

Teemu Teikari

NOUSUA KOHTI

Aeron vuosikertomusten kuvaus
yhtiön kehityksestä 1952-1968

Yhteiskuntatieteiden tiedekunta
Pro gradu -tutkielma
Toukokuu 2019

TIIVISTELMÄ

Teikari Teemu: Nousua kohti – Aeron vuosikertomusten kuvaus yhtiön kehityksestä 1952-1968
Pro gradu -tutkielma, 112 sivua, 9 liitettä
Tampereen yliopisto
Yhteiskuntatieteiden tiedekunta / Historian tutkinto-ohjelma
Toukokuu 2019

Tämä pro gradu -tutkielma käsittelee Suomen valtio-omisteisen lentoyhtiön, Aeron (Finnair vuodesta 1968) toimintaa 1950–60 -luvuilla. Tarkastelu lähestyy aihetta yhtiön omien vuosikertomusten kautta, ja valottaa niiden välittämää kuvaa yhtiön toiminnasta. Tutkielma selvittää Aeron vuosikertomuksillaan rakentamaa kuvaa yhtiön kehityksestä vuosina 1952–1968. Vuosikertomuksia analysoidaan tilinpäätösinformaatiotutkimuksen ja alan lainsäädännön kehityksen viitekehyksestä.

Aeron historiassa 1950-luku on kotimaan lentoverkoston ekspansioon aikaa. Samalla yhtiön kalustossa tapahtuu murros, kun sodanaikaisista lentokoneista siirrytään suurempiin. Tämä vaati myös kotimaan lentokentiltä enemmän, joten valtio rahoitti paitsi Aeron konehankintoja, myös lentokenttien rakentamista. 1950-luvun aikana kotimaan reittiverkosto laajeni yhdeksi Euroopan tiheimmistä kansallisista lentoverkostoista. Aeron 1960-luku on ulkomaisen lentoverkoston ekspansioon aikaa. Yhtiö siirtyi suihkukoneaikaan vuonna 1960 ja kalustoa uusittiin ja laajennettiin nopealla tahdilla. 1960-luku on myös repertuaarin kasvattamisen aikaa, sillä Aero päätyi reittiliikenteen lisäksi harjoittamaan postiliikennettä, rahtiliikennettä ja tilausliikennettä. Kotimaan liikenne sitä vastoin kääntyi kannattamattommaksi.

Vuosikertomusten luoma kuva Aeron toiminnan laajenemisesta on varsin yksiselitteistä menestystarinaa, jota käytetään usein lentoliikenteen historiateoksissa kantavana sanomana. Liikennemäärät ovat eittämättä suhteellisesti kasvaneet kyseisinä vuosikymmeninä, mutta vuosikertomusten luoma tarina jättää paljon sanomatta. Tilinpäätösinformaatiota säänneltiin jo 1950-60 -luvuilla, joten vuosikertomukset voidaan toisaalta luonnehtia todellisen kuvan luojaiksi yhtiön tilasta. Samaan aikaan tilinpäätösinformaatio tunnustetaan laskentatoimen tutkimuksessa yritysten tietoisena imagonluomisen välineeksi. Aeron luomassa kuvassa yhtiön kehityksestä korostuu taidokas johtaminen haastavassa toimintaympäristössä. On kuitenkin selvää, että ilman valtion tukea ei tapahtunutta kasvua olisi saavutettu.

Avainsanat: Aero Oy, Finnair Oyj, vuosikertomus, lentoliikenne, lentoverkosto, turismi

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla.

Sisällysluettelo

1. Johdanto.....	1
1.1 Aiempi tutkimus	2
1.2 Tutkimuskysymys ja aineisto.....	13
2. Toiminnan kehitys	23
2.1 Reittiverkoston laajeneminen	23
2.1.1 Kotimaan reittiverkosto	24
2.1.2 Ulkomainen reittiverkosto	32
2.2 Kaluston laajeneminen ja lentokoneteknologian kehittyminen	39
3. Liikennemäärien kehitys	55
3.1 Liikennetulosten luettavuusongelmat.....	55
3.2 Liikenteen kehitys reittiliikenteessä.....	64
3.2.1 Liikenteen kehitys kotimaan lennoilla	64
3.2.2 Liikenteen kehitys ulkomaan lennoilla	67
3.3 Liikenteen kehitys tilausliikenteessä.....	69
3.4 Posti- ja rahtiliikenne	73
3.4.1 Postilennot	73
3.4.2 Rahtiliikenne	77
4. Taloudellinen tulos	79
4.1 Taloudellinen tulos ja liikennetuotot	79
4.2 Hintojen kehitys.....	85
4.2.1 Hintojen kehitys kotimaan lennoilla.....	86
4.2.2 Hintojen kehitys ulkomaan lennoilla.....	89
5. Päätelmät.....	93
Lähteet ja tutkimuskirjallisuus	97
Liitteet.....	99

1. Johdanto

Aeron kehitystä on sen toiminta-aikana rajoittanut toisaalta maan väkiluvun pienuudesta johtuva liikennetarpeen vähäisyys, toisaalta sen epäedullinen liikennemaantieteellinen asema. Elintason kohoaminen ja lentotekniikan mittava kehitys ovat kuitenkin tuntuvasti vähentäneet näiden jarruttavien tekijöiden vaikutusta. Lentoliikenteen kasvava merkitys kuljetustarpeen tyydyttämisessä ja yleisön yhtiötä kohtaan osoittama luottamus ovat takeina Aeron jatkuvasta kehityksestä.”¹

Näin kuvaillaan vuosikertomuksessa 1963/64 Aeron 40-vuotista taivalta kotimaisen ilmailun pioneerina. Vielä 1960-luvulla Helsingin (nykyinen Helsinki-Vantaa) asema maailman ilmailukartalla oli syrjäinen ja lentoliikenteen käyttäjäkunta liikenneverkoston suppein. Kuten vuosikertomuksessa mainitaan, ovat elintason kasvu ja lentotekniikan kehitys ovat olleet mahdollistamassa lentoliikenteen määrän ja välimatkojen kasvua. Kun nyt yli 50 vuotta myöhemmin keskustellaan jo lentämisen vähentämisestä, 1950- ja 1960-luvut olivat kehityksen kasvun alkamisen vuosikymmeniä. Myös Aeron kannalta kyseiset vuosikymmenet ovat merkittäviä toiminnan kehitysportaita. Aeron vuosikertomuksia tarkastellessa voidaan tehdä yleinen johtopäätös siitä, että Aeron johto on halunnut tehdä yhtiöstä Euroopan kärkikastiin kuuluvan lentoyhtiön. Mielenkiintoista onkin se, miksi pieni suomalainen lentoyhtiö on haluttu nostaa suurten toimijoiden joukkoon. Siksi onkin mielekästä tutkia, millaisilla toimenpiteillä Aero on alussa mainitun sitaatin haasteisiin.

Yhtiö oli perustettu jo vuonna 1923, mutta toiminta oli varsin pienimuotoista toiseen maailmansotaan asti. Aeron vanhentunut ja kapasiteetiltään pienikokoinen laivasto piti sotien jälkeen päivittää, mutta taloudellisesti oli mahdollista vain sodassa käytettyjen Yhdysvaltaisten Douglas DC-3-koneiden osto käytettynä. Valtio osti koneet ja vuokrasi niitä Aerolle, kunnes lopulta myi ne huokeaan hintaan yhtiölle.² Sotilaskoneet muutettiin matkustajakoneiksi ja näin alkoi Aeron liikenteen kehittäminen kotimaan kattavaksi verkostoksi. 1950-luvulla hankitaan huomattavasti suuremmat Convair-koneet, jotka vaativat myös lentokentiltä enemmän. Aero sai tukea omistajaltaan valtiolta koneiden hankintaan ja valtio rakensi myös lentokentät Aeron kalustolle sopivaksi. Lisäksi valtio sopi Aeron toiminnan mahdollistamiseksi lentoliikennesopimuksia muun muassa Neuvostoliittoon.³ Valtio tuki Suomen liikenneinfrastruktuurin kehitystä muutenkin ja lentoliikennesopimukset mahdollistivat myös toisen sopijaosapuolen liikenteenharjoittamisen Suomeen.

1960-luvulla Aero siirtyy suihkukonekalustoon ja vuosikymmenen lopulla se suunnittelee jo manertenvälisiä lentoja aloitettavaksi seuraavan vuosikymmenen taitteessa. 1950- ja 1960-luvut ovat kuitenkin Aeron (ja samalla Finnairin) historiassa ajanjakso, jota kuvaillaan massiivisen kehityksen

¹ Aero Oy vuosikertomus 1963/64, 9–10.

² Uola 1999, 79-81.

³ Alakulppi 2006, 36.

aikana. Ajanjakso ei kuitenkaan ole pelkkää nousujohteista voittokulkua, vaan toiminnan jatkuminen on vaatinut yhtiön johdolta toimenpiteitä. Tässä tutkimuksessa kartoitetaan yhtiön vuosikertomusten kautta suomalaisen ilmailuliikenteen taitekohtia kyseisenä ajanjaksona ennen kuin yhtiö muuttaa vuonna 1968 nimensä Finnairiksi. Usein yhtiön historiaa tarkastellaan juuri vuosikertomusten kuvan perusteella, vaikka tekstilajina sen informaatioarvo voidaan kyseenalaistaa. Tarkoituksena on tarkastella, millaista kuvaa yhtiöstä rakennetaan yhtiön omassa raportoinnissa, ja arvioida sen luomaa kuvan sisältöä.

1.1 Aiempi tutkimus

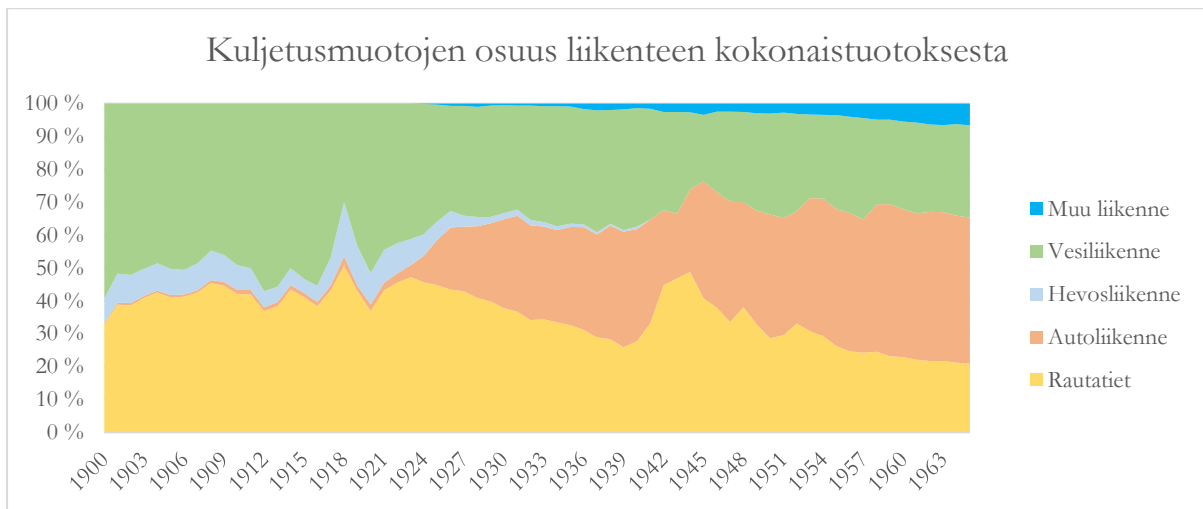
Lentoliikenteen historiaa on Suomessa tutkittu lähinnä harrastelijatutkijoiden toimesta. Alalle tyyppillistä on tutkimuskirjallisuuden rajoittuminen yritysten, ammattiliittojen ja teknologiayritysten omiin historiikkeihin. Liikennettä on toki tutkittu paljon logistiikan ja ekonomin näkökulmasta. Myös yksittäisten liikennevälineiden tekniseen kehitykseen on kiinnitetty huomiota. Liikennemassojen lisääntyminen näkyy logistiikan globalisoitumisessa, matkustamisen lisääntymisenä sekä kuljetusvälineiden teknologisenä kehityksenä. Nämä ovat suomalaiselle ilmailun historian tutkimukselle tuttua aihepiiriä. Tutkimuskirjallisuus voidaan karkeasti jakaa neljään tyyppiin: liikenteen historia, sääntelyn historia, tekniikan historia ja turismin historia.

Vaikka matkustajaliikenteen kasvu on ollut huimaa, sen rooli kuljetusjärjestelmää koskevissa tutkimuksissa jää sivurooliin. Kuljetusmuotojen vertailussa sen tuotto jää suurten massakuljetusten volyymin ja tuottavuuden jalkoihin, joka on varmasti yksi syy sen sivuuttamiseen. Liikenteen kasvua on tutkittu lähinnä kansantaloustieteen näkökulmasta, ja siksi lentoliikenne jää usein sivumaininaksi liikenteen kehitykseen liittyvissä tutkimuksissa. Lentoliikenteen kehitystä tulee kuitenkin tarkastella lähempää, jolloin sen mahdollistama etäisyyksien ajallinen lyheneminen ja ihmisten matkustamisen lisääntyminen nähtäisiin mullistavana muutoksena.

Seppo Leppänen on tutkinut liikennemuotojen kehitystä Suomessa tutkimuksessaan *Liikenne Suomessa 1900–1965* (1973). Tutkimuksen mukaan Suomen kuljetusjärjestelmässä on vallinnut 1900-luvulla määritelty työnjako, jossa lentoliikenne on yleistymisestään lähtien kasvattanut osuuttaan henkilöliikenteen kuljetusmuotona laivaliikenteen kustannuksella. Liikenteen infrastruktuurin kehitys on ollut alusta saakka valtion tukemaa. Kuljetuslaitoksen investoinnit ovat perinteisesti Suomessa olleet osa yhteiskuntapolitiikkaa. Liikenneväylien ylläpito haastavissa ja vaihtelevissa sääoloissa aiheuttavat kustannuksia valtiolle niin kuljetusverkon kuin kalustonkin kohdalla.⁴

⁴ Leppänen 1973, 13–15, 18.

Liikennemäärät ovat kokonaisuudessaan olleet kasvussa liikennemuotojen synnystä lähtien. Erityisen voimakasta kehitys on ollut toisen maailmansodan jälkeen, mikä johtui pitkälti kansantalouden ja väestön nopeasta kasvusta.⁵ Kasvu perustui sotakorvauksien kasvattamaan teollisuuden kehitykseen sekä kulkuneuvojen tekniseen kehitykseen. Lentoliikenne on kasvanut eksponentiaalisesti toisen maailmansodan jälkeen, kun Aero kasvatti kalustorivistöään hankkimalla Yhdysvaltain armeijan ylijäämävarastoista 16 DC-3 -koneetta, joilla lentoverkoston laajennettiin niin kotimaan kuin Euroopan reittikohteidenkin osalta. DC-3:n matkustajakapasiteetti oli kaksinkertainen verrattuna Aeron aiempaan kalustoon.



Kuvaaja 1.1: Kuljetusmuotojen osuus liikenteen kokonaistuotoksesta vuosina 1900–1965 Seppo Leppäsen teoksessa *Liikenne Suomessa 1900–1965*.⁶ Kuvaajasta on otettu pois tietoliikennettä koskeva osuus.

Yllä oleva kuvaaja (1.1) on Leppäsen tutkimuksesta ja se kuvaa kuljetusmuotojen työnjakoa Suomen liikenteen historiassa. Siinä nähdään yksiselitteisesti autoliikenteen kasvu 20-luvulta lähtien sekä hevosliikenteen katoaminen 1940-lukuun mennessä ja rautateiden samanaikainen kutistuminen. Myös sotien vaikutus näkyy poikkeuksena 1939–1944. Lentoliikenteen kasvu noteerataan sivujuonteena myös Leppäsen tutkimuksessa, mutta painoarvoa se ei saa sillä matkustajaliikenteen vaikutus kansantaloudessa on verrattain pieni. Lentoliikenteen kehityksen tutkimiselle on siis löydettävä toinen näkökulma.

Ilmailuliikenteen historiaa suomalaisessa kontekstissa ovat tutkineet Jaakko Alakulppi ja Seppo Uolamo liikenteen paikallishistoriateoksissaan. Alakulppi esittelee *Lapin ilmailuhistoria II* -kirjassaan (2006) Pohjois-Suomen lentotoimintaa toisen maailmansodan jälkeiseltä ajalta. Sitä hän tukee yleisellä ilmailun historialla niin Suomen kuin kansainvälisenkin osalta. Sarjan toinen osa keskittyy len-

⁵ Leppänen 1973, 24–25.

⁶ Leppänen 1973, 18, 60–61.

totoiminnan rajoittumiseen sotien jälkeiseen valvontakomission hallinnan aikaan, Suomen jälleenrakentamisen aikaan sekä ilmailun modernisaatioon. Alakulppi käy läpi huolellisesti Lapin ilmailuliikenteen historian jaotellen sen sodan jälkeiseen jälleenrakentamiseen, yleisen ilmailuhallinnon ja Lapin ilmailuliikenteen järjestäytymiseen, sotilasilmailun historiaan, rajavartiolaitoksen toimintaan, yleisilmailuun, erityislentotoimintaan (mittauslennot, ilmakuvaus, riistalaskenta, metsänhoito etc) sekä Lapin lentoasemien kehityksestä matkailukeskuksiksi viime vuosituhaten viimeisillä vuosikymmenillä. Teoksessa on hyvät lähdeviittaukset, ja ilmailun kehitystä tarkastellaan muun muassa Suomen poliittiseen historiaan kontekstoimalla.

Liikenteen yleistä historiaa on tutkittu varsin paljon. Suomen taloushistoriaa käsittelevässä artikkelikokoelmassa *Vaurastumisen vuodet* (2019) on Jari Ojalan ja Pasi Nevalaisen tutkimusartikkeli 'Liikenteen kasvu', jossa tarkastellaan Suomen liikenteen kehitystä 1960-luvulta 2010-luvulle. Artikkelin teesinä on liikennemäärien huima kasvu kaikilla mittareilla. Etenkin henkilöliikenteen kasvu on synnyttänyt tarvetta erilaisten kuljetusmuotojen kasvulle. Lentoliikenteeseen ei tässäkään artikkelissa syvemmin perehdytä sen suppean volyymin vuoksi. Esiin nostetaan kuitenkin lentoliikenteen määrien huomattava kasvu 1970-luvulla, jolloin liikennemäärät ovat kotimaisilla reiteillä kaksinkertaistunut ja ulkomaisilla reiteillä kolminkertaistunut.⁷ Tämäkin tutkielma tulee kuitenkin selvittämään, että lentoliikenteen kasvu on ollut niin suurta, että vastaavaa kasvua on tapahtunut muillakin vuosikymmenillä.

Marko Nenonen on kirjoittanut kuljetusjärjestelmän kehityksestä kokonaisuudessaan teoksessaan *Liikennepolitiikan paradoksit* (2016). Teos keskittyy liikennemuotojen yleiseen kehitykseen sekä siihen liittyviin liikennepoliittisiin päätöksiin. *Liikennepolitiikan paradoksit* on ainoita suomalaisen kuljetusjärjestelmän kokonaisuuden kehitystä tutkiva teos. Lentoliikenteen osalta Nenonen kirjoittaa ilmailualan säätelystä ja sen purkautumisesta. Liikennemuotoja on tutkinut myös Seppo Leppänen Suomen Pankin teettämässä tutkimuksessa *Liikenne Suomessa 1900–1965* (1973). Ulla Pasila on tutkinut liikennemääriin sekä liikennemuotojen kansantaloudellista kehitystä pro gradu -tutkielmaansa *Liikenne Suomen kansantaloudessa vuosina 1948–70* (1975). Liikenne on yleisesti kasvattanut määräänsä, mutta jako liikennemuotojen välillä rajoittuu maa-, rautatie- ja vesiliikenteeseen. Muut muodot on laskettu yhdessä muihin liikennemuotoihin, joihin sisältyy informaatio-, posti- ja lentoliikenne. Sekä informaation että ilmailun osalta liikennemäärät ovat olleet vielä 1970-lukuun asti verrattain pieniä. Kuljetusmäärien lisäksi Pasila kertoo suomen liikennejärjestelmän organisatorisesta kehityksestä. Pasila esittelee ministeriön alaisia toimistoja ja niiden hallinnonaloja.

⁷ Ojala & Nevalainen 2019, 185.

Lentokenttiä ovat tutkineet Tampereen tasolla Seppo Uolamo ja yleisemmällä lentokenttähallinnoinnin tasolla yhdysvaltalainen John R. Wiley. Uolamo esittelee kirjassaan *Härmälä – Tampereen lentokenttä* (2004) Tampereen ilmailualan historiaa 1920-luvun ensimmäisistä lentonäytöksistä 1930-luvun lentokenttäprojektiin ja sen vaiheisiin aina lakkautukseensa saakka. Kirja on faktuaalisesti varsin kattava, mutta teoksessa ei käytetä lähdeviitteitä. Kirja käsittelee ilmailutapahtumia, lentokentän toiminnasta, lentokoulutuksesta, lentokonetehtaan toiminnasta, harraste- ja pienlentotoiminnasta, lennoston toiminnasta Tampereella sekä toiminnan vähittäisestä loppumisesta Härmälässä uuden Pirkkalan valmistuneen lentokentän avaamisen myötä. Lentokenttien organisatorista kokonaisuutta ja niiden kehitystä tutkinut Wiley käsittelee teoksessaan *Airport administration and management* (1986) lentokenttien rakentamista ja lentokenttää järjestelmänä. Teos keskittyy lentokenttien hallinnoinnin teorioihin ja se on suunnattu niiden johtamista suunnitteleville, mutta se taustoittaa hyvin myös Aeron laajenevan päälentoaseman kehitystä Helsingissä.

Suomalaista liikenneilmailua kotimaisten lentoyhtiöiden näkökulmasta ovat tarkastelleet Heikki Haapavaara, Pauli Hirvonen, John Wegg sekä Mikko Uola. Haapavaara on kirjoittanut Finnairin 75-vuotishistoriikin *Aika lentää: Finnair 75* (1998). Historiikki on hyvä yleisteos kuvaamaan yhtiön kehitystä. 1950–60 -luvut käsitellään lähinnä kalustohankintojen osalta. Lisäksi yhtiön uudeksi toimitusjohtajaksi ja myöhemmin pääjohtajaksi nimitetty Gunnar Korhonen on nostettu Finnairin historian menestyksen tekijäksi. Haapavaara kirjoittaa: *Korhosen vuosina Finnairista kasvoi keskisuuri ja läbestulkoon maailmanlaajuinen lentoyhtiö*. Haapavaaran mukaan pääjohtajan tehtävä oli istua idän ja lännen puristuksissa, sillä sekä Neuvostoliitto että Ruotsi tavoittelivat Finnairin markkinoita, mutta Korhonen onnistui tasapainottelemaan poliittisessa väännössä. Uusi johtaja oli aiemmin ollut muun muassa valtioneuvostossa, joten hän osasi pelata politiikan saralla. Hän kytki Finnairin hallintoon kaikki johtavat suomalaispoliitikot pääministereitä myöten. Hän on vakuuttanut, ettei hallintoneuvostossa tehty politiikkaa vaan bisnestä.⁸ Vanhemman historiikin, *Selvä nousuun Caravelle* (1958), joka ei ole Finnairin itse teettämä, on kirjoittanut Pauli Hirvonen. Myös Hirvonen korostaa toimitusjohtajan roolia Aeron rakentajana. Hänen mukaansa aiempi toimitusjohtaja Grandell koekeli kotimaan liikennettä alennetuin hinnoin, mikä tuotti loistavia tuloksia. Hirvonen kokoaa menestystarinaa seuraavasti: *Lentokoneesta oli tullut Suomessa herra ja rouva Tavallisen matkustusväline, jota he ovat siitä lähtien perheineen käyttäneet*. Tavallisen kansan lisäksi Aero kuljetti Hirvosen mukaan *kaikenlaisia ihmisiä joka puolelta maailmaa*.⁹

⁸ Haapavaara 1998, 61-63.

⁹ Hirvonen 1958, 155.

Selvästi tutkimuksellisempi ote on niin ikään yhtiön historiaa tutkineella John Weggillä, joka on kirjottanut kattavan tutkimuksen *Finnair, the art of flying* (1983). Wegg jakaa 1950-60 -luvut Convairien aikaan (*Convair era*), suihkuseurapiiriin (*Jet set*), Caravellen Super-koneiden kuusikymmentäluvuksi (*Super sixties*).¹⁰ Kuten otsikot kuvaavat, Wegg käsittelee yhtiön historiaa varsin kalustokeskeisesti. Wegg antaa vähemmän ruusuista kuvaa yhtiön kehityksestä etenkin kotimaan verkostolla. Hänen mukaansa laajalle levittäytynyt ja sodan jälkeisistä ajoista tasaisena pysynyt väkiluku aiheuttivat ongelmia lentoliikenteen kannattavuudelle. Samoin maanpintaa pitkin kulkevat liikennemuodot veivät lentoliikenteeltä markkinoita.¹¹ Kaluston osalta yhtiön historia kuvataan menestyksenkäämpänä. Weggin mukaan 1960-luvun alussa hankittujen suihkukoneiden myötä yhtiön kalusto oli yksi Euroopan moderneimmista. Erilaisia konetyyppejä oli harkittu ennen jokaista kalustohankintaa, mutta teknisen osaston kannatus, taloudellisuus, suorituskyky, yhteensopivuus ja suhteellisen lyhyet toimitusajat saivat yhtiön johdon vakuuttuneeksi siitä, että ranskalaiset Sud-Aviationin Caravelle-sarjan koneet ovat vertaansa vailla.¹²

Mikko Uola on kirjoittanut Suomen liikennelentäjäläiiton historiikin *Ylitse maan ja veen, 1924–1999, Suomen liikennelentäjäläiitto ry:n 50-vuotisjubilajulkaisu* (1999), jossa käsitellään suomalaisen ilmailun historiaa lentäjien näkökulmasta. Tämän vuoksi teoksessa korostuu tekninen kehitys esimerkiksi navigointilaitteidenosalta. Tämä on ymmärrettävää, sillä lentäjien näkökulmasta erilaiset suunnistus- ja automatiikan lisääntyminen ja lennonjohdon tutka- ja radiojärjestelmät kuuluvat kiinteänä osana ammattikunnan työnkuvan kehitystä. Uola korostaa lisäksi lentäjien etujärjestö IFALPA:n toimia liikennemuodon kehittymisessä. Etenkin lentäjien työolojen paraneminen työaikojen ja ohjaamossa tarvittavien lentäjien määrän osalta ovat aiheuttaneet työtaistelutoimia liikennelentäjien etujärjestöjen toimesta. IFALPA:n vaatimukset ovat olleet suomalaisesta näkökulmasta ongelmallisia, sillä Aero lensi Suomen sääolojen vuoksi suuren osan vuodesta huonossa säässä. Lisäksi Aero aloitti suihkuliikenteen kahden lentäjän miehityksellä, kun yleensä koneissa käytettiin erillistä radistia. Vaatimuksista huolimatta Aerolla poikettiin ohjeistuksista niin yhtiön kuin lentäjienkin tuen vuoksi.¹³

Kotimaista lentoyhtiöhistoriaa on kirjoittanut myös Ismo Tervonen, joka on kirjoittanut toisen kotimaisen lentoyhtiön, Kar-Airin historiikit. Kolmesta historiikista kaksi ensimmäistä keskittyvät tämän tutkimuksen ajanjaksoon. Ensimmäinen osa, *Veljekset Karbumäki — Suomen ilmailun pioneereina 1924–1956* (2002) kertoo ajasta, jolloin yhtiö harjoitti liikennelentotoimintaa pienemmässä

¹⁰ Wegg 1983, 96, 109, 120.

¹¹ Wegg 1983, 118.

¹² Wegg 1983, 123.

¹³ Ks. esim. Uola 1999, 112–113, 115

mittakaavassa nimellä Veljekset Karhumäki Oy. Toinen historiikki, *Kar-Air – tilauslentoliikenteen edelläkävijänä 1957–1980* (2004) kertoo yhtiön laajenemisesta Kar-Airiksi, joka harjoitti jo suuremman mittakaavan tilauslentoliikennettä Suomesta. Kar-Air päättyi Aeron osaomistukseen vuonna 1963, jonka myötä Kar-Airin ja Aeron yhteistoiminta aloitettiin.

Suomalaista tilauslentoliikennettä ovat tarkastelleet myös Katariina Korpela sekä Kirsti Vaulamo. Korpela on tutkinut suomalaisten matkailun historiaa. Artikkelikokoelmassa *Mikä maa – mikä valuutta* julkaistu Korpelan tutkimusartikkeli ’ ”Missä ollaan, mikä maa?” – Suomalaisten matkailu Välimeren aurinkorannoille 1960- ja 1970-luvulla’ teoksessa *Mikä maa – mikä valuutta? Matkakirja turismin historiaan* (1998) käsittelee nimensä mukaan etelänmatkailun kehitystä kyseisenä ajanjaksona. Vaulamo puolestaan keskittyy Finnairin pakettimatkojen historiaan tutkimusartikkelissaan ’Finnair ja Finnairin valmismatkat’, joka on julkaistu teoksessa *Oma maa – lomamaa. Suomen matkailun 125-vuotis juhlakirja* (2012). Erityisenä toiminnan alana Aero on lentänyt myös postilentoja, jota taustoittaa Jukka-Pekka Pietiäinen tutkimuksessaan *Suomen Postin historia 2* (1988).

Ilmailualan sääntelyn kenttään kuuluu Juha Alangon taloustieteen väitöskirjatutkimus *Siipien alla ilmaa. Liikenneilmailun lentotoiminnan johtaminen liikennelentäjien miehistönkäytön tehokkuudella ja kustannuksilla mitattuna. Empiirisenä kohteena Finnair Oy 1980- ja 1990-luvuilla* (2002). Se tarkastelee lentotoimintaa säätelevän ja ohjaavan normiston pohjalta liikenneohjelmien ja laivastokysymysten vaikutusta lentäjämääriin ja koulutuksiin ja siinä liikennelentäjien rekrytoinnin ja koulutuksen tarvetta sekä niiden mahdollisia kehityskohteita. Vaikka tutkimus keskittyykin tähän kysymykseen vastaamiseen, on sen taustoituksesta ja tutkimuskysymysten tuottamasta sisällöstä apua myös varhaisen suihkukonehankintakeskustelun tarkastelussa. Alanko sitoo tutkimuksensa vahvasti ilmailuhistorian klassikkoteoksiin. Näitä ovat Thomas Wolfen *Air Transportation* vuodelta 1950 sekä Joseph Nicholsonin 1950-luvun alussa julkaistu *Air Transportation Management*. Lisäksi Alanko tukeutuu Hannu Seristön väitöstutkimukseen *Airline Performance and Costs* (1995), jossa tarkastellaan kansainvälisten lentoyhtiöiden toimintoja ja analysoidaan lentotoiminnan tehokkuutta sekä sen mittausta.

Ulkomaisessa tutkimuksessa esiin nousee lentoliikenteen johtamisen, lentokoneteknologian historian, lentoliikenteen taloudellisen sekä liikenteen sääntelyn käsittely. Näitä on tutkittu muun muassa Yhdysvalloissa huomattavan paljon.¹⁴ Eurooppalaisten ilmailumarkkinoiden historian erityispiirteenä on valtio-omisteisuus, mikä on tuonut sääntelyn kentälle erilaisia ominaispiirteitä, kuten Euroopan maiden yhteistyö toisen maailmansodan lopusta alkaen. Tämä on luonut alalle erilaisia kil-

¹⁴ Alanko 2002, 54.

pailun rajoitteita, josta kirjoittaa muun muassa Robin Travis tutkimuksessaan *Air Transport Liberalisation in the European Community 1987–1992 – A case of integration* (2001). Tutkimus keskittyy 1980-luvun lopulta alkaneeseen kilpailun avaamiseen, mutta esittelee perinteisen bilateraaliosopimuksiin perustuvaa järjestelmää aiemmilta vuosikymmeniltä. Travis sitoo ilmailualan integraation yleiseurooppalaiseen integraatiokehitykseen. Travis esittelee kansainvälisen ilmailun sääntelyn kehitystä, joka alkaa ensimmäisestä kansainvälisestä virstanpylvästä, Chigagon sopimuksesta vuonna 1944. Sopimuksella perustetun kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön, ICAO:n sääntely on perustunut kahden periaatteen jännitteiselle suhteelle. Periaatteet ovat vapaa taivas (principle freedom of the skies) sekä ilmatilan suvereniteetti (principle of airspace sovereignty).¹⁵ Chigagon sopimuksessa määriteltiin, että jokaisella valtiolla on täydellinen ja yksinomainen oikeus suvereeniin ilmatilaan. Muiden valtioiden ilmatilassa saa kulkea vain, jos tästä on erityisesti sovittu. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että järjestelmä perustuu kahdenvälisille sopimuksille. Sopimuksia oli tuhansia ja niissä määriteltiin osapuolten oikeudet liikennöintiin viiden mahdollisen vapauden kautta:

1. oikeus lentää valtion yli;
2. oikeus laskeutua huoltoon, tankkausta tai muuta varsinaiseen matkustajaliikenteeseen liittymättömäksi tarkoitusta varten matkalla toiseen maahan;
3. oikeus tuoda matkustajia, postia ja rahtia alueelle maasta, jonka kansallisuudelle lentokone on rekisteröity (siis viedä matkustajia yhtiön kotimaasta);
4. oikeus tuoda matkustajia, postia ja rahtia maahan, jonka kansallisuudelle lentokone on rekisteröity (siis tuoda matkustajia yhtiön kotimaahan);
5. oikeus ottaa ja tuoda matkustajia, postia ja rahtia mistä ja mihin tahansa sopimusmaahan.¹⁶

Lentoliikenteen kannattavuus seuraavaa pitkälti talouden suhdanteita, joten kalustonsuunnittelussa tulee varautua kausittaiseen kysynnän kasvuun ja sen hiljenemiseen.¹⁷ Tätä ja muuta lentoyhtiön taloudellista johtamista ovat tutkineet Stephen Holloway sekä Rigas Doganis. Hollowayn tutkimus *Straight and Level: Practical Airline Economics* (1997) pureutuu lentoliikenteen vaikeasti ennustettavaan taloustieteeseen ja toiminnansuunnittelun eri osa-alueisiin. Keskeisiä teemoja ovat hinnoittelu, kalustosuunnittelu ja liikennesuunnittelu, jotka kaikki ovat monimutkaisia ja ennalta-arvaamattomia kokonaisuuksia. Joka tapauksessa lentoyhtiöt järjestävät toimintaansa epävarmuudesta huolimatta, joten tällaisten asioiden onnistunut ennustaminen (*forecasting*) on yhtiön menestyksen edellytys.

¹⁵ Travis 2001, 27–28.

¹⁶ Travis 2001, 27–28.

¹⁷ Holloway 1997, 69.

Doganiksen tutkimus *Flying off course – The economics of international airlines* (2002) lähenee yhtiöiden johtamista talousteoreettisemmalla lähestymistavallaan. Teos kuljettaa ilmailun sääntelyä ja kansainvälisen lentoyhtiöiden etujärjestön, IATA:n roolia lentoliikenteen rajoittamisessa. IATA perustettiin 1945 vastapainoksi valtioiden etuja ajavalle ICAO:lle. IATA toimii alaisuuteensa kuuluvien lentoyhtiöiden intressien ajajana ja se on asettanut tehtäväkseen mahdollistaa mahdollisimman kannattavan liikenteenharjoittamisen. IATA:n rooli oli 1900-luvun puolella valvoa, että yksikään liittoon kuulunut yhtiö ei harjoita hintakilpailua poikkeamalla liiton määrittämistä hinnoista. Järjestöön kuuluneet yritykset saivat valmiit hinnoittelut ja standardit erilaisissa lentoliikenteen rutineissa, esimerkiksi matkalipuissa, rahtikirjoissa, matkatavaroiden tarkistuksissa. Tämän vuoksi useat valtiot luovuttivat neuvotteluoikeutensa järjestön käsiin, ja monet noudattivat tariffeja, vaikka eivät järjestöön kuuluneetkaan.¹⁸ Voidaan siis sanoa, että järjestön rooli on merkittävä ja siksi se on huomioitava myös tässä tutkielmassa, kun tarkastellaan Aeron talouden kehitystä ja lentolippujen hintoja reittiverkostolla. Muuten Doganiksen tutkimus käsittelee lentoliikenteen sääntelyä ja liiketoiminnan ekonomiaa 1900-luvun lopun ja 2000-luvun alun näkökulmasta, jolloin liikennettä harjoitetaan huomattavasti mittavammassa puitteissa. Tämän vuoksi anti tälle tutkielmalle jää tälle taustoituksen tasolle. Eurooppalaisen liikennelentämisen historiaa on tutkinut Marc Dierikx, jonka tutkimuksessa *Clipping the Clouds – How Air Travel Changed the World* (2008) käydään läpi tarkemmin IATA:n sääntelyä 1950-luvulla. Etenkin turistiluokan käyttöönotto vuonna 1953 on tämän tutkielman kannalta oleellinen muutos lentoliikenteen lippujen hinnoittelussa.

Kolmas merkittävä tutkimuksen ala on tekniikan historia, jonka teokset ovat usein varsin insinöörimäisiä lähestymisiä alan kehitykseen. Vaikka tekniikka onkin varsin pieni sivujuonne tässä tutkimuksessa, on oleellista ymmärtää, millaista lentokoneteknologian murrosvaihetta tarkastelujakson aika on ollut. Tekniikan historiaa Aeron näkökulmasta on tutkinut Juha Klemettinen kirjassaan *Jet Age! Suihkuaikakausi 1945–1960* (2017), joka on tarkka ja tekninen kuvaus suihkumoottoriteknologian historiasta. Suihkumoottorin teknisestä kehityksestä ja sen sovittamisesta osaksi lentokoneiteollisuutta on esitelty konetyypeittäin eurooppalaisesta ja yhdysvaltalaisesta näkökulmasta. Teoksessa käydään läpi myös suihkumatkustajakoneiden läpimurrosta ja Suomen siirtymisestä suihkukoneaikaan. Klemettinen on ansiokkaasti selvittänyt, kuinka suihkukoneistuminen on ollut vaikea prosessi. Suihkukoneiden teknisen kehityksen ymmärrys avaa väylän ymmärtää myös Aeron halua pysyä kehityksen kärjessä hankkimalla suihkukoneet ensimmäisten lentoyhtiöiden joukossa. Teos käy yksityiskohtaisesti läpi myös Aeron 1960-luvun alussa hankkimien kahden ensimmäisen suihkukonesukupolven valintaprosessia ja siihen liittyviä haasteita.

¹⁸ Doganis 2002, 39, 41.

Klemettinen tarkastelee tutkimuksessaan lisäksi ensimmäisien suihkukoneiden kilpailua markkinoilla. Brittiläinen de Havilland oli ensimmäisiä suihkukoneiden kehittäjiä ja edelläkävijänä se koki raskaana seuraukset oppiessaan kantapään kautta suihkukoneiden rakentamista. Sen Comet-mallissa oli nimittäin moottorit asennettuna siiven sisään, mikä teki koneesta turvattomamman ja vaikeamman korjata. Lisäksi siipiprofiili aiheutti herkästi nosteen katoamisen (sakkaus) ja koneiden tippumisen lentoonlähdön jälkeen. Ongelmia aiheuttivat myös neliön muotoiset ikkunat ja paineistamattomat ohjaamot, jotka aiheuttivat suurissa nopeuksissa ja korkeuksissa rasisuurtumia ja lopulta useamman koneen räjähtämisen ilmassa. Muun muassa näiden onnettomuuksien vuoksi suhtautuminen suihkukoneisiin oli varauksellista.¹⁹

Turismi on neljäs historian tutkimuksen suuntaus, joka tekniikan historian ohella sivuaa tämän tutkielman aihetta tilauslentoliikenteen osalta. Turismin tutkiminen poikkeaa aiemmin esitellyistä tilauslentoja käsittelevästä tutkimuksesta siinä, että tarkastelun kohteena on ilmiö itsessään ja sen luoma todellisuus esimerkiksi matkakohteiden muuttumisprosesseissa turistikohteiksi. Turismia on tutkittu sosiologisesti, taloudellisesti sekä maantieteellisesti. 1900-luvun taitteessa alettiin Etelä-Euroopassa nähdä turismin tarjoamia suuria taloudellisia mahdollisuuksia. Näin Euroopassa alkoi vahva turismin kehitys sen suuren rahallisen arvon toivossa. Turismin kasvu on tuonut myös keskustelua turismin kasvavien matkailijamäärien haittavaikutuksista 1960–70 -luvulta lähtien. Auvo Kostiainen on yksi merkittävimmistä suomalaisista turismin historian tutkijoista. Kostiaisen, Janne Ahtolan, Leila Koivusen, Katariina Korpelan ja Taina Syrjämaan toimittamassa teoksessa *Matkailijan ihmeellinen maailma. Matkailun historia vanhalta ajalta omaan aikaamme* (1994) on koottu suomalaisen turismin historiaa. Turismi on yksi ilmailun historian suosituimmista tutkimuskohteista.

Liikenteen historiaa ei voida tutkia taloushistoriasta irrallisena sektorina, sillä talouden suhdanteet määrittävät pitkälti liikkumisen muotoa, tapaa ja määrää. Taloushistorian tutkimus on siksi merkittävä osa tämän tutkielman asettamista konteksteihin. Taloushistoriasta ovat kirjoittaneet Erkki Pihkala teoksessaan *Suomalaiset maailmantaloudessa keskiajalta EU-Suomeen* (2001). Pihkalan teoksen lisäksi Tilastokeskuksen internet-sivuillaan julkaisema tutkimusartikkeli 'Suomen teollisuustuotannon kasvun vuodet' on hyödyllinen Suomen suhdanteita tutkimukseni ajanjaksona kuvaava artikkeli. Markku Kuisman kirjoittama Nesteen historia *Kylmä sota, kuuma öljy. Neste, Suomi ja kaksi Eurooppaa* (1997) antaa vertailukohdan toisesta suomalaisesta valtionyrityksestä ja samalla polttoaineiden jakeluun liittyvästä politiikasta, mikä on ollut tärkeä Aeron kustannuksiin vaikuttava tekijä.

¹⁹ Klemettinen 2017, 85, 89–90.

Valtion liiketoiminnasta on paljon tutkimusta. Ingvar S. Melinin artikkeli 'Valtion liikeyritykset' teoksessa *Taloudellinen valta Suomessa* (1969) valottaa hyvin valtionyhtiöiden pääomitusta. Sen mukaan valtion yritykset saavat sosialisointiprosessissa rahoitusta julkiselta sektorilta, joka tarkoittaa huomattavaa toimintaedellytysten edistämistä verrattuna yksityisiin yrityksiin. Kansaneläkelaitoksen myöntämistä lainoita vuonna 1964 noin 69,5 % sijoitettiin valtionyrityksiin. Toinen pääomituksen tapa on saada valtion takaus ulkomaisille lainoille ja viimeisenä vaihtoehtona on rahan saaminen valtion tulo- ja menoarvion kautta, joten valtionyritysten rahoitus on laajasti turvattu.²⁰

Liiketaloustieteellisen Tutkimuslaitoksen tutkimuksessa *Valtionyhtiöt markkinataloudessa* selvitetään valtio-omisteisten yhtiöiden toimintaa talouselämässä. Valtionyhtiöiden toiminnan logiikan ymmärtäminen on välttämätöntä, jotta voidaan ymmärtää Aeron kaltaisen yrityksen liiketoimintaa. Tutkimus keskittyy lähinnä Kemiraan, Nesteeseen ja Alkoon, mutta huomioon otetaan kaikenlaiset valtio-omisteiset liiketoimintamallit, joita tutkimus jaottelee liikelaitoksiin, virastoihin, rahastoihin, julkisoikeudellisiin yhteisöihin ja valtioenemmistöisiin osakeyhtiöihin. Valtioenemmistöisiä osakeyhtiöitä kutsutaan tutkimuksessa valtion yhtiöoikeudellisesti kehittyneimpänä muotona, joka on valtionhallinnosta erillisiä, itsenäisiä organisaatioita, joiden toiminta ei ole sidottu valtion tulo- ja menoarvioon kuten muiden valtion liiketoimintamallien.²¹ Tästä huolimatta lukuisat Aeron hankinnat sisällytettiin valtion varsinaisiin tulo- ja menoarvioihin.²²

Taloudellista valtaa omaavilla valtionyhtiöillä on melko vapaat kädet toiminnassaan, vaikka hallintoneuvostoilla onkin vahva sananvalta päätöksenteossa. Johdon itsenäisyys kasvaa yhtiön koon ja tuloksellisuuden kasvaessa. Yhteys valtioon on kuitenkin selkeä, sillä yhtiön hallinnointi linkittyy vahvasti valtioon. Kauppa- ja teollisuusministeri edustaa valtiota yhtiökokouksissa ja vähintään yksi jonkun ministeriön jäsen on nimitettyä hallintoneuvostoon. Muut yrityksen elimet ovat asioiden hoidossa yhteyksissä ministeriöön, mutta yleensä johtokunnan jäsen tai toimitusjohtaja eivät ole valtion virkamiehiä.²³ Aeron tapauksessa 12-henkisessä hallintoneuvostossa oli vuonna 1952 kaksi ministeriä.²⁴ Tämä ei ole ainoastaan valtion kannalta mielekäs järjestely, vaan myös yhtiöt hyötyvät siitä, että hallintoneuvostojen jäseninä olevat ministerit ajavat yhtiöiden etuja poliittisessa päätök-

²⁰ Melin 1969, 111.

²¹ Liiketaloustieteen tutkimuslaitos 1989, 4–5.

²² Ks. esim. Vuoden 1962 suihkukonehankinnat. Aero Oy vuosikertomus 1962, 6.

²³ Liiketaloudellinen Tutkimuslaitos 1989, 8.

²⁴ Aero Oy vuosikertomus 1952, 7.

senteossa. Valtionyhtiöiden toiminta olisikin yleisesti ottaen ollut mahdotonta ilman poliittista tukea.²⁵ Ainakin Aeron tapauksessa valtion rooli on ollut tärkeä, sillä se on paitsi rahoittanut hankintoja, myös sopinut liikenneyhteys sopimuksia muiden valtioiden kanssa Aeron hyväksi.²⁶

Kirjanpidon lainsäädännön historiaa tutkinut Leena Kosonen tarkastelee väitöskirjassaan *Vaarinpidosta virtuaaliaikaan – Sata vuotta suomalaista tilintarkastusta* (2005) tilinpäätösten lainsäädännöllisten kehysten kehitystä Suomessa. Tutkielmani tarkastelujakso asettuu lainsäädännön kentällä vaiheeseen, jossa huomattavan vanhentunut lainsäädäntö oli voimassa niin osakeyhtiölain, kuin kirjanpitolainkin osalta, vaikka vaatimuksia uusien lakien säätämisestä oli esitetty jo pitkään. Osakeyhtiölaki oli vuodelta 1895, vaikka sitä oltiinkin täydennetty 1900-luvun alkuvuosikymmeninä. Muun muassa tilintarkastajia koskevaa lainsäädäntöä tarkennettiin 1930-luvulla. Kirjanpitolaki oli vuodelta 1925 ja sitä täydensi vuoden 1928 laki tilinpäätösten julkisuudesta. Lainsäädäntöä uusittiin kertaheittolla 1960-luvun lopulta lähtien, kun kirjanpitoa ohjaava elinkeinoverolaki säädettiin vuonna 1968, kirjanpitolaki uusittiin vuonna 1973 ja lähes 20 vuotta valmisteltu osakeyhtiölaki uusittiin vuonna 1978. Lisäksi tilintarkastusta on säädelty useaan otteeseen päivitettyillä Keskuskauppakamarin tilintarkastussäännöstoillä. Kososen mukaan lainsäädäntö on ollut puutteellista ja epä johdonmukaista näihin lakeihin asti, sillä vanhoista laeista huolimatta yrityksistä saatiin niukasti tietoja, mikä muodostui usein ongelmaksi jopa valtion talouspolitiikan hoitamisen näkökulmasta.²⁷

Tarkastelujakson aikana voimassa olleen osakeyhtiölain mukaisia yhtiön lakisääteisiä toimielimiä ovat yhtiökokous (OYL 23§), hallitus (OYL 34§) sekä tilintarkastaja (OYL 26§).²⁸ Hallitus toimii yhtiökokouksen valtuutuksella ohjaten yhtiön juoksevia asioita, joissa ei tarvita yhtiökokouksen päätöstä. Hallitus vastaa siitä, että osakeyhtiön toiminta on lain, yhtiöjärjestyksen sekä yhtiökokouksen päätösten mukaista. Hallitus vastaa myös kirjanpidosta ja hallintotehtävistä. Yhtiöjärjestys on asiakirja, josta ilmenee yhtiön toiminnan periaatteet ja muun muassa yhtiön hallinnon järjestäminen (OYL 2§). Yhtiö voi perustaa erityisen hallintoneuvoston valvomaan yhtiön hallitusta.

Aeron hallinnon rakenne selviää yrityksen yhtiöjärjestyksestä. Kun Aero siirtyi valtio-omisteisuuteen vuonna 1946, pistettiin sen hallinto-organisaatio uusiksi. Aeron yhtiöjärjestyksessä yrityksen toimielimiksi määriteltiin yhtiökokous, hallintoneuvosto, johtokunta sekä toimitusjohtaja. Yhtiökokous valitsi hallintoneuvoston jäsenet ja hallintoneuvosto valitsi johtokunnan jäsenet, jotka muodostivat yhtiön hallituksen. Hallintoneuvoston tärkeimmät tehtävät yhtiöjärjestyksen mukaan

²⁵ Liiketaloudellinen Tutkimuslaitos 1989, 10.

²⁶ Ks. esim. Liikennesopimus Suomen ja Neuvostoliiton välillä. Aero Oy vuosikertomus 1956, 3.

²⁷ Kosonen 2005, 49, 89.

²⁸ Suomen Suuriruhtinanmaan Asetus-kokoelma vuodelta 1895, N:o 22, 8–9, 12.

olivat valvoa yhtiön toiminnan hoitamista terveiden liikeperiaatteiden, taloudellisen kannattavuuden, yhtiöjärjestyksen määräysten ja yhtiökokouksen päätösten mukaisesti. Hallintoneuvosto vastasi myös johtokunnan sekä toimitusjohtajan nimittämistä sekä suuntaviivojen määrittämisestä edellä mainittujen toiminnalle. Tämän tutkimuksen kannalta oleellisin tehtävä oli kuitenkin hankinta- ja liikennesopimusten tekeminen.²⁹ Hallintoneuvosto nimitti yhtiölle johtokunnan, jonka tehtäviksi yhtiöjärjestys määritteli ylimalkaiseksi hoitaa asiat, jotka eivät kuulu hallintoneuvostolle tai toimitusjohtajalle. Johtokunnan tehtävänä oli hoitaa yhtiön toiminnan pyörittämisen kannalta tärkeitä asioita.³⁰

Johtokunnan puheenjohtajana toimi hallintoneuvoston nimittämä toimitusjohtaja, jonka vastuulle yhtiöjärjestyksessä määriteltiin yhtiön toiminnan johtaminen terveiden liikeperiaatteiden mukaan. Lisäksi toimitusjohtaja hoiti myös yhtiön juoksevat asiat, jotka eivät kuuluneet johtokunnalle.³¹ Toimitusjohtaja vastaa siis yhtiön johtamisesta, mutta on vastuussa toimestaan kuitenkin hallintoneuvostolle, jolla on oikeus erottaa toimitusjohtaja. Suurimpana omistajana valtio järjesteli yhtiön organisaation sopimaan sodan jälkeiseen tilanteeseen, joten Natsi-Saksa -yhteyksistään syytetty toimitusjohtaja Gunnar Stähle erosi 1945. Uudeksi toimitusjohtajaksi nimettiin 1947 virallisesti Leonard Grandell, jota ennen virkaa olivat toimittaneet Pohjoismaiden Yhdyspankin johtajistoon kuulunut Carl Johan Ehrnrooth sekä kauppa- ja teollisuusministeriön ylijohdaja Uolevi Raade.³²

1.2 Tutkimuskysymys ja aineisto

Tarkoitukseni on tutkia, millaista kuvaa Aeron toiminnasta yhtiö itse piirtää toiminnastaan 1952-1967/68. Tutkimuskirjallisuuden valossa usein painotetaan etenkin turismin synnyssä suihkukoneiden tarpeellisuudesta, mutta uusi teknologia oli kuitenkin vastaus kasvavaan liikennetarpeeseen, eikä pelkästään kasvun synnyttäjä. Tutkimuskirjallisuuden valossa voidaan myös sanoa, että uudet koneet toivat kapasiteetin kasvun mukana lentolippujen hintoja alas, jolloin tavallisella kansallakin oli mahdollisuus matkustaa. Tutkin Aeron omaa tilastointia liikennemäärien kehityksestä ja yhtiön omakuvaa taloudellisesta tilanteestaan tilinpäätöstietojen perusteella. Selvitän, miten konehankinnat ovat vaikuttaneet lippujen hintoihin ja vertaan hintakehitystä matkustajamäärien kasvuun.

