

# KUOPIO JA PUIJO

Tapani Pursiainen  
Outi Vuorikari

## **Tapani Pursiainen:**

### **Tervetulloo tutut - veljkommen vieraat**

Saimaan alue oli edistysmielinen ja aktiivi matkailumme suuralueista jo 1930-luvulla. Kuopion keskustan tuntumassa oleva 150 metrin korkuinen Puijo ja sinne 1856 rakennettu näkötorni loivat vakaan pohjan kehittää kaupungin matkailua. Savonlinnan raatihuoneella 2.12.1938 pidetyssä laajapohjaisessa kokouksessa perustettiin Saimaan Matkailuvaltuuskunta, jossa Kuopiota edustivat maaherra Gustaf Ignatius, kaupunginhallituksen jäsen toimitusjohtaja O.K.A. Larsson ja merikapteeni Savolainen. Valtuuskunnan päätehtävänä oli järvimatkailun edistäminen ja ulkomaille suunnattava mainostoiminta. Työn jatkajaksi perustettiin 24.4.1954 Saimaan Matkailu ry.

Lähestyvät Helsingin olympialaiset toivat vauhtia ja monipuolisuutta SM:n toimintaan. On mielenkiintoista todeta, että keskeisiä tavoitteita olivat maisemansuojelu ja asutustaaajamien ja tienvarsien siisteyden kohentaminen, koska ulkolaisten kisavieraisten uskottiin matkustelevan laajalti maassamme ja haluttiin, että Saimaan alue erottuisi edukseen. Maaseudulle toivottiin lisää campingalueita ja kaupunkeihin opastustoimistoja. Pettymys oli suuri, kun sitten havaittiin etteivät kisat tuoneet ulkomaisia turisteja juurikaan pääkaupungin ulkopuolelle.

Kuopiossa aktiivisuus heräsi 1953 keskustelemalla matkailutoimiston tarpeellisuudesta. Jo 8.2.1954 valtuusto perusti matkailulautakunnan ja vahvisti sen johtosäännön. Aluksi pääpaino oli kansanmatkailulle tärkeiden majoitus- ja leiripaikkojen kehittäminen sekä mainonnan hoitaminen. 1970- ja 1980-luvuilla maahamme levisi valtakunnallinen

vimma uusien turistiryysien ideoimiseksi ja rakentamiseksi. Kuopiossa tällaiseksi uskottiin kotoisista Halltex-levyistä halvalla valmistettava lomakylä. Uutta turistihotellia varten varattiin tontti ja sen viereen ajateltiin rakennettavan helikopteri-liikenteelle sopiva laskeutumisalue. Lautakunnan ideomana hankittiin leirintäalueelle vuokrattavaksi 2 kpl soputeltaa. Varsin vaatimaton oli tämä ensimmäinen kunnallinen matkailuinvestointi. Satamaan saatiin siirrettävä paviljonki lipunmyyntiä varten.

Kuopiossa oli pitkään uskottu leirintämatkailuun. Se ei vaatisi kaupungilta isoja investointeja ja turisti olisi tyytyväinen kunhan hänellä olisi paikka, minne pystyttää telttansa. Taivalharju katsottiin "tulevaisuuden" paikaksi: hiekkapohjainen ranta Kallaveden äärellä, vapaa iso alue lähellä kaupungin keskustaa ja viitostietä. Sinne investoitiin laiturin, autojen pesupaikka, 2 kpl makkarakäristysuuneja, vesijohto, sulka- ja lentopallokentät, puhelin ja silitysvälineet. Sittemmin toiminta keskitettiin Rauhalahteen.

Vuonna 1961 tehtiin Lappeenrannalle, Savonlinnalle, Mikkelille, Joensuulle ja Suomen Matkailijayhdistykselle aloite yhteisen venäjänkielisen esitteen painattamiseksi. Tästä kaukokatseisesta päätöksestä voidaan katsoa markkinoinnin suunnittamisen uudelle alueelle alkaneen. Laivaliikenteen tappiot lisääntyivät ja siitä heräsi syksyllä 1965 ajatus eri kaupungeissa toimivien varustamoiden fuusiosta. Perustettiin Saimaan Laivamatkat Oy, ja sen pääomasta Kuopion osuudeksi vahvistui 40.000 mk, sillä perusteella, että Kuopioon saapuu vain 0,9 ja lähtee 0,2 % matkailijoista. Savonlinna oli kiistan keskus.

Valtuusto perusti 16.12.1968 matkailuasiamiehen viran. Kuopion ensimmäiseksi päätoimiseksi matkailuasiamieheksi valittiin maisteri Eero Paana-



Ferdinand von Wright, Näköala Puijolta, 1855  
(Kuva: Matti Ruotsalainen)

nen. Kuopion Matkailijayhdistys sai valmiiksi suunnitelmansa rakentaa Puijolle suurhotelli, johon tulisi "25 vuodesijaa ja 600 hengen ravintola". Työt oli määrä aloittaa 1971. Vuosikymmenen lopulla matkailulautakunnan ideoita olivat mm: ystävyyskaupungeista saatava valmismatkoja, perustettava huvipuisto ja discoteekki, järjestettävä elokuun kuutamojameja, järjestettävä huumorikongressi, perustettava suurleirintäalue. Erikoisin ajatus oli hankkia Taivalharjun leirintäalueelle nimikkoläimeksi lammas. Ajatus ei valitettavasti toteutunut.

