksi myymään ja hankkimaan näin varoja uuden kaluston hankintaan.¹⁷⁸

” Uudet laivat
 syntyvät tulesta
 valkeanhehkuvien rautakyljin.
 Ne on niitattu, hitsattu, viilattu.
 Ne on maalattu mönjänpunaisiksi
 ja sarastuksenkarvaisiksi.

Uudet laivat
 eivät vielä ole kärsineet
 ensimmäistä meritautiaan,
 eivät tunteneet meren pehmeätä, raivokasta puraisua
 myrskyöinä.
 Ne eivät vielä ole tunteneet
 valtameren mustaa pohjattomuutta,
 eivät tuskassa ulvoneet hätäänsä
 kähein kurkuin.

Uusissa laivoissa
 virtaa viileä rautaveri:
 merensiniset öljyt.
 Uusilla laivoilla on vahvat terässydämet
 ja pakanalliset sielut,
 eivätkä mitkään taivaskaipuiset keulaneitseet
 etsi niille teitä. ”

(Kaksi laivarunoa. 2. Uudet laivat. Artur Lundkvistin mukaan. Olavi Paavolaisen teoksessa
 Keulakuvat. Kootut teokset 2. Runoja. Helsinki 1961)

 178. Haavikko, 1983. s. 86 - 87

Sodan menetykset olivat raskaat koko matkailualalle yleisesti. Alueluovutuksina oli menetetty matkailun helmet: Viipuri, Terijoki, Sortavala ja Valamo. Monia muita matkailualueita jouduttiin lisäksi sulkemaan matkailuliikenteeltä. Imatra, Punkaharju, Koli sekä Kuusamon ja Petsamon alueet olivat sotilasalueita, joilla ei saanut liikkua ilman erikoislupaa eikä turisteilla näin ollen ollut näille alueille mahdollisuuksia päästä. Matkustamiseen vaikutti todennäköisesti vielä vuosia sodan jälkeenkin yleinen apeus sekä taloudelliset vaikeudet, joita sota oli jättänyt jälkeensä. Liikenne- ja majoitusvaikeudet olivat tuntuvia, sillä esimerkiksi Suomen Matkailijayhdistyksen hoidossa olleet valtion omistamat hotellit ja majat olivat käyttökelvottomia. Pommivaurioita ja tulipalojen jälkiä korjattiin kaikkialla ja pahimmin tuhoutuneiden tilalle rakennettiin uutta. Oman lisänsä matkustamisen ongelmiin toivat myös polttoainepulasta johtunut tarkka säännöstely sekä tiukat passi- ja viisumimääräykset ja valuuttarajoitukset.¹⁷⁹ Esimerkiksi merenkulkua liikkumisrajoitukset häittäsivät joillakin alueilla vielä kolme vuotta sodan päättymisen jälkeen. Matkustusrajoitukset olivat voimassa Ahvenanmaalla ja Lounais-Suomen rannikolla ja ainoastaan ammattikalastajat saivat kulkea avomerellä. Rajoitukset poistettiin sotatilan päätyttyä vuoden 1947 syksyllä, joskin huviveneily oli alkanut vapautua jo saman vuoden kesällä.¹⁸⁰ Suurin ryhmä Suomesta luvatta poistumaan pyrkineistä ihmisistä olivat tänne sodan aikana ja sen jälkeen tulleet Baltian maiden kansalaiset. Myös suomalaisia lähti maasta sodan jälkeen poliittisista syistä. Osa Ruotsiin siirtyneistä suomalaisista lähti Suomessa vallinnutta pulaa pakoon. Kun Ahvenanmaalle matkustamiseen tarvittiin poliisiviranomaisen lupa, pidettiin merivartioaluksia vartiassa Ahvenanmaan rajavesillä ja merivartijoita oli meripoliiseina mantereelta Ahvenanmaalle ja edelleen Ruotsiin kulkeneissa matkustajalaivoissa. Luvatonta liikennettä Ruotsiin yritettiin harjoittaa sekä Ahvenanmaalta että Pohjanlahden yli.¹⁸¹

179. Hirn, Markkanen, 1987. s. 324

180. Auvinen, Visa, Leijonalippu merellä. Suomalaisia laivoja. Pori 1983. s. 170

181. Ibid., s. 170

LOPUKSI

Suomalainen matkustajalaivaliikenne alkoi sisävesialus *Ilmarisen*, ensimmäisen suomalaisen höyrylaivan, johdolla vuonna 1833. Laivanrakennus-tekniikka koki tuolloin suuren mullistuksen, joka merkitsi huomattavien pääomien, uudenlaisen ammattitaidon ja raaka-aineiden tarvetta. Uranuurtajaksi höyrylaivaliikenteen kehittäjänä nousi vuonna 1883 perustettu Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö, jonka harteilla oli hyvin pitkälti erityisesti linjaliikenteen luominen. Matkustajaliikenne oli tyypillisintä linjaliikennettä, sillä suurin osa matkustajista käytti säännöllisin vuoroin liikennöinnettä matkustajalaivoja tai yhdistettyjä rahti- ja matkustajalaivoja.

SHO panosti myös maallemme ominaisen talvimerenkulun tehostamiseen. Suomea ei ympäröinyt ainoastaan meri vaan talvisin myös jää ja jääesteiden murtaminen oli merenkulun kehittymisen avainkysymys. Vaikeat jääolosuhteet hiljensivät liikennettä erityisesti joului-, tammi- ja helmikuussa, mikä aiheutti myös alusten miehistölle kausityöttömyyttä. Matkustajaliikenne oli siis erittäin kausiluontoista ja vilkkaimmat matkustuskuukaudet olivat kesä-, heinä- ja elokuu, joiden osalle keskittyi suunnilleen puolet koko vuoden matkustamismääristä. Talvimatkustajat olivat suurimmaksi osaksi liike-, kokous- ym. työasioissa matkustaneita, kun taas hivi- ja lomamatkat keskittyivät kesäkuukausiin. Ensimmäinen erikoisvahvisteinen höyrylaiva *Express* aloitti liikennöinnin Hangon ja Tukholman välillä vuonna 1877. Ensimmäinen varsinainen jäämurtaja, *Murtaja*, otettiin puolestaan käyttöön vuonna 1890. Vaikeissa talviolosuhteissa liikennöinti käännettiin suomalaisen laivanrakennuksen voitoksi kehittämällä jäämurtajia sekä erikoisvahvisteisia talvilaivoja. Voidaankin todeta, että suomalainen talviliikenne on sekä laatunsa että laajuutensa puolesta maailmanlaajuisestikin harvinainen.