²⁹ KK, XIV Ilmailu 14. Aero O/Y:n yhtiöjärjestys, vahvistettu lokakuun 29 p:nä 1946, 10§.

³⁰ KK, XIV Ilmailu 14. Aero O/Y:n yhtiöjärjestys, vahvistettu lokakuun 29 p:nä 1946, 11§.

³¹ KK, XIV Ilmailu 14. Aero O/Y:n yhtiöjärjestys, vahvistettu lokakuun 29 p:nä 1946, 12§.

³² Tervonen 2002, 138.

Valtio tuki Aeron lentotoimintaa kehittämällä kenttäverkostoa infrastruktuureineen. Tämä vaati suuria rahallisia satsauksia ja näin Suomeen rakennettiin yksi Euroopan laajimmista kotimaanlentoverkostoista asukaslukuun suhteutettuna. Kotimaan liikennejärjestelmä loi kilpailua myös ilmatieliikenteessä. Toisiksi suurimman kotimainen lentoyhtiön historiikeissa kritisoidaan avoimesti sitä, että valtio loi vain Aerolle puitteet liiketoiminnan harjoittamiseen.³³ Suomen valtio tuki Aeron liikennöintiä aluksi liikennevälineiden ostarahoituksella, mutta myöhemmin valtio alkoi taata Aeron ja myöhemmin Finnairin miljardilainoja. Valtio osallistui lentoliikennesopimusten tekemiseen Aeron tukemiseksi. Aeron lentotoimintaa hankaloitti muun muassa Neuvostoliiton haluttomuus jakaa ilmatilaansa, mutta Suomi sai sovittua kahdenvälisen ilmatilan käytön sallivan sopimuksen, joka on ollut pitkään nykyisen Finnairin valtti.³⁴ Ilmailu on siis lähtökohdiltaan säädeltyä ja rajoitettua. Tätä taustaa vasten on helpompi ymmärtää liikenteen asteittainen avaaminen ja liiketoiminnan elpyminen. Valtio tuki Aeron toimintaa siis rahoituksella, infrastruktuurin rakentamisella lentoliikenteen ympärille sekä osallistumalla Aeron liiketoimintaan muun muassa kansainvälisiä sopimuksia allekirjoittamalla ja kahdenvälisiä suhteita luomalla. Valtio siirtyi Aeron suurimmaksi omistajaksi 1946, mikä lisäsi valtion vaikutusvaltaa Aeron toiminnassa. Valtiolla oli näin myös omat intressinsä Aeron menestyksen tukemiselle.

Matkustajamäärien kehityksestä löytyy tilastoitua tietoa vuosittain julkaistusta Suomen Virallisen Tilaston (SVT) *Liikennetilastollisesta vuosikirjasta*, jotka löytyvät arkistoituna Kansalliskirjaston Doria-tietokannasta. Ensimmäinen vuosikirja julkaistiin 1956 ja siinä on tilastoitu vuodet 1938, 1945 sekä 1950–1956. Seuraava tilasto on vuodelta 1958 ja siihen on taulukoitu tarkemmin vuosikohtaiset tilastot vuodesta 1927 vuoteen 1957. Vuodesta 1959 vuosikirjaa on julkaistu painettuna vuosittain.

Tämä tutkimus käsittelee Aeron vuosikertomusten sisältöä 1.1.1952–31.3.1968. Aeron tilikausi on ollut täysi kalenterivuosi vuoteen 1963 asti, jolloin tilivuosi jaksotettiin alkamaan huhtikuun alusta ja loppumaan maaliskuun loppuun. Muutoksen vuoksi vuoden 1963 tilikausi on poikkeuksellisesti 15 kuukautta pitkä (1.1.1963 – 31.3.1964). Viimeinen tarkasteltava vuosikertomus on tilikaudelta 1967-1968. Aloituvuodeksi on valittu vuosi 1952, sillä vuonna 1952 yhtiö alkoi siirtää toimintansa keskusta uudelle Helsingin lentoasemalle. Samana vuonna oli tarkoitus saada ensimmäiset Convair 340 -potkurikoneet, joissa oli kaksinkertainen määrä matkustajapaikkoja vanhoihin sodanaikaisiin DC-3 -koneisiin verrattuna. Lopetusvuoden rajausta taas on mielekäs siksi, että kyseisenä vuonna Aero muutti nimensä Finnairiksi. Lisäksi kyseisenä vuonna Finnair vastaanotti ensimmäiset, suuret,

³³ Ks. esim. Tervonen 2004, 78.

³⁴ Alakulppi 2006, 36.

nelimoottoriset DC-8 -suihkukoneet, joilla aloitettiin mannertenväliset lennot, joten toiminta alkaa olla jo uusissa mittasuhteissa.

Aero on tilastoinut myös omaa liikennesuoritettaan ja jokaisesta vuosikertomuksesta löytyy taulukot tilivuoden aikana kertyneistä liikennemääristä. Tutkimuksen päälähteenä toimivatkin Aeron vuosikertomukset ajanjaksolta 1952–1967/68. Olen saanut vuosikertomukset käsiini Kansalliskirjaston Kansalliskokoelmasta. Vuosikertomusten käyttö yhtiön historian kuvaajana on hedelmällinen lähdeaineisto, sillä kirjallisuustyyppinä sen tehtävänä on rakentaa yrityksen kuvaa yrityksen ulkopuolisille sidosryhmille. Tästä näkökulmasta vuosikertomus tarjoaa yritykselle väylän rakentaa kuvaa itsestään kaikille sidosryhmille. Piirretyn kuvan vaikutukset yhtiön toiminnan mahdollistamaan rahoitukseen vaikuttuu vahvasti toiminnasta luodun kuvan perusteella.

Toinen syy aineiston valinnalle on pragmaattisempi, sillä Finnairin arkisto kyseisiltä vuosilta on säilyttänyt Suomen Ilmailumuseon arkistoon, joka ei tutkielman tekohetkellä ollut avoinna museon jatkuvuuden kohtaamien ongelmien vuoksi. Aeron vuosikertomukset ovat siis aineisto, joka on paitsi relevantti, myös saatavissa oleva aineisto, joka on yhtiön itsensä tuottamaa informaatiota yhtiön toiminnasta. Ilmailumuseon arkisto on lisäksi osin luetteloinaton, joten liikennemääriä koskevan vuosikertomustilastoinnin lähdemateriaalina oleva liikennemäärien kirjanpito on tavoittamattomissa, jos sellaista ylipäätään on säilynyt. Vuosikertomuksien analysoiminen on lisäksi tärkeää, sillä niitä käytetään

Vuosikertomuksia ohjaa muuttuva lainsäädäntö, joten tarkastelujakson aikaisen toimintaa ohjaavan lainsäädännön tarkastelu *Suomen Asetuskokoelmasta* on tärkeää. Yritys on velvollinen pitämään kirjaa toiminnastaan ja tästä vastaa yrityksen johto. Tilinpito konkretisoituu tilikauden päätteeksi julkaitavaan tilinpäätökseen, joka sisältää yrityksen omaisuustaseen sekä tuloslaskelman. Vuonna 1978 säädetyssä osakeyhtiölaissa tilintarkastuksen piiriin lisättiin toimintakertomus sekä rahoituslaskelma.³⁵ Toimintakertomuksia on kuitenkin kirjoitettu ennen sen määräämistä saattamista lain piiriin. Tilinpidon lakivelvoite on koskenut vain yhtiön talouden kirjanpitoa, jota vielä ensimmäisessä asetuksessa nimettömästä eli osakeyhtiöstä (1864) ja sen kumonneessa osakeyhtiölaissa (1895) kutsuttiin vaarinpidoksi. Tarkemmat muotosäännökset saatiin kirjanpidon alalle vuosien yrityksen jälkeen ensimmäinen kirjanpitolaki (1945) säädettäessä.³⁶ Kirjanpitolain voimaan saattamisesta kului siis yli 30 vuotta ennen kuin tilinpäätöstä täydentävä toimintakertomus päätyi lainsäätelyn piiriin.

³⁵ Suomen Asetuskokoelma vuodelta 1978 Osa II, N.o 734, Osakeyhtiölaki, 11 luku.

³⁶ Kosonen 2005, 36–39.

Kirjanpidossa yritysten toiminta jaksotetaan tilikausiin. Tilikausi on lähtökohtaisesti 12 kk, mutta yritys saa itse päättää tilikauden vaihtumisesta ja sen ajankohdasta. Tavoitteena on saada aikaan vertailukelpoista tietoa yrityksen tilasta. Tämän saavuttamiseksi on yrityksen käytettävä tilikausien välillä yhteneviä kirjanpidon periaatteita. Tilinpäätösinformaatiota koskee siksi alalla vallitsevat periaatteet, jotka määrittelevät myös toimintakertomusten sisältöä, vaikkei tästä näitä koskevaa säädäntöä ennen vuotta 1978 ollutkaan. Näin ollen Aeron vuosikertomukset asettuvat samoihin odotuksiin sisällön relevanttiudesta. Kuitenkin on yleisesti tiedossa, että toimintakertomukset ovat yrityksen keino rakentaa kuvaa itsestään.

Tilinpäätöksen tarkoitus on antaa yrityksen sidosryhmien päätöksenteolle pohjaa. Yrityksen toiminnasta raportoidaan niin, että yrityksen toiminnan ohjaamiseen osallistumattomat osakkeenomistajat saavat tietoa yrityksen tilasta. Tieto on tärkeä myös yrityksen rahoittajille sekä yrityksen osakkeiden mahdollisille ostajille. Vuosikertomukset ovat myös tiedonlähteenä yhtiön omistajille ja yhtiön toiminnan rahoittajille. Jouko Havunen ja Paavo Yli-Olli ovat koonneet tutkimuksessaan *Osakkeenomistajat ja tilinpäätösinformaatio* (1986) vuosikertomusinformaation vaatimuksia liiketaloustieteen tutkimuskirjallisuudesta ja lainsäädännöstä. Laatuvaatimuksia on kahdeksan, jotka pitkälti limittyvät toisiinsa. Ensimmäinen vaatimus on relevantti informaatio, joka vastaa käyttäjän tarpeisiin. Toinen vaatimus on olennaisuus, joten tietoa on karsittava ja tiedoista on valittava päätöksen kannalta olennaisin informaatio. Kolmas vaatimus on objektiivisuus, jolla todennetaan tiedon neutraalisuus ja se, ettei mitään sidosryhmää suosita. Neljäs vaatimus on ymmärrettävyys, joka on lisätty käytännöstä osakeyhtiölakiin vasta vuonna 1978. Tämän tavoitteena on saada harjaantumatonkin lukija ymmärtämään informaatiota.³⁷

Viides ja kuudes Havusen ja Yli-Ollin esittämä vaatimus ovat merkittäviä tämän tutkielman kannalta. Viides vaatimus koskee tiedon vertailukelpoisuutta ja kuudes ajankohtaisuutta. Esitettävän tiedon on oltava aikaisempaan tietoon vertailukelpoista, vaikka liikaa standardointia pyritäänkin välttämään. Ajankohtaisuusvaatimuksen myötä vuosikertomuksissa on ilmoitettava myös tilikauden päätyttyä tapahtuneet oleelliset seikat, mikäli ne tapahtuvat ennen tilinpäätöksen julkaisemista. Seitsemäs vaatimus koskee täydellisyyttä ja kahdeksas luotettavuutta, jotka molemmat liittyvät vahvasti aiempiin relevanttiuden, olennaisuuden ja objektiivisuuden vaatimuksiin.³⁸

³⁷ Havunen & Yli-Olli 1986, 15–16.

³⁸ Havunen & Yli-Olli 1986, 16.

Havunen ja Yli-Olli samassa tutkimuksessa koonneet Pekka Tuomisen vuosikertomusinformaation jaottelua Turun kauppakorkeakoulun julkaisemattomasta tutkimuksesta *Toimintakertomusten informaatioarvo ja sen kehitys 1970-luvun jälkipuoliskolla* (1981). Näitä ovat yritysinformaatio, toimintainformaatio, tilinpäätösinformaatio, tulevaisuusinformaatio sekä sijoittajainformaatio. Vaikka tutkimus on fokusoitunut 1970-luvun loppuun, voidaan tätä jaottelua käyttää jäsentämään Aeron vuosikertomusten tuottamaa informaatiota.³⁹

Tuominen on jatkanut tutkimusta yritysten avoimuuspolitiikasta ja vuosikertomuksen roolista sijoittajasuhdetoiminnassa tutkimuksessaan *Yritysten avoimuuspolitiikka ja sen kehitys* (1991). Tutkimus määrittelee vuosikertomusinformaation tarkoitukseksi kolmenlaisten tavoitteiden saavuttamisen. Ensinnäkin vuosikertomuksilla luodaan, ylläpidetään, kehitetään ja lujitetaan yrityksen avoimuuspolitiikkaa, joka luo yrityksen ja kohderyhmien välisiä vuorovaikutussuhteita. Sijoittajasuhdetoiminnalla tarkoitetaan juuri tätä sijoittajan ja yrityksen välistä vuorovaikutusta. Kohderyhmiä Tuomisen mukaan ovat henkilöstö, sijoittajat, meklarit, rahoittajat, tavarantoimittajat, kilpailijat, media ja asiakkaat. Toinen tavoite on mielenkiinnon ja luottamuksen lisääminen. Tässä merkityksessä vuosikertomus on markkinoinnin ja rahoituksen hankkimisen apuväline. Kolmas tavoite on antaa tietoa toiminnasta, päämääristä, kannattavuudesta ja tuloksen muodostumisesta. Tästä näkökulmasta vuosikertomus on tilinpäätöksen lukemista helpottava apuväline.⁴⁰ Vaikka Tuomisen teos keskittyykin nimenomaan pörssiyhtiöiden toimintaan, voidaan avoimuuspolitiikkaa pitää eräänlaisena viitekehyksenä Aeron toimintakertomusinformaation tarkastelussa.

Aeron vuosikertomukset koostuvat 1950- ja 1960-luvuilla käytännössä kolmesta osasta. Ensimmäisessä osiossa käsitellään tilikaudella tapahtunutta toimintaa yleisellä tasolla. Lisäksi selostetaan uusien reittien perustamiset, kalustohankinnat ja kilpailuun vaikuttavat tekijät. Tähän osioon kuuluvaksi voidaan katsoa myös kalustohankintoihin liittyvät lisäsivut kyseisinä tilikausina. Ensimmäinen osio vastaa siis aiemmin esitellystä jaottelusta yritys- ja tulevaisuusinformaation. Toinen osio käsittelee Aeron lentotoiminnan kehitystä liikennetuloksen näkökulmasta. Liikennetulokset esitellään kokonaistoiminnan, kotimaan ja ulkomaisen liikenteen sekä tilaus-, posti- ja rahtilentojen osalta. Lisäksi osioon voidaan katsoa kuuluvaksi mahdolliset ensimmäisillä kertomussivuilla esitetyt liikenteen kasvulukemataulukot sekä vuosikertomusten lopussa olevat tilastot, joissa esitellään toiminnan kasvua eri mittareilla tilikautena ja neljänä sitä edeltävänä kautena. Informaatiojaottelusta tässä osiossa sisältyy toimintainformaatio. Kolmas osio käsittelee yhtiön taloudellista tulosta. Kertomuksissa ilmoitetaan liikevaihto, liikennetuotot sekä muutokset yhtiön taloudessa. Tähän osioon

³⁹ Havunen & Yli-Olli 1986, 17.

⁴⁰ Tuominen 1991, 31–33.

voidaan katsoa kuuluvaksi vuosikertomuksissa esitetyt tase- ja tuloslaskelmat. Kolmannen osion informaatioryhmät ovat sijoittaja- ja tilinpäätösinformaatio. Aeron toiminimen ajanjaksona yhtiö ei ole kuitenkaan ollut avoimilla arvopaperimarkkinoilla noteerattu yritys, joten sijoittajainformaatio on luonteeltaan hieman erityyppistä omistajille suunnattua informaatiota.

Aeron toimintakertomuksissa 1950-luvulla on esitelty lyhyesti yrityksen kyseisen vuoden toiminnan yleispiirteet, lentokalusto, liikennetulos, taloudellinen tulos, hallintoneuvosto ja johtokunta, henkilökunta sekä vuositulo ja voitonjako. Lisäksi kertomukseen on liitetty omaisuustase (varat ja velat), tulostase (kulut ja tuotot) sekä tarkastuskertomus. Kolme viimeksi mainittua ovat siis lakisääteisiä. Lopuksi kertomuksessa on eriteltyä yhtiön liikennettä kuvaava tilasto, jonka muoto on vaihtunut vuosina 1954 ja 1956. Vuosina 1951-1953 tilastoissa⁴¹ on eriteltyä reittikohtaiset lentokilometrit, matkustajamäärät, matkatavaramäärät, rahtimäärät, postimäärät sekä maksetut henkilökilometrit. Lisäksi taulukossa on laskettu yhteen kaikkien lentojen, reittilentojen, tilauslentojen, siirtolentojen, yleisölennätysten sekä muiden lentojen vastaavat lukemat, joiden ohessa on ilmoitettu vertailulukuna edellisen vuoden tiedot.

Vuoden 1954 tilastossa on eriteltyä enää reittilennot, tilauslennot ja yleisölennot sekä muut lennot.⁴² Lisäksi kertomukseen on liitetty vertaileva tilasto säännöllisestä liikenteestä vuosilta 1950-1954. Vertailevassa tilastossa on lisäksi kerrottu lentotunnit, maksetut ja tarjotut henkilökilometrit, maksetut ja tarjotut tonnikipometrit, matkustaja- ja painokuormitussuhteet, ylipaino, tarjotut ja maksetut paikat (matkustajakapasiteetti ja matkustajamäärä) sekä tarjotut ja maksetut kuormat (rahtikapasiteetti ja rahdin määrä). Vuonna 1955 kertomuksessa on esitetty vain vertaileva tilasto vuosilta 1951-1955.⁴³ Reittikohtaisia tietoja ei ole eritelty ja edellisten vuosien lukemien perusteella tilastoon on laskettu vain säännöllinen liikenne, joka tarkoittaa vain reittilentoja. Vuonna 1956 kertomukseen on lisätty kotimaan reittikartta ja tilasto-osassa on eriteltyä kaksi taulukkoa.⁴⁴ Toinen esittää vertailutilaston ulkomaisesta liikenteestä 1952-1956 ja vastaavat lukemat kotimaisesta liikenteestä. Tässä kohtaa on mahdotonta sanoa, millaiset lennot tilastossa on huomioitu. Vuoden 1957 kertomuksen tilastot on esitetty samoin perustein vuosilta 1953-1957.⁴⁵

⁴¹ Aero Oy vuosikertomus 1951, 12; 1952, 16; 1953, 14.

⁴² Aero Oy vuosikertomus 1954, 14-15.

⁴³ Aero Oy vuosikertomus 1955, 14.

⁴⁴ Aero Oy vuosikertomus 1956, 9, 16-17.

⁴⁵ Aero Oy vuosikertomus 1957, 14-15.

Vuoden 1957 kertomuksessa on esitetty kartta reittiverkostosta nyt myös ulkomaisilla reiteillä ja kertomukseen lisätty hallintoneuvoston lausunto, jossa hyväksytään johtokunnan esittämä toimintakertomus sekä voitonjaon ehdotus esitettäväksi yhtiökokoukselle.⁴⁶ Vuoden 1958 kertomus on muodoltaan samanlainen kuin edellisenä vuonna, lukuun ottamatta hallintoneuvoston lausunnossa ilmoitettua suruvalittelua hallintoneuvoston jäsenen poismenon johdosta.⁴⁷ Vuoden 1959 kertomus on jo hieman visuaalisempi kuin aiemmat kertomukset. Siinä on mustavalkoisen värityksensä lisäksi myös sinistä väriä. Kertomukseen on liitetty kuukausikohtaisia matkustajamääriä kuvaava kuvaaja, jossa on eroteltu kotimaan ja ulkomaan liikenne sekä vertailutietona vastaavat kuvaajat vuodelta 1958.⁴⁸ Muuten kertomus noudattaa samaa kaavaa kuin vuodet 1957–1958.

Vuosina 1960 ja 1961 kertomuksen formaatti eroaa huomattavasti edeltäjistään. Uusi vuosikymmen näyttäytyy uudistuksellisenä myös visuaalisemman kertomuksen muodossa. Kannessa on värillisenä piirroskuvana uusi suihkukone ja kertomuksessa on mustavalkoisia valokuvia sekä hillitysti väritettyjä kuvaajia henkilökunnan ja tuottavuuden kehityksestä vuosina 1950–1960 sekä henkilökilometrien kehityksestä vuosina 1953–1960.⁴⁹ Lisäksi kertomuksessa on edellisen vuoden kertomuksen mukainen kuvaaja matkustajamääristä eri kuukausina. Kertomus alkaa hallintoneuvoston ja johtokunnan henkilöluetteloilla sekä vertailutaulukko vuosien 1959 ja 1960 keskeisimmistä liikennetilastoista.⁵⁰ Muuten kertomus noudattaa samaa kaavaa kuin aiemmatkin kertomukset, mutta sivumäärä on kasvanut huomattavasti (16 sivua vuonna 1959, 24 sivua vuonna 1960). Vuoden 1961 kertomus on muodoltaan samanlainen kuin edeltävän vuoden kertomus.⁵¹

Vuonna 1962 kertomukset muuttavat hieman muotoaan ja kuvien joukossa alkaa olla myös värikuvia. Kuvituskuvia on ylipäänsäkin käytetty runsaammin tekstin seassa, joten sivumäärä on suurempi. Sisällöltään kertomus on kuitenkin samanlainen kuin vuosien 1960 ja 1961 kertomukset. Vertailevan liikennetilasto on otsikoitu koskemaan vain reittiliikennettä ulkomailla ja kotimaassa.⁵² Vuonna 1963 tilikautta muutettiin alkavaksi huhtikuun alusta. Siksi tilikausi 1963–64 on poikkeuksellisesti 15 kuukautta. Koska yhtiön perustamisesta tuli kuluneeksi 40 vuotta, on kertomuksessa

⁴⁶ Aero Oy vuosikertomus 1957, 7, 16.

⁴⁷ Aero Oy vuosikertomus 1958, 7.

⁴⁸ Aero Oy vuosikertomus 1959, 14.

⁴⁹ Aero Oy vuosikertomus 1960, kansi, 8, 11.

⁵⁰ Aero Oy vuosikertomus 1960, 4, 5.

⁵¹ Aero Oy vuosikertomus 1961.

⁵² Aero Oy vuosikertomus 1962, 24–25.

yhtiön historiaa käsittelevä osio sekä kuvaaja yhtiön liikennemäärien kehityksestä tonnikipometreinä.⁵³ Vertaileva tilasto on muutettu niin, että tilastot esitetään kuluneen viiden vuoden ajalta uuden tilikausiajattelun mukaan (huhtikuun alusta maaliskuun loppuun)⁵⁴. Vuosikertomuksen takakannessa on myös ilmoitus varsinaisesta yhtiökokouksesta.⁵⁵

Tilikauden 1964–65 kertomuksessa on esitetty uusia kuvaajia toiminnan kehityksestä. Kertomuksessa on kuvaaja *maksavan kuorman*, eli matkustajien kehityksestä kuluneen 9 vuoden ajalta sekä kuvaaja tarjonnan jakaumasta eri konetyypeittäin vastaavalta ajalta.⁵⁶ Kertomuksessa on myös uuden Super-Caravellejen istuinkartta lähes aukeaman kokoisena.⁵⁷ Muuten kertomus noudattaa samaa kaavaa kuin edellisen vuoden. Tilikauden 1965–66 kertomuksessa on uutena kuvaajat yhtiön koko kalustosta sekä keskimääräisen matkustajakohtaisen matkan kehitystä vuosina 1956/57–1965/66.⁵⁸ Kertomus on samanlainen kuin edeltäjänsä, mutta istuinkarttaa ja *maksavan kuorman* kehitystä kuvaavaa kuvaajaa ei enää ole. Tilikauden 1966–67 kertomus on muodoltaan sama kuin edeltäjänsä. Lisäksi kertomuksessa on kaksisivuinen esittely uudesta DC-8 -konetyypistä.⁵⁹ Tilikaudella 1967–68 julkaistiin ensimmäinen kertomus Finnair-toiminimen aikana ja se on nimetty toimintakertomukseksi. Kertomus on muuten samanlainen kuin edeltäjänsä, mutta konetyyppiesittelyn sijaan samassa kohdassa kertomusta on esitelty kyseisillä koneilla suunniteltua Pohjois-Amerikan liikennettä.⁶⁰ Myöskään yhtiökokouksesta ei ole enää ilmoitettu.

Koska ilmailun historiateokset ovat usein populaarille yleisölle kohdennettuja yleisteoksia, koen tarpeelliseksi tuottaa alasta tieteellisin metodein tuotettua tutkimusta. Tällä ei ole tarkoitus vähentää edellä viitattujen teosten arvokkuutta, vaikka näissä törmääkin usein varsin lennokkaaseen kielenkäyttöön ja asioiden toteamiseen joskus jopa ilman lähdeviitteitä. Tästä syystä on tärkeää luoda ilmailun historiasta tutkimusta tieteelliselle tutkimukselle ominaisin traditioin. Tässä tutkielmassa vuosikertomuskirjallisuutta tutkitaan laskentatoimen menetelmin. Olen kvantifioinut Aeron vuosikertomusten tuottamaa tietoa yhtiön kehityksestä ja koonnut näistä taulukoita ja kaavioita.

Metodikirjallisuutena olen käyttänyt laskentatoimen tutkimuksia ja yritysten organisaatiotutkimusta. Havusen ja Yli-Ollin sekä Tuomisen tutkimuksia olen esitellyt jo aiemmin lähteen valinnan perustelun yhteydessä tämän luvun alussa. Koska laskentatoimen tutkimus on oman tutkielmani

⁵³ Aero Oy vuosikertomus 1963/64, 9–10, 16.

⁵⁴ Aero Oy vuosikertomus 1963/64, 28–29.

⁵⁵ Aero Oy vuosikertomus 1963/64, takakansi.

⁵⁶ Aero Oy vuosikertomus 1964/65, 8–9.

⁵⁷ Aero Oy vuosikertomus 1965/65, 14–15.

⁵⁸ Aero Oy vuosikertomus 1965/66, 5, 8.

⁵⁹ Aero Oy vuosikertomus 1966/67, 14–15.

⁶⁰ Aero Oy vuosikertomus 1967/68, 14–15.

tarkastelujakson näkökulmasta varsin uutta, on alaa tarkasteltava myös laskentatoimen historian näkökulmasta. Salme Näsin väitöskirja *Laskenta-ajattelun kehitys viime vuosisadan puolivälistä nykypäiviin. Suomenkieliseen laskentatoimen kirjallisuuteen perustuva historiantutkimus* (1990) on laaja laskentatoimen periaatteiden kehityksestä kertova tutkimus. Näsin tutkimus selvittää laskentatoimen informaation luonnetta eri aikakausina, joten myös Aeron vuosikertomusten ymmärtäminen aikakaudelle tyypillisessä kontekstissa on oleellista.

Näsin mukaan 1950-luvun kirjanpitoa ohjaavat vuosikymmenen edetessä yleistyneet budjettiajattelu, katetuottolaskenta sekä investointilaskenta. Budjettiajattelu siirtyi liiketalouteen julkiselta sektorilta ja yleistyi osaksi liiketaloudellista suunnittelua myös yrityksissä. Katetuottolaskenta tarkoittaa yrityksen kannattavuuslaskentaa, jolla arvioidaan minimihinta, jolla katetta kustannusten jälkeen syntyy. Investointilaskelmat puolestaan arvioivat investointien, esimerkiksi Aeron lentokoneiden, käyttöikä ja niiden kustannuksia maksusuoritteen jakautuessa useammalle käyttövuodelle. 1950-luvulla tekninen kehitys loi investointilaskelmille epävarmuutta, sillä koneet saattoivat jäädä teknillisesti jälkeen ennen kuin ne varsinaisesti käyttöikänsä vanhenivat. Kaikkiaan kyseistä vuosikymmentä leimaa laskentatoimen muuttuminen liikkeenjohdon työkaluksi toiminnansuunnittelussa.⁶¹ 1960-luvulla sääntely itsessään ei muuttunut edelliseltä vuosikymmeneltä, mutta laskentatoimi jalkautettiin johdon sisäpiiristiedosta kaikille organisaation tasoille. Laskentatoimesta tuli koko yrityksen suunnittelun ja valvonnan osa, jolla pystyttiin arvioimaan yrityksen toimintaa ja sen kehitystä. Samalla ajatus siirtyi pitkän tähtäimen suunnitteluun esimerkiksi tulostavoitteiden merkeissä.⁶² Nämä muuttuneet laskenta-ajattelun peruslähtökohdat on otettava huomioon myös vuosikertomuksia analysoitaessa.

Tilintarkastuksen lainsäädännöstä on kirjoittanut Hannu E. Koskinen teoksessaan *Tilinpäätöksen lainmukaisuus ja tilintarkastuskertomus* (1999). Nämä teokset ovat tärkeitä vuosikertomusten lakisääteistä kenttää taustoittavia tutkimuksia, joiden avulla voidaan arvioida vuosikertomusta lähtenä. Koskisen mukaan laskentatoimi on aina sosiaalisen toiminnan tulosta, eikä sille ole teoreettisesti yhtä oikeata laatimistapaa, vaikka lainsäätäjät antaakin reunaehdot tilinpäätöksen laatimiselle. Reunaehdot eivät anna yksiselitteisiä muotonormeja, joten oikea tapa on varsin laveasti määriteltävissä. Tämä johtaa siihen, että tilinpäätös ei voi antaa absoluuttisesti oikeita ja riittäviä tietoja yhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta.⁶³ Tämä toteamus tekee myös Aeron tilinpäätösinforma-

⁶¹ Näsi 1990, 166, 168, 176, 180.

⁶² Näsi 1990, 193–195.

⁶³ Koskinen 1999, 18–19.

maation, jota tarkastelen vuosikertomusten osalta, hedelmälliseksi lähdeaineistoksi. Vaikka lähteenä se ei anna edes lainsäätäjän näkökulmasta oikeata kuvaa yhtiön tilasta, sen perusteella kirjoitetaan lukuisia ilmailun historiaa koskevia historiateoksia.⁶⁴ Siksi onkin mielekästä tarkastella sitä todellisuutta, jota vuosikertomus tekstilajina tuottaa yhtiöstä.

Tilinpäätösinformaatiota tekstilajina ovat tutkineet Jouko Havunen ja Paavo Yli-Olli tutkimuksessaan *Osakkeenomistajat ja tilinpäätösinformaatio* (1986). Havusen ja Yli-Ollin tutkimuksen tulos on se, että osakkeenomistajat seuraavat yritysinformaatiota ensisijaisesti päivälehdistä ja sivuuttavat usein vuosikertomukset ja muut yrityksen omistajilleen kohdistamat tiedotteet, jotka ovat tutkimuksen mukaan tietolähteinä toissijaisia. Tämän syyksi arvioidaan tilinpäätösinformaation vaikeatajuisuutta. Vaikka tutkimus käsitteleeekin 1970-luvun tilinpäätösinformaatiota, se sopii jäsentämään vuosikertomusten informaatiota. Tutkimus asettaa vuosikertomuksen statuksen osakkeenomistajan tietolähteensä kritiikin alle, joten on tärkeää arvioida myös Aeron vuosikertomusten merkitystä.

Tämä tutkielma jakautuu käsittelylukuihin, jotka perustuvat vuosikertomusten jaotteluun. Luvussa 2 käsitellään vuosikertomusten kuvausta toiminnan kehityksestä – siis sitä mitä ja miten kertomuksissa kuvataan toimintaa ja mitä jätetään mahdollisesti kertomatta. Esittelyä arvioin alan tutkimuskirjallisuuteen sekä Aeron omiin reittiakatauluihin vertaamalla. Luku 3 keskittyy vuosikertomusten liikennetuloksia kuvaaviin osioihin. Arvioin liikennemäärien mittareita yleisiin ilmailutilastoihin sekä alan kirjallisuuteen. Tarkoitukseni on kuvata sitä, miten ja millaista kuvaa yhtiö piirtää omasta kehityksestään tilastoissa – siis mitä tilastoissa kuvataan ja mitä jätetään tilastojen ulkopuolelle.

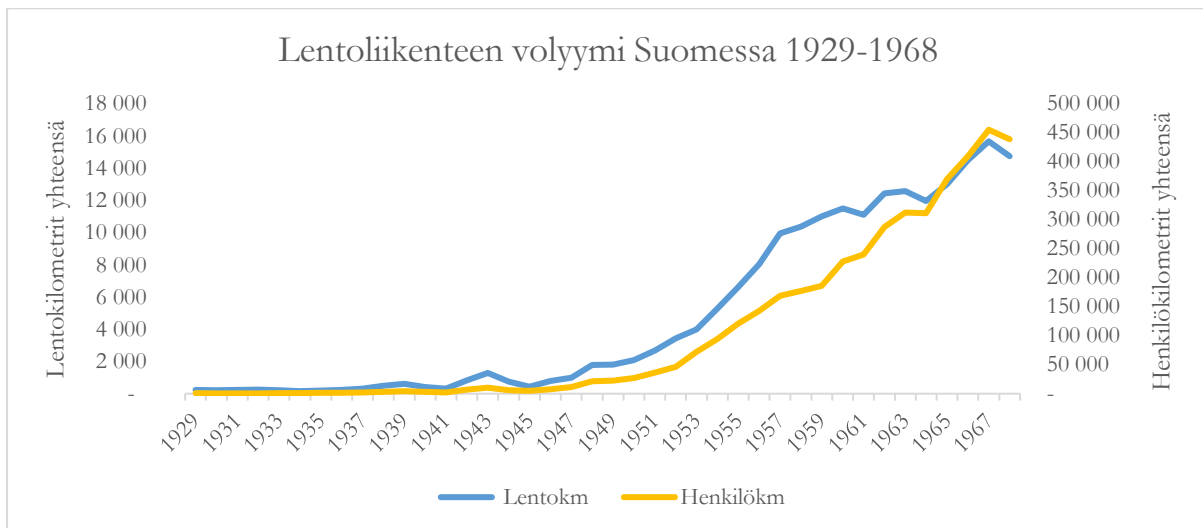
Luvussa 4 käsitellään taloudellisen tuloksen osioita. Luvun tarkoitus on valottaa sitä, millaiseksi yhtiön taloudellista kehitystä kuvataan. Omaisuustaseisiin vaikuttavat vahvasti konehankinnat tuloslaskelmiin puolestaan liikennemäärien kehitys. Tarkoitukseni on vertailla Aeron lentolippujen hintojen kehitystä vertaamalla niitä yhtiön taloudelliseen tilaan, yleiseen hintatasoon ja suomalaisen tuloslaskelman kalustohankinnoista syntyviin kuluihin. Lentolippujen hinnat löytyvät Suomen Ilmailumuseon arkistosta saatavista Aeron lentoaikatauluista vuosilta 1952–1967/68. Lentoliput on digitoitu Ilmailumuseon Finna-tietokantaan. Hintojen kehitystä tutkiessani olen joutunut muuttamaan lentolippujen hinnat vertailukelpoisiksi sitomalla ne elinkustannusindeksiin. Indeksikertoimet löytyvät tilastoituna Tilastokeskuksen verkkosivuilta. Luku 5 on päätelmäluku, jossa kootaan Aeron vuosikertomusten rakentamaa kuvaa yhtiön omasta toiminnasta ja kehityksestä.

⁶⁴ Ks. esim. Klemettinen 2017.

2. Toiminnan kehitys

2.1 Reittiverkoston laajeneminen

Liikennetilastollisen vuosikirjan lukemista voidaan tutkia kaupallisen lentoliikenteen kokonaishenkilökilometrit, jotka ottavat pelkkiä lentokilometrejä paremmin huomioon koneiden kasvavan kapasiteetin ja sen mukanaan tuoman matkustajaliikenteen kasvun. Alla oleva kuvaaja on kerätty vuosien 1959, 1960, 1965, 1969 ja 1970 liikennetilastollisista vuosikirjoista. Kuvaajassa on säännöllisen lentoliikenteen vuosittaiset lentokilometrit sekä henkilökilometrit Suomessa. Lentokilometrit osoittavat säännöllisen liikenteen matkat yhteensä ja henkilökilometrit huomioivat kuljetettujen matkustajien kulkemien matkojen kilometrimäärän yhteensä. Tilastoissa huomioidaan vain Suomen kotimaan- ja ulkomaan liikenne.



Kuvaaja 1.2: Lentoliikenteen volyyymi Suomessa vuosina 1929-1968 Liikennetilastollisen vuosikirjan mukaan.⁶⁵ Tarkeimmat luvut ilmoitettu liitteessä 1.

Kuvaajasta (1.2) nähdään sodan ja sitä seuranneen poikkeustilan aiheuttamat liikennemäärien muutokset. Jatkosodan päättäneen Moskovan välirauhan ehtona oli asettaa Suomeen valvontakomissio valvomaan rauhanehtojen täyttymistä. Valvontakomissio kielsi lentotoiminnan Suomessa, kunnes Neuvostoliitto voitti sodan Euroopassa. Sen jälkeen Aero sai rajoitetut oikeudet lentää kotimaassa, mutta ulkomaanlennot ja vapaa lentotoiminta jatkuivat vasta valvontakomission poistuttua 1947.⁶⁶ Taulukosta voidaan nostaa myös Aeron hankkimien koneiden vaikutus kuljetusmääriin. Vuonna 1948 otettiin käyttöön DC-3 -koneet, joiden käyttöönotto näkyy kuvaajasta. Konehankinnat mah-

⁶⁵ SVT, Liikennetilastollinen vuosikirja 1959, 1960, 1965, 1969, 1970.

⁶⁶ Vaulamo 2012, 128–130.

dollisti valtio, joka oli ostanut Aeron osakekannasta 70 % vuonna 1946. Loput 30 % kuului pääasiassa yksityisille yrityksille. Valtio oli taannut kuitenkin myös 1940-luvun konehankintoja jo ennen omistussuhteen syntymistä.⁶⁷ Näin valtio saattoi rahoittajana vaikuttaa Aeron investointeihin ja osakekannan enemmistön hankkimisen jälkeen valtiolla oli myös suora vaikutusvalta yrityksen toimintaan.

Kasvava liikenne heijastaa paitsi lisääntyntä matkustamisintoa ja suurentuvaa kalustoa, myös kehittyvää lentoverkoston. Aero pelkäsi jäävänsä kilpailussa jälkeen, ellei suihkukoneaikaan siirtyä ensimmäisten joukossa. Euroopassa suihkukoneisiin oli siirtymässä suurimmat valtio-omisteiset lentoyhtiöt, joita olivat hollantilainen Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM), ranskalainen Air France, saksalainen Deutsche Lufthansa sekä Norjan, Ruotsin ja Tanskan valtiollisten lentoyhtiöiden yhdistymisessä 1951⁶⁸ syntynyt Scandinavian Airlines System (SAS). Kyseiset yhtiöt lensivät paljolti samoja reittejä Aeron kanssa, joten kilpailu matkustajista oli kovaa. Aeron pääjohtaja Leonard Grandell esitti lokakuussa 1957 yhtiön johtokunnalle ehdotuksen uusien suihkukoneiden hankinnasta. Suunnittelutyössä vertailtiin useita tekeillä ollutta vaihtoehtoa, mutta mietinnössä päädyttiin ranskalaiseen Sud-Aviationin Caravelleen, joka oli vaihtoehtoista edullisin ja jo tuotannossa. Johtokunnan yksimielisesti hyväksymä mietintö esitettiin hallintoneuvostolle, joka päätti hankinnoista joulukuussa 1957. Tammikuussa 1958 tehtiin sopimukset kolmen Caravelle-suihkukoneen ostosta ja vuonna 1960 Aero siirtyi suihkukoneaikaan.

2.1.1 Kotimaan reittiverkosto

Aeron kotimaan liikenneverkostoa 1950-luvulla luonnehditaan usein yhdeksi Euroopan kattavimmista.⁶⁹ Vuonna 1950 Helsingin lisäksi kotimaan liikennepaikkakuntia olivat Turku, Maarianhamina, Pori, Jyväskylä, Kuopio, Vaasa, Kemi ja Rovaniemi – eli kaikkiaan kahdeksan kappaletta. Liitteestä 2 löytyy tiedot Aeron reittiverkoston lentoasemista kotimaassa vuosittain. Lappeenranta otettiin kokeilumielessä kesäliikenteeseen mukaan vuonna 1951,⁷⁰ mutta liikennöinti jäi kesäkausiin 1951 ja 1952. Oulu liitettiin verkostoon 1953, Joensuu 1954, Ivalo 1955, Kajaani ja Tampere 1956 sekä Kokkola-Pietarsaari 1960.⁷¹ Vuonna 1960 reittiverkostossa oli siis 15 paikkakuntaa.

⁶⁷ Alakulppi 2006, 36.

⁶⁸ SAS, 'History milestones.', [<https://www.sasgroup.net/en/history-milestones/>] (Viitattu 13.5.2019).

⁶⁹ E. Wegg 1983, 104.

⁷⁰ Aero Oy vuosikertomus 1951, 3.

⁷¹ Aero Oy vuosikertomus 1953, 4; 1954, 3; 1955, 3; 1956, 3; 1960, 6.

Helsingistä on mainittava, että pääkenttänä koko maassa toimi Malmin lentoasema, josta pikkuhiljaa siirryttiin Helsingin lentoasemalle Seutulaan⁷². Laajentuvallentoliikenne vaati suurempia lentoasemia, jotka puolestaan vaativat suurempaa organisaatiota. Samalla lentokentillä alettiin tarjoamaan monenlaista oheispalvelua. Lentokoneiden catering-palvelut järjestettiin lähteviin koneisiin, lentokentällä koneet piti tankata ja mahdollisesti huoltaa, matkatavarat piti kuljettaa koneisiin ja koneista pois. Lentokentillä oli myös lentokonehalleja, joissa koneita voitiin korjata ja varastoida. Lentokentän palvelutarjonta laajeni niin lentoyhtiöille kuin matkustajille tarjottavien palvelujen osalta.⁷³ Suomen päälentoasema Malmilla ei vastannut kasvavan liikenteen tarpeisiin, joten vuonna 1950 alkoi uuden lentokentän rakentaminen. Helsingin olympialaisia (1952) varten kenttä avattiin väliaikaisesti liikenteelle, ja asemarakennuksen virkaa toimittamaan kyhättiin parakkirakennelma, joka toimi terminaalina, kunnes asemarakennus vihdoin valmistui 1969. Valtio rakensi uudelle lentoasemalle myös huolto- ja korjaamotilat, johon Aeron omistamat Malmin lentokonekorjaamo ja Oriveden lentomoottorikorjaamo siirrettiin vuokralle alkuvuodesta 1955.⁷⁴

Vuosikertomuksessa 1952 ilmoitettiin, että Helsingin olympialaisten vuoksi kalustoa siirrettiin ulkomaan liikenteeseen kesällä, joten kotimaan liikenne supistui heinä-elokuussa.⁷⁵ Muuten kotimaan verkostossa ei ole kertomuksen mukaan tapahtunut muutoksia edellisvuoteen, ja Aero on liikennöinyt kaikkiaan kahdeksaan kotimaan kaupunkiin ja yhteen kauppalaan.⁷⁶ Koska kyseisenä vuonna Helsingin lisäksi yhteyspaikkakuntia on ollut yhdeksän, ei tämä luku sisällä Helsinkiä. Kertomuksen mukaan liikenne kuitenkin lisääntyi, kun edestakaista vuoroväliä⁷⁷ (tästä eteenpäin vv) Helsinki–Jyväskylä–Kuopio alettiin lentää kokeilumielessä myös talviaikaan.⁷⁸ Vuosikertomuksen mukaan suunnitelmissa on laajentaa kotimaan liikennettä kevästä 1953 turisteja silmällä pitäen. Lisäksi kerrotaan sopimuksesta, jonka mukaan Veljekset Karhumäki lentäisi kesäkauden reittiä Helsinki–Tampere–Vaasa (vv) Aeron lukuun.⁷⁹

Vuoden 1953 vuosikertomus alkaa maininnalla turistiliikenteen aloittamisesta yhtiön kaikilla lento-reiteillä kesäkauden alussa.⁸⁰ Varsinaisesti turistiliikenteen aloittamisesta ei ole mainintoja tutkimus-

⁷² Seutula oli osa Helsingin maalaiskuntaa, joka muuttui Vantaan kauppalaksi 1972 ja Vantaan kaupungiksi 1974. Lentoaseman nimi muutettiin virallisesti Helsinki-Vantaan lentoasemaksi 1977.

⁷³ Wiley 1986, 18.

⁷⁴ Aero Oy vuosikertomus 1955, 4.

⁷⁵ Aero Oy vuosikertomus 1952, 5.

⁷⁶ Aero Oy vuosikertomus 1952, 4.

⁷⁷ Vuoroväli tarkoittaa edestakaista matkaa ilmoitetulla reitillä. Ilmoitetaan yleensä lentoliikenteessä lyhenteellä vv.

⁷⁸ Aero Oy vuosikertomus 1952, 4.

⁷⁹ Aero Oy vuosikertomus 1952, 4.

⁸⁰ Aero Oy vuosikertomus 1953, 3.

kirjallisuudessa tai Aeron historiikeissa, mutta kyseessä oli Yhdysvalloista alkunsa saanut ajatus laskea vapaa-ajan matkustajien matkakustannuksia. Euroopassa lentoliikenteen käyttäjät olivat enimmäkseen liikematkustajia, mutta Yhdysvalloissa vapaa-ajan matkustusta lisättiin perustamalla turistiluokka. Kansainvälinen lentoyhtiöiden keskusjärjestö IATA päätti pitkien neuvotteluiden jälkeen turistiluokan ja sen hinnoittelua ohjaavan tariffin käyttöönotosta, joiden myötä lippujen hinnat laskettiin yleisesti kolmanneksen tavallisia lippuja halvemmiksi. Tämän johdosta lentoyhtiöt lisäsivät koneittensa matkustajapaikkoja alentuneiden kustannusten kattamiseksi.⁸¹ Kertomuksessa mainitaan myös Oulun liittäminen lentoverkoston heinäkuun alussa, mutta Lappeenrannan reitin lopettamisesta ei kerrota, vaikka se onkin reittiluettelosta kadonnut.⁸² Kertomuksessa mainitaan, että Oulun lisäyksen myötä yhtiö on lentänyt kahdeksaan kotimaan kaupunkiin ja yhteen kauppalaan,⁸³ mikä on sama määrä kuin edellisenä vuotena.

Vuonna 1954 vuosikertomus ilmoittaa Joensuun lisäämisestä reittiverkoston sekä vuorojen lisäämisestä kotimaan vanhoilla yhteyksillä. Kertomuksessa mainitaan, että yhtiö on kertomusvuoden aikana lentänyt kymmenelle kotimaan paikkakunnalle.⁸⁴ Joensuun reitti oli alun perin Veljekset Karhumäen hallussa, mutta Aero käytti valtaansa kilpailevan toiminnan estämiseksi. Veljekset Karhumäki anoi kaksi vuotta aiemmin Aerolta suostumusta liikenteenharjoittamisen jatkamiseen Joensuuhun viideksi vuodeksi eteenpäin. Neuvottelujen tuloksena vuonna 1953 Aero kuitenkin myönsi yhtiölle jatkoluvan kyseisellä reitillä vuoteen 1957, minkä myötä myös Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriö myönsi luvan. Päätöksen mukaan yhtiö ei ollut kuitenkaan oikeutettu korvauksiin, jos Aero aloittaisi kilpailun reitillä, mikä tapahtuikin jo vuotta myöhemmin.⁸⁵

Vuosikertomus 1955 kertoo kotimaan lentoverkoston laajenemisesta Ivaloon kesäkaudeksi. Kertomus ilmoittaa kotimaiseen lentoverkoston kuuluvaksi näin 11 paikkakuntaa.⁸⁶ Vuodesta 1956 lähtien Helsinki lasketaan yhdeksi lentoverkoston paikkakunnaksi. Vuoden 1956 kertomus ilmoittaa, että kotimaan lentoverkoston liitettiin huhtikuussa Tampere ja kesäkuussa Kajaani, minkä seurauksena reittiverkosto laajeni 14 kotimaan paikkakunnalle.⁸⁷ Tampere lisättiin reitille Helsingistä Vaasaan ja lisäksi muodostettiin uusi poikittainen, edestakainen lentoreitti Pori–Tampere–Jyväskylä–Kuopio–Joensuu. Aero oli suostunut viisivuotisen toimiluvan myöntämiseen Veljekset

⁸¹ Dierikx 2008, 58–59.

⁸² Aero Oy vuosikertomus 1953, 5.

⁸³ Aero Oy vuosikertomus 1953, 4.

⁸⁴ Aero Oy vuosikertomus 1954, 3.

⁸⁵ Tervonen 2002, 179.

⁸⁶ Aero Oy vuosikertomus 1955, 3.

⁸⁷ Aero Oy vuosikertomus 1956, 3.

Karhumäelle Tampereelle samassa yhteydessä, kun Joensuun liikenneluvat uusittiin viideksi vuodeksi eteenpäin vuoteen 1957.⁸⁸ Ismo Tervonen kuvaa Aeron reittiavausta Kar-Airiksi 1957 muuttuneen yhtiön historiikissa seuraavasti: ”Tämä niin kutsuttu ”Poikkeisuomalainen” oli astunut Karhumäen tassuille sen tärkeimmällä markkina-alueella”.⁸⁹

Kotimaan lentoreitit on luetteloitu kertomuksissa vuoteen 1956 saakka. Samana vuonna on ensimmäistä kertaa reittikartta, johon on merkattu yhteydet kaupunkien välillä, mutta joista ei voi päätellä millaisia yhteyksiä on lennetty yhtenä reittikokonaisuutena. Esimerkiksi vuonna 1956 Kuopiosta on yhteydet Helsinkiin, Joensuuhun, Jyväskylään ja Kajaaniin, mutta vuosikertomuksessa vain reititluettelosta nähdään, että Kuopio on ollut reiteillä Helsinki–Kuopio–Kajaani–Oulu (vv), Helsinki–Kuopio–Kajaani (vv), Pori–Tampere–Jyväskylä–Kuopio–Joensuu (vv), Helsinki–Jyväskylä–Kuopio (vv), Helsinki–Kuopio (vv), Helsinki–Jyväskylä–Kuopio–Joensuu, Joensuu–Kuopio–Jyväskylä–Helsinki, sekä Joensuu–Kuopio–Jyväskylä–Helsinki.⁹⁰ Vuodesta 1957 eteenpäin vuosikertomuksissa on vain reittikartta, eikä yksittäisiä reittejä ole luetteloitu.

Vuonna 1957 kotimaan lentoverkosto on pysynyt ennallaan. Kertomuksessa kuitenkin mainitaan, erikseen, että Helsingistä on avattu reitti Jyväskylän kautta Ouluun.⁹¹ Aero oli avaamassa lentoreittiä Tampereelta Turkuun, josta olisi tarjolla jatkoyhteys Tukholmaan, mutta Kar-Air vastusti yritystä tunkeutua heidän reiteilleen.⁹² Kun Kar-Airin perustamisen myötä Eduskunta myönsi toimitusveljekset Karhumäen reittien siirtymisestä uudelle yhtiölle, vaadittiin myös tasavertaisia toimintaedellytyksiä Aeron kanssa.⁹³ Kilpailua välttääkseen Kar-Air ehdottikin yhteistyösopimusta, jossa yhtiöt antaisivat toisilleen mahdollisuuden liikenteenharjoittamiseen ilman toisen pyrkimyksiä kilpailla samoilla reiteillä. Sopimus tehtiin 9.4.1957 ja näin Aero luopui Tampere–Turku -reitinsuunnitelmistaan.⁹⁴ Näistä aikeista, neuvotteluista tai sopimuksista ei kerrota vuosikertomuksessa.

Vuosikertomuksessa 1958 kotimaan verkostosta mainitaan ainoastaan, että liikennettä on harjoitettu 14 paikkakunnalle ja Tampereen lentoasema on ollut elokuun alusta lokakuun loppuun suljettuna asfaltointitöiden vuoksi.⁹⁵ Vuoden 1959 vuosikertomuksessa mainitaan edellisenä vuonna

⁸⁸ Tervonen 2002, 179.