Vuonna 1971 järjestettiin Kuopio-matkailuiltoja eri puolilla Saksaa ja allekirjoitettiin yhteistyösopimus Matkatoimisto Neckermannin kanssa. Ensimmäistä kertaa myytiin kotimaassa erityisiä koululaispaketteja, joiden kautta kaupunkiin saatiin noin 16.000 koululaismatkailijaa.

Markkinointiaktiivisuutta osoittanee sekin, että lautakunta matkusti 14.-16.4.72 pitämään kokoustaan Leningradiin, jolloin avattiin uusia yhteyksiä sikkäläisiin matkailuorganisaatioihin. Kesällä toteutettiin laaja mielipidekysely, jossa tiedusteltiin turistien mielipidettä 5-tien varteen sijoitettavien tervetulo-taulujen tekstiksi. Kakkoseksi tuli yllä oleva otsikkoteksti. Kesällä 1972 aloitti Neckermann charter-lentojen sarjan suoraan Kuopioon. Sarjasta kertyi noin 12.000 yöpymisvuorokautta. Kantaväestön keskuudessa nousi pelkoa siitä, että saksalaisia tulee liikaa.

Kesän 1972 ajan pidettiin Tampereen ja Jyväskylän kanssa yhteistä matkailutoimistoa Tromsassa. Neckermannin charterien suosio tuplaantui, lentoja oli nyt kahdesti viikossa ja kesän aikana kirjattiin noin 25.500 saksalaista yöpymisvuorokautta. Työväen virkistys- ja lomakeskusliitto esittelivät suunnitelmansa rakentaa Kuopioon lomahotelli ja viekkokylä. Paikaksi esitettiin Rauhalahtea, jonne toivottiin kaupungin rakentavan suurleirintäalueen.

Venäjän markkinointi tuotti ensimmäisiä tuloksiaan kesällä 1978, jolloin Kuopioon saapui kymme-

nen 33 hengen suuruista ryhmää sekä muutamia Sputnik-toimiston nuorisoryhmää. Näitä haluttiin lisää tekemällä Petroskoihin ja Leningradiin opinto- ja tutustumismatkat. Rakennettiin matkustajasatamaan höyrynäyttely, jonka toivottiin lisäävän matkustajalaivaliikennettä. Hanke osoittautui torsoksi kuten monet muut, esimerkiksi ilmaköysirata Puijolta keskustaan ja edelleen Rauhalahauteen.

Monen monta kertaa olivat kaikki Puijolle suunnitellut hankkeet kohdanneet vastustusta

luonnonsuojelijoiden taholta. Väitettiin sieltä löytyneen myös liito-oravien käyntikortteja.

Ei ollutkaan ihme, ettei yksikään Puijolle suunniteltu hanke päässyt etenemään, vähiten kalliolouhostyöt. Kesällä 1989 järjestettiin Kansainvälinen Juho Rissanen -kuvataideleiri, jonne kutsuttiin osanottajia kaikista Kuopion ystävyyskaupungeista. Leiri oli onnistunut ja jälkikäteen on todettava, että se olisi voinut jatkuakin, koska markkinointiyhteydet olivat hallussa.

1991 ryhdyttiin valmistelemaan yhdessä kulttuurilautakunnan kanssa kirjailija Elina Karjalaisen Uppo-Nallen käyttämistä markkinointiin. 27.4.92 valtuusto päätti lakkauttaa matkailulautakunnan vuoden lopussa. Samana vuonna sai Kuopion Matkailupalvelu Oy vastaanottaa Finnairilta Suomen ensimmäisen matkailun Oscarin, kunniadiplomin Finland Ice Marathonin kehittämisessä.

### **Outi Vuorikari:**

## **Puijostaan Kuopio tunnetaan**

Kuopio tunnetaan Puijosta. Puijo, 233 metriä merenpinnan yläpuolelle kohoava mäki Pohjois-Savossa, tunnetaan puolestaan torneistaan ja tornista avautuvasta maisemasta paremmin kuin sen omasta luonnonrikkaudesta – jääkauden sinne jättämistä merkeistä: ikimetsästä, jään kuvittamista kalliopinnoista, Yoldiameren rantatöyräistä ja lehdosta, joiden katveessa kasvaa harvinaisia, tuhansien vuosien takaisia kasvilajeja. Puijo tunnetaan myös hiihto- ja mäkiurheilusaavutuksistaan jopa paremmin kuin muista historiallista ja kulttuurisista vaiheistaan.

Puijo löytyi Kolin, Imatran, Aavasaksan ja monen muun luonnonkauniin paikan tavoin eurooppalaisen romantiikan ansiosta: kaukokaipuun ja koskemattomaan luontoon suuntautuvan matkailun seurauksena. Tuon ajan ihmiset halusivat vaeltaa

erikoislaatusissa maisemissa, joihin he heijasivat omia myrskyisiä tai harmonisia tunteitaan. Vähitellen yksilökeskeinen romantiikka muuntui 1800-luvun alkukymmeninä kansallisromantiikaksi, oman kansallisen menneisyyden etsinnäksi. Yksilöllinen luontokokemus laajeni kansallistunnoksi, joka löysi vastakaikua kotimaan maisemasta, jota ihailtiin korkeilta paikoilta katse kohti kaukaa häämöttävää taivaanrantaa.

