

SUOMEN MATKAILULIIITON PERUSTAMISESTA

125 VUOTTA

Pyöreän pöydän keskustelu 11. 1. 2012

Suomen vanhin ravintolarakennus lienee eräs Helsingin ratapihan kupeessa sijaitseva matala puupaviljonki. Kun se vuonna 1836 avattiin käyttöön, ympäristö näytti kovin toisenlaiselta. Talolla oli silloin upea sijainti vehreän niemen pohjoiskärjessä. Vettä välkehti kolmella suunnalla, ja etelään avautui Sällskapsträdgården – Helsingin ensimmäinen yleinen puisto. Tähän viehättävään ympäristöön perusti Ruotsista muuttanut neiti Kajsa Wahllund ravintolan, ja hänen mukaansa koko viheralue sai pian nimekseen Kaisaniemi.

Ravintola Kaisaniemen historialliseen rakennukseen kokoontui tammikuussa 2012 joukko Suomen Matkailuliiton keskeisissä tehtävissä sen viimeisinä vuosikymmeninä olleita ihmisiä. Tarkoituksena oli pohtia liiton merkitystä ja tekemisiä sekä – väistämättömästi – niitä seikkoja, jotka johtivat toiminnan päättymiseen. Ympäristö oli kaikille tuttu: sijaitisivathan Matkailuliiton toimitilat loppuvuosina vain kivenheiton päässä, tuon samaisen Kaisaniemen puiston etelälaidalla.

Professori Olavi Syrjänen, joka toimi Matkailuliiton puheenjohtajana vuosina 1975-91, oli lähettämässään kokouskutsussa pyytänyt osallistujia valmistautumaan puheenvuoroihin, jotka keskittyisivät muutamaa keskeiseen aiheeseen:

- SML:n uranuurtajarooli eri toimintamuodoissa
- Mitä liitto sai aikaan ja mitä jäi tekemättä
- Mikä liiton vaikutus ja merkitys on ollut tämän päivän matkailulle
- Miten viranomaiset, yritykset ja muut yhteisöt ovat pystyneet hyödyntämään liiton perintöä

Kokouskutsun saivat Kalevi Etelä, Timo Havola, Heikki Mäki, Erkki Nieminen, Seppo J. Partanen, Bengt Pihlström, Pirkko Puttonen, Matti Rossi, Olavi Syrjänen, Erkki Torniainen, Sirpa Vuontela, Risto Välttilä ja Jussi Yrjölä. Kaikki kutsutut noudattivat kutsua, mitä voinee pitää osoituksena asian kiinnostavuudesta sekä tarpeesta käydä tyhjentävä keskustelu Matkailuliiton lopullisesta kohtalosta.

Lisäksi tilaisuuteen osallistui allekirjoittanut eli Risto Hemming. Olin lupautunut laatimaan keskustelusta tämän yhteenvedon. Sekaannuksen välttämiseksi aluksi pari sanaa niille, jotka eivät ehkä tunne Suomen Matkailuliiton historiaa. Organisaation alkuperäinen nimi oli Suomen Matkailijayhdistys, SMY (Turistföreningen i Finland). Nimi lainattiin kymmenisen vuotta vanhemmalta Ruotsin sisarjärjestöltä. Vuoden 1967 alussa Suomen Matkailijayhdistys muutti nimensä Suomen Matkailuliitoksi, SML (Turistförbundet i Finland). Kaikkia näitä nimiä ja lyhenteitä käytetään tässä selostetavan keskustelun aikana, mutta kyseessä on siis koko ajan sama organisaatio. – Omat kommenttini esiintyvät kursivoituina. Ja sitten itse keskusteluun.

Avauspuheenvuorossaan **Olavi Syrjänen** sanoi mm. seuraavaa:

Järjestäytynyt matkailutyö alkoi 24.3.1887 Suomen Matkailijayhdistyksen perustamisella. Se oli osa kansallista heräämistämme ja oman maan identiteetin etsimistä. Mukana oli alusta alkaen kansal-



Matkailuliiton veteraanit Kaisaniemeen kokoontuneina

Vasemmalta: Heikki Mäki, Bengt Pihlström, Timo Havola, Erkki Torniainen, Seppo J. Partanen, Kalevi Etelä, Pirkko Puttonen, Matti Rossi, Sirpa Vuontela, Olavi Syrjänen, Erkki Nieminen, Risto Välttilä ja Jussi Yrjölä

lisesti merkittäviä henkilöitä. Innostus oli suuri ja tuloksia saatiin aikaan. Toisaalta matkailullisesti lähtökohta oli lähes neitseellinen. Maassa oli varsinaisesti vain yksi matkailureitti. Oulu oli suurin piirtein pohjoisin paikka, jonne matkailu ulottui. Maaseudun majoitusolot olivat alkeelliset, matkailukirjallisuutta ei ollut lainkaan eikä Suomeen juuri eksynyt ulkomaisia matkailijoita.

50 vuotta myöhemmin voitiin juhlia suuria saavutuksia. Alueellisesti koko maa aina Lapin perukoita myöten oli matkailun piirissä. Kulkuneuvot olivat suurenmoisesti kehittyneet, ensiluokkaisia matkailuhotelleja olio syntynyt ympäri maata ja opastus- ja propagandatyö oli järjestetty. Sen tuloksena matkailijoita oli alkanut saapua kymmenintuhansin maahamme.

Taas 50 vuoden kuluttua 1987 voitiin todeta, että muutos oli ollut valtava, mutta kehityksen peruslinjat olivat pysyneet samoina. Matkailusta oli tullut oleellinen osa jokaisen suomalaisen arkipäivää, se on muuttunut entistä kansainvälisemmäksi, sen sosiaalinen, taloudellinen ja poliittinen merkitys on korostunut.

Liiton 100-vuotisjuhla Finlandia-talossa oli isänmaallinen spehtaakkeli, jossa korostuivat maamme historian suuret tapahtumat, erityisesti sota-aika, ja se oli hyvin perusteltua, koska silloin liiton pääasiallinen omaisuus tuhoutui, ja oli taas lähdettävä suurin piirtein tyhjästä uudelleen eteenpäin.

Liiton 100-vuotisjulkaisussa kysyttiin: Kuinka on käynyt aatteen ja identiteetin etsimisen kehityksen kiivaassa myllyssä. Kansallisten erikoispiirteiden

säilyttäminen ja elvyttäminen on pysynyt arvossaan ja tullut sekin lähemmäksi arkipäivää. Se on yksi tämän päivän matkailun peruspilareista, avain tulevaisuuteen, kuten 100 vuotta sitten. Samassa julkaisussa todettiin arkisemmin, että sataan vuoteen mahtuu paljon. Nousuja ja laskuja, sitkeätä yrittämistä, rauhallisen kehityksen vuosikymmeniä, epätoivoisia vuosia, vanhasta luopumista ja uuden aloittamista – melkoista vuoristorataa, jossa kaikki läsnäolijat ovat jossakin vaiheessa olleet mukana.