⁸⁹ Tervonen 2004, 17.

⁹⁰ Aero Oy vuosikertomus 1956, 6.

⁹¹ Aero Oy vuosikertomus 1957, 3.

⁹² Tervonen 2004, 17.

⁹³ Tervonen 2004, 12.

⁹⁴ Tervonen 2004, 17.

⁹⁵ Aero Oy vuosikertomus 1958, 3.

aloitetut postilennot (1. marraskuuta 1958), mutta tarkemmin ei näitä ole avattu.⁹⁶ Posti- ja lennätinlaitos alkoi vuokrata Aerolta lentoja pääkaupunkiseudun lehtien ja muun postin tilauskuljetuksille muualle Suomeen. Yölentöjen Helsingistä lähtevät postivuorot olivat pääasiassa varattuna lehdistä, kun taas muulle postille koneesta jäi vain pienempi kiintiö. Paluulennot olivat puolestaan kokonaan postin kuljetukselle varattu. Tähän asti posti oli kulkenut muita liikenneväyliä pitkin ja matkustajalentöjen rahdin mukana, mutta nyt lehdet ja suuri osa postia saatiin suuremmassa mittakaavassa kuljetettua useille paikkakunnille huomattavasti nopeammin.⁹⁷

Valtion rahoittama lentokenttien rakennusohjelma ja kansainvälisiltä reiteiltä vapautuneet DC-3 -koneet mahdollistivat laajenevan kotimaan lentoverkoston. John Weggin mukaan ilman lentoyhtiöksiä kuntien palveleminen Suomen heikoissa liikenneverkostossa olisi ollut mahdotonta. Kotimaan lentoverkosto laajeni ja kasvoi nopeasti ja vuoteen 1957 mennessä kotimaan verkosto oli yksi Euroopan tiheimmistä.⁹⁸

1950-luku voidaan nähdä kotimaisen reittiliikenteen osalta kasvun aikana. 1950-luvulle tultaessa Aeron liikennöimiä kenttiä oli 9 ja sen aikana niitä tuli kuusi lisää, joskin yhteys Lappeenrantaan jäi varsin lyhytikäiseksi. Aero on avannut yhteydet uusille 1950-luvulla rakennetuille lentoasemille, joita olivat Oulu ja Kajaani. Aero pyrki myös toisen kotimaisen lentoyhtiön, Veljekset Karhumäen ja myöhemmin Kar-Airin reiteille. Tästä seurasi kovaa kädenvääntöä yhtiöiden ja valtionhallinnon kesken.

Vuoden 1960 vuosikertomuksessa on kotimaan lentoverkostossa 15 kotimaan kohdetta, kun Kokkola-Pietarsaaren lentoasema valmistui ja otettiin osaksi Aeron verkostoa.⁹⁹ Kokkolaa ja Pietarsaarta palvelemaan perustettu lentoasema sijaitsee varsinaisesti Kruunupyysässä, mutta siitä käytetään vaihtelevasti nimityksiä Kokkola-Pietarsaari, Kokkola,¹⁰⁰ Kruununkylä¹⁰¹ tai lentoaseman sijainnin mukaan Kruunupyy. Kruununkylä on ainoa 1960-luvulla Aeron verkostoon lisätty paikkakunta.

Vuosikertomuksessa 1961 ilmoitetaan, kuinka liikenne Joensuuhun lopetettiin kysynnän alentumisesta johtuen talvikauden loppuun 1960-1961. Kertomuksessa korostetaan, että Joensuuhun onkin pääasiassa lentänyt ”*toinen kotimainen lentoyhtiö*”.¹⁰² Kuitenkin jo vuonna 1963 kirjoitetaan kertomuksessa, että kotimaan reittiverkostoon on talvikauden alussa 1963–1964 saatu uutena paikkakuntana

⁹⁶ Aero Oy vuosikertomus 1959, 3.

⁹⁷ Pietiäinen 1988, 280.

⁹⁸ Wegg 1983, 104.

⁹⁹ Aero Oy vuosikertomus 1960, 6.

¹⁰⁰ Aero Oy vuosikertomus 1961, 6.

¹⁰¹ Tervonen 2004, 61.

¹⁰² Aero Oy vuosikertomus 1961, 6.

Joensuu, ”joka oli kuulunut aiemmin Kar-Air’n reittiverkoston”.¹⁰³ Kar-Air ei ollut enää kyennyt kilpailemaan Aeron kanssa, joten osa yhtiön osakkeista oli neuvoteltu myytäväksi Aerolle ja Aero järjesteli uudelleen itsenäiseksi jääneen yhtiön toimintaa. Kauppa sinetöitiin 30.11.1962¹⁰⁴, mutta yhteistoiminta, jolla pyrittiin yhtiöiden kustannusten säästöön, alkoi vasta 1.11.1963¹⁰⁵. Kar-Airin historiikin mukaan kauppasopimus allekirjoitettiin 23.11.1962 ja yhteistoimintasopimus 6.9.1963. Yhteistoimintasopimuksesta ei kertomuksessa kerrota sopimuksesta muuta kuin säästötavoite. Sopimuksessa sovittiin kuitenkin myös yksityiskohtaisemmin toimista, joilla tähän pyritään. Näitä olivat laaja yhteistoiminta liikenteenharjoittamisessa sekä kaluston tehokas yhteinen käyttö ja lisäksi Aero sai sopimuksen nojalla haltuunsa kaikki Kar-Airin reittilennot tämän keskittyessä nyt ainoastaan tilauslentoliikenteeseen.¹⁰⁶

Vuonna 1962 kertomuksessa mainitaan, että kotimainen lentotoiminta on alati tappiollista, vaikka toimintaa kannattamattomilla linjoilla onkin supistettu ja samalla muun muassa Oulun kysytyjä lentovuoroja lisättiin.¹⁰⁷ Myös pidennetyn tilikauden 1963/64 kertomuksessa mainitaan, että kotimaan lentoliikenne syö yhtiö ulkomaisen liikenteen ylijäämästä valtaosan.¹⁰⁸ Tilikauden 1963/64 kertomuksessa tyydytään toteamaan vain, että kotimaan liikenne heikentää supistuneen kysynnän vuoksi yhtiön tulosta eikä näin kotimaan liikenteen laajentamiselle ole edellytyksiä. Yhteyksiä lyhyillä reiteillä on supistettu, mutta Helsingin ja Pohjois-Suomen välistä liikennettä on kuitenkin lisätty kasvaneen kysynnän vuoksi.¹⁰⁹ Kertomuksessa mainitaan myös, että kotimaan liikenteessä lennettiin ensimmäiset suihkukonevuorot Caravellella välillä Helsinki–Oulu.¹¹⁰ Kotimaan liikenteessä vanhentuneiden sodanaikaisen DC-3 -koneiden käyttö väheni vuosittain 60-luvulla, kun kotimaan liikenteeseen saatiin Caravellejen syrjäyttämiä Convair Metropolitania. Suurempien koneiden käyttö edellytti kuitenkin kestävämpiä kiitoteitä, sillä nokkapyörillä varustetut koneet eivät kestä sorapintaista kiitotietä.¹¹¹ Koneet ovat ensinnäkin painavampia, joten ne vaativat kestävämpää alustaa ja lisäksi nokkapyöristä lentelevät kivet voisivat vaurioittaa siivissä olevia moottoreita. Convairit syrjäytyivät puolestaan, kun Caravelle-kaluston määrä kasvoi. Näitä varten tarvittiin kuitenkin jälleen parempia ja pitempiä kiitoteitä. Kaluston kehitykseen keskitytään luvussa 2.2.

¹⁰³ Aero Oy vuosikertomus 1961, 11.

¹⁰⁴ Aero Oy vuosikertomus 1962, 6.

¹⁰⁵ Aero Oy vuosikertomus 1963/64, 8.

¹⁰⁶ Tervonen 2004, 86, 98.

¹⁰⁷ Aero Oy vuosikertomus 1962, 6.

¹⁰⁸ Aero Oy vuosikertomus 1963/64, 11.

¹⁰⁹ Aero Oy vuosikertomus 1964/65, 6–7.

¹¹⁰ Aero Oy vuosikertomus 1964/65, 7.

¹¹¹ Uolamo 2004, 130.

Tilikaudella 1965/66 lisättiin jälleen painotusta Pohjois-Suomen liikenteeseen.¹¹² Tilikaudella 1966/67 kotimaan liikenteen tarjonta on kertomuksen mukaan kasvanut suurempien Convairien korvattessa yhä enemmän pieniä DC-3 -koneita.¹¹³ Kertomuksessa ilmoitetaan lisäksi, että yöpostilennot reiteillä Helsinki–Kuopio sekä Helsinki–Vaasa lopetettiin.¹¹⁴ Postilentoista ei edellisinä vuosina ole minkäänlaista mainintaa, eikä nytkään huomautusta enempää, joten postilentoreittien analysoiminen on mahdotonta. Postilentojen liikennemääriä käsittelen tuonnempana (luku 3.4). Tässä kohtaa lienee kuitenkin paikallaan mainita liikenteen lakkauttamisesta se, että lopettaminen johtui Postin kustannussyistä. Laskeneen kysynnän vuoksi posti siirrettiin tavallisen matkustajalennon rahdiksi.¹¹⁵ Vähitellen lentokoneiden käyttö postiliikenteessä väheni ja siirtyi lopulta lähestulkoon kokonaan muihin liikennemuotoihin:

*Lentopostikuljetusten huippukausi ajoittui siis kotimaan postiliikenteessä vuosiin 1958-1967. Lajittelukeskusjärjestelmässä lentokuljetuksilla on ollut vähäisempi, mutta merkittävä osa. Kaikkiaan korkeat kustannukset eivät ole mahdollistaneet niin laajaa lehtoliikenteen hyväksikäyttöä kuin postinkuljetuksen kannalta olisi ollut tarkoituksenmukaista. Maantie- ja rautatiekuljetukset ovat paljon edullisempia.*¹¹⁶

Tarkastelujakson viimeisenä tilikautena 1967/68 kotimaan reittiliikenteestä mainitaan ainoastaan volyymin kasvu, joka on johtunut Convairien ja Caravellejen käytön lisääntymisestä kotimaan reiteillä.¹¹⁷ Volyymien kasvu kertoo kuitenkin vain tarjonnan lisääntymisestä, kun koneet ovat suuremmat.

1960-luvun kertomuksissa kotimaisesta reittiliikenteestä piirtyy enemmänkin kuva rasisitteena kuin ylpeyden aiheena, kuten sitä edellisenä vuosikymmenenä ylistettiin. Verkostoon tuli lisää yksi paikkakunta, kun Kokkola-Pietarsaari avattiin aivan vuosikymmenen alussa. Kannattamattomana supistettiin lentoverkostosta kokonaan pois Joensuu vuonna 1961, mutta Kar-Airin toiminnan siirtäessä Aerolle se palasi jälleen Aeron verkostoon kahden vuoden tauon jälkeen. Kotimaan liikenne elpyi kuitenkin hieman kaluston parantuessa vuosikymmenen loppua kohti. Convairit ja Caravellet olivat nopeampia, taloudellisempia ainakin suuremman kapasiteettinsa ansiosta ja ehkä myös mukavampia matkustajalle. 1960-luku puolestaan merkitsi keinojen etsimistä tappiolliselle kotimaan liikenteelle.

¹¹² Aero Oy vuosikertomus 1965/66, 7.

¹¹³ Aero Oy vuosikertomus 1966/67, 8.

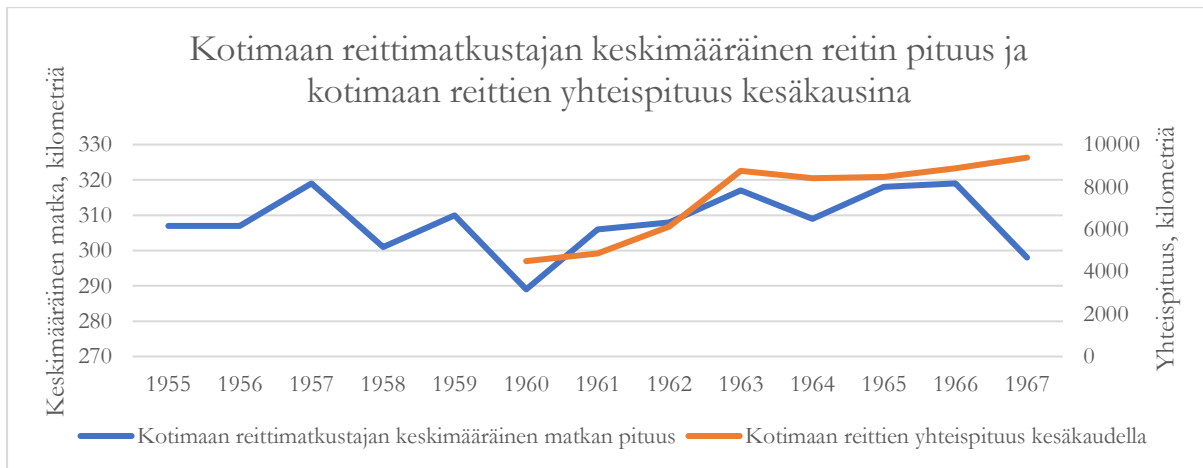
¹¹⁴ Aero Oy vuosikertomus 1966/67, 12.

¹¹⁵ Pietiäinen 1988, 282.

¹¹⁶ Pietiäinen 1988, 282.

¹¹⁷ Aero Oy vuosikertomus 1967/68, 9.

Seuraavassa kuvaajassa on kuvattu Aeron kotimaan reittiliikenteen matkustajien keskimääräistä matkan pituutta kertomusvuosilta 1955–1967/68. Kuvaajassa on myös kotimaan reittiverkoston kokonaispituus, joka on ilmoitettu vuosina 1960–1967/68 lukuun ottamatta vuotta 1961. Näitä tietoja ei ole saatavissa muilta vuosilta, mutta saatavissa olevien vuosien tiedoista on tehtävissä mielenkiintoisia havaintoja. Tarkemmat taulukot kuvaajan tiedoista löytyvät liitteestä 3.



Kuvaaja 2.1: Aeron kotimaan reittimatkustajan keskimääräinen reitin pituus ja kotimaan reittien yhteispituus. Keskimääräinen matka ilmoitetaan vuosikertomuksissa vuodesta 1955 ja kokonaispituus on ilmoitettu vuosina 1960–1967/68. Tiedot on otettu Aeron vuosikertomuksista 1955–1967/68.¹¹⁸ Tarkemmat tiedot löytyvät liitteestä 3.

Kuvaajasta (2.1) näkee ensinnäkin sen, että yksittäisen matkustajan keskimääräinen lennon pituus vaihtelee vuosittain suuresti. Noin 320 kilometrin tasolle päästään vain vuosina 1957, 1963, 1965 ja 1966. Vuodelta 1959 on ristiriitaista tietoa, sillä vuoden 1960 vuosikertomus ilmoittaa vain 283 kilometriä vuodelle 1959, joka puolestaan ilmoittaa 310 kilometriä. Pidennetyn tilikauden 1963/64 vuosikertomus taas ilmoittaa 317 kilometriä tilikaudellaan ja vuoden 1964/65 ilmoittaa 315 kilometriä edelliselle tilikaudelle. Jälkimmäinen voisi selittyä eri pituisilla tilikausilla, joita on saatettu muuttaa vertailukelpoisemmiksi. Aiemman selitys liittyy myös laskentatavan muutokseen. Kumpikaan ristiriita ei muuttaisi kuvaajien muotoa, vaikkakin huomattava ero vuosien 1959 ja 1960 hieman tasoittuisi. Keskimääräisten kilometrien ailahtelu ei tunnu selittyvän millään tiedossa olevalla tekijällä.

Kotimaan reittien yhteispituutta esittävä kuvaaja puolestaan on selkeämpi. Tiedossa olevat lukemat on esitetty vuodesta 1960, jolloin Aeron kotimaan verkosto saavutti suurimman laajuutensa. Joensuun poistuminen verkostosta syksystä 1961 kevääseen 1963 ei näyttäisi vaikuttaneen reittiverkoston yhteispituuteen merkittävästi. Päinvastoin yhteispituus on ollut kasvussa vuosikymmenen alun. Vuodesta 1963 trendi on ollut vaimeampi, mutta pitemmällä tähtäimellä kasvava. Kuitenkin

¹¹⁸ Aero Oy vuosikertomus 1955–1967/68.

vuonna 1964 kasvu kääntyy aavistuksen laskuun. Kokonaispituuksista ei ole ristiriitaista tietoa muiden kuin tilikauden 1966/67 kohdalla. Kyseinen kertomus itse kertoo pituuden olevan 8 879 kilometriä, mutta seuraavan vuoden kertomuksessa lukemaksi esitetään 10 259 kilometriä. Tähän huomattavaan heittoon ei tunnu löytyvän selitystä. Toki kun verrataan reittien kokonaispituutta keskimääräiseen matkan pituuteen, voidaan päätellä, että vuonna 1967 reittiverkoston pidentyessä laskeut keskimääräinen matkanpituus tarkoittaa lyhyempien matkojen suosion kasvua tai ainakin uusien pitempien reittien suosion suhteellista vähyttä verrattuna ruuhkaisempiin, lyhyempiin reitteihin.

Se mitä keskimääräisellä matkan pituudella halutaan kertoa, jää epäselväksi. Keskimääräinen matkan pituus kuvastaa siis sekä tehtyjen reittilinjojen pituutta että matkustajien määrää niillä. Mitä suositumpia lyhemmät matkat ovat suhteessa pitkiin, sitä lyhempi on myös keskimääräinen matkan pituus. Sama pätee tietenkin toisinpäin. Koska tilinpäätösinformaatiota koskee olennaisuuden periaate, voidaan olettaa, että tämänkin mittarin järjestelmällinen esittäminen vastaa johonkin jonkin intressiryhmän kysymykseen. Siihen ketä tämä tieto palvelee, ei tunnu löytyvän vastausta.

2.1.2 Ulkomainen reittiverkosto

Aeron ulkomaisista liikennesopimuksista ei ole mainintaa Aeron vuosikertomuksissa tai käytetyssä tutkimuskirjallisuudessa. Aerolla on täytynyt olla ainakin neljä ensimmäistä Chigagon sopimuksen määrittelemää oikeutta, sillä ainakin suomalaisia matkustajia on kuljetettu ympäri Eurooppaa koko 1950–60 -lukujen ajan. Aikatauluissa on merkitty hinnat myös reittipisteeltä toiselle tai Helsingin kautta kulkeville toisille reittipisteille paikallisessa rahayksikössä. Etenkin hinnat Moskovaan on esitetty useimmissa ulkomaisilta reittipisteiltä myytävissä yhteyksissä.¹¹⁹

Aeron ulkomaisen reittiverkoston kohteet 1952–1967/68																
	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963/64	1964/65	1965/66	1966/67	1967/68
Kohteita	4	5	5	7	7	9	12	11	15	13	15	15	19	20	21	22
Maita	3	4	5	6	7	7	8	8	9	8	9	9	11	13	14	15

Taulukko 2.1: Aeron ulkomaan reittiverkoston kohteet ja yhteysmaiden lukumäärät kesäkausina. Lähteenä Aeron vuosikertomukset ja aikataulut vuosilta 1952–1967/68.

Taulukosta (2.1) nähdään, että Aeron lentoverkosto on jatkuvasti kasvanut 1950–60 -luvulla. Ainoana poikkeuksena on vuosi 1961, jolloin reittiverkosto pieneni kahdella kohteella ja yhdellä maalla. Tällöin poistui Geneve, Luulaja, Malmö ja Zürich ja kartalle liitettiin Kirkenes ja Uumaja.

¹¹⁹ Esim. SIM: Aero Oy, Lentoaikataulu 14.4.–5.10.1957.

Poistunut maa oli Sveitsi. Muuten reittiverkoston laajeneminen on hyvinkin mittavaa, sillä viides-
sätoista vuodessa yhteysmaiden määrä viisinkertaistunut ja kohteiden määrä on jopa yli viisinker-
taistunut. Kun kotimaan verkoston osalta todettiin, että 1950-luku oli vahvan kotimaan verkoston
ylläpitoa, niin ulkomaan verkostossa painotus on selkeästi 1960-luvussa. Voidaankin siis sanoa, että
1950-lukua määrittävä piirre on, kuten aiemmin on mainittu, kotimaan ilmailun aikaa ja 1960-luku
taas laajaa levittäytymistä ympäri Eurooppaa, kun samalla kotimaan liikennettä luonnehdittiin ta-
loudelliseksi riippakiveksi. Ulkomaisen liikenneverkoston ekspansioon selittää suurelta osin paran-
nut kalusto, jolla päästiin pitemmälle ja nopeammin.

Ruotsi on mielenkiintoisella tavalla kauttakulkumaana käytetty valtio. Ruotsin tarjoama matkusta-
japotentiaali on kenties haluttu hyödyntää ja suositut Ruotsin yhteydet ovat tasoittaneet Euroopan
pitempien reittien vajuusta kapasiteetissa. Vuosikertomukset ja Aeroa käsittelevät historiateokset
eivät kuitenkaan kerro kuinka paljon matkustajia on välitetty välilaskupaikoilta seuraaville. Ainoa
tähän viittaava tieto löytyy Pauli Hirvosen teoksesta, josta löytyy yhdellä lauseella maininta Aeron
kuljettamista ihmisistä *joka puolelta maailmaa*.¹²⁰

Seuraavaksi tarkastelen vuosikertomusten ilmoittamia reittiverkoston muutoksia tarkemmin.
Vuonna 1952 Aerolla oli kolme ulkomaista reittiä. Tukholmaan lennettiin sekä Helsingistä että
Maarianhaminasta ja Düsseldorfin lennettiin Tukholman, Kööpenhaminan ja Hampurin kautta.¹²¹
Ulkomaan liikenteessä kaikki yhteydet ovat vuorovälejä, eli lennot lennetään samaa reittiä takaisin,
ellei toisin mainita. Aeron ulkomaiset reittiyhteydet on luetteloitu vuosittain liitteessä 4. Tekstin
luettavuuden helpottamiseksi seuraavista reittiyhteyksistä puhuttaessa on jätetty vuorovälihuomau-
tus pois. Pohjoismaiden välistä liikennettä alettiin hoitaa pooliyhteistyössä ruotsalaisen SAS-lento-
yhtiön kanssa samana vuonna, mikä tarkoittaa reitin liikennöimistä yhteistyössä. Samoin kertomuk-
sessa sanotaan turistiliikenteen avaamisesta kaikilla Aeron lentoreiteillä huhtikuussa 1953.¹²² Se
mitä tällä turistiliikenteen aloittamisella tarkoitetaan, ei avaudu kertomuksesta. Kuitenkin, kun tut-
kitaan Aeron lentoaikatauluja, voidaan huomata, että kevästä 1953 hinnastoissa on merkittynä
ensimmäistä kertaa lennon hinta turistiluokassa ja ykkösluokassa erikseen.¹²³ Tämä ilmoitustapa
jatkuu tarkastelujakson loppuun (1967/68).

¹²⁰ Hirvonen 1958, 155.

¹²¹ Aero Oy vuosikertomus 1952, 6.

¹²² Aero Oy vuosikertomus 1953, 3.

¹²³ SIM: Aero Oy, Lentoaikataulu 19.4.–3.10.1953.

Reittien vaihtuvuus 1950-luvulla oli varsin vauhdikasta, sillä etenkin reittiä Keski-Eurooppaan muutettiin lähes vuosittain. Vuonna 1953 Tukholma ja Hampuri poistettiin reitiltä ja loppuvuodesta siihen lisättiin Pariisi, vuonna 1954 reitti jatkoi Pariisiin enää kaksi kertaa viikossa, mutta sen sijaan jatkettiin Lontooseen kolme kertaa viikossa. Pariisin lentojen vähenemisen syynä kertomus ilmoittaa Ranskan ilmailuviranomaisten rajoitustoimenpiteet Aeron liikenneoikeuksiin.¹²⁴ Pariisin lentojen väheneminen johti liikenteen uudelleenjärjestelyihin vuonna 1955, jolloin Düsseldorf jäi reitiltä pois, ja Pariisiin sekä Lontoon yhteydet siirtyivät eri reitille, joten runkoreitistä oli jäljellä enää lento Helsingin ja Kööpenhaminan välillä.¹²⁵ Reittiä muutettiin seuraavan kerran lokakuussa 1957, jolloin Kööpenhaminasta jatkettiin Köln-Bonniin ja Frankfurtiin.¹²⁶ Molemmat reittipisteet olivat näin ensimmäistä kertaa Aeron lentoverkostossa. Reitti piteni edelleen vuonna 1958 Sveitsin Baseliin, joka vaihdettiin samana vuonna Geneveen ja vuonna 1960 reitti lyheni jälleen Frankfurtiin, kun reitiltä poistettiin Geneve.¹²⁷ Kesäkaudella 1964 lennettiin välilaskullista reittiä Helsinki–Kööpenhamina–Frankfurt ja välilaskutonta reittiä Helsinki–Frankfurt. Talvikaudella 1964–1965 välilaskutonta reittiä ei lennety lainkaan, mutta kesäkaudesta 1965 eteenpäin reittiä lennettiin ainoastaan suorana lentona Helsingistä Frankfurtiin.¹²⁸

Pariisiin lennettiin siis vuodesta 1953 Kööpenhaminan ja Düsseldorfin kautta. Ranskan viranomaisten alkaessa rajoittaa Tanskan ja Ranskan välistä liikennettä Aero siirsi osan viikkovuoroista lentämään Pariisiin sijasta Lontooseen. Vuonna 1955 välilaskupaikat näillä reiteillä vaihtuivat Hampuriksi ja Amsterdamiksi.¹²⁹ Amsterdamiin oli Aeron siivillä päässyt vuoteen 1951 saakka ainoalla Pohjoismaiden ulkopuolelle suuntautuneella reitillä Helsinki–Norrköping–Kööpenhamina–Amsterdam, joka kuitenkin lopetettiin aiemmin mainitun Euroopan runkoverkon perustamisen tieltä.¹³⁰ Pariisiin lennettiin Hampurin ja Amsterdamin kautta tarkastelujakson loppuun 1967/68.¹³¹ Lontoon reitti puolestaan muuttui vielä kahteen kertaan tarkastelujakson aikana. Ensimmäinen muutos oli Hampurin ja Amsterdamin välilaskujen vaihtaminen yhteen välilaskuun Göteborgissa huhtikuusta 1962.¹³² Helsingin ja Lontoon välistä reittiä lennettiin poolisopimuksella British European Airwaysin kanssa tammikuusta 1965 ja välilasku Göteborgissa jätettiin reitiltä huhtikuussa 1966.¹³³

¹²⁴ Aero Oy vuosikertomus 1953, 3; 1954, 3.

¹²⁵ Aero Oy vuosikertomus 1955, 3.

¹²⁶ Aero Oy vuosikertomus 1957, 3.

¹²⁷ Aero Oy vuosikertomus 1958, 3; 1960, 6.

¹²⁸ Aero Oy vuosikertomus 1964/65, 6; 1965/66, 7.

¹²⁹ Aero Oy vuosikertomus 1955, 3.

¹³⁰ Aero Oy vuosikertomus 1951, 3.

¹³¹ Aero Oy vuosikertomukset 1955–1967/68.

¹³² Aero Oy vuosikertomus 1962, 6.

¹³³ SIM: Aero Oy, Lentoaikataulu 1.4.–31.10.1966.

Lokakuussa 1955 Suomi ja Neuvostoliitto sopivat lentoliikennesopimuksen, joka salli Aeron lentää ensimmäisenä Länsi-Euroopan yhtiönä Neuvostoliittoon. Lennot Moskovaan avattiin 1956 pooliyhteistyössä neuvostoliittolaisen Aeroflotin kanssa.¹³⁴ Aero oli myös ensimmäinen ulkomainen lentoyhtiö, joka sai liikenneluvat Leningradiin vuonna 1963 uusitun poolisopimuksen nojalla. Liikennöinti aloitettiin kesäkaudella 1964 pooliyhteistyössä itänaapurin kansallisen lentoyhtiön kanssa.¹³⁵ Mielenkiintoista on, että Itä-Eurooppaan suuntautuneet reitit rajoittuivat näihin kahteen Neuvostoliiton suurkaupunkiin. Aerolla ei ollut liikenneverkostoa muualle Neuvostoliittoon tai sen vaikutuksessa oleviin valtioihin, kansandemokratioihin, 1960-luvulla.

Pohjoismaista liikennettä oli jo vuosia hoidettu poolisopimuksen nojalla pohjoismaisen SAS-lentoyhtiön kanssa. Reittejä avattiin myös muutamaaan pienempään ruotsalaiseen kaupunkiin Pohjanlahden yli 1950–60 -lukujen molemmin puolin. Vuonna 1958 avattiin reitti Vaasan ja Sundsvallin välillä, vuonna 1960 Kemin ja Luulajan välillä, vuonna 1961 Vaasan ja Uumajan välillä sekä vuonna 1963 Vaasan ja Örnsköldsvikiin.¹³⁶ Kertomusten mukaan yhteydet on hoidettu pooliyhteistyössä. Näistä kokeilumielessä avattu Kemi–Luulaja jäi yhden kesäkauden mittaiseksi. Kokeilumielessä avattu Örnsköldsvikin reitti lopetettiin kannattamattomana vuoden liikennöinnin jälkeen vuonna 1964.¹³⁷ Pohjanlahden ylittävät lennot on avattu kokeilumielessä, joka kertoo siitä, että kysyntää reiteillä on todennäköisesti ollut. Pitkäaikaisia kaikki yhteydet eivät olleet, mikä puolestaan kertoo kysynnän vähyydestä tai muiden kuljetusmuotojen (vesitieliikenne) paremmuudesta.

Muita reittipisteitä Ruotsissa ovat Tukholma, Malmö ja Göteborg. Tukholmaan lennettiin Helsingistä ja Maarianhaminasta koko tarkastelujakson ajan ja lisäksi Turusta vuodesta 1953.¹³⁸ Turun ja Tukholman välistä reittiä pidennettiin vuonna 1960 ensin Kööpenhaminaan ja myöhemmin samana vuonna Köln-Bonniin.¹³⁹ Tästä reitistä ei ole mainintaa myöhemmissä kertomuksissa, mutta aikatauluja tutkimalla saadaan selville, että reitti on kulkenut kesäkauden 1961 reitillä Helsinki–Turku–Kööpenhamina–Köln-Bonn–Kööpenhamina–Helsinki. Talvikaudesta 1961–1962 eteenpäin reitti palaa takaisin välille Turku–Tukholma.¹⁴⁰ Kesäkaudesta 1965 lähtien Turusta lennettiin

¹³⁴ Aero Oy vuosikertomus 1955, 3; 1956, 3.

¹³⁵ Aero Oy vuosikertomus 1963/64, 8; 1964/65, 6.

¹³⁶ Aero Oy vuosikertomus 1958, 3; 1960, 6; 1961, 6; 1963/64, 8.

¹³⁷ Aero Oy vuosikertomus 1964/65, 6.

¹³⁸ Aero Oy vuosikertomus 1955, 5.

¹³⁹ Aero Oy vuosikertomus 1960, 6.

¹⁴⁰ SIM: Aero Oy, Lentoaikataulu 1.4.–30.10.1961; 1.11.1961–31.3.1962.

uudelleen myös Kööpenhaminaan.¹⁴¹ Kesäkaudella vuonna 1960 lennettiin Ruotsin läpi reittiä Helsinki–Malmö–Zürich, joka jatkui vain kyseisen kesän.¹⁴² Göteborg puolestaan oli reitillä Lontoon vuosina 1962–1966 ja lisäksi sinne lennettiin uudella reitillä Helsinki–Göteborg–Amsterdam–Bryssel vuonna 1966.¹⁴³

Vuonna 1961 avattiin kaksi yhteyttä Norjaan. Osloon lennettiin Tukholman kautta marraskuun alusta ja yhteys Ivalon ja Kirkenesin välillä avattiin joulukuussa. Osloon liikenteestä ei kertomuksissa kerrota enempää, mutta Osloon lennettiin samaa reittiä tarkastelujakson loppuun saakka lukuun ottamatta kesää 1961, jolloin reitti kulki Tukholman sijaan Turun kautta.¹⁴⁴ Kirkenesin liikennettä hoiti A/S Varangfly, mutta kuitenkin Aeron lukuun.¹⁴⁵ Vuoden 1962 kertomuksessa ei ole Kirkenesin yhteydestä mitään mainintaa, mutta vuoden 1963/64 vuosikertomuksessa ilmoitetaan uudesta yhteydestä Kirkenesin ja Ivalon välillä.¹⁴⁶ Tästä huolimatta reitti on ollut toiminnassa lakkaamatta, sillä kesäaikataulussa 1962 ja talviaikataulussa 1962–1963 on merkattuna Varangflyn lentämä reitti. Kesäaikataulussa 1963 reitti on merkattu Aeron omiin nimiin.¹⁴⁷ Tästä eteenpäin yhteys säilyy Aeron tunnuksilla tarkastelujakson loppuun. Uuden reitin avaamisen korostaminen on siis tarkoittanut reitin siirtymistä Aeron itsensä lennettäväksi, vaikka reittiä kuljettiinkin yhtiön tunnuksilla jo vuodesta 1961. Tämä kuulostaa toki paremmalta, kun puhutaan reittiverkoston laajenemisesta.

Helsingin ja Zürichin välillä avattiin kertomuksen mukaan yhteys keväällä 1967.¹⁴⁸ Zürich mainitaan tässä ensimmäistä kertaa kertomuksessa reittikohteena, vaikka aikatauluista nähdään, että Zürichiin on lennetty myös vuonna 1962.¹⁴⁹ Kesän 1967 aikataulusta nähdään, että osa Zürichin lennoista on lennetty Kööpenhaminan kautta ja talven 1967–1968 aikataulussa reitti lennetään aina Kööpenhaminan kautta.¹⁵⁰ Kertomuksessa korostetaan suorien reittilentojen lisäämistä Euroopassa, vaikka suurimmaksi osaksi lennot lennettiin yhä useamman reittipisteen kautta. Tämä on ollut nopeasta reittiverkoston kehityksestä päätellen välttämätöntä, jotta matkustajia saataisiin mahdollisimman paljon kerättyä reitin varrelta. Suorien lentojen korostaminen tuottaa kuvaa kannattavasta liikenteestä yksittäisiinkin kohteisiin.

¹⁴¹ SIM: Aero Oy, Lentoaikataulu 1.4.–30.10.1965.

¹⁴² Aero Oy vuosikertomus 1960, 6.

¹⁴³ Aero Oy vuosikertomus 1966/67, 8.

¹⁴⁴ SIM: Aero Oy, Lentoaikataulu 1.4.–30.10.1961.

¹⁴⁵ Aero Oy vuosikertomus 1961, 6.

¹⁴⁶ Aero Oy vuosikertomus 1963/64, 8.

¹⁴⁷ SIM: Aero Oy, Lentoaikataulu 1.11.1961–31.3.1962; 1.4.–31.10.1962; 1.11.1962–31.3.1963; 1.4.–31.10.1963.

¹⁴⁸ Aero Oy vuosikertomus 1967/68, 9.

¹⁴⁹ SIM: Aero Oy, Lentoaikataulu 1.4.–30.10.1961.

¹⁵⁰ SIM: Aero Oy, Lentoaikataulu 1.4.–30.10.1967; 1.11.1967–31.3.1968.

Kertomuksissa on jätetty mainitsematta myös yhteydet Maarianhaminasta Hampuriin kesällä 1965 ja 1967 sekä Helsingistä Maarianhaminan kautta Hampuriin kesällä 1966.¹⁵¹ Tällä aineistolla on mahdotonta sanoa, kenelle reittiä on markkinoitu.

Etelä-Euroopan reittejä Aerolla on tarkastelujakson aikana ollut kolme. Vuonna 1963 avattiin kesäyhteys Milanoon.¹⁵² Toinen reitti avattiin seuraavana kesänä Helsingistä Luxemburgin ja Barcelonan kautta Malagaan.¹⁵³ Tästäkään reitistä ei seuraavissa vuosikertomuksissa ole mainintaa, mutta aikatauluista se löytyy. Aikataulujen mukaan reitiltä on talvikaudella 1967–1968 jätetty pois Barcelona.¹⁵⁴ Kolmas reitti avattiin kesäkaudella 1965, kun avattiin kesäreitti Helsingistä Dubrovnikin kautta Ateenaan.¹⁵⁵

Aeron aikatauluissa on piirrettyä yhtiön oma lentoverkosto ja sitä täydentävät, muiden yhtiöiden tarjoamat jatkoyhteydet, joita lennättivät yhtiöt Aer Lingus, Air France, Aeroflot, Alitalia, Austrian airlines, British European Airways, Československé aerolinie, Lineas Aereas Españolas, Line Aeree Italiane, Lufthansa, Iberia, KLM, Pan American Airways, Sabena, SAS, Swissair sekä Transportes Aéreos Portugueses. Näistä Helsinkiin lensivät Aeroflot, Československé aerolinie, Pan American Airlines sekä SAS.¹⁵⁶

Ulkomaisen reittiverkoston tiuha muuttuminen on mielenkiintoinen kehitys. Reittiliikennettä on laajennettu ja supistettu selvästi kysynnän ja taloudellisen tilanteen pakottaman resurssien suuntaamisen vaikutuksesta. Uusien reittipisteiden valinta tuntuu silti melko sattumanvaraiselta ja kokeiluhenkiseltä. Liikenne avataankin useilla reiteillä kertomusten mukaan *kokeilumielessä*. Tällä aineistolla on kuitenkin mahdotonta sanoa, mistä aloite tällaisille kokeiluille on tullut. Aeron verkostoon vaikuttaa varmasti kilpailevien yhtiöiden tarjoamat reitit, lentoasemien rakentaminen ja parantelu suuremmille koneille, kohteiden profiloituminen matkakohteeksi ja lisäksi kotimainen kysyntä. Aeron hakuammunnalta tuntuva hakeutuminen uusille reiteille osoittaa kuitenkin tietynlaista rohkeutta. Kannattavat yhteydet jätetään osaksi verkostoa ja kannattamattomammista opitaan. Aero hyödyntää myös muiden lentoyhtiöiden tarjoamia jatkoyhteyksiä markkinoinnissaan, joten lopetetut reittiyhteydet eivät suinkaan tarkoita sitä, että suomalaisia ei enää kohteisiin lennätettäisi.

¹⁵¹ SIM: Aero Oy, Lentoaikataulu 1.4.–30.10.1965; 1.4.–30.10.1966; 1.4.–30.10.1967.

¹⁵² Aero Oy vuosikertomus 1963/64, 8.

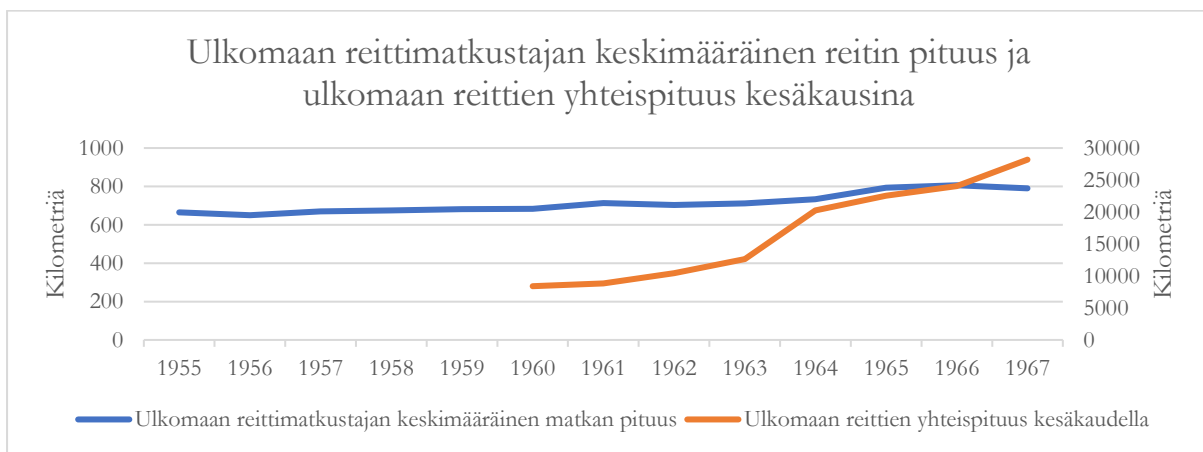
¹⁵³ Aero Oy vuosikertomus 1964/65, 6.

¹⁵⁴ SIM: Aero Oy, Lentoaikataulu 1.11.1967–31.3.1968.

¹⁵⁵ Aero Oy vuosikertomus 1965/66, 8.

¹⁵⁶ Esim. SIM: Aero Oy, Lentoaikataulu 1.4. – 14.6.1959; 1.4.–14.6.1960.

Seuraavassa kuvaajassa (2.2) näkyy Aeron ulkomaan reittiverkoston yhteispituuden kesäkausilta 1960–1967. Vuosikertomuksissa ei ilmoiteta verkoston yhteismittaa aiemmilta vuosilta. Lisäksi kuvaajasta nähdään ulkomaan reittilennon matkustajan keskimääräinen lennon pituus. Mielenkiintoista kuvaajassa on se, että keskimääräisen reitin pituus kasvaa melko hillitysti. Tarkemmat kilometrimäärät löytyvät liitteestä 3. Reilussa kymmenessä vuodessa pituus nousee 664 kilometristä 790 kilometriin, eli vain 126 kilometriä. Keskimääräisessä matkan pituudessa tapahtuu pieni notkahdus, mutta yleinen trendi on hiljalleen nouseva. Pienet harppaukset nähdään vuosina 1961 ja 1964, jotka selittyvät suihkukonehankintojen mukanaan tuomalla reittiverkoston kasvatuspotentiaalilla. Vuonna 1961 oli vuosi lennetty ensimmäisillä Caravelle-suihkukoneilla ja vuonna 1965 oli lennetty vuoden verran Super Caravellella. Kalustoa käsitellään kuitenkin enemmän seuraavassa luvussa (luku 2.2).



Kuvaaja 2.2: Aeron ulkomaan reiteillä matkustavan keskimääräinen matkan pituus vuosina 1955–1967/68 ja ulkomaan reittiverkoston yhteispituus kesäkausina 1960–1967. Tiedot otettu Aeron vuosikertomuksista 1955–1967/68.¹⁵⁷ Yhteispituutta ei ole ilmoitettu ennen vuotta 1960. Tarkemmat tiedot löytyvät liitteestä 3.

Sen sijaan reittien yhteispituus kasvaa huomattavalla nopeudella 1960-luvulla. 1950-luvun loppuun mennessä ulkomaisten reittien yhteispituus on kasvanut 36 vuodessa toiminnan alkua ajoista lähtien vain 8402 kilometriin, mikä on suurilta osin 1950-luvun maltillisten reittilaajennusten ansiota. 1960-luvun aikana kokonaispituus kasvaa hieman alle 20 000 kilometriä, mikä on huima muutos. Verkoston yhteispituus on siis yli kaksinkertaistunut vain seitsemässä vuodessa. Jyrkin nousu tapahtuu vuosien 1963/64 ja 1964/65 välisenä aikana, jolloin avattiin muun muassa Aeron pisin Euroopan reitti Espanjaan. Näiden mittareiden informaatioarvoa voitaisiin arvioida tässä kohtaa samoin kuten kotimaisen liikenteen osalta pohdittiin.

¹⁵⁷ Aero Oy vuosikertomus 1955–1967/68.

Reittiverkoston käsittely niin kotimaisen kuin ulkomaisenkin liikenteen kohdalta noudattaa Näsin jaottelua laskentainformaation luonteen kehityksestä. On toki luonnollista, että reittien määrän ollessa vähäisempi, on yksinkertaisempaa ilmoittaa jokaisesta muutoksesta kuin vuosikymmen myöhemmin, kun reittiverkosto on huomattavasti laajempi. Vuosikertomuksissa näkyy olennaisuuden periaatteen arviointi alati enemmän lähestyttäessä tarkastelujakson loppua. Tämä näkyy esimerkiksi tilastoinnissa, jossa vielä 1950-luvun puoleenväliin saakka on eriteltyinä reittikohtaisia tilastoja.

Reittiverkostosta raportoiminen täyttää Tuomisen informaatiotavoitteista ensisijaisesti tiedonantotarkoituksen, joka tähtää yrityksen tilivuoden toiminnan kuvaamiseen. Toisaalta kokeilunhaluista reittisuunnittelua korostamalla yhtiöstä piirtyy kuva asiakaslähtöisestä toiminnan suunnittelusta. Tässä mielessä tavoitteena on samalla ylläpitää ja luoda vuorovaikutteista avoimuuspolitiikkaa asiakasryhmien kanssa. Samalla uusien reittien avaaminen informoidaan markkinointihengessä.

2.2 Kaluston laajeneminen ja lentokoneteknologian kehittyminen

Aeron kalusto koostui 50-luvun alussa valtion hankkimista Douglas DC-3 -koneista. Suomen valtio osti 1946 Yhdysvaltain armeijalta Eurooppaan jääneiden ylijäämävarastojen listoilta seitsemän Douglas C-47A -lentokonetta, joista kuusi kunnostettiin DC-3 -matkustajakoneiksi. Hinta oli pari miljoonaa markkaa kappaleelta, mikä oli varsin edullinen hinta. Korean sodan alkamisen aiheuttamien korkeasuhtanteiden aikaan 1950-luvun alussa samasta konetyypistä tarjottiin nelinkertaista hintaa, joten koneet hankittiin oikeaan aikaan. Koneet kunnostettiin Hollannissa Fokkerin tehtaalla ja Suomessa Valmetilla, jonka jälkeen koneet vuokrattiin Aerolle.¹⁵⁸ Aero osti myöhemmin nämä omakseen ja lisäksi hankittiin kaksi vanhaa Douglasin C-53 -sotilaskonetta, jotka muutettiin myös DC-3 -matkustajaversioiksi.¹⁵⁹

Aeron vuosikertomuksessa 1951 kerrotaan, että seuraavan kevään kuluessa DC-3 -koneiden matkustamot uusitaan, mikä tarkoitti samalla paikkamäärän kasvua 21 matkustajasta 26 matkustajaan.¹⁶⁰ Tämä kapasiteetin pieni kasvattaminen paransi hieman koneen taloudellisuutta. Aeron vuosikertomuksessa vuonna 1952 ilmoitetaan, että kaikkien yhdeksän DC-3 -koneen hankintakustannukset on saatu poistettua vuoden loppuun mennessä.¹⁶¹ Yhdeksäs kone kunnostettiin varaosakoneen rungosta vuonna 1953, mutta sitä käytettiin lähinnä rahti- ja koulutustarkoituksiin.¹⁶² Vuonna

¹⁵⁸ Hirvonen 1958, 130.

¹⁵⁹ Uola 1999, 79–81.

¹⁶⁰ Aero Oy vuosikertomus 1951, 4.

¹⁶¹ Aero Oy vuosikertomus 1952, 7.

¹⁶² Aero Oy vuosikertomus 1953, 4.

1955 Aero hankki kasvaviin liikennetarpeisiin vielä yhden, kymmenennen, DC-3 -koneen.¹⁶³ Vuoden 1959 kertomuksessa mainitaan, että DC-3 -koneiden kapasiteettia tullaan parantamaan 31-paikkaiseksi.¹⁶⁴ Koneet poistuvat kalustosta pikkuhiljaa kaluston uudistuessa 1960–70 -luvulla.

Vuonna 1960 tehtyjen hankintojen rahoittamiseksi myytiin ilmavoimille yksi vanhimmista DC-3 -koneista.¹⁶⁵ DC-3 -koneita oli vuoden 1960 lopussa siis yhdeksän. Vuoden 1961 kertomuksen mukaan ilmavoimille on myyty kaksi DC-3 -konetta, joista toinen on kuitenkin myyty todellisuudessa jo edellisellä tilikaudella. Vuosikertomuksessa 1961 kerrotaan myös Koivulahdella tapahtuneesta lento-onnettomuudesta, mutta koneen tuhoutumisesta ei mainita.¹⁶⁶ Koneita olisi siis jäljellä enää kuusi, mutta vuoden 1962 kertomuksessa DC-3 -kaluston määräksi kerrotaan kuitenkin seitsemän konetta.¹⁶⁷ Vuonna 1963 tapahtui toinen Aeron historian tuhoisista liikenneonnettomuuksista Maarianhaminassa. Kyseisen vuoden kertomuksessa mainitaan, että onnettomuudessa menetettiin yksi DC-3 -kone, jonka tilalle varastosta on otettu käyttöön yksi vuonna 1961 käytöstä poistettu yksilö.¹⁶⁸ Vuoden 1963/64 ja 1964/65 kertomuksissa yhtiön konekantaan kerrotaan kuuluvaksi viisi DC-3 -konetta.¹⁶⁹ Nämä viisi konetta kuului kalustoon tarkastelujakson loppuun asti, vaikkakin yksi viidestä koneesta vaurioitui vuonna 1967 Helsingin lentoasemalla vallinneessa rajuilmassa, eikä sitä kunnostettu enää käyttöön.¹⁷⁰

Koska yksi tilinpäätösinformaation vaatimus on ajankohtaisuus, on vuosikertomuksissa ilmoitettava myös tilikauden päättymisen jälkeen tapahtuvat oleelliset muutokset, jos ne tapahtuvat ennen kuin vuosikertomus julkaistaan. Tämän vuoksi esimerkiksi yhden DC-3 -koneen myynti kertautuu kahdessa vuosikertomuksessa. Tiedoissa ei siis ole virhettä, mutta ymmärrettävyyden vaatimuksen nojalla voitaisiin odottaa ymmärrettävämpää ja täydellisempää informaatiota.

Vuonna 1950 Aero neuvotteli niin ikään yhdysvaltalaisen Consolidated Vultee Aircraft -tehtaan kanssa kolmesta Convair 340-koneesta. Valtio myönsi Aerolle konekannan uusimiseksi rahoituksen (ensimmäisessä lisämenoarviossa vuonna 1951 135 miljoonaa ja varsinaisessa menoarviossa

¹⁶³ Aero Oy vuosikertomus 1955, 4.

¹⁶⁴ Aero Oy vuosikertomus 1959, 3.

¹⁶⁵ Aero Oy vuosikertomus 1960, 6.

¹⁶⁶ Aero Oy vuosikertomus 1961, 6.

¹⁶⁷ Aero Oy vuosikertomus 1962, 6.

¹⁶⁸ Aero Oy vuosikertomus 1963/64, 11.

¹⁶⁹ Aero Oy vuosikertomus 1963/64, 11; 1964/65, 9.

¹⁷⁰ Aero Oy vuosikertomus 1967/68, 10.

1952 405 miljoonaa markkaa), joten hankintasopimus allekirjoitettiin syyskuussa 1951. Koneet sovittiin toimitettaviksi marraskuussa 1952 sekä maaliskuussa ja toukokuussa 1953.¹⁷¹ Koneiden toimitus viivästy hieman, sillä koneet vastaanotettiin kaikki keväällä 1953.¹⁷² Koneet sijoitettiin pääasiassa ulkomaan liikenteeseen.

Kasvavan liikenteen tarpeisiin tilattiin yksi uudemman mallinen, hieman edeltäjänsä suurempi Convair 440 Metropolitan -kone vuonna 1955. Kone vastaanotettiin helmikuussa 1956 ja samalla tehtiin hankintasopimus kahdesta seuraavasta Convair 440-koneesta.¹⁷³ Nämä vastaanotettiin helmikuussa ja elokuussa 1957 ja saman vuoden loppuun mennessä vanhat 330-koneet saatiin muutostremontoitua uusia koneita vastaaviksi.¹⁷⁴ Convair-koneiden lisääntyminen ja kotimaan kenttien kunnostaminen mahdollisti nopeampien ja suurempien Metropolitanien käytön myös kotimaan liikenteessä.¹⁷⁵ Vuoden 1956 kertomuksessa mainitaan, että Helsingin ja Jyväskylän välisellä reitillä yksi kesän viikkovuoro lennettiin ensimmäisenä kotimaanreittinä Convaireilla.¹⁷⁶ Oulun kentän kiitotiet kestopäällystettiin kesällä 1957, joten Convairilla lennettyä yhteyttä jatkettiin sinne.¹⁷⁷ Vaasan kentällä vastaava operaatio tehtiin seuraavana vuonna Convair-liikennettä varten.¹⁷⁸ Vuonna 1960 ostettiin Alitalialta vielä yksi Metropolitan, jonka toimitus sovittiin maaliskuulle 1961.¹⁷⁹

Kalusto ja liikenneinfrastruktuuri kehittyivät käsi kädessä. Kasvavaa Convair-liikennettä varten Aeron hallintoneuvosto oli vaatinut valtioneuvostolta tavoiteohjelmassaan 1955–1956 Suomen lentokentille kestopäällysteisiä kiitoratoja, uusia navigointijärjestelmiä sekä huonoissa näkyvyyksissä laskeutumista helpottavat suurtehovalot. Navigointijärjestelmiä ja kattavaa lennonjohtoa ei Suomessa vielä ollut, joten lentokenttiä alettiin varustaa lennonjohtotornein, tutkalaittein sekä navigointijärjestelmin.¹⁸⁰ Vuoden 1969 loppuun mennessä Suomen lentokentistä oli asfaltoitu Helsinki, Malmi, Jyväskylä, Kajaani, Kuopio, Lappeenranta, Oulu, Pori, Rovaniemi, Turku sekä Vaasa. Ivalon ja Tampereen kiitotiet oli päällystetty bitumisoralla, joka on asfalttibetonia halvempi ja heikompi päällyste. Imeytetyllä sepelillä tai soralla varustettuja lentoasemia olivat yhä Joensuu, Kemi,

¹⁷¹ Aero Oy vuosikertomus 1951, 4.