Näköalatornien rakentaminen valtasi Euroopan. Jo 1850-luvulla tämä innostus oli ehtinyt Kuopion. Sitä todistaa ensimmäinen Kuopiota ja Puijoa esittävä maalaus, Ferdinand von Wrightin Näköala Puijolta vuodelta 1855. Kuva on topeliaaninen: taiteilija-katsoja on kiivennyt korkealle mäelle ihailemaan seutua. Katse liukuu metsän ja pellon, vaatimattoman pikkukaupungin ja Kallaveden selkien yli kaukaisuuteen. Horisontin laidalla näkyy höyryvene, jokunen purje kiitää selällä.

Etualalla on romantiikan maalauksista tuttua kalliolouhosta, sammaloituneita puunrunkoja – kuvattuna ehkä jylhemmin kuin Puijon todellinen luonto edellyttäisi. Mäen laella seisoo joukko ihmisiä: naiset pitkissä hameissa ja lierihatuisissa, miehet silintereissä. He ovat selin katsojaan, tähyilevät alas kaupunkiin ja Kallavedelle, ovat tulleet ihailemaan silmiensä eteen avautuvaa näkyä. Seuraavana kesänä (1856) samaa maisemaa Puijon laella katseltiin jo sinne rakennetusta ensimmäisestä näköalatornista.

## **Kolme tornia**

Puijolla on matkailuhistoriansa aikana ollut kolme tornia. Jokaisella tornilla on ollut tekijänsä, ja tekijät ovat olleet sidoksissa oman aikansa arvoihin ja visioihin, rakennustyyliin ja materiaaleihin. Vanha on saanut väistyä uuden tieltä, mutta niin syvälle ovat tornien juuret kasvaneet Puijon maastoon ja ihmisten mielikuviin, että Puijosta torneineen on tullut Kuopion symboli. Ilman Puijoa ei olisi matkailullista Kuopiota mäen kainalossa.

Ensimmäinen torni Puijolle, 16-metrinen puutorni, nousi kesällä 1856. Sen rakennusaineina olivat hirsi ja lauta, työkaluina naula ja vasara, mies- ja hevosvoima. Taustalla vaikutti kansallisromantiikka, toimijana oli yksi ainoa mies, kauppias, tehtailija ja raatimies Carl Robert Dahlström (1813-87). Hänenlaisiaan visionäärejä ja tienraivaajia saapui Kuopioon 1800-luvun alussa rakentamaan Ruotsin kuninkaiden perustamaa ja Venäjän tsaarien hallit-

semaa pikkukaupunkia.

Tornille järjestettiin suurten kansanjuhlien yhteydessä yleisiä kävelyretkiä. Minna Canth kertoo eräässä kirjeessään 1891 kesäkuulta, kuinka sunnuntaiaamuna Kuopio oli melkein tyhjä: Puijolle oli järjestetty Kansanvalistusseuran laulujuhlien kunniaksi yleinen kävely aamukahdeksaksi. Tornin juurella vietettiin raittiusseurojen, ammattiyhdistysten, koulujen ja Savolais-Karjalaisen osakunnan juhlia lauluin, puhein ja yhteiskävelyin. Näköalan ihailu ja yhdessäolo riittivät kaupunkilaisille, heidän vierailleen ja matkustavaisille.

Toisen tornin rakentajana 1906 oli aatteellinen yhdistys, Suomen Matkailijayhdistyksen 1887 Kuopioon perustettu haaraosasto, rakennusaineina peruskalliosta louhitut kivenjätkäleet, tiili ja laasti, jolla torni muurattiin tukevasti Puijon ikivanhaan kallioon. Nyt taustalla oli joukkovoimaa, jonka tavoitteena oli toteuttaa kansallisia ja paikallisia sivistys- ja kulttuurihankkeita ja edistää matkailuelinkeinoja. Arkkitehti J. V. Strömbergin suunnittelemaa 24-metristä kivitornia kiirehdittiin kesäksi 1906 Kuopiossa pidettävän suuren maatalousnäytelyn avajaisiin.

Pelkkä luonnon ihailu ei enää riittänyt, vaikka maisemalla olikin tärkeä merkitys 1900-luvun alkuvuosien matkailulle. Tornin ympärille alettiin kehittää urheilutapahtumia ja -kilpailuja aikakauden isänmaallisessa hengessä. Oltiin löytämässä oma kansallinen identiteetti, tiedostamassa, keitä me olemme ja mitä me haluamme. Urheiluosaavutukset vahvistivat tätä tietoisuutta, joka pian johti itsenäiseen Suomeen.

Juhani Aho, Kuopion Matkailijayhdistyksen ensimmäinen sihteeri, hiihteli 1800-luvun lopulla Puijolla puutornin varjossa. Kun hän kirjoitti novellissaan Nuoruuden unelma 1891 kansallisromanttisessa hengessä ”kuinka täällä pannaan toimeen nuo ’puijoiset’ leikit”, niin kolmisen kymmentä vuotta myöhemmin Reino Hirviseppä kuvaa hiihtoa Puijolla toisin tunnevirein. Hänen isänmaallista intoa huokuva säkeensä lupaa: ”... jos kaadumme kerran - se (Puijo) jälkeemme jää”. Hirviseppän runossa kaikuu suojeluskunta-aatteen kumua. 1920-luvulla ryhdyttiinkin Puijolla järjestämään armeijan talviurheilujuhlia, joista vähitellen kehittyi Puijon kisat. Ensimmäinen virallinen hyppymäki rakennettiin 1929. Leikkimielinen, 1912 alkanut kelkkailu vaihtui vähitellen rinnelasketteluun, ensimmäiset viralliset pujottelukisat järjestettiin Puijolla vuonna 1934.

