

Saimaan ammattikorkeakoulu
Liiketoiminta ja kulttuuri Imatra
Majoitus- ja ravitsemisala
Matkailun koulutusohjelma

Suvi-Tuulikki Natri ja Mira Tiainen

M/S Camillan kanava- ja saaristoristeilyn reit- tiselostusten uudistaminen

Opinnäytetyö 2013

Tiivistelmä

Suvi-Tuulikki Natri ja Mira Tiainen

M/S Camillan kanava- ja saaristoristeilyn reittiselostusten uudistaminen, 27 sivua, 3 liitettä

Saimaan ammattikorkeakoulu

Liiketoiminta ja kulttuuri Imatra

Majoitus- ja ravitsemisala

Matkailun koulutusohjelma

Opinnäytetyö 2013

Ohjaaja: lehtori Jaana Häkli, Saimaan ammattikorkeakoulu

Tämän opinnäytetyön aiheena oli tehdä uudet reittiselostukset lappeenrantalaisen risteilyaluksen m/s Camillan kanava- ja saaristoristeilylle. Toimeksianto tuli Karelia Lines Oy:ltä. Tavoitteena oli luoda toimivat, selkeät ja helposti ymmärrettävät reittiselostukset, joita voidaan käyttää useita vuosia. Tavoitteena oli lisäksi reittiselostusten elävöittämisen kautta parantaa matkustajien risteilykokemusta. Tarkoituksena oli myös ottaa entistä paremmin huomioon ulkomaalaiset matkustajat.

Opinnäytetyö tehtiin toiminnallisena projektina. Teoriaosassa paneuduttiin viestinnän perusteisiin ja siihen, miten viestinnästä saadaan tehokasta ja ymmärrettävää. Teoriassa käsiteltiin myös opastamista viestintäprosessina ja opastuksen elävöittämiskeinoja. Reittiselostukset koottiin teorian periaatteita noudattaen ja kirjallisuutta ja Internet-lähteitä käyttäen.

Opinnäytetyön tuloksena syntyivät kirjalliset versiot reittiselostuksista suomeksi ja englanniksi sekä suomenkielinen versio venäjänkielisistä selostuksista.

Asiasanat: reittiselostukset, risteily, opastaminen, elävöittäminen

Abstract

Suvi-Tuulikki Natri and Mira Tiainen

Creating New Route Commentary for the Canal-Archipelago Cruise of m/s Camilla, 27 pages, 3 appendices

Saimaa University of Applied Sciences

Business and Culture, Imatra

Faculty of Tourism and Hospitality

Degree Programme in Tourism

Bachelor's Thesis 2013

Instructor: Ms Jaana Häkli, Senior Lecturer, Saimaa UAS

The objective of the thesis was to create a new route commentary for the canal-archipelago cruise of passenger vessel m/s Camilla. The work was commissioned by Karelia Lines Ltd. The aim was to create an interesting and easily understandable route commentary that can be used for several years. The purpose was also to enhance the cruise experience by making the route commentary more lively. The aim was also to write a route commentary that better meets the expectations of foreign customers.

The thesis was conducted as a functional project. In the theoretical part the focus was on the basics of communication and how to make communication effective and understandable. The theoretical part also included theory of guiding as a communication process and how to make guiding more lively. The route commentary was made by following the principles of the theoretical part. The information for the route commentary was gathered from literature and the Internet.

The results of this thesis were the written versions of the commentary in Finnish and English, as well as the Finnish version of the Russian commentary.

Keywords: route commentary, cruise, guiding

Sisältö

1	Johdanto	5
1.1	Kohdeyritys	5
1.2	Toiminnallinen opinnäytetyö	6
2	Viestintä	7
2.1	Viestintäjärjestelmät	7
2.2	Viestintätapahtuma	7
2.3	Sanoman ymmärrettävyys	8
2.4	Havainnollistaminen	9
2.5	Sanalliset tehokeinot	9
3	Opastus viestintäprosessina	11
3.1	Opastaminen	11
3.2	Opastustapahtuman vaiheet	12
3.3	Interpretaatio	13
3.4	Elävöittämisskeinoja	13
4	Projektin toteutus	15
4.1	Reittiselostusten suunnittelu	15
4.2	Reittiselostusten kirjoitusprosessi	15
4.2.1	Opastustapahtuman vaiheet reittiselostuksissa	17
4.2.2	Sanoman ymmärrettävyys reittiselostuksissa	18
4.2.3	Havainnollistaminen reittiselostuksissa	18
4.2.4	Sanalliset tehokeinot reittiselostuksissa	19
4.2.5	Elävöittäminen reittiselostuksissa	20
4.3	Englannin- ja venäjänkieliset reittiselostukset	22
4.3.1	Kohderyhmän huomioon ottaminen	22
4.3.2	Englanninkielisten reittiselostusten elävöittäminen	23
5	Yhteenveto ja pohdinta	24
	Lähteet	27

Liitteet

- Liite 1 Suomenkieliset reittiselostukset
- Liite 2 Englanninkieliset reittiselostukset
- Liite 3 Suomenkielinen versio venäjänkielisistä reittiselostuksista

1 Johdanto

Tässä opinnäytetyössä tavoitteenamme on tehdä uudet kirjalliset versiot reittiselostuksista lappeenrantalaisen risteilyaluksen m/s Camillan kanava- ja saaristoristeilylle. Syntyvien reittiselostusten kanavaosuus toimii samalla kanavaristeyksen reittiselostuksena. Opinnäytetyön aihe on työelämälähtöinen, ja toimeksiantajana toimii Karelia Lines Oy. Toive uusista reittiselostuksista tuli Karelia Lines Oy:n edustajilta, sillä tarve uusille selostuksille on ollut jo kauan. Ennen tätä opinnäytetyötä käytössä olleet reittiselostukset sisältävät paljon vanhentunutta informaatiota, eikä niitä voida kaikilta osin käyttää. Ne myös sisältävät melko vähän tietoa ja kattavat vain risteilyn kanavaosuuden. Me kiinnostuimme projektista, sillä olemme molemmat kiinnostuneita viestinnästä ja kielistä. Reittiselostusten kirjoittaminen vaikutti mielenkiintoiselta projektilta, jossa pääsee käyttämään luovuutta ja soveltamaan teoriaa käytäntöön. Meistä on myös hienoa, että opinnäytetyömme tuloksena syntyy jotain konkreettista.

Tavoitteena on luoda toimivat ja selkeät reittiselostukset, jotka ovat helposti ymmärrettävät. Tarkoituksena on, että tämän opinnäytetyön tuloksena syntyviä reittiselostuksia voidaan käyttää useita vuosia myös tulevaisuudessa. Tämän vuoksi tulemme käyttämään selostuksia tehdessä suhteellisen pysyvää tietoa. Tavoitteena on myös uusien reittiselostusten kautta parantaa asiakkaiden risteilykokemusta. Käytämme reittiselostuksissa erilaisia elävöittämisskeinoja, jotta ne ovat mielenkiintoiset ja tuovat lisäarvoa asiakkaiden kokemukseen.

Tarkoituksena on, että reittiselostukset palvelevat yhä paremmin myös ulkomaalaisia asiakkaita. Teemme selostuksista eri versiot suomeksi, englanniksi ja venäjäksi ja otamme huomioon kohderyhmien erilaisuuden.

Teoriassa paneudumme viestinnän perusteisiin ja siihen, miten viestinnästä saadaan tehokasta ja ymmärrettävää. Lisäksi perehdymme opastukseen viestintäprosessina ja selvitämme opastuksen elävöittämisskeinoja.

1.1 Kohdeyritys

Opinnäytetyömme yhteistyöyritys on lappeenrantalainen, yksityisessä omistuksessa oleva Karelia Lines Oy, joka on Ysituote Oy:n tytäryhtiö. Vuonna 1985 perustetun yrityksen lipun alla on risteilyalus m/s Camillan lisäksi terrassilaiva s/s

Suvi-Saimaa. (Hyttinen 2012.) Matkustajamäärä m/s Camillassa on 350. Laivassa on 180-paikkainen À la Carte -ravintola, baari sekä aurinkokansi. (Karelia Lines Oy.)

Risteilyalus m/s Camilla tekee yksityisristeilyjä kevästä aina myöhäiseen syksyyn. Kesäaikaan Camilla tekee aikataulunmukaisia risteilyjä arkipäivisin kahdesti päivässä. Aamupäivisin risteillään Saimaan kanavalle ja iltaisin Saimaan kanavalle ja saaristoon. (Karelia Lines Oy.) Kesäisin m/s Camillalla risteilee noin 20 000 matkustajaa useista eri maista (Hyttinen 2012).

Kanavaristeily kestää kaksi tuntia, jonka aikana risteillään Saimaan kanavalle ja kuljetaan läpi kanavan ensimmäisestä sulusta. Tämän jälkeen laiva palaa Lappeenrannan matkustajasatamaan. Kanava-saaristoristeily on kolmen tunnin mittainen, jonka aikana kuljetaan läpi kanavan ensimmäisestä sulusta ja tehdään kierros Saimaan saaristossa. Risteily päättyy Lappeenrannan matkustajasatamaan. Molemmilla risteilyillä on ennen tätä opinnäytetyötä ollut käytössä reitiselostukset suomeksi, englanniksi, saksaksi ja ruotsiksi. (Karelia Lines Oy.)

Kuulutukset tulevat kaiuttimista ja ne kuuluvat koko laivassa, eli ravintolassa ja aurinkokannella. Selostukset tulevat ensin suomeksi ja sen jälkeen muilla kielillä. Ennen tätä opinnäytetyötä käytetyt reitiselostukset sisältävät lähinnä tietoa itse laivasta, Saimaan kanavasta ja Mälkiän sulutuksesta. Saaristoristeilyosuudella ei ole lainkaan selostusta. Kuulutusten välillä sekä saaristo-osuudella kaiuttimista soi musiikki.

1.2 Toiminnallinen opinnäytetyö

Opinnäytetyö voi olla joko tutkimuksellinen tai toiminnallinen. Tämä opinnäytetyö on toiminnallinen projektimuotoinen opinnäytetyö. Toiminnallinen opinnäytetyö liittyy ammatilliseen käytännön toimintaan ja sen ohjeistamiseen sekä toiminnan järjestämiseen. (Vilka & Airaksinen 2003, 9.)

Toiminnallisen opinnäytetyön tulos vaihtelee aloittain. Se voi olla käytäntöön tarkoitettu ohjeistus, kuten perehdyttämisopas tai tapahtuman toteuttaminen, kuten kokouksen järjestäminen. Kohderyhmän mukaan valikoituu toteutustapa, joka voi olla esimerkiksi opas, kansio tai tapahtuma. Toiminnallisessa opinnäytetyössä on tärkeää, että siinä yhdistyvät käytännön toteutus ja tutkimusviestinnän keinoin toteutettu raportointi. (Vilka & Airaksinen 2003, 9.)

Työelämälähtöinen opinnäytetyö voidaan toteuttaa projektityyppisenä, kuten tämä opinnäytetyö. Projekti on tavoitteellinen prosessi, joka kestää tietyn ajan. Se voi keskittyä tiettyyn rajattuun tulokseen tai olla osa isompaa hanketta. (Vilka & Airaksinen 2003, 47 - 48.)

