

IMATRA - HISTORIALLINEN MATKAILUKOHDE

Riitta Tiitola
Kalevi Antikainen

*Hämeheß on Hälläpyörä,
Kaatrakoski Karjalassa,
Ei ole Vuoksen voittanutta,
Yli käynyttä Imatran.*

Riitta Tiitola:

Yllä olevat säkeet ovat Joukahaisen lausumaa kolmesta mahtavasta koskesta Kalevalan kolmanesta runosta. Kansanrunouden viestit eivät ole kuitenkaan ajoitettavissa. Emme tiedä, milloin Imatra ensimmäisen kerran vangitsi katselijan huomion. Sen tiedämme, että esi-isämme suhtautuivat pelonsekaisella kunnioituksella kosken ärjyvään voimaan. Kosken rannoilla ei pitkään viivytty, eikä sen läheisyyteen jääty asumaan. Koskesta muodostui kuitenkin matkailunähtävyys, jota yhä edelleen tullaan katsomaan niin Suomesta kuin muualtakin maailmasta. Nimensä Imatra sai saamenkielisestä sanasta imandra, mikä tarkoittaa ”jonossa juoksevia vesiä”. Lappalaiset olivat Vuoksenlaakson ensimmäisiä asukkaita. Paljon myöhemmin koski antoi nimensä itse paikkakunnalle, Imatran kauppalalle ja kaupungille.

Vuoksi syntyi nykytiedon mukaan n. 6 000 vuotta sitten. Tapahtuma oli vaille vertaa. Hetkessä Saimaan pinta laski parisen metriä. Vuoksen kosket keskittyivät ylävirtaan, ja niistä mahtavin oli Imatra. Imatran pituudeksi luonnontilassa laskettiin noin 1 300 m ja putouskorkeus oli 18,4 m. Varhaisimmat Imatran koskea koskevat asiakirjamaininnat ovat Ruotsin kuninkaan Kustaa Vaasan ajoilta. Lohenkannosta kannettiin veroa, ja maininnat ovat vuosilta 1557 ja 1558.

Imatran kosken alueen kehitykselle ovat kuitenkin matkailijat luoneet alun. On hyvin todennäköistä, että ensimmäiset, matkustajien majoittumisesta ja ravitsemisesta huolehtijat, olivat kalastajia. ”Koskikodeissaan” he valmistivat Vuoksesta pyytämäänsä kalaa kauppiaille ja muille kulkijoille, tarjosivat

yösijan ja saivat vastapalvelukseksi suolaa, käyttötarvikkeita ja muuta tavaraa. Liikkuvuutta paransi paljon 1600-luvun alussa rakennettu tie Viipurista Imatran kautta Savonlinnaan. Vuoksi ylitettiin Siitolan lossilla, joka sijaitsi n. kolme kilometriä Imatran kosken yläpuolella.

Vähän kerrassaan tietoisuus Imatran koskesta lisääntyi, ja se mainittiin joissakin matkakertomuksissa 1700-luvun loppupuolella. 1800-luvun alussa Imatran asema oli jo vakiintunut. Matkailu oli tällöin muodikasta, mutta koski sijaitsi edelleenkin valtaväyliin nähden kovin syrjässä. Jotkut uskaliat turistit kuvasivat näkemäänsä haltioituneena saksan, ranskan tai espanjan kielillä. Koskesta seipitettiin runoja ja maalattiin tauluja joko omien kokemusten tai kultujen perusteella hyvinkin mielikuvituksellisesti.

Suomalaisten tietoisuuteen Imatran koski levisi ”Maamme kirjan” välityksellä. Kirjan kirjoittivat kansatieteilijä Henrik Reinholm ja Sakari Topelius, ja sitä käytettiin pitkään oppikirjana kouluissa.

Paljon ennen matkailuvirtoja Imatran koskea saapui ihailemaan vuonna 1772 mahtava vierailija, Venäjän keisarinna Katariina Suuri. Keisarinna oli kuullut koskesta ja halusi tulla katsomaan sitä henkilökohtaisesti. Muuta tarkoitusta matkalla ei ilmeisesti ollut. Seurue oli aika suuri. 130 hevosta tarvittiin vetämään matkalaisten vaunuja. Keisarilista vaunua veti kymmenen ajojuhtaa. Kaikista valmisteluista vastasi kuvernööri Nikolai Henrik Engelhardt. Hänen palkkionsa matkaan tyytyväiseltä hallitsijalta oli se, että hän sai suudella Katariinaa kädelle.



Suomen Marsalkka täytti vuoden 1942 kesäkuussa 75 vuotta ja sai yllättäen vieraakseen valtakunnankansleri Adolf Hitlerin, jonka lensi Immolaan Sudenpesästäan Itä-Preussissa Eturivissä hieman vaivaantuneen näköinen Mannerheim, Hitler ja presidentti Risto Rytö

Vuoksi ylitettiin Siitolan lossipaikalta, ja koskea ihailtiin itärannalta. Sinne oli pystytetty kaksi huvimajaa, joita yhdisti laudoista kyhätty, kaitein ja portain vahvistettu kävelytie. Veden voiman havainnollistamiseksi kuohuihin laskettiin vene ja pari tynnyriä. Keisarinna ilmaisi ihastuksensa. Kruununvouti Henrik Masalin, joka oli rakennuttanut Siitolaan kartanon 1772, tarjosi keisarinnalle seurueineen aterian

Imatran alueen turismiin lähtökohta oli 1800-luvun alussa edelleen Pietarissa. Venäjän pääkaupunki kasvoi ja kukoisti. Uusi metropoli veti puoleensa suuret määrät ulkomaisia ja kotimaisia matkailijoita. Retkeily Pietarin ympäristöön ei tarjonnut kovin lukuisia vaihtoehtoja. Kun venäläisten matkustamista ulkomaille rajoitettiin, Suomi tarjosi kätevästi ja lähellä paljon sellaista, jota oli muualta haettava paljon hankalammin ja kalliimmin. Raja Karjalan Kannaksella ei toiminut minään huomattavana esteenä, koska passimuodollisuuksia ei venäläisiltä edellytetty. Matkanteko oli alusta alkaen ja kautta koko Suomen nopeata ja miellyttävää. Teitä ja niiden laatua ylistettiin, mutta se johtui kylläkin siitä, että asiat olivat idässä huonommin. Kestikievarilaitosta kiiteltiin. Järjestelmä oli muotoutunut jo 1700-luvulla. Kestikievarit sijaitsivat noin 20 virsitan etäisyydellä toisistaan, ja niissä saattoi vaihtaa hevoset ja myös ruokailla ja yöpyä. Kaikki hinnat oli säännöstelty ja nähtävissä, ja ulkomaalaisten petkuttaminen oli suomalaiselle luonteelle täysin vierasta.