Toisen tornin elinaikana Puijon maasto vaihtoi omistajaa. Puijon mäki ja Puijonsarvennen 500 hehtaaria käsittävä metsäinen harjanne olivat kuuluneet 1550-luvulta lähtien suurseurakunnalle. Dahlströmin torni ja tie sekä Matkailijayhdistys teineen vuosina 1906-28 olivat seurakunnan vuokralaisia. Vuonna 1928 kaupunki ja seurakunta vaihtoivat maa-alueita keskenään, jolloin Kuopion Matkailuyhdistyksestä tuli kaupungin vuokralainen. Samalla Puijolla tehtiin erilaisia aluejakoja: matkailu ja urheilu saivat omat alueensa, Puijon luonnonsuojelualueen rajat vahvistettiin ja kaupungille jäi satoja hehtaareja metsää. Jako on edelleen voimassa.

Tärkeän historiallisen vaiheen Puijon kivitorni koki viime sotien aikana. Tornissa toimi silloin il-mavalvonta-asema, jossa kuopiolaislotat päivystivät. Kun kivitornia ryhdyttiin purkamaan kolmannen tieltä, purkua vastustettiin, mutta turhaan. Se sai muistoinen ja historioinen väistyä kehityksen tieltä.

Kolmas Puijon torni, linkkitorni, valmistui 1963. Nyt taustalla oli kovenevan talouselämän vaatimukset, uusi tekninen kehitys, betonin liukuvalutekniikka ja esikuvana Keski-Eurooppaan TV-tekniikan myötä syntyneet uudenlaiset näköalatornit. Matkailun luonne oli muuttumassa elintason ja uuden tekniikan seurauksena.

Vuonna 1960 Kuopion matkailulautakunta otti kantaa linkkitornin rakentamiseen ja totesi hankkeen ”suotavaksi, kunhan matkailulliset näkökohdat otetaan huomioon. Torniin olisi saatava näköalaparvekkeet, näköalakahvila ja tilava hissi.” Lausunnossa tähdennettiin Kuopion Matkailijayhdistyksen toiminnan merkitystä Puijolla, ”koska Kuopion Matkailijayhdistys on tehnyt 50 vuoden ajan työtä matkailun edistämiseksi ja uhrannut tähän huomattavia summia varoja, olisi nämä uhraukset otettava huomioon niin, ettei yhdistyksen etuja loukattaisi ja että tornin hallinto-oikeus ja käyttö annettaisiin Matkailijayhdistyksen haltuun.” Näin kävikin. Kun arkkitehti Seppo Ruotsalaisen suunnittelema linkkitorni valmistui, Kuopion Matkailijayhdistys sai sen ja Puijoon liittyvän matkailun hoitaakseen.

Linkkitornin avattiin yleisölle 1963. Pyörivine ravintoloinen ja näköalakahviloinen se oli jotakin aivan uutta, ja se veti Puijolle ennätysmäärän matkailijoita. Matkailuyhdistyksen historia kertoo 170.000 turistin käyneen Puijolla tornin huippuvuosina 1960-luvulla. Kolmen miljoonan kävijän

raja rikottiin vuonna 1981. Näihin huimiin lukuihin vaikuttaa varmasti myös se, että vuonna 1970 saksalainen matkatoimisto Neckermann ryhtyi tuomaan ryhmämatkailijoita Kuopioon. Käynti Puijolla kuului ohjelmaan. Kuopiolaiset alkoivat pelätä turistien, erityisesti saksalaisten, valtaavan koko kaupungin. Toisin kävi. Jo saman vuosikymmenen lopulla, ensihuuman jälkeen Puijolle suuntautuva matkailu alkoi hiipua. Samoin kävi 1970-luvun puolivälissä muutamaksi vuodeksi elpyneiden Puijon kisojen. Urheilun vetovoimaksi rakennettiin muovimäki 1980-luvulla kesäharjoittelua ja kisoja varten sekä vielä vuonna 1997 K-120 -mäki.

Kuopion matkailulautakunta pohti 1970- ja -80-luvulla ankarasti uusia keinoja edistää Puijon matkailua. Tällainen hanke oli muun muassa pariin kertaan esillä ollut köysirata Puijolle, milloin asemalta, milloin satamasta tai peräti Rauhalahdesta saakka. Muita ideoita olivat kelkkämäki, vesiliukumäki, kallioakvaario, arpajaisia kävijöiden kesken, valaistut hiihtoladut, joka viimeksi mainittu hanke ainoana toteutui jo 1971. Ja mitä ideoita lieneekään sinkoillut pöytäkirjojen ulkopuolella ja kuopiolaisten puheissa!

Maisema Puijolta on edelleen sama, ”suurenmoinen kehäkuva Kuopion ympäristöön, kaikille tahoille, niin kauvas kuin silmä kantaa, näköpiirin säde arvioidaan noin 5 peninkulmaksi”, kuten Suomi Matkaopas vuonna 1895 sitä luonnehti. Nyt näkymää ihaillaan torniravintolan pyörivältä lattiatasolta, 75 metriin kohoavalta ulkoilmatasanteelta, mutta riittääkö maiseman ihailu aikana, jonka arvoja ovat taloudellinen tehokkuus, tekninen kehitys, kiireinen ohjelmoitu valmis- tai elämysmatkailu?