Kun 25 vuotta sitten arvioitiin, että muutos on ollut valtava, tuskin kukaan osasi aavistaa, miten paljon maailma, ihmisten ajattelu, markkinavoimat ja matkailu muuttuisivat tähän päivään mennessä.

Vaikka Matkailuliiton tekemisistä ja merkityksestä on kahdessa aiemmassa kirjassa melko paljon kirjoitettu, olemme ajatelleet, että nyt valmisteltavasta kolmannesta kirjasta tehdään matkailun 125-vuotisjuhlakirja. Se ansaitsee tämän päivän keskustelun teidän matkalla mukana olleiden kanssa. Tästä keskustelusta laadittava artikkeli olkoon samalla Suomen Matkailuliiton juhlakirjoitus, arvostuksen kunnioittava osoitus kaikille niille, jotka ovat olleet mukana Matkailuliiton työssä.

Keskustelu käynnistyi tämän jälkeen ja eteni puheenjohtajasta lähtien oikealle siinä järjestyksessä, kuin kukin oli sattunut pöydän ääreen asettumaan.

Syrjänen mainitsee alkajaisiksi pari omalta puheenjohtajakaudelta mieleen jäänyttä hanketta: laskettelua lähdettiin ponnekkaasti kehittämään –

siihen asti se oli ollut hyvin harvojen harrastuksena – ja Tampereen Maisansaloon rakennettiin ”matkailukaupunkia”, joka ei sitten kuitenkaan koskaan saavuttanut niitä mittasuhteita, joihin alun perin pyrittiin (ehkä oltiin aikaansa edellä, nythän on toteutettu paljon suurempia eri puolilla maata).

Matti Rossi

Tulin SML:n puheenjohtajaksi Olli Syrjäsen jälkeen, mutta olin jo sitä ennen ollut liiton valtuustossa, mm. sen puheenjohtajana, toistakymmentä vuotta. Viimeistään silloin 80-luvulla oli nähtävissä, että matkailu on iso elinkeino. Se kyllä muutti meidän rooliamme. Me jouduimme – sanoisinko kaksineuvoisena – vaikeaan tilanteeseen siinä mielessä, että meillä oli toisaalta liiketoimintaa, toisaalta selvää yhdistystoimintaa. Minäkin ottaisin esiin laskettelun eräänä keskeisenä kehityshankkeena sekä toisena tärkeänä asiana julkaisutoiminnan. Tuo aika oli kuitenkin sellaista linjan hakemista. Liitto oli puolustuskannalla, eikä liiketaloudellinen sijoittaminen siihen ollut ihan kaikkein helpoimmin järjestettävissä.

Bengt Pihlström

Itse tulin Matkailijayhdistykseen 22-vuotiaana vuonna 1955, ensin pariksi vuodeksi SMY:n ruotsinkielisen jäsenlehden toimittajaksi. Työskentelimme Heikki Immelin kanssa kirjastossa, viinipulot hyllyssä piilossa kirjojen takana. Siirryin sitten Nya Presseniin, mutta vuonna 1960 Heikki Lehmusto soitti ja kysyi tulisinko SMY:n ulkomaanosaston päälliköksi – sehän oli haaste, josta ei voinut kieltäytyä. Olin siinä tehtävässä lähes koko 60-luvun ajan. Muutimme erilleen päätoimistosta, ja sen jälkeen suhde muuhun liittoon tuli etäisemmäksi. 60-luvun lopulla käynnistyi sitten prosessi, jonka tuloksena valtio otti hoitaakseen tärkeitä osia liiton tehtävistä, mm. ulkomaantoiminnan. Syntyi Matkailuneuvosto, johon liiton ulkomaanosasto sulautettiin – minut sen mukana. Tässä tapahtumaketjussa mukana olleena esittäisinkin kysymyksen, eikö Matkailuliitossa aivan liian myöhään ryhdytty pohtimaan sitä keskeistä asiaa, ollaanko aatteellinen järjestö vai hotelli-yhtymä?

Jussi Yrjölä

Kai se kaikkein murheellisoin vaihe Matkailuliiton historiaa osui 90-luvun puolivälin jälkeisille vuosille aina vuoden 2000 loppuun saakka, jolloin liitto sitten kaikkien ponnistelujen jälkeen hakeu-

tui konkurssiin. Läsnäolijoista Sirpa [Vuontela] ja Pirkko [Puttonen] muistavat miten raskasta aikaa tuo oli. Oli yritettävä pitää koossa vanhaa ja kunniaakasta järjestöä, vastata velkojen ja rahoittajien ikäviin kysymyksiin. Olin Antero Tuomiston jälkeen toimitusjohtajana vuodesta 1995 konkurssiin saakka. Olin sitä ennen mm. ollut Heikki Mäen apurina matkailun rahoitushommissa, ja tunsin muutinkin liiton hyvin jo etukäteen – myös sen hotellio- maisuuden, jota sitten jouduin pilkkomaan ja murentamaan. Kun Matti Rossi pyysi minua liittoon toimitusjohtajaksi olin kyllä jo sanonut, että jos ainoa tehtävä on lähteä myymään Matkailuliiton jäljellä olevia omaisuuseriä, alkaen Pohjanhovista, on parempi valita hommaan joku toinen. Niin siinä kuitenkin kävi, että aloitettuani ei mennyt kuin muutama kuukausi, niin lyötiin jo lihoiksi Kolin yritystoiminnat, ja kun päärahoittajat sitten huomasivat, että sitä rahaa oli tulossa muullakin tavalla kuin korkojen muodossa, niin tämä kaplakka jatkui sitten ihan siihen viimeiseen hetkeen saakka.

Risto Välttilä

Minä puhun muista läsnäolijoista poiketen yhden yksittäisen Matkailuliiton jäsenyhdistyksen näkökulmasta. Helsingin matkailuyhdistys perustettiin 1940, kuukausi talvisodan päättymisen jälkeen. Kuten syntymähetkestä voi päätellä, sen tarkoituksiperät olivat varsin aatteelliset. Kaupallisuus tuli voimakkaammin kuvaan vasta 60-luvulla ja liittyi aluksi lähinnä huonevälitykseen ja julkaisutoimintaan. Itse astuin yhdistyksen palvelukseen syyskuun alussa 1968, ja tulin toimineeksi siinä yhteensä 42 vuotta, josta 39 vuotta sen johdossa. Meillä ei loppujen lopuksi ollut kovinkaan suuria ongelmia yhdistää aatteellisuus ja kaupallisuus. Omituisia tilanteita syntyi silloin, kun vuosikokouksissa tehtiin liiketoimintaan vaikuttavia päätöksiä. Paikalla saat- toi enimmillään olla yli 300 jäsentä, jotka olivat tekemässä ratkaisuja 25-30 miljoonan markan talousarviosta ja tilinpäätöksestä. Olimme Matkailuliiton suurin jäsenyhdistys – jäsenmäärä oli suurimmillaan 70-luvun alussa eli yli 10.000, mutta siitä se lähti hitaasti hiipumaan. Toiminnan tuotoilla saatiin ostettua liiketilat Lönnrotinkadulta, ja kun ne myytiin, yhdistys teki arvonnousun kautta huomattavan voiton, joka suojattiin säätiön perustamisella, samalla kun varsinainen yhdistys ajettiin alas ja lakkautettiin kolme viikkoa sitten.