Siirtolaisuus oli tärkeä tekijä matkustajalaivaliikenteessä 1860 - 1930 -luvulla, joskin huippukausi voidaan rajata vuosien 1899 ja 1913 väliseen ajanjaksoon, jolloin Suomesta lähti siirtolaiseksi kaikkiaan 221 457 henkilöä. Valtaosa heistä suuntasi Englannin kautta Amerikkaan. Suomalaiset varustamot kävivät kovaa kilpailua siirtolaiskuljetuksista sekä keskenään että ulkomaisten yrittäjien kanssa.

Ensimmäiseen maailmansotaan, vuoteen 1914, mennessä suomalaiset laivanvarustamot ylläpitivät noin kahtakymmentäviittä säännöllistä linjaa Euroopan tärkeimpiin satamiin Itämerellä, Pohjanmerellä ja Välimerellä. Myös talvimerenkulku oli vakiintunut ennen kaikkea SHO:n työn ansiosta.

Sota katkaisi luodut yhteydet melko totaalisesti ja aiheutti tuntevia menetyksiä laivastolle. Esimerkiksi SHO menetti vuosien 1914 - 1918 aikana yhteensä kaksitoista matkustajalaivaa. Itsenäistymisen jälkeen olikin merenkulun ensisijaisena tehtävänä luoda uudelleen kansainväliset suhteet, erityisesti länteen, sekä hankkia lisää uudenaikaista tonnisto.

Matkustaminen alkoi elpyä sodan jälkeen matkustamiskieltojen- ja rajoitusten kumouduttua sekä passien ja viisumien saannin helpotuttua. Myös matkailupropagandalla pyrittiin houkuttelemaan ulkomaalaisia matkustamaan Suomeen. Siirtolaisuuden voimakkaan vähenemisen seurauksena muuttui ennen kaikkea Pohjois-Atlantin matkustajaliikenteen luonne selvästi: liikenne jakaantui entistä tasaisemmin molempiin suuntiin.

1920-luvun loppuun mennessä nousi kansainvälinen matkustajalaivaliikenne uuteen kukoistukseensa. Myös Suomen asema matkailumaana alkoi parantua maamme kansainvälisen aseman vahvistuessa. Suurena etuna voidaan matkailua ajatellen pitää myös maamme alhaista hintatasoa. Yleensä panostaminen matkailuoloihin, kuten majoitukseen, sekä mainonta olivat merkittävä tekijä matkailu edistämässä. Merimatkailu kiehtoi ja matkustajamäärät kasvoivat melko tasaisesti läpi 1920-luvun. Esimerkiksi vuonna 1929 Suomesta matkusti ulkomaille 60 509 henkilöä. Matkustajien kokonaismäärä nousi ensimmäisen kerran yli sadantuhannen vuonna 1928.

Vuonna 1929 alkanut maailmanlaajuinen lama vaikutti yllättävän vähän suomalaisen matkustajalaivaliikenteeseen. Laman seurauksena sekä laivoilla että telakoilla esiintyi jonkin verran työttömyyttä ja matkustajamäärät laskivat, mutta vaikutukset olivat lyhytaikaisia. Matkustajamäärät jatkoivat kasvuaan aina vuoteen 1930 asti, minkä jälkeen syntyi pieni notkahdus ja alhaisemmillaan määrät olivat vuonna 1932. Nopeasta elpymisestä kertoo, että jo vuonna 1934 matkustajamäärät olivat jälleen vuoden 1930 tasolla. Suomalaiset varustamot hyötyivät jopa lamasta, sillä ne pystyivät hankkimaan vähän käytettyä kalustoa edullisesti ulkomaisilta varustamoilta, jotka olivat joutuneet vähentämään tuntuvasti liikennöintiään laman seurauksena.

1930- luvulla Suomi kehittyi kansainvälisestäkin kilpailukykyiseksi matkailumaaksi. Esimerkiksi vuonna 1938 maahamme saapui laivoilla ulkomailta 93 988 matkustajaa. Kahdensadantuhannen matkustajan kokonaismäärä ylitettiin ensimmäisen kerran vuonna 1937 ja ennätysmäärä, 236 289 henkilöä, saavutettiin seuraavana vuonna.

Toinen maailmansota ei ollut yhtä tuhoisa matkustajalaivastolle kuin ensimmäinen maailmansota. Varustamot olivat ottaneet opikseen historiasta ja pyrkivät suojelemaan aluksiaan vetämällä ne pois liikenteestä sodan syttyä. Varovaisuudesta huolimatta aluksia menetettiin ja erityisesti sotakorvaukset rasittivat laivastoa ankarasti. Matkustajalaivoja Neuvostoliitolle luovutettiin yhteensä kaksikymmentäneljä, joista neljä oli suuria, nk. valkeita, laivoja ja loput kaksikymmentä olivat pieniä matkustajalaivoja.

Suomen meriyhteydet olivat 1920- ja 1930-luvulla varsin monipuoliset. Ylivoimaisesti tärkein linjayhteys kulki Ruotsiin ja Turku-Tukholma -linja oli nimenomaan matkustajaliikenteeseen painottunut. 1920-luvulla Suomen ja Ruotsin välillä matkusti vuosittain suunnilleen 40 000 henkilöä ja seuraavalla vuosikymmenelläkin matkustaminen jatkui vilkkaana. 1931 - 1939 Suomen ja Ruotsin välillä matkusti keskimäärin 80 000 henkilöä vuodessa. Ruotsin ohella Saksa oli vilkas matkakohde. Stettin oli matkustajien portti Manner-Eurooppaan, sillä sieltä saattoi jatkaa junalla esimerkiksi Berliiniin tai Lyypekkiin ja edelleen vaikkapa Pariisiin.