Matka Pietarista Viipuriin kesti päivän käyttäen joko kestikievarikyyditystä tai säännöllistä kaksi kertaa viikossa liikennöivää katettua diligenssiä. Viipurissa yövyttiin esimerkiksi Johann Mottin arvostetussa majatalossa ja matkaa jatkettiin Imatralle ja palattiin illalla takaisin. Tällöin kosken ihailuun jäi pari tuntia. Imatralla oli mahdollista yöpyä Siitolan kestikievarissa, joka oli perustettu jo 1653. Säätyläiset vierailivat joko Siitolan tai Neitsytneimen kartanoissa.

Kosken ympäristön kunto alkoi jo hyvin varhai-



KUVA: TUULA MIKKOLA

Riitta Tiitola

Peruskoulun opettaja, eläkkeellä

Imatran kaupunkiopas 1983-2008

Imatran Matkailuyhdistys ry:n pj 1989-2010

Suomen Matkailijayhdistys SMY ry:n vpj 2002-09

sessä vaiheessa huolettaa viranomaisia. Vaaravyöhykkeessä oli erityisesti metsikkö kosken rannamilla. Turistien viihdyttämiseksi puita heitettiin koskeen, jossa ne pirstoutuivat kuohuissa säpäleiksi. Maaherra Otto Wilhelm Klinckowström määräsi 1822 kirkkoissa kuulutettavaksi, että Imatran äärelä kasvavan metsän kaataminen oli ehdottomasti kiellettyä. Siitolan kestikievarissa oli ollut esillä jo vuodesta 1813 tilivihko, johon matkailijat saattoivat merkitä avustuksia kosken rantojen ylläpitoon ja kaunistukseen. Näillä varoilla kunnostettiin kosken ympäristössä polkuja ja rakennettiin länsirannan portaikko ja kreikkalaista tyyliä jäljittelevä huvimaja. Myös itärannalle rakennettiin oma huvimaja. Molemmat ovat säilyttäneet perinteisen paikkansa tähän päivään saakka – mallit ja tyyli ovat aikojen kuluessa vaihdelleet.

Kosken ympäristöstä huolehtiminen ei kuitenkaan ollut pitkäjänteistä ja jatkuvaa. Vuonna 1839 maaherraksi tuli Fredric Steven. Hänen toimestaan esitettiin vihdoinkin Imatran kruununpuiston muodostamista. Nikolai I hyväksyi uutta kruununpuistoa koskevan suunnitelman heinäkuussa 1842. Ensimmäistä kertaa lainsäädännölliset keinot ulotettiin alkuperäisen miljöön säilyttämiseen. Imatran asema ympäristöineen oli muodollisesti turvattu.

Sitä mukaa kun matkailijoiden määrä lisääntyi, tuli tarvetta rakentaa majoitus – ja ruokailutiloja. Niiden rakentaminen edistyi myös kovin hitaasti. Koskea lähimpänä sijainnut Siitolan kestikievari ei ajan mittaan tyydyttänyt varakkaiden pietarilaisien tarpeita. Isännän kuoltua Siitolan kestikievari lopetettiin ja matkalaiset majoitettiin väliaikaisesti Neitsytniemen kartanon vanhaan päärakennukseen. Se sijaitsi hieman syrjässä, mutta toisaalta ympäristö oli hyvin hoidettu ja näkymät Vuokselle ja Tainionkoskelle kauniit.

Asioiden kulkuun tarttui nyt Jääsken kihlakunnan henkikirjoittaja Henrik Jonas Zilliacus, joka ihailtavalla sitkeydellä sai uuden majatalon rakentamiseen tarvittavat varat vuosien 1831- 1842 aikana. Rahoituspäätöstä odotellessaan Zilliacus ehti omalla kustannuksellaan pystyttää pikkuhotellin, joka oli pitkään keskeneräinen ja valmistui lopullisesti vasta 1846. Rakennuksessa oli kaksi huonetta majoitustiloiksi ja niiden keskellä ruokasali ja se sijaitsi nykyisen Valtionhotellin paikalla. Pikkuhotellista, hollituvasta, huolehtimaan palkattiin metsänvarti ja Otto Appelroth. Hintataso alkoi olla aivan toista luokkaa kuin kestikievareissa. Se oli suoranaista kiskontaa. Pikkuhotellin matkustajaluettelossa oli



Kosken tultua valjastetuksi voimalaitos on voinut toimia ainakin teknisesti kiinnostuneiden nähtävyysskohteena (Kuva: Risto Hemming, 1981)

huomattaviakin nimiä mm. Aleksanteri II:n lapset suuriruhtinaat Nikolai, Aleksanteri, Vladimir ja Aleksei, jotka kävivät Viipurista käsin päivän retkellä kosken rannoilla 1858. Vanhan pikkuhotellin viimeisenä matkailukautena kesällä 1870 käväisi Imatralla myös suuriruhtinatar Maria veljiensä Sergein ja Pavelin kanssa.

Vuonna 1870 valmistui rautatie Pietarin ja Viipurin välille. Ratayhteys odotetusti vilkastuttaisi myös Imatralla suuntautunutta matkailua, ja palveluiltaan korkeatasoiselle hotellille alkoi olla tarvetta. Monien kyselyjen ja kuulutusten jälkeen viipurilaiset liikemiehet ryhtyivät parantelemaan Imatran matkailuolaja kauppias Aleksander Kanninin johdolla. Liikemiehet perustivat yhtiön, ”Imatra Aktiebolagetin”, joka otti ensimmäiseksi tehtäväkseen uuden hotellin rakentamisen pikkuhotellin paikalle ja myöskin turistiliikenteen uudelleen järjestämisen. Uusi ”sveitsiläistyylinen” puuhotelli valmistui heinäkuussa 1871. Hotellissa oli majoitustiloja kaikkiaan 75 henkilölle. Hotellissa oli kaksi kaksikerroksista majoitussiipeä, joiden välissä oli matalampi ruokailutila. Henkilökunta oli ulkomaista, lähinnä Venäjältä pestattua.

Matka Imatralla alkoi Viipurin satamasta, josta lähti päivittäin höyrylaiva ”Juustila”. Matka taittui 1856 valmistuneelle Saimaan kanavalle Juustilaan asti, jossa astuttiin höyrylaiva ”Imatraan”, joka suuntasi kulkunsa ahtaampia väyliä pitkin Rättijärvelle. Siellä matkustajat istuivat diligenssivaunui-

hin, jotka olivat raskaanlaiset, lännen postivaunujen tapaiset kolmen hevosen vetämät ajopelit. Matka taittui mukavien istuimien ja jousituksen vuoksi miellyttävästi. Istuimia oli kolme kahden puolen.