Pirkko Puttonen

Tulin Matkailijayhdistykseen helposti muistettavana päivänä: 5.6.56. Ensiksi retkeilyosastolle ja sitten kirjanpitoon. Jäin eläkkeelle kirjanpito-päällikkönä 1998. Minua kiehtoi alusta alkaen erityisesti leirintään liittyvät asiat – se että lyödään jonnekin pellonreunaan teltta pystyyn ja yövytään siellä koko perhe. Oma jälkikasvu ei tuota aikaa kylläkään kovin ruusuisena muistele. Meitä oli leirintäosastolla alussa vain kolme työntekijää, Antero Tuomisto, Vesa Mäkinen ja minä, mutta se kasvoi sitten yhdeksi liiton suurimmista osastoista. Muistan miten me hankimme oppia mm. Amerikkaan kirjoittamalla. Kysimme esimerkiksi minkälaisia ateriointipaikkoja sikäläisiin luonnonpuistoihin oli yleisölle rakennettu. Näitä tietoja hyödynnettiin sitten kotimaassa.

Sirpa Vuontela

Minä aloitin liitossa syksyllä 1968 toimitusjohtajan sihteerinä. Tämä tehtävä minulla sitten säilyi lähes loppuun asti, eli näin toimitusjohtajien tulevan ja menevän. Aivan viime vaiheessa hoidin sitten jäsenrekisteriä ja järjestötoimintaa. Tosin siinä oli sellainen välivuosi 73/74, jolloin piipahdin Maarianhaminassa Vikinglinjan pääkonttorissa – mutta tulin takaisin. Yksi syy tähän oli se henki, joka Matkailuliitossa vallitsi. Sain ensituntuman siihen jo aloituspäivänäni, jolloin toimitusjohtajaa odottaessamme ystäväni Tuovi Miettinen, hiljan edesmennyt, ehti perusteellisesti selostaa minulle liiton kaikki vaiheet merkkihenkilöineen päivineen. Tuo henki tarttui jotenkin vaatteisiin, ja se seurasi minua kaikkina vuosina Matkailuliitossa. Se toimi vastapainona, kun kävimme jatkuvaa taistelua taloudellisten ongelmien kanssa, ja juuri siitä taisi olla vaikeinta luopua loppuvaiheessa, kun olin talossa suurin piirtein viimeisenä mohikaanina. Julkaisu-toimintahan meillä oli se number one, mutta minä nostaisin sen rinnalle myös ulkoilu- ja retkeilytoiminnan, joka minulle oli tavallaan uutta. Ainakin tämmöisessä muodossa kuin sitä liitossa hoidettiin: kalottireitit, pohjoismainen yhteistyö, retkeily- ja ulkoilureittien viitoittaminen ja paljon muuta.

Erkki Nieminen

Tulin Matkailuliittoon vuoden -75 alusta. Aloitin talousjohtajana ja siirryin 1980 toimitusjohtajaksi Heikki Toikan jälkeen. Se pesti jatkui sitten kesään -84, eli tulin olleeksi talossa 9½ vuotta. Jo toisena työpäivänäni sain Hetan majalta kiukkuisen puhe-

lun, jossa tivattiin liitolta lähempiä ohjeita juuri tapahtuneen hallinnolliseen muutokseen liittyen. Yhdistysmuotoiseen Matkailuliittoon oli vuoden alussa kerralla tullut lähes kymmenkunta majoitus- ja ravitsemusyksikköä, kun Matkaravinto luopui Lapin toimipaikoistaan. Edessä oli heti myös, että valtion kiinteistöjen kaikki vuokrasopimukset olivat päättymässä vuonna -80. Oli siis saatava peruskorjaukset käyntiin ennen sitä, jotta yksiköillä olisi elämisen edellytyksiä siitä eteenpäin. Korjaussuunnitelma toteutuikin sitten mutta vaati ennen sitä aikamoisen hyörimisen MEKin ja valtionhallinnon suuntaan. Piti myös pelastaa Pallas, joka siinä vaiheessa haluttiin sulkea tai muuttaa enintään museokohteeksi. Tuo jakso olikin yhtä rakentamista. Pohjanhovia laajennettiin, Koli tuli mukaan siinä vaiheessa ja näitä uusia toimipaikkoja: Laanihovi, Pyhätunturi, Loma-Koli. Leirintäaluepuolikin kasvoi kovasti. Majoitus- ja ravitsemustoimintahan oli melko mittavaa. Muistaakseni meillä oli työntekijöitä hiljaiseen aikaan 150 ja kesällä lähes 500. Se merkitsi melkoista säpinää palkkahallinnossa ja kirjanpidossa, kun organisaatio joka vuosi ensin kolminkertaistui ja sitten vastaavasti taas supistui.

Tuohon Benkun [*Bengt Pihlström*] kysymykseen liittyen sanoisin, että Matkailuliitto oli tämän päivän termein itse asiassa konserni. Omistettiin Matkaravinto Oy:n osakkeet olosuhteissa, joissa omistajat juurikaan eivät osallistuneet Matkaravinnon toimintaan – siltä suunnalta pikemmin katsottiin, että omistaja joutaa pois. Sitten se, joka ei oikeastaan näy missään mutta taloudellisesti merkitsi kymmeniä miljoonia, oli Finnkatri Oy:n perustaminen Matkaravinnon tytäryhtiöksi. Se teki semmoisen taustaloven, joka varsinaisesti näkyi vain eräänlaisena jatkuvana painajaisena. Eli kuten Sirpa [*Vuontela*] totesi, niitä rahoitusasioita pyöritettiin joka pahuksen päivä. Sehän ei järjestötoimintaan kuulu, että miljoonien markkojen ongelmajutut jatkuvasti varjostavat arkea. Se että Matkailuliitto r.y.:llä oli tällainen parin sadan miljoonan markan liikevaihdolla toimiva tytäryhtiö, jonka hallintoon ei kuitenkaan juuri mitään kautta voinut osallistua – se oli aika-moinen kiviriippa tälle r.y.:lle koko ajan. Nykyään siihen varmaan olisi puututtu paljon nopeammin, mutta silloin se oli ikään kuin jo lähtökohtaisesti rakennettu tilanne.