¹⁷² Aero Oy vuosikertomus 1953, 4.

¹⁷³ Aero Oy vuosikertomus 1956, 3–4.

¹⁷⁴ Aero Oy vuosikertomus 1957, 3.

¹⁷⁵ Uolamo 2004, 130.

¹⁷⁶ Aero Oy vuosikertomus 1956, 4.

¹⁷⁷ Aero Oy vuosikertomus 1957, 3.

¹⁷⁸ Aero Oy vuosikertomus 1958, 3.

¹⁷⁹ Aero Oy vuosikertomus 1960, 6.

¹⁸⁰ Alakulppi 2006, 58–59, 64–74.

Kruununkylä (Kokkola–Pietarsaari) sekä Maarianhamina, joihin ei voitu lentää nokkapyörällisillä koneilla.¹⁸¹

Vuonna 1953 hankitut Convair 340 -koneet olivat 44-paikkaisia.¹⁸² Niiden matkustajakapasiteetti oli lähes kaksinkertainen DC-3 -koneisiin verrattuna. Vuosina 1956-1957 vastaanotetuissa Convair 440 Metropolitan -koneissa oli paikkoja jo 55 matkustajalle. Vuonna 1959 vanhojen Convairien paikkamäärää nostettiin 48 paikkaan.¹⁸³ Suuri kapasiteetin kasvu tarkoitti kannattavuuden parane- mista. DC-3 -koneilla lentäminen vaati aikaa, välitankkauksia ja reittisuunnittelua, kun taas Con- vair-koneiden lentomatka yhdellä tankkauksella oli huomattavasti pitempi, korkeampi lentokor- keus mahdollisti suuremmat lennot esimerkiksi Alppien yli ja suurempi matkanopeus mahdollisti lyhemmät matka-ajat. Aeron ulkomaan lentoverkostoa tämä hyödytti niin, että vuoroja voitiin lisätä ja matkoja pidentää, mutta toisen kotimaisen lentoyhtiön, Kar-Airin tilauslentotoiminnassa tämä hyödytti huomattavasti enemmän. Aiemmin tilauslennoilla Etelä-Eurooppaan tuli DC-3 -koneilla tehdä useita välilaskuja ja yöpyäkin matkalla. Lisäksi Alppeja ei voitu ylittää, joten reitti kiersi vuo- riston.¹⁸⁴

Samalla kun uusia Convair Metropolitan -koneita vastaanotettiin ja vanhoja Convaireja uusittiin, Aerolla suunniteltiin jo uusien koneiden hankkimista. 1960-luvun konehankinnat olivat poikkeuk- selliset, sillä ilmailussa oltiin siirtymässä suihkukoneiden aikakaudelle. Vuosikertomuksessa 1957 mainitaan, että vuoden aikana on neuvoteltu kolmen Caravellen hankkimisesta vuodeksi 1960.¹⁸⁵ Aeron toimitusjohtaja ja yhtiön hallituksen puheenjohtaja Leonard Grandell halusivat tähdätä pit- källe, sillä Aero oli jäämässä Euroopassa suihkukoneita omistavien yhtiöiden jalkoihin.

Vuonna 1947 Aeron toimitusjohtajaksi ja yhtiön hallituksen puheenjohtajaksi nimitetty kenraali- luutnantti Grandell oli täsmällinen ja järjestystä vaativa johtaja. Hän oli tehnyt merkittävän uran sodan aikaisen armeijan johdossa ja toiminut sen jälkeen Valtion Metallitehtaiden (Valmet) joh- dossa.¹⁸⁶ Hänen aikansa ansioksi Finnairin 75-vuotishistoriikissa korostetaan lentoliikenteen kas- vua moninkertaiseksi, sillä hän ajoi vahvasti kotimaanliikenteen verkoston kehittämistä. Hän oli arvostellut ulkomaista liikennekilpailua ja omien etujen tavoittelua, joka hankaloitti uusille lento- reiteille laajentumista. Myös SAS:n vahvempi kilpailuasema arvelutti toimitusjohtajaa, joten hän

¹⁸¹ SVT, Liikennetilastollinen vuosikirja 1970.

¹⁸² Uola 1999, 106–108.

¹⁸³ Aero Oy vuosikertomus 1959, 3.

¹⁸⁴ Uola 1999, 118-122.

¹⁸⁵ Aero Oy vuosikertomus 1957, 4.

¹⁸⁶ Haapavaara 1998, 43.

puhui vahvasti suihkukoneaikaan siirtymisen puolesta, mikä vaatisi suuria investointeja ja rahoitusta.¹⁸⁷ Suomen liikennelentäjäliton 50-vuotishistoriikin mukaan taas suihkukoneiden kehittämissä ilmenneet ongelmat olivat omiaan aiheuttamaan epäluottamusta uuteen teknologiaan, ja siksi Aeron toimitusjohtaja Grandell kannatti suosittujen potkuriturbiinikoneiden hankintaa.¹⁸⁸ Aineiston perusteella on vaikea arvioida, kumpi näistä on ollut Grandellin kanta, mutta hankintasuunnittelussa harkittiin vanhan mäntämootorikonekannan¹⁸⁹ kasvattamista, potkuriturbiinikoneiden¹⁹⁰ hankkimista tai suihkuturbiinikoneisiin¹⁹¹ siirtymistä.

Aeron teknillisen johtajan apulainen K.J. Temmes alkoi johtamaan uuden konetyypin etsimistä jo vuonna 1956. Lopulliseen vertailuun otettiin Aeron kalustosta jo löytyvät Convair Metropolitanit, yksi kaksimootorinen potkuriturbiinikone Convair Eland, nelimootoriset potkuriturbiinikoneet Bristol Britannia, Lockheed Electra, sekä Vickersin Vanguard ja Viscount. Lisäksi vertailussa oli neljä nelimootorista suihkuturbiinikonetta Boeing 717, Convair 880, de Havilland Comet 4 sekä Douglas DC-8 ja kaksimootorinen suihkuturbiinikone Sud-Aviation Caravelle.¹⁹²

Lokakuussa 1957 Aeron johtokunnalle esitellyssä mietinnössä konehankinnasta Grandell ja Temmes vaativat yhtiötä hankkimaan turbiinilentokoneita pärjätäkseen kilpailussa. Mietinnössä huomiointiin, että Euroopassa Air France (Caravelle), KLM (Electra), Lufthansa (Viscount) sekä SAS (Caravelle) aloittavat suihkukoneilla operoimisen 1950-luvun loppuun mennessä. Nämä lensivät monia Aeron reittejä, joten suihkukoneet on hankittava pikimmiten. Metropolitan ja potkuriturbiinikoneet hyllytettiin heti. Myöskään Comet 4 ei herättänyt kiinnostusta, sillä sen aiemmat versiot olivat jääneet historiaan onnettomuuksiensa vuoksi.¹⁹³ Grandell oli siis ainakin konevertailun jälkeen suihkukoneiden hankkimisen kannalla.

Caravelle nähtiin kilpailukykyisimmäksi ja taloudellisimmaksi valinnaksi Aeron reittiverkostolla, eikä niiden käyttöönotto vaatisi kotimaan kentiltä niin suuria ponnisteluja kuin vertailun suuremmat koneet.¹⁹⁴ Kun esimerkiksi Convair 880:n hinta olisi ollut 3,9 miljoonaa dollaria, oli Caravellella

¹⁸⁷ Haapavaara 1998, 43-45.

¹⁸⁸ Uola 1999, 148.

¹⁸⁹ Mäntämootori on perinteinen polttomootori, jossa potkurin pyörimisliike saadaan aikaan polttomootorin sylintereissä, jossa puristuva polttoaine sytytetään palamaan. Vuorotahtiin tapahtuvat räjähdykset pyörittävät sylintereihin kytkettyä potkurin akselia.

¹⁹⁰ Potkuriturbiinin käyttö perustuu potkurin työntövoimaan, mutta pyörimisliike saadaan aikaan kaasuturbiinilla, johon ahdetaan ilmaa suurella paineella. Tiivistynyt ilma sytytetään polttoaineen avulla palamaan räjähdysmäisesti, mikä puolestaan pyörittää turbiinia, johon potkurin akseli on kiinnitetty.

¹⁹¹ Suihkuturbiinimootorin käyttö perustuu turbiinissa ahdetun ilman räjähdyksestä syntyvään pakokaasun työntövoimaan.

¹⁹² SIM: Aero Oy, johtokunnan pöytäkirja n 10/57, 25-26.

¹⁹³ Klemettinen 2017, 201-203.

¹⁹⁴ Klemettinen 2017, 201-203.

hintaa vain 2,2 miljoonaa dollaria.¹⁹⁵ Lisäksi Sud-Aviation lupasi taata Aerolle lainoja rahoitukseksi. Osa hankintahinnasta tuli suorittaa dollareina, mutta muuten kauppahinta sovittiin frangeissa.¹⁹⁶

Vuosikertomuksessa 1957 mainitaan, että hallintoneuvosto hyväksyi hankinnan 20.12 ja hankintasopimukset on allekirjoitettu 18.1.1958 koneiden valmistajan, Sud-Aviationin sekä moottoreiden valmistajan Rolls Roycen kanssa.¹⁹⁷ Koska vuosikertomus on tehty edellisestä vuodesta keväällä 1958, on hankintasopimusten allekirjoittaminen koettu tärkeäksi korostaa jo edellisen vuoden kertomuksessa. Kertomuksen ilmoittamia päätöksiä ennen suunnitteluryhmä esitteli johtokunnalle 16. 9. rahoitussuunnitelman¹⁹⁸ ja mietintönsä Caravelle-koneiden hankkimisesta. Johtokunta teki hankintapäätöksen yksimielisesti kolmesta Caravellestä, jotka toimitettaisiin vuoden 1960 helmi-, maaliskuun ja huhtikuussa.¹⁹⁹ Grandell antoi myös 21.10. kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle lausunnon tarpeesta hankkia suihkukoneita, joita tulisi ilmailuliikenteessä ottamaan yleisesti käyttöön 1960-luvun alussa.²⁰⁰

Vuoden 1958 kertomuksessa mainitaan jälleen, että 18.1. on allekirjoitettu Caravellejen tilaussopimukset, kun rahoitus oli saatu kuntoon. Rahoituksesta kerrotaan, että konehankinnan rahoittamiseksi on laskettu liikkeelle 400 miljoonan markan obligaatiolaina, jonka laina-aika olisi 10 vuotta. Lisäksi Kansaneläkelaitos oli luvannut antaa Aerolle 100 miljoonan markan lainan.²⁰¹ Kansaneläkelaitos rahoitti valtionyhtiöiden lainoja merkittävästi 1950–60 -luvuilla.²⁰² Vuoden 1959 kertomuksessa mainitaan, että rahoitukselliset suihkuliikenteeseen siirtymisen vaatimukset ovat edellyttäneet toimenpiteitä Aeron taloudessa. Osakepääomaa nostettiin 60 miljoonasta markasta 900 miljoonaan markkaan ja valtio suostui varsinaisessa budjetissaan merkitsemään 73 % korotuksesta.²⁰³ Vaikka valtio ei siis maksanut koneita, se sijoitti suuren summan rahaa yhtiön pääomaan.

Vuosikertomuksessa 1960 kirjoitetaan, että uudet koneet saatiin hankintasopimuksen mukaisessa aikataulussa. Caravellet vastaanotettiin 18.2., 30.3. ja 5.5.1960.²⁰⁴ Sovituista helmi-huhtikuun toimituksista ei käytännössä venähtänyt kuin viimeisen koneen toimitus, mutta koneet eivät olleet Aeron alun perin tilaamat yksilöt. Hankintasopimuksessa sovittuihin toimituksiin valmistaja ei pystynyt,

¹⁹⁵ Hirvonen 1958, 160–161.

¹⁹⁶ Klemettinen 2017, 201–203.

¹⁹⁷ Aero Oy vuosikertomus 1957, 4.

¹⁹⁸ Klemettinen 2017, 200–201.

¹⁹⁹ Klemettinen 2017, 200–201.

²⁰⁰ Uola 1999, 151.

²⁰¹ Aero Oy vuosikertomus 1958, 3–4.

²⁰² Melin 1969, 111.

²⁰³ Aero Oy vuosikertomus 1959, 4.

²⁰⁴ Aero Oy vuosikertomus 1960, 6.

sillä koneiden tuotanto eteni suunniteltua hitaammin. Kompromissina Sud-Aviation vaihtoi kaksi tuotannossa ollutta konetta tehtaan omiin osin valmiisiin koneisiin, joiden oli tarkoitus olla pohjana tulevien versioiden kehittämisessä. Tehtaan koneiden muuttaminen Aeron suunnitelman mukaisiksi vaati suuren työn, eikä kaikkia muutoksia pystytty toteuttamaan.²⁰⁵ Vuosikertomuksessa 1960 ilmoitetaan neljännen Caravelle-tilaamisesta vuodeksi 1962.²⁰⁶ Neljäs tilattu kone oli tehokkaammaksi kehitettyä Caravelle III -mallia. Samalla sovittiin kolmen ensimmäisen Caravelle IA:n päivittämisestä Caravelle III -versioon vuoden 1961 aikana.²⁰⁷

Caravelleilla lentäminen erosi huomattavasti edeltävästä Convair-ajasta. Nopeus tuplaantui 400 kilometrin tuntivauhdista 800 kilometriin tunnissa, jolloin myös lentojen kestot lyhenivät. Myös lentokorkeus kasvoi. Lisäksi Charter-lennoilla aiemmin koneet ja henkilökunta majoitettiin kohteeseen yöksi, mutta suihkukoneilla saatettiin saman päivän aikana lentää takaisin. Näin suihkukoneet voitiin sijoittaa päivisin reittilennoille ja öisin tilauslennoille.²⁰⁸ Tämä tarkoitti säästöjä henkilöstön majoittamiskustannuksissa ja koneet olivat tuottamassa tuloja yhtiölle ympäri vuorokauden.

Caravelleeseen mahtui myös enemmän matkustajia, mutta tarkasta paikkamäärästä on ristiriitaisuuksia eri lähteissä. Finnairin historiikin mukaan koneessa oli 16 ensimmäisen ja 57 turistiluokan paikkaa, eli yhteensä 73 paikkaa.²⁰⁹ Aeron Caravelle-historiikin kirjoittanut Heikki Haapavaara kirjoittaa paikkoja olleen 70, joista 20 oli ensimmäisen luokan paikkoja.²¹⁰ Finnairin historiaa tutkineen John Weggin mukaan paikkoja on ollut 16 ensimmäisessä luokan ja 57 turistiluokassa, mutta tilauslentoja varten istuinasetelmaa voitiin muuttaa niin, että koneessa oli kaikkiaan 85 turistiluokan istuinta.²¹¹ Koneen paikkamäärä riippui siis siitä miten koneen istuimet oli asennettu, mutta 48–55 -paikkaisiin (riippuen asetelmasta) Convaireihin verrattuna siihen mahtui 15–37 matkustajaa enemmän. Kapasiteetti kasvoi siis 27–77 % yhdellä lennolla.

Kovasta lentokoneiteollisuuden kilpailusta johtuen Sud-Aviation ryhtyi heti jatkokehittämään Caravellejaan. Suurelta osin Aeron spesifikaatioiden mukaan rakennettiin Caravelle 10B3, eli Super Caravelle, oli täysin uudenlainen suihkukone. Aerodynamiikkaa oli kehitetty esimerkiksi lisäämällä siiven tyviprofilia, mikä lisäsi nopeutta 30 solmulla. Moottoritekniikka oli parantunut muutamassa

²⁰⁵ Klemettinen 2017, 203–206.

²⁰⁶ Aero Oy vuosikertomus 1960, 6.

²⁰⁷ Uola 1999, 151.

²⁰⁸ Uola 1999, 151–152.

²⁰⁹ Haapavaara 1998, 55.

²¹⁰ Hirvonen 1958, 162.

²¹¹ Wegg 1983, 111–112.

vuodessa niin, että suihkumoottoreista kehitettiin taloudellisemmat ja tehokkaammat ohivirtausmoottorit, joissa osa turbiiniin ohjatusta ilmapirrasta ei kulje ahtimeen, vaan toimii pakokaasusuihkua tehostavana työntövoimana. Uusissa moottoreissa oli myös suihkuvirran eteenpäin kääntävä reverssi, jolla kone saatiin pysähtymään entistä nopeammin. Aiemmissa Caravelleissa oli asennettuna tähän tarkoitukseen jarruvarjot, jotka laukaistiin tarvittaessa lyhyillä kiitoradoilla hidastamaan koneen vauhtia. Koneessa oli myös kolmas suihkumoottori, eli Auxiliary Power Unit (APU) -moottori, jolla koneen järjestelmiin saatiin virtaa silloinkin, kun päämoottorit eivät ole käynnissä.²¹² Käytännössä APU-moottori mahdollisti lentokoneen käynnistämisen, ilmastoinnin ja sähköjen toiminnan, kun kone oli sammutettuna lentokentällä. Kone ei tällöin tarvitse ulkopuolista virtaa kentän järjestelmistä.

Ominaisuuksiltaan ja ohjaukseltaan kone oli samanlainen kuin aiempi versionsakin, mutta jarrutus oli tehokkaampaa, ohjaamo oli paranneltu, siipiä oli vahvistettu ja laskeutumisjärjestelmää oli kehitetty. Jarrutehoa lisäämällä²¹³ jarrutusmatka lyhentyi laskeutuessa 30 %, joten operointi mahdollistui useammilta kentiltä. Vuonna 1965 Caravelleihin asennettiin uudenlaiset ILS-järjestelmät, jotka mahdollistavat laskeutumisen täysin pimeässä mittareiden ja automatiikan avulla. Tämä vaati myös lentokentän laskeutumisjärjestelmien uusimista, jotta koneen suunnistuslaitteet löytäisivät laskeutumisväylän ja kiitotien.²¹⁴

Koneiden hankinta jatkuu vuonna 1962, kun kertomuksessa ilmoitetaan, että Aero allekirjoitti kuuden Super Caravelleiden hankintasopimuksen Sud-Aviationin kanssa 3.11.1962.²¹⁵ Uusien koneiden osamaksuna Aero luovutti neljä vanhaa Caravellela tehtaalta. Ensimmäinen Super Caravelle luovutettiin 1964, vaikka sopimuksessa sovittiin aiemmasta toimitusaikataulusta. Tästä syystä tehdas antoi Aeron käyttöön leasing-sopimuksella Caravelle VI -koneen. Toimitukset toteutettiin 1964-1967.²¹⁶

Kun ensimmäiset Super Caravellet saatiin käyttöön vuonna 1964, kerrotaan vuosikertomuksessa uudistuksesta seuraavasti: ”*Tässä tarkoituksessa suoritettujen investointien tuloksena yhtiö asetti kesällä 1964 liikenteeseen nykyisen lentotekniikan korkeinta tasoa edustavan lyhyiden ja keskipitkien matkojen suihkukoneen,*

²¹² Uola 1999, 180–182.

²¹³ Jarrutehoa lisättiin siipien pinnoilta nousevilla spoilerilla, luistonestolla varustetuilla jarruilla sekä reverssillä, joka kääntää koneen moottorin suihkuvirtauksen menosuuntaan.

²¹⁴ Uola 1999, 180-183.

²¹⁵ Aero Oy vuosikertomus 1962, 6.

²¹⁶ Uola 1999, 180–183.

Super Caravelle.”²¹⁷ Kertomuksen 1964/65 mukaan kesällä toimitettiin viisi kuudesta tilatusta Super Caravellesta. Samalla vanhat Caravelle III -koneet palautettiin tehtaalle. Kertomuskauden lopussa keväällä 1965 koneisiin asennettiin SUD-LEAR -automaattilaskeutumislaitteet, joiden käyttöönottoa tullaan kokeilemaan.²¹⁸ Kertomuksessa on lähes koko aukeaman kokoinen kuva Super Caravellesta ja sen vieressä tietoja koneen suorituskyvystä.²¹⁹

Vuosikertomuksessa 1965/66 kerrotaan viimeisen Super Caravelle vastanottamisesta huhtikuussa 1966. Kertomuksessa ilmoitetaan, että jatkuvan kysynnän takia tehtiin sopimus kahden koneen lisätilauksesta joulukuun lopussa 1965. Koneet sovittiin toimitettavaksi kesäkuussa 1966 ja maaliskuussa 1967. Lisäksi kerrotaan SUD-LEAR -järjestelmästä saaduista hyvistä kokemuksista, joiden perusteella lentosääminimejä on alettu alentaa.²²⁰

Vuosikertomuksessa 1966/67 kerrotaan, että 1965 tilatut Super Caravellet toimitettiin yhtiölle kesäkuussa 1966 ja tammikuussa 1967.²²¹ Toinen kone saatiin siis kaksi kuukautta etuajassa. Viimeisessä Aeron nimissä tehdyssä vuosikertomuksessa 1967/68 ilmoitetaan Caravelle-simulaattorin hankkimisesta. Simulaattori otetaan käyttöön vuonna 1968 ja sillä aletaan kouluttaa ulkomaisten yhtiöiden lentäjiä. Lisäksi Aeron suihkukonekorjaamo aloitti toimintansa kertomusvuonna ja on alkanut huoltaa ja korjata ulkomaisten lentoyhtiöiden Caravelle-koneita.²²²

Super Caravelle mahtui 97 matkustajaa, mikä oli 12 matkustajaa enemmän kuin Caravelle III:n kapasiteetti. Finnair hankki Super Caravelleja yhteensä kahdeksan. Niillä alettiin lentää Milanoon, Hampuriin, Amsterdamiin, Pariisiin, Tukholmaan, Frankfurtiin, Göteborgiin, Kööpenhaminaan, Luxemburgiin, Barcelonaan, Leningradiin, Ateenaan sekä Brysseliin. Matkustajille Super Caravellet olivat miellyttäviä koneita matkustaa ja laskeutumiset olivat pehmeitä.²²³

Aeron vuonna osaomistukseen vuonna 1962 päätyneen Kar-Airin kalustoon kuului yksi nelimootorinen DC-6B -potkurikone, kaksi Convair Metropolitania, neljä DC-3 sekä yksi pienempi Lockheed Lodestar L-18 -potkurikone. Toinen Convair siirrettiin Aeron laivastoon pitkäaikaisella vuokrasopimuksella. Toinen Convair, joka oli joutunut onnettomuuteen elokuussa 1963 siirrettiin Aerolle varaosakoneeksi.²²⁴

²¹⁷ Aero Oy vuosikertomus 1964/65, 6.

²¹⁸ Aero Oy vuosikertomus 1964/65, 7.

²¹⁹ Aero Oy vuosikertomus 1964/65, 13–14.

²²⁰ Aero Oy vuosikertomus 1965/66, 9.

²²¹ Aero Oy vuosikertomus 1966/67, 9.

²²² Aero Oy vuosikertomus 1967/68, 10.

²²³ Haapavaara 1998, 59.

²²⁴ Tervonen 2004, 98.

Vuosikertomuksessa 1963 kerrotaan Aeron ja Kar-Airin laajasta yhteistyösopimuksesta, joka astui voimaan talvikauden alussa 1963–1964.²²⁵ Sopimuksen myötä Aero hankki kaksi käytettyä DC-6B -koneita, jotka on vuokrattu Kar-Airille, mainitaan kertomuksessa 1964/65. Vuosikertomuksessa 1964/65 kerrotaan. Näitä vastaan Kar-Air vuokrasi Aerolle yhden Metropolitanin ja kolme DC-3 -koneita.²²⁶ Kar-Airin toinen kone saatiin joulukuussa 1963²²⁷ ja toinen helmikuussa 1965.²²⁸

Tilikaudella 1965/66 on kertomuksen mukaan vuokrattu Kar-Airilta yksi Metropolitan ja kaksi DC-3 -koneita.²²⁹ Kar-Airin käytössä oli edellisellä vuonna DC-3 -koneista yksi ja loput kolme oli vuokralla Aertolla. Yksi neljästä Kar-Airin DC-3 -koneesta myytiin ruotsalaiselle tilauslentoyhtiölle Sverigeflyd AB:lle tammikuun lopulla 1965, joten Aerolle jäi vuokrattavaksi enää kaksi DC-3 -koneita.²³⁰ Kone palautettiin kuitenkin kesällä 1967 Kar-Airille, mutta konetta ei otettu enää käyttöön.²³¹

Koneiden vaihdolla Kar-Airin kanssa pyrittiin saavuttamaan yhteisiä etuja. Aero teetti Kar-Airilla tilauslentotoimintaa, jota varten oli kannattavampaa käyttää suurempia koneita. Aero itse käytti puolestaan Kar-Airin pienempää kalustoa kotimaisella lentoverkostolla ja oman kaluston kanssa yhteensopivaa Convair-kalustoa kotimaisessa ja ulkomaisessa liikenteessä. Samalla Aeron oli mahdollista hyödyntää Kar-Airin kustantamia koneita ilman pelkoa siitä, miten hyvin kalustolle riittää kysyntää omassa lentotoiminnassa. Jos Aero olisi hankkinut koneet ulkopuolisilta, olisi jouduttu pohtimaan paljon syvällisemmin tarvetta, tulevaa kysyntää sekä rahoitusta.

Kertomuksessa 1965/66 kerrotaan myös Kar-Airin vaurioituneen Metropolitanin kunnostustöistä, jotka suunniteltiin valmistuvan keväällä 1967.²³² Vuosikertomuksessa 1966/67 vuosikertomuksessa ilmoitetaan koneen korjaustöiden valmistumisesta ja koneen asettamisesta Aeron kesäliikenteeseen 1967. Kertomuksen mukaan Kar-Airin käytössä vaurioitunut kone on ostettu vakuutusyhtiöltä Aerolle, vaikka Kar-Airin historiikissa kerrotaankin koneen siirtyneen kaupassa Aeron varosakoneeksi. Lisäksi kertomuksen mukaan Kar-Airilta vuokrattiin yksi Metropolitan ja yksi DC-3 -kone.²³³ Vuosikertomuksessa 1967/68 kerrotaan toisen Kar-Airille vuokratun DC-6B -koneen

²²⁵ Aero Oy vuosikertomus 1963, 8.

²²⁶ Aero Oy vuosikertomus 1964/65, 7.

²²⁷ Tervonen 2004, 115.

²²⁸ Tervonen 2004, 119.

²²⁹ Aero Oy vuosikertomus 1965/66, 9.

²³⁰ Tervonen 2004, 121.

²³¹ Wegg 1983, 235.

²³² Aero Oy vuosikertomus 1965/66, 9.

²³³ Aero Oy vuosikertomus 1966/67, 9.

muuttamisesta rahtikoneeksi. Kyseisenä vuonna Aero vuokrasi Kar-Airilta vain yhtä Metropolitania.²³⁴

Vaikka Aeron oman kaluston kasvattamistarvetta helpotettiin lukuisilla konehankinnoilla, näytti käyttöä olevan myös Kar-Airin kalustolle. Aero vuokrasi toisen Kar-Airin Convair Metropolitanin pitkäaikaisella vuokrasopimuksella ja osti toisen kunnostettavaksi liikenteeseen. Lisäksi ylimääräisille DC-3 -koneille oli kysyntää. Kar-Airin käyttöön hankituista kahdesta DC-6B -koneesta puuhataan vuosikertomuksissa osana omaa kalustoa, vaikka koneet olivatkin pitkäaikaisella vuokrasopimuksella Kar-Airilla, jonka nimiin koneet oli maalattu.

Aero oli suunnitellut aloittavansa mannertenvälisen liikenteen Yhdysvaltoihin vuonna 1969. Tätä varten Aero teki sopimukset kahden nelimoottorisen DC-8 -suihkukoneen ostamisesta Yhdysvalloista Douglas Aircraft Companylta marraskuussa 1966. Tarvittaessa rahtikoneeksi nopeasti muutettavat koneet sovittiin toimitettavaksi joulukuussa 1968 ja maaliskuussa 1969. Vuosikertomuksessa 1966/67 on juhlallisesti ilmoitettu tästä suuresta kehitysskeleesta kahden sivun DC-8 -esittelystä.²³⁵ Vuosikertomuksessa 1967/68 koneiden toimitusajankohdiksi määritellään tammikuu ja maaliskuu 1969, eli ensimmäisen toimitus viivästyisi alun perin sovitusta.²³⁶ Kertomus jatkaa mahdittomisella linjallaan kaksisivuisella Pohjois-Amerikan liikenteen avaamisesta kertovalla esittelystä.²³⁷

Molemmissa vuosikertomuksissa DC-8 -koneet on piirretty kalustokoontiin laivastoon kuuluviksi. Vuoden 1966/67 kertomuksessa ne on erotettu pelkillä ääri viivoilla, kun muut koneet on väritetty mustiksi.²³⁸ Vuoden 1967/68 kertomuksessa DC-8 -koneet on väritetty sinisellä, kun muut ovat edelleen mustia. DC-8 -koneiden hankinta on suuri muutos yhtiön kalustossa ja niiden pitkän toimintamatkan myötä myös yhtiön lentoverkostossa. Koska koneiden vastaanottaminen tapahtuu vasta Finnairiksi muuttuneen yhtiön aikakaudella, ei näiden koneiden käsittely pidemmältä ole tarkoituksenmukaista.

Aeron kalusto riitti hyvin omiin tarpeisiin ja kapasiteettia jäi vielä käyttämättäkin. Ylijäämäkapasiteettia hyödynnettiin vuokraamalla koneita edelleen ja käyttämällä niitä Aeron tytäryhtiön, Polar-

²³⁴ Aero Oy vuosikertomus 1967/68, 10.

²³⁵ Aero Oy vuosikertomus 1966/67, 14–15.

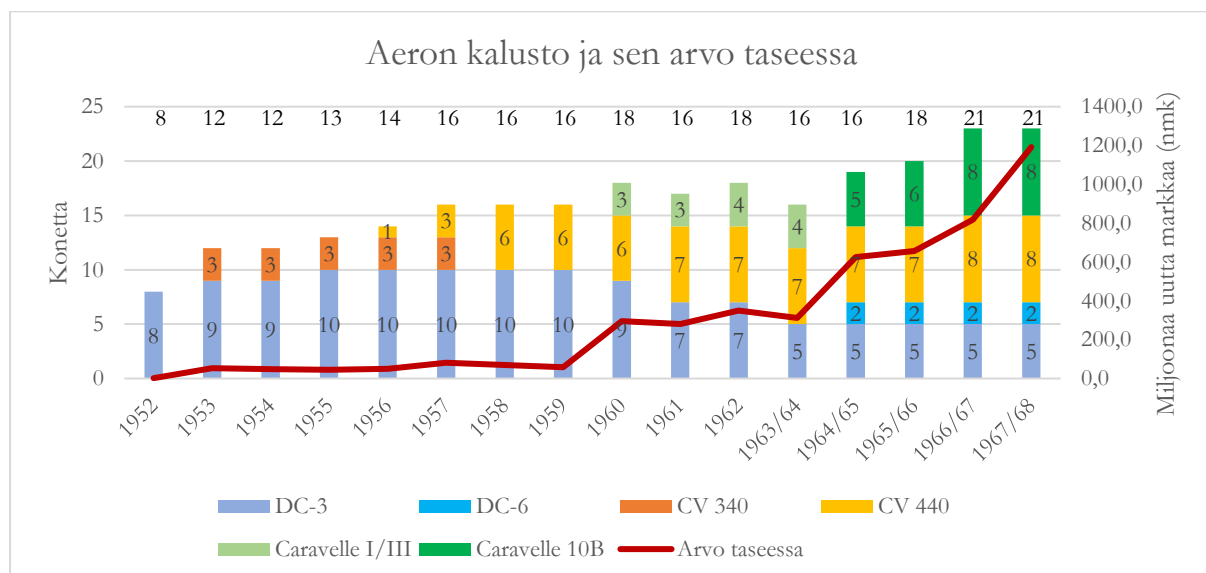
²³⁶ Aero Oy vuosikertomus 1967/68, 9.

²³⁷ Aero Oy vuosikertomus 1967/68, 14–15.

²³⁸ Aero Oy vuosikertomus 1966/67, 5.

Airin tilauslentotoimintaan sekä Aeron osaksi omistamalle Kar-Airille. Koneita vuokrattiin saksalaiselle Deutsche Lufthansalle tilikausina 1962, 1966/67 sekä 1967/68.²³⁹ Portugalilaiselle Transportes Aéros Portugueses -yhtiölle koneita vuokrattiin tilikaudella 1966/67.²⁴⁰ Näiden lisäksi vuosikertomuksessa 1965/66 ilmoitetaan, että koneita on vuokrattu kotimaisille ja ulkomaisille asiakkaille, mutta tarkempaa tietoa näistä ei ole.²⁴¹ Polar-Airin kautta myytiin tilausmatkoja tilikausina 1962 ja 1963/64 muun muassa Palma de Mallorcalle, Riminiin ja Santa Cruz de Teneriffalle.²⁴² Kar-Airille vuokrattiin koneita vuodesta 1963, kun yhtiöt tekivät kauppasopimuksen yhteydessä kaluston käyttöä ja muuta yhteistoimintaa koskevan sopimuksen.²⁴³

Seuraavassa kuvaajassa on esitetty Aeron laivaston rakenne ja sen rahallinen arvo taseessa. Kunkin vuoden tilastot kuvaavat siis tilannetta tilikauden päättyessä. Tarkemmat tiedot kalustosta löytyvät liitteestä 5.



Kuvaaja 2.3: Aeron Caravelle, Convair (CV) ja DC-kalusto tilikausien 1950-1967/68 lopussa. Kuvaajassa on merkattuna vain Aeron omistuksessa olevat koneet. DC-6 -koneet olivat kuitenkin vuokrattuna Kar-Airille. Palkkien päällä näkyy kaluston lukumäärä yhteensä. Kuvaajassa näkyy myös kaluston arvo taseessa tilivuoden päättyessä uusissa markoissa (nmk). Tiedot on saatu Aeron vuosikertomuksista 1952–1967/68.²⁴⁴ Tarkemmat tiedot löytyvät liitteestä 5.

Kuvaajasta (2.3) näkyy hyvin myös kaluston arvon huomattava nousu. 1950-luvun alussa kaluston arvo DC-3 -koneilla oli vajaat 20 miljoonaa markkaa poistojen syötyä koneiden arvon melko alas. Convair 330 -koneiden hankinta näkyy kaluston arvon nousuna yli 500 miljoonaan markkaan. Convair 440 -koneet nostavat arvoa edelleen jopa 800 miljoonaan vuonna 1957, jonka jälkeen uudenkin

²³⁹ Aero Oy vuosikertomus 1962, 6, 13; 1966/67, 9; 1967/68, 19.

²⁴⁰ Aero Oy vuosikertomus 1966/67, 9.

²⁴¹ Aero Oy vuosikertomus 1965/66, 9.

²⁴² Aero Oy vuosikertomus 1962, 6, 13; 1963/65.

²⁴³ Aero Oy vuosikertomus 1963/65, 7; 1964/65, 7; 1965/66, 9; 1966/67, 9; 1967/68, 19.

²⁴⁴ Aero Oy vuosikertomukset 1952–1967/68.

kaluston arvo alkaa pikkuhiljaa laskea. Vuonna 1960 hankittiin vain kolme uutta konetta, mutta kaluston arvo nousee kerta heitolla yli viisinkertaiseksi – siis lähes 3 000 miljoonaan markkaan. Kuvaajassa ei näy Kar-Airilta vuokrattuja koneita, sillä ne eivät kuulu myöskään kaluston tasearvoon. Vuokrattuja koneita oli vuonna 1964/65 neljä kappaletta (3 DC-3 -konetta ja 1 Metropolitan), vuonna 1965/66 kolme kappaletta (2 DC, 1 Metropolitan), vuonna 1966/67 vuokrakoneita oli enää kaksi (1 DC, 1 Metropolitan) ja vuonna 1967/68 vain yksi (Metropolitan). Tämän lisäksi Aerolla oli vuonna 1964/65 käytössään yksi Sud-Aviationin leasing-sopimuksella vuokrattu kone.

1950-luku oli Aeron kaluston näkökulmasta toinen murros. Ensimmäinen murros, eli DC-3 -koneiden hankkiminen oli 1940-luvun ensimmäinen askel kohti liikenneilmailun kehitystä merkittäväksi Suomessa. DC-3 -koneita hankittiin 1950-luvulla kaksi lisää. Toinen murros on siirtyminen Convair-koneisiin. Ensimmäiset 340-mallin koneet nostivat Aeron kaluston uusiin mittasuhteisiin, mikä vaati myös kotimaan lentokentiltä enemmän. Kolme vuotta myöhemmin tilattiin neljä uudempaa 440 Metropolitan -mallia ja samalla vanhat mallit päivitettiin vastaamaan uudempia Metropolitananeja. Tämä kaluston toinen kehitysprosessi saatiin tehtyä ennen vuosikymmenen vaihtumista, mutta vain vuosi Metropolitanien tilaamisen jälkeen oltiin katseet Aerolla tähdätty jo kauemmas. Yhtiö valmistautui 1960-luvun kilpailuun pitämällä huolen siitä, että uusi vuosikymmen aloitettaisiin uudella suihkukonekalustolla.

Kolmas murros, eli suihkukoneistuminen, alkoi vuonna 1960 (vaikka sopimukset tehtiinkin jo 1957). Ensin hankittiin kolme Caravelle IA -konetta, jotka muutettiin Caravelle III -koneiksi samalla kun tilattiin neljäs Caravelle III. Vain kaksi vuotta ensimmäisten suihkukoneiden käyttöönoton jälkeen Aero tilasi jo jopa kuusi uuden sukupolven Super Caravelle -konetta, joiden osamaksuna palautettaisiin vanhat neljä takaisin tehtaalte. Kolme vuotta myöhemmin, ennen kuin kaikki edellisestä oli saatu toimitettua, tehtiin lisätilaus vielä kahdesta Super Caravellestä. Vain vuotta myöhemmin Aero tilasi kaksi mannertenvälisiin lentoihin kykenevää DC-8 -konetta. Nämä koneet eivät päässeet liikenteeseen vielä Aero-toiminimen aikana, mutta niiden hankintasopimukset kuuluvat vielä tarkastelujaksoon. Samaan aikaan vanhoja DC-3 -koneita väheni kalustosta vain viisi, joten rahtiliikennettä ja kotimaan pienempiä lentoasemia hoitamaan jäi viisi pientä DC-3 -potkurikonetta ja muutama Kar-Airilta vuokrattu. Convaireja Aerolla oli seitsemän 1960-luvulle tultaessa ja yksi Kar-Airin kalustosta poistunut kone kunnostettiin Aeron rivistöön. Näiden kahdeksan Metropolitanin lisäksi vuokrattiin Kar-Airilta vielä yksi samanlainen.

1960-luku on konekannan kapasiteetin ekspansion aikaa ja kasvaa konemääräkin yhteensä viidellä koneella, mikä on näissä konemäärissä jopa melko suuri kasvu. Omia koneita 1960-luvulla oli käy-

tössä 29 eri koneyksilöä, joiden lisäksi Aero vuokrasi Kar-Airille kahta omistamaansa konetta. Näiden lisäksi Aerolla oli käytössään vielä viisi eri vuokrakonetta. 1950-luvulla eri koneyksilöitä oli käytössä vain 16. Aeron maalauksilla varustettuja koneyksilöitä oli siis 1960-luvulla 13 kappaletta enemmän, joiden lisäksi vuokrakoneita oli vielä viisi, jotka mukaan luettuna nostavat eron 18 koneeseen.

Suomalaisen ilmailun historiassa suihkukoneistuminen on merkittävä mielenkiinnon kohde. Suihkukoneet ovat muuttaneet alaa ja se on ollut turismin näkökulmasta ensisijaisen tärkeää. Aeron vuosikertomuksissa suurin askel on kuitenkin ollut DC-8 -koneisiin siirtyminen, joista hehkuttamiseen on käytetty enemmän palstatilaa kuin aiempien suihkukoneiden, saati potkurikoneiden hankintaprosessien aikana. Suihkukoneiden hankinnan perustelut ovat tilastojen valossa olleet hieman aikaansa edellä, mutta on vaikea arvioida kuinka paljon Aero olisi jäänyt kilpailussa jälkeen, jos koneita ei olisikaan heti hankittu.

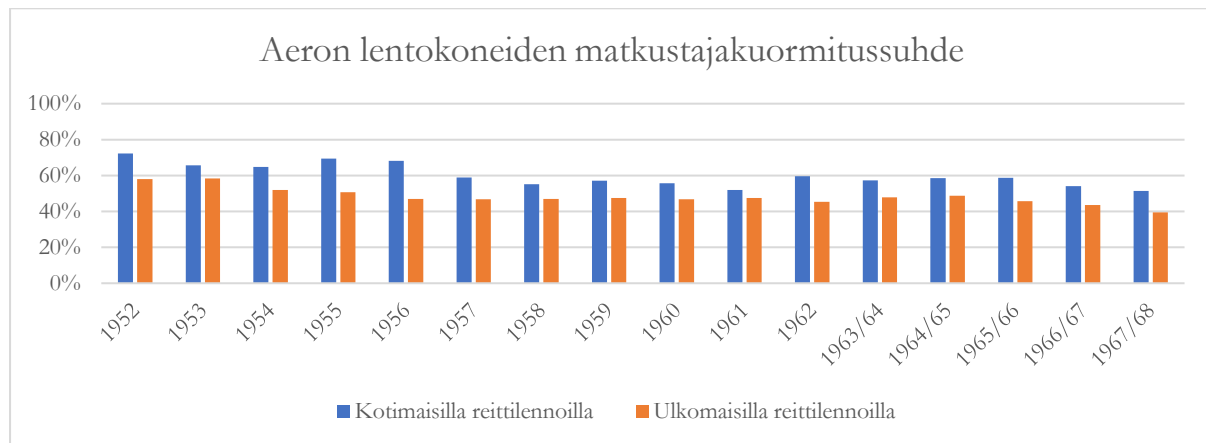
Kalustosuunnittelussa on huomioitava sen soveltuvuus käytössä olevaan reittiverkostoon, matkustajakapasiteetti ja matkustamon varustelun vastaaminen matkustajien odotuksiin. Lisäksi on huomioitava se, että lentoliikenteen kysyntä vaihtelee huomattavasti eri vuorokaudenaikoina, ei vuorokaudenaikoina ja eri vuosina. Kaluston on tällöin kyettävä sopeutumaan vaihtelevaan kysyntään, johon apukeinoina käytetään myös hiljaisten aikojen matalampaa hinnoittelua.²⁴⁵ Hollowayn soveltuvuus-kriteereihin voisi lisätä myös kaluston yhteneväisyyden, sillä samojen koneiden tai muuten tutuksi tulleiden konetyyppien käyttö synnyttää säästöjä henkilöstön kouluttamisessa ja helpottaa operointia esimerkiksi lentäjien, matkustamohenkilökunnan sekä huolto- ja korjauspalveluiden näkökulmasta. Aeron kalustosuunnittelussa näkyy osittain pyrkimys tähän, sillä tutujen valmistajien uusia konemalleja suosittiin yhteensopivuuden nimissä.²⁴⁶ Toisaalta Aeron kalustosuunnittelu on samalla kuitenkin edennyt useamman konetyypin valitsemisella. Konetyypit ovat olleet kenties parhaita tarjolla olevia, ainakin Aeron resurssien puitteissa. Lisäksi Aero on kohdentanut kalustovalintansa selvästi palvelemaan tiettyä liikenteen sektoria. Pienemmillä koneilla on lennetty niin reiteiltään kuin lentomääriltään tiheää kotimaan lentoverkostoa. Tähän syynä on todennäköisesti ollut lentokenttien asettamien rajoitteiden lisäksi kysynnän suhteellisen laaja hajautuminen eri vuorokaudenaikoihin. Ulkomaanverkostoa palvelemaan asetettiin suuremmat koneet, jotka hankittiin suunnitteilla olevan reittiverkoston vaatimuksiin. Kar-Airille hankitut DC-6B -koneet ja tulevaan manertenväliseen liikenteeseen tilatut DC-8 -koneet tilattiin tutulta Douglasilta. Näihin hankintoihin

²⁴⁵ Holloway 1997, 72–73.

²⁴⁶ Wegg 1983, 123.

olisi ollut muitakin relevantteja vaihtoehtoja markkinoilla, mutta kenties tässäkin kohtaa on pyritty yhdenmukaisempaan kalustoon.

Kun liikenteen kasvu on ollut 1950-luvulla hyvin kotimaakeskeistä, on myös koneiden kehityksessä tapahtuva eteneminen verrattain hidasta. Kun suihkukoneet otetaan maailmassa liikennekäyttöön 1950-luvun lopussa, alkaa huima koneiden edelleenkehittely. Koneiden koko ja suorituskyky kasvoi 1960-luvulla huimaa vauhtia, ja Aero halusi olla ensimmäisten joukossa laajentamassa kalustoaan kehityksen myötä käsi kädessä. Konehankinnat seuraavat siis lentokoneteknologian kehitystä, joka on ollut nopeaa kyseisenä ajanjaksona. Tämä heijastuu myös Aeron tiheään konetyyppien vaihtoon, mikä vaikuttaa varsin lyhytkatseiselta. Kehitysaskeleet ovat kuitenkin olleet siinä määrin nopeita, että uusimman teknologian hankkiminen on koettu tärkeäksi.



Kuvaaja 2.4: Aeron reittiliikenteen matkustajakuormitussuhde kotimaisilla ja ulkomaisilla lennoilla vuosina 1952–1967/68. Tiedot otettu Aeron vuosikertomuksista 1952–1967/68.²⁴⁷ Tarkemmat tiedot löytyvät liitteestä 6.

Kuvaajassa 2.4 on ilmoitettu Aeron reittiliikenteen lentojen matkustajakuormitussuhteet kotimaisilla ja ulkomaisilla lennoilla. Tarkemmat prosenttiluvut ovat taulukoituna liitteessä 6. Kuvaajasta nähdään, että Aeron koneet ovat olleet vain puolillaan koko tarkastelujakson ajan. 1950-luvulla etenkin kotimaan liikenteessä koneet ovat olleet täydempiä kuin ulkomaisilla lennoilla. Tähän vaikuttaa myös kotimaisilla reiteillä käytetyt pienemmät koneet. Konehankinnat eivät näytä kuvaajan mukaan muuttuneen merkittävästi kaluston laajetessa. Matkustajakuormitussuhde kertoo kuitenkin vain keskiarvoisen koneiden kapasiteetin käyttöasteen. Ruuhkavuorot voivat siis olla täydempiä kuin toiset lennot. Koska kuormitussuhde pysyy konehankinnoista huolimatta tasaisena, voidaan olettaa, että kalustohankinnat ovat olleet paikkaamassa kasvavaa kysyntää. Joustavan kalustonkäytön mahdollistamiseksi myöskään 100 % täyttöaste ei ole yhtiölle optimaalinen.

²⁴⁷ Aero Oy vuosikertomukset 1952–1967/68.

Mielenkiintoista kuitenkin on se, että vanhatkin koneet ovat vain hieman yli puolillaan, kun on jo koettu tarpeelliseksi nostaa koneiden kapasiteettia kaksinkertaiseksi. 1950-luvun täyttöasteita tarkastelemalla olisi voinut jopa sanoa, että suuret koneet olivat ylimitoitettuja Aeron liikenteessä. Kuvaajasta voidaan kuitenkin havaita, että suihkukoneet eivät laskeneet kuormitussuhdetta merkittävästi alemmas, eli koneiden kasvanut kapasiteetti saatiin hyödynnettyä. Suuremmat koneet ovat mahdollistaneet vanhemman ja pienemmän kaluston vähentämisen ja koneiden vuokraamisen edelleen kilpailijoille.

Yritysinformaatioajattelusta kalustoa koskevassa tiedottamisessa korostuu luonnollisesti tulevaisuusinformaatio. Avoimuuspolitiikan tavoitteista puolestaan korostuu vuorovaikutuspyrkimys. Hankinnoista ilmoittaminen on toisaalta myös olennaisuuden periaatteen nojalla tärkeää, mutta vuorovaikutustavoitteen näkökulmasta tällä tiedolla on merkitystä myös yhtiön sidosryhmille, esimerkiksi kilpailijoille ja rahoittajille.

Näsin laskenta-ajattelun kehitysteorioiden näkökulmasta 1960-luvun vuosikertomukset ovat kalustoinformaation kohdalla selvästi enemmän markkinointitarkoituksissa laadittu. Tämä korostaa Näsin argumenttia laskentainformaation muuttumisesta johdon ohjaus- ja suunnittelutyökaluksi. 1950-luvun kalustoinformaatio on selvästi enemmän painottunut tiedottamiseen ja asioiden luettelomaiseen raportointiin. Tämä näkyy myös samassa tekstiosassa läpikäydystä reitti-informaatiosta, joka vielä 1950-luvulla käsittelee melko orjallisesti eri reittien esittelyä ja näiden luettelointia. 1960-luvun kalustoinformaatio keskittyy mainostamaan uusia ja edistyksellisiä konemalleja. Näistä esimerkkinä ovat Caravellea ja DC-8 -koneita koskevat, ison palstatilan vievät kone-esittelyt. Samalla konehankintoja ikään kuin legitimoidaan vuosikertomuksissa perustelemalla valintoja paitsi pakollisiksi, myös hyviksi. Toisaalta uusista koneista raportointi näyttyy melko markkinointihenkisessä ulkoasussa, joten samaan aikaan tavoitteena on rakentaa edistyksellistä, modernia ja ensiluokkaiseen matkustusmukavuuteen tähtäävää yrityskuvaa.

3. Liikennemäärien kehitys

3.1 Liikennetulosten luettavuusongelmat

Aero on tilastoinut vuosikertomuksissaan varsin yksityiskohtaista dataa liikenteestään. Tilastoissa esitetään kehitystä edellisiin vuosiin nähden ja tilastot ovat varsin johdonmukaisia, vaikka matkan varrella formaatti muuttuukin useaan otteeseen. Kuitenkin vuoden 1960 vuosikertomuksessa on edellisten vuosien dataa muutettu. Syytä tälle ei ole ilmoitettu, joten seuraavaksi aion selvittää, miten dataa on kirjattu. Tärkeätä on siis selvittää, mitä kunkin formaatin laskentatavassa on otettu huomioon. Vuosikertomuksissa on analysoitu tekstiosiossa liikenteen kasvua ja sen lisäksi kertomuksen viimeisellä sivulla on tilasto liikenteen kehityksestä. Lentokilometrit (lkm) kertovat sen, kuinka pitkä matka koneilla on yhteensä vuoden aikana kuljettu. Lentokilometrien määrään käytännössä vaikuttaa se, kuinka monta kertaa ja kuinka pitkälle koneilla lennetään. Koska lentokilometrit ovat helpoin tapa hahmottaa liikenteen määrää, lähdän selvittämään niiden laskentatapaa. Koska formaatista riippuen lentokilometrejä on jaoteltu eri tavoin, on yksinkertaisuussyistä luotettavinta ottaa tarkastelun kohteeksi kotimaan lentokilometrit. Ensimmäinen vuosi, jota koskeva tieto on ristiriidassa eri kertomuksissa, on vuosi 1959. Siksi seuraavaksi tutkin kotimaan reittilentojen lentokilometrejä vuodelta 1959.

Vuoden 1954 ja 1955 kertomuksessa ilmoitetaan, että tilastossa on ilmoitettu vain säännöllinen liikenne, mutta kotimaan ja ulkomaan lentoja ei ole eritelty. 1950–1953 kertomuksissa on kuitenkin eroteltu reittikohtaiset kilometrit, joista yhteen laskemalla saadaan reittilentojen määrät koti- ja ulkomaisilla reiteillä. Tilastoinnin muodon muutoksesta huolimatta lukemat ovat osoitettavissa johdonmukaisiksi ja vertailtaviksi. Vuosien 1956–1959 kertomuksissa tilastot esitetään erikseen ulkomaisien ja kotimaisten lentojen osalta. Kertomuksen tekstissä puhutaan reittiliikenteen määristä, jotka vastaavat taulukoissa ilmoitettuja lukuja. Tästä voidaan päätellä, että taulukot ovat edelleen vain reittiliikenteen lukemia.