Iso-Britannia oli vielä vuonna 1923 Saksan edellä matkustajatilastoissa, mikä osoittaa siirtolaisuuden suosiota. Amerikkaan siirtolaisiksi lähteneiden reitti kulki nimittäin Hulliin, josta jatkettiin Liverpoolin kautta yleensä New Yorkiin, Bostoniin tai Quebeckiin. Saksa ohitti Iso-Britannian kuitenkin selvästi jo vuonna 1924. Vaikka Suomen ja Saksan välinen matkustajaliikenne kasvoikin tasaisesti läpi 1920-luvun, oli kasvu kuitenkin vaatimatonta Suomen ja Ruotsin väliseen liikenteeseen verrattuna. Vuonna 1929 Saksa joutui luovuttamaan toiseksi suosituimman matkakohteen asemansa Virolle, joka rynnisti nopeasti suomalaisten suosimaksi matkailumaaksi. Viron etuna oli ennen muuta sijainti ja suomalaiset tekivätkin runsaasti lyhyitä viikonloppumatkoja esimerkiksi Tallinnaan. Myöskään kielitaidottomuus ei tuottanut Viroon matkustaneille ongelmia, kun taas muissa maissa saattoi syntyä helpommin kommunikointivaikeuksia.

Suomen laivamatkailun kannalta naapurimaat, Ruotsi ja Viro, olivat ylivoimaisesti tärkeimpiä ja Ruotsi oli suvereeni suosikki matkakohteena. Itämeren-liikenteessä vähäisempiä liikennöintikohteita olivat lisäksi Latvia, Puola, Liettua, Tanska ja Venäjä. Pohjanmeren-liikenteessä em. Iso-Britannia oli tärkein ja huomattavasti hiljaisempia olivat linjat Hollantiin, Belgiaan ja Ranskaan. Välimeren merkitys matkailun kannalta oli vähäinen tutkittavana olleen ajanjakson aikana. Matkustajaliikennettä esiintyi kuitenkin hieman Suomen ja Italian välillä. Myös Espanjaan, Kreikkaan ja Egyptiin liikennöitiin, mutta maiden merkitys matkailun kannalta oli hyvin vähäinen.

Itsenäistymisen jälkeen Venäjän suurten markkinoiden menettäminen pakotti Suomen kiinnittämään huomiota valtamerentakaisen alueiden tarjoamiin mahdollisuuksiin. Valtameriliikenteessä siirtolaiset olivat hallitseva matkustajaryhmä aina vuoteen 1923, jota voidaan pitää ” viimeisenä siirtolaisuusvuotena ”. Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön hanke Etelä-Amerikan -linjan avaamisesta pääsi käynnistymään alun hankaluuksien jälkeen vuonna 1926. 1930-luvulla Pohjois-Amerikka oli Etelä-Amerikkaa selvästi suosittu matkakohde, olihan Pohjois-Amerikka ollut siirtolaistenkin suosimaa aluetta.

Työni kohteena ollut ajanjakso vuodesta 1919 vuoteen 1939 sisältää mielestäni hyvin perustavaa laatua olevan terminologisen murroksen matkailun alalla. 1920-luvusta puhuttaessa ei voitane vielä käyttää varsinaisesti *matkailu* -käsitettä siinä mielessä kuin sen nykyään ymmärrämme. Matkailu on nimenomaan suurten joukkojen tekemiä matkoja kotimaassa ja ulkomailla ja sen synonyyminä voitaneen käyttää *turismia*.

Vielä 1920-luvulla matkustaminen oli kuitenkin mahdollista vain pienelle joukolle suomalaisia, joilla oli rahaa, aikaa ja rohkeutta matkustaa ulkomaille. Näin ollen lienee oikein puhua *matkustamisesta* matkailun sijaan vielä 1920-luvulla. Sen sijaan jo seuraavalla vuosikymmenellä tapahtui matkustamisen demokratisoitumista ja matkustaminen tuli aikaisempaa suuremmalle osalle kansasta mahdolliseksi. Tämän suuntaiseen kehitykseen johti todennäköisesti ainakin osittain koulutuksen lisääntyminen sekä kaupungistuminen. Maaseudulla asuneiden ja maanviljelijöiden keskuudessa matkustaminen oli edelleen hyvin vähäistä. Mielestäni eräs tärkeä matkailua lisännyt ja demokratisoinut tekijä oli Viroon suuntautuneen matkustuksen vilkastuminen. Viron-matka oli mahdollista suorittaa hyvinkin edullisesti, koska merimatka oli lyhyt ja kiristyneen kilpailun ansiosta laivayhtiöt joutuivat polkemaan matkojen hinnat alas. Monilla suomalaisilla oli Virossa myös sukulaisia, joiden luona saattoi yöpyä ja säästää näin majoituskustannuksissakin. Ulkomaanmatka ei siis välttämättä ollutkaan enää pelkästään mahdoton unelma, joka oli liian kallis toteuttaa käytännössä. Tämä sai aikaisempaa suuremman osan kansaa liikkeelle. Näin ollen on 1930-luvun matkustamisesta puhuttaessa mahdollista käyttää *matkailu* -käsitettä, vaikka onkin muistettava, että edelleen suurin osa kansasta tuskin edes haaveili ulkomaanmatkoista.