## **Puijon kolme tietä**

Puijon tornien niin kuin muidenkin matkailukohdeiden vetovoimaa säätelevät monet tekijät, joista tärkeimpiä ovat hyvä liikeidea, kohteen tarjoamat palvelut ja elämykset sekä hyvät kulkuyhteydet.

Ensimmäisen tien Puijolle C. R. Dahlström rakennutti kesinä 1856-57 seurakunnalta vuokraamalla maalle. Torni oli auki vain kesäisin, sillä tietä ei voinut aurata, se oli jyrkkä ja hankalakulkuinen kesälläkin. Tästä seikasta Suomen Matkailijayhdistyksen julkaisema Suomen Matkailu varoitti vuonna 1888 ja neuvoi: ”Vaikka tie tänne kukkulalle onkin jyrkänlainen, voi sinne kuitenkin ajurilla päästä (maksu 2 mk).” Kohteen saavutettavuus oli jo tuolloin tärkeä matkailuvaltti.

Jo puutornin aikoina Kuopion Matkailijayhdistys alkoi rakentaa uutta, parempaa tietä (nykyinen Puijon vanha tie), vaikka torni oli edelleen Dahlströmin suvun hallussa. Tie valmistui 1893. Kävijöille varattiin tien varteen penkkejä, mäen lakea kaunistettiin istutuksin ja torniin lahjoitettiin vieraskirja. Muutamia puutornin aikaisia vieraskirjoja on vielä tallella Kuopion museon varastoissa. Kirjat ovat täynnä ajan kuuluisuuksien nimiä, taiteilijoita, tiede- ja valtiomiehiä, kirjailijoita, ulkomaalaisten nimikirjoituksia, mutta kiitettävän usein ovat myös kuopiolaiset kiivenneet Puijolle ja piirtäneet nimensä kirjaan.

Vielä 1930-luvun lopulla Kuopion Matkailijayhdistys ryhtyi parantamaan kulkuyhteyksiä tornille. Juuri ennen talvisotaa valmistui Puijolle kolmas tie, jonka linjauksia nykyinenkin tie seuraa. Valtio otti hyvin pian tien hoitaakseen ja yhdistys pääsi sekä taloudelliseen että toiminnalliseen tasapainoon. Uutta Puijolle vievää tietä päästiin vaivatta huristamaan mäen laelle linja-autolla.

## **Suurhotelli vaiko kodikas pirttimaja Puijolle**

Dahlström oli rakennuttanut Puijolle torninvarhijan tuvan yhteyteen yhden huoneen ”niille, jotka haluaisivat nähdä auringonnousun Puijolla”. Tämä vaatimaton tupa ei Matkailijayhdistyksen herroille enää riittänyt, vaan he tilasivat J. V. Strömbergiltä piirustukset ”lämpimän pitävään virkistyshuoneistoon”. Siihen tuli vahtimestarin asunnon lisäksi huone yleisölle ja kookas tupa, jota alettiin kutsua Pirtiksi. Rakennus maalattiin punamullalla, ikkunat, ovenpielet ja nurkkalaudat valkoisiksi. 1920-luvulla Pirttiin lisättiin kolme vinttikamaria kesäyöpyjiä varten. Vuonna 1936 rakennettiin lisäsiipi, jolloin Puijolla voitiin majoittua myös talvisin. Pirtti sai uuden nimen: Maja.

Kuopion Matkailuyhdistys luopui tornin ja Majan hoidosta vuonna 1994. Tuolloin yhdistyksen yli sata vuotta kestänyt työrupeama Puijon hyväksi siirtyi historiaan. Kuopiossa toimiva Hotelli- ja ravintola-koulu Savonia otti Puijon hoitaakseen. Viimeinen Majan uudistus oli tehty vuonna 1985, jolloin sen jatkeeksi rakennettiin majoitus-, sauna- ja kokous-siipi. Savonian luovuttua Puijosta vuoden 2007 viimeisenä päivänä tornin ja Majan vuokraajaksi tuli yksityinen yrittäjä. Nyt 2010-luvulla Hotelli-Ravintola Puijon Majassa on 18 kahden hengen huonetta ja noin sata ravintolapaikkaa, kesällä ylikin, kun te-



Jouluvalaistu Puijon torni ja Majan edustan kynttilät  
(Kuva: Maija Voutilainen, 2006)

rassit avataan. Alkuperäinen ulkoväri, punamulta, on vielä tallella.

Koko Puijon historian ajan on keskusteltu siitä, pitäisikö huipulle rakentaa suuri ja uljas urheiluhotelli vaiko säästää mäen laki liialta liikenteeltä ja rakentamiselta ja tyytyä nykyiseen, historialliseen majaan. Suomen Matkailijayhdistyksen vuosikirjassa 1922 Ernst Lampén (1865-1938), tunnettu matkailumies, kirjoitti Puijosta sivutolkulla. ”Puijon ihana vuori ja puisto odottaa järjestelyään Suomen ensimmäiseksi talvimaja-paikaksi.” Artikkelissaan Unelma Puijon hotellista (Savo 15.1.1927) Lampén muisteli jo koulupoikana Puijolla retkeillessään toivoneensa sinne paikkaa, jossa saisi lämmitellä ja syödä hyvin. Mikään maisema tälle maailmanmatkaajalle ei ollut Puijon veroinen: ”Eihän missään maailmalla saa nähdä niin siintäviä avaruuksia kun Puijolla. Euroopassa näköalan värit ovat aina ruskeita tai alpeilla valkeita. Mutta Puijolla saa nähdä sineä niin kirkasta, niin hemaisevaa, että talvella-kin luulee taivaan porttien alkavan juuri sen näköalan päästä.”