Aeron ilmoittamien lentokilometrien erot eri vuosikertomuksissa 1956–1960					
	1956	1957	1958	1959	1960
Kotimaan liikenteen lentokilometrit vuosikertomuksen tilastossa 1960	3 682 369	5 058 957	4 589 102	4 837 051	5 552 450
Kotimaan liikenteen lentokilometrit vuosikertomuksissa 1955-1959	4 028 344	5 534 963	4 913 268	4 602 217	
Kotimaan reittiliikenteen lentokilometrit vuosikertomuksen 1960 tekstissä				4 206 426	4 711 155
Vuosikertomuksen 1960 ja edellisten vuosikertomusten ero	9 %	9 %	7 %	5 %	
Vuosikertomuksen 1960 tekstin ja aiempien vuosien vuosikertomusten ero				9 %	
Vuosikertomuksen tekstin ja tilaston ero				15 %	18 %

Taulukko 3.1: Kotimaan lentokilometrien kirjaukset eri vuosikertomuksissa. Lentokilometrien määrät on otettu Aeron vuosikertomuksista 1956–1960.²⁴⁸ Prosentuaaliset luvut ovat laskettuja.

²⁴⁸ Aero Oy vuosikertomukset 1956–1960.

Kuten taulukosta 3.1 nähdään, vuoden 1959 kertomuksessa sekä tekstiosan että tilaston osalta kotimaan lentokilometrien määrät täsmäävät toisiinsa. Myös tilaston ilmoittamat lukemat aiemmilta vuosilta täsmäävät aiempien vuosien ilmoittamien lentokilometrien määrän kanssa. Kun kertomuksen tekstisivuillaan ilmoittamia kotimaan reittien lentokilometrejä verrataan vuoden 1960 kertomuksen tietoihin edelliseltä vuodelta, havaitaan, että vuoden 1959 ilmoittama määrä on yhdeksän prosenttia suurempi kuin vastaava lukema seuraavassa vuosikertomuksessa. Tämä voisi selittyä laskutavan muutoksella, joka saattaisi johtua siitä, että 1960 on korjattu lentokilometrit koskemaan vain myytyjä reittilentoja, joihin ei kuulu ylimääräiset siirto-, huolto- tai koulutuslennot. Vuoteen 1954 nämä ylimääräiset lennot ilmoitettiin erikseen, ja koska tilastot ovat olleet johdonmukaisia vuoteen 1959 saakka, voidaan kyseenalaistaa vuoden 1960 kertomuksen ilmoittamat kilometrimäärät. On kuitenkin mahdollista, että vuosina 1955–1959 ilmoitetuissa kilometrimäärissä on laskettuna ylimääräiset lennot, vaikka tekstissä lukemat ilmoitetaan nimenomaan reittilentoja koskeviksi. Täten kyseisten vuosien todelliset reittilentokilometrit olisivat hieman ilmoitettua pienempiä. Myöskään vuoden 1960 kertomuksesta ei käy ilmi, onko lukemiin laskettu ylimääräisiä lentoja mukaan. Vuoden 1960 vuosikertomus ilmoittaa tilastossaan kotimaisten liikenteen lentokilometreiksi 18 % enemmän kuin saman kertomuksen liikennetulosta käsittelevä tekstiosa.²⁴⁹ Tämä voi tarkoittaa sitä, että ylimääräisten lentojen osuus kotimaisista lentokilometreistä on vajaa viidesosa.

Kuten aiemmasta taulukosta 3.1 nähdään, myös edellisten vuosien lentokilometrit on merkitty vuoden 1960 toimintakertomuksen tilastossa eri suuruisiksi kuin kyseisten vuosien tilastot ovat ilmoittaneet. Tarkemmin lukuja tarkastellessa huomataan, että 1960 ilmoitetut lentokilometrit ovat noin 9 % aiemmin ilmoitettua pienemmät vuosien 1956–1958 osalta ja vuoden 1959 lentokilometrit ovat noin 5 % suuremmat kuin kyseisen vuoden tilastossa.²⁵⁰ Tässä kohtaa tuntuu epäuskottavalta, että näin ailahtelevilla muutoksilla olisi looginen selitys. Myöskin se miksi vuoden 1960 kertomuksen tekstissä edellisen vuoden lentokilometrit on ilmoitettu 9 % pienemmiksi ja tilastossa 5 % suuremmiksi kuin kyseisen vuoden kertomuksessa on ilmoitettu. Kuten aiemmin on todettu, on vuoden 1960 tilastossa esitetty lentokilometrimäärä 18 % suurempi kuin tekstissä ilmoitettu reittilentokilometrien määrä. Näin voitaisiin tehdä sellainen johtopäätös, että tilastoissa on esitetty kaikki kotimaassa tapahtuva lentotoiminta ilman vähennyksiä (tätä on sitten tekstissä tarkennettu ilmoittamalla vain matkustajalentojen osalta).

On siis epäselvää, miksi luvut eivät ole vertailukelpoisia. Vuosina 1950-1954 on eroteltu reittilentojen, tilauslentojen ja ylimääräisten lentojen lentokilometrit. Lisäksi lentokilometrit ja on eriteltyinä

²⁴⁹ Aero Oy vuosikertomus 1960, 10, 19.

²⁵⁰ Aero Oy vuosikertomus 1956, 17; 1957, 15; 1958, 15; 1959, 15, 1960, 19.

eri lentoreittien osalta. Näin voidaan laskea erikseen kotimaan reittilentojen kilometrit. Kun vuoden 1955 toimintakertomuksessa tilaston muoto muuttuu, on edellisten vuosien data silti osoitettavissa vain reittilentoja koskeviksi. Myös otsikointi *Säännöllinen liikenne 1955*²⁵¹ viittaisi siihen, että myös 1955-1959 taulukoissa olisi ilmoitettuna vain reittilentojen lentokilometrit. Kun 1960 ulkoasu jälleen muuttuu, muuttuvat tällä kertaa myös lukemat.

Vuosien 1950–1954 tilastoissa on merkattu erikseen reittilentoja koskevat lentokilometrit. Kyseisinä vuosina ylimääräisten lentojen lentokilometrit on eroteltu, mutta niitä ei ole jaettu koti- tai ulkomaan lentoihin, joten on parempi tarkastella ylimääräisiä lentoja suhteessa kaikkiin lentoihin. Taulukossa 3.2 on laskettu ylimääräisten lentojen osuus kaikista lentokilometreistä. Ylimääräisten lentojen osuus on lentokilometreistä ollut koko liikenteessä siis 3–9 % 1950-luvun alkupuoliskolla. Jos 18 % heitto vuoden 1960 toimintakertomuksessa tulee ylimääräisistä lennoista, voidaan päätellä niiden osuudeksi muinakin vuosina jotain tältä väliltä. Mikään ei toki estä sitä, että lukema olisi vähemmän tai enemmän. Näin ollen aiempien vuosien ilmoitetuista lentokilometreistä voisi puuttua jopa 18 %. Vuoden 1960 toimintakertomuksessa ilmoitetuista aiemmista vuosista 1956–1959 vain 1959 ilmoitetaan 5 % suuremmaksi kuin kyseisenä vuonna on ilmoitettu. Muiden vuosien lentokilometreistä näyttäisi puuttuvan 7–9 %, minkä lisäksi huomiotta olisi voinut jäädä jopa 3–18 % ylimääräiset lennot.

Aeron lentokilometrit ja niiden jakautuminen vuosina 1950–1954					
	1950	1951	1952	1953	1954
Kaikki lentokilometrit (kotimaa + ulkomaat)	2 281 555	2 765 060	3 330 271	4 008 311	5 137 455
Lentokilometrit reittilennoilla (kotimaa + ulkomaat)	2 078 158	2 553 596	3 241 621	3 831 174	4 949 940
Muiden lentokilometriä osuus	9 %	8 %	3 %	4 %	4 %

Taulukko 3.2: Vuosien 1950-1954 lentokilometrit kotimaassa ja ulkomailla yhteensä sekä muiden lentokilometriä osuus näistä. Muut on saatu laskemalla reittilennoille ilmoitettuja ja kaikkia lentokilometrejä vertaamalla. Muihin lentoihin lasketaan tilaus-, siirto- ja huoltolennot sekä yleisölennot. Tiedot on otettu Aeron vuosikertomuksista 1951–1954.²⁵²

Koska emme tiedä onko 1956-1959 ilmoitettu kokonaismäärä vai vain matkustajalentoja koskeva määrä, joudumme tarkastelemaan tilannetta kolmen skenaarion kautta. Ensimmäisessä skenaariossa on vuosina 1955-1959 vuosien kertomuksissa kilometrimääriin on laskettu mukaan ylimääräinenkin lentotoiminta. Kuten aiemmin on mainittu, on mahdollista, että vuoden 1960 tilasto ilmoittaa myös ylimääräisen lentotoiminnan (koska kyseisen vuoden lentokilometrit ovat 18 % suuremmat kuin tekstissä). Täten myös aiempien vuosien kohdalla tulisi ilmoittaa nämä ylimääräiset

²⁵¹ Aero Oy vuosikertomus 1955, 14.

²⁵² Aero Oy vuosikertomukset 1951–1954.

lennot sisältävät kilometrimäärät – eli samat kuin kyseisinä vuosina on ilmoitettu. Tässä skenaariossa edellisten vuosien kilometrit ovat siis -9 %, -9 %, -7 % ja 5 % pielessä (katso taulukko 3.1).

Toisessa skenaariossa vuoden 1960 lentokilometrit on ilmoitettu väärin. Edellisten vuosien tilastojen vertailukelpoisuus ja johdonmukaisuus osoittaa ne varsin uskottaviksi. On toki mahdollista, että toimintakertomuksissa on ilmoitettu tietoja täysin sattumanvaraisesti, mutta siitä huolimatta ne ovat johdonmukaisia. On tietenkin mahdollista, ettei minkään vuoden toimintakertomuksiin voida luottaa, mutta tällaisten asiakirjojen vääristely on ollut kiellettyä. Tämän vaihtoehdon punnitseminen on kuitenkin tuloksetonta.

Paremmalta näyttävät kasvulukemat antavat sellaisen kuvan, että vuonna 1960 liikenteen kasvu on ollut huomattavan paljon suurempaa kuin aiempina vuosina. Vaikka syytä tälle olisi vain spekuloitava, tuntuisi uskottavalta selitykseltä haluta saada liikenteen kasvu näyttämään paremmalta. Tilastointitapa on kummassakin jäljelle jääneessä skenaariossa tässä kohtaa jollain tavalla muuttunut, mutta syytä tälle ei kerrota. Tilastojen ilmoittaminen toimintakertomuksesta toki on tarkoituksellista, sillä yritys saa siis ilmoittaa tärkeiksi kokemiaan asioita tilikauden toiminnasta. Esimerkiksi tilastoinnin muutoksista pitäisi tilastojen yhteydessä ilmoittaa, jotta lukijalle syntyisi oikea kuva yrityksen toiminnasta. Jostain syystä tilastointi muuttuu, mutta johdonmukaisuuden muutoksesta ei kerrota kertomuksessa tarkemmin.

Kun vertaillaan vuosikertomuksien 1959 ja 1960 tilastoja kotimaan lentokilometreistä, voidaan tehdä seuraavanlaisia havaintoja. Postilenttoja ei ole kertomuksen tilastoissa ilmoitettu, mutta vuosia 1959 ja 1960 voidaan vertailla kertomuksen tekstissä ilmoitettujen tietojen perusteella. Aero aloitti postilennot marraskuussa 1958 ja loppuvuoden postilenttojen lentokilometrejä karttui 106 582.²⁵³ Lukema on jätetty kyseisen vuoden toimintakertomuksessa ilmeisesti pienen merkityksensä vuoksi mainitsematta, mutta tieto tulee ilmi seuraavan vuoden kertomuksesta. Vuonna 1959 ilmoitettiin postilenttojen lentokilometreiksi 683 232, mutta vuoden 1960 kertomuksessa on ilmoitettu 8 % pienempi luku 630 623 lkm. Jälkimmäisessä kertomuksessa kilometrejä karttui 841 295 lkm.²⁵⁴ Tämä johtaa siihen, että vuoden 1959 tiedoilla nousu olisi 23 % ja vuoden 1960 tiedoilla 33 %. Kuljetetun postin määrä on kuitenkin ilmoitettu samoin kuin vuonna 1959 (3 401 tonnia). Vuonna 1960 postia kuljetettiin 4 037 tonnia, eli 19 % enemmän.²⁵⁵ Matkaa on siis taitettu enemmän, mutta postin määrä on sama.

²⁵³ Aero Oy vuosikertomus 1959, 5.

²⁵⁴ Aero Oy vuosikertomus 1959, 5; 1960, 11.

²⁵⁵ Aero Oy vuosikertomus 1959, 5; 1960, 19.

Kun vuoden 1960 kertomuksen tilaston ja tekstin ilmoittamia kotimaan lentokilometrejä vertaa vuodelta 1959, saadaan erotukseksi 630 625 lkm, mikä on lähes saman verran kuin postilentojen lentokilometrit (630 623 lkm). Vuonna 1960 vastaava erotus on 841 295 lkm, mikä vastaa täysin postilentojen 1960 osalta ilmoitettua lukemaa.²⁵⁶ Näin voidaan päätellä, että vuoden 1960 tilastossa on haluttu postilennot laskea osaksi kotimaan lentojen lentokilometrejä. Koska postilennot on aloitettu vasta 1958 lopulla, muuttaa tämä muotouudistus ainoastaan vuosien 1959 ja 1960 kotimaan lentokilometrejä positiivisempaan suuntaan.

Postilentojen aiheuttama muutos näyttäisi ilmiselvältä selittäjältä lukujen muutoksessa, mutta edelleen on arvoitus, miksi vuoden 1959 kertomuksen kotimaan lentokilometrit eroavat vuoden 1960 kertomuksen tekstissä ilmoittamasta lukemasta. Tämä voisi selittyä sillä, että laskentatapa on muuttanut niin, että muiden kuin reittilentojen lentokilometrien laskeminen mukaan, on muuttunut. Jos vertaamme vuosien 1959 ja 1960 tekstiosien lukemia kotimaisilla reittilennoilla, saadaan erotukseksi 395 791 lkm (4 602 217–4 206 426).²⁵⁷ Kun tätä verrataan 1959 ilmoitettuun kilometrimäärään, on sen osuus 8,6 %. Kun 1950–1954 ilmoitettiin ylimääräiset lennot (siirto, huolto, koulutus, yleisölennätykset, tilaus) erikseen, oli niiden osuus kaikista lentokilometreistä 3–9 % (katso taulukko 3.2). Tämä tukisi sitä oletusta, että vuosina 1955–1959 olisi kilometrimääriin laskettu ylimääräisetkin lentokilometrit, mutta siitä huolimatta kyseisten vuosien toimintakertomukset ovat ilmoittaneet vuosilta 1950–1954 vain reittilentoja koskevat lentokilometrit. Vuosina 1955–1958 ylimääräisten lentojen osuus voisi olla samaa luokkaa aiempien vuosien kanssa, eli alle 10 %:n luokkaa. Mikään ei toki estä sitä, etteikö määrä voisi olla suurempi.

Näin lentokilometrien kasvu olisi tehnyt harppauksen vuonna 1955 kyseisen vuoden kertomuksessa. Kun vuonna 1955 on muutettu tilaston formaattia, on lentokilometreihin laskettu mukaan ylimääräiset lennot. Näin 1955 kasvu näyttää 24 % kun oikeasti se on ollut 19 %. 1955–1959 tilastoissa näytetään siis ilmeisesti ylimääräiset lennot sisältävät lukemat. 1960 tilastoihin on lisätty kotimaiset postilennot, mutta vähennetty jälleen ylimääräiset lennot pois. Näillä tiedoin ei voida kuitenkaan tietää, onko 1958 tilastossa mukaan laskettu postilentoja.

Kaikesta huolimatta ristiriitaisuudet näyttäisivät selittyvän laskutavan muutoksilla. Tekstiosioissa ilmoitetut kilometrisuoritteet on riisuttu ylimääräisistä lentokilometreistä ja vuodesta 1959 postilentojen suoritteet muuttavat tilastoja. Kolmesta skenaarista todennäköisin on siis laskutavan

²⁵⁶ Aero Oy vuosikertomus 1960, 11, 19.

²⁵⁷ Aero Oy vuosikertomus 1959, 5; 1960, 11.

muutos, eikä virheellinen esitystapa. Kun laskutapaa muutetaan, olisi laskentatoimen periaatteiden mukaista ilmoittaa se selkeästi lukijalle.

Seuraavassa taulukossa 3.3 on vuosikertomuksissa ilmoitetut kotimaan reittien lentokilometrit ja niiden laskennallinen kasvu edelliseen vuoteen verrattuna. Vuosina 1958–1960 kasvuprosentti on ilmoitettu myös kertomuksessa. Jos oletamme, että vuosina 1955–1959 ilmoitetuissa lentokilometreissä on mukaan luettuna ylimääräisetkin lennot, vääristyisi tilastot näiden vuosien osalta. Kasvuprosentit voidaan kuitenkin katsoa vuosilta 1956–1959 oikeiksi, jos jokaisen vuoden lentokilometreissä on yhtä suuri osuus ylimääräisiä lentoja. Vuoden 1955 kohdalla kasvuprosentti kuitenkin vääristyisi tällä perusteella. Jos kyseisen vuoden lentokilometreistä ottaa 3–9 %, olisi vertailukelpoinen kasvu vain 15–22 %, kun se kertomuksen antamilla tiedoilla on 26 %.

Aeron lentokilometrien ilmoitettu ja laskennallinen kasvu 1952–1960									
	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Lkm kotimaan reiteillä	1 114 008	1 771 567	2 570 856	3 240 732	4 028 344	5 534 963	4 913 268	4 602 217	4 711 155
Ilmoitettu lkm nousu	x	x	x	x	x	x	-11,00 %	-6,00 %	12,00 %
laskennallinen lkm nousu	22,19 %	59,03 %	45,12 %	26,06 %	24,30 %	37,40 %	-11,23 %	-6,33 %	2,37 %

Taulukko 3.3: Lentokilometrit kotimaan reiteillä, ilmoitetut kasvuprosentit ja laskennalliset kasvuprosentit. Vuosina 1952–1954 ja 1960 lentokilometreihin on laskettu vain reittilennot. Vuosina 1955–1959 on mukana mahdollisesti myös 2,4–8,9 % suuruiset ylimääräiset lentokilometrit (siirto, koulutus, huolto, tilaus, yleisölennätyt). Vuoden 1960 kertomuksen ilmoittama kasvu on laskettu ylimääräisistä lennoista riisutusta lukemasta, joten laskennallinen muutos eroaa ilmoitetusta. Tiedot on otettu Aeron vuosikertomuksista 1952–1960.²⁵⁸

Ristiriitaisuuksia löytyy myös vuosikertomusten sisällä. Liikennetuloksesta kertovassa osiossa luvut ilmoitetaan vuodesta 1961 eteenpäin pienemmiksi kuin kertomuksissa olevassa liikennetilastossa, vaikka mitattavan asian nimike pysyy samana. Koska Tilasto-osiossa on vertailtu vain kotimaan ja ulkomaan säännöllistä liikennettä, arvioin eroja näiden osalta. Kotimaan ja ulkomaisten reittilentojen liikennemääräindikaattorit on merkattu erikseen omissa taulukoissaan, joten tarkastelussa on huomioitava kotimaan liikenteen ja ulkomaisen liikenteen kohdalta erikseen.

Tarkasteluun tulee ottaa sellainen indikaattori, joka löytyy samalla nimikkeellä sekä tekstiosasta että tilastosta. Tällainen on esimerkiksi kotimaan reittiliikenteen tarjotut tonnikilometrit. Tekstiosassa liikenteen volyymin mittarina tarkastellaan Aeron vuosikertomuksissa nimenomaan tonnikilometrejä, jotka mittaavat lentokoneella kuljetetun tavaran kulkemaa matkaa kilometreissä. Kuljetetun tavaran yksikkö on tuhat kiloa, eli tonni. Aeron vuosikertomuksissa ei kerrota, onko kilometrimäärä ilmoitettu bruttona vai nettona. Nettotonnikilometreissä on vähennetty kuljetusvälineen oma massa bruttotonnikilometreistä.

²⁵⁸ Aero Oy vuosikertomukset 1952–1960.

1960-luvun vuosivertailussa on huomioitava kaksi ilmoitustapaan liittyntä muutosta. Poikkeuksellisen tilikauden vuoksi vuoden 1963/64 vuosikertomuksessa liikennetulokset on yhteismitallistettu jakamalla tilikauden tulokset 15 kuukaudella ja kertomalla 12 kuukaudella.²⁵⁹ Tämän takia alkuvuosina 1963 ja 1964 tapahtunut liikenne on suuruudestaan riippuen vaikuttanut laskettuun keskiarvoon joko nostavasti tai laskevasti. Vuoden 1960 vuosikertomus esittää matkustajamäärien vaihtelun kuukausittain vuosina 1959 ja 1960. Matkustajamäärät nousevat selvästi kesäkuukausina ja laskevat loppuvuotta kohti. Talvikauden viimeiset kuukaudet vuoden alussa ovat vuoden hiljaisinta aikaa.²⁶⁰

Matkustajamäärien muutos vertailukohtana ei ole ongelmaton, sillä kyseinen tilasto ei näytä kuljetua matkaa. Näin ollen lennettyä määrää voidaan peilata vain välillisesti matkustajamääriin. Kuvauksen perusteella voidaan tehdä oletus siitä, että kesäkuukaudella lentäminen on lisääntynyt. Toki talvella on voitu lentää tyhjälläkin kapasiteetilla, mutta matkustajatilastojen valossa näyttäisi siltä, että hiljaisimpia ovat juuri alkuvuoden kuukaudet. Jos oletus tehtäisiin tältä pohjalta, olisi vuosikertomuksen 1963/64 yhteismitallistaminen vaikuttanut kahteen kertaan lasketusta alhaisen liikenteen kaudesta keskiarvoa alentavasti.

Erot liikennemäärien ilmoitetuissa määrissä Aeron kotimaan liikenteessä 1960–1967/68								
	1960	1961	1962	1963/64	1964/65	1965/66	1966/67	1967/68
Kertomusten tilastossa ilmoitetut kotimaan liikenteessä tarjotut tonnikilometrit	19 458 430	18 935 845	21 558 551	23 261 234	22 229 111	24 507 801	28 268 000	32 529 000
Kertomusten tekstissä ilmoitetut kotimaan liikenteessä tarjotut tonnikilometrit	ei mainittu	16 026 795	18,8	26,2	20,4	22 458 000	26 604 000	31 195 000
Seuraavan vuoden tekstissä ilmoitetut kotimaan liikenteessä tarjotut tonnikilometrit	16 559 867	16,0	18,8	20,9	20 426 000	22 458 000	26,6	-
Tekstien ilmoittamien tonnikilometri- erien ero tilastoissa ilmoitettuihin	18 %	18 %	15 %	25 %	9 %	9 %	6 %	4 %

Taulukko 3.4: Liikennemäärien erot tonnikilometreissä Aeron vuosikertomusten teksti- ja tilasto-osissa vuosikertomuksissa 1961–1967/68.²⁶¹

Vuosikertomuksessa 1960 kotimaan tonnikilometreistä on ilmoitettu vain tilastossa. Kun verrataan vuoden 1961 tekstiosan ilmoittamaa määrää edellisen vuoden ilmoittamaan, huomataan, että jälkimmäisessä tonnikilometrimäärää on muutettu 18 % pienemmäksi. Vuoden 1961 kertomus ilmoittaa tekstiosassaan myös kuluneelle vuodelle 18 % pienemmän tonnikilometrimäärän kuin saman kertomuksen tilasto. Vuoden 1962 kertomuksen edelliselle vuodelle ilmoittama tonnikilometrimäärä vastaa edellisen vuoden ilmoittamaa lukemaa (pyöristettynä). Vuonna 1962 ilmoitettiin

²⁵⁹ Aero Oy vuosikertomus 1963/64, 15.

²⁶⁰ Aero Oy vuosikertomus 1960, 10.

²⁶¹ Aero Oy vuosikertomukset 1961–1967/68.

tekstiosassa kuluneelle vuodelle 15 % pienempi lukema kuin tilastossa. Tekstiosan ilmoittama lukema on kuitenkin sama kuin seuraavan tilikauden kertomuksen tekstiosassa edelliselle vuodelle ilmoittama määrä.²⁶²

Pidennetyn tilikauden 1963/64 tonnakilometrimääristä on annettu kolmenlaista tietoa, kun kertomuksessa 1963/64 tilasto ja tekstiosa eroavat toisistaan ilmoittamisissaan määrissä ja seuraavan tilivuoden kertomus 1964/65 antaa näistä molemmista poikkeavan lukeman.²⁶³ Kertomuksen 1963/64 sisäinen ristiriita on huomattava, sillä tekstin ilmoittama tonnakilometrimäärä on 11 % suurempi kuin tilastossa. Kertomuksessa 1964/65 ilmoitettu määrä on puolestaan 11 % pienempi kuin edellisen vuoden tilastossa ja 25 % pienempi kuin edellisen vuoden tekstissä. Tässä kohtaa heitot saattavat johtua vuoden 1963 pidennetyn tilikauden yhteismitallistetuissa tuloksissa.

Vuosien 1964/65 ja 1965/66 kertomukset ilmoittavat tekstiosioissaan tilivuoden 1964/65 kotimaisten tarjottujen tonnakilometrien määräksi saman lukeman. Vuoden 1964/65 kertomus ilmoittaa kuitenkin yhdeksän prosenttia suurempaa määrää.²⁶⁴ Vuoden 1965/66 tiedot noudattavat samaa kaavaa. Kertomukset tilivuosilta 1965/66 ja 1966/67 näyttävät tekstiosioissaan samaa lukemaa, mutta aiempi ilmoittaa tilastossaan vastaavaksi määräksi jälleen yhdeksän prosenttia suurempaa lukemaa.²⁶⁵ Vuosikertomuksesta 1966/67 lähtien määrät ilmoitetaan tekstiosassa tuhansissa tonnakilometreissä, mikä aiheuttaa pieniä pyöristysheittoja. Vuonna 1966/67 ja 1967/68 tekstiosat ilmoittavat toisiansa vastaavat lukemat, mutta aiemman tilastossa vastaava lukema on kuusi prosenttia suurempi.²⁶⁶ Viimeisen vuosikertomuksen osalta voidaan sanoa vain kyseisen vuosikertomuksen sisäinen heitto, joka on neljä prosenttia tilaston ja tekstiosan välillä.²⁶⁷

Koska tilastoissa lukemat ovat järjestäen 4–25 % suuremmat, on näihin täytynyt laskea jotakin enemmän mukaan kuin tekstien lukemiin. Koska vaihtelu on näin suurta, on kuitenkin vaikea löytää järkevää selitystä tällä aineistolla. On mahdollista, että ero johtuu kotimaan tilauslentotoiminnan laskemisesta mukaan. Koska aineiston perusteella Aero ei ole vuokrannut kalustoaan eteenpäin muille yhtiöille vielä vuosina 1960-1961, ei ristiriita selity ainakaan kokonaan sillä. Myöskään ylimääraisten lentojen osuus (huolto- ja siirtolennot) eivät voi oletettavasti olla näin suuret.

²⁶² Aero Oy vuosikertomus 1962, 10; 1963/64, 17.

²⁶³ Aero Oy vuosikertomus 1963/64, 17, 29; 1964/65, 13.

²⁶⁴ Aero Oy vuosikertomus 1964/65, 13, 25; 1965/66, 14.

²⁶⁵ Aero Oy vuosikertomus 1965/66, 14, 25; 1966/67, 12.

²⁶⁶ Aero Oy vuosikertomus 1966/67, 12, 25; 1967/68, 12.

²⁶⁷ Aero Oy vuosikertomus 1967/68, 12, 25.

Jos verrataan vuoden 1967/68 ilmoittamia kotimaan, ulkomaan ja muun lentotoiminnan tarjottuja tonnikipometrejä kyseisen vuoden kokonaistonnikipometrilukemaan, lukemat eivät täsmää. Tarjottuja tonnikipometrejä oli kyseisenä vuonna kokonaisuudessaan 118 482 000 tonnikipometriä. Kotimaan säännöllisessä liikenteessä tekstin mukaan lennettiin 31 195 000 tonnikipometriä ja ulkomaisessa reittiliikenteessä 81 695 000 tonnikipometriä. Lisäksi ilmoitetaan tilaus- ja vuokralennoilta kertyneen 39,13 miljoonaa tonnikipometriä ja postilennoilla 1,33 miljoonaa tonnikipometriä.²⁶⁸ Näiden osatekijöiden yhteenlaskettu tonnikipometrimäärä olisi jopa 153 350 000, mikä on 34,9 miljoonaa enemmän kuin kokonaistonnikipometrit on ilmoitettu olevaksi. Kokonaistonnikipometreihin ei siis ole laskettu näitä osatekijöitä ainakaan kaikilta osin. Jos kyseisen vuoden reittiliikenteen tilastoa tarkastelee kotimaan ja ulkomaan lennoille ilmoitetuista lukemista, saadaan reittiliikenteen kokonaistonnikipometreiksi 115 393 000. Jos tähän lisätään vielä Aeron lentämät edellä mainitut postilennot, jää kokonaistonnikipometrien ja näistä saatavan summan erotukseksi 1,8 miljoonaa tonnikipometriä. Aeron ylijäämäkapasiteettia vuokrattiin eteenpäin ulkomaisille yhtiöille, mutta kotimaisia turisteja kuljettaneet Kar-Air ja Polar-Air toimittivat tilauslentojaan Aeron kalustolla. Aero ulkoisti tilausliikenteen Kar-Airille edellisessä luvussa käsitellyssä yhteistyösopimuksessa, jonka myötä Aeron tehtäväksi jäi huolehtia reittiliikenteestä. Voisi siis kuitenkin olla, että 1,8 tonnikipometriä on kuitenkin lennetty yhtiön omia tilauslentoja.

Vaihtoehtona on myös se, että vuosikertomusten lukuja ei kannatakaan laskea ynnäämällä yhteen, sillä luvut itsessään risteävät päällekkäin niin, että samoja kilometrejä luetaan useampaan lohkoon. Voi myös olla, että edelleenvuokrattujen lentojen osuudet lukemista poistaessa ja ylimääräisten huolto- ja siirtolentojen osuudet lukemista vähentäessä laskutoimituksiin saataisiin toimiva loogiikka. Koska vuosikertomuksissa ei ole täsmällisempää dataa Aeron liikenteen tulosmittareista, on tällä aineistolla mahdotonta sanoa, mistä mikäkin mittari rakentuu. Tämä tekee ongelmalliseksi minkä tahansa mittareiden vertailun, johon kuitenkin liikennemäärien kehitystä kuvaavat laskelmat pohjautuvat niin vuosikertomuksissa kuin ilmailualan tutkimuskirjallisuudessaakin.

Ristiriitainen informaatio erilaisista liikenteen mittareista vaarantaa useampaa tilinpäätösinformaation velvoitetta. Vertailukelpoisuus ei toteudu moneltakaan osin tässä kohdin. Informoinnissa on varmaankin pyritty täydellisyyteen ja relevanttiuteen mittareita kehittämällä ja tarkentamalla, mutta vertailukelpoisuuden vaatimuksen nojalla näistä muutoksista olisi selkeästi tiedotettava, jotta vuosikertomus olisi lukijalleen ymmärrettävä. Parhaan tuloksen muodostavien tekijöiden käyttäminen

²⁶⁸ Aero Oy vuosikertomus 1967/68, 12.

tilastoinnissa tukee mielenkiinnon luomisen tavoitetta, ja se antaa rahoittajille kuvaa vahvasta kasvusta ja onnistuneesta yritystoiminnasta. Tällä perusteella liikennetuloksesta ilmoittaminen on paitsi toimintaa kuvaavaa tilinpäätösinformaatiota, myös sijoittajainformaatiota.

3.2 Liikenteen kehitys reittiliikenteessä

3.2.1 Liikenteen kehitys kotimaan lennoilla

Aeron 1950-luvun kotimaan liikenteen kasvuprosentit ovat huimia. Ainoastaan lentokilometrien kasvulla emme pysty kuitenkaan tutkia kotimaan liikenteen kasvua. Lentokilometrit, matkustajakilometrit ja tonnikilometrit kasvavat lentoreittien pidentyessä, mutta kasvu ei tarkoita matkustajamäärien lisääntymistä. Matkustajamäärien tilastoinnissa ei ole reittiliikenteen osalta heittoja toimintakertomusten kesken, joten kasvulukemia voidaan pitää vertailukelpoisina. Taulukosta 3.5 havaitaan, että kasvu on ollut 1950-luvun alussa huimaa, mutta se on hiipunut vuosikymmenen loppua kohden ja kääntynyt laskuun vuonna 1958. Vuosi 1959 on näiden tietojen valossa kääntänyt kehitystä pieneen nousuun. Matkustajamäärien kehitys mukalee hyvin Suomen kansallista talouskehitystä.

Aeron kotimaan reittiliikenteen matkustajamäärien kehitys vuosina 1952–1959								
Vuosi	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Kotimaan reittimatkustajat	51 020	96 161	145 372	184 543	231 594	273 956	262 181	264 749
Matkustajamäärän kasvu edelliseen vuoteen	-	88,5 %	51,2 %	27 %	25 %	18 %	-4 %	1 %

Taulukko 3.5: Aeron kotimaan reittilentojen matkustajamäärät ja niiden kasvu vuosien 1952–1959 vuosikertomuksissa. Ilmoitetut kasvuprosentit pitävät paikkansa näillä matkustajamäärillä. Vuosikertomuksessa 1952 ei mainita kasvua edellisestä vuodesta, eikä vuoden 1951 kertomuksessa ilmoiteta kotimaan reittiliikenteen matkustajamäärää. Tiedot on koottu Aeron vuosikertomusten tilastoista 1952–1959.²⁶⁹

Sodan jälkeinen Suomen jälleenrakentaminen kasvatti kysyntää, sotakorvaukset vaativat teollisuustuotannon kasvattamista ja markkaa devalvoitiin vuosina 1945 ja 1949 länsiviennin vauhdittamiseksi.²⁷⁰ Vuonna 1951 alkanut Korean sota sai aikaan kansainvälisen korkeasuhdanteen, joka nosti voimakkaasti vientihintoja. Inflaatio oli voimakasta ja hinnat romahtivat, mikä johti vientiteollisuuden kannattavuuskriisiin.²⁷¹ Vuonna 1952 tuontisäännöstely ja tiukka rahapolitiikka johtivat Suomen talouden heikentymiseen, joka kuitenkin taittui nousuun seuraavina vuosina.²⁷² Suomi sai

²⁶⁹ Aero Oy vuosikertomukset 1952, 5; 1953, 14; 1954, 14–15; 1955, 14; 1956, 17; 1957, 15; 1958, 15; 1959, 15.

²⁷⁰ Tilastokeskus, 'Suomen teollisuustuotannon kasvun vuodet.', [<https://www.stat.fi/tup/suomi90/toukokuu.html>]. (Viitattu 13.5.2019).

²⁷¹ Pihkala 2001, 185.

²⁷² Tilastokeskus, 'Suomen teollisuustuotannon kasvun vuodet.', [<https://www.stat.fi/tup/suomi90/toukokuu.html>]. (Viitattu 13.5.2019).

maksettua sotakorvaukset Neuvostoliitolle vuonna 1952.²⁷³ Sotakorvausteollisuuden hedelmät voitiin nyt poimia Suomen talouskasvuun. Matkustajamäärien kehityksen osalta tämä näkyi huomattavana, jopa 88,5 % kasvuna kotimaan reiteillä. Samalla on huomattava, että vuonna 1953 otettiin käyttöön ensimmäiset Convair 340 -koneet, joiden myötä myös kapasiteetti kaksinkertaistui.

Vuosien 1953–1955 nopea kasvu hidastui ja vuonna 1956 Suomessa oli yleislakko. Myös Aeron kohdalla tämä aiheutti kotimaan liikenteen seisahtumisen ja myös suurin osa ulkomaan liikenteestä pysähtyi maaliskuussa. Lakon jälkeiset palkankorotukset nostivat Aeron kuluja.²⁷⁴ Taulukosta nähdään kuitenkin, että hidastuvasta kasvusta huolimatta matkustajia oli 25 % enemmän kuin vuonna 1955. Kasvu hidastui yleislakon ohella viennin heikkenemisen ja ulkomaankaupan tiukan säännöstelyn vapauttamisen vuoksi, sillä säännöstelyn vapautuminen vuonna 1957 ajoi Suomen teollisuuden kansainväliselle kilpailulle. Aeron toiminnassa matkustajamäärän kasvu näyttäisi kyseisenä vuonna ainakin kotimaassa olevan vielä vahvaa, eli 18 %. Vuonna 1958 tuotanto laski laman seurauksena, mutta laman jälkeinen kansainvälinen korkeasuhdanne ja markan devalvaatio edellisenä vuonna auttoi toipumaan kriisistä. 1950-luvun viimeinen vuosi oli jo vahvaa teollisuustuotannon kasvun aikaa.²⁷⁵ Myös matkustajamäärissä 1950-luvun loppu näyttää matkustamisen kasvun nopeana hidastumisena. Vuoden 1958 tulos on ainoa edellisvuodesta laskenut. Lasku on kuitenkin vain neljä prosenttia, joka tarkoitti noin 10 000 matkustajaa. Vuonna 1959 matkustajia kotimaan reittiliikenteessä on prosentin verran enemmän edellisvuoteen verrattuna. Sadantuhannen matkustajan raja rikottiin vuonna 1954.

Kotimaan liikenteen kasvusta puhuttaessa pitää huomioida myös kotimaan lentoverkoston laajeneminen. Suurin harppaus kasvussa tapahtuu vuonna 1953, jolloin Oulun lentokenttä on avattu. Samana vuonna ei enää lennetty Lappeenrantaan. Vuonna 1954 avattiin yhteys Joensuuhun, seuraavana vuonna Ivaloon ja vuonna 1956 Kajaaniin ja Tampereelle. Matkustajamäärien nousua selittäisi siis joko verkoston laajenemisen tuoma asiakaspotentiaalin käyttöönotto tai sitten ihmisten elintaso on noussut siinä määrin, että varaa verrattain kalliiseen lentämiseen on ollut enemmän. Todennäköisesti kasvua selittää näiden yhteisvaikutus. Lisäksi aiemmassa luvussa käsitelty, vuonna 1953 aloitettu matkustamon jako useampaan lippuluokkaan, eli niin sanottu turistiliikenne on osaltaan vaikuttanut varmasti kasvun.

²⁷³ Pihkala 2001, 178.

²⁷⁴ Aero Oy vuosikertomus 1956, 7.

²⁷⁵ Tilastokeskus, 'Suomen teollisuustuotannon kasvun vuodet.', [<https://www.stat.fi/tup/suomi90/toukokuu.html>]. (Viitattu 13.5.2019).

Aeron kotimaan reittiliikenteen matkustajamäärien kehitys vuosina 1960–1967/68								
Vuosi	1960	1961	1962	1963/64	1964/65	1965/66	1966/67	1967/68
Kotimaan reittimatkustajat (hlö)	310 376	262 693	314 560	339 620	349 054	373 313	423 338	504 583
Matkustajamäärän kasvu edelliseen vuoteen	17 %	-15 %	20 %	9 %	3 %	7 %	13 %	19 %

Taulukko 3.6: Aeron kotimaan reittilentojen matkustajamäärät ja niiden kasvu vuosien 1960–1967/68 vuosikertomuksissa. Ilmoitetut kasvuprosentit pitävät paikkansa näillä matkustajamäärillä. Tiedot on koottu Aeron vuosikertomusten tilastoista 1960–1967/68. Pidentetyn tilikauden 1963/64 matkustajamäärä on kertomuksen mukaan yhteismitallistettu vertailukelpoiseksi.²⁷⁶

1960-luvulla matkustajamäärien kasvu on selkeästi maltillisempaa (taulukko 3.6). Matkustajamäärien kasvussa on enemmän vaihtelua kuin edellisellä vuosikymmenellä. Vuosi 1961 on poikkeuksellisesti ainoa vuosi, jolloin matkustajamäärät ovat olleet laskussa. Kyseinen lasku on jopa huomattavat 15 %, eli noin 50 000 matkustajaa. Muilla tilikausilla matkustajamäärät ovat nousseet 3–20 %. Viidenneksen nousu on eittämättä vahvaa kasvua.

Suurinta kasvu on ollut vuosina 1962 sekä 1967/68, jolloin kasvu on ollut lähes 20 %. Vuoden 1960 kasvu hipoo samoja lukemia 17 % kasvullaan. Tilikausina 1964/65–1966/67 kasvu on ollut varsin maltillista (3–13 %), jonka jälkeen kasvu jatkuu jälleen voimistuvana. Kun 1950-luvun trendi oli nouseva kasvu ja vuosikymmenen lopun romahdus, on 1960-luvun trendi suurin piirtein päinvastainen. Vuosikymmen alkaa kasvun hidastumisella, joka taittuu kasvuksi vuosikymmenen puolen välin jälkeen. Kansainvälinen talous oli vakaata 1960-luvulla. Suomen teollisuustuotanto kasvoi tasaisesti, mutta alkoi hiipua vuonna 1967. Tämän korjaamiseksi markkaa devalvoitiin uudelleen ja tuotanto kääntyi voimakkaaseen kasvuun.²⁷⁷

Kaluston laajentumisesta on muistettava vuonna 1960 suurentunut kapasiteetti, kun Aero vastaanotti ensimmäiset Caravellensa. Caravellet saatiin kotimaan liikenteeseen vasta talvesta 1964–1965 eteenpäin, kun kotimaan kenttien korjausrakentaminen ja lisääntyvä suihkukonekalusto mahdollisti kotimaan liikennöinnin suihkukoneilla. Caravellejen tulo vaikutti kuitenkin jo heti 1960-luvun alusta myös kotimaan liikenteeseen, sillä ne vapauttivat Aeron Convair Metropolitanit merkittävämmiin kotimaan liikenteeseen. Tämäkin vaati tosin kenttien parantelua, kuten aiemmassa luvussa on todettu. Vuonna 1964 vastaanotettiin Super Caravellet ja samana vuonna tehty yhteistyösopi-

²⁷⁶ Aero Oy vuosikertomukset 1960, 19; 1961,21; 1962, 25; 1963/64, 29; 1964/65, 25; 1965/66, 25; 1966/67, 25; 1967/68, 25.

²⁷⁷ Tilastokeskus, 'Suomen teollisuustuotannon kasvun vuodet.', [<https://www.stat.fi/tup/suomi90/toukokuu.html>]. (Viitattu 13.5.2019).

mus tytäryhtiöksi muuttuneen Kar-Airin kanssa mahdollisti myös heidän koneittensa käytön Aeron liikenteessä. Nopeiden suihkukoneiden käyttöönotto kotimaan verkostossa voisi selittää vuosikymmenen loppua kohti tapahtuvaa kasvun kiihtymistä.

1960-luvulla ainoa muutos reittiverkostoon kotimaassa on Kokkola-Pietarsaaren lentokentän avaaminen vuonna 1960. Lisäksi vuodeksi 1962 keskeytettiin Aeron Joensuun liikenne. Tämän perusteella voidaan sanoa, että verkoston laajeneminen sinänsä ei ole vaikuttanut kasvuun, vaikka aikataulujen muuttuminen ja lentojen nopeutuminen suuremman kaluston myötä on lisännyt lentoliikenteen kilpailukykyä liikennevälineiden joukossa. Koko tarkastelujakson aikana matkustajamäärät nousivat 51 020 matkustajasta 504 583 matkustajaan, eli määrät ovat lähes yhdeksänkertaistuneet viidessätoista vuodessa. Tämä on yksiselitteinen indikaattori liikenteen räjähdysmäiselle kasvulle.

3.2.2 Liikenteen kehitys ulkomaan lennoilla

Ulkomaisilla reiteillä matkustajamäärät (taulukko 3.7 ja 3.8) ovat olleet koko tarkastelujakson ajan vähäisemmät kuin kotimaan liikenteessä, lukuun ottamatta vuotta 1952, jolloin ulkomaisilla reiteillä oli matkustajia jopa noin 9000 enemmän. Tämä selittyy Helsingin kesäolympialaisilla, joita varten Aero lennätti kilpailuturisteja Tukholmasta jopa 128 ylimääräistä edestakaista lentoa.²⁷⁸ Kuten luvussa 2.1 tuli ilmi, Aeron ulkomaan lentotoiminta on varsin pientä vielä 1950-luvulla. Varsinkin vuonna 1952 neljällä Aeron liikennöimällä ulkomaan reitillä (Helsinki–Tukholma, Maarianhamina–Tukholma ja Helsinki–Norrköping–Kööpenhamina–Amsterdam, joka vaihtui kesken vuotta reitiksi Helsinki–Tukholma–Kööpenhamina–Hampuri–Düsseldorf) matkustajamäärä on varsin pieni. Kasvu ei saavuta kotimaisen liikenteen kasvun lukemia, eikä kasvulla ole samanlaista vakaata kehitystrendiä kuin kotimaan 1950-luvun reittilennoilla. Vuosina 1953 ja 1958 kasvu on ollut voimakkainta, 17–19 % suuruista. Tämä on mielenkiintoista, sillä samaan aikaan kun ulkomaan liikenteen kasvu oli vuonna 1958 suurinta ulkomaisilla reiteillä, niin kotimaisilla reiteillä sitä vastoin oli 1950-luvun huonoin tulos, joka käänsi kasvun jopa pieneen laskuun. Kyseisenä vuonna heikkojen taloussuhdanteiden myötä työttömyys kasvoi Suomessa. Tämä on vaikuttanut selvästi kotimaisen liikenteen vähenemiseen, mutta ulkomaisen liikenteen kasvulle on vaikea löytää selitystä.

Talouden suhdanteet näyttävät näkyvän myös ulkomaisilla reiteillä, mikä on tietenkin luonnollista. Kasvu on ollut hitainta vuonna 1959, jolloin matkustajamäärät kasvoivat vain 3 %. Vuoden 1954 kasvu on toiseksi pienin, eli 7,5 %. Muina vuosina kasvu on ollut 10–16 %. Sadantuhannen matkustajan raja rikottiin vuonna 1956, eli kaksi vuotta myöhemmin kuin kotimaan liikenteessä.

²⁷⁸ Aero Oy vuosikertomus 1952, 5.

Aeron ulkomaisen reittiliikenteen matkustajamäärien kehitys vuosina 1952–1959								
Vuosi	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Ulkomaan reittimatrustajat (hlö)	60 503	70 770	76 075	88 038	101 472	111 191	132 754	137 062
Matkustajamäärän kasvu edelliseen vuoteen	-	17 %	7,5 %	16 %	15 %	10 %	19 %	3 %

Taulukko 3.7: Aeron ulkomaisten reittilentojen matkustajamäärät ja niiden kasvu vuosien 1952–1959 vuosikertomuksissa. Ilmoitetut kasvuprosentit pitävät paikkansa näillä matkustajamäärillä. Vuosikertomuksessa 1952 ei mainita kasvua edellisestä vuodesta, eikä vuoden 1951 kertomuksessa ilmoiteta ulkomaisen reittiliikenteen matkustajamäärää. Tiedot on koottu Aeron vuosikertomusten tilastoista 1952–1959.²⁷⁹

Ulkomaan reittilennoilla (taulukko 3.8) kalustohankinnat voidaan tulkita näkyväksi paremmin kuin kotimaan reiteillä. Toiseksi suurin kasvuprosentti osuu samalle vuodelle Convair 340 -koneiden hankkimisen kanssa. Uusien koneiden myötä myös reittiverkosta pystyttiin kasvattamaan ja matka-ajat lyhenivät. Kuitenkin, kuten luvussa 2.1 todettiin, ulkomaan verkosto ei ollut Aeron toiminnassa ensimmäinen prioriteetti vielä 1950-luvulla. Reittiverkoston liitettiin 1950-luvulla kuitenkin Pariisin (1953) ja Lontoon (1954) reitit, Moskovan reitti (1955) ja Keski-Euroopan reitti muuttui moneen otteeseen. Reitti kulki pisimmillään Sveitsiin vuosina 1958–1959.

Aeron ulkomaisen reittiliikenteen matkustajamäärien kehitys vuosina 1960–1967/68								
Vuosi	1960	1961	1962	1963/64	1964/65	1965/66	1966/67	1967/68
Ulkomaan reittimatrustajat	185 968	189 195	214 091	245 623	275 849	313 855	361 945	373 814
Matkustajamäärän kasvu edelliseen vuoteen	36 %	2 %	13 %	9 %	12 %	14 %	15 %	3 %

Taulukko 3.8: Aeron ulkomaisten reittilentojen matkustajamäärät ja niiden kasvu vuosien 1960–1967/68 vuosikertomuksissa. Ilmoitetut kasvuprosentit pitävät paikkansa näillä matkustajamäärillä. Tiedot on koottu Aeron vuosikertomusten tilastoista 1960–1967/68. Pidentetyn tilikauden 1963/64 matkustajamäärä on kertomuksen mukaan yhteismittailistettu vertailukelpoiseksi.²⁸⁰

1960-luvulla 200 000 matkustajan raja rikottiin vuonna 1962, kun samaan aikaan kotimaan liikenteessä rikottiin jo 300 000 matkustajan raja. Myöskään 1960-luvulla ei matkustajamäärien kasvu käänny laskuun missään vaiheessa. Heikointa kasvu on vuonna 1961, jolloin kasvu on vain 2 %. Samaa aikaan kotimaan liikenteessä tehtiin 15 % tappio matkustajamäärissä. Pientä oli kasvu myös tilikaudella 1967/68, jolloin matkustajamäärät nousivat vain 3 %. Ylivoimaisesti voimakkainta kasvu on ollut vuonna 1960, jolloin kasvu oli jopa 36 %. Muiden vuosien kasvu on 9–15 %, joten kokonaisuudessaan kasvu on samaa luokkaa kuin edellisenä vuosikymmenenä.

²⁷⁹ Aero Oy vuosikertomukset 1952, 5; 1953, 14; 1954, 14–15; 1955, 14; 1956, 16; 1957, 14; 1958, 14; 1959, 15.

²⁸⁰ Aero Oy vuosikertomukset 1960, 18; 1961, 20; 1962, 24; 1963/64, 28; 1964/65, 24; 1965/66, 24; 1966/67, 24; 1967/68, 24.

Vuoden 1960 huomattava matkustajamäärien kasvu ajoittuu samaan vuoteen kuin Aeron ensimmäiset suihkukonehankinnat. Kolme uutta suihkukonetta laajensivat kapasiteettia ja samalla ne vapauttivat Convair Metropolitan -koneita sekä kotimaan että ulkomaiseen reittiliikenteeseen, joiden lisäksi myös tilauslentotoiminta alkoi kasvaa. Tilauslentoja käsitellään luvussa 3.3.

Vuonna 1951 vastaanotettiin yksi uusi Metropolitan, myytiin yksi DC-3 ja toinen tuhoutui Koivulahdella. Seuraavana vuonna vastaanotettiin neljäs Caravelle ja vuonna 1964 suihkukonekalusto päivittyi Super Caravelleihin. Samana vuonna saatiin myös Kar-Airin kalustoa vuokrakäyttöön. Seuraavana vuonna vastaanotettiin viides Super Caravelle ja vuonna 1966 saatiin vielä kaksi lisää. Näiden lisäksi kunnostettiin Kar-Airin vanha rikkoutunut Metropolitan liikenteeseen. Kaluston vaikutukset kasvulukemiin eivät ole yksiselitteisiä, mutta taulukon tietojen valossa suurimmat matkustajamäärien kasvut ajoittuvat juuri kaluston laajenemisen vuosiin.

Ulkomaisilla reiteillä matkustajamäärät nousivat koko tarkastelujakson aikana 60 503 matkustajasta 373 814 matkustajaan, mikä tarkoittaa määrien yli viisinkertaistuneen. Kasvu ei ole yhtä voimakasta kuin kotimaisessa liikenteessä. Mielenkiintoista on myös se, että vaikka ulkomainen liikenneverkosto on kasvanut huomasti 1960-luvulla uusien koneiden myötä, eivät matkustajamäärät ole olleet yhtä suuressa kasvussa.