Hotellin johtajaksi tuli 1872 Puumalassa syntynyt Gustaf Alm, joka 20 vuoden ajan luotsasi uutta hotellia. Vuonna 1872 pystytettiin myös kosken ylittävä köysirata. Ensimmäinen kori oli raskas ja kömpelö, joten se korvattiin myöhemmin rottinkisella, avonaisella korilla. Imatran ”ylikäyneitä” oli ensimmäisenä vuonna 21, joukossa myös naisia. Joidenkin vaaratilanteiden jälkeen rata ja kori poistettiin 1881. Yksi Imatran ”ylikäynyt” oli myös Rudolf Blondin, joka tyttärensä Anthonian kanssa ylitte kosken 150 m pitkää vajeria pitkin useampaan kertaan. Hän kutsui teon johdosta itseään ”Imatran sankariksi”.

Venäjän keisarillisen perheen jäseniä vieraili hotellissa useaan otteeseen, ja heitä varten oli oma sviittinsä. Yksi huomattava turisti oli myös Brasilian keisari Pedro II, joka tutustui Imatraan 1876. Hän matkusti pienen seurueensa kanssa ja yritti pysyä tuntemattomana. Pedro hakkautti nimensä alapaiviljongin läheisyyteen graniittikallioon. Siitä se on luettavissa tänäkin päivänä, kuten monet muutkin nimet kosken varren kallioissa. Kivenhakkaaja kutsuttiin usein paikalle todistamaan vierailijoiden käynnit Imatralla. Pedro oli kiinnostunut tukinuitosta, ja huhu kertoo, että Amazonas-virralla olisi harjoitettu saman tapaista toimintaa.

Rata Imatralle valmistui 1892, ja tällöin alkoi aseman seudun kehittäminen Imatran ensimmäiseksi keskuksesi. Alueella avattiin kymmenkunta eritasoista hotellia, pankki, posti, poliisilaitos sekä yhteiskoulu. Paitsi tavaraa toi rautatie Imatralle paljon uusia matkustajia. Jotkut yöpyivät, jotkut kävivät päiväselään kuulua koskea ihailmassa. Päiväkäynnit onnistuivat mainiosti, sillä juna kulki Viipurin ja Imatran välillä VR:n aikataulun mukaan viisi kertaa päivässä. Pietarista tulevien piti aina vaihtaa junaa Viipurissa. Joskus lähti Pietarista lisäjunia, ja silloin saattoi tulla vaikkapa 14 junaa päivässä. Toisena matkustustapana oli vielä laivadiligenssikyyti. Samana vuonna rautatien kanssa valmistui myös ensimmäinen kosken ylittävä silta. Silta helpotti huomattavasti liikkumista ja asiointia Vuoksen molemmilla puolilla. Sillasta huolimatta turvauduttiin vielä vuosikausia tutuksi käyneeseen venekyytiin.

Imatra oli 1890-luvulla Suomen ehdottomasti suosituin matkailukohde. Täällä kävi keskimäärin n. 5 000 turistia vuosittain. Esimerkiksi Puijo veti näkötorniinsa n. 3 000 kävijää vuodessa. Noin 90 % matkailijoista tuli Venäjän keisarikunnasta. Monet pietarilaiset jopa rakensivat huviloita Vuoksen rannoille ja viipyivät Imatralla koko kesäkauden.

Hotellipalveluja ja majoitustiloja tarvittiin lisää. Niinpä ryhdyttiin rakentamaan uutta puista hotellia, nyt myös valtiovallan tuella, entisen hotellin viereen. Uusi hotelli edusti myös kaksikerroksista "sveitsiläistyylistä" puuarkkitehtuuria lukuisine parvekkeineen.

Juhlalliset avajaiset pidettiin 6. tammikuuta 1893. Paikalle oli kutsuttu lehdistön edustajia useista maista, jopa Amerikasta, sekä joukko suomalaisia taiteilijoita, kuten Akseli Gallen-Kallela, Albert Edelfelt, Louis Sparre ja Adolf von Becker. He käyttivät myös ahkerasti siveltimiään ja kyniään. Avajaisten kohokohdaksi muodostui valonheittimien käyttö talvisen kosken elävöittämiseksi. Uuden hotellin markkinoinnissa käytettiin hyväksi mm. Gallen-Kallelan suunnittelemaa matkailujulistetta, joka oli ensimmäisiä maassamme. Siinä on kuvattuna Imatran koski ja Vallinkoski, valonheittäjät, silta ja Saimaan kanava.

Uusia hotelleja perustettiin kilpailijoiksi kosken rannan hotellille. Mm. Gustaf Alm, joka oli joutunut jättämään hotellin pidon uuden hotellin valmistuttua, perusti Saimaan rantaan, "Keisarinrantaan", kesätäysihoidon "Rauha pensionat för turister". Sieltä pääsi päivittäin Lappeenrantaan, ja puhelin

ja lennätin olivat myös käytettävissä.

Kosken rannan uudelle hotellille kävi huonosti. Se paloi vuoden kuluttua. Nyt ryhdyttiin kunnostamaan vanhaa hotellia. Työt valmistuivat 1895. Mainosteksti koskikuvan kääntöpuolella luettelee hotellissa olevan lennätimen, puhelimen, polyfonin, gramofonin, Beckerin pianon ja sähkövalon, johon virta saatiin logomobiilistä. Tämäkin uudistettu vanha hotelli paloi muutaman vuoden kuluttua.

Vuosisatojen 1800 ja 1900 vaihteessa Imatran seudulla oli siis parisenkymmentä hotellia, jopa toistakymmentä junaa tuli päivittäin Viipurista ja viitisenkymmentä vossikkaa odotteli asemalla matkailijoita. Kosken rannalle ruvettiin puuhaamaan uutta hotellia palaneiden tilalle. Tällä kertaa se päätettiin Suomen senaatin toivomuksesta rakentaa kivistä. Arkkitehti Usko Nyström sai tehtäväkseen uuden hotellin suunnittelun. Hän paneutui tehtävään huolellisesti. Nyström suunnitteli hotellin jugend-tyyliin, ja koristeaiheet olivat kansallisromantiikkaa. Arkkitehti jatkoi luomisprosessia myös paikan päällä. Välillä rakentajat joutuivat purkamaan aikaansaannoksiaan entistä ehompaan vaikutukseen pyrittäessä. Kolmikerroksinen, osittain nelikerroksinen, 72 yksilöllistä majoitushuonetta käsittävä hotelli valmistui 1903. Torneja, parvekkeita ja ulokkeita oli lukuisia. Rakennuksessa oli Högforsin keskuslämmitys, ja pumppu nosti vettä vinttikerrokseen, jossa sijaitsi 7 500 litran säiliö. Hotelli sai nimekseen "Grand Hotel de Cascade".