Siirtolaisuuden vaikutuksia myöhempäänkin merimatkustukseen ei mielestäni pidä myöskään unohtaa. Kuten olen monesti työssäni korostanut siirtolaisuus oli varustamoille erittäin tärkeää liikennettä, mutta todennäköisesti sillä oli vaikutuksia matkustamiseen vielä varsinaisen siirtolaisuuskauden päätyttyäkin. Vaikutukset olivat lähinnä psykologisia: siirtolaisten matkakokemukset rohkaisivat muitakin lähtemään

kotimaan rajojen ulkopuolelle. Siirtolaisten ulkomailta lähtetäjä posti sekä palanneiden siirtolaisten kertomukset innostivat luonnollisesti monia lähtemään siirtolaisiksi, mutta uskon, että se vaikutti matkustamiseen laajemminkin. Läheisten matkakokemukset herättivät uteliaisuuden ulkomaita ja niiden erilaista kulttuuria kohtaan ja samalla madaltui lähtemisen ” henkinen kynnys ” .

Jo matkustajalaivaliikenteen ensimmäisistä vuosikymmenistä alkoi suuntaus, joka on jatkunut näihin päiviin asti: Ruotsi ja Viro ovat pysyneet suomalaisten merimatkailijoiden suosikkeina. Pitemmillä matkoilla lentokoneet ovat suurelta osin korvanneet matkustajalaivat. Lyhyet risteilyt ovat säilyttäneet asemansa, mutta pitkillä matkoilla suositaan nopeinta liikkumismuotoa. Kaiken kaikkiaan matkustajalaivaliikenteessä on säilynyt monia peruspiirteitä läpi vuosikymmenten. Yksi alan selvä ominaispiirre on ollut varustamoiden välinen ankara kilpailu matkustajista. Jo 1920-1930 -luvulla SHO ja Bore kilpailivat tiukasti Ruotsin-linjalla ja kilpailun aseet olivat samat kuin nykyajan laivayhtiöiden kilpailussa: hintojen laskeminen ja palvelutason nostaminen. Hinnat saattoivat laskea jopa yhtiöille tappiollisiksi, mutta matkustajien kannalta tilanne oli myönteinen: matkojen hinnat halpenivat ja liikennöitävien vuorojen määrät lisääntyivät. Viime vuosina kehitys on ollut yllättävän samankaltainen. Risteilyjä myydään pilkkahintaan ja laivat panostavat myyntiin ja palveluihin laivoilla. Nykyään laivamatkat ovat jo hintansa puolesta suurimmalle osalle kansaa mahdollisia virkistäytymismuotoja.

Matkustajalaivaliikenteen kehittyminen ja yleistyminen merkitsivät välimatkojen lyhentymistä. Vielä suurempi askel tässä kehityksessä oli luonnollisesti lentoliikenne, joka oli nopeudessa omaa luokkaansa, mutta jo laivaliikenne mahdollisti pitkienkin matkojen tekemisen melko nopeasti. Suomi pääsi linjaliikenteen ansiosta yhteyteen maailman tärkeimpiin satamiin, mikä oli tärkeää ei ainoastaan matkustamisen vaan myös kaupan ja kansainvälisten suhteiden kannalta. Maamme saaminen kansainväliseen kanssakäymiseen ei ole ollut helppoa ja suhteiden luominen on vaatinut kovaa työtä. Jo Suomen maantieteellinen saavutettavuus aiheutti ongelmia: Suomeen ei poikettu ” matkan varrella ” , koska maamme on ollut tavallaan päätepisteessä. Jotta ulkomaalaiset saatiin houkutelluksi varta vasten Suomeen, tarvittiin paljon mainontaa ja propagandaa mutta myös hienoja suomalaisia saavutuksia, jotka veivät maamme mainetta maailmalle. Tällaisia saavutuksia saatiin lähinnä urheilun ja kulttuurin saralla. Matkailujärjestöt, kuten Suomen Matkailijayhdistys ja lukuisat paikalliset matkailujärjestöt, tekivät arvokasta työtä matkailun edistämiseksi.

Toisen maailmansodan jälkeinen aika toi mukanaan uusia tuulia matkustajalaivaliikenteeseen, mikä luonnollisesti vaati yhtiöiltä suuria investointeja: höyrylaivojen aikakausi alkoi olla auttamattomasti ohi ja 1950-luvulla heräsi ajatus matkustajalautoista kasvavan autojen kuljetuksen hoitamiseksi Itämeren matkustajaliikenteessä.

" ... Minun on ikävä kotiin. Tuhat kertaa olen mielessäni kapinoinut kaikkia niitä rajoituksia vastaan, jotka kotona-asuminen on aiheuttanut. Nyt olen sydämestäni iloinen siitä, että minulla on koti. -Matkani tarkoitus on täyttynyt...

... Niin tuli lopulta ilta, jolloin Helsingin valot alkoivat kajastaa taivaalla ja Suomenlinnan lentomajakkan valokeila pyyhki illan pimeää. Siellä täällä kolisivat jäät jo laivan kylkiin ja lämpömittari oli aamun nollasta laskenut pariinkymmeneen pakkasasteeseen, joten tiesimme olevamme kotona.

Mutta tämä kylmä maa ei ollut lainkaan paha maa, ja ainakin minulla oli maltiton ikävä kotiin. Sen verran olin nähnyt sairasta Eurooppaa, että tiesin asiain monessa muussa maassa olevan paljon hullummin kuin meillä...

... Laivarannassa Tähtitorninmäen juurella oli vaimoni vastassa hyvin palelevana.

" Onhan sinulla sentään vielä pää tallella " , hän sanoi vilpittömästi hämmästyneenä nähdessään minut. Myönsin, että hulluminkin voisi olla.

(Mika Waltari, Yksinäisen miehen juna. Porvoo 1954. Mika Waltari, Lähdin Istanbuliin. Totta ja tarua Euroopasta 1947. Porvoo 1948.)

LÄHTEET

ARKISTOLÄHTEET

Patentti- ja rekisterihallituksen arkisto. Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö - Finska Ångfartygs Aktiebolaget. Rekisterinumero 5. 916; Diaarinumero 109 / 3120; 17. 04. 1920.

