

HOPEALINJALLA JA RUNOILIJAN TIELLÄ

Jouko Mustonen



Jouko Mustonen (keskellä) onnittelemassa tasalukuun osunutta matkustajaa.

Jouko Mustonen

ekonomi, TTM

Hopealinja ry:n, Laiva Oy Matkailun ja Runoilijan Tie Oy:n toimitusjohtaja 1975-2005

Tampereen matkailutoimen johtaja 1976-1997

Toimin koulupoikana kesäisin matruusin pestissä Suomen Hopealinjalla. Näin sain ensituntumani sisävesimatkailuun. Opiskeluaikana olin Finnlines Saksan matkustajalaivoissa erilaisissa palvelutehtävissä. Ekonomiksi valmistumisen jälkeen toimin Saksassa Matkailuneuvoston ja sitten MEKin Hampurin toimistossa.

Aloittaessani vuonna 1975 toimitusjohtajana Suomen Hopealinjalla ja Runoilijan tiellä oli sisävesien matkustajalaivaliikenne koko maassamme erittäin kriittisessä

tilanteessa. Laivayhtiöt olivat enemmän tai vähemmän konkurssitilanteissa ja laivakaluston toiminta ja taso oli erittäin heikkoa.

Suomen Hopealinja ja Runoilijan tie aloittivat aktiivisen ulkomaanmarkkinoinnin yhteistyössä mm. Suomeen liikennöivien yhtiöiden ja MEKin kanssa Pohjoismaihin ja Keski-Eurooppaan, kohderyhminä erityisesti bussiryhmät ja ryhmäsarjat. Vähitellen onnistuttiin velkakierre pysäyttämään ja parantamaan yhtiöiden taloudellista tilaa. Uusia laivoja ostettiin ja rakennettiin Suomessakin. Näin saatiin turvattua liikenteen jatkuminen ja laadullinen kehittyminen läntisellä järviolueella. Vähitellen tilanne elpyi koko sisävesien toiminta-alueella. Hopealinjan talouden myönteiseen kehitykseen vaikutti erityisesti yhtiön hallituksen puheenjohtajan, liikenneministeriön kansliapäällikkö Reijo J. Auvisen, ja koko hallituksen myönteinen asennoituminen ja ammattitaito matkailua kohtaan.

Ehkäpä näistä syistä johtuen minua on pyydetty esittelemään tässä suomalaista sisävesimatkailua. Seuraavaksi esittelen lyhyesti läntisen järviolueen sisävesiliikenteen historiaa.

Suomen Hopealinjan reitillä (Tampere-Valkea-

koski-Hämeenlinna) alkoi matkustajaläilyliikenne jo v. 1863 höyrylaiva Ilmarisen aloittaessa liikenteen Tampereelta Hämeenlinnaan. Matka kesti tuolloin kaksi vuorokautta, nykyisin kahdeksan tuntia. Tuolloin höyrylaiva Ilmarista mm. vedettiin köysien avulla ylöspäin Lempäälän Kuokkalankoskessa. Nykyään kosken voi ohittaa Lempäälän kanavaa pitkin, joka valmistui vuonna 1874. Läilyliikennettä Hämeenlinnasta Tampereen suuntaan avusti läilyliikenteen alkuajoina vuonna 1862 avattu junarata Helsingistä Hämeenlinnaan.

Laiva Oy Matkailu, joka toimi Suomen Hopealinjan omistajayhtiönä, perustettiin vuonna 1939. Liikennettä suunniteltiin välille Hämeenlinna-Kangasalan Vehoniemi. Liikenteen aloitusta jouduttiin kuitenkin siirtämään ulkopoliittisten uhkien vuoksi eteenpäin. 30.5.1949 m/s Vanaja aloitti liikenteen kutsuvierasrasteilyllä epäonnisesti. Alus ajoi tukkiin Konhon selällä. Alus vajosi mutta se pystyi ajamaan rantakaisliikkoon, eikä kukaan edes kastunut.

Olympiavuoden huumassa vuonna 1952 oli oleviin hienoa rakentaa moderneja vesibusseja. Onneksi tästä toivuttiin ja otettiin käyttöön palvelukykyisiä matkustajaläilyvoja.