3.3 Liikenteen kehitys tilausliikenteessä

Reittilentoliikenteen lisäksi 1950-luvulla yleistynyt seuramatkailu kasvatti suosiotaan. Suomalaiset turistit joutuivat maksamaan kalliista matkalipuista vielä 1950-luvun alussa, mutta vuosikymmenen loppua kohti matkojen hinnat halpenivat. Matkojen hintavuudesta johtuen tavallisella palkansajalla ei ollut mahdollisuutta lähteä matkustamaan. Lomamatkat olivat yleensä pitkiä ja kohteisiin päästäkseen tuli tehdä aikaa vievä ja monta välilaskua sisältävä matka.²⁸¹

Aeron tilauslennot 1952–1964/65										
	1952	1953	1954	1958	1959	1960	1961	1962	1963/64	1964/65
Lentokilometrejä	50308	44004	101075	298399	512505	645774	-	-	-	-
Lentokilometrien muutos	-	-	-	-	72 %	42 %	-	-	-	-
Matkustajia	1458	1430	3107	-	12654	21090	31534	23753	23180	23344

Taulukko 3.9: Aeron tilauslentoliikenteestä raportoidaan vuosikertomuksissa vain vähäisesti. Oheiseen taulukkoon on koottu tilauslentoliikenteestä ilmoitetut tiedot vuosina 1952–1967/68. Aikajaksolla tietoja on annettu vain vuosilta 1952–1954 ja 1959–1964/65. Taulukossa on ilmoitettu Aeron tilauslentojen lentokilometrit ja niiden prosentuaalinen muutos edelliseen vuoteen sekä matkustajamäärät ja niiden muutos edelliseen vuoteen. Tiedot on otettu Aeron vuosikertomuksista.²⁸²

²⁸¹ Korpela 1998, 172.

²⁸² Aero Oy vuosikertomus 1952, 16; 1953, 14; 1954, 14; 1959, 5; 1960, 11; 1961, 10; 1962, 11–13; 1963, 19; 1964, 14.

Vuosina 1959–1960 tilauslentojen lentokilometrit ilmoitetaan jo liikennetuloksesta kertovassa tekstiosassa. Vuoden 1959 kertomus ilmoittaa myös aiemman vuoden tiedot, joten tiedossa on myös tilauslentojen lentokilometrit vuodelta 1958. Kokonaislentokilometrejä ei kyseiseltä vuodelta ole tiedossa. Vuodelle 1959 kertomus ilmoittaa tilauslentoille jo yli puoli miljoonaa lentokilometriä.²⁸³ Vuosina 1959 ja 1960 ilmoitetaan myös tilauslentojen lentokilometriä prosentuaalinen nousu, joka eittämättä näyttää huimalta. Vuonna 1959 tilauslentoja lentokilometreissä lennettiin jopa 72 % enemmän kuin vuonna 1958 ja tilauslentojen osuus kaikista lentokilometreistä on viisi prosenttia.²⁸⁴ Vuonna 1960 ilmoitetaan kasvuprosentiksi 42 %. Lentokilometrejä lennettiin yhteensä jo 11 miljoonaa lentokilometriä, joista tilauslentojen osuus oli viisi prosenttia.²⁸⁵ Koska tietoja ei näitä vuosia lukuun ottamatta ole tarjolla enempää, ei tilauslentojen kehityksestä ole mahdollista tehdä kattavaa kehitysanalyysiä. Kuitenkin on havaittavissa, että kertomuksissa ilmoitettuna vuosina lentokilometrit näyttävät kasvavan vuosittain. Seuraavassa taulukossa on kuitenkin koottu vuosikertomusten ilmoittamat tiedot Aeron omasta tilauslentotoiminnasta.

Tilauslentojen matkustajamääristä on hieman enemmän tietoa (taulukko 3.9). Näistä ilmoitetaan vuosikertomuksissa 1952–1954 tilasto-osiossa. Vuosina 1959–1964 matkustajat ilmoitetaan liikennetuloksesta kertovassa tekstiosassa. Lisäksi vuosina 1960–1964 ilmoitetaan myös muutos edelliseen vuoteen. Matkustajia on vuosina 1952–1953 alle 1500 ja vuonna 1954 tuplasti enemmän. Vuonna 1959 matkustajia on jo yli 10 000 ja seuraavana vuonna yli 20 000. Vuosi 1961 on poikkeuksellinen, kun matkustajamäärät ylittävät jopa 30 000, kun seuraavana vuonna matkustajamäärä palaa suurin piirtein vuoden 1960 tasolle. Tälle äkilliselle kasvulle ei löydy selitystä. Vuosina 1962–1964/65 matkustajat pysyvät tasaisina. Kar-Airin kanssa tehdyn yhteistyösopimuksen nojalla Aero keskittyi lähinnä reittiliikenteeseen vuodesta 1963 ja Kar-Air hoiti tilauslentoliikenteen. Samassa yhteydessä Aeron tilauslentoja myyvä Polar-Air lopetettiin, vaikka se jatkoikin Israelin tilauslentoja vielä seuraavalle vuosikymmenelle.²⁸⁶ Matkustajamäärien kasvu on huimaa 1950-luvun lopulta 1960-luvun alkuun. Näin alkuvaiheessa toimintaa matkustajamäärien prosentuaalinen kasvu on toki huomattavan suurta, sillä pienempikin matkustajamäärän kasvu saa kasvun näyttämään prosentuaalisesti suuremmalta. Jos matkustajia olisi vaikkapa satojatuhansia, ei kymmenien tuhansien erot näyttäisi enää lainkaan niin suurilta.

Aeron tilauslentotoiminta oli melko pienimuotoista 1950-luvulla. Toimintaan on vaikea päästä kiinni vuosikertomusten avulla, mutta joitakin tietoja on tilauslentotoiminnasta ilmoitettu. Vuosina

²⁸³ KK: Aero Oy vuosikertomus 1959, 5

²⁸⁴ KK: Aero Oy vuosikertomus 1959, 5.

²⁸⁵ KK: Aero Oy vuosikertomus 1960, 11.

²⁸⁶ Tervonen 2004, 86.

1952–1954 sekä 1959–1960 vuosikertomuksissa ilmoitetaan tilauslentojen lentokilometrit. Vuosina 1952–1954 tilauslentojen lentokilometrit on ilmoitettu kertomuksen tilasto-osassa. Vuonna 1952 lentokilometrejä Aeron liikenteessä karttui kaikkiaan 2,3 miljoonaa lentokilometriä, joista tilauslentoja oli puolitoista prosenttia.²⁸⁷ Seuraavana vuonna tilauslentojen osuus neljästä miljoonasta lentokilometristä on yhden prosentin verran.²⁸⁸ Vuonna 1954 on tilauslentojen lentokilometrit yhteensä 5,1 miljoonasta lentokilometristä ovat noin kaksi prosenttia.²⁸⁹

Kun Aero sai käyttöönsä suihkukoneita vuonna 1960, haluttiin kallista kalustoa hyödyntää mahdollisimman paljon. Parhaan taloudellisen hyödyn saamiseksi koneita oli käytettävä myös tilauslentomarkkinoilla, jota varten Aero perusti Polar-Air -nimisen tilauslentoja markkinoivan yrityksen.²⁹⁰ Kar-Air vastusti tätä, sillä yhtiössä tämä koettiin epäreiluna kilpailuna Aeron jatkuvasti hankaloittaessa yhtiön kaikkea lentotoimintaa. Kar-Air tarjoutui suorittamaan Aeron tilauslentoyhtiön lennot. Alustava päätös Polar-Airin perustamisesta tehtiin Aeron hallintoneuvoston kokouksessa 29.12.1961, mutta neuvottelut Kar-Airin kanssa jatkuivat. Kun neuvotteluissa ei päästy eteenpäin Polar-Air jatkoi erittäin halpojen matkojen tekemistä etenkin Välimerelle. Polar-Air oli ensimmäisiä eurooppalaisia lentoyhtiöitä, joka käytti suihkukoneita tilauslentoliikenteessä, mikä teki siitä erityisen kilpailukykyisen. Kun Kar-Airin säännöllisellä Euroopan reittilennolla (ns. Aurinkoreitti) pääsi muun muassa Nizzaan 88 200 markalla, Polar-Airin tilauslentolipun hinta oli vain 31 500 markkaa.²⁹¹ Polar-Airin pitäminen itsenäisenä lentoyhtiönä on hieman ongelmallista, sillä todellisuudessa se on ollut vain markkinointia varten perustettu aputoiminimi.

Vuonna 1962 Aerolla oli neljä Caravelleä, joiden kapasiteettiä alettiin hyödyntää myös tilauslennoilla Välimeren maihin. Veljekset Karhumäki Oy (myöhemmin Karhumäki Airways ja vuodesta 1957 Kar-Air) oli 1950-luvulla alkanut reittilentojensa ohella lennättää turisteja Kanariansaarille ja Espanjaan. Vuonna 1963 Aero osti enemmistön yhtiön osakkeista ja alkoi Aeron tytäryhtiönä hoitaa charter- eli tilauslentoja.²⁹² Suurimmat etelänmatkojen myyjät olivat Suomessa Aurinkomatkat, ruotsalaiset Vingresor ja Europa-resor, tanskalaiset Tjareborg ja Spies sekä Kalevi Keihäsen perustama Keihäsmatkat. Keihäsmatkat tunnettiin räväkästä mainonnastaan, jossa reissuja myytiin sek-

²⁸⁷ Aero Oy vuosikertomus 1952, 16

²⁸⁸ Aero Oy vuosikertomus 1953, 14

²⁸⁹ Aero Oy vuosikertomus 1954, 14

²⁹⁰ Tervonen 2004, 68–69.

²⁹¹ Tervonen 2004, 71,74–75.

²⁹² Alakulppi 2006, 36.

sin ja viinan avulla. Keihäsen ansiona pidetään suomalaisen seuramatkailun kehitystä tavallisen ihmisen harrastukseksi. Keihäsmatkojen kautta maalaiset, työväki, alemmat toimihenkilöt ja eläkeläiset pääsivät mukaan etelänlomille edulliseen hintaan.²⁹³

Etelänmatkat yleistyivät Suomessa 1960-luvun lopulla, kun Aero hankki yhteensä kahdeksan Super-Caravelle -suihkukonetta. Seuraavan vuosikymmenen vaihteeseen tilattiin myös kaksi erityisesti kaukokohteiden lomamatkoille tarkoitettua DC-8 -suihkukonetta. Massaturismin synty vaati siis kehittyntä lentokoneteknologiaa, joka teki myös aikaisemmin hankalien kulkuyhteyksien päässä olleista Välimeren saarista, kuten Korsikasta, Sardiasta, Mallorcasta ja Minorcasta, suosittuja lomakohteita. Turismin kasvu vaati myös lomalainsäädäntöä, jota kehitettiin 1960-luvun hyvässä taloustilanteessa. Nousukausi antoi myös paremmat taloudelliset edellytykset maksaa tyyriitä matkoja. Lentomatkojen hinnat kuitenkin halpenivat, kun koneet saatiin täyteen ja yhä useammilla oli varaa lähteä seuramatkalle ulkomaille.²⁹⁴

1950-luvun turismi suuntautui Suomesta Välimeren kohteisiin. Espanjassa diktaattori Francisco Franco pyrki pönkittämään diktatuuriaan matkailuteollisuuden avulla. Edullisia turistikohteita rahoitettiin oman maan hallituksen toimesta. Suosituin Espanjan turistikohteita oli 1960-luvulle asti Mallorca. Suomalaisten suosimia kohteita olivat myös Espanjan Aurinkorannikon Costa Del Sol ja sen keskus Malaga, Torremolinos sekä Marbella. Myös Katalonian rannikolla sijaitseva Costa Brava oli suosittu kohde. 1960-luvulla matkoja tehtiin myös Kanarian saarille – Gran Canarian Las Palmasiin ja Teneriffan Puerto de la Cruziin. Suuren suosion Kanaria saavutti vasta 1970-luvulla. Portugalin sotilasjunta kehitti maan turismia ja Lissabonista sekä Madeirasta tuli suomalaisten suosimia matkakohteita, vaikka ne saavuttivatkin suosionsa vasta 1970-luvulla. Italian turismi perustettiin lähinnä rikkaan kulttuurinsa ympärille, joten massaturismi kehittyi siellä hieman erilaiseksi. Kreikan kohteita kehitettiin ennen Georgios Papadopoulosen diktatuuria 1967, jonka jäljiltä maan turismi kärsi. Suomesta matkoja tehtiin lähinnä Ateenaan, kunnes 1960-luvulla matkoja alettiin järjestää myös Rhodokselle ja Kosille.²⁹⁵

1950-luvun etelänmatkat olivat kalliita ja harva suomalainen pääsi nauttimaan kylpylälomiksi kutsutuista lomakohteista. 1960-luvun alusta etelänmatkat kasvoivat merkittävästi 1970-luvun puoliväliin. Turistikohteita markkinoitiin siihen asti uniikilla kauneudellaan, kunnes massaturismi oli tehnyt kaikista kohteista samanlaisia. 1960-luvun lopulla lehdissä kritisoihin Rhodosta, Mallorca

²⁹³ Kostiainen et al 1994, 240–241.

²⁹⁴ Kostiainen et al 1994, 227.

²⁹⁵ Korpela 1998, 173–176.

ja Las Palmasia turismin pilaamina matkakohteina, jonne matkustamista ei pidetty enää trendikäänä. Etenkin Mallorca oli tunnettu seksiturismikohteena.²⁹⁶

3.4 Posti- ja rahtiliikenne

3.4.1 Postilennot

Kansainvälinen postiliikenne on saanut kilpailijoita sähköisen tiedonvälityksen uusista innovaatioista. Mutta myös postiliikenteen toimintaedellytykset ovat parantuneet. Tibenevä lentoverkko alkoi kiertää maapalloa. Suihkukoneiden tulo liikenteeseen vuosien 1959-1960 paikkeilla lyhensi välimatkoja. Postiliikenteen sujuminen ei enää ollut kiinni kuljetusvälineistä. Taloudelliset, hallinnolliset ja poliittiset esteet saattoivat sen sijaan aihentaa hankaluuksia.²⁹⁷

Näin kirjoittaa Jukka-Pekka Pietiäinen lentoliikenteen roolista postiliikenteessä. Lentopostin kannattavuutta kokeiltiin Suomessa toisen maailmansodan jälkeen. Posti- ja lennätinhallitus (PLH) pyrki hyödyntämään kaikki avautuvat liikenneyhteydet, sillä se ei itse pystynyt vaikuttamaan yhteyksien järjestämiseen. Kun Aeron toiminta vapautui vuonna 1947 valvontakomission rajoituksista, se avasi yhteyksiä kotimaassa ja ulkomaille, jolloin posti saatiin kulkemaan alati laajenevalla reittiverkostolla ja sen mahdollistamalla jatkoyhteyksillä. Aero muodosti ulkomaan lentopostilinjojen rungon, mutta varsinaista monopoliasemaa sillä ei ollut.²⁹⁸

Aeron koneet lensivät reiteillään matkustajien määrästä riippumatta, joten postin kuljettaminen oli taloudellista postin kuljettamisen näkökulmasta ja kannattavaa lentoyhtiön näkökulmasta. Asiakaiden näkökulmasta lentoposti oli luonnollisesti nopeaa, mutta se oli myös kalliimpaa. Tämä näkyy lentolisämaksuissa, joka oli kuljetuksesta maksettu lisäkorvaus tavallisen postimaksun lisäksi.

Lentolisäjärjestelmää pyrittiin Euroopassa purkamaan 1950-luvulta lähtien. Myös Euroopan ulkopuolelle lentolisämaksuja alennettiin heinäkuusta 1953 alkaen, kun kauttakulkupostin lisäkorvauksista luovuttiin eri maissa.²⁹⁹ Lentokuljetussopimuksissa kotimaisten lentoyhtiöiden (lähinnä Aero ja Kar-Air) sovittiin postille lisäksi etusija yhdistetyillä posti- ja matkustajalennoilla, mikä tarkoitti sitä, että koneen painorajojen täytyessä matkustajia jätettiin asemalle.³⁰⁰

²⁹⁶ Korpela 1998, 172, 177–178.

²⁹⁷ Pietiäinen 1988, 189.

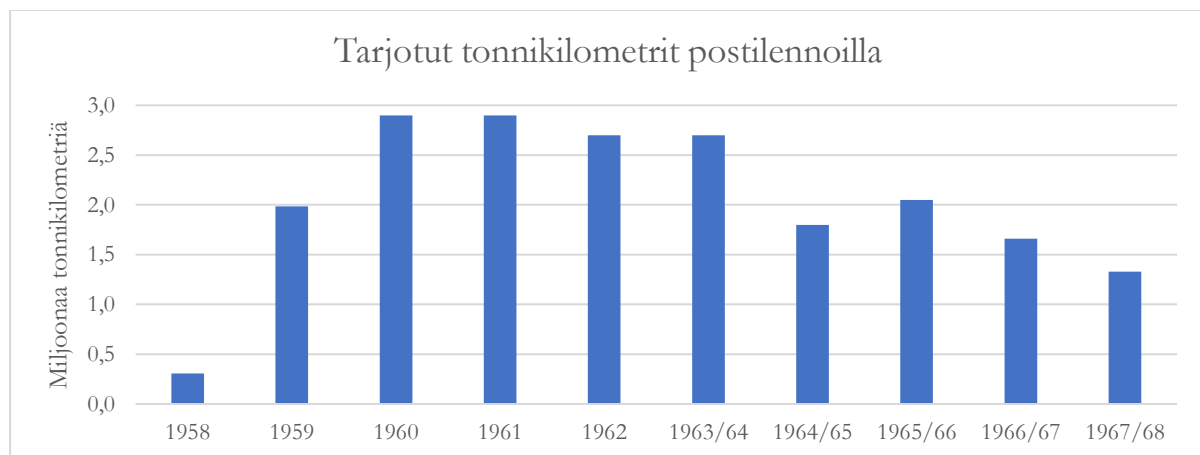
²⁹⁸ Pietiäinen 1988, 195–196.

²⁹⁹ Pietiäinen 1988, 201.

³⁰⁰ Pietiäinen 1988, 280.

Rautateiden ruuhkaisuuden vuoksi postinkulkuun tyytymätön Helsingin sanomat ryhtyi rakentamaan omia kuljetus- ja jakeluverkkojaan, johon liittyi myös muita lehtiä. PLL pyrki vastaamaan kilpailuun järjestämällä vuokratoneita sanomalehtien tilauskuljetuksille. Lennoilla kuljetettiin myös muuta postia. Päivittäinen postilentoliikenne aloitettiin 3.11.1958 reitillä Helsinki-Kuopio, Helsinki-Vaasa ja Helsinki-Vaasa-Helsinki sekä 15.11. alkaen reitillä Helsinki-Jyväskylä-Helsinki.³⁰¹ Postin historiikissa ei kuitenkaan kerrota minkä yhtiön liikenteestä on kyse.

Tonnikilometreissä mitattuna Aeron postilentojen volyyymi on ollut varsin pienimuotista. Vuosikertomuksessa 1959 kerrotaan, että Aero aloitti postilentotoimintansa kotimaassa marraskuussa 1958, joten voidaan olettaa, että nämä yhteydet ovat olleet Aeron hallinnassa.³⁰² Seuraavassa kuvaajassa on esitettynä Aeron vuosikertomusten ilmoittamat postilentojen tarjotut tonnikilometrit. Tarkemmat tiedot postilentojen suoritteista löytyvät liitteestä 7.



Kuvaaja 3.1: Aeron postilennot aloitettiin loppuvuodesta 1958. Kuvaajassa näkyy Aeron tarjoamien postilentojen tonnikilometriä määrää kertomusvuosittain. Tiedot on otettu Aeron vuosikertomuksista 1959-1967/68.³⁰³ Tarkemmat taulukot postilentojen tarjotuista tonnikilometreistä löytyvät liitteestä 7.

Toiminnan alkuvaiheessa marras- ja joulukuussa 1958 suorite jää 300 000 tonnikilometriin ja vuonna 1959 tarjonta nousi 2 miljoonaan tonnikilometriin³⁰⁴, mikä kuukautta kohden enemmän kuin toiminnan aloituskuukausina. Toisena täytenä postilentotoimintavuotena 1960 tonnikilometrejä on jo 2,9 eli lähes 3 miljoonaa tonnikilometriä. Kertomuksen mukaan edellisenä vuonna lentokilometrejä kertyi kuitenkin vain 1,8 miljoonaa tonnikilometriä, josta kertomus laskee kasvuksi 58 %.³⁰⁵ Mikäli kasvu lasketaan vuoden 1959 ilmoittamasta määrästä, nousu olisi 46 %. Kuten riskitiriitoja käsittelevässä luvussa todettiin, on vuoden 1960 vuosikertomuksessa muutettu suoritteiden

³⁰¹ Pietiäinen 1988, 280.

³⁰² Aero Oy vuosikertomus 1959, 3.

³⁰³ Aero Oy vuosikertomukset 1960-1967/68.

³⁰⁴ Aero Oy vuosikertomus 1959, 5.

³⁰⁵ Aero Oy vuosikertomus 1960, 11.

laskentaperiaatteita, mikä aiheuttaa tämänkin heiton. Kasvu on joka tapauksessa huima, vaikka tarjottujen tonnikipometrien nousu kuvaakin vain lentojen maksimikapasiteetin määrää. Koneiden täyttöastetta postilennoilla ei ole mahdollista arvioida vuosikertomuksen tiedoilla.

Vuonna 1960 DC-3 -koneiden rinnalle saatiin yksi Convair-kone, jolla avattiin postilento Helsinki–Jyväskylä–Oulu–Helsinki. Paluumatka Oulusta takaisin Helsinkiin suoritettiin kuitenkin yhdistettynä posti- ja matkustajalentona, jolla postille oli varattu 2000 kilon kiintiö koneen kapasiteetista. DC-3 -koneilla lennettiin reittiä Helsinki–Jyväskylä–Kemi–Jyväskylä–Helsinki.³⁰⁶ Tästä päätellen pelkästään Convair-koneen käyttöönotto postilennoilla nostaa tarjottujen tonnikipometrien määrää, sillä kone on kapasiteetiltaan huomattavasti suurempi.

Vuonna 1961 vuosikertomus ilmoittaa tonnikipometrejä saman verran kuin edellisenä vuonna, eli 2,9 miljoonaa tonnikipometriä. Kertomuksessa ilmoitetaan silti nousuksi 0,3 %, mikä selittyy pyörityksestä satoihintuhansiin.³⁰⁷ Sama tonnikipometrimäärä on mielenkiintoinen, sillä vuonna 1961 verkosto pitenei myös Rovaniemelle. Marraskuusta lähtien kaikki Helsinkiin suunnatut lennot olivat yhdistettyjä posti- ja matkustajalentoja, joilla postille oli varattu kiinteä tilavuus- ja painokiintiö. Kiintiö oli Rovaniemeltä 4300 kg ja muilla reiteillä 1600-1800 kg.³⁰⁸ Verkoston laajenemisesta huolimatta tarjotut tonnikipometrit näyttävät pysyvän entisellään.

Vuonna 1962 tonnikipometrejä postilennoilla tarjottiin kertomuksen mukaan hieman (5 %) vähemmän, kun suoritteeksi kertyi 2,7 miljoonaa tonnikipometriä.³⁰⁹ Pyörityttyjen lukujen mukaan lasku olisi 7 %, mutta heitto perustuu luultavasti vain pyörityksiin. Seuraavana vuonna tonnikipometrejä karttui saman verran kuin edellisenä vuonna, mutta jostain syystä pidennetyin tilikauden 1963/64 kertomuksessa laskuksi ilmoitetaan 20 %.³¹⁰ Tilikauden 1964/65 kertomuksessa edelliselle vuodelle ilmoitetaan 2,3 miljoonaa tarjottua tonnikipometriä, jonka mukaan laskettuna vähennys vuodesta 1962 olisi 15-25 %, riippuen pyörityksestä. Tilikauden 1963/64 kertomus on poikkeuksellisesti 15 kuukautta, joten suoritteiden yhteismitallistaminen 12 kuukauden osuudeksi saattaa aiheuttaa virheellisiä lukemia riippuen siitä, miten vertailukelpoisuus on toteutettu. 400 000 tonnikipometrin heittoa on mahdotonta selittää vuosikertomuksen tiedoilla.

³⁰⁶ Pietiäinen 1988, 281.

³⁰⁷ Aero Oy vuosikertomus 1961, 10.

³⁰⁸ Pietiäinen 1988, 281.

³⁰⁹ Aero Oy vuosikertomus 1962, 13.

³¹⁰ Aero Oy vuosikertomus 1963/64, 19.

Vuonna 1964 tonnikilometrejä tarjottiin 1,8 miljoonaa ja kertomus ilmoittaa laskuksi 22 % edellisen vuoden 2,3 tonnikilometristä.³¹¹ Jos lasku laskettaisiin edellisen vuosikertomuksen ilmoittamasta 2,9 miljoonasta tonnikilometristä, lasku olisi kuitenkin jopa 33 %. Lasku on joka tapauksessa huomattava ja se selittyy sillä, että tilauslennoista lehtiyrityksiltä perittyä lisäkorvausta korotettiin marraskuussa 1963 huomattavasti. Tämä johti useiden pääkaupunkiseudun lehtien luopumiseen lentokuljetuksista. Lentokuljetuksiin palattiin kuitenkin jo seuraavan vuoden marraskuussa.³¹² Vuonna 1964 koko Suomen tilauslentoliikenteen kuljettaman postin määrä aleni edelliseen vuoteen nähden 14,9 % Postin historian mukaan, joten kuljetusten on täytynyt siirtyä Aerolta muille toimijoille, jos luvut pitävät paikkansa.³¹³ Seuraavana vuonna postinkuljetuksen tilauslentojen määrä kääntyi pieneen kasvuun Suomessa, mutta 1960-luvun alun huippua ei saavutettu enää.³¹⁴ Aeron tarjonnan määrä kasvoi 2,05 miljoonaan tonnikilometriin tilikaudella 1965/66 ja vuosikertomuksen ilmoittama 14 % kasvu pitää näillä luvuilla paikkansa.³¹⁵

Tilikaudella 1966/67 Aeron postilentojen tarjonta oli enää 1,66 miljoonaa tonnikilometriä. Vuosikertomuksessa ilmoitetaan, että yöpostiliikennettä on supistettu talvikauden alussa ja tarjonta on vähentynyt 19 %.³¹⁶ Kustannussyistä reitit Helsinki-Vaasa-Helsinki, Helsinki-Kuopio, Kuopio-Joensuu-Helsinki ja Oulu-Kokkola/Pietarsaari-Helsinki lopetettiin marraskuun alussa, jolloin postilennosta jäljelle jäi vain edestakainen reitti Helsingistä Oulun kautta Rovaniemelle. Muilla reiteillä posti siirrettiin kulkemaan tavallisilla reittilennoilla tai autokuljetuksilla.³¹⁷

Kaudella 1967/68 Aeron tarjoamien tonnikilometriä määrä oli enää 1,33 miljoonaa, eli laskua edelliseen kauteen oli noin 20 %, mikä pitää kertomusten ilmoittamien lukujen valossa oikealta.³¹⁸ Tilauslentojen tarve väheni marraskuusta 1967 lähtien, kun postia alettiin kantaa lähes koko maassa vain kerran päivässä aamukantona. Kun iltapäiväkannot lopetettiin, ei aamulentoja enää tarvittu. Vuotta myöhemmin kaikki sanomalehdet siirtyivät kustannussyistä pelkkiin aamupäiväkantoihin. Marraskuussa 1968 järjestettiin korvaava tilausajokuljetus reitille Helsinki-Oulu-Kemi-Rovaniemi. Tästä lähtien postia kuljetettiin vain rahtina normaaleilla reittivuoroilla.³¹⁹

³¹¹ Aero Oy vuosikertomus 1964/65, 14.

³¹² Pietiäinen 1988, 281-282.

³¹³ Pietiäinen 1988, 282.

³¹⁴ Pietiäinen 1988, 282.

³¹⁵ Aero Oy vuosikertomus 1965/66, 14.

³¹⁶ Aero Oy vuosikertomus 1966/67, 12.

³¹⁷ Pietiäinen 1988, 282.

³¹⁸ Aero Oy vuosikertomus 1967/68, 12.

³¹⁹ Pietiäinen 1988, 282.

Riippumatta siitä minkä vuosikertomuksen lukuja tarkastellaan, kehitys on poikkeuksellisista luvuista huolimatta selkeä. Postia kuljetettiin paitsi tavallisilla reittilennoilla, myös kotimaisilla tilauspostilennoilla, joiden määrä kasvoi nopeasti 1950-luvun lopulta ja laski tasaisesti 1960-luvun loppua kohti. Postiliikennettä ei juuri Aeron vuosikertomuksissa tai historiikeissa mainita, toisin kuin Kar-Airin historiikissa, jossa postitoiminta saa osakseen merkittäväkin huomiota.³²⁰

Kun postilentoja verrataan Aeron tonnikilometrien kokonaistarjontaan, vaihtelee osuus vuodesta riippuen 2–9 % välillä (katso liite 8), jos aloitusvuoden kahden kuukauden lentoja ei huomioida (0,8 %). Myös prosentiosuuksista on vaihtelevista tonnikilometrilukemista johtuen vaihtelevia tietoja, joten vaihteluväli voi olla kapeampikin. Esimerkiksi Vuonna 1961 postilentojen osuudeksi ilmoitettiin 9 %, mutta vuoden 1962 kertomuksen perusteella osuus on ollut 5 %.³²¹ Jos näin olisi, olisi osuuden vaihteluväli ilman aloitusvuoden kahta kuukautta 2–6 % kokonaistarjonnasta. Joka tapauksessa postilentojen osuus tarjonnasta on melko pieni, kun huomioidaan se, että lentoja lennettiin päivittäin. Toisaalta huippuvuosinaan jopa lähes 3 miljoonaan tonnikilometriin yltänyt toiminta on ollut merkittävä lisätulo yhtiölle. Suomalaisten sanomalehtien lukijoille näiden lentojen merkitys on kuitenkin ollut huomattavasti suurempi.

3.4.2 Rahtiliikenne

Aero on hoitanut rahtiliikennettä vuosikertomusten mukaan talvikaudesta 1965/66 tarkastelujakson loppuun saakka reitillä Helsingistä Kööpenhaminan kautta Amsterdamiin. Reittiä lennettiin DC-3 -koneilla kaksi kertaa viikossa.³²² Muuten rahtiliikenteestä mainitaan vain kaluston osalta. Vuonna 1952, jolloin kunnostettiin yksi DC-3 -kone erityisesti koulutus- ja rahtikäyttöön.³²³ Vuonna 1966/67 ilmoitetaan DC-8 -koneiden hankinnasta, joissa on huomioitu myös koneiden käytettävyys rahtilentokoneina.³²⁴ Viimeinen maininta rahtilennoista on vuoden 1967/68 kertomuksessa, jossa kerrotaan Kar-Airille vuokratun DC-6B -koneen muuttamisesta rahtikoneeksi.³²⁵ Vuosikertomus 1965/66 on ainoa, joka ilmoittaa liikennetulos-osiossaan, että rahtilentoja on suoritettu 0,32 miljoonaa tarjottua tonnikilometriä, joista on saatu myytyä 79,4 %.³²⁶ Aeron tavallisilla reittilennoilla kuljetettiin jonkin verran rahtia koneiden ruumassa.

³²⁰ Ks. esim. Tervonen 2004, 27, 86, 100.

³²¹ Aero Oy vuosikertomus 1961, 10; 1962, 13.

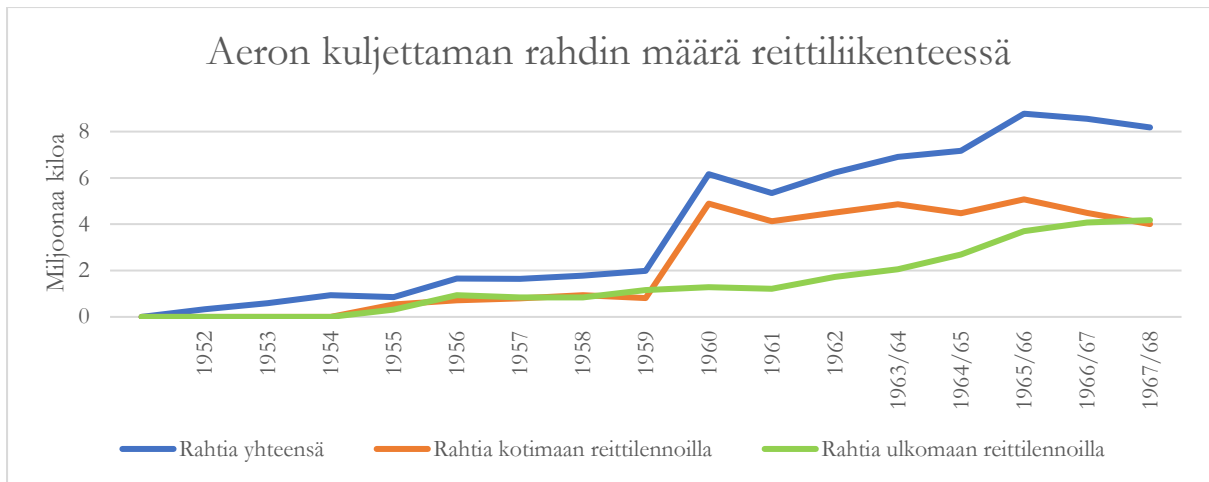
³²² Aero Oy vuosikertomus 1965/66, 8.

³²³ Aero Oy vuosikertomus 1952, 4–5.

³²⁴ Aero Oy vuosikertomus 1966/67, 14–15.

³²⁵ Aero Oy vuosikertomus 1967/68, 10.

³²⁶ Aero Oy vuosikertomus 1965/66, 14.



Kuvaaja 3.1: Aeron kuljettaman rahdin määrä reittiliikenteessä on ilmoitettu vuoteen 1954 asti vain kokonaismääränä vuosikertomuksissa. Vuosina 1954–1967/68 kertomuksissa ilmoitetaan rahdin määrä kotimaan ja ulkomaan reiteillä erikseen, mutta kuvaajaan on laskettu myös näiltä vuosilta yhteismäärä kehityksen havainnollistamiseksi. Tiedot on otettu Aeron vuosikertomuksista 1952–1967/68.³²⁷ Tarkemmat tiedot rahdin määrästä löytyvät liitteestä 7.

Kuten kuvaajasta 3.1 näkyy, on reittilennoilla kuljetetun rahdin määrä noussut huomattavasti suihkukoneiden käyttöönoton myötä. Rahtia on siis kuljetettu koko 1950–1960 -lukujen ajan. 1950-luvun kokonaisrahdin määrä jää varsin pieneksi, alle kahden miljoonan kilon. 1960-luku puolestaan on selkeästi nostanut rahdin kuljettamisen uudelle tasolle. Rahdin määrä nousee kertaheitolla 211 %, erityisesti kotimaan rahdin lisääntyessä huomattavasti. Tarkemmat määrät rahtisuoritteista löytyvät liitteestä 7. Rahdin määrä nousee ulkomaisilla reittilennoilla tasaisemmin. Ulkomainen rahti ohittaa kotimaisen vuosina 1956, 1959 sekä 1967/68, jolloin ulkomaisen rahdin määrä saavuttaa 1960-luvun alun harppauksen kotimaisen rahdin määrässä. Vuosikertomuksesta ei selviä, onko Aeron varsinaisen rahtireittilennon rahti ilmoitettu rahtitilastoissa. Kasvu näyttäisi olevan muutenkin tasaista, mutta toisaalta se hieman nousee vuonna 1965, jolloin reitti avattiin. Tällä aineistolla on mahdotonta kuitenkin sanoa, millaista rahtiliikennettä Aero on tarkastelujakson aikana harjoittanut.

Aeron toiminta 1960-luvulla eroaa edellisestä vuosikymmenestä siis monella tapaa. Uudistuneen kaluston ja mittavan ulkomaan verkoston lisäksi 1960-luvulle ominaista on hakeutuminen uusille ilmailun toiminnanaloille, joita rahtiliikenne edustaa postiliikenteen ja tilauslentoliikenteen rinnalla. Kiristynyt kilpailu ajoi yhtiön etsimään kalustolleen mahdollisimman kustannustehokasta käyttöä, ettei koneita jouduttaisiin seisottamaan. Samalla kolikon käänköpuolena on kuitenkin lisääntyvä ja erilaistuva kysyntä, johon tämä toiminnan laajeneminen oli vastauksena.

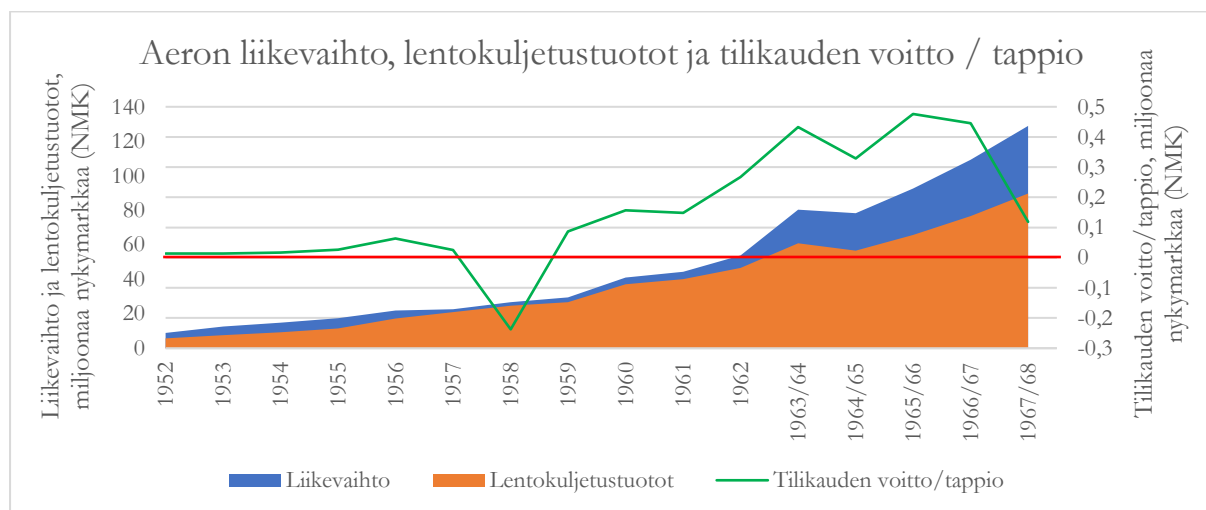
³²⁷ Aero Oy vuosikertomukset 1952–1967/68.

4. Taloudellinen tulos

4.1 Taloudellinen tulos ja liikennetuotot

Viimeinen Aeron vuosikertomusten osio kuvaa yhtiön taloudellista tilannetta. Osioon kuuluu yleiskuvaus taloudesta ja tilikauden rahatalouteen vaikuttaneista seikoista. Lisäksi mainintoja talouden tilasta sisältyy vuosikertomusten yhtiön toiminnasta kertovaan osioon. Talousosioon kuuluvat myös tuloslaskelmat sekä omaisuustaseet. Taloudellisen informaation ylimalkainen tarkastelu näyttää yhtiön taloudellisen tuottavuuden kasvaneen huomattavasti. Lentokuljetustuottojen osuus liikevaihdosta kuitenkin vähenee 1960-luvun edetessä. Seuraavaksi tarkastelen Aeron lentokuljetusten tuottojen sekä yhtiön tekemien tilikauden voittojen kehitystä. Alaluvussa 4.2 tarkastellaan yksityiskohtaisemmin Aeron lentolippujen hintojen kehitystä kotimaisilla ja ulkomaisilla reiteillä.

Seuraavassa kuvaajassa 4.1 on esitetty Aeron liikevaihto, lentokuljetustuotot sekä tilikauden voitto tai tappio. Tarkemmat luettelot löytyvät liitteestä 8, jossa on esitetty myös tuloksen muutokset edellisiin vuosiin. Vuonna 1953 otettiin käyttöön turistiluokka kaikkialla Euroopassa. Tämä tarkoitti 20 % lentokuljetustariffien alennusta turistiluokan matkalipuissa, minkä johdosta kysyntä nousi.³²⁸ Kyseisenä vuonna lentokuljetustuotot nousivat edellisestä vuodesta jopa 31 %.



Kuvaaja 4.1: Aeron liiketoiminnan tulokset vuosilta 1952–1967/68 nykymarkoissa. Liikevaihto on kuvaajassa sininen alue, josta osa on oranssilla merkattua lentoliikenteestä syntynyttä tuottoa. Vihreä viiva osoittaa tilikauden voiton tai tappion määrän. Liikevaihto ja tilikauden voitto löytyvät vuosikertomusten tulostaseista ja tuotot on ilmoitettu kertomusten tekstiosassa taloudellisen tuloksen kohdalla.³²⁹ Tarkemmat taulukot löytyvät liitteestä 8.

³²⁸ Aero Oy vuosikertomus 1953 3–4.

³²⁹ Aero Oy vuosikertomukset 1952–1967/68.

Juha Alangon mukaan lentokuljetusmarkkinoiden vapauttaminen velvoittaa yhtiöt muuttamaan tuotantoprosessejaan niin, että voittoa pystytään tuottamaan markkinoiden asettamalla hinnoittelulla mahdollisimman tehokkaasti. Kun hinnat tulevat vähemmän riippuvaisiksi keinotekoisesta kontrollista, joissa valtioiden hallitukset toimivat omien tai lentoyhtiöiden kartellien intressien mukaan, hinnoittelun merkitys tulee yhä tärkeämmäksi kilpailussa pärjäämisen näkökulmasta.³³⁰ Hinnoittelua on kansainvälisin toimin pyritty myös tämän tutkielman tarkastelujaksona tekemään kilpailukykyisemmäksi, mutta käytännössä hinnoittelun määrittävät tariffit ovat ohjanneet lentolippujen arvon kehitystä. Näin lentoyhtiön mahdollisuudet vaikuttaa hinnoitteluun on tietyssä mielessä rajallista, mikä näkyy myös lippujen hintojen kehitystä tarkastellessa.

Vuoden 1952 kertomuksessa kerrotaan yleisestä kansainvälisten lentokuljetustariffien 5 % korotuksesta.³³¹ Lentoliikenteen tariffit ovat kansainvälisen lentoyhtiöiden etujärjestön, IATA:n määrittelemiä hintataulukkoita, joiden mukaan yhtiöiden hinnoittelu määrittyi. Uusia konehankintoja varten otetuista lainoista on lyhyt maininta vuoden 1952 vuosikertomuksessa. Saman vuonna DC-3 -koneet olivat varaosia lukuun ottamatta saatu poistettua.³³²

Vuonna 1956 lentoliikenne kotimaassa seisahtui yleislakon vuoksi täysin ja näin myös suurin osa ulkomaan liikenteestä maaliskuun 4.–19. päivänä. Vuosikertomuksen mukaan tämä on vaikuttanut huomattavasti liikennetulokseen. Lisäksi tulosta on huonontaneet lakon jälkeiset palkankorotukset, jotka ovat lisänneet yhtiön kuluja.³³³ Jos katsotaan yhtiön tilikauden taloudellisia mittareita, on kyseisenä vuonna liikevaihto silti noussut 25 %, lentokuljetustuotot 51 % ja tilikauden voittokin kasvoi 144 % edellisestä.³³⁴ Näitä mittareita arvioiden ei voida sanoa, että lakon vuoksi tulos oli ollut lainkaan huono.

Vuoden 1957 kertomuksessa mainitaan markan devalvaatio ja sen mukanaan tuoma kulujen nousu.³³⁵ Tämä näkyy hieman heikentyneenä liikevaihtona ja edellistä vuotta pienempänä voittona, mutta molemmat ovat 1950-luvun tuloksiin verrattuina varsin hyvällä tasolla. Vuonna 1958 kertomuksessa on vahvasti läsnä heikko taloudellinen tilanne, mikä johtui Suomen huonosta taloustilanteesta. Kotimaan liikennettä harvennettiin ja henkilökuntaa supistettiin säästöjen synnyttämiseksi. Yhtiön 1270 työntekijästä irtisanottiin 86 henkilöä, mutta kertomuksessa ei mainita mistä

³³⁰ Alanko 2002, 55.

³³¹ Aero Oy vuosikertomus 1952, 4.

³³² Aero Oy vuosikertomus 1952, 7.

³³³ Aero Oy vuosikertomus 1956, 7.

³³⁴ Aero Oy vuosikertomus 1956, 7; 10; 11.

³³⁵ Aero Oy vuosikertomus 1957, 5.

henkilöstöryhmästä.³³⁶ Kertomuksessa nostetaan edelleen esiin markan devalvaatio, joka nosti 39 prosentilla yhtiön ulkomaisella rahalla maksettuja kustannuksia etenkin polttoaineista.³³⁷ Samana vuonna allekirjoitettiin Caravellejen tilaussopimukset, joita varten yhtiö laski liikkeelle 400 miljoonan markan 10-vuotisen obligaatiolainan. Lisäksi kertomuksessa mainitaan Kansaneläkelaitoksen antama 100 miljoonan markan laina.³³⁸ Vuonna 1958 Aero tekee massiivisen tappion, joka kasvaa jopa yli 23,8 miljoonaan markkaan. Kertomuksen mukaan tappio kuitattiin edellisten vuosien voittojäännöksillä (2,1 miljoonaa markkaa) sekä 246 miljoonan vararahaston varoilla.³³⁹

Vuoden 1959 kertomuksessa ilmoitetaan, että kustannuksia on onnistuttu vähentämään tarjottuun kapasiteettiin nähden.³⁴⁰ Edellisenä vuonna tehdyt supistustoimenpiteet ovat varmasti osaltaan korjanneet heikkoa taloustilannetta, mutta myös talouden nopea elpyminen on tähän ollut vaikuttamassa. Vuonna 1959 on kannattavuutta pyritty edelleen parantamaan istuinmääriä lisäämällä.³⁴¹ Suihkuliikenteeseen siirtymisen rahoitukselliset vaatimukset ovat edellyttäneet yhtiön osakepääoman nostamista 60 miljoonasta markasta 900 miljoonaan. Osakepääoman nostosta valtio merkitsi 73 %, joka katettiin vuoden varsinaisen tulo- ja menoarvion määrittämällä määrärahalta. Lisäksi kertomuksessa ilmoitetaan suihkuliikennettä varten lisätystä henkilöstöstä, mutta tarkemmin tätä ei selitetä.³⁴² Tulokseen negatiivisesti vaikutti lentotoimintaan vaikuttanut korjaamoiden teknillisten toimihenkilöiden lakko 5.–21. toukokuuta. Kulut nousivat palkkojen yleiskorotusten vuoksi, mutta polttoaineisiin on vuoden aikana tehty kertomuksen mukaan hinnanalennuksia.³⁴³

Toinen valtionyhtiö Neste Oy näki Aeron polttoainekustannuksille itselleenkin mieluisan ratkaisun. Keväällä 1960 Neste hankki osan Aeron osakkeista päästäkseen vaikuttamaan yhtiön polttoainepolitiikkaan. Nousu Aeron merkittäväksi osakkaaksi toimi osana Nesteen laajentumisstrategiaa. Naantalin jalostamon suunniteltiin alkavan jalostaa lentopetrolia, ja Aeron turvin turvattiin uuden tuotteen markkinat.³⁴⁴

Vuoden 1960 kertomuksessa korostetaan erityisesti suihkukoneiden käyttöönoton tuomia kasvulukuja. Ulkomaan reittiliikenteessä myynti nousi 45 % koko vuonna ja Caravellejen käyttöönoton jälkeen 54 %. Kotimaan reiteillä myynti nousi samalla 25 %. Tilauslentoliikenne kasvoi tilivuoden

³³⁶ Aero Oy vuosikertomus 1958, 4.

³³⁷ Aero Oy vuosikertomus 1958, 5

³³⁸ Aero Oy vuosikertomus 1957, 3–4.

³³⁹ Aero Oy vuosikertomus 1958, 6.

³⁴⁰ Aero Oy vuosikertomus 1959, 3.

³⁴¹ Aero Oy vuosikertomus 1959, 3.

³⁴² Aero Oy vuosikertomus 1959, 4.

³⁴³ Aero Oy vuosikertomus 1959, 5–6.

³⁴⁴ Kuisma 1997, 308.

aikana 64 %.³⁴⁵ Tämä näkyy myös tuloksessa. Saman vuonna tilattiin neljäs Caravelle ja tehtiin sopimus yhden Metropolitanin ostosta. Uusien hankintojen rahoittamiseksi myytiin yksi DC-3 -kone.³⁴⁶ Vuoden aikana yhtiön toimitusjohtajaksi nimitettiin kauppa- ja teollisuusministeriön ylijohtaja, ekonomi Gunnar Korhonen, kun sotilasuralta Aeron ohjaksiin tullut Leonard Grandell siirtyi eläkkeelle.

Vuoden 1961 kertomuksessa kerrotaan tarjonnan vähentämisestä, jolla on pyritty yhtiön kannattavuuden parantamiseen. Etenkin kotimaan kannattamattomia reittejä vähennettiin. Kotimaan liikenne supistui toukokuussa myös korjaamoiden työnseisauksen vuoksi, mutta tästä kertomuksessa ei kerrota enempää. Kertomuksen mukaan kilpailu ulkomaisilla reiteillä on kiristynyt ja kotimaisilla reiteillä maantieverkoston paraneminen ja yksityisautoilun lisääntyminen on heikentänyt kysyntää.³⁴⁷ Konehankintojen rahoittamiseksi ja niiden samalla mahdollistaessa vanhan kaluston myynnin, kaupattiin toinen DC-3 -kone Puolustusvoimille.³⁴⁸

Vuoden 1962 vuosikertomus on viimeinen, jonka tilivuosi on sama kuin kalenterivuosi (1.1.-31.12.). Kyseisenä vuonna suhdannenusun heikkeneminen on vaikuttanut kertomuksen mukaan yhtiön tulokseen, mutta lopputulemaan oltiin tyytyväisiä. Kannattavuuden parantamiseksi kotimaan verkostoa on edelleen supistettu, mutta samalla panostettiin reitteihin, joilla kysyntää riitti.³⁴⁹

Vuosikertomuksessa 1962 kerrotaan, että Aero on ostanut Veljekset Karhumäen koko osakekannan ja samalla saanut Kar-Airista 27 %.³⁵⁰ Karhumäet olivat tarjonneet Aerolle osakkeitaan ja Aero vuorostaan tarjoutunut ostamaan Kar-Airin konekannan, mutta sopivaa kauppasopimusta ei syntynyt.³⁵¹ Kauppa syntyi viimein vuonna 1962, kun Kar-Airin taloudellinen tilanne alkoi olla vaaka-
laudalla. Veljekset Karhumäki siirtyi Aeron omistukseen, eli Aero sai näin Kar-Airin osakkeista 28,9 %. Aeron saamien osakkeiden edustama äänimäärä oli kuitenkin 50,7 %, eli Aerolla oli vahva määräysvalta.³⁵² Ismo Tervonen kritisoi tätä, sillä Aerolla ei ollut taloudellista vastuuta Kar-Airista siinä määrin kuin sillä oli määräysvaltaa neljän äänen osakkeiden myötä.³⁵³

³⁴⁵ Aero Oy vuosikertomus 1960, 6.

³⁴⁶ Aero Oy vuosikertomus 1960, 6.

³⁴⁷ Aero Oy vuosikertomus 1961, 5.

³⁴⁸ Aero Oy vuosikertomus 1961, 6.

³⁴⁹ Aero Oy vuosikertomus 1962, 6.

³⁵⁰ Aero Oy vuosikertomus 1962, 6.

³⁵¹ Tervonen 2004, 45, 58.

³⁵² Tervonen 2004, 87.

³⁵³ Tervonen 2004, 97.

Kaupparahat Aero sai valtiolta, joka sisällytti rahat lisämenoarvioon vuodelle 1962.³⁵⁴ Lisäksi Aero myi kaupassa saamansa Kuoreveden tehdaslaitoksen puolustusvoimille. Tästä syntyneet liikevoitot katsottiin eduskunnassa tarpeettoman isoiksi, joten säädettiin erityislaki, joka vapautti Aeron maksamasta veroa liikevoitosta lainkaan. Ismo Tervonen kritisoi Aeron saamaa valtion avokäisyyttä, sillä valtio oli juuri nostanut osakepääomaa 60 miljoonasta 900 miljoonaan vuonna 1960 ja sitten 1800 miljoonaan 1962, minkä lisäksi valtio takasi Aeron lainoja.³⁵⁵ Valtion tuki Aerolle on ymmärrettävää, sillä Aero oli valtion osaksi omistama valtionyhtiö. Valtion ja Aeron symbioosi on eittämättä hankaloittanut muiden toimijoiden kilpailua alalla.