2 Viestintä

Viestinnällä eli kommunikaatiolla tarkoitetaan tietojen ja sanomien vaihdantaa. Nimenomaan inhimillisestä viestinnästä on kyse silloin kun puhutaan ihmisten välisestä tietojen vaihdannasta. (Wiio 1994, 13, 67.)

Puheviestinnällä puolestaan tarkoitetaan puhumalla tapahtuvaa toimintaa, joka ilmenee eri tilanteissa eri tavoilla. Puheviestintä koostuu pääasiassa puhumisesta ja kuuntelemisesta. (Kansanen 2000, 17.)

2.1 Viestintäjärjestelmät

Viestintä voidaan jakaa kolmeen eri järjestelmään, joita ovat sisäisviestintä, keskinäisviestintä ja yleisöviestintä. Sisäisviestinnällä tarkoitetaan ihmisyksilön viestintään liittyviä sisäisiä tapahtumia, eli tietojen sisäistä käsittelyä. Keskinäisviestinnästä on kyse silloin, kun viestintä on vuorovaikutteista, eli osallistujat ovat sekä lähettäjiä että vastaanottajia. Keskinäisviestinnässä on olemassa suoran palautteen mahdollisuus, toisin kuin yleisöviestinnässä. (Wiio 1994, 152-167.)

Yleisöviestintä on yksisuuntaista viestintää lähettäjältä vastaanottajalle, joten suoran palautteen sijasta palaute on lähinnä epäsuoraa. Epäsuoran palautteen anto tapahtuu erilaisten palautejärjestelmien kautta. Tämän pohjalta m/s Camilan reittiselostukset voitaisiin luokitella yleisöviestinnäksi, sillä viestintä on yksisuuntaista eikä suoran palautteen mahdollisuutta ole olemassa. (Wiio 1994, 167.)

2.2 Viestintätapahtuma

Viestintätapahtuma koostuu useista eri tekijöistä, mutta siihen tarvitaan aina tietyt perusedellytykset. Viestintätapahtumaan tarvitaan aina sanoman lähettäjä, sanoman vastaanottaja, sanoma sekä viestinnän kanava. Viestintätapahtuma alkaa siitä, että sanoman lähettäjällä on halu lähettää tietty sanoma valitsema-

leen vastaanottajalle. Sanoma on puettava lähetettävään muotoon, esimerkiksi puheeksi. Sanoman lähettämiseen tarvitaan viestintäkanava, jota pitkin lähetettävässä muodossa oleva sanoma voidaan siirtää vastaanottajalle. (Wiio 1994, 76 - 79.) Laivan reittiselostuksissa viestinnän kanavana toimii laivan kaiutinjärjestelmä.

Sanomalle tarvitaan vastaanottaja, jotta kyseessä on nimenomaan viestintä eikä tiedottaminen. Kuten sanoman lähettäjällä, myös vastaanottajalla on oltava kyky ja tarve viestintään. (Wiio 1994, 79.) Vastaanottaja, joka ei ymmärrä reittiselostuksissa käytettäviä kieliä, ei voi ottaa vastaan selostusten sanomaa. Jotta reittiselostusten sanoma voi mennä perille, on vastaanottajalla myös oltava tarve eli halu saada tietoa. Vastaanotettuaan sanoman vastaanottaja tulkitsee sen (Wiio 1994, 80).

Viestintätapahtumaan liittyy aina häiriöitä, jotka vaikuttavat sanomaan. Häiriöt voidaan jakaa sisäisiin ja ulkoisiin häiriöihin. Sisäiset häiriöt ovat vastaanottajan ja lähettäjän mielipiteitä ja asenteita. Ulkoisilla häiriöillä tarkoitetaan kanavan häiriöitä, joita ovat esimerkiksi kohina laivan kaiutinjärjestelmässä tai ulkopuolinen melu. (Wiio 1994, 80 - 81.)

2.3 Sanoman ymmärrettävyys

Wiio (1994, 122 - 125) on luetellut osatekijöitä, jotka vaikuttavat ymmärrettävyyteen viestinnässä. Osatekijät ovat samastuminen, kieliasu, ideatiheys, ulkoasu, kiinnostavuus ja havainnollisuus. Samastumisessa on kysymys siitä, kuinka hyvin vastaanottaja voi samaistua sanomaan. Mitä enemmän sanoma sisältää tuttuja käsitteitä, sitä ymmärrettävämpi ja kiinnostavampi se on vastaanottajalle. Kieliasun ymmärrettävyyteen vaikuttavat sanojen valinta ja monimutkaisuus. Sanoma on vaikeampi ymmärtää, jos se sisältää vieraita sanoja ja pitkiä ja monimutkaisia lauserakenteita. Ideatiheydellä viitataan ihmisen rajalliseen tietojenkäsittelykyvyn nopeuteen. Sanoman ymmärrettävyys kärsii, mikäli uutta tietoa tulee liikaa lyhyessä ajassa. Kiinnostavuus ymmärrettävyyden osatekijänä tarkoittaa, että kiinnostavan viestin ymmärtämisen eteen nähdään enemmän vaikeaa kuin vähemmän kiinnostavan. (Wiio 1994, 122 - 125.)

Suullisessa viestinnässä lukujen runsas käyttö voi vaikeuttaa ymmärrettävyyttä. Sen vuoksi luvut tulisi esittää havainnollistaen ja ymmärrettävästi, eikä lukuja

tule käyttää liian runsaasti, sillä kuulijakunta on harvoin tottunut käsittelemään varsinkaan suuria lukuja. (Kansanen 2000, 92.) Vuosilukujakaan ei tule käyttää turhan useasti, sillä luetteloiminen on yksitoikkoista. Yksityiskohdat on hyvä asettaa laajempiin kokonaisuuksiin, sillä lyhytmuisti on rajallinen. Usein tarkan vuosiluvun sijaan riittää esimerkiksi ilmaisu ”1500-luvulla”. (Aho ym. 1998, 30.) Tässä tapauksessa reittiselostuksia tehtäessä kannattaa miettiä, voiko joitakin lukuja pyöristää tai jättää pois. Lukuja voi myös havainnollistaa käyttämällä vertauksia. (Kansanen 2000,92.)

2.4 Havainnollistaminen

Wiion (1994, 123) mukaan havainnollisuudella tarkoitetaan konkreettisuutta, joka helpottaa sanoman ymmärtämistä. Kansanen (2000,91) on listannut havainnollistamiskeinoja, joiden avulla kielenkäytöstä saadaan tehokasta. Puhekieltä voi havainnollistaa käyttämällä runsaasti verbejä sekä käyttämällä verbien aktiivimuotoja. Havainnollistaa voidaan myös esimerkkien avulla ja konkreettisilla sanoilla ja ilmaisuilla.

Havainnollistamiseen voidaan käyttää myös puhuttelua ja kohdistamista (Kansanen 2000, 91). Myös Beck & Cable (2002, 19) puhuvat kohdistamisesta ja puhuttelusta. Havainnollistamisen lisäksi niitä voidaan käyttää mielenkiinnon ylläpitämiseen. Sanojen sinä, sinun, me ja meidän laittaa kuulijat ajattelemaan itseään ja auttaa kuulijaa samaistumaan kuultuun. Myös kohdistetut retoriset kysymykset ylläpitävät mielenkiintoa, koska kuulijat alkavat miettimään omaa suhtautumistaan tapahtumiin, esimerkiksi: ”Mitä itse olisitte tehneet samassa tilanteessa?”

2.5 Sanalliset tehokeinot

Sanalliset tehokeinot sekä havainnollistavat että elävöittävät puhetta, ja parhaimmillaan aktivoivat kuulijaa. Esimerkkien käyttö on yksi sanallisista tehokeinoista. Esimerkki on usein helpompi ymmärtää kuin monimutkainen selitys. Pelkän toteamisen sijaan esimerkki vaikuttaa kuulijaan ja helpottaa asioiden muistamista. (Kansanen 2000, 94 - 95.)

Sanallisiin tehokeinoin kuuluu myös vertaukset ja metaforat (Kansanen 2000, 94 - 95). Vertauksessa kaksi sanaa rinnastetaan kuin-sanan avulla. Metaforassa kaksi toisiinsa liittymätöntä asiaa rinnastetaan keskenään ilman kuin-

sanaa, ja rinnastuksesta syntyy tietty mielikuva. Esimerkiksi sana ”peilityni” on metafora. Peili ja tyyni ovat näennäisesti kaksi täysin eri asiaa, mutta yhdessä ne luovat mielikuvan täysin tasaisesta järvenpinnasta. (Mikkola ym. 2004, 13 - 14.)

Vertauksien ja metaforien käyttämisessä täytyy muistaa kohtuus, eikä niitä tule koettaa keksiä väkisin. Koska vertaukset ja sanakuvat ovat hyvin kulttuurisidonnaisia, on niiden käyttöä mietittävä erityisen tarkasti monikielisessä ympäristössä, eikä niitä voi suoraan kääntää kielestä toiseen. (Kansanen 2000, 94 - 95.) Kuten Wiio (1994, 124) on todennut, ymmärrettävyyttä helpottavat tutut sanat ja ilmaisut. Koska vertausten ja metaforien tarkoitus on kielen elävöittämisen lisäksi havainnollistaa sanomaa, on myös niissä syytä käyttää tuttuja sanoja. Mikäli jotakin ilmiötä verrataan johonkin kuulijalle tuntemattomaan asiaan, eivät kielikuvat avaudu kuulijalle.

Sanoman tehostamisessa voidaan käyttää myös retorista kysymystä. Puhujan esittämään kysymykseen ei tällöin odoteta vastausta, vaan sen tarkoituksena on valpastuttaa kuulijaa ja herättää mielenkiintoa. Vaikka yleisön ei odoteta vastaavan retoriseen kysymykseen, voi puhuja itse vastata siihen. (Kansanen 2000, 93.)

Sanallisiin tehokeinoihin kuuluvat lisäksi vastakohtien asettelu ja henkilöiminen. Vastakohtien asettelulla voidaan vahvistaa sanomaa. Esimerkiksi usein tehdään ero meidän ja muiden välille. Henkilöimisellä eli personifikaatiolla puolestaan tarkoitetaan elottomien asioiden kuvaamista elollisina, eli elottomille asioille annetaan elollisten olentojen ominaisuuksia. Voidaan esimerkiksi sanoa, että ”myrsky raivosi järvellä”. (Kansanen 2000, 95 - 96.) Ham (1992, 13) on käyttänyt personifikaatio -käsitettä myös inhimillisten ominaisuuksien antamisesta ei-inhimillisille olennoille kuten eläimille.

Muita sanallisia tehokeinoja Kansanen (2000, 93 - 96) mukaan ovat kysymys, toisto ja suora kerronta. Näitä tehokeinoja voidaan käyttää lähinnä vuorovaikutteisissa viestintätilanteissa, mutta ei niinkään valmiiksi nauhoitetuissa kuulutuksissa. Kysymykset, joihin odotetaan vastausta, eivät luonnollisesti toimi tilanteessa, jossa kuulijoilla ei ole mahdollisuutta vastata kysymykseen. Toisto taas soveltuu paremmin myyntipuheisiin ja opetukseen, ei niinkään elävöittämissä tarkoituksiin. (Kansanen 2000, 93 - 96.)