Tässä yhteydessä kerrottakoon, että kun koulu-ikäinen joku 1960-luvun alkupuolella olin Hopealinjalla kesätöissä, aluksemme m/s Roine joutui kovaan myrskyyn. Matkustajia ei kyydissämme ollut, koska olimme nk. siirtoajolla. Kapteeni komensi minut katsomaan, että henkilökunta oli varautunut myrskyyn. Tein tehtäväni ja huomasin, että ravintolamme ronskinpuoleisen keittäjän pelastusliivi pullotti varsin paljon. Selvisi, että hänellä oli Madeira-pullo mukanaan. Hän kertoi minulle, että ei aio hukkua selvin päin. Ilmoitin kapteenille, että kaikki ovat varustautuneet myrskyyn.

Tampereen pohjoispuolen järvialueen ensimmäinen höyrylaiva siipirasalus Ahti rakennettiin vuonna 1856, höyrylaiva s/s Pohjola vuonna 1905 ja yhä liikenteessä oleva s/s Tarjanne vuonna 1908. Höyrylaivat s/s Pohjola ja s/s Tarjanne olivat alueen matkustajaläilyvojen eliittä. Axel Gallen-Kallela mm. suunnitteli s/s Tarjanteen ns. ruokasalin nykyiseen asuunsa vuonna 1916. Höyrylaiva s/s Tarjanne on kulkenut koko ikänsä reittiä Tampere-Ruovesi-Virrat.

Ulkomaalaisten tulovirtojen jatkumisen takaaminen sisävesien läilyliikenteeseen on äärimmäisen



Runoilijan Tien kunnianarvoisa s/s Tarjanne on ahertanut järvilämme jo yli 100 vuoden ajan.

tärkeää. Voinen jo tässä kertoa pienen hauskan esimerkin. Kerran Hämeenlinnassa Aulangolla yöpyneet kaksi japanilaista reppuselkätyttöä varasi ison laivan tilausrasteilylle ja maksoivat käteisellä koko risteilyn - hyvä Japani!

Maamme vapautumisen aattona vuonna 1916 pakko-otettiin s/s Pohjola ja s/s Tarjanne Tampereella venäläisten toimesta sotaläilyvoiksi perustettuun Satakundskaja Flotilijaan Pietarin alaisuuteen ja varustettiin kanuunoilla. Porissa oli nähty tai kuviteltu kaupungin edustalla olleen saksalaisen sukellusvene, minkä johdosta Pietarista tuli pikainen määräys Tampereen höyryläilyvoille Pohjolalle ja Tarjanteelle siirtyä välittömästi Poriin ja tuhota tunkeilija - eikä tuo siirtyminen Tampereen Näsijärveltä Poriin olisi onnistunut edes soutuveneellä - joten se siitä Pietarin komennosta.

1920-30 -lukujen vaihde oli läilyliikenteen kulta-aikaa niin matkustajamäärien kuin erityisesti kuljetettavan rahdin ansiosta. Höyrylaiva Kurun kaatuminen rajumyrskyssä 7.9.1929 Tampereen edustalla vaati 132 uhria. Vakaana aluksena s/s Tarjanne avusti pelastustoimissa erityisen vaikeissa olosuhteissa. Sotavuosina läilyliikenne palveli alueen asukkaiden tarpeita ja sodan jälkeen linjautoliikenteen lisääntyminen merkitsi matkustajajäilyliikenteen rajua pienenemistä, joka heikensi sisävesivarustamoiden kannattavuutta nopeasti ja merkittävästi.

Vuonna 1967 perustettiin uusi yhtiö, Oy Runoilijan tie, joka jatkaa tänä päivänä perinteistä höyryläilyliikennettä satavuotiaan s/s Tarjanteen johdolla reitillä Tampere-Ruovesi-Virrat.

Sisävesien matkustajaliikenteen yleiskuvaus

Tärkeimmät liikennealueet ovat Kokemäenjoen, Päijänteen, Saimaan ja Pohjois-Karjalan järviolueet. Kaikkiaan maassamme liikennöi sisävesillä ja rannikkoliikenteessä noin 200 alusta kuljettaen lyhyenä sesonkiaikana yli kolme miljoonaa matkustajaa.