Vuoden 1963/64 kertomus aloitetaan juhlallisesti kutsumalla Aeroa yhdeksi maailman vanhimmista lentoyhtiöistä sen täyttäessä marraskuussa 40 vuotta. Heti tämän perään ilmoitetaan lentoliikenteen suhdannelaskusta ja kiristyneestä rahatilanteesta, jotka Aero nimittää suihkuliikennekauden avaamisesta johtuvien tasapainohäiriöiden syyksi. Aeron taloudellinen asema on kuitenkin kertomuksen mukaan vahvistunut ja paine kustannustason nousuun on torjuttu. Tätä ei pidetä kuitenkaan itsestään selvänä, vaan kertomus lupaa vastaisuudelle haasteita näiden ongelmien korjaamiseksi. Kertomuksessa ilmoitetaan myös Kar-Airin kanssa tehdystä yhteistoimintasopimuksesta, jonka tavoitteena oli yhtiöiden molemminpuolinen kustannusten säästö.³⁵⁶

Kotimaan reittiliikenteen kannattavuus oli edelleen heikentynyt suhdannekehityksen ja muiden kuluneuvojen aiheuttaman lisääntyneen kilpailun vuoksi. Vuoden 1963/64 kertomuksessa ilmaistaan ensimmäistä kertaa kotimaan reittiliikenteen rasitteesta varsin tyyliä: ”*Tämä toimintasektori on yhtiölle edelleen tuntuva taloudellinen rasitus ja kuluttaa valtaosan ulkomaan liikenteestä saadusta ylijäämästä.*”³⁵⁷

Aeron liikenteen tuotot ovat olleet jatkuvasti nousussa lukuun ottamatta vuoden 1964/65 edellistä vuotta heikompaa tulosta. Vuosikertomus 1964/65 aloitetaan strategiakuvausella: ”Kiristynvä kilpailu ja pyrkimys lisätä kotimaisella lentokalustolla suoritettavien matkustajakilometrien osuutta Suomen lentoliikenteestä ovat kertomusvuoden aikana kannustaneet yhtiötä avaamaan uusia suoria ja nopeita yhteyksiä Euroopan lento- ja lomakeskuksiin.”³⁵⁸ Kertomuksessa on vahva toiminnan vahvistamisen ote. Kertomuksessa mainitaan, että Super Caravellet ovat investointi kilpailussa pärjäämiselle. Ulkomaisten matkustajalentojen tariffit laskivat tilivuoden aikana 4 % ja uusilla koneilla

³⁵⁴ Tervonen 2004, 86.

³⁵⁵ Tervonen 2004, 90.

³⁵⁶ Aero Oy vuosikertomus 1963/64, 8.

³⁵⁷ Aero Oy vuosikertomus 1963/64, 11.

³⁵⁸ Aero Oy vuosikertomus 1964/65, 6.

kyettiin laajentamaan tarjontaa huomattavasti.³⁵⁹ Samalla kuitenkin nostetaan ongelmaksi vanhentunut kalusto kotimaisessa liikenteessä, mikä heikentää kannattavuutta. Kotimaan reiteillä toimintaa puolestaan edelleen keskitettiin kysytyimmille reiteille – etenkin Pohjois-Suomeen.³⁶⁰

Kertomuksessa 1965/66 nousee vahvasti huoli kilpailun kiristymisestä ulkomaisilla reiteillä. Aero on kyennyt tähän vastaamaan parantuneilla yhteyksillä ja kilpailukykyisellä kalustolla, mutta samalla huomautetaan, että suomalaisen matkustamisen potentiaali ei ole käytössä, kun yhtiöllä ei ole valamerentakaiseen liikenteeseen soveltuvaa kalustoa. Kertomuksessa mainitaan myös teknillisen ja maapalveluhenkilökunnan lakosta (17.3.–6.4.1966), josta erityisesti kotimainen reittiliikenne kärsi.

³⁶¹ Samana vuonna tehtiin sopimukset kahden Super Caravellen lisätilauksesta. Laajentuneen suihkukonekaluston vuoksi Aero perusti oman suihkumoottorikorjaamon, joka alkaisi vuoden 1966 lopulla korjaamaan myös muiden yhtiöiden Caravelle-koneita. Lisäksi Aero hankki simulaattorin, jolla oli tarkoitus aloittaa useampien lentoyhtiöiden lentäjien kouluttaminen Caravelle-kalustoon.³⁶² Näiden sivutointen tuottavuudesta tai toiminnasta ei vuosikertomuksissa ole suuremmin mainittu.

Vuoden 1966/67 kertomuksessa korostuu vahvasti toiminnan laajeneminen. Kireästä kilpailusta huolimatta Aero oli kyennyt edelleen lisäämään markkinaosuuttaan. Kertomuksessa todetaan, että Euroopassa ei Aerolla ole mahdollisuuksia laajeta enempää, mutta toiminnan laajentaminen sen ulkopuolelle mahdollistaisi ”kotimaisen liikennepotentiaalin käytön”, eli suomalaisten matkailun kasvattamisen. Tätä varten Aero hankki kaksi DC-8 -konetta, joilla voitaisiin avata liikenneyhteydet Atlantin yli.³⁶³ Kertomusvuosi alkaa kesken maapalveluhenkilökunnan lakon, joka vaikutti myös kertomusvuoden tilikauteen. Liikennettä on kuitenkin pystytty kasvattamaan sekä ulkomaisilla että kotimaisilla reiteillä, sillä kaluston uusiminen mahdollisti kustannustehokkaampien koneiden käytön myös kotimaan liikenteessä. Kotimaan kuljetushintoja nostettiin silti kesäkuun alussa keskimäärin 12 %.³⁶⁴

Viimeisenä Aeron nimellä lennettyinä toimintavuotena kertomuksessa korostuu jälleen taloudellisen tilanteen heikentyminen. Kertomuksessa 1967/68 ongelmiksi luetellaan Lähi-idän sota kesäkuussa 1967 sekä Euroopan häiriötekijät, joita olivat heikentynyt taloudellinen aktiviteetti, maksutasehäiriöt sekä näiden seurauksena kiristyneet matkustamisen rajoitukset. Kansainvälinen huono kehitys korostui markan devalvoinnin johdosta lokakuussa. Samana vuonna IATA:n säännösten

³⁵⁹ Aero Oy vuosikertomus 1964/65, 6.

³⁶⁰ Aero Oy vuosikertomus 1964/65, 6–7.

³⁶¹ Aero Oy vuosikertomus 1965/66, 7.

³⁶² Aero Oy vuosikertomus 1965/66, 9.

³⁶³ Aero Oy vuosikertomus 1966/67, 7.

³⁶⁴ Aero Oy vuosikertomus 1966/67, 8.

mukaisesti korotettiin lentolippujen hintoja 31,25 %. Myös kotimaan lentolippujen hintoja jouduttiin korottamaan 15 % devalvaation johdosta kohonneiden kustannusten vuoksi. Hintojen korotukset vaikuttivat etenkin ulkomaisen liikenteen kysyntään heikentävästi ja täten myös taloudelliseen tulokseen. Kertomuksessa ollaan kuitenkin tyytyväisiä lopputulokseen olosuhteet huomioon ottaen.³⁶⁵

Koska toiminta on seuraavana vuonna nousemassa uudelle tasolle Atlantin ylittävän liikenteen aloittamisen myötä, on henkilöstöä ja markkinointiorganisaatiota laajennettu jo vuonna 1967/68. Yhdysvaltain liikenteen organisoimiseksi Aero aikoi palkata henkilöstöä Pohjois-Amerikkaan ja perustaa uusia toimipaikkoja ainakin Philadelphiaan, Detroitiin, Bostoniin ja San Fransiscoon. Henkilöstöä lisättiin myös kotimaassa tuotannon tulevan kaksinkertaistumisen vuoksi. Henkilöstöä suunniteltiin kasvatettavaksi 200 työntekijällä.³⁶⁶

Aeron vuosikertomuksista löytyy selvää markkinointitarkoituksessa tehtyä tulevaisuusinformaatiota. Yhtiö tiedottaa mainoshenkisestisesti uusista koneista, yhtiön 40-vuotisesta menestystarinasta sekä 1970-luvun taitteessa aloitettavasta Atlantin ylittävästä liikenteestä. Tämä henkiä selvästi myös laskentatoimen roolin muutosta 1960-luvulla. Raportoinnin tavoitteena Tuomisen jaottelusta korostuu kaikki kolme tavoitetta. Taloudellisesta tilasta informoidaan avoimuuspolitiikan hengessä sidosryhmille, annetaan tietoa yhtiön toiminnasta ja kannattavuudesta sekä pyritään lisäämään luotettavuutta ja mielenkiintoa yhtiöön. Etenkin rahoittajien näkökulmasta talousinformaatio osoittaa Aeron kyvykkyyden selvitä heikoistakin taloudellisista tilanteista, vaikka suuri tekijä tässä onkin taustalla vaikuttanut valtio. Kuitenkin sekä hyvistä, että huonoista ajoista tiedottaminen täyttää objektiivisuuden ja luotettavuuden tavoitteita tilinpäätösinformaation velvoitteista.

4.2 Hintojen kehitys

Hintojen kehityksessä on huomioitava rahan arvon muutokset. Rahan arvo muuttuu paitsi inflaation vaikutuksesta, myös tulojen kasvun vaikutuksesta. Tämän takia lentolippujen hinnat on muutettu rahanarvolaskurilla vastaamaan vuoden 1968 rahan arvoa. Hintakehitys on sidottu elinkustannusindeksiin, joka huomioi kuluttajahintaindeksin sekä rahamuutokset. Kuluttajahintaindeksi tekee hinnat vertailukelpoisiksi sitomalla hinnat inflaatiokehitykseen ja ihmisten ostovoiman parantamiseen. Indeksillä huomioi myös vuoden 1963 rahanarvon muutoksen, jolloin vanhat markat vaihtuivat uusiksi markkoiksi, joita alettiin kutsua nykymarkkoiksi erotuksena vanhaan valuuttaan. Muutos tarkoitti käytännössä pilkun siirtämistä, sillä 100 vanhaa markkaa vaihtui yhdeksi markaksi, joka

³⁶⁵ Aero Oy vuosikertomus 1967/68, 7.

³⁶⁶ Aero Oy vuosikertomus 1967/68, 14–15.

jakautui sataan penniin. Rahauudistus tehtiin Suomessa vuonna 1962, ja uusi raha tuli käyttöön alkuvuodesta 1963. Hintojen kehityksessä näyttäisi siltä, että samalla hintoihin on tullut pientä nousua, vaikka uudistuksessa rahanarvon ei pitänyt nostaa hintoja.

4.2.1 Hintojen kehitys kotimaan lennoilla

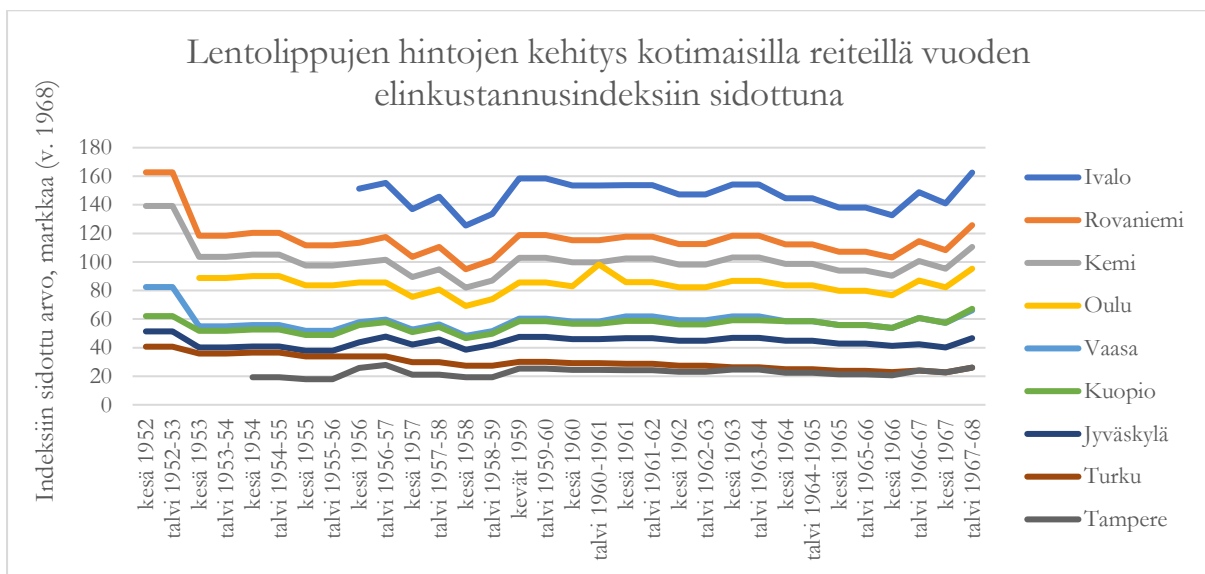
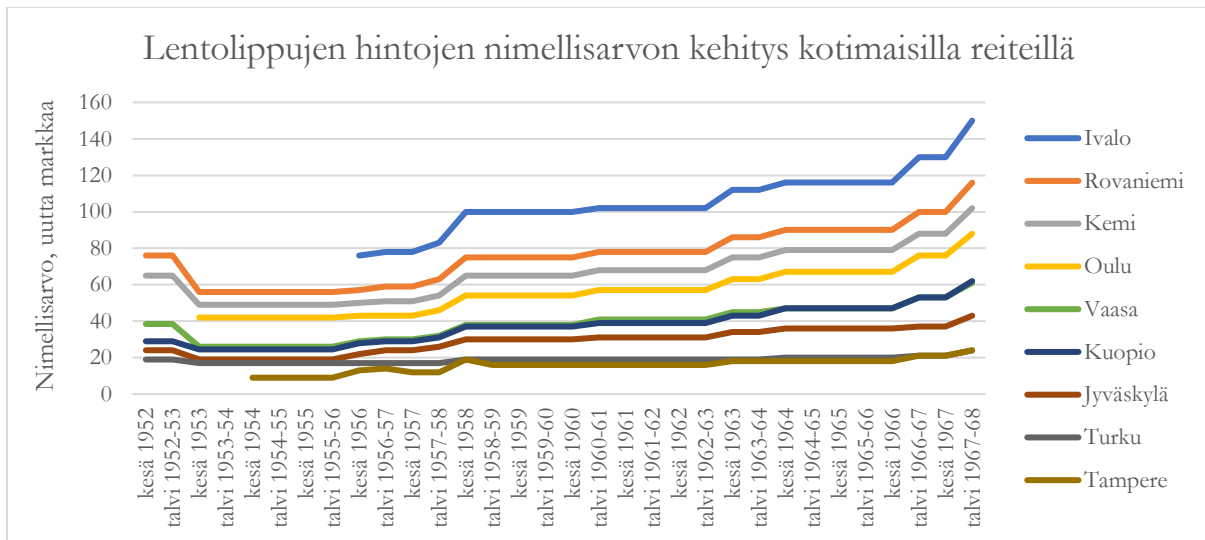
Seuraavassa esitetään Aeron kotimaan lentojen matkalipun hinnan kehitystä vuosina 1952–1967/68. Kuvaajaan on otettu mukaan yhdeksän kaupunkia, joihin Helsingistä on lennetty kesäkaudesta 1952 talvikauden 1967-1968 loppuun. Hintavertailua tehdään nimellisarvon kehityksen mukaan, joka huomioi lentolippujen hintojen korotukset ja laskut. Vertailua syvennetään muuttamalla lippujen hinnat vastaamaan rahan arvoa tarkastelujakson viimeisenä vuonna 1968.

Seuraavissa kuvaajissa (4.2a ja 4.2b) on esitetty Aeron merkittävimpien kotimaan reittien lentolippujen hinnat vuosina 1952–1967/68. Kuvaajassa 4.2a on esitetty hintojen kehitys nimellisarvon mukaan, jotta Aeron tekemät hintojen korotukset tulisivat näkyviin. Kuvaajassa 4.2b hinnat on sidottu elinkustannusindeksiin ja muutettu vastaamaan vuoden 1968 markan arvoa, jotta lentolippujen hintavuus tulisi näkyväksi. Liitteessä 9 on taulukoituna lentolippujen nimellisarvot eri vuosina eri reiteillä (1a), elinkustannusindeksiin sidotut lentolippujen arvot ja elinkustannusindeksikeruimet (1b) sekä elinkustannusindeksiin sidottujen arvojen muutokset (1c). Lisäksi liitteestä löytyy luettelo hintojen lähteinä käytetyistä aikatauluista. Hintojen elinkustannusindeksiin³⁶⁷ sidotut arvot laskevat tarkastelujakson aikana vuosina 1953 (7–26 %), 1957 (12–24 %), 1958 (8-15 %), 1960 (3 %), 1962 (4 %), 1964 (1–9 %), 1965 (5 %), 1966 (4 %) ja 1967 (5 %). Arvon lasku tapahtuu nimenomaan kesäkausien alussa, sillä talvikausien hinnat on laskettu edellisen vuoden indeksin perusteella. Nimellisarvoa on laskettu vain vuonna 1953 (5-32 %). Lippujen hintojen laskut perustuvat siis ihmisten ostovoiman kasvuun. Vuosikertomuksen 1953 mukaan hintoja alennettiin 20 %, kun Euroopassa suoritettiin turistiluokkien käyttöönoton ohella lentokuljetustariffien alennus.³⁶⁸ Vuoden 1955 kertomuksessa kerrotaan lentokuljetustariffien tarkistuksista kotimaan liikenteessä.³⁶⁹ Vuoden 1953 hintojen lasku näkyy lippujen elinkustannuksiin sidotun hinnan huomattavana laskuna. Vuoden 1955 hintojen tarkastuksesta huolimatta lentolippujen hinnat näyttäisivät pysyvän muuttumattomina ainakin näillä reiteillä.

³⁶⁷ Suomen virallinen tilasto, Kuluttajahintaindeksi, [<http://www.stat.fi/til/khi/index.html>]. (Viitattu 13.5.2019).

³⁶⁸ Aero Oy vuosikertomus 1953, 3–4.

³⁶⁹ Aero Oy vuosikertomus 1955, 4.



Kuvaajat 4.2a ja 4.2b: Aeron kotimaan yksisuuntaisten lentolippujen hinnat reittilennoilla Helsingistä vuosina 1952-1967/68. Kuvaajassa a on esitetty hintojen nimellisarvojen kehitys ja kuvaajassa b hinnat on muutettu elinkustannusindeksiin sitomalla vuoden 1968 markan arvoon (Indeksi 1914:1-6=100). Hintatiedot on saatu Aeron reittiäikatauluista.³⁷⁰ Tarkemmat hinnat ja indeksikertoimet löytyvät liitteestä 9.

Nimellisarvoja on puolestaan korotettu kesällä 1956 (0-44%), kesällä 1958 (12-58 %) kesällä 1963 (0-13%), talvella 1966-1967 (3-17 %) sekä talvella 1967-1968 (14-17 %). Näiden lisäksi tietyillä reiteillä on satunnaisia hintojen muutoksia. Etenkin Tampereen reittilentojen hintoja on muutettu huomattavan usein suuntaan ja toiseen. Nimellisarvon korotukset eivät kaikki näy lippujen elinkustannusindeksiin sidottujen arvojen kehityksessä. Hintojen korotukset ovat siis kulkeneet ostovoiman kasvun kanssa rinnakkain. Vuoden 1963 hintojen nousu on mielenkiintoinen, sillä rahauudistuksen myötä on hintoja samalla nostettu, vaikka rahauudistuksessa oli tarkoitus säilyttää vanha hintataso. Tampereen reitin hintojen muutokset ovat joka tapauksessa mielenkiintoisia. Lentäminen näin lyhyillä reiteillä on toki voittanut hieman ajassa, mutta Helsingin ja Tampereen välisessä

³⁷⁰ SIM: Aero Oy aikataulut 1952-1967/68.

liikenteessä myös maata pitkin kulkevat liikennemuodot haastavat lentämisen kilpailussa. Lippujen hintojen muutosten vaikutukset juuri Tampereen ja Helsingin välisessä liikenteessä olisivat mielenkiintoinen tutkimuskohde, johon tällä aineistolla ei ole mahdollista vastata.

Jyrkin ja jatkumosta erottuvien nousu tapahtuu vuosina 1957-1959, johtuen Suomen talouden heikosta tilasta. Vuoden 1958 kertomuksessa mainitaan huonot taloussuhdanteet, mitkä ovat vaikuttaneet kotimaan liikenteen harventamiseen. Kertomuksessa mainitaan myös Tampereen lentokentän sulkeminen kesäksi kunnostustöiden vuoksi.³⁷¹ Kotimaan liikenteen harveneminen näkyy hintojen nostamisena niin nimellisesti kuin elintasoindeksiin sidottunakin. Nimellishinnat nousevat 12–58 % edellisvuoteen verrattuna. Suurin nousu (58 %) on Tampereen lennoilla, joita ei siis lennetty kesäkuukausina. Turun lentolippujen hintaa nostettiin 12 %, Jyväskylän 15 %, Oulun 17 %, Kuopion, Vaasan ja Rovaniemen 19 % sekä Kemin ja Ivalon 20 %.

Talvi- ja kesäkausien välillä ei ole selkeää eroa, ja useimpina vuosina hinta pysyy vuodenaikojen vaihtelusta huolimatta samana. Kun verrataan indeksiin sidottuja hintoja tarkastelujakson ensimmäisenä ja viimeisenä vuotena, ovat hinnat nousseet vain reiteillä Turkuun, Kuopioon ja Ouluun. Muilla reiteillä lippujen arvo on laskenut, mutta suurimmat hyötyjät ovat olleet Vaasan, Kemin ja Rovaniemen matkustajat. Suurin nousu (26 %) on Turun reitillä ja suurin lasku (35 %) on Tampereen reitillä. Mielenkiintoista on pitkien runkolinjalippujen hintojen lasku. Todennäköisesti kysyntä näillä reiteillä on ollut suurempaa. Yhteistä Turun, Kuopion ja Oulun reiteillä on se, että niitä lennettiin suihkukoneilla, mikä voisi selittää näiden hintojen nousua.³⁷² Suihkukoneet olivat kalliimpia kustannuksiltaan, eikä suuremman kapasiteetin tuomasta kustannusten jakautumisesta matkustajien kesken päästä hyötymään, elleivät koneet ole täysiä. Muilla reiteillä DC-3 -kalustoa korvattiin Convaireilla 1960-luvun mittaan, joten näillä reiteillä matkojen kustannukset laskivat.³⁷³

Aeron vuosikertomustekstien perusteella kotimainen lentoliikenne on ollut jatkuvasti rasite, joka on heikentänyt tulosta. Ulkomaan liikenteen tuotoilla on kuitenkin pystytty kompensoimaan useana vuonna tappiollistakin kotimaan liikennettä. Kotimaan liikennejärjestelmän muut kuljetusmuodot ovat yksi selittävä tekijä, sillä ne ovat kehittyneet ja parantuneet. Lisäksi kilpailu liikenne-
muotojen välillä on ollut kovaa – toki myös niiden sisällä ainakin kumipyörä- ja lentoliikenteessä. Hintojen kehityksen näkökulmasta on havaittavissa, etteivät lippujen hinnat laske, vaikka kalliista kalustosta vaihteittain luovuttiin suuremman kapasiteetin omaaviin koneisiin 1960-luvulla.

³⁷¹ Aero Oy vuosikertomus 1958, 3.

³⁷² Ks. esim. SIM: Aero Oy aikataulu 1.11.1966–31.3.1967.

³⁷³ Ks. esim. Aero Oy vuosikertomus 1966/67, 8.

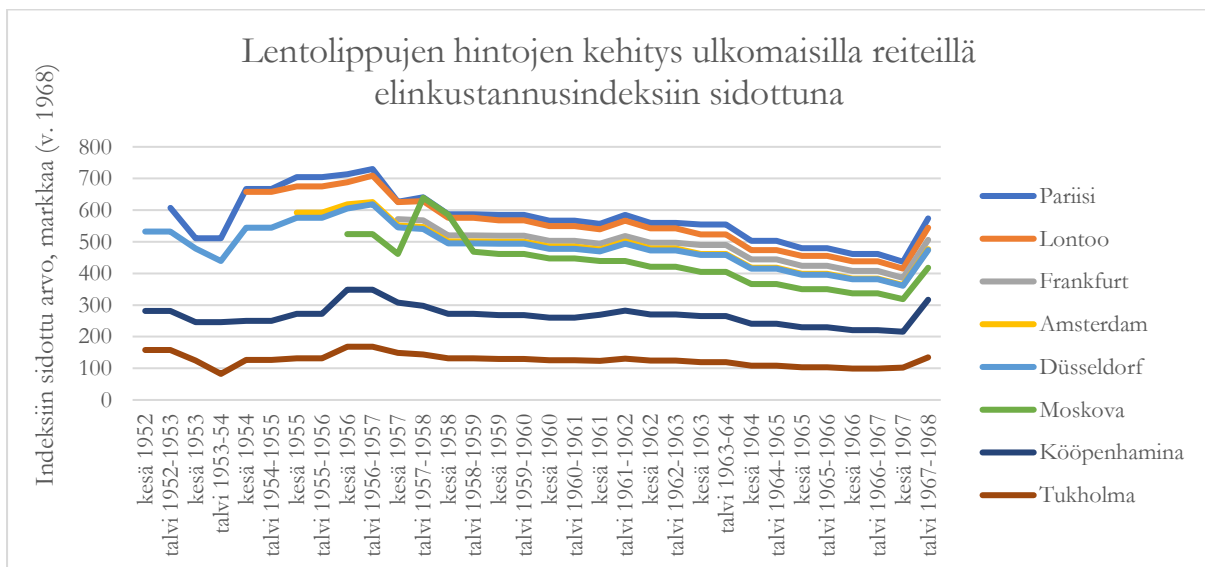
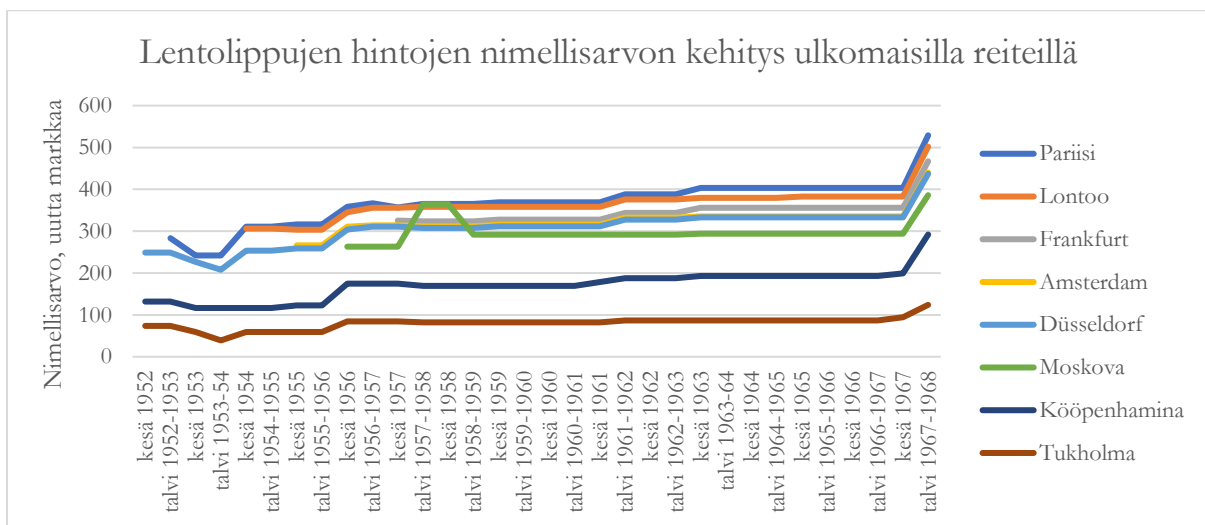
4.2.2 Hintojen kehitys ulkomaan lennoilla

Seuraavassa on analysoitu ulkomaan reittilentojen hintojen kehitystä ulkomaisilla reittilennoilla 1952-1967/68. Hintojen vertaamiseksi on otettava huomioon talouden suhdanteet, markan devalvoinnit 1957 ja 1967 sekä rahauudistus 1962. Hintakehitysvertailuun on valittu Aeron ulkomaan reittien keskeisimmät ja pitkäaikaisimmat kohteet Helsingistä vuosina 1950-1967/68. Kaikki kaupungit eivät kuitenkaan ole olleet koko tarkastelujakson aikana Aeron omia reittikohteita. Aero on myynyt näitä kohteita kuitenkin yhteistyökumppaneittensa kautta. Tekstin ymmärrettävyyden vuoksi nostan oleelliset reittilennot seuraavassa esiin ja aikamääreenä käytän pelkkiä vuosilukuja, jotta luettavuus ei kärsi. Tarkemmat reittiyhteydet kausittain löytyvät liitteestä 4. Lisäksi käytän lentoverkkojen nimenä reitin määränpäättä, vaikka tarkoituksenmukaista olisi esitellä kaikki reittipisteet, sillä matkustajia jätettiin ja niitä otettiin myös välisasemilta (aiemmin mainituista vapauksista kaikki viisi oikeutta).

Tukholmaan Aero on lentänyt tarkastelujakson aikana säännöllisesti kesä- ja talvikausina Helsingistä, Maarianhaminasta sekä Turusta. Tukholma on lisäksi ollut välilaskupaikkana reitillä Düsseldorfin vuosina 1951-1953, Osloon 1960-1968 (kesäkaudella 1961 Tukholman sijasta välilasku Turussa) sekä reitillä Turusta Kööpenhaminaan 1960-1961. Tukholma on siis ollut pääteasemana kolmella reitillä ja välilaskupaikkana kolmella reitillä. Kööpenhaminaan lennettiin suorita edestakaisia lentoja Helsingistä 1955-1957. Kööpenhamina on lisäksi reittipisteinä usealla keskeisellä Aeron runkoverkolla, joista keskeisin on useaan otteeseen muuttunut Keski-Euroopan runkoreitti. Tämä muun muassa Saksan Düsseldorfin, Frankfurtiin ja Kölniin sekä Sveitsin Baseliin ja Geneveen. Kööpenhamina oli reitin varrella vuosina 1951-1965. Lisäksi Kööpenhaminassa on pysähdetty Amsterdamin lennoilla 1950-1951, Pariisin lennoilla 1953-1955, Lontoon lennoilla 1954-1955 sekä Zürichin lennoilla 1962 ja 1967-1968. Kööpenhaminaan on lennetty myös Turusta vuosina 1960-1961 sekä 1965-1968 ja se on ollut reittipisteinä 1965 aloitetuilla rahtilennoilla Amsterdamiin.

Amsterdamiin Aero on omalla kalustollaan lentänyt Helsingistä vuosina 1950-1951 ainoalla Tukholman ulkopuolisella reittilennoillaan Helsinki-Norrköping-Kööpenhamina-Amsterdam. Amsterdam on ollut lisäksi reittipisteinä Pariisin lennoilla 1955-1968, Lontoon lennoilla 1955-1962 sekä Brysselin lennoilla 1966-1968. Amsterdamiin järjestettiin myös yksistään rahtilentoja Kööpenhaminan kautta 1965-1968. Rahtilentoja järjestettiin myös Göteborgin kautta 1966-1967. Frankfurt on ollut keskeinen reittipiste Keski-Euroopan reittilennoilla, jolla se oli pääteasemana vuosina 1957-1958 sekä 1960-1968 ja reittipisteinä vuodesta 1958 vuoteen 1960, jolloin reitti jatkui aluksi Sveitsin Baseliin ja kolme kautta Geneveen.

Pariisiin Aero on lentänyt vuodesta 1953 ja Lontooseen vuodesta 1954. Alkuun reittejä lennettiin, että päivittäinen reitti Kööpenhaminan kautta Düsseldorfin jatkui kaksi kertaa viikossa Pariisiin ja kolme kertaa viikossa Lontooseen. Väkilaskupaikat vaihtuivat 1955 Hampuriksi ja Amsterdamiksi, josta lennot järjestettiin samaan tapaan. Pariisiin lennot jatkoivat tätä reittiä tarkastelujakson loppuun 1968, mutta Lontoon liikenne siirrettiin reitille Helsinki-Göteborg-Lontoo vuonna 1962 ja suoraan Lontooseen vuodesta 1966. Moskovaan aloitettiin lennot vuonna 1956, jolloin Suomi oli ainoa (ja ensimmäinen) Länsi-Eurooppalainen maa, jonka lentoyhtiö sai luvan lentää Neuvostoliittoon.³⁷⁴



Kuvaajat 4.3a ja 4.3b: Aeron ulkomaisten yksisuuntaisten lentolippujen hinnat reittilennoilla Helsingistä vuosina 1952-1967/68. Kuvaajassa a on esitetty hintojen nimellisarvojen kehitys ja kuvaajassa b hinnat on muutettu elinkustannusindeksiin sitomalla vuoden 1968 markan arvoon (Indeksi 1914:1-6=100). Hintatiedot on saatu Aeron reittiakataluista.³⁷⁵ Tarkemmat hinnat ja indeksikertoimet löytyvät liitteestä 9.

³⁷⁴ Aero Oy vuosikertomus 1956, 3.

³⁷⁵ SIM: Aero Oy aikataulut 1952-1967/68.

Edellisissä kuvaajissa (4.3a ja 4.3b) on esitetty yksisuuntaisen lentolipun hinnan kehitystä ulkomaisilla reiteillä Helsingistä. Kuvaajassa 4.3a on esitetty lentolippujen nimellisarvojen kehitys, jotta Aeron tekemät hintojen muutokset tulisivat näkyväksi. Kuvaajassa 4.3b hinnat on muutettu vuoden 1968 nykymarkan arvoon ja sidottu elinkustannusindeksiin. Liitteessä 9 on taulukoituna lentolippujen nimellisarvot eri vuosina eri reiteillä (2a), elinkustannusindeksiin sidotut lentolippujen arvot ja elinkustannusindeksikertoimet (2b) sekä elinkustannusindeksiin sidottujen arvojen muutokset (2c). Lisäksi liitteestä löytyy luettelo hintojen lähteinä käytetyistä aikatauluista. Hintojen elinkustannusindeksiin³⁷⁶ sidotut arvot näyttäisivät laskevan koko 1960-luvun lukuun ottamatta viimeistä vuotta 1967/68. 1950-luvun hinnoissa on enemmän vaihtelua niin nimellisesti kuin elintasoon suhteutettuna.

Kotimaan lentolippujen hintojen kehitykseen verrattuna nimellisarvojen kehitys on vakaampaa. Kun elintasoon sidotut hinnat kotimaan reiteillä heilahtelivat vuodesta riippuen, on ulkomaisten reittilentojen hinnat selvästi laskevia vuoden 1957 jälkeen aina vuoteen 1967. Vuonna 1967 hintoihin tehdään 31–47 % nimellisarvojen korotus. Tämä korotus on sama myös elinkustannuksiin sidottuna, sillä vertailuvuoteen 1968 ei rahan arvo ole juuri muuttunut. Korotus perustuu IATA:n säännöksiin, jotka vaativat lentolippujen hintojen korottamista 31,25 %:lla.³⁷⁷ Vertailuun valikoiduista reiteistä korotus oli kuitenkin korkeampi Tukholman reitillä (31,91 %) ja Kööpenhaminan reitillä (46,73 %), jonka nousu on muista poiketen huomattavankin suuri. Lontoon reiteillä korotus on pienin (31,07 %), mutta yhden prosenttiyksilön sisään mahtuvat kuitenkin Kööpenhaminaa lukuun ottamatta kaikki vertailun reittien hintojen korotukset.

Kaikkien lentolippujen nimellisissä hinnoissa on tapahtunut nousua aikajakson aikana. Tarkastelujakson aikana lentolippujen nimelliset arvot nousivat 43–122 %. Suurin nousu oli Kööpenhaminan lipuissa ja pienin Frankfurtin lennoilla. Hinnat pysyivät melko vakaina 1960-luvulla, mutta 1950-luvulla vaihtelua oli enemmän. Selkeät hintojen nousut sijoittuvat vuosiin 1954, 1956, 1961 sekä 1964. Poikkeuksellisia ovat Tukholman lentojen alhaiset hinnat talvella 1953-1954 sekä yksittäiset hintojen nostot Moskovan reitillä 1958 ja Frankfurtin reitillä 1964. Kun vuonna 1953 otettiin käyttöön turistiliikenteen tariffit, laskivat lentojen hinnat huomattavasti koko Euroopassa. Koska turistiluokan paikkoja oli koneessa suurin osa, on hintavertailussa huomioitu vain turistiluokan lippujen hinnat. Kuten aiemmassa luvussa yhtiön taloudesta (luku 4.1), hintojen laskusta huolimatta kysyntä kasvoi voimakkaasti vuonna 1953 pitäen Aeron tilikauden hieman voitokkaampana kuin

³⁷⁶ Suomen virallinen tilasto, Kuluttajahintaindeksi, [<http://www.stat.fi/til/khi/index.html>]. (Viitattu: 13.5.2019).

³⁷⁷ Aero Oy vuosikertomus 1967/68, 7.

edellisenä vuonna. Hintojen kehityksestä huomataan kuitenkin, että heikentyvät taloussuhdanteet ajoivat lentolippujen hinnat ylös 1950-luvun loppua kohden.

Usein lentoliikenteen historiasta puhuttaessa korostetaan alati suurentuneiden koneiden kapasiteetin kasvusta johtuvaa kannattavuuden kasvua. Kannattavuuden kasvu syntyy siitä, että kerralla kuljetettavan henkilö- ja tavaramassan määrä kasvaa ja samalla koneiden lisääntynyt tehokkuus lyhentää matka-aikoja. Lyhentyneet matka-ajat puolestaan tarkoittavat sitä, että koneilla voitiin tehdä useampi lento päivässä, eikä henkilökuntaa tarvinnut majoittaa matkan varrella kuten hitaiden lentojen kohdalla. Kuitenkin, kuten kuvaajasta näkyy, evät lisääntynyt kustannustehokkuus ja kasvavat liikennetuotot ainakaan näiden reittipisteiden kohdalla ole laskeneet matkalippujen hintoja nimellisesti. Päinvastoin Aero on tehnyt jatkuvasti korotuksia hintoihinsa. Elinkustannuksiin suhteutettu lentolippujen hintojen kehitys näyttäisi kuitenkin siltä, että lentäminen on muuttunut hiljalleen kuluttajille halvemmaksi.

Kaiken kaikkiaan lentolippujen elinkustannuksiin sidotut hinnat eivät juuri ole tarkastelujakson aikana muuttuneet. Yleensä turismin historiassa korostetaan suihkukoneiden synnyttämää massaturismia ja hintojen tästä johtunutta laskua.³⁷⁸ Äskeisestä tarkastelusta huomataan, että suihkukoneiden tulo markkinoille on jonkin verran laskenut hintoja tarkastelujakson aikana, mutta muutos on melkoisen pieni. Lisäksi hintojen lasku alkaa jo Convairien hankkimisesta, joten hintojen lasku ei perustukaan suihkukoneisiin, vaan ylipäätään suurempiin koneisiin. Hintojen maltillinen lasku perustuu IATA:n hinnoitteluun, joka lentoyhtiöiden etujärjestönä sopi hinnat niin korkeiksi, että pienilläkin yhtiöillä oli varaa kilpailuun.³⁷⁹

Tällä aineistolla voidaan siis sanoa, että Aero on hyötynyt taloudellisesti useista uudistuksista. Kalustouudistusten myötä Aeron liikenteessä kertyi suhteellisesti vähemmän kustannuksia, vaikka matkustajia kuljetettiin enemmän. Kannattavammasta liikenteestä huolimatta hinnat pysyivät korkealla osin siksi, että kannattamattomampien reittien taloudellista tappiota tasoitettiin kannattavampien tuotoilla. Toisaalta keinotekoinen hintojen korkeana pitäminen kartutti Aeron tuottoja, mikä näkyy pääasiassa kasvussa olevana liikevaihtona ja voittona. Myös rahauudistus on tuonut korotuksia matkalippujen hintoihin, vaikka tariffeihin ei ole tehty yleisiä korotuksia vuonna 1963. Tästä päätellen tämäkin uudistus on hyödyttänyt Aeroa.

³⁷⁸ E. Kostiainen et al 1994, 227.

³⁷⁹ Nenonen 2016, 184.

5. Päätelmät

Aeron toiminnassa 1950-luku on kotimaan lentoverkoston rakentamista ja sodan jälkeisen maan jälleenrakentamista ilmailun saralla. Valtion avulla Aero sai uusittua sodassa ja vuosien saatossa huonontuneen kalustonsa yhdellä aikansa luotettavimmista potkurikoneista. DC-3 -koneet olivat kuitenkin auttamattomasti liian pieniä ulkomaisen reittiliikenteen rakentamiseksi, sillä sen toimintamatka oli lyhyt ja nopeus sekä kapasiteetti pieniä, joiden vuoksi käyttökustannukset olivat kalliit. Tämän vuoksi Aero hankki valtion rahoittamana suurempia Convair-koneita, joita varten piti Suomen lentokenttiä kuitenkin suurentaa ja asfaltoida. Convairien hankkiminen on yhtiön kalustohistorian toinen murrosvaihe. Convairien avulla ulkomaan verkostoa pystyttiin hieman laajentamaan ja näin DC-3 -koneet saatiin palvelemaan laajaa kotimaan lentoverkostoa.

1960-luku puolestaan vei uusien konehankintojen myötä Aeron suihkukoneaikaan. Voidaankin sanoa, että vuosikymmen on kaluston kapasiteetin ekspansion aikaa. Tämä tarkoitti nopeampia lentoja suuremmilla matkustajamäärillä. Koska lentoajat lyhenivät, riitti vuorokauden tunnint huomattavasti useampaan lentoon. Aeron koneet lensivät päivisin reittilentoja ja öisin liikennöitiin tilauslentoja. Tilauslentoja varten Aero perusti myös Polar-Airin, joka oli Aeron kalustolla ja henkilökunnalla tilauslentoja markkinoiva aputoiminimi. Polar-Airin toiminta jäi kuitenkin lyhyeksi, sillä Aero hankki kolmanneksen toisen kotimaisen lentoyhtiön, Kar-Airin osakkeista, jonka jälkeen yhtiöiden yhteistoimintasopimuksessa sovittiin uudesta työnjaosta. Aeron hankkimien osakkeiden määrä oli äänivallaltaan merkittävämpiä, joten Aero pystyi vaikuttamaan Kar-Airin päätöksentekoon. Yhtiöt kuitenkin sopivat yhteistoiminnasta molempien etujen maksimoimiseksi ja yksi keino tälle oli jakaa reittiliikenne Aerolle ja tilausliikenne Kar-Airille. Tätä varten Aero hankki kaksi DC-6 -koneita Kar-Airin käyttöön. Vastavuoroisesti Aero vuokrasi Kar-Airilta omaan käyttöönsä kalustoa.

1960-luvulla reittiverkosto laajeni Euroopassa. Aeron hankkimat Caravelle-suihkukoneet olivat keskipitkän matkan lentokoneita, joilla Euroopan sisäinen liikenne onnistui hyvin, mutta mannervälisiä lentoja Aero ei vielä kyennyt kalustollaan harjoittamaan. Koska ulkomaiset kilpailijat valtasivat Suomesta esimerkiksi Yhdysvaltoihin suuntautuneet matkat, haluttiin Aerolla hankkia koneita, joilla voitaisiin tähän kilpailuun vastata. 1960-luvun lopussa sovitaan uusien mannertenvälisiin lentoihin kykenevän kaluston hankkimisesta seuraavan vuosikymmenen vaihteeseen. Toinen merkittävä muutos Aeron toiminnassa 1960-luvun lopussa on yhtiön nimen vaihtaminen kansainvälisemmäksi Finnairiksi. Tai ainakin näin sitä perusteltiin, vaikkei Aerokaan varsin suomalaiselta kuulosta.

Aeron toimintaa kuvataan vaikean kilpailun kanssa painimisena yhtiön vuosikertomuksissa. Milloin yhtiötä vaivaavat huonot taloussuhdanteet, milloin kireä kilpailu ja milloin kansainvälisen ilmajetuliitto IATA:n määräykset esimerkiksi lentolippujen hinnoista. Aeron antaman kuvan perusteella näihin ongelmiin vastattiin laadukkaalla palvelulla, huippuluokan kalustolla ja hyvällä johtamisella. Lentotoiminnan huimasta kasvusta raportoitaessa on kuitenkin tyydytty varsin summittaisiin esitystapoihin, sillä vuosikertomusten antamat tiedot liikennemääristä ovat varsin vaikeaselkoisia ja keskenään ristiriitaisia. Yleinen käsitys Aeron toiminnan kasvusta tutkimuksen aikakautena on selvää ylämäkeä, mutta sekaan mahtuu varsin vaihtelevaa menestystä. Vaikka luvut eivät olekaan täysin vertailukelpoisia, välittyy niistä kokonaiskuva lentoliikenteen kasvusta. Matkustajamäärät ovat olleet vuosikertomuksissa sellainen mittari, jonka lukemat ovat olleet vähiten ristiriitaisia, joten ainakin niiden perusteella kasvu on ollut huimaa.

Liikenne kotimaassa on laajentunut 1950-luvun laajentuneen reittiverkoston myötä, mutta kotimainen liikenne nähdään 1960-luvulla lähinnä riippakiveksi, jonka kannattavuus on alati tappiollista. Tätä vastoin ulkomaan liikenteestä ja sivutoimista on haettu kompensatiota tämän kannattavuusvajeen täyttämiseksi. Aeron toiminnassa 1960-luku on myös toiminnankuvan laajenemista. Aeron liikenneverkosto laajeni ulkomailla, se perusti tilauslentoliikennettä markkinoivan Polar-Airin, jonka tehtävät siirtyivät Aeron valtaamalle Kar-Airille. Aero kokeili siipiään myös rahti- ja postilentotoiminnassa, joiden rooli on ollut vähäinen. Rahtilentojen volyyymi kasvoi 1960-luvulla, mutta postilennot menettivät merkitystään vuosikymmenen kuluessa. Koska Aeron pääasiallinen toimenkuva on ollut reittiliikenteen pyörittäminen, on tähän painottunut myös yhtiön historiikkien kuvaus Aeron ja Finnairin historiasta. Kar-Airin historiikista huokuva katkeruus valtion tukeman Aeron menestykseen on arvioitava kriittisesti, mutta tästäkin huolimatta on selvää, että valtion toimet ovat antaneet Aeron toiminnalle lähtökohdan toimia ja menestyä markkinoilla. Aeron syyttämisen sijaan on kuitenkin ymmärrettävä, että Aero on ollut valtio-omisteinen yritys, joka luonnollisesti toimii tiettyjen privilegioiden edistämänä.

Aeron menestystarina vuosikertomuksissa ja Aeroa koskevissa historiateoksissa asetetaan yleensä varsin ruusuiseen valoon. Aeron toiminta on kuitenkin ollut myös kipuilua haasteiden ja taloudellisten ongelmien kanssa. Jos Aero ei olisi ollut valtionyhtiö, sillä olisi ollut enemmän edellytyksiä kohdentaa toimintaansa kannattavimmille reiteille ja toiminnanaloille. Toisaalta valtionyhtiönä Aero sai takauksen lainoilleen, rahoitusta valtion budjetista, poliittista tukea hallituksesta sekä asiakkaita valtiolta. Esimerkiksi valtion Posti- ja lennätinlaitos käytti lentopostiliikenteessä ensisijaisesti Aeron lentokoneita, mikä oli Aeron heikosti kannattavalle kotimaan lentoverkostolle mielekäs täydennys. Vuosikertomusten kritiikitön käyttäminen historiateosten lähdeaineistona häivyttää tätä

vuorovaikutussuhdetta. Aeron valtio-omisteisuus tarkoitti myös hallinto-organisaation läheistä suhdetta valtionhallintoon. Tätä kautta Aero sai vietyä tärkeitä hankkeitaan poliittiseen päätöksentekoon. Samalla valtiovalta pääsi vaikuttamaan Aeron hallinnossa edistäen kansallisesti tärkeitä intressejä. Tämä näkyy esimerkiksi kilpailevien yritysten toiminnan hankaloittamisena Aeron toimilla ja puutteellisena puuttumisena kilpailun vääristymiseen.

Lentolippujen hinnat ovat olleet nimellisesti kasvussa koko tarkastelujakson ajan. Elintason noustessa hinnat ovat kuitenkin muuttuneet alati verrattain halvemmaksi. Vaikka lentoliikenteen tariffeilla on pyritty pitämään matkustamisen hinnat korkeina, on elinkustannuksiin sidottu matkustamisen hintavuus laskenut tarkastelujakson aikana huomattavasti. Hintojen kehitykseen on vaikuttanut elintason nousun lisäksi kaluston kilpailukykyisyyden paraneminen, mikä on mahdollistanut entistä suurempien ihmismäärien siirtämisen samalla lennolla kohteeseen. Lentolippujen hinnoissa ei ole kuitenkaan tässä suhteessa tehty alennuksia, vaan matkustamisen halpeneminen on johtunut lähinnä juuri elintason noususta.

Vuosikertomukset ovat luonteeltaan yrityksen imagoa luovia dokumentteja. Aeronkin vuosikertomuksia tarkasteltaessa huomaa, että yhtiön rakentama kuva kasvustaan on seurausta operatiivisista ja strategisista valinnoista, jotka ammattitaitoinen johto on määrätietoisesti tehnyt. Aeron kilpailullinen asema valtionyhtiönä on asettanut muut kilpailijat varsin ahtaalle, mikä on luonnollisesti sopinut Aerolle hyvin. Aeroa kohtaan suuntautunut kritiikki on oikeutettua, mutta se kertoo vain siitä, että alalla toimiminen ilman valtion tukea olisi ollut mahdotonta. Suomen poliittinen linja kylmän sodan maailmassa mahdollisti liikenneyhteydet Neuvostoliittoon, mikä oli mahdollista vain valtion lentoyhtiölle. Valtion rahoituksella oli tapahtunut sodanjälkeinen ensimmäinen kaluston murros DC-3 -koneisiin siirryttäessä. Valtion tuella suoritettiin myös toinen murros, kun 1950-luvulla siirryttiin Convair-kalustoon. Kolmas murros, eli suihkukoneisiin siirtyminen tapahtui niin ikään valtion avustuksella, kun hankintoja rahoitettiin esimerkiksi Kansaneläkelaitoksen lainoilla. Vuosikertomuksista välittyy myös kuva Aeron nuivasta suhtautumisesta kotimaan lentoverkoston kannattamattomaan pyörittämiseen. Jostakin syystä tätä on siitä huolimatta harjoitettu. Syytä voisi hakea valtion ohjauksella, mutta tähän problematiikkaan vastausta pitäisi hakea kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön asiakirjoista. Heikkoa kotimaan liikenteen tulosta korostamalla oikeutetaan tietyllä tapaa liikenteen kasvun odotettua pienempiä lukemia.

Koska tilinpäätösinformaatiota ei lain puolesta ole sisällöllisesti määritelty, on Aerolla ollut vapaat kädet raportoinnin muotoseikoista. Aero on valinnut selkeimmiksi toimintaansa kuvaaviksi mittareiksi liikennesuoritteet tonnakilometreissä sekä matkustajien määrät. Muita tärkeitä mittareita ovat

kuormitussuhteet, lentokilometrit ja henkilökilometrit, joita ei kuitenkaan jokaisessa vuosikertomuksessa vertailukelpoisella tavalla ilmoiteta. Vuosikertomuksissa on myös oudompia mittareita, kuten keskimääräisen kuljetun matkan ilmoittaminen kotimaisilla ja ulkomaisilla reiteillä. Se mitä tällä mitataan jää hieman epäselväksi. Olennaisuuden periaatteen nojalla tämänkin mittarin tulisi vastata jonkun sidosryhmän tarpeeseen. Koska Aero on ollut valtionyhtiö, on sitä koskenut tarkempi kontrolli myös tilinpäätösinformaation osalta. Pääasiassa Aeron vuosikertomukset ovatkin olleet kattavia etenkin 1960-luvulla, mikä näkyy esimerkiksi sivumäärän huomattavana kasvuna.

Tutkielmani mukaan vuosikertomukset sopivat kehityksen kuvaajiksi vain, mikäli tiedostetaan tilinpäätösinformaation rooli yleensä ja etenkin tarkastelemanani aikana. Tilinpäätösinformaatio on 1950–60 -luvuilla muuntunut erityisesti johdon suunnittelun ja toiminnanohjauksen työkaluksi. Tämä näkyy vuosikertomuksen muuttumisena markkinointihenkisemmäksi dokumentiksi. Vuosikertomukset eivät purematta sovi liikenteen historian tutkimukseen, mitä kuitenkin paljon huomaa käytettävän lentoliikenteen historian tutkimuksessa. Tämä selittyy myös pitkälti sillä, että alan tutkimus ei ole muodollisesti täyttä historian tutkimuksen traditioita esimerkiksi lähdekritiikin osalta.