Erkki Torniainen

Minä tulin Matkailijayhdistykseen syyskuussa 1948. Päällimmäisenä asiana siellä oli silloin SMY:n



Suomen Kulkuneuvot eli legendaarinen "Turisti" täytti 100 vuotta 1991 Sitä juhlistettiin Heikki Immelin ja Kari Juntusen kirjalla Piletti Pietariin Kuvassa teoksen takakansi

60-vuotisarpajaisten loppuselvittely. Päävoitto oli jäänyt lunastamatta, ja sitä selvitti Ylermi Runko, josta myöhemmin oli tuleva Elannon pääjohtaja. Päävoitto päättyi lopulta hotelli Aulangon johtajan asunnoksi. Toinen tehtävä oli palauttaa yhteydet SMY:n sotaedeltävään kontaktiverkkoon Euroopassa ja löytää uusia matkatoimistoja häipyneiden tilalle. Niille sitten postitettiin pieniä määriä brosshyrejä - näistäkin kun oli kova pula. Kolmas asia jonka muistan oli rajan taakse jääneistä SMY:n hotelleista pelastettujen tavaroiden purku ja lajittelu. Voimansa tunnossa olleet kommunistit Yrjö Murto etunenässä arvostelivat kärkevästi Matkailijayhdistystä Vapaa Sana -lehden etusivulla ja Kansan Uutisten aukeamalla. Silloinkin oli kyse valtionavuis-

ta ja valtion hotellien vuokrauksesta. Eräs tärkeä SMY:n tehtävä oli Turistin¹ kokoaminen ja julkaiseminen. Silloinhan autoistuminen oli jokseenkin olematonta, ja matkustus tapahtui lähes yksinomaan julkisilla kulkuvälineillä. Noihin aikoihin perustettiin myös Sibeliussiviikko, joka myöhemmin kasvoi Helsingin Juhlaviikoiksi. SMY:ssä tapahtuman ulkomaanmarkkinointia hoiti mm. Vappu Tuomioja.

¹ "Turisti" eli juhlallisemmin Suomen Kulkuneuvot, oli aikataulukokoelma, johon pyrittiin saamaan kaikki maa-, vesi- ja ilmailukentteen ajankohtaiset aikataulut (kaupunkien paikallisliikennettä lukuunottamatta). Se ilmestyi yleensä neljännesvuosittain. SMY/SML toimitti ja julkaisi kirjaa yli sadan vuoden ajan. Vuodesta 1999 Turistia julkaisi Edita, jonne kaikki sen toimittajat silloin SML:sta siirtyivät. Edita lakkautti sen 2011 vähäiseksi käyneen kysynnän vuoksi. Aikataulutiedot löytyvät nykyään netistä.

Voimakkaasti kasvava toimintamuoto oli koulu-
laisten opintoretkien järjestäminen, johon SMY oli
1947 saanut oikeuden. Olimme suurin luokkaretki-
en järjestäjä niin kauan, kuin niitä keskitetysti or-
ganoisoiitiin. Olin silloin näiden retkien toimeenpa-
nijana SMY:n matkapavelussa, josta sitten aikanaan
kehittyi omaksi yhtiöksi eriytetty SML:n matkatoi-
misto, joka aloitti myös ulkomaanmatkojen myyn-
nin. Tulipa meistä sitten jopa ainoa Keihäsmatkojen
jälleenmyyjä [*Välihuuto Heikki Mäeltä: Jäsenmat-
koja 5000 vuodessa!*]. Niiden myyntiluvan saanti oli
hyvin herkässä, mutta sen irtisanominen oli melko
vaikeaa – kaksi vuorokautta jouduin ryyppäämään
Kalevi Keihäsen kanssa. [*Naurua*] Hän oli siinä vai-
heessa lähdössä seikkailemaan omien Karibialta
aikarاهدattujen lentokoneiden kanssa, ja näimme
jo, ettei se päättyisi hyvin. Mutta SML:n matkatoi-
misto menestyi ja alkoi saada myös yrityksiä suura-
siakkaiksi. Lopulta tuli jopa puute osaajista, ja piti
ruveta värväämään kilpailijoilta virkailijoita, joilla
olisi kansainväliset lipunkirjoitusoikeudet.

Kalevi Etelä

Minun yhteyteni Suomen Matkailijayhdistykseen
/ Matkailuliittoon on kaksivaiheinen. Tulin 1955
tuohon Ekin [*Torniainen*] putiikkiin ja pääsin kir-
joittamaan lippuja koulumatkailutoimistoon. Sitten
kesällä olin laivapoikana Walhalla-nimisessä aluk-
sessa, joka liikennöi Suomenlinnaan, jossa SMY sil-
loin vastasi samannimisen ravintolan toiminnasta.
Avustin myös Benkkua lehdistöasioissa, ja minusta
kohokohtia oli, kun pääsi opastamaan ulkomaisia
toimittajia heidän suomenvierailullaan. Erityisesti
muistan erään La Nazione -lehden toimittajan, jon-
ka nimi sattui olemaan Emilio Poesio. Hän oli niin
otettu matkastaan Lappiin, että tuotti sivukaupalla
tekstiä, jotka varmaan perustuivat uniin päätellen
kaikesta siitä, mitä hän kertoi kokeneensa. Samoin
kävi erään amerikkalaisen toimittajan kanssa, jon-
ka vein Neuvostoliiton rajan tuntumaan. Ilmeises-
ti hän oli nukahtanut autokyydin aikana ja nähnyt
hurjia unia, jotka sitten päätyivät hänen Holiday
Magazine'ssa julkaistuihin artikkeleihin. Olisi mie-
lenkiintoista vielä kerran lukea mitä kaikkea näi-
den Suomen käyntien pohjalta julkaistiin.

60-luvun alussa minut lähetettiin vahvistamaan
Finnish National Tourist Office'ia New Yorkiin ja
samalla edustamaan Finnairia ns. interline mana-
gerina. Syy tähän oli se presidentti Kekkonen kuu-
luisaksi tullut valtiovierailu Yhdysvaltoihin. Minun
tehtäviin kuului mm. 5th Avenuen näyteikkunoiden

somistaminen suomalaisittain, eli piti sopia liik-
keenpitäjien kanssa siitä, että ikkunaan otettaisiin
ainakin tähti- ja siniristiliput sekä joko Urho tai
Urho ja Sylvi Kekkonen kuva. Ikkunoita saatiin kui-
tenkin somistettua peräti 129 kpl, mutta oli mielen-
kiintoista huomata, että pelkkää presidentin kuvaa
ei haluttu laittaa esille – ainoastaan presidenttipa-
rin kuva kelpuutettiin. Pohdimme syytä tähän, ja
päädyimme siihen että presidentin kuvassa näkyvä
kunniamerkki hakaristikuvioineen ehkä vieroksutti
pääasiallisesti juutalaistaustasia kauppiaita. Ja kas
näin varmaan olikin, sillä kun tarjosimme toista ku-
vaa ilman hakaristejä, presidentti kelpasi ikkunaan
myös ilman puolisoaan. Pieni muistutus siitä, että
pieniinkin seikkoihin pitää ymmärtää kiinnittää
huomiota.