KIRJALLISUUS

AUVINEN, Visa, Leijonalippu merellä. Suomalaisia laivoja. Pori 1983.

BLOMGREN, Riitta; RAUDSEPP, Peter, Laiva saapui Helsinkiin. Helsingin matkustajalaivaliikenteen kehitys 1830-luvulta nykypäivään. Helsinki 1993.

HAAVIKKO, Paavo, Vuosisadan merikirja. Effoan sata ensimmäistä vuotta 1883 - 1983. Keuruu 1983.

HEIKKINEN, Helge, Tuntematon merimies. Suomen kauppalaivaston vaiheita ensimmäisen maailmansodan aikana. Porvoo 1975.

HEMMI, Jorma; LEHTINEN, Jarmo R. ; VUORISTO, Kai-Veikko, Matkailu ja matkailijat. Porvoo 1987.

HEMMI, Jorma; VUORISTO, Kai-Veikko. Matkailu. Porvoo 1993.

HIRN, Sven; MARKKANEN, Erkki, Tuhansien järvien maa. Suomen matkailun historia. Jyväskylä 1987.

HJERPPE, Riitta, Suomen talous 1860 - 1985. Kasvu ja rakennemuutos. Kasvututkimuksia XIII. Helsinki 1988.

HJERPPE, Riitta, Kasvun vuosisata. Helsinki 1990.

HJERPPE, Riitta; JULKUNEN, Martti; KERO, Reino; LITZEN, Veikko; VIRTANEN, Keijo, Talous, kulttuuri ja kansainväliset suhteet. Historian perintö 5. Turku 1979.

KAUKIAINEN, Yrjö, A History of Finnish Shipping. Maritime History Series. Routledge London 1993.

KERO, Reino, Suuren lännen suomalaiset. Keuruu 1976.

KOPISTO, Aarne; MYLLYLÄ, Martti; OHVO, Heikki; PIETIKÄINEN, Matti; RIIMALA, Erkki (toim.) Navis Fennica. Suomen merenkulun historia 1 - 4. Osa 2: Höyryveneistä uiviin loistohotelleihin. Porvoo 1994.

KORKIASAARI, Jouni, Suomalaiset maailmalla. Suomen siirtolaisuus ja ulkomaalaiset entisajoista tähän päivään. Siirtolaisinstituutin julkaisu. Turku 1989.

LODENIUS, Erik, Meren avara työkenttä. Höyrylaiva Osakeyhtiö Bore 1897 - 1972. Helsinki 1972.

MALMBERG, Thure, Laivoja ja ihmisiä. Kuvia ja kertomuksia Effoan satavuotistaipaleelta. Keuruu 1983.

MALMBERG, Thure; NEUMANN, Arnold, Valkeat laivat. Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö, Helsinki. Helsinki 1971.

PAASIVIRTA, Juhani, Suomi ja Eurooppa 1914 - 1939. Hämeenlinna 1984.

PAASIVIRTA, Juhani, Suomi ja Eurooppa 1939 - 1956. Sotien ja murrosten ajanjakso. Hämeenlinna 1992.

PAAVOLAINEN, Olavi, Keulakuvat. Runoja. Valitut teokset 2. Helsinki 1961.

PAAVOLAINEN, Olavi, Lähtö ja loitsu. Kirja suuresta levottomuudesta. Valitut teokset 2. Helsinki 1961.

PIETIKÄINEN, Matti; SJÖSTRÖM, Bengt (toim.), The Ships of Our First Century. The Effoa Fleet 1883 - 1983. Keuruu 1983.

POHJANPALO, Jorma, Suomen kauppamerenkulku ja erityisesti linjaliikenteen osuus siinä. Helsinki 1949.

POHJANPALO, Jorma, Suomi ja merenkulku. Mitä - Missä - Milloin -sarja. Helsinki 1965.

POHJANPALO, Jorma, 100 vuotta Suomen talvimerenkulkua. Helsinki 1978.

POUKKA, Pentti, Antti Wihuri - kapteeni laivassa. Keuruu 1983.

RIIMALA, Erkki (toim.), Suomalaisia höyrylaivoja 150 vuotta - maailman merillä ja kotivesillä. Suomen Hörypursiseura ry. Lahti 1983.

ROSEN, Bo, Laivojen kirja. Porvoo 1959.

SUVIRANTA, Bruno, Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö, 1883 - 1958. Helsinki 1958.

TIAINEN, Jorma; NUMMELA, Ilkka (toim.) Historiaa tutkimaan. Jyväskylä 1996.

VATTULA, Kaarina (toim.), Suomen Taloushistoria 3. Historiallinen tilasto. Helsinki 1983.

WALTARI, Mika, Lähdin Istanbuliin. Totta ja tarua Euroopasta 1947. Porvoo 1948.

WALTARI, Mika, Yksinäisen miehen juna. Porvoo 1954.

WALTARI, Mika, Matkakertomuksia. Mika Waltarin matkassa vuosina 1927 - 1968. Juva 1988.

VIRALLISJULKAISUT

Suomen Virallinen Tilasto (SVT), 1 Bb. Merenkulku 6 - 23. Meriliikenne Suomen ja ulkomaiden välillä 1923 - 1940.

Suomen Virallinen Tilasto (SVT), XXVIII. Siirtolaisuustilasto 1- 24. 1900 - 1945. Suomen Tilastollinen Keskustoimisto, Helsinki,

Suomen Virallinen Tilasto (SVT), XXXII. Sosiaalisia erikoistutkimuksia, 14. Elinkustannustutkimus vuodelta 1928. Helsinki 1937.

Suomen Tilastollinen Vuosikirja. Uusi sarja. Kahdeskymmenesseitsemäs vuosikerta. Siirtolaisuus. Helsinki 1929.

Suomen Tilastollinen Vuosikirja. Uusi sarja - XXXVII - vuonna 1939. Kulkuneuvot ja liikenne. Tilastollisen päätoimiston julkaisu, Helsinki.

SANOMALEHDET

Helsingin Sanomat 14. 03. 1997.