Tarjottavana eri varustamoilla on säännöllistä linjaliikennettä, tilausristeilyjä, erilaisia teema- ja ohjelmalveluita ja kiertomatkoja yhteistyössä mm. eri kulttuuri- ja muiden matkailukohteiden kanssa. Täällä Tampereen sisävesiliikennealueella tärkeitä tällaisia kohteita ovat olleet mm. Visavuoren ja Kälälän kulttuurikohteet sekä Lepaan kartano. Emil Vikströmin Visavuorella Hopealinjan alukset kohtaavat ja viettävät noin tunnin sen laiturissa. Tänä aikana matkailijat vierailivat alueen kiinnostavissa kulttuurikohteissa. Visavuoresta kerrottakoon yksi hauska sattuma. Tullessani Hopealinjan joutoon vuonna 1975 tuli tietooni, että professori Kari Suomalainen asui kesäisin Visavuorella. Lähetin hänelle heti tiedon saatuaani, kesän loppupuolella, vapaakortin yhtiön aluksille. Professori vastasi tyylilleen uskollisena kirjeellä piirroskuvineen: ”Kiitos vapaakortista näin purjehduskauden päätyttyä!” Tästä alkoi hyvä yhteistyö Visavuoren kulttuurikohteen kanssa.

Laivaliikenteen merkitys

Risteilyt tarjoavat maamme pysyvien erinomaisen matkailuvälineen, järvimaisemien ja eri matkailukohteiden esittelyyn, hyvät ravintola- ja ohjelmalvelut. Laivaliikenne mahdollistaa myös valuuttatuloja ulkomailta ja merkittäviä kerrannais- tuloja muille matkailu- ja palveluyrityksille. Laivaliikenne on myös hyvä lisä muun matkailuelinkeinon palvelutarjontaan.

Liikenteen tulevaisuus

Säännöllinen linjaliikenne on tärkeää, koska se yhdistää eri kuntia, kaupunkeja ja matkailukohteita toisiinsa ja aiheuttaa kerrannais- tuloja laajalle alueelle. Toisaalta paikallisesti tarjotaan sopivia teema- ja ohjelmariesteilyjä turistien lisäksi myös alueen omille asukkaille, yrityksille, yhdistyksille jne. Tulevaisuudessa on tärkeää myös pystyä turvaamaan historiallisten höyrylaivojen liikenne.

Hyvä ja luotettava yhteistyö on tärkeää muiden liikenneyhtiöiden, matkailukohteiden, palveluyrityksien, tiedotusvälineiden ja jälleenmyyjien kanssa niin kotimaassa kuin myös erittäin tärkeillä ulkomaanmarkkinoilla. Ulkomailta tehtävä tuloksellinen ennakkomarkkinointi erityisesti ryhmille ja ryhmä- sarjoille turvaa tulevan purjehduskauden taloutta. Kotimaiset matkailijat varaavat usein risteilyn varsin lyhyellä varoitusajalla esimerkiksi sääoloista tai muista kesätapahtumista johtuen. Kotimaan markkinoilla sisävesien laivaliikenne joutuu kilpailemaan asiakkaista monien kilpailijoiden kanssa. Kysymyshän on pitkälti siitä, mihin asiakas haluaa käyttää kallisarvoisen vapaa-aikansa.

Onnistunut ulkomaanmarkkinointi edellyttää säännöllistä yhteydenpitoa yhteistyökumppaneihin niin informaation toimittamisen kuin myös henkilökohtaisten tapaamisten muodossa. Luottamuksen hankkiminen ja sen säilyttäminen sekä hyvät henkilökohtaiset suhteet luovat hyvät edellytykset tulokselliselle toiminnalle.

Erityisen tärkeää olisi toteuttaa koululomien järjestely siten, että kesäkausi- en matkailusesonkia voitaisiin pidentää loppukesän osalta. Matkailuelinkeino, noin kokonaisuudessaankin, tyrehtyy elokuussa koulujen alkaessa.

Aluskanta ja palvelutaso ovat vuosikymmenien aikana laadullisesti parantuneet, ja niitä tulee edelleen kehittää. Lisäksi tulisi keskittyä siihen, että asukkaille ja yhteistyökumppaneille syntyy luottamus sisävesien laivaliikennettä ja sitä harjoittavia yrityksiä kohtaan. Näin turvataan vakituisten asiakkaiden sekä tärkeiden koti- ja ulkomaisten ryhmien tulo risteilylle enenevässä määrin. Varsinkin sisävesien laivaliikenne ei saa olla ns. Kertarahastusta, vaan sekä kotimaiset että ulkomaiset yksittäismatkailijat, ryhmät ja ryhmämatkojen järjestäjät on saatava asiakkaiksi yhä uudestaan. Laivaliikenteen toiminnan tulee täyttää asiakkaiden ja yhteistyökumppaneiden toiveet ja tavoitteet myös tulevina purjehduskausina.