Ilmailun historiassa jokainen vuosikymmen on joka tapauksessa ollut 1900-luvun puolella suuri harppaus eteenpäin. Näistä 1950- ja 1960-luvut ovat antaneet mielekkään tarkastelukulman kotimaisen lentoliikenteen kasvusta kansainväliselle – tai ainakin Euroopan sisäiselle tasolle. Aero oli näinä vuosikymmeninä vielä pienen Suomen kansallinen lentoyhtiö, jolla oli vaikeuksia pysyä mukana kansainvälisessä kilpailussa. Aeron lentämisen keskuksen, Helsingin lentoaseman syrjäinen sijainti esti Aeron kasvua Euroopassa merkittäväksi lentoyhtiöksi, vaikka suurten toimijoiden mukana Aero onnistuikin sopimaan poolisopimuksia yhteistyöstä. Finnairin myöhempi historia näyttää, että Helsingin sijainti mannertenvälisissä lennoissa teki suomalaisesta lentoyhtiöstä keskeisen Aasian liikenteen toimijan. Ilman 1950–60 -luvuilla luotua verkostoa ja kahdessa vuosikymmenessä kasvatettua kallista kalustoa ei olisi ollut mahdollista aloittaa 1970-luvun kansainvälistä lentoliikennettä Suomesta käsin. Tämä tutkielma päättyy Aero-toiminimen viimeisen vuosikertomuksen toteamukseen suomalaisen ilmailun tulevaisuudesta, jonka keskeinen sanoma kiteyttää vuosikertomusten positiiviseen yrityskuvaan tähtäävän luonteen:

*”Lienee sanomattakin selvää, että valmistelut, joihin on ryhdytty ja vielä ryhdytään, tähtäävät ei ainoastaan liikenteen aloittamispäivään vaan paljon pitemmälle, ts. liikenteen jatkuvaan ja määrätietoiseen kehittämiseen ja samalla Suomeen suuntautuvan matkailun edistämiseen ja näinollen myös maamme matkailutaseen tasa-painottamiseen.”*³⁸⁰

³⁸⁰ Aero Oy vuosikertomus 1967/68, 15.

Lähteet ja tutkimuskirjallisuus

Arkistolähteet

- Kansalliskirjasto (KK), Helsinki
Kansalliskokoelma, Pienpainatteen
Aero Oy vuosikertomukset 1951–1968
- Suomen ilmailumuseo (SIM), Vantaa
Finnair Oyj
Aero Oy:n johtokunnan pöytäkirjat 1957–1960
[Digitoituna välitetty tekijälle, tekijän hallussa]
Aero Oy:n lentoaikataulut 1950–1968
[Digitoituna Finna-tietokannassa]

Painetut lähteet

- Suomen Virallinen Tilasto (SVT). *Liikennetilastollinen vuosikirja 1959–1971*.

Internet-lähteet

- SAS, 'History milestones'. [<https://www.sasgroup.net/en/history-milestones/>]. Viitattu 13.5.2019.
- Suomen Virallinen tilasto (SVT), 'Kuluttajaintaindeksi'. Helsinki: Tilastokeskus. [<http://www.stat.fi/til/khi/index.html>]. Viitattu: 13.5.2019.
- Tilastokeskus, 'Suomen teollisuustuotannon kasvun vuodet', [<https://www.stat.fi/tup/suomi90/touko-kuu.html>]. Viitattu 13.5.2019.

Tutkimuskirjallisuus

- Alakulppi, Jaakko, *Lapin ilmailuhistoria II. Jälleenrakentamisesta 1945 Lapin lentomatkailuun ja Hornet-kauteen 2001*. Lapin maakuntamuseon julkaisuja 10. Jaakko Alakulppi: Rovaniemi, 2006.
- Alanko, Juha, *Süpien alla ilmaa. Liikenneilmailun lentotoiminnan johtaminen liikennelentäjien miehistönkäytön tehokkuudella ja kustannuksilla mitattuna. Empiirisenä kohteena Finnair Oy 1980- ja 1990-luvuilla*. Taloustieteen väitöskirja, Jyväskylän yliopisto, 2002.
- Dierikx, Marc, *Clipping the Clouds: How Air Travel Changed the World*. Praeger Publishers: Westport, 2008.
- Doganis, Rigas, *Flying off Course. The economics of international airlines*. Routledge: London, 2002 (3. painos).
- Haapavaara, Heikki, *Aika lentää: Finnair 75*. Finnair Oyj: Vantaa, 1998.
- Havunen, Jouko & Yli-Olli, Paavo, *Osakkeenomistajat ja tilinpäätösinformaatio*. Vaasan korkeakoulun julkaisuja, tutkimuksia No 119. Liiketaloustiede 35. Vaasan korkeakoulu: Vaasa 1986.
- Hirvonen, Pauli, *Selvä nousuun Caravelle*. Otava, Helsinki, 1958.
- Holloway, Stephen, *Straight and Level: Practical Airline Economics*. Ashgate Publishing: Aldershot, 1997.
- Klemettinen, Juha, *Jet Age! Suihkuaiakausi 1945–1960*. Ketterät Kirjat Oy: Vantaa, 2017.
- Koskinen, E., Hannu, *Tilinpäätöksen lainmukaisuus ja tilintarkastuskertomus*. Finnpublishers: Helsinki, 1999.
- Kosonen, Leena, *Vaarinpidosta virtuaaliaikaan. Sata vuotta suomalaista tilintarkastusta*. Acta Universitatis Lappeenrantaensis 210. Kauppätieteiden väitöskirja, Lappeenrannan teknillinen yliopisto, 2005.

- Kostiainen, Auvo & Ahtola, Janne & Koivunen, Leila & Korpela, Katariina & Syrjämaa, Taina, *Matkailijan ihmeellinen maailma. Matkailun historia vanhalta ajalta omaan aikaamme*. SKS: Helsinki, 1994.
- Korpela, Katariina, ' ”Missä ollaan, mikä maa?” – Suomalaisten matkailu Välimeren aurinkorannoille 1960- ja 1970-luvulla'. Teoksessa Kostiainen, Auvo & Syrjämaa, Taina (toim.), *Mikä maa – mikä valuutta? Matkakirja turismin historiaan*. Turun yliopiston historian laitos, julkaisuja n:o 35. Turun yliopiston historian laitos: Turku 1998 (2. korjattu painos), 171-186.
- Kuisma, Markku, *Kylmä sota, kuuma öljy. Neste, Suomi ja kaksi Eurooppaa*. WSOY: Helsinki, 1997.
- Leppänen, Seppo, *Liikenne Suomessa 1900–1965*. Suomen pankki: Helsinki, 1973.
- Liiketaloustieteellinen Tutkimuslaitos, *Valtionyhtiöt markkinataloudessa*. Liiketaloustieteellinen tutkimuslaitos: Helsinki, 1989.
- Melin, S., Ingvar, 'Valtion liikeyritykset'. Teoksessa Bruun, Kettil & Eskola, Antti (toim.), *Taloudellinen valta Suomessa*. Tammi: Helsinki, 1969, 105–121.
- Moilanen, Jorma, *Valtion teollisuusyhtiöiden ohjaus ja valvonta*. Elinkeinoelämän Tutkimuslaitoksen tutkimuksia B:48. Elinkeinoelämän Tutkimuslaitos: Helsinki, 1986.
- Nenonen, Marko, *Liikennepolitiikan paradoksit*. Liikennevirasto: Helsinki 2016.
- Näsi, Salme, *Laskenta-ajattelun kehitys viime vuosisadan puolivälistä nykypäiviin. Suomenkieliseen laskentatoimen kirjallisuuteen perustuva historiantutkimus*. Acta Universitatis Tamperensis, ser A vol 291. Yrityksen taloustieteen ja yksityisoikeuden väitöskirja, Tampereen yliopisto, 1990.
- Ojala, Jari & Nevalainen, Pasi, 'Liikenteen kasvu'. Teoksessa Laine, Jaana & Fellman, Susanna & Hannikainen, Matti & Ojala, Jari (toim.), *Vaurastumisen vuodet. Suomen taloushistoria teollistumisen jälkeen*. Gaudeamus: Helsinki, 2019, 176–194.
- Pasila, Ulla, *Liikenne Suomen kansantaloudessa vuosina 1948–70*. Kansantaloustieteen yleisen linjan pro gradu -tutkielma, Tampereen yliopisto, 1975.
- Pietiäinen, Jukka-Pekka, *Suomen Postin historia 2*. Posti- ja telelaitos: Helsinki, 1988.
- Pihkala, Erkki, *Suomalaiset maailmantaloudessa keskijalta EU-Suomeen*. Suomen Kirjallisuuden Seura: Helsinki, 2001.
- Tervonen, Ismo, *Kar-Air - Tilauslentoliikenteen edelläkävijänä 1957–1980*. Apali: Tampere, 2004.
- Tervonen, Ismo, *Veljekset Karhumäki, Suomen ilmailun pioneereina 1924–1956*. Apali: Tampere, 2002.
- Travis, Robin, *Air Transport Liberalisation in the European Community 1987–1992. A Case of Integration*. Acta Universitatis Upsaliensis: Uppsala, 2001.
- Tuominen, Pekka, *Yritysten avoimuuspolitiikka ja sen kehitys*. Tutkimus suomalaisilla osakemarkkinoilla noteerattujen yritysten vuosikertomuksista sijoittajasuhde toiminnan näkökulmasta tarkasteltuna. Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja, Sarja A – 1:1991. Turun kauppakorkeakoulu: Turku, 1991.
- Uola, Mikko, 'Ylitse maan ja veen', 1924-1999, *Suomen liikenneelämäjäläiitto ry:n 50-vuotisjuhlajulkaisu*. Suomen liikenneelämäjäläiitto ry: Vantaa, 1999.
- Uolamo, Seppo, *Härmälä - Tampereen lentokenttä*. Apali: Tampere, 2004.
- Vaulamo, Kirsti, 'Finnair ja Finnairin valmismatkat'. Teoksessa *Oma maa – lomamaa. Suomen matkailun 125-vuotis juhlakirja*, Hemming, Risto (toim.). Hipputeos: Tuusula, 2012.
- Wegg, John, *Finnair, the art of flying since 1923*. Finnair: Helsinki, 1983.
- Wiley, John R., *Airport administration and management*. Eno Foundation for Transportation: Westport, 1986.

Liitteet

Liite 1: Suomen lentoliikenteen kokonaismäärät

Suomen lentoliikenteen kokonaismäärät lentokilometreinä ja henkilökilometreinä Liikennetilastollisen vuosikirjan mukaan

Vuosi	Lentokm	Henkilökm	Vuosi	Lentokm	Henkilökm
1929	233	821	1949	1 802	22 361
1930	225	587	1950	2 078	26 839
1931	244	490	1951	2 684	36 530
1932	257	609	1952	3 435	46 293
1933	225	781	1953	3 993	72 209
1934	159	1 181	1954	5 283	94 507
1935	193	1 388	1955	6 611	120 976
1936	228	1 829	1956	8 044	143 080
1937	312	2 237	1957	9 959	169 018
1938	499	3 353	1958	10 362	177 351
1939	609	4 209	1959	11 000	186 084
1940	423	2 967	1960	11 499	228 050
1941	314	2 368	1961	11 100	240 225
1942	822	7 087	1962	12 433	287 450
1943	1 286	10 353	1963	12 567	312 559
1944	761	6 146	1964	11 955	311 157
1945	436	4 727	1965	13 002	370 477
1946	792	7 843	1966	14 502	409 670
1947	981	11 365	1967	15 662	455 096
1948	1 791	21 371	1968	14 731	438 964

Lähde: SVT, Liikennetilastollinen vuosikirja. 1959, 1960, 1965, 1969, 1970.

Liite 2: Kotimaan lentoasemat

Aeron kotimaan lentoverkoston kuuluvat lentoasemat vuosittain.

Kaupunki	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Helsinki	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Turku	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Maarianhamina	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Pori	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Vaasa	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Kemi	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Rovaniemi	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Jyväskylä	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Kuopio	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Lappeenranta		x	x																
Oulu				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Joensuu					x	x	x	x	x	x	x	(x)		x	x	x	x	x	x
Ivalo						x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Kajaani							x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Tampere							x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Kokkola-Pietarsaari											x	x	x	x	x	x	x	x	x
Yhteensä	9	10	10	10	11	12	14	14	14	14	15	15	14	15	15	15	15	15	15

(x) Joensuu lakkautettu 31.3.1961. Joensuu lisättiin kuitenkin reittiverkoston jälleen 1962.

Lentoasemat on saatu selville Aero Oy:n vuosikertomuksista 1951-1967/68 sekä Aero Oy:n Aikatauluista 1950-1967/68 sekä Liikennetilastollisesta vuosikirjasta?

Liite 3: Reittien pituudet

1a) Aeron kotimaisten reittien matkustajien keskimääräinen matkan pituus ja kotimaan reittien yhteispituus kesäkausina.

	Kotimaan reittimatkustajan keskimääräinen matkan pituus (km)	Kotimaan reittien yhteispituus kesäkaudella (km)
1955	307	
1956	307	
1957	319	
1958	301	
1959	310	
1960	289	4500
1961	306	4866
1962	308	6 136
1963	317	8 762
1964	309	8 414
1965	318	8 477
1966	319	8 879
1967	298	9 384

Tiedot otettu Aeron vuosikertomuksista 1955–1967/68.

1b) Aeron ulkomaisten reittien matkustajien keskimääräinen matkan pituus ja kotimaan reittien yhteispituus kesäkausina.

	Ulkomaisten reittien yhteispituus kesäkaudella (km)	Ulkomaan reittimatkustajan keskimääräinen matkan pituus (km)
1955	664	
1956	650	
1957	669	
1958	675	
1959	681	
1960	683	8 402
1961	714	8 847
1962	704	10 425
1963	711	12 624
1964	734	20 237
1965	794	22 538
1966	806	24 033
1967	790	28 185

Tiedot otettu Aeron vuosikertomuksista 1955–1967/68.

Liite 4: Aeron ulkomaiset reittiyhteydet vuosittain 1950-1968

Aeron ulkomaan reittiverkoston lentoreitit vuosittain.

Kausi	Reitti
Kesä 1950	Helsinki-Tukholma Helsinki-Norrköping-Kööpenhamina-Amsterdam Maarianhamina-Tukholma
Talvi 1950- 1951	Helsinki-Tukholma Helsinki-Norrköping-Kööpenhamina-Amsterdam Maarianhamina-Tukholma
Kesä 1951	Helsinki-Tukholma Helsinki-Tukholma-Kööpenhamina-Hampuri-Düsseldorf Maarianhamina-Tukholma
Talvi 1951- 1952	Helsinki-Tukholma Helsinki-Tukholma-Kööpenhamina-Hampuri-Düsseldorf Maarianhamina-Tukholma
Kesä 1952	Helsinki-Tukholma Helsinki-Tukholma-Kööpenhamina-Hampuri-Düsseldorf Maarianhamina-Tukholma
Talvi 1952- 1953	Helsinki-Tukholma Helsinki-Tukholma-Kööpenhamina-Hampuri-Düsseldorf Maarianhamina-Tukholma
Kesä 1953	Helsinki-Tukholma Helsinki-Kööpenhamina-Düsseldorf Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma
Talvi 1953- 1954	Helsinki-Tukholma Helsinki-Kööpenhamina-Düsseldorf-Pariisi Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma
Kesä 1954	Helsinki-Tukholma Helsinki-Kööpenhamina-Düsseldorf Helsinki-Kööpenhamina-Düsseldorf-Lontoo Helsinki-Kööpenhamina-Düsseldorf-Pariisi Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma
Talvi 1954- 1955	Helsinki-Tukholma Helsinki-Kööpenhamina-Düsseldorf Helsinki-Kööpenhamina-Düsseldorf-Lontoo Helsinki-Kööpenhamina-Düsseldorf-Pariisi Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma
Kesä 1955	Helsinki-Tukholma Helsinki-Kööpenhamina Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma
Talvi 1955- 1956	Helsinki-Tukholma Helsinki-Kööpenhamina Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Lontoo
	Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma
Kesä 1956	Helsinki-Tukholma Helsinki-Kööpenhamina Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Moskova Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma
Talvi 1956- 1957	Helsinki-Tukholma Helsinki-Kööpenhamina Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Moskova Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma
Kesä 1957	Helsinki-Tukholma Helsinki-Kööpenhamina Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Moskova Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma
Talvi 1957- 1958	Helsinki-Tukholma Helsinki-Kööpenhamina-Köln/Bonn-Frankfurt Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Moskova Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma
Kesä 1958	Helsinki-Tukholma Helsinki-Kööpenhamina-Köln/Bonn-Frankfurt-Basel Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Moskova Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma Vaasa-Sundsvall
Talvi 1958- 1959	Helsinki-Tukholma Helsinki-Kööpenhamina-Köln/Bonn-Frankfurt-Geneve Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Moskova Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma Vaasa-Sundsvall
Kesä 1959	Helsinki-Tukholma Helsinki-Kööpenhamina-Köln/Bonn-Frankfurt-Geneve Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Moskova Maarianhamina-Tukholma

	Turku-Tukholma Vaasa-Sundsvall
Talvi 1959- 1960	Helsinki-Tukholma Helsinki-Kööpenhamina-Köln/Bonn- Frankfurt-Geneve Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Moskova Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma Vaasa-Sundsvall
Kesä 1960	Helsinki-Tukholma Helsinki-Kööpenhamina-Köln/Bonn- Frankfurt Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-(Malmö)-Zürich Helsinki-Moskova Kemi-Luulaja Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma Turku-Tukholma-Kööpenhamina Vaasa-Sundsvall
Talvi 1960- 1961	Helsinki-Tukholma Helsinki-Tukholma-Oslo Helsinki-Kööpenhamina-Frankfurt Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Moskova Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma Turku-Tukholma-Kööpenhamina- Köln/Bonn Vaasa-Sundsvall
Kesä 1961	Helsinki-Tukholma Helsinki-Turku-Oslo Helsinki-Kööpenhamina-Köln/Bonn- Frankfurt Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Moskova Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma Turku-Kööpenhamina-Köln/Bonn Vaasa-Sundsvall
Talvi 1961- 1962	Helsinki-Tukholma Helsinki-Tukholma-Oslo Helsinki-Kööpenhamina-Frankfurt Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Moskova Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma Vaasa-Sundsvall Vaasa-Uumaja
Kesä 1962	Helsinki-Tukholma Helsinki-Tukholma-Oslo Helsinki-Kööpenhamina-Frankfurt Helsinki-Kööpenhamina-Zürich Helsinki-Göteborg-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi

	Helsinki-Moskova Ivalo-Kirkenes (Varang Flyn kalustolla) Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma Vaasa-Sundsvall Vaasa-Uumaja
Talvi 1962- 1963	Helsinki-Tukholma Helsinki-Tukholma-Oslo Helsinki-Kööpenhamina-Frankfurt Helsinki-Göteborg-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Moskova Ivalo-Kirkenes (Varang Flyn kalustolla) Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma Vaasa-Sundsvall Vaasa-Uumaja
Kesä 1963	Helsinki-Tukholma Helsinki-Tukholma-Oslo Helsinki-Kööpenhamina-Frankfurt Helsinki-Göteborg-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Milano Helsinki-Moskova Ivalo-Kirkenes Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma Vaasa-Sundsvall Vaasa-Uumaja
Talvi 1963- 1964	Helsinki-Tukholma Helsinki-Tukholma-Oslo Helsinki-Kööpenhamina-Frankfurt Helsinki-Göteborg-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Moskova Ivalo-Kirkenes Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma Vaasa-Sundsvall Vaasa-Uumaja Vaasa-Örnsköldsvik
Kesä 1964	Helsinki-Tukholma Helsinki-Tukholma-Oslo Helsinki-(Kööpenhamina)-Frankfurt Helsinki-Göteborg-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Leningrad Helsinki-Luxemburg-Barcelona-Malaga Helsinki-Milano Helsinki-Moskova Ivalo-Kirkenes Maarianhamina-Hampuri Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma Vaasa-Sundsvall Vaasa-Uumaja Vaasa-Örnsköldsvik
Talvi 1964- 1965	Helsinki-Tukholma Helsinki-Tukholma-Oslo Helsinki-Kööpenhamina-Frankfurt Helsinki-Göteborg-Lontoo

	Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Leningrad Helsinki-Luxemburg-Barcelona-Malaga Helsinki-Moskova Ivalo-Kirkenes Maarianhamina-Tukholma Turku-Tukholma Vaasa-Sundsvall Vaasa-Uumaja		
Kesä 1965	Helsinki-Dubrovnik-Ateena Helsinki-Tukholma Helsinki-Tukholma-Oslo Helsinki-Frankfurt Helsinki-Kööpenhamina-Amsterdam (vain rahti) Helsinki-Göteborg-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Leningrad Helsinki-Luxemburg-Barcelona-Malaga Helsinki-Milano Helsinki-Moskova Ivalo-Kirkenes Maarianhamina-Tukholma Turku-Kööpenhamina Turku-Tukholma Vaasa-Sundsvall Vaasa-Uumaja	Talvi 1966- 1967	Helsinki-Göteborg-Amsterdam-Bryssel Helsinki-Tukholma Helsinki-Tukholma-Oslo Helsinki-Frankfurt Helsinki-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Kööpenhamina-Amsterdam (vain rahti) Helsinki-Göteborg-Amsterdam (vain rahti) Helsinki-Leningrad Helsinki-Luxemburg-Barcelona-Malaga Helsinki-Moskova Ivalo-Kirkenes Maarianhamina-Tukholma Turku-Kööpenhamina Turku-Tukholma Vaasa-Sundsvall Vaasa-Uumaja
Talvi 1965- 1966	Helsinki-Tukholma Helsinki-Tukholma-Oslo Helsinki-Frankfurt Helsinki-Göteborg-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Leningrad Helsinki-Luxemburg-Barcelona-Malaga Helsinki-Moskova Ivalo-Kirkenes Maarianhamina-Tukholma Turku-Kööpenhamina Turku-Tukholma Vaasa-Sundsvall Vaasa-Uumaja	Kesä 1967	Helsinki-Dubrovnik-Ateena Helsinki-Göteborg-Amsterdam-Bryssel Helsinki-Tukholma Helsinki-Tukholma-Oslo Helsinki-(Hannover)-Frankfurt Helsinki-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Kööpenhamina-Zürich Helsinki-Kööpenhamina-Amsterdam (vain rahti) Helsinki-Göteborg-Amsterdam (vain rahti) Helsinki-Leningrad Helsinki-Luxemburg-Barcelona-Malaga Helsinki-Milano Helsinki-Moskova Ivalo-Kirkenes Maarianhamina-Tukholma Turku-Kööpenhamina Turku-Tukholma Vaasa-Sundsvall Vaasa-Uumaja
Kesä 1966	Helsinki-Tukholma Helsinki-Tukholma-Oslo Helsinki-Frankfurt Helsinki-Göteborg-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Kööpenhamina-Amsterdam (vain rahti) Helsinki-Leningrad Helsinki-Luxemburg-Barcelona-Malaga Helsinki-Moskova Ivalo-Kirkenes Maarianhamina-Tukholma Turku-Kööpenhamina Turku-Tukholma Vaasa-Sundsvall Vaasa-Uumaja	Talvi 1967- 1968	Helsinki-Göteborg-Amsterdam-Bryssel Helsinki-Tukholma Helsinki-Tukholma-Oslo Helsinki-Frankfurt Helsinki-Lontoo Helsinki-Hampuri-Amsterdam-Pariisi Helsinki-Kööpenhamina-Zürich Helsinki-Kööpenhamina-Amsterdam (vain rahti) Helsinki-Leningrad Helsinki-Luxemburg-Malaga Helsinki-Moskova Ivalo-Kirkenes Maarianhamina-Tukholma Turku-Kööpenhamina Turku-Tukholma Vaasa-Sundsvall Vaasa-Uumaja

Lähteenä Aeron vuosikertomukset 1951-1967/68 sekä Aeron Aikataulut 1950-1967/68.

Liite 5: Aeron kaluston määrä ja arvo taseessa

Aeron kaluston määrä konetyypeittäin ja yhteensä vuosina 1950–1967/68. Suluissa on merkitty malli ja hakasulkeissa vuokralla oleva kalusto. Hakasulkeissa (-) -merkkiset on edelleenvuokrattu Kar-Airille ja Kar-Airilta tai Sud-Aviationilta vuokratut koneet on merkattu (+) -merkillä. Lisäksi taulukossa on kaluston arvo taseessa.

VUOSI	DC-3	CV340/CV440	Caravelle I/III/VI/10B	DC-6B	Yhteensä	Arvo taseessa
1950	8				8	x
1951	8				8	14 530 306 mk
1952	8				8	17 055 539 mk
1953	9	(340) 3			12	534 284 266 mk
1954	9	(340) 3			12	479 153 300 mk
1955	10	(340) 3			13	445 617 300 mk
1956	10	(340) 3 & (440) 1			14	501 454 800 mk
1957	10	(340) 3 & (440) 3			16	806 878 800 mk
1958	10	(440) 6			16	699 365 900 mk
1959	10	(440) 6			16	573 159 900 mk
1960	9	(440) 6	(I) 3		18	2 952 487 900 mk
1961	7	(440) 7	(I) 3		16	2 811 498 500 mk
1962	7	(440) 7	(III) 4		18	3 502 237 500 mk
1963	5	(440) 7	(III) 4		16	31 134 963 nmk
1964	5 [+3]	(440) 7 [+1]	(III) 4 / (10B) 5 / (VI) [+1]	[-2]	17 [+5/-2]	62 611 100 nmk
1965	5 [+2]	(440) 7 [+1]	(10B) 6	[-2]	18 [+3/-2]	65 649 800 nmk
1966	5 [+1]	(440) 8 [+1]	(10B) 8	[-2]	21 [+2/-2]	81 787 000 nmk
1967	5	(440) 8 [+1]	(10B) 8	[-2]	21 [+1/-2]	119 180 000 nmk

Tiedot on saatu Aeron vuosikertomuksista 1951–1967/68.

Liite 6: Matkustajakuormitussuhteet

Aeron kotimaisten ja ulkomaisten reittilentojen matkustajakuormitussuhteet

	Kotimaisilla reittilennoilla	Ulkomaisilla reittilennoilla
1952	72,30 %	58,00 %
1953	65,70 %	58,30 %
1954	64,70 %	52,00 %
1955	69,40 %	50,70 %
1956	68,20 %	46,90 %
1957	58,90 %	46,70 %
1958	55,10 %	47,00 %
1959	57,10 %	47,50 %
1960	55,60 %	46,80 %
1961	52,00 %	47,50 %
1962	59,60 %	45,40 %
1963/64	57,30 %	47,80 %
1964/65	58,50 %	48,70 %
1965/66	58,70 %	45,70 %
1966/67	54,00 %	43,60 %
1967/68	51,40 %	39,40 %

Tiedot saatu Aeron vuosikertomuksista 1952–1967/68.

Liite 7: Postin ja rahdin kehitys

1a) Aeron vuosikertomusten ilmoittamat postilennoilla tarjottujen tonnikilometriä määrä vuosina 1958-1967/68. Aero aloitti postilennot loppuvuodesta 1958. Vuodelta 1958 on tiedossa vain postilentojen määrä tarjottuina tonnikilometreinä, joten harmaalla pohjalla oleva prosenttiosuus on laskettu tarjottujen tonnikilometriä yhteismäärästä.

	Tarjotut tonnikilometrit postilennoilla (milj. tonnikilometriä)	Postilentojen osuus tarjotuista tonnikilometreistä (%)	Tarjotut tonnikilometrit yhteensä (tonnikilometriä)
1958	0,3	0,8 %	37 977 353
1959	2,0	5,00 %	42 077 330
1960	2,9	6,00 %	52 128 846
1961	2,9	9,00 %	54 451 659
1962	2,7	5,00 %	60 711 167
1963/64	2,7	4,00 %	78 606 018
1964/65	1,8	3,00 %	69 825 069
1965/66	2,05	2,00 %	86 321 000
1966/67	1,66	2,00 %	104 536 000
1967/68	1,33	2,00 %	118 482 000

1b) Aeron vuosikertomusten ilmoittamat rahdin määrät reittilennoilla vuosina 1952–1967/68. Vuosilta 1952–1954 on ilmoitettu vain rahdin määrä yhteensä ja siitä eteenpäin rahti on eritelty kotimaisen ja ulkomaisen reittiliikenteen rahdiksi. Vertailun vuoksi harmaalla korostetut kokonaisrahdin määrät on laskettu ynnäämällä kotimaan ja ulkomaisen rahdin määrät yhteen.

	Rahtia yhteensä (1000 kg)	Rahtia kotimaan reittilennoilla (1000 kg)	Rahtia ulkomaan reittilennoilla (1000 kg)
1952	332,5	-	-
1953	586,6	-	-
1954	943,1	-	-
1955	859,5	537,7	321,8
1956	1658,5	715,9	942,6
1957	1639,6	804,1	835,5
1958	1773,5	937,5	836
1959	1982	817,9	1164,1
1960	6161,1	4883,5	1277,6
1961	5349	4135	1214
1962	6229	4510	1719
1963/64	6912	4861	2051
1964/65	7169	4473	2696
1965/66	8773	5075	3698
1966/67	8559	4487	4072
1967/68	8179	4002	4177

Tiedot on otettu Aeron vuosikertomuksista 1960-1967/68.

Liite 8: Taloudelliset tulokset

Aeron liikevaihto, lentokuljetustuotot ja tilikausien voitot/tappiot sekä näiden muutokset edelliseen tilivuoteen vuosina 1952–1967/68. Tulokset on ilmoitettu vanhoissa (vmk) ja uusissa markeissa (nmk=nykymarkka).

Tilikausi	Liikevaihto		Lentokuljetustuotot		Tilikauden voitto/tappio	
	Tulos	Muutos	Tulos	Muutos	Tulos	Muutos
1952	891 865 027 vmk	-	578,1 milj vmk	-	1 420 005 vmk	-
1953	1 260 141 405 vmk	41 %	756,5 milj vmk	31 %	1 402 120 vmk	-1 %
1954	1 488 998 059 vmk	18 %	920,7 milj vmk	22 %	1 656 802 vmk	18 %
1955	1 747 410 343 vmk	17 %	1 139,7 milj vmk	24 %	2 595 450 vmk	57 %
1956	2 179 036 997 vmk	25 %	1 719,4 milj vmk	51 %	6 337 090 vmk	144 %
1957	2 266 280 415 vmk	4 %	2 093,2 milj vmk	22 %	2 568 767 vmk	-59 %
1958	2 665 698 415 vmk	18 %	2 458,2 milj vmk	17 %	-23 753 654 vmk	-1025 %
1959	2 955 640 233 vmk	11 %	2 671,4 milj vmk	9 %	8 687 412 vmk	-137 %
1960	4 098 319 092 vmk	39 %	3 712,5 milj vmk	39 %	15 651 799 vmk	80 %
1961	4 425 470 987 vmk	8 %	4 009,0 milj vmk	8 %	14 866 488 vmk	-5 %
1962	5 374 120 021 vmk	21 %	4 651,0 milj vmk	16 %	28 371 771 vmk	80 %
1963/64	80 382 088,22 nmk	50 %	60,88 milj nmk	31 %	433 168,20 nmk	62 %
1964/65	78 249 886,73 nmk	-3 %	56,61 milj nmk	-7 %	328 920,05 nmk	-24 %
1965/66	92 677 899,75 nmk	18 %	65,75 milj nmk	16 %	476 244,39 nmk	45 %
1966/67	109 243 124,64 nmk	18 %	76,64 milj nmk	17 %	446 056,48 nmk	-6 %
1967/68	128 926 430,77 nmk	18 %	89,71 milj nmk	17 %	119180,52 nmk	-73 %

Tiedot saatu Aeron vuosikertomuksista 1952–1967/68.

Liite 9: Hintojen kehitys

1a) Aeron myymien lentojen nimelliset hinnat vuosina 1950-1967/68 kotimaisilla reiteillä. Vuodesta 1963 lippujen hinnat on ilmoitettu uusissa markkoissa (nmk), johon saakka hinnat vanhoissa markkoissa (vmk). Alimmalla rivillä on muutos aloitusvuodesta.

	Tampere	Turku	Jyväskylä	Kuopio	Vaasa	Oulu	Kemi	Rovaniemi	Ivalo
kesä 1952	1850	1900	2400	2900	3850		6500	7600	
talvi 1952-53		1900	2400	2900	3850		6500	7600	
kesä 1953	1750	1700	1900	2450	2600	4200	4900	5600	
talvi 1953-54		1700	1900	2450	2600	4200	4900	5600	
kesä 1954	900	1700	1900	2450	2600	4200	4900	5600	
talvi 1954-55	900	1700	1900	2450	2600	4200	4900	5600	
kesä 1955	900	1700	1900	2450	2600	4200	4900	5600	
talvi 1955-56	900	1700	1900	2450	2600	4200	4900	5600	
kesä 1956	1300	1700	2200	2800	2900	4300	5000	5700	7600
talvi 1956-57	1400	1700	2400	2900	3000	4300	5100	5900	7800
kesä 1957	1200	1700	2400	2900	3000	4300	5100	5900	7800
talvi 1957-58	1200	1700	2600	3100	3200	4600	5400	6300	8300
kesä 1958	1900	1900	3000	3700	3800	5400	6500	7500	10000
talvi 1958-59	1600	1900	3000	3700	3800	5400	6500	7500	10000
kesä 1959	1600	1900	3000	3700	3800	5400	6500	7500	10000
talvi 1959-60	1600	1900	3000	3700	3800	5400	6500	7500	10000
kesä 1960	1600	1900	3000	3700	3800	5400	6500	7500	10000
talvi 1960-1961	1600	1900	3000	3700	3800	5400	6500	7500	10000
kesä 1961	1600	1900	3100	3900	4100	5700	6800	7800	10200
talvi 1961-62	1600	1900	3100	3900	4100	5700	6800	7800	10200
kesä 1962	1600	1900	3100	3900	4100	5700	6800	7800	10200
talvi 1962-63	1600	1900	3100	3900	4100	5700	6800	7800	10200
kesä 1963	18	19	34	43	45	63	75	86	112
talvi 1963-64	18	19	34	43	45	63	75	86	112
kesä 1964	18	20	36	47	47	67	79	90	116
talvi 1964-1965	18	20	36	47	47	67	79	90	116
kesä 1965	18	20	36	47	47	67	79	90	116
talvi 1965-66	18	20	36	47	47	67	79	90	116
kesä 1966	18	20	36	47	47	67	79	90	116
talvi 1966-67	21	21	37	53	53	76	88	100	130
kesä 1967	21	21	37	53	53	76	88	100	130
talvi 1967-68	24	24	43	62	61	88	102	116	150
ERO	30 %	26 %	79 %	114 %	58 %	110 %	57 %	53 %	97 %

1b) Lippujen hinnat sidottuna elinkustannusindeksiin. Vertailuvuotena on vuoden 1968 markan arvo ja indeksivuosi 1914 (1914:1-6=100). Alimmalla rivillä on muutos aloitusvuodesta. Vieressä indeksikerroin kunakin vuonna.

	Tampere	Turku	Jyväskylä	Kuopio	Vaasa	Oulu	Kemi	Rovaniemi	Ivalo
kesä 1952	39,62	40,69	51,39	62,10	82,44		139,19	162,75	
talvi 1952-53		40,69	51,39	62,10	82,44		139,19	162,75	
kesä 1953	36,97	35,91	40,14	51,76	54,92	88,72	103,51	118,30	
talvi 1953-54		35,91	40,14	51,76	54,92	88,72	103,51	118,30	
kesä 1954	19,33	36,51	40,81	52,62	55,84	90,20	105,24	120,27	
talvi 1954-55	19,33	36,51	40,81	52,62	55,84	90,20	105,24	120,27	
kesä 1955	17,93	33,86	37,84	48,80	51,78	83,65	97,59	111,54	
talvi 1955-56	17,93	33,86	37,84	48,80	51,78	83,65	97,59	111,54	
kesä 1956	25,89	33,86	43,82	55,77	57,76	85,64	99,58	113,53	151,37
talvi 1956-57	27,88	33,86	47,80	57,76	59,75	85,64	101,58	117,51	155,35
kesä 1957	21,07	29,85	42,14	50,92	52,67	75,50	89,54	103,59	136,95
talvi 1957-58	21,07	29,85	45,65	54,43	56,18	80,77	94,81	110,61	145,73
kesä 1958	19,31	27,35	38,61	46,66	48,27	69,18	82,05	94,92	125,49
talvi 1958-59	19,31	27,35	41,83	49,87	51,48	74,01	86,88	101,36	133,54
kevät 1959	25,35	30,11	47,54	58,63	60,21	85,56	102,99	118,84	158,45
talvi 1959-60	25,35	30,11	47,54	58,63	60,21	85,56	102,99	118,84	158,45
kesä 1960	24,56	29,16	46,05	56,79	58,33	82,89	99,77	115,12	153,50
talvi 1960-1961	24,56	29,16	46,05	56,79	58,33	82,89	99,77	115,12	153,50
kesä 1961	24,12	28,65	46,74	58,80	61,81	85,94	102,52	117,60	153,78
talvi 1961-62	24,12	28,65	46,74	58,80	61,81	85,94	102,52	117,60	153,78
kesä 1962	23,09	27,42	44,74	56,29	59,18	82,27	98,15	112,58	147,22
talvi 1962-63	23,09	27,42	44,74	56,29	59,18	82,27	98,15	112,58	147,22
kesä 1963	24,77	26,15	46,79	59,18	61,93	86,71	103,22	118,36	154,15
talvi 1963-64	24,77	26,15	46,79	59,18	61,93	86,71	103,22	118,36	154,15
kesä 1964	22,45	24,94	44,90	58,62	58,62	83,56	98,53	112,25	144,67
talvi 1964-1965	22,45	24,94	44,90	58,62	58,62	83,56	98,53	112,25	144,67
kesä 1965	21,42	23,80	42,83	55,92	55,92	79,72	93,99	107,08	138,02
talvi 1965-66	21,42	23,80	42,83	55,92	55,92	79,72	93,99	107,08	138,02
kesä 1966	20,61	22,90	41,21	53,81	53,81	76,70	90,44	103,03	132,80
talvi 1966-67	24,04	24,04	42,36	60,67	60,67	87,00	100,74	114,48	148,82
kesä 1967	22,76	22,76	40,10	57,44	57,44	82,37	95,37	108,38	140,89
talvi 1967-68	26,01	26,01	46,60	67,20	66,11	95,37	110,55	125,72	162,57
ERO	-34 %	-36 %	-9 %	8 %	-20 %	7 %	-21 %	-23 %	7 %

Vuosi	Indeksi
1952	11988
1953	12152
1954	11953
1955	11543
1956	12889
1957	14621
1958	15956
1959	16201
1960	16724
1961	17027
1962	17786
1963	18652
1964	20583
1965	21576
1966	22424
1967	23686
1968	25671
(1914:1-6=100)	

1c) Lippujen hintojen arvojen nousu ja lasku verrattuna edelliseen liikennöityyn kauteen.

	Tampere	Turku	Jyväskylä	Kuopio	Vaasa	Oulu	Kemi	Rovaniemi	Ivalo
kesä 1952									
talvi 1952-53		0%	0%	0%	0%		0%	0%	
kesä 1953	-7%	-12%	-7%	-7%	-7%		-26%	-7%	
talvi 1953-54		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
kesä 1954	-48%	2%	16%	14%	12%	2%	2%	2%	
talvi 1954-55	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
kesä 1955	-7%	-7%	-7%	-7%	-7%	-7%	-7%	-7%	
talvi 1955-56	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
kesä 1956	44%	0%	16%	14%	12%	2%	2%	2%	
talvi 1956-57	8%	0%	9%	4%	3%	0%	2%	4%	3%
kesä 1957	-24%	-12%	-12%	-12%	-12%	-12%	-12%	-12%	-12%
talvi 1957-58	0%	0%	8%	7%	7%	7%	6%	7%	6%
kesä 1958	-8%	-8%	-15%	-14%	-14%	-14%	-13%	-14%	-14%
talvi 1958-59	0%	0%	8%	7%	7%	7%	6%	7%	6%
kesä 1959	31%	10%	14%	18%	17%	16%	19%	17%	19%
talvi 1959-60	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
kesä 1960	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%
talvi 1960-61	0%	0%	0%	0%	0%	19%	0%	0%	0%
kesä 1961	-2%	-2%	1%	4%	6%	-13%	3%	2%	0%
talvi 1961-62	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
kesä 1962	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%
talvi 1962-63	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
kesä 1963	7%	-5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
talvi 1963-64	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
kesä 1964	-9%	-5%	-4%	-1%	-5%	-4%	-5%	-5%	-6%
talvi 1964-65	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
kesä 1965	-5%	-5%	-5%	-5%	-5%	-5%	-5%	-5%	-5%
talvi 1965-66	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
kesä 1966	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%
talvi 1966-67	17%	5%	3%	13%	13%	13%	11%	11%	12%
kesä 1967	-5%	-5%	-5%	-5%	-5%	-5%	-5%	-5%	-5%
talvi 1967-68	14%	14%	16%	17%	15%	16%	16%	16%	15%

2a) Aeron myymien lentojen nimelliset hinnat vuosina 1950-1967/68 ulkomaan reiteillä. Vuodesta 1963 lippujen hinnat on ilmoitettu uusissa markoissa (nmk), johon saakka hinnat vanhoissa markoissa (vmk). Alimmalla rivillä on muutos aloitusvuodesta.

Kausi	Amsterdam	Düsseldorf	Frankfurt	Kööpenham	Lontoo	Moskova	Pariisi	Tukholma
kesä 1952		24850		13150				7400
talvi 1952-1953		24850		13150			28350	7400
kesä 1953		22650		11650			24200	5900
talvi 1953-54		20790		11650			24200	3900
kesä 1954		25350		11650	30650		31050	5900
talvi 1954-1955		25350		11650	30650		31050	5900
kesä 1955	26600	25900		12250	30350		31650	5900
talvi 1955-1956	26600	25900		12250	30350		31650	5900
kesä 1956	31050	30400		17500	34550	26300	35800	8450
talvi 1956-1957	31400	31050		17500	35600	26300	36650	8450
kesä 1957	31400	31050	32550	17500	35600	26300	35650	8450
talvi 1957-1958	31150	30750	32350	16950	35800	36400	36500	8200
kesä 1958	31150	30750	32350	16950	35800	36400	36500	8200
talvi 1958-1959	31150	30750	32350	16950	35800	29150	36500	8200
kesä 1959	31550	31150	32750	16950	35800	29150	36900	8200
talvi 1959-1960	31550	31150	32750	16950	35800	29150	36900	8200
kesä 1960	31550	31150	32750	16950	35800	29150	36900	8200
talvi 1960-1961	31550	31150	32750	16950	35800	29150	36900	8200
kesä 1961	31550	31150	32750	17850	35800	29150	36900	8200
talvi 1961-1962	33200	32750	34400	18750	37600	29150	38800	8650
kesä 1962	33200	32750	34400	18750	37600	29150	38800	8650
talvi 1962-1963	33200	32750	34400	18750	37600	29150	38800	8650
kesä 1963	335	333	356	193	380	294	403	87
talvi 1963-64	335	333	356	193	380	294	403	87
kesä 1964	335	333	356	193	380	294	403	87
talvi 1964-1965	335	333	356	193	380	294	403	87
kesä 1965	335	333	356	193	383	294	403	87
talvi 1965-1966	335	333	356	193	383	294	403	87
kesä 1966	335	333	356	193	383	294	403	87
talvi 1966-1967	335	333	356	193	383	294	403	87
kesä 1967	335	333	356	199	383	294	403	94
talvi 1967-1968	440	437	467	292	502	386	529	124
ERO	65%	76%	43%	122%	64%	47%	87%	68%

2b) Lippujen hinnat sidottuna elinkustannusindeksiin. Vertailuvuotena on vuoden 1968 markan arvo ja indeksivuosi 1914 (1914:1-6=100). Alimmalla rivillä on muutos aloitusvuodesta. Vieressä indeksikerroin kunakin vuonna

Kausi	Amsterdam	Düsseldorf	Frankfurt	Kööpenham	Lontoo	Moskova	Pariisi	Tukholma
kesä 1952		532,14		281,59				158,46
talvi 1952-1953		532,14		281,59			607,08	158,46
kesä 1953		478,48		246,11			511,22	124,64
talvi 1953-54		439,19		246,11			511,22	82,39
kesä 1954		544,43		250,20	658,26		666,85	126,71
talvi 1954-1955		544,43		250,20	658,26		666,85	126,71
kesä 1955	591,57	576,00		272,43	674,97		703,88	131,21
talvi 1955-1956	591,57	576,00		272,43	674,97		703,88	131,21
kesä 1956	618,42	605,48		348,55	688,13	523,82	713,03	168,30
talvi 1956-1957	625,39	618,42		348,55	709,04	523,82	729,96	168,30
kesä 1957	551,31	545,16	571,50	307,26	625,05	461,77	625,93	148,36
talvi 1957-1958	546,92	539,90	567,99	297,60	628,56	639,10	640,85	143,97
kesä 1958	501,16	494,73	520,47	272,70	575,97	585,63	587,23	131,93
talvi 1958-1959	501,16	494,73	520,47	272,70	575,97	468,98	587,23	131,93
kesä 1959	499,92	493,58	518,93	268,58	567,26	461,89	584,69	129,93
talvi 1959-1960	499,92	493,58	518,93	268,58	567,26	461,89	584,69	129,93
kesä 1960	484,29	478,15	502,71	260,18	549,52	447,45	566,41	125,87
talvi 1960-1961	484,29	478,15	502,71	260,18	549,52	447,45	566,41	125,87
kesä 1961	475,67	469,64	493,76	269,12	539,74	439,48	556,33	123,63
talvi 1961-1962	500,54	493,76	518,64	282,69	566,88	439,48	584,97	130,41
kesä 1962	479,18	472,69	496,50	270,62	542,69	420,73	560,01	124,85
talvi 1962-1963	479,18	472,69	496,50	270,62	542,69	420,73	560,01	124,85
kesä 1963	461,07	458,31	489,97	265,63	523,00	404,64	554,65	119,74
talvi 1963-64	461,07	458,31	489,97	265,63	523,00	404,64	554,65	119,74
kesä 1964	417,81	415,32	444,00	240,71	473,93	366,68	502,62	108,51
talvi 1964-1965	417,81	415,32	444,00	240,71	473,93	366,68	502,62	108,51
kesä 1965	398,58	396,20	423,57	229,63	455,69	349,80	479,49	103,51
talvi 1965-1966	398,58	396,20	423,57	229,63	455,69	349,80	479,49	103,51
kesä 1966	383,51	381,22	407,55	220,95	438,46	336,57	461,35	99,60
talvi 1966-1967	383,51	381,22	407,55	220,95	438,46	336,57	461,35	99,60
kesä 1967	363,07	360,91	385,83	215,68	415,10	318,64	436,77	101,88
talvi 1967-1968	476,87	473,62	506,14	316,47	544,07	418,35	573,33	134,39
ERO	-19%	-11%	-11%	12%	-17%	-20%	-6%	-15%

Vuosi	Indeksi
1952	11988
1953	12152
1954	11953
1955	11543
1956	12889
1957	14621
1958	15956
1959	16201
1960	16724
1961	17027
1962	17786
1963	18652
1964	20583
1965	21576
1966	22424
1967	23686
1968	25671
(1914:1-6=100)	

2c) Lippujen hintojen arvojen nousu ja lasku verrattuna edelliseen liikennöityyn kauteen.

Kausi	Amsterdam	Düsseldorf	Frankfurt	Kööpenham	Lontoo	Moskova	Pariisi	Tukholma
kesä 1952								
talvi 1952-1953		0%		0%				0%
kesä 1953		-10%		-13%			-16%	-21%
talvi 1953-54		-8%		0%			0%	-34%
kesä 1954		24%		2%			30%	54%
talvi 1954-1955		0%		0%	0%		0%	0%
kesä 1955		6%		9%	3%		6%	4%
talvi 1955-1956	0%	0%		0%	0%		0%	0%
kesä 1956	5%	5%		28%	2%		1%	28%
talvi 1956-1957	1%	2%		0%	3%	0%	2%	0%
kesä 1957	-12%	-12%		-12%	-12%	-12%	-14%	-12%
talvi 1957-1958	-1%	-1%	-1%	-3%	1%	38%	2%	-3%
kesä 1958	-8%	-8%	-8%	-8%	-8%	-8%	-8%	-8%
talvi 1958-1959	0%	0%	0%	0%	0%	-20%	0%	0%
kesä 1959	0%	0%	0%	-2%	-2%	-2%	0%	-2%
talvi 1959-1960	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
kesä 1960	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%
talvi 1960-1961	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
kesä 1961	-2%	-2%	-2%	3%	-2%	-2%	-2%	-2%
talvi 1961-1962	5%	5%	5%	5%	5%	0%	5%	5%
kesä 1962	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%
talvi 1962-1963	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
kesä 1963	-4%	-3%	-1%	-2%	-4%	-4%	-1%	-4%
talvi 1963-64	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
kesä 1964	-9%	-9%	-9%	-9%	-9%	-9%	-9%	-9%
talvi 1964-1965	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
kesä 1965	-5%	-5%	-5%	-5%	-4%	-5%	-5%	-5%
talvi 1965-1966	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
kesä 1966	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%	-4%
talvi 1966-1967	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
kesä 1967	-5%	-5%	-5%	-2%	-5%	-5%	-5%	2%
talvi 1967-1968	31%	31%	31%	47%	31%	31%	31%	32%

Hintatiedot on saatu seuraavista Aeron lentoaikatauluista, jotka löytyvät Ilmailumuseon arkistosta:

1950	SIM PP 47:1, <i>Lentoaikataulu, 2. painos; Aero Oy 16.4. - 30.9.1950.</i>
	SIM PP 49:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 1.10.1950 - 6.1.1951.</i>
1951	SIM PP 53:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 15.4. - 20.10.1951.</i>
	SIM PP 57:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 21.10.1951 - .</i>
1952	SIM PP 60:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 20.4. - 25.10.1952.</i>
	SIM PP 61:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 26.10.1952 - 18.4.1953.</i>
1953	SIM PP 62:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 19.4. - 3.10.1953.</i>
	SIM PP 65:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 4.10.1953 - .</i>
1954	SIM PP 70:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 11.4. - 30.10.1954.</i>
	SIM PP 83:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 31.10.1954 - 16.4.1955.</i>
1955	SIM PP 75:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 17.4. - 1.10.1955.</i>
	SIM PP 86:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 2.10.1955 - 21.4.1956.</i>
1956	SIM PP 97:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 22.4. - 6.10.1956.</i>
	SIM PP 107:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 7.10.1956 - 13.4.1957.</i>
1957	SIM PP 120:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 14.4. - 5.10.1957.</i>
	SIM PP 137:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 6.10.1957 - 31.3.1958.</i>
1958	SIM PP 146:1, <i>Lentoaikataulu, 2. painos; Aero Oy 1.6. - 31.10.1958.</i>
	SIM PP 159:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 1.11.1958 - 31.12.1958.</i>
1959	SIM PP 171:1, <i>Lentoaikataulu, 2. painos; Aero Oy 15.6. - 31.10.1959.</i>
	SIM PP 180:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 1.11. - 31.12.1959.</i>
1960	SIM PP 188:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 1.4. - 14.6.1960.</i>
	SIM PP 195:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 1.11.1960 - 31.3.1961.</i>
1961	SIM PP 198:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 1.4. - 31.10.1961.</i>
	SIM PP 204:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 1.11.1961 - 31.3.1962.</i>
1962	SIM PP 209:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 1.4. - 31.10.1962.</i>
	SIM PP 216:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 1.11.1962 - 31.3.1963.</i>
1963	SIM PP 234:1, <i>Lentoaikataulu, 2. painos; Aero Oy 1.6. - 31.10.1963.</i>
	SIM PP 240:1, <i>Lentoaikataulu, 2. painos; Aero Oy 1.1. - 31.3.1964.</i>
1964	SIM PP 245:1, <i>Lentoaikataulu, 2. painos; Aero Oy 1.4. - 14.8.1964.</i>
	SIM PP 271:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 1.11.1964 - 31.3.1965.</i>
1965	SIM PP 278:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 1.4. - 31.10.1965.</i>
	SIM PP 293:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 1.11.1965 - 31.3.1966.</i>
1966	SIM PP 310:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 1.4. - 31.10.1966.</i>
	SIM PP 319:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 1.11.1966 - 31.3.1967.</i>
1967	SIM PP 326:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 1.4. - 31.10.1967.</i>
	SIM PP 329:1, <i>Lentoaikataulu; Aero Oy 1.11.1967 - 31.3.1968.</i>