LIITE 1

TERMINOLOGIAA

FINSKA ÅNGFARTYGS AKTIEBOLAGET (FÅA): v. 1883 Helsingissä perustettu Suomen suurin linjavarustamo, jonka perustajina toimivat Lars T. Krogus (1832 - 1890), Wilhelm Hackman (1842 - 1925) ja Eugen Wolff (1851 - 1937). Vuodesta 1937 lähtien yhtiö toimi nimellä Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö (SHO).

INDIKOITU HEVOSVOIMA, ihv: lämpövoimakoneelle ilmoitettu teho, johon on laskettu mukaan kitkaan, apulaitteisiin, pumppuihin jne. kuuluvat tehot. Akseliteho saadaan vähentämällä ihv:sta mainitut hukkatohot.

KUOLLUT PAINO, deadweight, dtw: aluksen kantavuus painotonneina. Maksavan lastin, polttoaineen, varastojen, miehistön ja matkustajien yhteinen paino. 1 dtw = long ton = 1 016 kg.

LAIVAN VETOISUUS: aluksen tilavuus mitattuna yksiköllä 1 rekisteritonni, rt = 100 kuutiojalkaa = 2, 8316 m³

LÄSTI: vanha tilavuusmitta; laivan lästi = 1, 85 rekisteritonnia = 2 448 kg

MERIPENINKULMA: 1 852 m

REKISTERITONNI: aluksen tilavuusmitta; 2, 8316 m³

- bruttorekisteritonni, brt: aluksen ja sen lastitilojen koko tilavuus eli kuutiosisältö

- nettorekisteritonni, nrt: aluksen hyötytilavuus, tuloa tuottava volyymin osa. Brt:sta vähennetään aluksen kulkuun tarpeelliset tilat (kone- ja kattilahuoneet, polttoaine-, elintarvike- ym. varastot, oleskelutilat yms.)

SOLMU, s: aluksen nopeuden yksikkö; meripeninkulma tunnissa (0, 5144 m / s)

UPPOUMA: aluksen syrjäyttämän vesimäärän tilavuus (m³) tai paino (tn)

Lähteet:

Pohjanpalo, Jorma, Suomi ja merenkulku. Mitä - Missä - Milloin -sarja. Helsinki 1965.

Riimala, Erkki, Suomalaisia höyrylaivoja 150 vuotta - maailman merillä ja kotivesillä. Lahti 1983.

Rosen, Bo, Laivojen kirja. Porvoo 1959.

LIITE 2

MATKUSTAJALAIVALIIKENTEN URANUURTAJIA

ERIKSON, GUSTAF (1872 - 1947)

ahvenanmaalainen laivanvarustaja ja merenkulkuneuvos, jonka vuonna 1913 perustaman varustamon purjelaivasto oli 1930-luvulla maailman suurin.

HÖYRYLAIVA OSAKEYHTIÖ BORE (Ångfartygs Aktiebolaget Bore)

perustettiin Turussa vuonna 1897 tavoitteenaan Turun ja Tukholman välinen säännöllinen, kokovuotinen liikenne. Oli Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön jälkeen maamme tärkein linjaliikennevarustamo ja SHO:n suurin kotimainen kilpailija.

KROGIUS, LARS T. (1832 - 1890)

merikapteeni, laivanvarustaja ja hovineuvos, jolla oli useiden vuosikymmenten ajan keskeinen asema Suomen merenkulussa. Hän perusti vuonna 1872 Helsinkiin laivaus- ja huolintaliikkeen (Oy Lars Krogius Ab) ja oli perustamassa myös Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiötä v. 1883. Hän oli SHO:n toiminnanjohtajana kuolemaansa asti.

KROGIUS, LARS K. (1860 - 1935)

Lars T. Krogiuksen poika, laivanvarustaja ja kauppaneuvos, joka toimi SHO:n toiminnanjohtajana vuosina 1890 - 1920 ja ansioitui yhtiön kehittämisessä sekä säännöllisen talviliikenteen luomisessa Suomen ja ulkomaiden välille.

LUOTSILIITTO

piti ensimmäisen varsinaisen edustajakokouksensa vuonna 1920, jolloin se myös aloitti säännöllisen toimintansa. Luotsiliitto huolehti meriturvallisuudesta ohjaamalla ja valvomalla merenkulkua.

RAMSAY, HENRIK (1886 - 1951)

talousmies ja poliitikko, joka oli SHO:n toiminnanjohtajana vuosina 1920 - 1946 ja hallintoneuvoston puheenjohtajana vuosina 1934 - 1946 ja 1948 - 1951.

SUOMEN HÖYRYLAIVA OSAKEYHTIÖ (SHO)

perustettiin vuonna 1883 Helsingissä höyrylaivaliikenteen ylläpitämiseksi Suomesta Euroopan satamiin. Yhtiön ensimmäiset alukset olivat *Sirius* ja *Orion* .

SUOMEN MATKAILIJAYHDISTYS

perustettiin vuonna 1887 Suomen matkailuolosuhteiden kehittämiseksi ja tunnetuksi tekemiseksi. Alkuaikoina toiminta keskittyi lähinnä Suomea matkailumaana esittelevien julkaisujen painattamiseen, myöhemmin sai matkailuolosuhteiden parantaminen yhä tärkeämmän sijan.

WIHURI, ANTTI (1883 - 1962)

laivanvarustaja ja merenkulkuneuvos, joka oli ennen toista maailmansotaa Suomen suurimpia laivanvarustajia. Perusti vuonna 1946 Suomen Tankkilaiva Oy:n ja omisti sekä johti myöhemmin useita muita teollisuus- ja liikelaitoksia, joista 1961 muodostettiin Wihuri-Yhtymä Oy.

Lähteet:

Haavikko, Paavo, Vuosisadan merikirja. Efoan sata ensimmäistä vuotta 1883 - 1983. Keuruu 1983.