Valonen (2004, 121) on listannut tehokeinoihin myös tarkoituksellisen liioittelun, eli hyperbolan. Liioittelua ei ole tarkoitettu otettavaksi kirjaimellisesti. Voidaan esimerkiksi sanoa, että ”Jonotin viisi vuotta”, vaikka todellisuudessa tarkoitetaan, että olen odottanut kauan. Valosen (2004, 81) mukaan kuulijan valppauden voi herättää myös käyttämällä voimakkaita sanoja. Kuulijat aktivoituvat kuullessaan voimakkaita sanoja, kuten adjektiiveja mielenkiintoinen, tärkeä ja kiehtova.

3 Opastus viestintäprosessina

3.1 Opastaminen

Opastaminen on viestintää. Opastustilanteessa opas on sanoman lähettäjä ja matkailija toimii vastaanottajana. (Aho ym. 1998, 21.) Opastuksella voidaan antaa kohteesta syvempää tietoa matkailijalle (Haaga-Helia 2012). Asiakkaat odottavat opastukselta erilaisia tietoja, jotka voidaan jakaa kolmeen osa-alueeseen. Nämä osa-alueet ovat tiedot ja tosiasiat, sisäiset arvot ja ulkoiset arvot. Opastuksen pohjan luovat tiedot ja tosiasiat, joita ovat nimet, vuosiluvut ja historialliset tapahtumat. Pelkän asiatiedon käyttäminen opastuksessa on kuitenkin kuulijalle puuduttavaa. (Antola ym. 1994, 53.)

Sisäisillä arvoilla tarkoitetaan tunteisiin vetoavaa sisältöä, joka on yleistietoa havainnollisempaa ja keskittyy konkreettisiin henkilöihin ja asioihin. Esimerkiksi erilaiset tarinat herättävät kuulijoissa usein tunteita ja jäävät siksi mieleen. Ulkoisilla arvoilla viitataan siihen, kuinka jokin kohde herättää kiinnostusta ei niinkään itsensä, vaan sen saaman ulkoisen tunnustuksen ansiosta. Jokin nähtävyyks saattaa kiinnostaa siksi, että siellä on vierailut tunnettuja henkilöitä. Vaikka näiden osa-alueiden tärkeys riippuu ryhmästä, kaikkien osa-alueiden ollessa mukana opastuksesta saadaan useimmille sopiva. (Antola ym. 1994, 53 - 54.)

Beck & Cable (2002, 26 - 27) puhuvat 2000-luvulla vallitsevasta informaatiotulvasta. Heidän mukaansa matkailijoille esitettävä sisältö on valittava tarkkaan, jotta heille voidaan tarjota tarpeeksi mielenkiintoista tietoa kaiken muun informaation keskellä. Kaikkea mahdollista ei siis tarvitse yrittää sisällyttää opastukseen. Usein esimerkiksi nimien luetteleminen kohteiden yhteydessä ilman taus-

taa on turhaa, sillä ne jäävät harvoin matkailijoiden mieleen. (Aho ym. 1998, 30.)

Ahon ym. (1998, 21 - 22) mukaan matkailija saattaa tulkita opastuksen tunnepohjaisesti tai ymmärtää sen väärin, sillä vastaanottajan omat kokemukset, koulutus ja persoonallisuus vaikuttavat siihen, kuinka sanoma käsitetään. Heidän mukaansa opastus on onnistunut ja sanoma on mennyt perille, kun matkailija ymmärtää viestin samoin, kuin opas on sen tarkoittanut.

3.2 Opastustapahtuman vaiheet

Opastustapahtumaan kuuluu kolme eri vaihetta, jotka ovat aloitus, kerronta ja lopetus. Näitä vaihteita voidaan myös soveltaa nauhoitetuissa reittiselostuksissa. Aloitusvaiheessa luodaan myönteinen kontakti puhuttelemalla opastettavaa ryhmää. Aloitus tapahtuu tervehtimällä ja toivottamalla matkailijat tervetulleeksi, jonka jälkeen opas esittelee itsensä ja mahdollisesti muun henkilökunnan. Koska risteilyillä, joilla käytetään valmiiksi nauhoitettuja reittiselostuksia, ei ole opasta, voidaan sen sijaan esitellä esimerkiksi kapteeni. Puhutellessa matkailijoita on suositeltavaa käyttää teitittelyä. Sinunkaupat voidaan tehdä, jos kyseessä on lapsi- tai nuorisoryhmä. Esittelyn tulisi olla asiallinen ja positiivinen. Opastuksen aloitusvaiheessa voidaan myös kertoa lyhyesti kierroksen kulusta ja aikataulusta sekä muut tarpeelliset tiedot, jotta matkailijat tietävät, mitä on odotettavissa. (Aho ym. 1998, 29 - 30.)

Kerrontavaihe sisältää nimensä mukaisesti kohteesta kertomisen, joka koostuu paikan historiasta ja nykyhetkestä. Historiaa ja nykyisyyttä tulee tuoda kerronnassa esille tasapuolisesti korostamatta liikaa kumpaakaan. Kerrontavaiheessa tulee myös huomioida se, kuinka matkailijat saadaan havaitsemaan kerrontakohteet. Sivutettavat kohteet on osoitettava tarpeeksi havainnollisesti esimerkiksi kuvailemalla yksityiskohtaisesti, mistä rakennuksesta on kyse. On myös vältettävä liian nopeita suunnanvaihtoja vasemmalta oikealle, jotta matkailijat ehtivät havaita kaiken. Havaitsemista helpottaa, jos kohteesta kerrotaan jo etukäteen. Taaksejääneitä kohteita on sen sijaan turhaa enää esitellä. Kerronta tulee ajoittaa siten, että matkailijat ehtivät kuulemaan selostuksen ja sisäistämään asian. (Aho ym. 1998, 30 - 31.)

Lopetusvaihe on yhtä tärkeä osa opastustapahtumaa kuin aloituskin. Kierroksen lopuksi voidaan tehdä vielä yhteenveto ja kerrata asioita sekä antaa ehdotuksia jatko-ohjelmasta, kuten illanviettopaikoista. Jotta matkailijoille jää opastustapahtumasta ja kohteesta myönteinen vaikutelma, tulee heidät hyvästellä kohteliaasti ja toivottaa tervetulleeksi uudestaan. (Aho ym. 1998, 34.)

3.3 Interpretaatio

Interpretaation eli tulkinnan avulla matkailijalle luodaan syvempi merkitys kohteesta (Haaga Helia 2012). Erityisesti interpretaatiolla pyritään tuomaan esille luonnon ja kulttuurin merkitystä. Sen avulla autetaan ymmärtämään ja arvostamaan luonto- ja kulttuurikohteita. (Beck & Cable 2002, xi.)

Patsaat ja muistomerkit voivat olla matkailijalle merkityksettömiä, ellei niiden tarinaa tai arvoa tuoda esille. Interpretaation työvälineinä voidaan käyttää muun muassa opastettuja kierroksia, opasteita ja näyttelyitä. (Haaga Helia 2012.) Risteilyalus m/s Camillan tapauksessa interpretaation välineenä toimivat reittiselostukset, joilla risteilylle luodaan syvempi merkitys.

3.4 Elävöittämiskeinoja

Matkailutuotteen, eli tässä tapauksessa m/s Camillan reittiselostusten elävöittämisessä ja asiakkaiden mielenkiinnon herättämisessä voidaan käyttää lähteenä perinnettä muun muassa tarinoiden, satujen, myyttien ja vanhojen uskomusten muodossa. (Huttunen 2004, 43 - 44.)

Tarinoiden avulla voidaan syventää asiakkaiden matkailukokemusta, sillä ne vetoavat tunteisiin ja jäävät helposti mieleen. Huttusen (2004, 43) mukaan paikalliset tarinat toimivat parhaiten, sillä juuri paikallisuus tekee tuotteesta ainutlaatuisen. Muun muassa useat paikannimet saattavat juontaa juurensa niihin liittyvistä uskomuksista, paikan käyttötarkoituksesta tai sen tapahtumista, ja näitä tarinoita voi käyttää opastuksen elävöittämisessä. (Tarssanen 2005, 40.)

Tarinoita voi olla kahdenlaisia, uskomustarinoita ja historiallisia tarinoita. Historialliset tarinat ovat tositapahtumiin perustuvia ja kertovat esimerkiksi sodasta ja asutuksesta eli merkittävistä henkilöistä, tapahtumista ja aikakausista. (Tarssanen 2005, 40.) Uskomustarinat kuuluvat suulliseen kansanperinteeseen, ja ne sisältävät tapahtumia ja olentoja, joihin on yhteisössä uskottu. Uskomustarinoita

pidetään totena tai mahdollisesti totena, mikä erottaa ne saduista. (Jauhiainen 1999, Leppälahden 2012, 13 mukaan.)

Uskomuksista kertovat myös myytit ja legendat. Myytit käsittelevät uskonnollisia maailmankaikkeuden syntyyn liittyviä kertomuksia sekä jumalten tekoja. Arkikielessä myyteistä puhuttaessa viitataan usein uskomuksiin ja mielikuvituksen tuotoksiin. Legendat taas kertovat pyhistä henkilöstä ja arkikielessä niillä voidaan tarkoittaa valheellista tietoa. (Leppälähti 2012, 13 - 14.) Huttunen (2004, 44) kuitenkin muistuttaa, että on tärkeää tehdä ero tositarinan ja uskomusten välille, jottei matkailijalle anneta väärää tietoa.

Tarinoiden lisäksi mielikuvitusta ja väriä opastukseen voi lisätä lainauksilla ja viittauksilla (Beck & Cable 2002, 34). Lainaukset voivat olla katkelmia runoista, laulujen sanoista tai tunnettujen henkilöiden lausahduksia. Vaihtelua opastukseen tuo myös musiikki, jota voidaan soittaa kerronnan välissä, jolloin matkailijoille jää aikaa tehdä omia havaintoja. (Aho ym. 1998, 32.) Reittiselostuksissa kyseeseen voisivat tulla Saimaa-aiheiset runot, laulut, laulunsanat tai jonkun tunnetun henkilön kuvaelmat Saimaasta.

Beck ja Cable (2002, 34) mainitsevat huumorin käytön elävöittämiskeinona. Osuvalla huumorilla voidaan herättää kuulijoiden mielenkiinto sekä keventää tunnelmaa. Huumorin käytön kanssa tulee kuitenkin olla varovainen. Sen tulee sopia tilanteeseen eikä se saa loukata ketään. (Kansanen 2000, 96.) Eriyisen varovainen tulee olla, jos kuulijat edustavat eri kansalaisuuksia, sillä eri kulttuureissa huumoriin voidaan suhtautua eri tavoin ja voi syntyä väärinkäsityksiä.