Toinen tulemiseni Matkailuliiton ympyröihin
tapahtui Rossin aikana, jolloin minut valittiin lii-
ton hallitukseen. Loppuvaiheessa satuin olemaan
varapuheenjohtaja, ja kun sitten hallituksen pu-
heenjohtaja vaikeuksien kasaantuessa päätti jättää
tehtävänsä, huomasin yllätyksekseni olevani Jussin
[*Yrjölä*] rinnalla vastuussa liiton loppuselvitykses-
tä. Kuten Jussi jo totesi, ei siinä vaiheessa löytynyt
enää minkäänlaista saneerausohjelmaa, jonka vel-
kojat olisivat voineet hyväksyä, ja näin ollen ha-
keuduttiin konkurssiin. Kun kysytään ruvettiinko
liitossa liian myöhään miettimään hotelli- ja muun
liiketoiminnan eriyttämistä, niin olen sitä mieltä
että ruvettiin. Mutta kyllä tehtiin aikaisemminkin
yritys tuohon suuntaan. Vuonna -61 muistaakseni
sain tuon amerikanreissun jälkeen tehtäväksi tehdä
muistio siitä, miten hotelliosasto erotettaisiin koko-
naan SMY:n toiminnasta. Laadin sen muistion, ja se
meni sekä työvaliokunnan että hallituksen käsitte-
lyyn. Siitä todettiin, että se on kyllä hyvä muistio,
mutta että esittämäni budjettikehykset erilliselle
hotelliyhtiölle olivat ylimitoitettut. Olisin kyllä saa-
nut käyttää 3% kokonaissummasta edustukseen,
jos olisi ryhtynyt vetämään toimintaa, mutta tote-
sin silloin että olen liian nuori ryyppäämään itseni
hengiltä, ja niinpä Heikki Lehmusto vihjaisi Ruotsin
etsivän edustajaa Suomeen. Näin päädyin Ruotsin
matkailutoimiston johtajaksi.

Timo Havola

Tietenkin tärkein tapahtuma Matkailuliitossa,
leikillisesti sanoen, oli kun Erkki [*Nieminen*] palk-
kasi minut sisäiseksi tarkastajaksi 1976. Olin kuusi
vuotta talossa, ja kuten monista puheenvuoroista
on käynyt ilmi, jonkinlainen lukkarinrakkaus siitä

syttyi ja jäi kytemään vaikka sitten maisemat muut-
tuivat. Siirryimme sitten lähes kaksi vuosikymmen-
tä ajassa eteenpäin. SML oli lakannut olemasta,
ja osa Matkailun Senioreista oli perustanut nykyi-
sen Suomen Matkailijayhdistyksen jatkamaan sitä
aatteellista työtä, mikä Matkailuliitolta jäi kesken.
Vuonna 2001 satuttiin Olavin [Syrjänen] kanssa
samaa tilaisuuteen. Taustani tuntien hän kysyi
haluaisinko ryhtyä uuden SMY:n puheenjohtajak-
si, kun siinä tulee aluksi kaikenlaisia hallinnollisia
hommia, jotka hän arveli minulta sujuvan. Minähän
suostuin, ja siinä tehtävässä on vierähtänyt nyt jo
kymmenen vuotta. Alussa käytiin kaikki SML:n van-
hat jäsenyhdistykset läpi ja yritettiin saada ne mu-
kaan. Sitä kautta olisi syntynyt sellainen 3000-4000
henkilöjäsenen pohja, joka olisi jo riittänyt yhden
työntekijän palkkaamiseen hoitamaan yhdistyksen
asioita. Sellaisella jäsenmäärällä olisi myös pys-
tynyt hankkimaan erilaisia jäsenetuja - tähän
saattoi olla myös SML:n eräs heikkous: jäsenistö
turtui pitämään jäsenyyttä vain keinona päästä kä-
siksi sitä kautta tarjoutuviin etuisuuksiin ja alen-
nuksiin. Aatteen voimalla saatiin sitten lopulta seit-
semän yhdistystä lähtemään hankkeeseen mukaan
yhteisöjäsenenä. Ne ovat Itä-Häme, Pohjois-Karjala,
Imatra, Turku, Uusimaa ja Lappi sekä uusimpana
yhdistykseksi nyt rekisteröitynyt Matkailun Seni-
orit. Kaikkien näiden sekä myös henkilöjäsenten
yhteismäärä SMY:ssä on vähän yli 800. Jäsenlehti
on meidän tärkein kontaktimme jäsenistöön, ja sen
avulla pystymme tarjoamaan myös yhteisöjäsenille
tiettyjä palveluja. Aatteellista puolta edustavat mm.
kaksi SMY:n julkaisemaa kirjaa ja kolmas tekeillä
oleva, eli Tunne maasi, Lomasuuntana Suomi ja tu-
lossa oleva Oma maa - lomamaa.

Seppo J Partanen

Tulin Matkailuliiton palvelukseen 1967 helmi-
kuussa. Vastasin retkeilyosaston julkaisutoimin-
nasta, jossa käytännössä kyllä koko osaston hen-
kilökunta oli mukana, mutta ne julkaisut kulkivat
sitten minun käsieni kautta kirjapainoon. Tulin
Kymenlaaksosta Helsinkiin, kaikki oli uutta ja ou-
toa, ja kun kuljeskelin siellä Matkailuliiton käytä-
vällä, yksi ja toinen aina vinkkasi että tule tänne
huoneeseen ja pane ovi kiinni. Siellä sitten otettiin
jostakin laatikon pohjalta pullo ja sanottiin, että ota
tuosta, nyt minä kerron sinulle totuuksia. [Naurua]
1970-luvulta muistan parhaiten taistelun leirintä-
alueista ja ulkoilulain aikaansaamisen. Leirintä oli
siinä vaiheessa päässyt täysin villiintymään - aluei-

ta taisi enimmillään olla viitisensataa. Liitto ajoi in-
nokkaasti lakia ja siihen säännöksiä, joiden kautta
tilanne saataisiin hallintaan. 70-luvullahan suuren
muutoksen Matkailuliiton toiminnassa oli aiheutta-
nut ulkomaanosaston siirtyminen pois ja siitä johtu-
va vieraskielisestä julkaisutuotannosta luopuminen.
Liitossa julkaisutoimintaa oli sekä retkeilyosastolla
että varsinaisella julkaisuosastolla. Jossain vaihees-
sa Niemisen Erkin ja Heikki Toikan aikoihin koko
julkaisutoiminnan vetovastuu siirtyi sitten minulle.
Tuli aika ottaa askel julkaisutoiminnasta kustan-
nustoimintaan. Siihen oli erinomaiset edellytykset,
sillä Turistin ja hotellioppaan kestotilaukset tuotti-
vat aina melkoisen potin laskutettavaa heti vuoden
alussa, ja tälle pohjalle oli turvallista rakentaa sekä
uutta että vanhaa julkaisutoimintaa. Vastaavaa var-
maa alkupääomaa on harvalla kustantajalla. 90-lu-
vulla havahduttiin siihen, että nyt sähköiset medi-
at tekevät tuloaan, ja siinä vaiheessa ryhdyttiin jo
melkosiin toimenpiteisiin. Meillä oli mm. VTT:n
kanssa projekti, jossa yritettiin kehittää Turistista
sähköistä versiota, eli käyttäjä olisi voinut nettisi-
vulla antaa lähtöpaikan ja matkakohteen tiedot ja
sitten saada kaikki liikennevälineet huomioon otta-
van koosteen yhteyksistä. Nythän tällainen palvelu
on olemassa, mutta silloin siihen ei vielä ollut riittä-
viä ohjelmistoteknisiä edellytyksiä.