Kopisto, Aarne (toim.) , Navis Fennica. Suomen merenkulun historia 1 - 4. Osa 2: Höyryveneistä uiviin loistohotelleihin. Porvoo 1994.

Lodenius, Erik, Meren avara työkenttä. Höyrylaiva Osakeyhtiö Bore 1897 - 1972. Helsinki 1972.

Suviranta, Bruno, Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö, 1883 - 1958. Helsinki 1958.

LIITE 3

SUOMEEN SAAPUNEIDEN JA SUOMESTA LÄHTENEIDEN MATKUSTAJIEN MÄÄRÄT 1923 - 1940.
SULUISSA ULKOMAALAISTEN OSUUS KOKONAISMÄÄRÄSTÄ.

| VUOSI | SAAPUNEET | LÄHTENEET |
|-------|--------------------|--------------------|
| 1923 | 33 841 (18 419) | 42 354 (16 621) |
| 1924 | 33 567 (17 693) | 36 125 (18 038) |
| 1925 | 35 852 (21 963) | 36 318 (22 211) |
| 1926 | 38 762 (22 695) | 40 975 (21 907) |
| 1927 | 43 996 (25 023) | 46 459 (23 408) |
| 1928 | 51 430 (28 374) | 51 131 (24 545) |
| 1929 | 62 426 (32 561) | 60 509 (30 218) |
| 1930 | 66 969 (34 119) | 62 439 (29 325) |
| 1931 | 60 742 (32 634) | 55 891 (30 891) |
| 1932 | 48 935 (32 466) | 43 512 (29 820) |
| 1933 | 52 395 (36 300) | 49 314 (34 462) |
| 1934 | 62 895 (44 571) | 60 891 (42 917) |
| 1935 | 78 949 (55 094) | 75 360 (51 885) |
| 1936 | 96 375 (66 817) | 93 827 (64 138) |
| 1937 | 107 203 (73 613) | 106 849 (72 201) |
| 1938 | 118 983 (78 110) | 117 306 (76 748) |
| 1939 | 106 888 (64 914) | 108 530 (66 793) |
| 1940 | 22 312 (7 977) | 20 299 (11 037) |

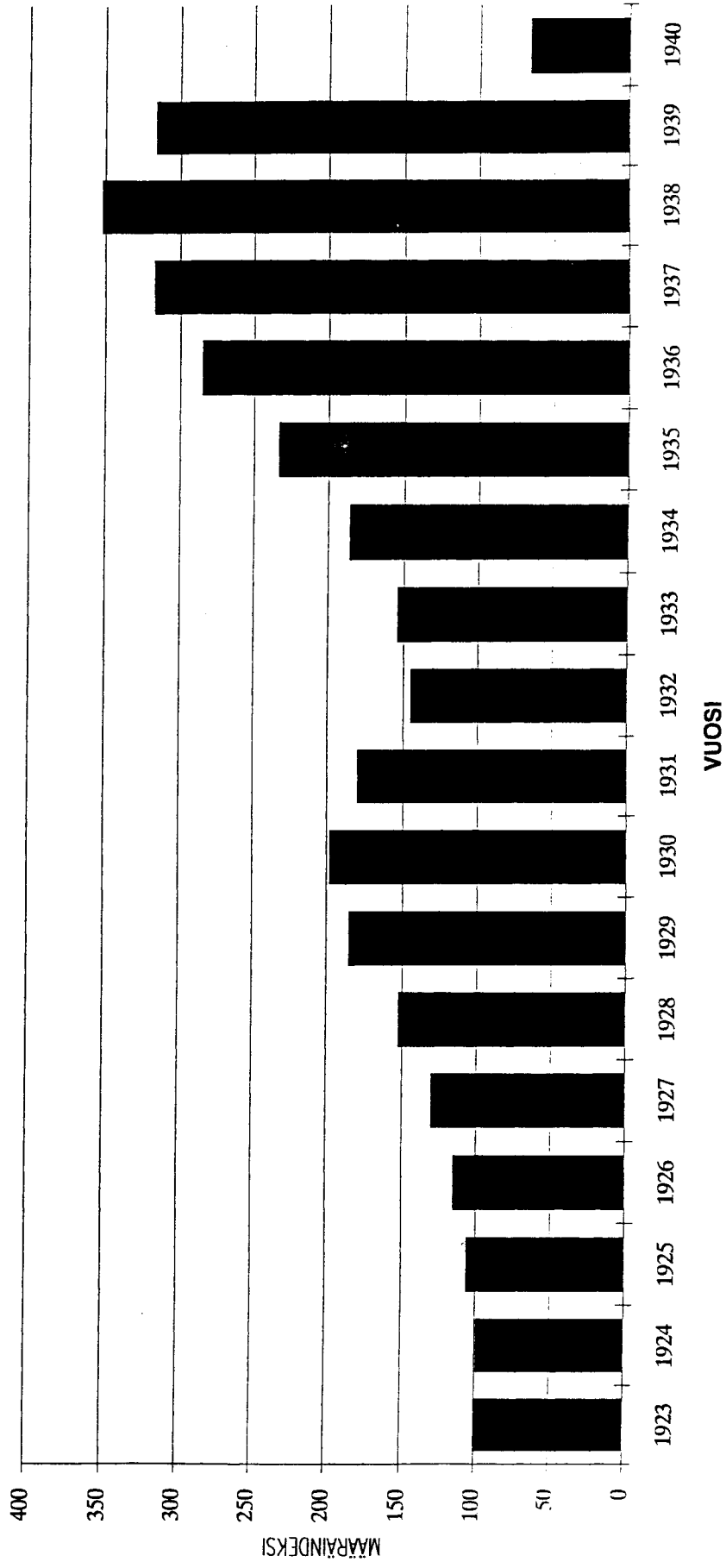
Lähde: SVT, 1 Bb, Merenkuiku 1923 - 1940

ULKOMAALAISTEN OSUUS SAAPUNEISTA JA LÄHTENEISTÄ MATKUSTAJISTA 1923 - 1940.