Keskustelu hotellista Puijolle on jatkunut kohta sata vuotta ja jatkuu yhä. Nyt 2000-luvulla pohditaan koko Puijon matkailullista, luonnonsuojelullista, urheilullista ja metsänhoidollista tulevaisuutta. Ollaan huolissaan myös Puijonmäen laita-alueiden rakennussuunnitelmista uusiksi kaupunginosiksi, joiden kunnallistekniikka saattaa vahingoittaa Puijon luonnon tasapainoa. Viimeisin suurisuuntainen projekti on vuonna 2009 kaupungin metsätoimiston käynnistämä kävijätutkimukseen perustuva Puijon virkistysmetsien hoito- ja käyttösuunnitelma.

## Konttilan torppa

Torpparilaitos liittyy kiinteästi Puijon historiaan, olihan seurakunnalla enimmillään Kuopion seudulla nelisenkymmentä torppaa, joista muutama Puijolla. Vielä puutornin aikoihin Puijon metsiä kaskettiin, mäellä raivattiin ja viljeltiin peltoja sekä hoidettiin karjaa. Matkailijayhdistyksen Suomen Matkailu neuvoi vuonna 1888 matkailijoita käymään Puijolla ennen tai jälkeen keskikesän, ”koska näet sydänke-sällä kaskien savu tekee näköalan sumeaksi.”

Vain yksi torppa, Konttila, on säilynyt näihin päiviin saakka. Torpan yli kaksisataa vuotta vanha päärakennus kunnostettiin matkailukäyttöön 1980-luvulla. Talvella Konttila palvelee hiihtäjiä kahvila-palveluineen ja rekiajeluineen, kesällä sen pihapiiriin tullaan katsomaan maalaismaisemaa, hevosta,

lampaita, kanoja ja muita pieneläimiä. Konttilan aitoissa on esillä luonnontieteellisiä karttoja ja kuvia Puijon kasvillisuudesta, pieneliöistä ja luonnonhistoriasta. Aitan hiljaisuudessa voi kuunnella Kuopion luonnontieteellisen museon intendentin Jukka Kauppisen puurunoja.

Toisesta Puijolla vielä 1980-luvulle osittain säilyneestä torpasta, Antikkalasta, ei ole enää jäljellä kuin kellarirakennus ja laskettelurinteen nimi. Torpan pelloille on rakennettu pienoiskolf, vanha kulttuurimaisema on särkynyt. Alueelle on muutama vuosi sitten avattu vanha niitty. Sitä hoidetaan kulttuurimaiseman jäänteinä perinteisen niityn tavoin Suomen luonnonsuojeluliiton ja Valtion rautateiden perinnemaisemaprojektin avustuksella. VR antaa centin jokaisesta rautateiden nettilipusta tähän tarkoitukseen.

## Kuopion Matkailupalvelu

Ensimmäisen ja toisen tornin aikana elämä Puijolla oli selkeää. Luonto sellaisenaan riitti, luonnon keskellä vietettiin aikaa, seurusteltiin, urheiltiin ja järjestettiin suuria kansanjuhlia. Linkkitornin ajoista lähtien elämän tahti ja arvot ovat toiset: ihmiset ovat kiireisiä, ajetaan omilla autoilla nähtävyydestä toiseen, tilausbussit kuljettavat turisteja valmismatkoille. Ulkomaanmatkat houkuttelevat suomalaisia, ja turisteja pitää puolestaan houkutella tänne. Vapaa-aikaa täytetään valmiilla ohjelmalla, urheilua katsellaan TV:stä omalta sohvalta. Kaikki toiminta mitataan rahassa, kasvussa ja nopeudessa.

Vuonna 1974 Kuopion Matkailuyhdistys ja Kuopion kaupunki perustivat Kuopion Matkailupalvelu Oy:n. Sen tehtävänä on Kuopion alueen matkailun markkinointi ja alan yrittäjien tukeminen. Kuopion Matkailupalvelu onkin erityisesti 1980-luvun lopulta lähtien kehittänyt Puijon palveluja sekä itse että yhdessä matkailuhankkeita suunnittelevien kuopiolaisyritysten kanssa. Nukketeatteria lapsille ja tarinakävelyjä aikuisille olivat ensimmäisiä uusia, vaatimattomia ohjelmia Puijolla. Nämä ohjelmat eivät vaatineet lisärakentamisia mäelle eivätkä muutakaan suurinvestointia, mutta rikastuttivat mäen tarjoamia palveluja.

Nukketeatteri Sytkyt järjesti koululaisille Puijon maastossa nukkenäytöksiä parina toukokuuna 1980-luvun lopulla. Savonian opiskelijat olivat näytöksissä mukana, ja kesällä he esiintyivät Puijolla vieraileville lapsiperheille. Tarinoissa vilisi peikkoja, keijuja ja koko mäen eläimistöä, kasvitkin osa-



*Luontopolku Puijon vanhalla luonnonsuojelualueella keväällä 2010 (Kuva: Vicente Serra)*

sivat puhua pienille kuulijoille. Elina Karjalaisen Uppo-Nalle viihtyi joitakin vuosia Puijolla ennen Rauhalahden kartanoalueelle muuttoaan.