Ham (1992, 12 - 13) on listannut tapoja, joilla teoreettisesta tiedosta saadaan viihdyttävämpää. Hänen mukaansa ihmisiä kiinnostavat syy-seuraus-suhteet, eli se, minkä seurauksena jotakin tapahtuu. Tämän takia on hyvä tuoda selkeästi esille suhteet syiden ja niiden seurausten välillä. Hän myös mainitsee kuvitteellisten tilanteiden käytön ja yksilöön keskittymisen elävöittämisen keinoina. Kuvitteellisen tilanteen käytössä voidaan esimerkiksi esittää hypoteettinen tulevaisuuden näkymä. Yksilöön keskittymisessä kerrotaan fiktiivinen, mutta tieteellisesti paikkansapitävä tarina tietystä henkilöstä, esineestä tai oliosta. Yksilöstä kertova tarina on mieleenpainuva, ja samalla se tuo esiin faktoja, joita halutaan kertoa yleisölle. Tällainen tarina voisi olla esimerkiksi tietyn vesimolekyylin matka läpi Saimaan vesistöalueen. Viihdyttävyyttä voidaan lisätä myös liioittelemal-

la ajan tai koon mittakaavaa. Voidaan esimerkiksi käyttää ajatusleikkiä, jossa ollaan niin pieniä, että mahdutaan itse seuraamaan mehiläispesän tapahtumia tai kertoa maapallon historia kuin se olisi tapahtunut vuorokauden aikana. (Ham 1992, 12 – 13; Beck & Cable 2002, 33.)

4 Projektin toteutus

4.1 Reittiselostusten suunnittelu

Suunnitteluvaiheessa keskustelimme Karelia Lines Oy:n edustajien kanssa heidän toiveistaan reittiselostusten suhteen. Heidän ensisijainen toiveensa oli saada reittiselostuksiin yleistä, risteilymatkustajia kiinnostavaa tietoa Saimaasta. Saimme sisällön suhteen kuitenkin hyvin vapaat kädet. Suunnitteluvaiheessa sovimme myös siitä, millä kielillä reittiselostukset tehdään. Venäläisten asiakkaiden lisääntyneen määrän ja toisaalta ruotsalaisten ja saksalaisten asiakkaiden määrän vähentymisen myötä kieliversioiksi valikoituivat suomi, englanti ja venäjä. Sovimme, että me kirjoitamme selostukset suomeksi ja englanniksi, ja Karelia Lines hoitaa selostusten käännettämisen venäjän kielelle.

Aloitimme reittiselostusten suunnittelun tulostamalla karttapohjan, johon piirsimme m/s Camillan kanava-saaristoristeilyn reitin. Ympyröimme kartalta reitin kohdat, joissa on aikaisemmin ollut kuulutukset, ja joihin ne tulisivat myös uusissa reittiselostuksissa. Nämä kohdat olivat Lappeenrannan matkustajasatama, Kaukaan tehdasalue, Saimaan kanavan suu sekä Mälkiän sulku. Merkitsimme lisäksi reitin varrelle osuvat kohteet, jotka mahdollisesti kiinnostavat risteilymatkustajia. Risteilyreitien varrelle sattuivat muun muassa Urho Kekkosen puisto Mälkiän sululla, Lamposaaren lossi ja Etelä-Saimaa Golf.

Ideoita reittiselostuksiin haimme suunnitteluvaiheessa myös tutustumalla aiemmin käytössä olleisiin selostuksiin, jotka saimme lainaan sekä kirjallisessa että äänitetyssä muodossa.

4.2 Reittiselostusten kirjoitusprosessi

Aloitimme reittiselostusten kirjoitusprosessin suomenkielisistä selostuksista. Aluksi keskityimme niihin risteilyn kohtiin, joissa on myös aiemmin ollut selostukset. Tämän jälkeen siirryimme kirjoittamaan selostuksia kohtiin, jotka olimme

suunnitellessamme todenneet risteilymatkustajia kiinnostaviksi kohteiksi. Periaatteenamme oli kirjoittaa ensiksi muistiin mielenkiintoista perustietoa kohteista ja palata muokkaamaan yksityiskohtia myöhemmässä vaiheessa.

Seuraavaksi aloimme koota Saimaata koskevaa aineistoa. Koska Saimaa on erittäin laaja aihe, kului sen työstämiseen eniten aikaa. Aloitimme tiedon keräämisen aiheista, jotka tulivat erityispiirteidensä puolesta ensimmäisinä mieleen. Tällainen aihe oli esimerkiksi saimaannorppa. Itsestään selvyys oli myös sisällyttää reittiselostuksiin Saimaan perustiedot kuten pinta-ala. Tämän jälkeen kävimme läpi suuret määrät Saimaata koskevaa aineistoa, josta valikoimme reittiselostuksiin sopivaa ja mielestämme risteilymatkustajia kiinnostavaa tietoa.

Reittiselostusten materiaalin keräämiseen käytimme lähteinä Saimaa-aiheista kirjallisuutta, Internet-lähteitä sekä sähköpostitiedusteluja. Lisäksi saimme jonkin verran tietoa myös m/s Camillan aiemmista kuulutuksista ja Karelia Lines Oy:n edustajilta.

Kirjalähteet koostuivat useista Saimaata, Saimaan kanavaa ja saimaannorppaa käsittelevistä teoksista. Kirjallisuudesta haimme pysyvää tietoa, kuten Saimaan rantaviivan pituus ja kanavan historia. Internet-lähteistä etsimme uudempaa materiaalia, kuten saimaannorpan nykytilanne ja Saimaan kalakanta. Pyrimme koko prosessin ajan käyttämään vain tietoa, joka on suhteellisen pysyvää. Tämän vuoksi emme esimerkiksi kertoneet saimaannorppien tarkkaa lukumäärää, emmekä Kaukaan tehtaan työntekijöiden määrää.

Sähköpostin välityksellä kyselimme tietoa Kaukaan tehdas-alueesta ja Mälkiä-Mustolan alueen kanavapolusta. Kaukaaseen liittyvissä reittiselostuksissa lähestyimme UPM Kaukaan viestintäpäällikköä, jolta saimme kattavasti tietoa Kaukaan tehdasalueesta. Mälkiä-Mustolan alueen kanavapolun kieliversioista saimme tietoa liikenneviraston sisävesiväylät -yksikön tarkastajalta. Kävimme myös tutustumassa paikanpäällä Mälkiä-Mustolan alueeseen, jotta saimme paremman käsityksen kohteesta.

Kirjoitusprosessin edetessä kävimme reittiselostuksia läpi useita kertoja alusta loppuun hioen tekstin yksityiskohtia. Kirjoitusprosessin viimeisessä vaiheessa sovimme vielä tapaamisen Karelia Lines Oy:n edustajien kanssa. Tapaamisen

aikana kävimme yhdessä läpi reittiselostukset, viimeistelimme sanavalintoja ja varmistimme Karelia Lines Oy:n olevan tyytyväinen selostuksiin.

Koko kirjoitusprosessin ajan sovelsimme teoriaosuuden periaatteita. Pohjana reittiselostusten rakenteelle toimi opastustapahtuman vaiheet, ja löytämäämme tietoa muokkasimme reittiselostusten muotoon hyödyntämällä ymmärrettävyyden, havainnollistamisen, sanallisten tehokeinojen ja elävöittämisen keinoja.

4.2.1 Opastustapahtuman vaiheet reittiselostuksissa

Sovelsimme reittiselostusten laatimisessa opastustapahtuman vaiheiden rakennetta. Aloitusvaiheen tervehdykset, tervetuloivotukset, esittelyt ja kierroksen kulusta kertomisen toteutimme reittiselostuksissa seuraavasti:

Hyvää päivää hyvät matkustajat! M/s Camillan kapteeni miehistöineen toivottaa teidät tervetulleiksi risteilylle Saimaan kanavalle. Risteily kestää 2 tuntia, jonka aikana kuljemme läpi kanavan ensimmäisestä sulusta, Mälkiästä, ja käännymme takaisin Mustolan lammella. Laivan turvaohjeet ovat saatavissa sisääntulokannella. Toivotamme teille viihtyisää risteilyä!

Reittiselostusten kerrontavaihe kattaa selostukset aloitus- ja lopetusvaiheen välillä, ja siinä tulee ottaa huomioon kohteiden sijainnin havainnollinen osoittaminen. Kirjoittamamme reittiselostukset sisältävät paljon yleistä tietoa, joka ei vaadi tietyn kohteen havaitsemista. Niiltä osin kun matkustajat on tarpeellista saada huomioimaan kohteet, toteutimme kerronnan seuraavasti:

Ohitamme parhaillaan UPM:n Kaukaan tehdasalueen. Sivuutamme parhaillaan Tuosasaaren.

Kaikki havainnoimista vaativat kohteet ovat niin suuria ja helposti havaittavia, että mielestämme niitä ei tarvinnut sen tarkemmin kuvailla. Emme käyttäneet suuntia kohteiden osoittamisessa, sillä saaristoreitti voidaan kiertää kahteen eri suuntaan. Näin ollen ei voida etukäteen tietää, jääkö kohde laivan oikealle vai vasemmalle puolelle.

Lopetusvaiheessa matkustajat hyvästellään ja toivotetaan tervetulleiksi uudelleen. Lopetusvaiheessa on myös mahdollista antaa ehdotuksia jatko-ohjelmasta. Kirjoittamissamme reittiselostuksissa lopetusvaihe tehtiin seuraavalla tavalla:

Hyvät matkustajat, risteilyemme päättyessä kiitämme teitä matkaseurasta. Toivomme että olette viihtyneet laivalla. Toivotamme teidät tervetulleiksi uudelleen m/s Camillalle. Risteilyn jälkeen olette erittäin tervetulleita nauttimaan Tulliravintolan ja s/s Suvi-Saimaan antimista satamassa.

Jatko-ohjelmaksi suosittelimme Tulliravintolaa ja s/s Suvi-Saimaata, sillä ne ovat samassa omistuksessa kuin m/s Camilla. Näiden ravintoloiden mainitseminen oli myös Karelia Lines Oy:n edustajien toiveena.

4.2.2 Sanoman ymmärrettävyys reittiselostuksissa

Pyrimme tekemään reittiselostuksista selkeät ja helposti ymmärrettävät. Peruseriaatteena pidimme koko kirjoittamisprosessin ajan sitä, että emme käytä monimutkaisia tai vaikeita sanoja, jotta matkustajien on helppo seurata selostuksia. Ymmärrettävyyttä lisätäksemme emme myöskään käyttäneet liikaa tarkkoja lukuja vaan pyrimme mahdollisuuksien mukaan pyöristämään suuria lukuja ja vuosilukuja. Esimerkiksi kanavasta kirjoitimme seuraavasti:

1900-luvulla kanavaa alettiin laajentaa. Talvisodan puhkeaminen kuitenkin koetteli kanavaa keskeyttäen rakennustyöt.

Emme laittaneet reittiselostuksiin tarkkaa vuosilukua kanavan laajentamiselle, koska mielestämme se ei ollut oleellista. Emme myöskään maininneet talvisodan yhteydessä vuosilukuja, sillä suomalaiset kuulijat osaavat ajoittaa sen suurin piirtein oikeaan aikaan. Saimaa-osiossa pyöristimme suuria lukuja esimerkiksi saarien osalta. Pyöristimme saarien lukumäärän 13 710, koska suurien lukujen käsittäminen on muutenkin vaikeaa, eikä saarien tarkka lukumäärä ole oleellinen tieto.