| VUOSI | SAAPUNEET | | LÄHTENEET | | OSUUS | |
|-------|-----------|----------|-----------|----------|--------|----------|
| | | KAIKISTA | | KAIKISTA | | KAIKISTA |
| 1923 | 18 419 | 54,4 % | 16 621 | | 39,2 % | |
| 1924 | 17 693 | 52,7 % | 18 038 | | 49,9 % | |
| 1925 | 21 963 | 61,3 % | 22 211 | | 61,2 % | |
| 1926 | 22 695 | 58,5 % | 21 907 | | 53,5 % | |
| 1927 | 25 023 | 56,9 % | 23 408 | | 50,4 % | |
| 1928 | 28 374 | 55,2 % | 24 545 | | 48,0 % | |
| 1929 | 32 561 | 52,2 % | 30 218 | | 49,9 % | |
| 1930 | 34 119 | 51,0 % | 29 325 | | 47,0 % | |
| 1931 | 32 634 | 53,7 % | 30 891 | | 55,3 % | |
| 1932 | 32 466 | 66,3 % | 29 820 | | 68,5 % | |
| 1933 | 36 300 | 69,3 % | 34 462 | | 69,9 % | |
| 1934 | 44 571 | 70,9 % | 42 917 | | 70,5 % | |
| 1935 | 55 094 | 69,8 % | 51 885 | | 68,8 % | |
| 1936 | 66 817 | 69,3 % | 64 138 | | 68,4 % | |
| 1937 | 73 613 | 68,7 % | 72 201 | | 67,6 % | |
| 1938 | 78 110 | 65,6 % | 76 748 | | 65,4 % | |
| 1939 | 64 914 | 60,7 % | 66 793 | | 61,5 % | |
| 1940 | 7 977 | 35,8 % | 11 037 | | 54,4 % | |

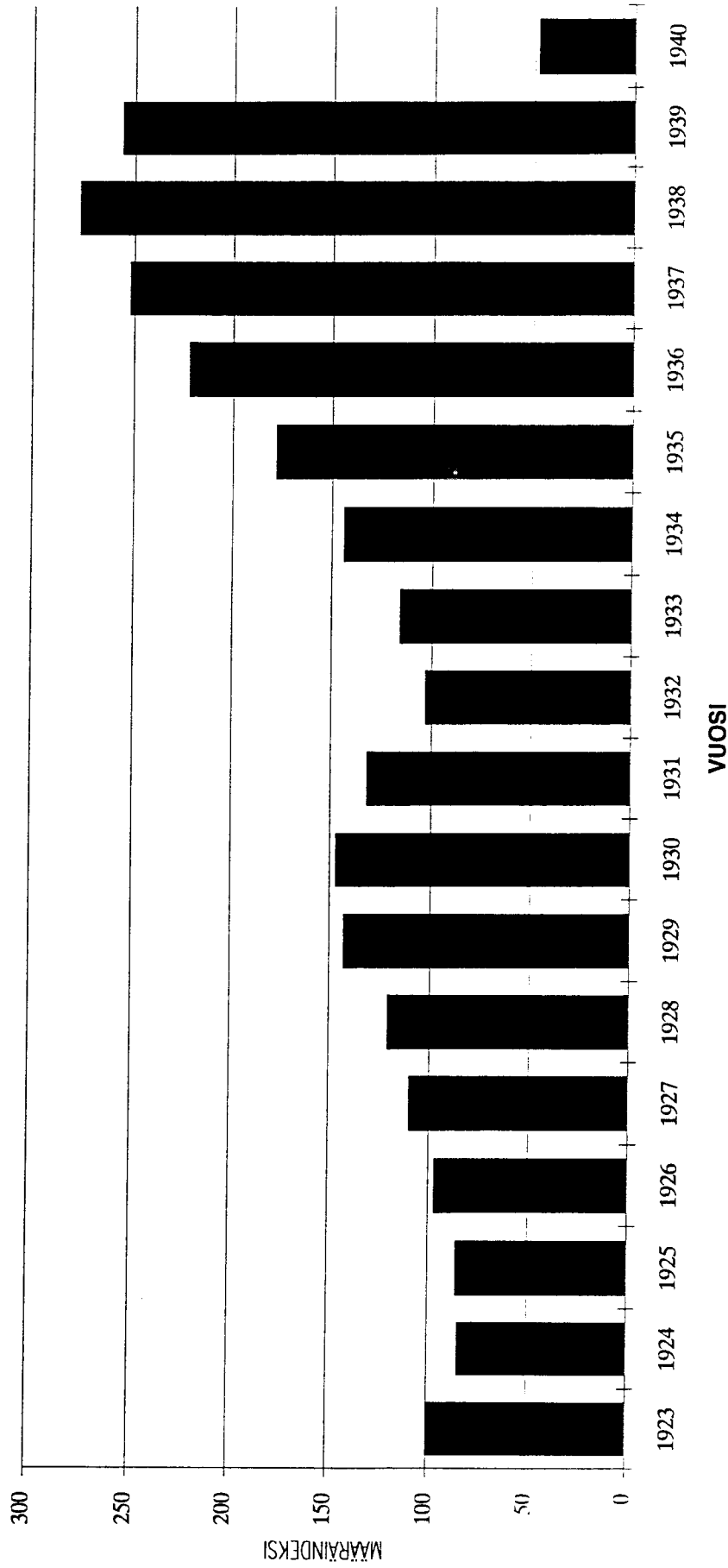
Lähde: SVT, 1 Bb, Merenkuiku 1923 - 1940

SAAPUNEIDEN MATKUSTAJIEN MÄÄRÄINDEKSI VUOSINA 1923 - 1940 (1923 = 100)



Lähde: SVT, 1Bb, Merenkulku 1923 - 1940

LÄHTENEIDEN MATKUSTAJIEN MÄÄRÄINDEKSI VUOSINA 1923 - 1940 (1923 =100)



Lähde: SVT, 1Bb, Merenkulku 1923 - 1940