Muutamana kesänä 1990-luvun alkupuolella Kulttuurikolmikko järjesti Puijolla tarinakävelyjä nimellä Kirjailijoiden ja taiteilijoiden Puijo. Retki alkoi tornitasanteelta, jonne pääsi tuolloin vielä kaupungin liikennelaitoksen bussilla. Bussireitti kulki sopivasti Rauhalahden leirintäalueen ja Puijon välillä, keskikaupungilla oli muutamia pysäkkejä. Oppaan johdolla käveltiin mäkeä alas vanhaa Puijontietä ja kuunneltiin Puijoon liittyviä kirjailijoiden ja runoilijoiden tekstejä. Välillä katseltiin maisemia, joista taiteilijat olivat inspiroituneet 1800-luvun romantiikan ajoilta tähän päivään saakka. Reitti kulki vanhan kelkkamäen uraa, joka näkyy vielä tien varrella suurina kiviröykkiöinä, joten myös urheilullinen Puijo tuli esille näillä retkillä. Kun bussilinja lopetettiin, oli kulttuurikävelytkin lopetettava yleisökadon takia.

Kun harrastajateatteri Ravistus kesällä 1994 esitti Puijolla Shakespearen Kesäyön unelman, yleisö tuotiin Puijolle bussilla ja näytöksen jälkeen vietiin alas kaupunkiin. Näin hyvää yksittäistä palvelua ei ole varaa kenelläkään kulttuuri- tai matkailualan toimijalla harjoittaa kovin pitkään - korkeintaan kokeilla yhden kesän.

## **Puijon Joulumäki, Joulumaa ja Joulurauha**

Kaupungin Matkailupalvelu alkoi 1990-luvulla rakentaa Puijosta Joulumäkeä. Matkailuesite vuonna 1998 lupaa: ”Kuopion joulun ydin on Puijon Joulumaa, joka sykkii kahden kilometrin päässä keskustasta.” Puijon laelle ilmestyi monia toimijoita Matkailupalvelun tuottamana: Valolaterna, Kuopion Seikkailukeskus, Savonia Hotelli- ja Ravintolakoulu oppilaineen, yksityisiä yrittäjiä, teatterintekijöitä, hevosajureita, joulupukkeja ja -tonttuja. Mäellä oli elämää ja hyörinää.

Puijon metsään vedettiin kilometreittäin valokaapelia, valaistiin teitä, polkuja ja puita. Torni oli maailman korkein joulukynttilä, 75 metriä valaistua, värikästä betonipintaa kohosi jouluyöhön. Portinpylväät seisoivat kuin suuret palavat kynttilät toivottamassa tulijat valon valtakuntaan. Jouluina 1999 ja 2000 nähtiin tornin ja majan väliin rakennetussa lumi- ja jääteatterissa Pentti Pesän kirjoittama ja ohjaama joulunäytelmä Valoa maailman kansoille. Näytelmä käsitteli Jeesuksen elämää

joulunajan syntymästä Vuorisaarnaan. Metsässä kuusten kätöksessä nukkui Puijon peikko laavullaan, kun taas Joulupukki ja venäläinen Pakkasukko lumineitoineen jututtivat lapsia Majan terassilla adventista loppiaiseen. Juuri näinä vuosina venäläiset turistit löysivät Kuopion Puijoineen. Peikkometsän seikkailuretkellä vaellettiin polulla, jonka varrella lapset tutustuivat metsän eläimiin ja eläinsatuihin. Kesällä samoilla poluilla etsittiin metsään kätettyä aarretta. Hiljaisuuden polku taas johdatti kävelijät valaistua uraa metsään, polun varrelle saattoi kulki syyttää kynttilän maailman kaikille lapsille. Kynttilöiden tuotto meni hyväntekeväisyysjärjestön kautta valoksi köyhyyteen.

Matti Niirasan hevosajelut talvina 1990-luvun puolivälistä vuoteen 2004 olivat harvinaista huvia kaupunkilaislapsille. Aisakello kilkatti ja vällyjen alla oli lämmintä, kun hevonen kiersi metsänreunaa tornitasanteen ympäri. Aikuiset nauttivat rakkovalkean äärellä nuotiopannulla keitettyä mustaa kahvia, aitauksessa vähän kauempana metsikössä neljä lapinporoa haukkasi jäkälää ja säikkyi lasten iloisia ääniä.

Nyttemmin Pukki ja Pakkasukko, peikko ja maahiset ovat siirtyneet Puijon joulumuistojen joukkoon. Pukit ovat muuttaneet ostoskeskusten hälinään ja venäläisturistit omiin datsoihinsa suomalaismetsiin ja rannoille.

Puijon joulua ovat nyt rakentamassa Puijon seurakunta ja Matkailupalvelu, jotka vuonna 2001 alkoivat yhdessä järjestää jouluaattona joulurauha-tapahtumaa. Kello 13.00 luetaan Puijon Majan portailla julistuksen teksti suomeksi ja englanniksi. Sen jälkeen seurakunta pitää kummallakin kielellä lyhyen hartaushetken, joka päättyy yleisön laulamaan jouluvirteen.