Ensimmäiset uutiset siitä, että Imatran Valtionhotelli oli valmistunut ja sen toiminta käynnistynyt, saatiin lukea Pietarin lehdistä. Venäjän pääkaupungissa todettiin, että paikalle oli vihdoinkin pystytetty rakennus, joka pystyi todella vastaamaan tarkoitustaan. Samalla se edusti kenties maailman omalaatuisinta hotelliratkaisua. Viipurissa paheksuttiin kuitenkin sitä, että tässä valtion varoin pystytetyssä ja kansallista tyyliä edustavassa laitoksessa oli töissä vain yksi henkilö, joka osasi suomen kieltä. Tämä viestitti siitä, että hotelliin olivat tervetulleita enimmäkseen ulkomaalaiset vieraat.

Valtionhotellin avajaisten jälkeen paneuduttiin ympäristön kunnostamiseen. Tavoitteena oli mm. aikaisemman luonnonmukaisen kasvillisuuden elvyttäminen. Aseman ja hotellin välinen tieosuus kunnostettiin. Se olikin kulunut surkean kuoppaiseksi ravistellen ajopeleissä liikkuvia merikipeyden partaalle.

Aivan aseman läheisyyteen kohosi uusi komea "Turisti-hotelli", jossa oli 50 huonetta ja kaunis ava-

ra ruokasali. Tänne olivat kotimaiset vieraatkin tervetulleita Rauhan hotellista taas muodostettiin sanatorio, erilaisiin terveyspalveluksiin erikoistunut laitos. Maailmansotakaan ei estänyt pietarilaisia hakeutumasta ”Rauhaan” saamaan asianmukaista hoitoa, lepoa ja virkistystä.

Oman synkän lukunsa Imatran kävijöistä muodostavat lukuisat Imatran koskeen hypänneet. Yhteen aikaan tuntui olevan suoranaisena ”muotitautina” esim. matkustaminen Pietarista junalla Imatralle. Erityisesti henkilöitä, joilla oli vain menolippu Imatralle, tarkkailtiin. Poliisivoimia lisättiin ja kosken yläjuoksulle rakennettiin vartioasema, jossa itsemurhakokelaita voitiin kuulustelujen aikana säilyttää. Sillalla ja sen läheisyydessä partioitiin melkein vuorokaudet ympäriinsä. Täten saatiinkin kärki taittumaan tältä karmealta tavalta. Käännekohtana oli vuosi 1908, jolloin ainakin 29 henkilöä onnistui aikeissaan ja suurin piirtein yhtä monta estettiin yrityksissään. Huomattava osa uhreista oli myös oman maan kansalaisia. Tunnistamattomat uhrin saivat viimeisen leposijansa Jääsken ja Joutseon hautausmaiden perimmäisistä nurkista.

Hyvin suuren osan Imatran kävijöistä muodostivat Imatran seudun kartanoiden ja hovien vieraat 1700-luvulta 1900-luvun puolelle asti. Omistajia olivat mm. Siitolan kartanon kruununvouti Masalin, Neitsytniemen kartanossa asuneet Zilliacus- ja Nottbeck-sukujen jäsenet ja Harakanhovia isännöivä kenraali Vladimir Astascheff. Onnelan hovissa vaikutti Agabano Agabanovitz ja Saimaanhovin rakennuttaja taas oli Alexis Obolensky puolisonsa Olga Astaschevan kanssa. Ruokolahden Rantalinnan rakennutti viipurilainen Fritz Wiik, jolta linnan osti prinssi Aleksander von Oldenburg ja vaimonsa prinsessa Olga, joka kuului Venäjän keisarilliseen sukuun.

Kartanoiden ja hovien omistajat viettivät kesään tai asuivat ympärivuotisesti Imatran seudulla. Miehet kalastelivat vieraineen ja vaimot järjestivät kutsuja. Paikkakuntalaisia ei juuri juhlissa näkynyt. Vieraat tulivat Helsingistä, Venäjältä, muualta ulkomailta. Vieraiden viihtyvyydestä vastasi taitava ja lukuisa palveluskunta. Vaunut ja jopa auto kuljettivat vieraita koskea ihailemaan, Valtionhotelliin tai Rauhan hotelliin. Joskus matkattiin laivalla Saimaalla vaikkapa Rantalintaan.

Hovit ja kartanot merkitsivät paikkakuntalaisille ansiomahdollisuuksia, jotka olivat noihin aikoihin Imatralla vielä harvinaisia. Juhlinta ja hovien loisto ihmetytti tavallista rahvasta ja toi ehkä vaihtelua

elämään.

Yksi ryhmä Imatran kävijöitä olivat kalastuksesta innostuneet vierailijat. Kuka tahansa ei saanut mennä ottamaan Vuoksesta lohta. Kalaa oli paljon, mutta säännöt olivat tiukat. Kenellä ei ollut varsinaista omistukseen perustuvaa kalastusoikeutta, hänellä piti olla kalaveden haltijan lupa. Kalastusrajoja kunnioitettiin ja niitä myös valvottiin.

Matkailullista merkitystä seurasi englantilaisen Pietarissa asuvan kenraalin, konsuli Mitchellin, perustamasta kalastusklubista yhdessä viiden muun varakkaan englantilaisen kanssa 1875. Silminnäkijöiden viestit metsien keskellä kuohuvasta jättivirrasta, jossa lohet, harjukset ja forellit ja muut arvokalot suorastaan täyttivät virran ja sen kosket, herättivät englantilaisten kiinnostuksen. Klubi sai nimekseen ”The Wuoksi Fishing Club”. Kalastus-tukikohta pystytettiin yliselle Vuokselle, Harakan-niskaan. Suuressa hirsitalossa saattoivat lohenpyytäjät perheineen viipyä huomattavan osan kesää tai majoittua myöskin Valtionhotelliin. Klubista kehkeytyi melko kansainvälinen arvokalanpyytäjien yhteenliittymä. Kuuluisimmista kävijöistä tässä tukikohdassa mainittakoon Italian kruununprinssi Vittorio Emmanuel, suuriruhtinas Nikolai ja keisari Aleksanteri III puolisonsa Maria Feodorovan kanssa. Englantilaiset eivät olleet kuitenkaan tyytyväisiä kalavesiinsä.

Klubi siirrettiinkin 1890 Varpasaareen, Linna- ja Mansikkakosken väliselle kalastusalueelle, jossa alkoi harvojen ja valittujen, eritoten ulkomaalaisten urheilukalastajien loisto aika. Saareen rakennettiin edustava huvilamainen kalastusmaja, jossa vieraat, ulkovaltioiden lähettiläät, lordit, venäläiset ruhtinaat, korkeat sotilashenkilöt, saivat rauhassa viettää vapaa-aikaansa kalastellen välinein, jotka vastasivat heidän urheilullisia vaatimuksiaan. Kuuluisia kotimaisia kalamiehiä olivat mm. Lauri Kristian Relander ja silloinen kenraali Carl Gustaf Mannerheim.