Saimaa on ainutlaatuinen lukuisten ulapoiden ja lahtien muodostama järvisokkelo, joka kätkee sisäänsä yli 13 000 saarta.

4.2.3 Havainnollistaminen reittiselostuksissa

Käytimme reittiselostuksien selkeyttämisessä havainnollistamiskeinoja. Käytimme havainnollistamiseen muun muassa esimerkkejä, jotka auttavat hahmottamaan suuria mittasuhteita. Esimerkkien käyttö toteutui reittiselostuksien Saimaa-osiossa seuraavasti:

Pinta-alaa sillä on noin 4400 neliökilometriä, joka on neljä kertaa enemmän kuin Suomen toiseksi suurimmalla järvellä, Päijänteellä.

Saimaan rantaviivan huikea pituus, lähes 15 000 kilometriä, vastaa noin kolmasosaa maapallon ympärysmittasta.

Kohdistamista emme suoranaisesti käyttäneet, mutta pyrimme vetoamaan suomalaisiin matkustajiin. Halusimme saada heidät ajattelemaan omaa suhtautumistaan saimaannorpan tilanteeseen vetoamalla meidän suomalaisten rooliin lajin säilyttämisessä. Puhuttelimme suomalaisia seuraavasti:

Se on erittäin uhanalainen ja nisäkäslajeista ainoa, jonka säilyttäminen on yksin suomalaisten vastuulla.

4.2.4 Sanalliset tehokeinot reittiselostuksissa

Hyödynsimme reittiselostuksissa sanallisista tehokeinosta henkilöimistä ja voimakkaita sanoja. Henkilöimisen osalta annoimme kanavalle inhimillisiä piirteitä. Tällä pyrimme tuomaan vaihtelua muuten hyvin asiapitoiseen kappaleeseen.

Kanava on ehtinyt nähdä paljon ja Talvisodan puhkeaminen kuitenkin koetteli kanavaa.

Voimakkaita sanoja käytimme tehostamaan mielikuvia. Esimerkiksi ilmaisu *Saimaan rantaviivan huikea pituus* synnyttää kuulijalle heti käsityksen, että Saimaan rantaviivan pituus on poikkeuksellisen pitkä. Seuraavassa lauseessa pyrimme sanalla ainutlaatuinen korostamaan Saimaan omaperäisyyttä.

Saimaa on ainutlaatuinen lukuisten ulapoiden ja lahtien muodostama järvisokkelo.

Vastakohtien asettelua emme aivan suoranaisesti käyttäneet, mutta kuvailimme kahta eri kalalajia niiden erilaisen värityksen perusteella. Tällä vaalea-tumma -asettelulla halusimme luoda pientä kontrastia näiden kahden eri kalalajin välille, ja samalla luoda mielikuvaa kalojen ulkonäöstä.

Vaaleapilkkuinen ja pienisuomuinen Saimaan nieriä sekä tummapilkkuinen ja solakka järvilohi ovat äärimmäisen uhanalaisia.

Käytimme sanallisia tehokeinoja siltä osin, kuin ne mielestämme soveltuivat reittiselostuksiin. Esimerkiksi liioittelun jätimme pois, sillä se olisi voinut tuottaa tahattomia väärinkäsityksiä.

4.2.5 Elävöittäminen reittiselostuksissa

Käytimme reittiselostuksia tehdessämme useita eri elävöittämiskeinoja. Näkyvimmin elävöittämistä käytimme lainaamalla Saimaa-aiheisen laulun sanoja. Valitsimme katkelman Sauvo Puhtilan sanoittamasta Ilta Saimaalla -kappaleesta, sillä kyseisessä kappaleessa kuvailtiin Saimaata hyvin osuvasti. Sijoitimme katkelman selostuksissa kohtaan, joka aloittaa risteilyn Saimaa-osuuden. Mielestämme se johdattelee matkustajat sujuvasti Saimaa-aiheeseen. Valitsimme kappaleesta reittiselostuksiin seuraavan kohdan.

*Paljonhan Saimaalla kuljettu on, vielä sen sielu on koskematon.
Kauneimmat saaret ja seljät on sen, Saimaalla aina oon onnellinen.*

Huumori elävöittämiskeinona toteutui reittiselostuksissa saimaannorpasta kertovassa osuudessa. Kerroimme saimaannorpasta humoristiseen tyyliin, joka kuvastaa stereotypiaa suomalaisista. Kyseinen kohta myös mielestämme pitää yllä matkustajien mielenkiintoa, sillä suomalaiset voivat samaistua tähän mielikuvaan.

Saimaannorppaan on suomalaisten helppo samaistua, sillä luonteeltaan vaiteliaat ja jurot hylkeet köllöttelevät rantakalliolla siellä täällä kunnioittavan etäisyyden päässä toisistaan.

Käytimme reittiselostusten elävöittämisessä myös metaforia. Emme pyrkineet keksimään metaforia väkisin, vaan käytimme helposti ymmärrettäviä ja kuvaavia metaforia, jotka tulivat mieleen luontevasti. Käytimme Saimaasta metaforaa *järvisokkelo*, joka synnyttää kuulijassa oitis mielikuvan labyrinttimaisesta järvestä, joka Saimaa on. Käytimme myös ilmaisua *Saimaa on koti*, joka luo mielikuvan siitä, ettei Saimaa ole pelkästään järvi, vaan myös elinehto useille eläinlajeille. Se myös mielestämme antaa positiivisen kuvan Saimaan turvallisuudesta ja vetoaa tunteisiin.

Sovelsimme reittiselostuksissa myös mittakaavan liioittelua elävöittämiskeinona. Halusimme kuvata järven elämää ja luoda samalla pienen ajatusleikin.

Kurkistus vedenpinnan alle paljastaa järven monenkirjavan eläimistön.

Tällä tavoin loimme mielikuvan siitä, että jos koko järven voisi nähdä yhdellä vilkaisulla, huomaisi kuinka monimuotoinen Saimaa on. Mielestämme tällainen

ajatusleikki herättää kuulijoissa mielenkiintoa ja saa ajattelemaan myös Saimaan pinnanalaista elämää.

Alkuperäinen ajatuksemme oli käyttää selostusten elävöittämisessä joko mystiikkaa tai jotain mieleenpainuvaa tarinaa Saimaalta. Emme kuitenkaan lukuisen etsintöjen jälkeen löytäneet selostuksiin sopivaa tarinaa, joten jouduimme luopumaan ajatuksesta. Historiallista tarinaa käytimme kohdassa, jossa kerrotaan Saimaan kanavasta. Kanavaosuus käsittää kokonaisuudessaan kertomuksen kanavan valmistumisen vaiheista. Reittiselostuksissa kanavasta kerrotaan seuraavasti:

Kanava on ehtinyt nähdä paljon, sillä ensimmäiset suunnitelmat kanavayhteyden luomiseksi Saimaalta Suomenlahteen oli tehty jo 1400-luvulla. Yritykset eivät kuitenkaan ottaneet tuulta alleen. Kanavakysymys nousi voimakkaasti esille jälleen 1800-luvulla, ja hanke päättyikin valmiin Saimaan kanavan vihkimiseen vuonna 1856. Kanavatyömaa oli tuohon aikaan Suomessa ennennäkemättömän suuri hanke, joka työllisti väkeä ympäri Suomen, ja toi kokonaisia perheitä asustamaan kanavatyömaan läheisyyteen.

1900-luvulla kanavaa alettiin laajentaa. Talvisodan puhkeaminen kuitenkin koetteli kanavaa keskeyttäen rakennustyöt. Sodan seurauksena myös noin puolet kanavasta jäi nykyisen Venäjän alueelle. Sotien jälkeen kanavan laajentamista jatkettiin, ja nykyinen Saimaan kanava valmistui vuonna 1968. Nykyisin kanava kulkee noin 43km matkan, ja se sisältää kahdeksan sulkua. Kanavaa pitkin pääsee Suomenlahdelle ja sieltä aina maailman merille asti.

Emme käyttäneet kaikkia mahdollisia elävöittämiskeinoja, sillä halusimme pitää reittiselostukset selkeinä. Päätimme käyttää sellaisia elävöittämiskeinoja, jotka pitävät mielenkiintoa yllä, mutta sopivat luontevasti reittiselostuksiin. Pyrimme myös yleisesti elävöittämään reittiselostuksia adjektiiveilla ja kuvaavilla ilmauksilla. Esimerkiksi saimaannorpasta käytimme sanaa *viiksekäs* ja kaloista kerrottaessa kuvailimme niiden ulkonäköä seuraavasti:

Vaaleapilkkuinen ja pienisuomuinen Saimaan nieriä sekä tummapilkkuinen ja solakka järvilohi ovat äärimmäisen uhanalaisia.

Saimaan kanavan mielenkiintoisuutta toimme puolestaan esille seuraavassa kohdassa.

Kanavaa pitkin pääsee Suomenlahdelle ja sieltä aina maailman merille asti.

Elävöittämisen, havainnollistamisen ja sanallisten tehokeinojen raja on usein hieman häilyvä, sillä mielestämme myös monet havainnollistamiskeinot ja sa-

nalliset tehokeinot elävöittävät tekstiä. Käyttämällä havainnollistamiskeinoja ja sanallisia tehokeinoja siis samalla myös elävöitimme reittiselostuksia.

4.3 Englannin- ja venäjänkieliset reittiselostukset

Suomenkielisten reittiselostusten lisäksi selostukset tehtiin myös englanniksi ja venäjäksi. Englanninkielisten reittiselostusten kirjoittaminen oli kokonaisuudessaan meidän vastuullamme. Venäjänkielisten reittiselostusten osalta tehtävämme oli kirjoittaa suomenkielinen versio, jonka Karelia Lines Oy käännätti venäjän kielelle. Kirjoitimme englanninkieliset reittiselostukset ennen venäjänkielisiä selostuksia, ja teimme venäjänkielisistä reittiselostuksista sisällöltään samanlaiset kuin englanninkielisistä selostuksista.

Englanninkielisten reittiselostusten kirjoittamisen aloitimme, kun suomenkieliset selostukset olivat enää viimeistelyä vaille valmiit. Kirjoitimme englanninkielistä versiota suomenkielisten selostusten pohjalta siten, että pyrimme välttämään mahdollisimman paljon suoraa kääntämistä. Kirjoitimme reittiselostuksia kappale kappaleelta pyrkien asiasisällöltään pääasiassa suomenkielisiä selostuksia vastaavaan ja englannin kielelle luontevaan ilmaisuun.

4.3.1 Kohderyhmän huomioon ottaminen

Englanninkielisissä reittiselostuksissa otimme sisällöllisesti huomioon kohderyhmän, joka on ulkomaalaiset matkailijat. Pääperiaatteenamme oli lisätä tekstiin tietoa, joka on suomalaisille itsestään selvää, mutta ulkomaalaisille mahdollisesti uutta ja mielenkiintoista. Tällaista tietoa lisäsimme hienovaraisesti kappaleiden sisälle sen sijaan, että olisimme kirjoittaneet kokonaisia uusia kappaleita.