## **Jos olis valta...**

Miten käy Puijon ja sen tornin? Kaksi ensimmäistä tornia ovat eläneet viisikymmentä vuotta. Nykyinen torni saavuttaa tuon iän vuonna 2013. Puretaanko tämäkin jonkin uuden tieltä? Osataanko arvioida, mitä 2000-luvun matkalainen arvostaa valitessaan käyntikohteita? Puijon uutta tuleamista suunnitellaan on syytä muistaa myös kuopiolaisten toiveet, sillä Puijo kuuluu matkailun ohella myös sen juurella asuvien jokapäiväiseen elämään.

Kuopion kaupunki omistaa edelleen Puijon 500 hehtaaria käsittävän alueen, toisin sanoen jokainen kuopiolaalainen on sen omistaja. Jokainen omistaja on



omalla tavallaan kiinnostunut sen kohtalosta. Tämä näkyy ajoittain kiivaana yleisönosastokirjoitteluna. Myös valtakunnallista matkailuväkeä kiinnostaa suomalaisen matkailun pioneerinä tunnettu Puijo.

Siitä huolimatta, että Puijon omistaa kaupunki, sillä ei ole yhtä isäntää tai emäntää. Alueella on monta toimijaa: kilpa- ja kuntourheilijoita, luonnon monimuotoisuuden ja kulttuurimaiseman suojelijoita, matkailuelinkeinon harjoittajia, talousmetsän hoitajia. Näiden kaikkien toiminnat, suunnitelmat ja unelmat ovat usein ristiriidassa keskenään. Puijolle soisi valistuneen itsevaltiaan, joka löytää tasapainon ensin luonnon ja ihmisen, sitten eri toimijoiden kesken, ja joka osaa viisaasti rajoittaa ja toisaalla taitavasti löysätä.

Ensimmäinen, mitä Puijon ”valtiaan” pitäisi tehdä, on avata bussilinja Puijon huipulle, siitähän huolimatta, että se aluksi tuottaa tappiota. Moni turisti ja kaupunkilainen kävisi Puijon laella, tornissa, Majassa ja luontopoluilla, mutta alkukiipeäminen vie voimat. Kaikki Puijolle haluavat eivät ole kuntoilijoita eivätkä auton omistajia.

Ekologia, ympäristön-, luonnon- ja ilmaston suojele ovat 2000-luvun arvoja. Yhä kiireisemmäksi muuttuvassa maailmassa yhä useampi kaipaa alkuperäistä luontoa ja hiljaisuutta, matkailukohteen helppoa ja säännöllistä saavutettavuutta, hyvää ja kohtuuhintaista ruokaa, joka ei kopioi lähtömaan ruokalistaa, mutta ei ole kuitenkaan liian eksoottista. Ihmiset haluavat myös kuulla tarinoita, kertomuksia paikoista, joissa he vierailevat, ihmisistä, jotka ovat käyneet siellä ennen heitä, ruuista, joita

he nauttivat ja juomista, joita heille tarjotaan.

Kaikkea tätä pienimuotoista suuren maiseman myötä Puijo voi antaa niin turistille kuin kuopiolaisellekin. Torni voisi olla auki kaikkina vuorokaudenaikoina. Miten upeaa on nähdä auringon nousevan Puijolla, kun kaupunki vielä nukkuu aamuhämärässä, miten romanttista on katsella kuun kiipeävän Kallaveden sylistä horisontin yläpuolelle, kun alhaalla laaksossa kuutamoa ei edes huomata. Entä moottoritien valot helminauhana, autojen punaiset perävalot ja valkoiset lyhdyt valojuovana keskiyöllä tornin korkeudesta nähtynä!

Miten hyvältä kalakukko maistuukaan särpimeenään syntytarinansa: matkaeväs kaskimaille, kirkkomatkalle, markkinoille. Koko Savon asutushistorian ja ruokakulttuurin voi kirjoittaa maukkaan kukonkuoren sisälle – ruokalistan liepeeseen. Puijon tarinat voi kertoa kirjoitettuna opaskirjasina, internetohjelmina tai vaikkapa kännykkään tilattuna puheena.

Tätä kaikkea voi tarjota pienin kustannuksin tornista avautuvan näköalan ohella kävijälle. Kunhan hän sinne ensin julkisella kulkuneuvolla vaivatta ja ekologisesti pääsee.

Hiljaisuutta on maailmassa vähän. Sitä löytyy vielä Puijon metsistä. Säästetään se tuulen humina ja lintujen ääninä ja tarjotaan retriittinä melun rasittamille korville. Puijon kävijä voisi silloin kirjailija Apelin Hermannin Hulkkosen tapaan Puijon retken jälkeen todeta: ”Ja tämänkö kummempoo rohtoo se kivuloenenkaan sielu kaipoo!”

### **Tapani Pursiainen**

*Kuopion matkailupäällikkö 1978-92*

### **Outi Vuorikari**

*(Esittely sivulla 122)*

### **Lähteitä**

*Aho, Juhani, Kootut teokset, Porvoo 1906*

*Johanson, Ina, Kuopion matkailijayhdistyksen historiikki 1887-1987, Kuopio 1987*

*Palmroth, Reino (Palle) Puijon ylistys, säveltänyt Usko Kemppi*

*Pursiainen, Tapani, 38 vuotta kunnallista matkailua Kuopiossa (1954-1992), Kuopio 1992*

*Vuorikari, Outi, Puijon tornien tarina, Saku, Kuopio 2006*

*Matkasuuntia Suomessa 1888-1890, Jyväskylä 1986*

*Savo 27 1 1927*

*Suomen Matkailu, 1958*