Ensimmäisen maailmansodan kynnyksellä oli matkailijoiden määrä Imatran seudulla vakiintunut kohtalaisen korkealle tasolle. Noin 50 000 henkilöä lunasti vuosittain lipun Imatralle ja heistä yli 10 000 tuli Pietarista saakka. Muitakin kulkuneuvoja, ennen kaikkea autoja käytettiin myös enenevästi. Kotimainen matkailu oli kuitenkin jokseenkin olematonta, jos mittapuuna pidetään nykyaikaa. Kesäisinä pyhäpäivinä ja helluntaikihujen aikaan koskea ihailivat paikkakuntalaiset, lähiseutujen asukkaat ja kauempaakin tulleet.

Kansalaissodan vaiheet eivät pahemmin raastaneet Imatraa. Rintamalinja kulki kuitenkin melko lähellä, ja kaikki julkiset tilat otettiin joukkojen käyttöön. Turistihotelli palveli valkoisten esikuntana ja Valtionhotelli sotilassairaalaana. Poikkeuksellisen sotilaallisen käytön aiheuttamat vauriot olivat melkoiset. Turistihotelli pystytettiin avaamaan kesäkuun alussa 1918, Valtionhotellin korjaustyöt venyivät yli talvikauden. Muutokset näkyivät myös muualla. Lähes 50 vuotta kestänyt liikennöinti Imatran ja Rättijärven välillä lopetettiin. Raja oli sulkeutunut, eikä Pietarilla ollut enää matkailulle merkitystä. Kosken sijainti tuntui entistä syrjemmältä, ja hyvät, tuottoisat ajat olivat ohi. Eräitten arvioitten mukaan lännestä tulleet turistit olivat ennen sodan puhkeamista tuoneet ulkomaista valuuttaa n. 3 milj. mk vuosittain. Tähän verrattuna venäläisten merkitys oli ollut kahdeksankertainen, mikäli otettiin laskelmissa huomioon myös Kannaksen huvila-asutuksen tuotot.

Valtionhotellin vieraisa tapahtui melkoinen muutos. Aikaisemmin paikkakunnalta pääovesta olivat sisään saaneet astua vain säätyläiset esim. apteekkari, asemapäällikkö ja nimismies. Nyt ei kaukaisemmista turisteista kannattanut haaveilla, ja toiminta oli ensisijaisesti rakennettava suomalaisia tyydyttämään. Heinäkuun puolivälissä 1919 suoritettu tarkastus osoitti, että Valtionhotellin vauriot oli pääosiltaan korjattu ja hotelli siistissä kunnossa. Kaksi uutta automobiilia oli saapunut Helsingistä vieraita palvelemaan. Kun Valtionhotelli täytti 25 vuotta, valtio antoi viimeinkin varoja välttämättömiin korjaustoihin. Tämä oli todella tarpeen, sillä matkailussa oli havaittu tasaista elpymistä.

Maailmansotaan saakka Vuoksenlaakson kehitys oli jatkunut kiihtyvänä. Ennen Suomen itsenäistymistä kosken valjastamista suunniteltiin monien kansainvälisten yrittäjien taholta. Suomen senaatti epäsi kuitenkin suunnitelmat toisensa jälkeen. Rinnan vesivoimaa koskevien hankkeiden kanssa tähdättiin sähkörautatien vetämiseen Pietarin ja Imatran välille. Sähkövoima olisi otettu Vuoksesta. "Salamajunista" oli puhuttu jo 1800-luvun lopussa, mutta 1901 kerrottiin useiden liikemiesten harkitsevan ky-

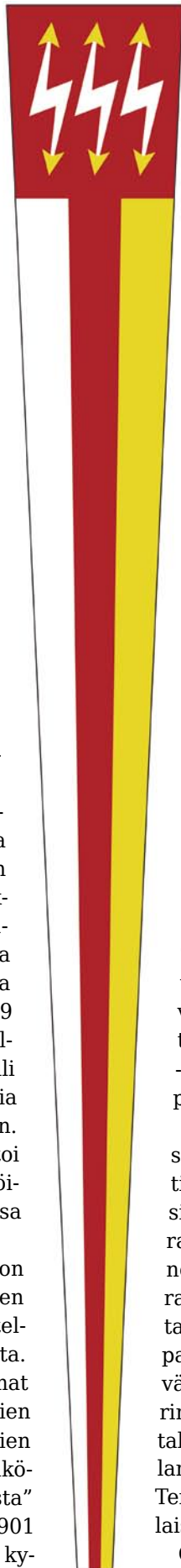
seistä hanketta. Tämäkin hanke kaatui sodan syttyessä.

Itsenäistymisen jälkeen alkoi voimallisuuden suunnittelu suomalaisten voimin. Perustettiin koskivoimakomitea, jossa oli mukana myös lakit.kand. Risto Ryti. Rakennustyöt aloitettiin 1920, kun kaikki valitukset oli käsitelty. Työn kestäessä taitoa ja lujuutta tarvittiin, sillä Imatran koski ei vastarinnatta taipunut valjastettavaksi. Uuden voimalaitoksen vihkijäiset olivat 25. toukokuuta 1929. Erikaisjuna saapui Imatralle tuoden mukanaan mm. presidentti Relanderin puolisoineen. Pari minuuttia yli klo 13 alkoivat patoluukut sulkeutua. Sannottiin, että hiljaisuus tuntui kammottavalta. Pikkulintujen viserryskin erottui selvästi. Näytös ei kestänyt montaa minuuttia, ja Imatra oli jälleen laskettava vapaasti kuohumaan. Se kuohui vähän vaisumpana, sillä voimalaitoksen turbiinit nielivät nyt vettä n. kolmesataa kuutiota sekunnissa, mutta aallot ryöppysivät silti vallattomina ja korkeina. Oikeastaan tilanne oli entistä edullisempi, sillä vanha nähtävyys oli tallella ja voimalaitos tarjosi ihka uuden.

Vähän kerrallaan alkuperäisen Imatran vesivoima johdettiin uuteen uomaan, ja koski näyttäytyi yhä vaisumpana. Keväällä 1937 Suomen Matkailijayhdistyksen Viipurin osasto esitti, että vettä johdettaisiin määräaikoina vanhaan uomaan, jolloin koski voisi näyttäytyä matkailijoille entisessä voimassaan. 1937 - 38 koski nähtiin jouluna, uutena vuonna ja pääsiäisenä entisellään.