Saimaa-osioon lisäsimme lyhyesti kuvauksen siitä, miten Saimaa on syntynyt, ja mitä kaikkea Saimaalla voi tehdä ja harrastaa, kun järvi talvella jäätyy. Ajatuksenamme oli, että Saimaan jäätyminen on suomalaisille itsestään selvyyttä, kun taas monet ulkomaalaiset tuskin tulevat ajatelleeksi asiaa kesäisellä risteilyllä. Suomen järvien synty puolestaan on opetettu suomalaisille jo peruskoulussa, mutta muista maista tuleville tämä on todennäköisesti uusi tieto.

Saimaan kaloista kertovaan kappaleeseen lisäsimme englanninkielisessä versiossa perustiedot kalastukseen liittyvistä jokamiehenoikeuksista Suomessa, ja maininnan muikun suosioista suomalaisten kesäherkkuna. Uskoimme suoma-

laisten ruokien kiinnostavan ulkomaalaisia matkailijoita, joten muikun yhteydessä oli luontevaa mainita sen olevan yksi suomalaisista kesäruoista. Myös jokamiehen oikeudet toivat mielestämme kiinnostavan lisän englanninkielisiin selostuksiin, ja ne oli luontevaa liittää Saimaan kaloista kertovaan kappaleeseen.

4.3.2 Englanninkielisten reittiselostusten elävöittäminen

Englanninkielisten reittiselostusten elävöittämisessä ja havainnollistamisessa käytimme osittain samoja keinoja kuin suomenkielisissä selostuksissa. Käytimme muun muassa samaa esimerkkiä kuin suomenkielisissä selostuksissa havainnollistamaan Saimaan rantaviivan pituutta. Käytimme myös sanallisista tehokeinoista metaforaa kuvaamaan Saimaata kalojen kotina, kuten teimme suomenkielisissäkin selostuksissa. Huumori elävöittämiskeinona toteutui suomenkielisten reittiselostusten tapaan vertaamalla saimaannorpan luonnetta suomalaisten stereotyyppisiin luonteenpiirteisiin. Mainitsemamme esimerkit tulevat esille seuraavassa kappaleessa:

The remarkable length of the coastline equals around the third of the length of the equator. Saimaa is also home for several valuable and endangered fish species. Saimaa ringed seal is said to reflect the Finnish mentality as the silent and sullen seals like to lie on the rocks of the lake shore with a respectful distance from each other.

Käytimme englanninkielisissä selostuksissa elävöittämiskeinoja myös sellaisissa kohdissa, joissa niitä ei suomenkielisissä selostuksissa ollut. Käytimme esimerkiksi sanallisista tehokeinoista metaforaa kuvaamaan Saimaata monipuolisena harrastuspaikkana vertaamalla sitä urheiluareenaan. Tämä metafora tulee esille seuraavassa lauseessa:

The frozen lake provides a perfect arena for ice skaters, skiers and ice fishers.

Esimerkkiä havainnollistamis- ja elävöittämiskeinona käytimme kirjoittaessamme, että talvella jää on tarpeeksi paksua kantamaan jopa auton painon. Reittiselostukseen lause on kirjoitettu seuraavalla tavalla.

In the depths of winter the ice can be thick enough to carry the weight of a car.

Käytimme sanallisista tehokeinoista myös henkilöimistä antamalla Saimaalle inhimillisiä piirteitä. Kirjoitimme siitä, kuinka se talvella saa itselleen oman jääpeitteen. Henkilöiminen tulee esille reittiselostuksissa seuraavasti.

When the temperature decreases in winter time, Lake Saimaa gets its ice cover.

Pyrimme lisäksi yleisesti käyttämään eläväisiä sanoja ja ilmaisuja myös englanninkielisissä reittiselostuksissa. Saimaata kuvailimme voimakkailla adjektiiveilla kuten *unique* ja *remarkable*. Keskitalveen viittasimme selostuksissa eläväisellä ilmaisulla *in the depths of winter*. Myös englanninkielisiä reittiselostuksia kirjoittaessamme pyrimme siihen, että elävöittämiskeinot ovat luontevia ja sopivat tekstiin.

5 Yhteenveto ja pohdinta

Tässä opinnäyteyössä teimme uudet kirjalliset versiot reittiselostuksista lappeenrantalaisen risteilyaluksen m/s Camillan kanava- ja saaristoristeilylle. Viestinnän ja opastamisen teoriaa apuna käyttäen kirjoitimme uudet reittiselostukset suomeksi ja englanniksi sekä suomenkielisen version venäjänkielisistä selostuksista.

Opinnäytetyöprosessin aikana huomasimme, että reittiselostusten tekemisessä tulee ottaa huomioon monia eri asioita. Kielen tulee olla sujuvaa ja selkeää, mutta ei kuitenkaan tylsää. Yksittäisilläkin sanavalinnoilla voi olla suuri merkitys mielenkiinnon herättämisessä. Erilaisia elävöittämiskeinoja on olemassa paljon, mutta kaikkia ei aina voida eikä ole syytäkään käyttää. Tietoa tulee olla sopivasti, ja sen on oltava paikkansapitävää. Sisällössä on otettava huomioon myös kohderyhmä, sillä jollekin itsestään selvä tieto voi olla toiselle erittäin mielenkiintoista. Reittiselostusten tekemiseen on siis syytä varata riittävästi aikaa.

Onnistuimme mielestämme tavoitteessamme luoda selkeät ja mielenkiintoiset reittiselostukset. Opinnäytetyön tuloksena syntyneitä reittiselostuksia voidaan myös käyttää useita vuosia tulevaisuudessa. Mielestämme onnistuimme myös ottamaan reittiselostuksissa huomioon ulkomaalaiset matkustajat tuomalla englannin- ja venäjänkielisiin selostuksiin erilaista, ulkomaalaisia kiinnostavaa tietoa. Yhdistimme teoreettisen viitekehyksen ja käytännön sujuvasti toteuttamalla

teorian periaatteita reittiselostuksissa. Näin reittiselostuksista tuli helposti seurattavat ja entistä eläväisemmät.

Päätavoitteiden täyttymisen lisäksi reittiselostuksista tuli joustavat niin, että niitä voidaan käyttää, vaikka risteilyreitti kuljettaisiin välillä toisin päin. Lisäksi yleisesti Saimaasta kertovia selostuksen osia voidaan hyödyntää muun muassa erilaisilla yksityisristeilyillä asiakkaiden niin halutessa.

Haasteeksi muodostui heti alussa teoriaosuuden lähteiden löytäminen, sillä opastamista käsittelevät lähteet keskittyivät lähinnä oppaan elekieleen ja ryhmänjohtamiseen. Myös opastamisen elävöittämiseen liittyvää teoriaa oli todella vaikea löytää. Onnistuimme mielestämme kuitenkin saamaan kokoon kattavan ja aiheeseen sopivan teoriaosuuden. Lähteiden löytämisen vaikeus sekä henkilökohtaisten aikataulujen yhteensovittaminen myös hidastivat huomattavasti työn etenemistä, ja näin ollen alkuperäistä aikataulua jouduttiin venyttämään.

Jouduimme projektin viime metreillä luopumaan alkuperäisestä suunnitelmasta, että reittiselostukset olisi myös nauhoitettu tämän opinnäytetyöprojektin aikana. Olimme jo sopineet alustavasti yhteistyöyrityksemme kanssa nauhoituksen ajankohdasta, mutta reittiselostusten käännettäminen venäjän kielelle oli kestänyt suunniteltua kauemmin. Tämän vuoksi reittiselostuksia ei ehditty nauhoittaa valmistumisaikataulumme puitteissa. Projektin päätavoite oli kuitenkin luoda uudet kirjalliset versiot reittiselostuksista, ja Karelia Lines Oy nauhoittaa valmiit reittiselostukset heille sopivana ajankohtana.

Jouduimme myös luopumaan joistakin alkuperäisistä suunnitelmista reittiselostusten sisällön suhteen. Yksi näistä oli reittiselostuksiin suunniteltu tarina tai myytti liittyen Saimaaseen. Emme onnistuneet löytämään sopivaa Saimaaseen liittyvää tarinaa lukuistenkaan etsintöjen jälkeen. Tästä huolimatta reittiselostuksista tuli hyvä kokonaisuus, sillä muun muassa käyttämämme laulun sanat tuovat niihin eloa.

Teimme koko opinnäytetyöprosessin ajan tiivistä yhteistyötä keskenämme. Teoriaosuuden ja reittiselostusten aineistoa etsimme sekä molemmat itsenäisesti että yhdessä. Kirjoitimme sekä teoriaosuuden että kaikki versiot reittiselostuksista yhdessä. Yhteydenpidon osalta työnjako muodostui siten, että Mira Tiainen hoiti yhteydenpitoa yhteistyöyritykseen ja Suvi-Tuulikki Natri puolestaan piti

yhteyttä opinnäytetyön ohjaavaan opettajaan. Yhteistyömme toimi koko prosessin ajan hyvin, sillä ajattelimme asioista hyvin samalla tavalla. Yhteistyön parhaita puolia oli se, että pystyimme jakamaan ajatuksia ja ideoita ja pohtimaan ratkaisuja kahdesta eri näkökulmasta.

Kohdeyrityksemme Karelia Lines Oy hyötyy tästä opinnäytetyöstä, sillä se saa alukselleen käyttöön uudet reittiselostukset, joita voidaan käyttää laivalla useita vuosia. Tämän opinnäytetyön tuloksena syntyneet reittiselostukset toimivat myös hyvänä pohjana, jos reittiselostuksia tarvitsee joskus tulevaisuudessa muokata. Niihin on esimerkiksi helppo lisätä kokonaan uusia kappaleita tai lisätä tietoa olemassa oleviin kappaleisiin.

Jatkotoimenpiteenä reittiselostuksille voisivat tulla kyseeseen esimerkiksi reittiselostukset yksityisristeilyjä varten. Tätä varten voitaisiin tehdä kartoitus kohteista, joissa yksityisristeilyjen aikana mahdollisesti käydään ja tämän jälkeen laatia kohteista selostukset.

Lähteet

Aho, S., Antola, E., Grönholm, B., Grönros, J., Mähönen E., Rokka, M., Saari, M., Tiilikainen, T., Vatanen, P & Vuori, M. 1998. Opin ja opastan. Helsinki: Oy Edita Ab.

Antola E., Grönholm, B., Kalland, M., Liuhto, K., Moilanen, R & Widén, P. 1994. Tiedän, palvelen, opastan. Helsinki: Painatuskeskus Oy.

Beck, L. & Cable, T. 2002. Interpretation for the 21st Century. Champaign IL: Sagamore Publishing.

Haaga-Helia 2012. Interpretaatio merkityksen tuottajana matkailukohteissa. <http://www.haaga-helia.fi/fi/uutiset/2012/interpretaatio-merkitysten-tuottajana-matkailukohteissa> Luettu 2.10.2012.

Ham, S. 1992. Environmental Interpretation – A Practical Guide for People with Big Ideas and Small Budgets. <http://classweb.gmu.edu/erodger1/prls533/Welcome/haminterp.PDF> Luettu 4.12.2012.

Huttunen, S. 2004. Matkailuelämyksiä perinteestä. Vantaa: Dark.

Hyttinen, S. Toimitusjohtaja. Karelia Lines Oy. 16.10.2012. Haastattelu.

Kansanen, A. 2000. Puheviestinnän perusteet. Porvoo: Werner Söderström Osakeyhtiö.