Julkaisu- ja kustannustoiminta muodosti kuiten-
kin loppujen lopuksi aika pienen osan Matkailuli-
iton liiketoiminnasta - enimmillään sen osuus taisi
olla n. 5% - ja kun vaikeudet sitten tosissaan al-
koivat, meidänkin osastomme tulevaisuus oli vaa-
kalaudalla. Meistä ei ollut liiton pelastajaksi, mutta
olimme toisaalta osastona terveellä pohjalla. Niin-
pä me siirryimme, kaikki me toimittajat, tietoinem-
me ja julkaisunimikkeinemme Editan palvelukseen.
Aika pian huomasin kuitenkin, että Editan oli melko
samanlainen organisaatio kuin Matkailuliitto - se
oli jäänyt menneisyytensä vangiksi. Editahan oli
entinen Valtion painatuskeskus, eikä siellä vallin-
nut kustantajan vaan pikemminkin edelleenkin pai-
notalon kulttuuri. En ollut siellä kuin pari vuotta,
jonka jälkeen hakeuduin varhaiseläkkeelle.

Olen nyt päässyt syventymään asioihin, jotka eri-
tyisesti ovat minua kiehtoneet, mm. Lapin ja Petsa-
mon matkailuhistoriaan ja sitä kautta noihin Matkai-
lijayhdistyksen nousun vuosiin. Olen löytänyt sieltä
mielestäni erittäin mielenkiintoisia asioita. Meillä
monella on väärä kuva että Matkailijayhdistys yk-
sin aikaansai tuon nousun 20- ja 30-luvuilla, mutta
todellisuudessa se oli yhteistyötä, jossa valtio

oli erittäin innokkaasti mukana. SMY:n johtokunnassakin oli nimenomaan valtion edustajalle varattu paikka – se oli useimmiten rakennushallituksen tai rautatiehallituksen pääjohtajalla – ja merkittävä rooli oli metsätieteellisellä tutkimuslaitoksella, joka esimerkiksi Pallaksen tapauksessa teki kaikki välttämättömät esityöt, jotta sinne voitaisiin rakentaa, sai mm. aikaan tien sinne. Noihin aikoihin matkailu ja luonnonsuojelu eivät olleet toistensa vastapareja vaan pikemminkin saman aatteen eri ilmentymiä. Mutta sitten kun luonnonsuojelu irtaantui ikään kuin omaksi taiteenlajikseen alkoi vastakkainasettelu matkailuun nähden, ja Matkailuliiton paikat otettiin silloin itse asiassa tarkempaan syyniin kuin konsanaan uudet kohteet. Tämäkin on yksi syy miksi liitolle kävi niin kuin kävi.

Heikki Mäki

Olin 1967 tekemässä selvitystyötä Rastorin luokun Matkailuliitossa, ja siinä kävi niin, että konsultoin itseni vahingossa liiton toimitusjohtajaksi. Paikka oli tarkoitettu SML:n varapuheenjohtajalle, mutta hän kuitenkin perääntyi. Olin silloin Matkailun Kehitysrahaston toimitusjohtaja, ja puoli vuotta 1968 hoidin sitten molempia tehtäviä rinnakkain. Shokki oli ensimmäinen reaktioni, kun perehdyin liiton tilanteeseen. En ollut tajunnut, että se velkamäärä mikä järjestöllä oli, oli käytännössä vekseleitä. Vekselisalkku oli sellainen, että joka viikko oli juostava pankissa uusimassa. Rupe- sin sitten konvertoimaan luottoja, mutta osassa oli seinä vastassa.

Tilannetta voi kuvata pienellä anekdootilla. Puheenjohtajana oli silloin maaherra Urho Kiukas, ja olin saanut järjestettyä meille audienssin KOP:n pääjohtaja Matti Virkkusen luo – aiheena tietenkin luototus. Virkkunen tervehti hyväntuulisesti ”Terve, terve, Urho”, mutta Kiukas vastasi juhlallisesti ”Hyvää päivää, herra pääjohtaja”. No, sen jälkeen Virkkunen hiillosti minua puolisen tuntia liiton tilanteesta ja lähetti meidät lopulta tyyliä matkaamme. Tuloksettomana visiitin jälkeen Kiukas sanoi, että olisi varmaan pitänyt vastata ”terve, terve, Matti”. Siihen totesin vain, että niinpä olisi pitänyt.

Se iso shokki tuli sitten syys-lokakuun vaihteessa, kun valtion seuraavan vuoden budjettiesitys tuli ulos, ja siinä Matkailuliiton kaikki avustukset oli yliviedetty ja matkailuhotellien irtisanominen oli merkitty perusteluihin. KTM:n toisena ministerinä oli silloin Väinö Leskinen, joka myös oli Arean toimitusjohtaja. Tulkitsin tämän niin, että hänellä oli

suurusuuntaisia suunnitelmia rakentaa matkakonserni, johon kuuluisivat Arean lisäksi Finnair, Matkailuliitto, Matkaravinto ja muitakin.

Tilanne oli paha, koska valtioneuvosto oli asettanut ministerivaliokunnan, jossa oli Leskinen puheenjohtajana ja jäsenenä Virolainen ja Aitio², eli asetelma oli 2-1. Totesin että ainoa mahdollisuus oli saada Aitio meidän puolellemme. Tämä sitten onnistuikin, kun Meri Elo, Lomamatkojen toimitusjohtaja, järjesti lounastapaamisen Jorma Uiton kanssa, ja Uitto lupasi Palacesta poistuessamme, että hän hoitaa Aition. Avustuksia emme saaneet pelastettua, mutta budjettiin tuli merkintä, että Matkailuliiton tulevaisuus on varmistettava. Tapahtunutta jouduin kyllä sitten Leskisen kanssa selvittämään yöllisen saunomisen ja viskinjuonnin muodossa. Totesin siinä Väiskille, että minun oli pakko mennä sinun ohi vasemmalta.

Kun kolmannes Matkaravinnosta suunnatulla osakeannilla myytiin Rautakirjalle, luulin tehneeni Suomen parhaimman kaupan. Uusi raha tulisi valumaan bisnekseen. Mutta jo 1974, runsas vuosi tuon jälkeen, jouduin pyytämään apua Esko Rekolalta, joka oli siihen aikaan Rautakirjan hallituksen puheenjohtaja, jotta saisimme Matkaravinnon kuriin. Rekola kuitenkin kertoi, että hänellä oli vielä pahempi ongelma Rautakirjan kanssa. Kummassakin yhtiössä toimitusjohtajana oli investointifanaatikko. Tilannetti mutkisti, että Urho Kiukas oli puheenjohtajana sekä Matkailuliitossa että Matkaravinnossa, ja Matkaravinnon tj sopi ratkaisuisuista suoraan puheenjohtajan kanssa eli ohi Matkailuliiton johdon.