Sodan puhkeaminen 1939 katkaisi Vuoksenlaakson lupaavan kehityksen armottomasti. Kannaksen armeijan esikunta asettui vuosiksi 1939 - 40 Valtionhotelliin. Väli rauha toi rajan aivan Imatran tuntumaan. Matkustaminen hiljeni Suomessa oleellisesti. Maanteillä ja rautateillä liikuttiin pääasiassa sotilaallisissa tarkoituksissa. Poikkeuksena olivat evakkoon pakenevat siviilit ja rintaman ja kotipaikan välillä lomallaan matkustaneet sotilaat. Viipurin menetys tuntui voimakkaana koko maan talouselämässä, mutta Imatran matkailun se lamautti täysin. Jonkin verran matkustajia tuli Terijoelta. Imatra oli siellä lomailevien suomalaisten suosiossa.

Osuusliike Imatran hotelli "Väärätalo" val-





Monille merkittäville suvuille kuulunut Neitsytniemen kartano toimii nykyään tilausravintolana ja hotellina

mistui käyttökuntoon 1940. Hotelli oli tarpeen, sillä sotilasviranomaiset eivät luopuneet jatkosodankaan aikana Valtionhotellista. Päämajan sotilashallinto-osasto oli nyt vallannut hotellin. Imatralla toimi kuitenkin myös useita matkustaja- ja matkakoteja näihin aikoihin.

Yksi huomattava vieras on kuitenkin mainittava sodan ajalta: valtakunnankansleri Adolf Hitler. Marsalkka Mannerheim oli päättänyt viettää 75-vuotisjuhliaan 4. kesäkuuta 1942 junassa salonkivaunussaan lähellä Saimaanhovia ja Saimaan rantaa. Korkean vieraan tulosta oli ilmoitettu edellisenä iltana Mikkelin päämajaan. Presidentti Risto Ryti oli Hitleriä vastassa Immolan lentokentällä, ja he ajoivat autolla juhlapaikalle. Kerrotaan Hitlerin ihmetelleen, kun marsalkka ei ollut häntä vastassa. Marsalkka kuuluu sanoneen: "Tulkoon korpraali marsalkan luo." Vierailu ei kestänyt montaa tuntia, mutta tämä oli sodan aikana Hitlerin ainoa käynti oman valtapiirinsä ulkopuolella.

Sodan jälkeen maassa alkoi kiihkeä jälleenrakentamisen kausi, eikä matkailuun liennyt sen enempää aikaa kuin rahaakaan. Imatran matkailuvaltti, koski, ammotti kuivana ja tyhjänä. Veden pinnan ollessa korkealla Saimaassa vettä juoksutettiin matkailijoiden iloksi ja myöhemmin ajoittain kesäsununtaisin. Valtionhotellista korjattiin sodanaikaiset vauriot arkkitehti Aarne Ervin johdolla, ja hotelli avattiin matkailukäyttöön juhannukseksi 1945.

Entisestä Ruokolahden Siitolan kylästä muodostettiin Imatran kauppalala 1948. Alueita otettiin myös Joutsenosta ja Jääskestä. Uuden kauppalan nauhamaisuus koettiin hankalana, etäisyydet olivat huomattavat ja alueen jäsentelyä kaivattiin. Ratkaisun pyrittiin Alvar Aallon suunnitteleman yleiskaavan avulla 1953. Akateemikko Aalto suunnitteli Vuoksenniskalle "Kolmen Ristin Kirkon", joka tänä-

kin päivänä tuo matkailijoita Imatralla. Kaupunki Imatrasta tuli 1971.

Sodanjälkeisten hiljaiselon vuosien jälkeen alkoivat selkeät ponnistelut matkailun kehittämiseksi Suomessa. Suomea ruvettiin myymään niin ulkomaalaisille kuin kotimaisille matkailijoille. Matkailumarkkinoinnin keulakuvana oli jo 1887 perustettu Suomen Matkailijayhdistys, myöhemmin Suomen Matkailuliitto. Imatralla perustettiin Matkailuliiton alainen jäsenyhdistys, Imatran Matkailijayhdistys, myöhemmin Matkailuyhdistys, 1952. Yhdistys alkoi ponnekkaasti ajaa mm. matkatoimiston perustamista. Matkatoimisto avasi palvelupisteen Valtionhotellin kellariravintolan parveketiloissa, ja yhdistys vastasi sen toiminnasta vuoteen 1965. Muutenkin yhdistys toimi Imatralla epävirallisena matkailulautakuntana n. 20 vuotta. Yhdistys on ollut perustamassa tai perustajajäsenenä mm. seuraavissa kohteissa: matkailutoimisto, opaskerho, Imatra Viikko ry, retkeilymajatoiminta, kesähotelli, Pässiniemen ja Ukonniemen leirintäalueet, koskinäytökset ym. Automatkailusta tuli 60-luvulla varsinkin perheiden keskuudessa suosittua. Hotellimajoitus koettiin usein kalliiksi, niinpä leirintäalueita ja retkeilymajoja käytettiin yhä enemmän.

Yksi Imatralla matkailijoita houkutellut tapahtuma oli Imatranajo. Ensimmäinen TT-kilpailu Imatralla ajettiin 1953. Tämän jälkeen seurasi pitkä tauko, mutta uuden kilpailun järjestäminen hautui koko ajan asiaan vihkiytyneiden mielessä. TT-radan saatua kestopäällyksensä järjestettiin ensimmäinen Imatranajo 1962. Ensimmäisenä vuonna katselijoina oli n. 8 000, seuraavana vuonna jo n. 13 000.

Tampereen Pyynikillä oli TT:n MM-kilpailut ajettu kahtena vuonna, mutta uutta lupaa ei tamperealaisille enää myönnetty vuodelle 1964. F.I.M piti kokousta Lontoossa, jossa Suomea edusti John E.

Simonen. Hän ei halunnut menettää kisoja Suomes-
ta, joten hän lähetti postilakon takia kuriiripostia
Imatralle ja kyseli Imatran halukkuutta ajojen jär-
jestämiseen. Pikakokouksen jälkeen imatralaiset
suostuivat hoitamaan MM-isännöityden. Näin sai
alkunsa Suomen Grand Prix MM-osakilpailu, Imat-
ranajo. Esim. 1972 kisoja seurasi yli 50 000 katso-
jaa. Viimeisen kerran Imatranajo ajettiin Imatralla
1986. Vuodesta 2008 Imatralla on ajettu ”Muisto-
jen Imatranajo” näytösluontoisena.