Karelia Lines Oy. <http://www.karelielines.fi/index.html>. Luettu 10.9.2012

Leppälahti, M. 2012. Vahvaa väkeä. Finn Lectura.

Mikkola, A., Koskela, L., Haapamäki-Niemi, H., Julin, A., Kauppinen, A., Nuolijärvi, P. & Valkonen, K. 2004. Äidinkieli ja kirjallisuus käsikirja. Porvoo: WSOY

Tarssanen, S. 2005. Elämystuottajan käsikirja. Lapin elämysteollisuuden osamiskeskus. Rovaniemi: Lapin yliopistopaino.

Valonen, H. 2004. Puhu ja esiinny luontevasti. Jyväskylä: Gummerus Kustannus Oy.

Vilkkä, H. & Airaksinen, T. 2003. Toiminnallinen opinnäytetyö. Jyväskylä: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Wiio, O. 1994. Johdatus viestintään. Weilin+Göös.

(1.) Hyvää päivää hyvät matkustajat! M/s Camillan kapteeni miehistöineen toivottaa teidät tervetulleiksi risteilylle Saimaan kanavalle. Risteily kestää 2 tuntia, jonka aikana kuljemme läpi kanavan ensimmäisestä sulusta, Mälkiästä, ja käännyimme takaisin Mustolan lammella. Laivan turvaohjeet ovat saatavissa sisääntulokannella. Toivotamme teille viihtyisää risteilyä!

(2.) Hyvää iltapäivää hyvät matkustajat! M/s Camillan kapteeni miehistöineen toivottaa teidät tervetulleiksi risteilylle Saimaan kanavalle ja saaristoon. Risteily kestää 3 tuntia, jonka aikana kuljemme läpi kanavan ensimmäisestä sulusta, Mälkiästä. Käännyimme Mustolan lammella, jonka jälkeen suuntaamme kohti saaristoväyliä. Laivan turvaohjeet ovat saatavissa sisääntulokannella. Toivotamme teille viihtyisää risteilyä!

Aluksemme m/s Camilla on rakennettu Ranskassa vuonna 1987. Lappeenranta on ollut sen kotisatama kesästä 1990 alkaen. Aluksen matkustajamäärä on 360. A-oikeuksin toimiva laivaravintola tarjoaa teille herkullista ruokaa sekä virkistäviä juomia. Yläkannella sijaitsevat aurinkokansi ja baari.

Ohitamme parhaillaan UPM:n Kaukaan tehdasalueen. Kaukas aloitti toimintansa Lappeenrannassa vuonna 1892 lankarullien valmistuksella. Nykyään UPM on Lappeenrannan suurimpia teollisia työnantajia. Tehdasalueella valmistetaan sellua, aikakauslehtipaperia ja sahatavaraa. Suurin osa tehtaiden tuotannosta menee vientiin ympäri maailmaa. Täältä myös johdetaan UPM:n tutkimus- teknologia- ja kehitystoimintaa.

Saavumme Saimaan kanavalle. Kanava on ehtinyt nähdä paljon, sillä ensimmäiset suunnitelmat kanavayhteyden luomiseksi Saimaalta Suomenlahteen oli tehty jo 1400-luvulla. Yritykset eivät kuitenkaan ottaneet tuulta alleen. Kanavakysymys nousi voimakkaasti esille jälleen 1800-luvulla, ja hanke päättyikin valmiin Saimaan kanavan vihkimiseen vuonna 1856. Kanavatyömaa oli tuohon aikaan Suomessa ennennäkemättömän suuri hanke, joka työllisti väkeä ympäri Suomen, ja toi kokonaisia perheitä asustamaan kanavatyömaan läheisyyteen.

1900-luvulla kanavaa alettiin laajentaa. Talvisodan puhkeaminen kuitenkin koeteli kanavaa keskeyttäen rakennustyöt. Sodan seurauksena myös noin puolet kanavasta jäi nykyisen Venäjän alueelle. Sotien jälkeen kanavan laajentamista jatkettiin, ja nykyinen Saimaan kanava valmistui vuonna 1968. Nykyisin kanava kulkee noin 43km matkan, ja se sisältää kahdeksan sulkua. Kanavaa pitkin pääsee Suomenlahdelle ja sieltä aina maailman merille asti.

Olemme nyt Mälkiän sululla, joka on Saimaan kanavan ensimmäinen ja samalla korkein sulku. Sulun korkeus on noin 13 metriä. Laivan kulku sulun läpi kestää noin 10 minuuttia. Sulutus tapahtuu kaikissa kanavan suluissa samalla tavalla: Kun alus on sulussa, se kiinnitetään sulun seinämässä olevaan uimuripollariin. Yläportti suljetaan ja vesi alkaa virrata alemman sulkuportin avattavista luukuista alakanavaan. Kun vedenpinnat ovat tasoittuneet, alempi sulkuportti avataan ja alus lähtee sulusta.

Etuoikealla voitte nähdä vanhan kanavan uomaa. Vanhan ja nykyisen uoman välissä sijaitsee Urho Kekkosen puisto, josta löytyy kanavan historiaan liittyviä muistomerkkejä. Puisto on nimetty Kekkosen mukaan, sillä kanavan viimeisin laajennustyö valmistui hänen ollessaan tasavallan presidenttinä. Sulkualueen tuntumassa sijaitsee myös kanavamuseo. Museolta alkaa opastauluin viitoitettu kanavapolku, jota kulkemalla pääsee tutustumaan alueen nähtävyyksiin.

”Paljonhan Saimaalla kuljettu on, vielä sen sielu on koskematon. Kauneimmat saaret ja seljät on sen, Saimaalla aina oon onnellinen.” Näin kauniisti Saimaata on kuvaillut Sauvo Puhtila sanoittamassaan kappaleessa Ilta Saimaalla. Myös lukuisat muut runon- ja lauluntekijät ovat saaneet innoituksensa Saimaan uupumattomista aalloista ja lumoavista maisemista.

Sininen Saimaa on maamme suurin ja Euroopan neljänneksi suurin järvi, joka ulottuu aina Lappeenrannasta Joensuuhun asti. Saimaa on ainutlaatuinen luukuisten ulapoiden ja lahtien muodostama järvisokkelo, joka kätkee sisäänsä yli 13 000 saarta. Pinta-alaa sillä on noin 4400 neliökilometriä, joka on neljä kertaa enemmän kuin Suomen toiseksi suurimmalla järvellä, Päijänteellä. Saimaan

rantaviivan huikea pituus, lähes 15 000 kilometriä, vastaa noin kolmasosaa maapallon ympärysmitasta.

Saimaan vedenlaatu on suurimmaksi osaksi erinomaista tai hyvää. Kurkistus vedenpinnan alle paljastaa järven monenkirjavan eläimistön. Näissä vesissä elää runsas kalasto, sillä vesistöalueelta löytyy noin 30 eri kalalajia, joista taloudellisesti merkittävin laji on muikku. Saimaa on koti myös usealle arvokkaalle ja uhanalaiselle kalalajille. Vaaleapilkkuinen ja pienisuomuinen Saimaan nieriä sekä tummapilkkuinen ja solakka järvilohi ovat äärimmäisen uhanalaisia.

Saimaan tunnetuin asukki on kuitenkin saimaannorppa. Jään vetäytyessä ja maan kohotessa jääkauden jälkeen norppa jäi erityksiin Itämerestä, jonka vuoksi sitä tavataan vain Saimaalla. Se on erittäin uhanalainen ja nisäkäslajeista ainoa, jonka säilyttäminen on yksin suomalaisten vastuulla. Näiden viiksekkäiden selviytymismahdollisuudet ovat kuitenkin parantuneet suojelutoimien ansiosta. Saimaannorppia arvioidaan olevan noin runsaat 300 ja eniten niitä elelee Keski-Saimaalla Savonlinnan seudulla. Saimaannorppaan on suomalaisten helppo samaistua, sillä luonteeltaan vaiteliaat ja jurot hylkeet köllöttelevät rantakalliolla siellä täällä kunnioittavan etäisyyden päässä toisistaan.

Lossi, jonka sivuutamme, hoitaa liikenneyhteyttä mantereeseen ja Lamposaaren välillä.

Sivuutamme parhaillaan Tuosasaaren. Saarella sijaitsee kansainväliset mitat täyttävä Saimaan aaltojen ympäröimä golfkenttä, Etelä-Saimaa Golf.

Saavumme pian kaupunginlahdelle. Oikealla näkyy Linnoituksen niemi, jolle kaupunki perustettiin vuonna 1649 Ruotsin kuningatar Kristiinan käskystä. Linnoitus on historiallisesti arvokas kokonaisuus, jossa sijaitsee Suomen vanhin ortodoksinen kirkko, käsityöläispajoja sekä museoita. Elämää sykkivä satama on kesäisen Lappeenrannan sydän, josta löytyy muun muassa vierasvenesatama, vilkas satamatori sekä ravintoloita.

Hyvät matkustajat, risteilyimme päättyessä kiitämme teitä matkaseurasta. Toivomme että olette viihtyneet laivalla. Toivotamme teidät tervetulleiksi uudelleen m/s Camillalle.

Risteilyn jälkeen olette erittäin tervetulleita nauttimaan Tulliravintolan ja s/s Suvi-Saimaan antimista satamassa.

(1.) Good afternoon ladies and gentlemen! Captain with his crew wishes you welcome on board m/s Camilla on a cruise to the Saimaa Canal. The cruise will take two hours, during which we will pass through the first lock called Mälkiä and then turn back at Pond Mustola. The safety instructions of the ship can be found at the entrance. We wish you a pleasant cruise!

(2.) Good evening ladies and gentlemen! Captain with his crew wishes you welcome on board m/s Camilla on a cruise to Saimaa Canal and archipelago. The cruise will take three hours, during which we will pass through the first lock of Saimaa Canal and turn back at pond Mustola after which we will head towards the archipelago. The safety instructions of the ship can be found at the entrance. We wish you a pleasant cruise!

Our ship m/s Camilla was built in France in 1987. Lappeenranta has been its home port since summer 1990. The maximum number of passengers is 360. The fully licensed restaurant of the ship serves delicious food and refreshing drinks. The sun deck and the panorama bar are located on the upper deck.

We are now passing the industrial estate of United Paper Mills Kaukas. The company started to operate in Lappeenranta in 1892 when it manufactured cotton reels. UPM is one of the biggest industrial employers in town. Its production consists of magazine paper, pulp and sawn goods. The majority of the products are exported all over the world. The research, technology and development functions of UPM are here in Lappeenranta as well.

We are now approaching the Saimaa canal. There had been various attempts since the 16th century to build a canal between Lake Saimaa and the Gulf of Finland but the attempts at the time weren't finished. In the 19th century the canal became an important topic again and finally it led to the opening of the canal in 1856. At the time the construction work of the canal was the most ambitious construction project in Finland gathering whole families to live near by the construction area.

The second expansion of the canal began in the 20th century but Winter War in 1939 between Finland and the Soviet Union brought the construction work to a halt. As a consequence of the war around half of the canal remained on the Soviet side of the border. After the Winter War and the Continuation War the construction of the canal continued and the present Saimaa Canal was opened for traffic in 1968. The length of the canal is nowadays around 43 kilometers and it has eight locks. Saimaa canal connects Lake Saimaa to the Gulf of Finland and further to the seas all over the world.