Matkailuneuvoston perustaminen oli kyllä Matkailuliiton kannalta eräänlainen pihtisynnytyks. Olin itse neuvoston varapuheenjohtaja – ministeri toimi puheenjohtajana – joten seurasin kehitystä lähietäisyydeltä tuon välivaiheen aikana. Ei siinä paljoa hyömyilty. Mutta hienojakin muistoja tuli siinä ohessa. Yksi upeimpia oli kun minä ja Lauri Levämäki lounastimme professori Ilmari Hustichin ja kirjailija Yrjö ”Agapetus” Soinin kanssa – molemmat keskeisiä vaikuttajia vanhassa Matkailujayhdistyksessä. Olimme aloittaneet Tornissa, ja kun sitten siirryttiin Savoyhin ”kahvi ja avec” mielessä, mietin isäntänä, että nyt taitaa tulla iso lasku. Ja hovimestarin esitellessä konjakkivaunua, mikään ei tuntunut

² Tässä Mauno Koiviston enemmistöhallituksessa (22.3.1968-14.5.1970) Johannes Virolainen (Keskusta) oli opetusministerinä ja Paavo Aitio (SKDL) kulkulaitosministerinä.

herroille kelpaavan. Yrjö Soini katsoi kalliita ranskalaismerkkejä esittäen närkästynyttä ja totesi: ”Tässä ei ole sitä mitä me haluamme.” Hovimestari ymmärsi yskän ja nouti nopeasti kolmen tähden Jaloviinapullon. Mutta Soini ei ollut vielääkään tyytyväinen vaan huomautti, että ”ei tällä Levämäellä ollut kuin yksi natsa”. Ja niin pöytään tuotiin pullo yhden tähden jallua. Ne keskustelut, mitä näiden hienojen vanhojen herrojen kanssa kävimme, saivat minutkin – joka olin tullut kuvioon enemmänkin bisneksen puolelta – kääntymään aika vahvasti matkailun aatteen puolelle.

Olavi Syrjänen

Kiitokset kaikille tästä alkukierroksesta, joka ulottui tuolta 40-luvulta aina nykypäivään saakka. Toteaisin noista valtion ja matkailuliiton suhteista puheen ollen, että liitto ja valtiohan olivat läheisesti kompuksessa keskenään – vuorotellen rakennettiin kuten esimerkiksi Kolilla – mutta kyllä siinä myöhemmässäkään vaiheessa tiivistä yhteistyötä oli. Minä tulin liiton puheenjohtajaksi ollessani Tampereen kaupunginsihteeri, mutta siirryin seuraavana vuonna sisäasiainministeriöön ja sitten ympäristöministeriöön ylijohdajaksi ja sitä kautta MEKin johdokunnan varapuheenjohtajaksi. Kun sitten valtion matkailukiinteistöjä ruvettiin korjaamaan, kysyin varmuuden vuoksi ministeriltäni eli Eino Uusitalolta, että sopiiko minun edelleen olla Matkailuliiton puheenjohtajana. ”Mutta sehän on suuri kunnia,” hän virkkoi vain. Sellainen oli silloin asenne jääviyskysymyksiin – nythän tämmöinen ei tulisi kulloonkaan.

Heikki Mäki

Vielä yksi esimerkki liiton johdon hankalasta asemasta: Airisto tuotti kunnolla tappiota joka vuosi, ja kun sitten päätin esittää luopumista siitä, tuli valtava tappelu liittovaltuustossa, ennen kuin päätös tästä desinvestoinnista meni läpi, ja kolmeen vuoteen minua ei kutsuttu Turkuun, kun olin mennyt myymään heidän helmensä. Se on yhdistyksen yksi suuri sisäinen ongelma. Se on investoimaan valmis mitä vain mutta luopumaan ei millään. Kun tulin SML:n hallitukseen lyhyeksi aikaa n. 1990, totesimme, että jos nyt pääsisimme myymään Pohjanhoviin, niin olemme kuivillamme. Mutta ei mitään mahdollisuuksia. Ei vaikka kaikki muu olisi jäänyt. Eli desinvestoinnit yhdistyksessä, jossa päätösvaltaa käyttävät ihmiset, joilla ei ole mitään liiketaloudellista vastuuta, ovat hyvin hankalia.

Matti Rossi

Hiljan tapaamani Seppo Arvonen nimitti tuota yhdistysmuotoisen organisaation vastuunjakoja kolhoositaloudeksi. Jäsenistöllä oli niin paljon päätösvaltaa, ettei meillä ollut liikkumavaraa, olimme sitten toimitusjohtajia tai emme.

Risto Välttilä

Eli teillä oli liitossa ne samat ongelmat makrotasossa kuin meillä yhdistyksessä mikrotasossa.

Olavi Syrjänen

Kiitokset tästä alkukierroksesta. Tässä tulivat oikeastaan esiin lähes kaikki Matkailuliiton eri toimintamuodot, mutta jos nyt vielä kertaamme ne asiat, joissa SMY/SML oli Suomen oloissa uranuurtajana, niin näitä olivat julkaisut, majoitustoiminta, ravitsemustoiminta, ulkomailta tapahtuva Suomen markkinointi omine toimipisteineen, leirintämatkailun organisointi ja retkeilytoiminta.

Heikki Mäki

Lisäksi meillä oli kyllä myös kiistatta valtakunnan ensimmäinen hotellivarauskeskus. Vasta kun se oli jo toiminut muutamia vuosia, kuvaan tulivat hotelliketjujen omat keskusvaraamot.

Matti Rossi

SMY hoiti muuten myös Suomen ensimmäistä matkailureittiä, joka alkaen Imatralta kulki vesistöjä pitkin Iisalmeen, sieltä maanteitse Oulujärvelle ja edelleen veneillä jokea pitkin alas Ouluun. Tämä toimintahan alkoi jo 1890-luvulla ja jatkui puolisen vuosisataa eli sotavuosiin saakka. Näitä reittejä myöten saapuivat sitten myös alkuaikojen lohiloordit eli brittiläisen yläluokan harrastajakalastajat.

Seppo J Partanen

Reitit julkaistiin sitten monilla kielillä kirjan muodossa. Niissä kulminoituu myös yhteistoiminta rautateiden kanssa. Ilman rataverkostoa, moni kohde olisi ollut lähes tavoittamattomissa.

Olavi Syrjänen

Alullepanijana yhdistys oli myös diligenssiliiikkeen kohdalla. Ja olihan sillä myös jopa onnikka ja omia kuorma-autoja.

Heikki Mäki

Kalastuksesta muistui mieleen, kun olimme liiton hallituksen kanssa matkailla Ahvenmanmaal-



SMY:n matkailumaja Tolvajärvellä: 18 huonetta ja yhteensä 30 vuodetta Kesällä 1939 kahdenhengenhuone maksoi 60 markkaa (nykyarvo 18 euroa) Saman vuoden joulukuussa talo oli puna-armeijan rykmentin päämajana suomalaisten aloittaessa Talvisodan ensimmäiseen suuroittoon johtaneen hyökkäyksen Talosta rakennettiin 80-luvulla kopio, Korpiselkätaalo, Tuupovaaraan, mutta sen toiminta matkailuyrityksenä ei ollut mikään menestys

la. Vuosi lienee -70. Mukana oli maanmittari Avela Tornionlaakson edustajana, komeavatsainen herrasmies, jolla oli henkselit. Hän sitten keksi ratkaisun tuohon Riston [Vältilä] ja monen muun kuvailemaan ongelmaan. Henkseleitä paukutellen Avela tokaisi: "Kuule Heikki, säätiöidään koko juttu, niin voidaan tehdä kaikki viisaat päätökset keskenämme!" Tällaisia ajatuksia oli siis jo silloin ilmassa.