Ainakin kotimaisten matkailijoiden tietoisuuteen
tuli vuodesta 1969 lähtien Imatra-viikko. Se raken-
tui alun perin moottoripyöräilyn MM-kisojen va-
raan, mutta ohjelmapuolta pyrittiin laajentamaan.
Imatran Inkeri valittiin vuosittain ansioituneiden
paikkakunnan naisten joukosta. Ensimmäinen Inke-
ri oli kirjailija Hilja Valtonen 1970. Hänen jälkeensä
on joka vuosi valittu uusi Inkeri, ja aina on todettu
valinnan osuneen oikeaan. Viikon yhdeksi kohokoh-
daksi muodostui Imatra-päivä, jonka järjestelyistä
vastasi 11 kesää, 1985-1995, Imatran Matkailuyh-
distys ry. Päivä oli tarkoitettu imatralaisille ja täältä
pois muuttaneille. Imatra-viikosta on jäljellä nyky-
ään vain Imatra-päivä, jota vietetään elokuun lopul-
la Imatran keskustassa, kävelykatu Koskenpartaal-
la. Päivä on edelleen hyvin suosittu.

Kalevi Antikainen:

Niin kuin muillakin teollisuuspaikkakunnilla
1970-luvun alusta lähtien, suurteollisuuden mur-
roksen myötä, Imatrallakin asukasmäärä väheni
paikkakunnalta poismuuton seurauksena ja synty-
vyyden jäädessä kuolleisuutta pienemmäksi. Elin-
keinoelämän työpaikkakehitys 1970-luvun jälkeen
oli kääntynyt laskuun siten, että teollisuuden työ-
paikat 1980-luvun alkupuolella vähenivät kaksin-
kertaisella nopeudella muuhun maahan nähden ja
palvelualat kehittivät muuta maata hitaammin.
Teollisuus kuitenkin säilyi kilpailukykyisenä selkä-
rankana.

Matkailuelinkeinojen niin kuin muidenkin pal-
veluelinkeinojen kehittäminen oli jäänyt 1950- ja
1960-luvuilla teollisuuden voimakkaan kasvun
vuoksi lapsipuolen asemaan. Teollisuuden työpaik-
kojen väheneminen sai 1970-luvun alussa kaupun-
gin valtuuston ja hallituksen pohtimaan keinoja
palveluelinkeinojen kehittämiseksi omalta osaltaan
korvaamaan teollisuuden työpaikkojen vähenemis-
tä. Imatran maineikkaan matkailuhistorian vuoksi
matkailuala luonnollisesti nostettiin erääksi kehit-
tämiskohteeksi. Näkyvänä tuloksena tästä pohdin-

nasta perustettiin matkailulautakunta 1971.

Matkailualan kehityksestä arvioitiin Matkai-
lun edistämiskeskuksen mukaan, että matkailu on
maailman kaupan toiseksi suurin erä öljyn jälkeen
ja kasvaa elintason kasvun myötä edelleen noin 7
%:n vuosivauhtia. Majoituspalveluiden käytön vuo-
sikasvuksi MEK ennusti ainakin kymmeneksi vuo-
deksi keskimäärin 4 %. Näin ollen kilpailukykyisille
ja oikeille asiakasryhmille kohdistetuille palveluille
näytti riittävän kysyntää.

Imatralla todettiin, että matkailupalveluiden,
niin kuin muidenkin palvelualojen kehittäminen, on
kaupungin ja kaupunkilaisten omissa käsissä. Kau-
pungin matkailun info-toimistosta päätettiin luoda
matkailulautakunnan alaisuuteen matkailun kehi-
tyksestä vastaava kehittämisyksikkö v. 1976. Tässä
mielenkiintoisessa vaiheessa pääsin mukaan tähän
työhön. Kaupungin päättäjillä oli tahto, ja vähän
pakkokin, saada myönteistä kehitystä aikaiseksi.

Tavoitteeksi otettiin uusien työpaikkojen aikaan-
saaminen matkailu- ja palvelualoille. Ensiksi tuli
saada markkinointi muiden Saimaan kaupunkien
tasolle. Toiseksi päätettiin käynnistää vetovoima-
kohteiden kehittäminen. Näitä olivat Imatran va-
paa-aikakeskus, Vuoksi, joka silloin oli lähes vie-
märi ja josta tuli muodostaa virkistyskohde, viisi
keskikokoista ja viisi pientä pysyvää tapahtumaa,
joista kolme piti ajoittua kesän ulkopuolelle. Kol-
manneksi piti aikaansaada sellaisia uusia majoitus-
palveluita, jotka mieluummin täydentävät toisiaan
kuin kilpailevat keskenään.

Kun oli tahtoa toteuttaa asioita, niin moni ta-
voitteista myös toteutui. Ukonniemen Vapaa-ai-
kakeskuksen venesatama avattiin vuonna 1976 ja
leirintäalue 1978. Höyrylaivaliikenne käynnistyi
1982 ja matkustajasatama avattiin 1983. Imatran
Kylpylä valmistui 1985 saavuttaen heti hyvän käyt-
töasteen.

Majoituspalveluiden kehittäminen käynnistettiin
siten, että ensiksi kartoitettiin ne palvelut, joille
Imatran seudulla olisi markkinoita ja mahdollisuus
toteutua. Toisena vaiheena hahmoteltiin kullekin
hankkeelle toiminta-ajatus ja-suunnitelma, sekä
selvitettiin alustava rahoitus. Kolmanneksi etsittiin
yrittäjä, joka hankkeen käytännössä toteutti. Näin
syntyivät Imatran Kylpylä, Hotelli Vuoksenhovi ja
Vuoksenniskalle Hotelli Tamada.

Ympäristömääräysten myötä Vuoksi rupesi 1970-
luvun lopulla puhdistumaan teollisuus- ja ympäris-
töjätteistään. Matkailutoimi sai sovittua Imatran
Voiman kanssa 1980-luvun alussa säännöllisten

koskinäytösten aloittamisen kesäaikaan. Keisari-ajan tulilauttakin laskettiin koskeen muutamana syksynä. Jännitystä lisäsi se, kuinka pitkälle virras-
sa lautta eteni kaatumatta.

Lohikaloja alettiin istuttaa Vuokseen ja alettiin myydä myös kalastuslupia. Vuonna 1985 rakennettiin Varpasaareen kalastustukikohta ja etsittiin siihen yrittäjä. Samana vuonna tsekkiläinen Kaiser käveli vajeria pitkin Imatran kosken yli, ensimmäisen kerran sataan vuoteen.

Ensimmäisen rajan mahdollisuuksien kehittämissuunnitelman matkailutoimisto teetti 1982 sisältäen mm. Kannaksen käyntejä Imatran kautta. Ensimmäinen kotiseuturetki tehtiin Imatralta entiseen Ensoon ja Jääskeen heti 1990-luvun alussa. Raja ylitettiin kutsuviisumilla. Esim. kulttuuritoimesta tehtiin useita matkoja tällä tavalla. Vastavuoroisesti naapurista tuli Suomen puolelle vierailijoita. Heille Imatralle tulo oli varsinainen kulttuurishokki.