We are now at the Mälkiä lock which is the first and the highest lock of the Saimaa canal. The height of the fall is around 13 meters. It will take around ten minutes to pass through the lock.

The locking is carried out in the same way in all the locks of the canal. When the ship enters the lock it is secured to a floating pollard. The gate behind the ship will be closed and water begins to flow through the gate in front of the ship. When the water is leveled the front gate is lowered and the ship leaves the lock.

On the right side you can see parts of the old canal. The park between the old and the new parts of the canal is called Urho Kekkonen Park. The park was named after Urho Kekkonen as the latest construction phase of the canal was completed during his presidency. The Saimaa Canal Museum is also located near the lock area. Close by the museum is the beginning of the Canal Path. By following the path marked by signs you can explore the sights of the area.

Saimaa is the largest lake in Finland and the 4th largest lake in Europe. It was formed during the end of the Ice Age by glacial melting. Saimaa is a unique lake labyrinth which consists of numerous open waters, bays and over 13,000 islands. The surface area of the lake is around 4,400 square kilometers which is four times more than the second largest lake in Finland. The remarkable length of the coastline equals around the third of the length of the equator. When the temperature decreases in winter time, Lake Saimaa gets its ice cover. The frozen lake provides a perfect arena for ice skaters, skiers and ice fishers. In the

depths of winter the ice can be thick enough to carry the weight of a car. Ice roads are being used to shorten the distances during winter time also at Lake Saimaa.

The quality of water in Lake Saimaa is mostly excellent or good. Over 30 different fish species live in these waters. The economically most significant fish species is vendace which is one of the most popular Finnish summertime delicacies. Saimaa is also home for several valuable and endangered fish species. Light spotted arctic char and dark spotted landlocked salmon of Lake Saimaa are critically endangered. No permits or fees are needed for ice fishing and fishing with a rod and line as they belong to everyman's rights in Finland. Other forms of fishing may require fees and permits.

The most famous animal of Lake Saimaa is the Saimaa ringed seal. It was separated from the Baltic Sea when the land rose after the last Ice Age. Therefore you can meet it only at Lake Saimaa. It is extremely endangered as there are only around 300 of them left, most of them living in Central Saimaa. You can recognize Saimaa ringed seal by its dark coloring and distinguished individual rondels. Saimaa ringed seal is said to reflect the Finnish mentality as the silent and sullen seals like to lie on the rocks of the lake shore with a respectful distance from each other.

The cable ferry, which we are now passing, operates the transportation between the mainland and Lamposaari island.

We are now passing Tuosa island. The golf course called Etelä-Saimaa golf is located on this island surrounded by the blue Lake Saimaa. It meets the international standards.

We are now approaching the Town Bay. On the right in front of the ship you can see the cape and the Fortress where Lappeenranta was founded by the order of Queen Christina of Sweden in 1649. Nowadays the Fortress is a valuable historical entity, where you can find for example the oldest Orthodox Church in Finland and various museums and handicraft workshops. The vibrant harbor is the

heart of Lappeenranta in summer. In the harbor area you can find for instance a guest harbor, a lively marketplace and many restaurants.

Ladies and gentlemen, the cruise is now about to end and we thank you for your company. We hope that you have enjoyed your time on board and wish you welcome on m/s Camilla again.

After cruise you are most welcome to enjoy the drinks and food of Tullibaari and s/s Suvi-Saimaa in the harbor.

(1.) Hyvää päivää hyvät matkustajat! M/s Camillan kapteeni miehistöineen toivottaa teidät tervetulleiksi risteilylle Saimaan kanavalle. Risteily kestää 2 tuntia, jonka aikana kuljemme läpi kanavan ensimmäisestä sulusta, Mälkiästä, ja käännyimme takaisin Mustolan lammella. Laivan turvaohjeet ovat saatavissa sisääntulokannella. Toivotamme teille viihtyisää risteilyä!

(2.) Hyvää iltapäivää hyvät matkustajat! M/s Camillan kapteeni miehistöineen toivottaa teidät tervetulleiksi risteilylle Saimaan kanavalle sekä saaristoon. Risteily kestää 3 tuntia, jonka aikana kuljemme kanavan ensimmäisestä sulusta, Mälkiästä. Käännyimme Mustolan lammella, jonka jälkeen suuntaamme kohti saaristoväyliä. Laivan turvaohjeet ovat saatavissa sisääntulokannella. Toivotamme teille viihtyisää risteilyä!

Aluksemme m/s Camilla on rakennettu Ranskassa vuonna 1987. Lappeenranta on ollut sen kotisatama kesästä 1990 alkaen. Aluksen matkustajamäärä on 360. A-oikeuksin toimiva laivaravintola tarjoaa teille herkullista ruokaa sekä virkistäviä juomia. Yläkannella sijaitsevat aurinkokansi ja baari.

Ohitamme parhaillaan UPM:n Kaukaan tehdasalueen. Kaukas aloitti toimintansa Lappeenrannassa vuonna 1892 lankarullien valmistuksella. Nykyään UPM on Lappeenrannan suurimpia teollisia työnantajia. Tehdasalueella valmistetaan sellua, aikakauslehtipaperia ja sahatavaraa. Suurin osa tehtaiden tuotannosta menee vientiin ympäri maailmaa. Täältä myös johdetaan UPM:n tutkimus- teknologia- ja kehitystoimintaa.

Saavumme Saimaan kanavalle. Kanavayhteyttä Saimaalta Suomenlahteen oli suunniteltu jo 1400-luvulta lähtien, mutta yritykset eivät tuolloin toteutuneet. Kanavakysymys nousi voimakkaasti esille jälleen 1800-luvulla, ja hanke päättyikin valmiin Saimaan kanavan vihkimiseen vuonna 1856. Kanavatyömaa oli tuohon aikaan Suomessa ennennäkemättömän suuri hanke, joka työllisti väkeä ympäri Suomen, ja toi kokonaisia perheitä asustamaan kanavatyömaan läheisyyteen. 1900-luvulla kanavaa alettiin laajentaa, mutta Talvisodan puhkeaminen keskeytti rakennustyöt. Sodan seurauksena myös noin puolet kanavasta jäi nykyisen

Venäjän alueelle. Sotien jälkeen kanavan laajentamista jatkettiin, ja nykyinen Saimaan kanava valmistui vuonna 1968. Nykyinen kanava on noin 43km pitkä ja siinä on kahdeksan sulkua. Kanavaa pitkin pääsee Viipurin kautta Suomenlahdelle ja siitä aina maailman merille asti.

Olemme nyt Mälkiän sululla, joka on Saimaan kanavan ensimmäinen ja samalla korkein sulku. Sulun korkeus on noin 13 metriä. Laivan kulku sulun läpi kestää noin 10 minuuttia.

Sulutusta tapahtuu kaikissa kanavan suluissa samalla tavalla: Kun alus on sulussa, se kiinnitetään sulun seinämässä olevaan uimuripollariin. Yläportti suljetaan ja vesi alkaa virrata alemman sulkuportin avattavista luukuista alakanavaan. Kun vedenpinnat ovat tasoittuneet, alempi sulkuportti avataan ja alus lähtee sulusta.

Oikealla puolella voitte nähdä vanhan kanavan uomaan. Vanhan ja nykyisen uoman välissä sijaitsee Urho Kekkosen puisto. Puisto on nimetty Urho Kekkosen mukaan, sillä uusi kanava on rakennettu hänen hallintoaikanaan. Sulkualueen tuntumassa sijaitsee myös kanavamuseo. Museolta alkaa opastauluin viitotettu kanavapolku, jota kulkemalla pääsee tutustumaan alueen nähtävyyksiin.

Saimaa on maailman suurin ja Euroopan neljänneksi suurin järvi. Se syntyi jääkauden lopulla jään sulamisen ja maan kohoamisen seurauksena. Saimaa on ainutlaatuinen järvisokkelo, joka koostuu lukuisista ulapoista, lahdistä sekä noin 13 000 saaresta. Pinta-alaa sillä on noin 4400 neliökilometriä, joka on noin neljäsosa Laatokan pinta-alasta. Saimaan rantaviivan huikea pituus, lähes 15 000 kilometriä, vastaa noin kolmasosaa maapallon ympärysmittasta. Talvisin Saimaa saa jääpeitteen, joka tarjoaa useita harrastusmahdollisuuksia muun muassa luistelijoille, hiihtäjille ja pilkkijöille.

Saimaan vedenlaatu on suurimmaksi osaksi erinomaista tai hyvää. Näissä vesissä elää runsas kalasto, sillä vesistöalueelta löytyy noin 30 eri kalalajia. Taloudellisesti merkittävin laji on muikku, joka onkin yksi suomalaisten suosituim

mista kesäherkuista. Saimaa on koti myös usealle arvokkaalle ja uhanalaiselle kalalajille. Vaaleapilkkuinen saimaan nieriä sekä tummapilkkuinen saimaan järvilohi ovat äärimmäisen uhanalaisia. Onkiminen ja pilkkiminen kuuluvat Suomessa jokamiehenoikeuksiin, joten niihin ei tarvita lupia. Muilla välineillä kalastamiseen on hankittava niihin vaadittavat kalastusluvut.

Saimaan tunnetuin asukki on saimaannorppa. Jään vetäytyessä ja maan kohotessa jääkauden jälkeen norppa jäi erityksiin Itämerestä. Sen vuoksi sitä tavataan vain Saimaalla. Se on erittäin uhanalainen ja niitä arvioidaan olevan jäljellä noin 300. Eniten niitä elelee Keski-Saimaalla. Saimaannorppan voit tunnistaa sen tummasta väristä ja yksilöllisistä rengaskuvioista. Saimaannorppien on sanottu kuvastavan suomalaista luonnetta, sillä vaiteliaat ja jurot hylkeet köllöttelevät rantakalliolla siellä täällä kunnioittavan etäisyyden päässä toisistaan.

Lossi, jonka sivuutamme, hoitaa liikenneyhteyttä mantereeseen ja Lamposaaren välillä.

Sivuutamme parhaillaan Tuosasaaren. Saarella sijaitsee kansainväliset mitat täyttävä sinisen Saimaan ympäröimä golfkenttä, Etelä-Saimaa Golf.

Saavumme pian kaupunginlahdelle. Oikealla näkyy Linnoituksen niemi, jolle kaupunki perustettiin vuonna 1649 Ruotsin kuningatar Kristiinan käskystä. Linnoitus on historiallisesti arvokas kokonaisuus, jossa sijaitsee maamme vanhin ortodoksinen kirkko, käsityöläispajoja sekä museoita. Elämää sykkivä satama on kesäisen Lappeenrannan sydän, josta löytyy muun muassa vierasvenesatama, vilkas satamatori sekä ravintoloita.

Hyvät matkustajat, risteilyämme päättyessä kiitämme teitä matkaseurasta. Toivomme että olette viihtyneet laivalla. Toivotamme teidät tervetulleiksi uudelleen m/s Camillalle.

Risteilyn jälkeen olette erittäin tervetulleita nauttimaan Tullibaarin ja s/s Suvi-Saimaan antimista.