Imatra Big Band -festivaalin ensimmäinen toteutussuunnitelma ja talousarvio laadittiin yhdessä kapellimestari Hannu Sopasen kanssa ja "myytiin" muille muusikkopiireille 1978. Esiintyjäkaarti on koostunut niin kansainvälisesti tunnetuista huippuorkestereista ja -artisteista kuin kotimaisista tähdistäkin. Tapahtuma houkuttelee vuosittain Imatralle lähes 50.000 kävijää. Kihujen, Regatan, Sylvesterin päivän ym. ideoinnissa ja toteuttamisessa oltiin mukana.

Imatralla matkailuun liittyen toteutui 1980-luvulla paljon muutakin myönteistä kuin matkailutoimiston valmistelemat hankkeet. Esimerkkeinä mainittakoon Valtionhotellin ja Hotelli Martinan laajennukset, Hotelli- ja ravintolakoulu, Kulttuurikeskus, Golf-kenttä, asuntomessut jne. Pettymyksiäkin oli. Imatranajot loppuivat ja Matkailumuseota ei saatu Imatralle.

Uskomattoman hyvin yhden, tosin edelleenkin suurteollisuuden verrattuna, pienen palvelualan kehittämistyöllä pystyttiin vastaamaan teollisen rakennemuutoksen haasteeseen. Majoitusvuorokaudet nousivat 2,3-kertaiseksi 75.000:sta parhaimmillaan yli 200.000:een majoittujaan. Matkailijoiden kokonaiskävijämäärä, päiväkävijät mukaan lukien, nousi vähän alle 600.000:sta lähes 870.000:een kävijään. Kokonaismatkailutulo nousi 3,6-kertaiseksi 44.000:sta 160.000:een markkaan. Varsinainen tavoite, eli uusien työpaikkojen aikaansaaminen, toteutui kaksinkertaisesti 160:stä 320:een työpaikkaan ja sen myötä verotulovaikutus kolminkertaistui 2,1:stä 6:een miljoonaan markkaan.

Kehittämisvaiheen tuloksista on todettavissa, että kun porukalla ryhdytään tekemään oikean suuntaisia asioita, niin aina niistä suurin osa onnistuu, ja kokonaisvaikutus saattaa kasvaa paikkakuntakokoisesti hyvinkin merkittäväksi. Aikaansaaduista matkailuhankkeista lähes kaikki ovat menestyneet ja edelleen laajentuneet ja kehittyneet.

Komeasta Imatran matkailuhistoriasta ja viime vuosisadan lopun matkailun kehittämisvaiheen kokemuksista voisi ottaa opiksi sen, että vaikka seudullista yhteistyötä pitää tehdä ja on tehty 2000-luvulla esim. lappeenrantalaisten johdolla, Imatran matkailu- ja muutkin asiat tulevat parhaiten hoidettua imatralaisten voimin, sillä heillä on oma intressi - eli vanhan "sloganin" mukaan - luoda "Imatrasta Menestyvä Karjalaiskaupunki". Miten tahansa matkailua johdetaankin, Imatran koski, Saimaa, Valtionhotelli, Kylpylä, Väärätalo ja suurin osa palveluista säilyy ja kehittyy edelleen.

Kalevi Antikainen

Imatran kaupunki, matkailuasiamies 1976-99

(Kuva sivulla 200)

Riitta Tiitola:

2000-luvulle tultaessa ympyrä on monella tapaa sulkeutunut. Imatran rajanylityspaikasta tuli virallinen 2.7.2002. Naapurimaan asukkaat tulevat tänne ostos- ja lomamatkoille. He ostavat alueelta tontteja ja niin taajamista kuin Saimaan rannalta. Imatran Kylpylän loma-asunnoissa he vierailevat mielellään. Rauhan alueelle rakennetaan uutta lomailualueita, nimeltään "Saimaa Gardens", kylpylöineen, hotelleineen ja loma-asuntoineen. Varpasaaren kalastustukikohtaa on laajennettu ja kehitetty, ja kalastajia riittää niin kotimaasta kuin ulkomailta.

Imatran kosken partaalle kokoonnutaan ihailemaan kosken kuohuja joka ilta kesäaikaan juhannuksesta elokuun puoliväliin. Koski on edelleen se nähtävyys, joka houkuttelee tänne tulijoita. Valtionhotelli vetää puoleensa kävijöitä. Myös kongressimatkailijat täyttävät sen tilat samoin kuin Kulttuurikeskuksen ja Kylpylän. Erilaisten kongressien ja kokousten saaminen paikkakunnalle on haastavaa,

koska Imatralla ollaan edelleenkin vähän syrjässä. Tätä puutetta korjaavat nopeat junayhteydet ja rakenteilla oleva moottoritie. Lappeenrannasta pääsee myös toistaiseksi Imatralle ja maailmalle lentämällä.

Pieni miellyttävä yksityiskohta Imatran vetovoimasta on japanilainen hääpari, jonka avioliitto siunattiin 26.6.2005 Kolmen Ristin Kirkossa. Morsian on arkkitehti, ja hänen mielestään Vuoksenniskan kirkko on maailman kaunein kirkko, ja siksi hän halusi puolisonsa kanssa tulla tänne.

Imatralla on myös ketju tärkeimpien rakennusten suunnittelijoissa. Usko Nyström suunnitteli

Valtionhotellin, Kolmen Ristin Kirkon suunnittelija Alvar Aalto oli hänen oppilaansa ja Kaupungintalon ja Kulttuurikeskuksen suunnittelija Arto Sipinen oli puolestaan Alvar Aallon oppilas.

Imatran kaupunki tarjoaa tänäkin päivänä kävijälle sekä uusinta uutta että ajan patinoimia nähtävyyksiä. Matkailun kehittäminen on huomattavasti suunnitellumpaa tänä päivänä ja tuloksia saadaan nopeammin kuin silloin joskus vuosisatoja sitten. Sama päämäärä on kuitenkin ollut kaikilla alueen matkailun hyväksi toimineilla: Tehdä tunnetuksi tämä kaunis Kaakkois-Suomen kolkka – Imatra.

Lähteet:

*Kanta-Imatra seuran julkaisu n:o 2
Kalevi Heitto: Vanhaa Imatraa sanoin ja kuvin*

*Kanta-Imatra seuran julkaisu n:o 3
Sven Hirn: Imatran tarina*

*Kanta-Imatra seuran julkaisu n:o 5
Kalevi Heitto: Imatran seudun hoveja ja kartanoita*

*Imatran Matkailuyhdistys ry
Ulla Ylönen: Kolme vuosisataa majoitustoimintaa Imatralla*

Ossi Seppovaara: Vuoksi – Luonto ja ihminen vesistön muovaajina

*Imatran Seudun Kotitalousopettajat ry
Maisemia ja makuelämyksiä Vuoksen varrelta*

Internet