Olavi Syrjänen

Tässähän onkin jo monta kertaa sivuttu, miten tällainen harrastajatoiminta ja yritystoiminta sovitaan yhteen. Siinä oli todella tiettyä ongelmaa, kun Matkaravinto oli muodostettu sen takia, että siellä olisivat sitten ne taloutta ymmärtävät, ja harrastajat oli pidetty täällä yhdistyspuolella. Sitten kun Matkaravinto karkasi käsistä voitiin todeta, ettei siellä nyt sitten sitä yritystoiminnan osaamista välttämättä ollut löytynytäkään, vaan se meni pahasti metsään. Sitten ne kohteet, joiden katsottiin palvelevan jäseniä irroitettiin osaksi yhdistystoimin-

taa. Mutta ei sekään mennyt erityisen hyvin, kun sinne tulivatkin sitten sellaiset kohteet, jotka eivät olleet kannattavia.

Heikki Mäki

Aukiolovelvoitteet olivat myös eräs seikka, joka teki terveen bisneksen mahdottomaksi tunturikohteissa.

Matti Rossi

Ongelmat tiedostettiin, ja koetimme 80/90-lukujen taitteessa erityisen talousvaliokunnan kautta saattaa talous terveemmälle pohjalle. Mutta kun lopullinen päätöksenteko oli kuitenkin yhdistyksen käsissä, tämäkin yritys valui hiekkaan.

Bengt Pihlström

Matkailijayhdistyksethän perustettiin neljässä pohjoismaassa suurin piirtein samaan aikaan. Jos verrataan naapurimaiden sisarjärjestöihin – ehkä nyt lähinnä Svenska Turistföreningeniin – niin



Arkkitehtipariskunta Aulis ja Meri Hämäläinen Pallaksella Rakennuksen luonnosteli Väinö Vähäkallio, työpiirustukset laati Aulis E Hämäläinen, ja värit suunnitteli Meri Hämäläinen Kalusteet valitsi C Wolter Stenbäck itse

Ruotsissa valittiin toinen tie. Siellä juuri nämä retkeily, ulkoilu, luontoharrastukset olivat toiminnan runkona. Kyllä myös Matkailuliitolla olisi siinä vaiheessa kun Matkaravinto myytiin ollut mahdollisuus vielä palata näille juurilleen. Jos silloin olisi hankkiuduttu eroon hotelleista, liitolla olisi ollut riittävästi resursseja panostaa kunnolla luontoon suuntautuvaan toimintaan.

Olavi Syrjänen

Ruotsissahan jäsenpohja oli aivan toista luokkaa kuin meillä, eli STF:llä oli 300.000 jäsentä – kymmenkertaisesti Suomeen verrattuna – eikä sillä ole jäsenyhdistyksiä vaan kyseessä on yksi ainoa yhdistys.

Matti Rossi

Omalta osaltani yhteistoiminnasta pohjoismaisten veljesjärjestöjen kanssa muistuu mieleen erityisesti 90-luvun alussa tapahtunut kalottireitin avaus. Se oli eräänlainen osoitus siitä, että liittojen suhteet valtiovaltaan olivat ainakin silloin kunnos-

sa, koska paikan päälle eli Kolmenvaltakunnan-pyykille oli saatu kolmen maan valtionpäämiehet puolisoineen.

Risto Välttilä

Tämä vertailu, jossa on yhtäällä puhdas yhdistys ja toisaalla jäsenyhdistysten muodostama liitto, kiinnosti minua siinä vaiheessa, kun alkoi olla vaara, että Helsingin yhdistys pyrittäisiin valtaamaan. Meistä oli silloin tullut jo merkittävä incoming-operoija Helsingissä, ja kilpailimme puhtaasti kaupallisten yritysten kanssa mm. kiertoajelutoiminnassa. Halusin selvittää, miten SML sai monimutkaisen ja raskassoutuisen rakenteensa jäsenyhdistyksineen. Antero Tuomisto kertoi, että talvisodan jälkeen oli pelätty vasemmiston pyrkivän valtaamaan SMY:n jota oli 30-luvulla pidetty yltiöisänmaallisena organisaationa, mutta jolla oli runsaasti esim. työväen lomatoimintaan sopivia majoituskohteita. Tämän johdosta oli keväällä 1940 nopeasti perustettu Helsingin Matkailijayhdistys, joka puolestaan liittyi

Suomen Matkailijayhdistyksen jäsenyhdistykseksi hankaloittamaan SMY:n valtaamista. Aikaisemmin omaa yhdistystä ei Helsingissä ilmeisesti ollut katsottu aiheelliseksi, kun keskusjärjestö toimi täällä.

Heikki Mäki

SMY:ssähän oli osastoja ja paikallisyhdistyksiä, ja nämä eivät olleet itsenäisiä. Pitäisi selvittää, missä vaiheessa tapahtui sellainen sääntö- ja rakenne-muutos, että jäsenyhdistykset tulivat kuvaan.

Seppo J Partanen

Minulla on mielikuva, että se olisi tapahtunut vasta jatkosodan jälkeen. Asian voi tarkistaa SMY:n vuosikertomuksista, joista minulla on kattava kokonaisuus.

Olavi Syrjänen

Lopuksi voitaisiin ajatuksia vielä vaihtaa siitä, mitä SMY/SML nyt sitten varsinaisesti sai aikaan, ja mitä jäi tekemättä.

Erkki Torniainen

Eräs vähälle huomiolle jäänyt asia on liiton panos matkailukausien pidennämiseksi ja lisäämiseksi. Ensinnäkin saatiin kausia pidennettyä koululaismatkailua kehittämällä. Sitten mukaan tuli aivan uutena innovaationa ruskamatkailu. Seuraavaksi luotiin joulupyhistä matkailukausi – ennenhän katsottiin, että joulukuusi viettänyt kotona tai korkeintaan sukulaisissa. Matkailuliiton hotellit tarjosivat tunnelmallisen ympäristön sille kasvavalle joukolla, jolla ei riittänyt intoa tai puhtia järjestää perinteinen joulunvietto omassa kotipiirissä.

Seppo J Partanen

Sekään ei ole kovin laajalti tunnettua, että SMY aloitti reittien ja autiotupien rakentamisen Suomessa. Ensin tämä tapahtui muistaakseni Kuusamon-Sallan alueella muistaakseni vuonna 1933. Sitten Pallashotellin rakentamisen yhteydessä tehtiin reitti Hettaan sekä rakennettiin Pyhäkeron kämpä. Olihan Lapissa sitä ennenkin ns. kulkukeinoja, mutta ne oli tehty virkamieskulkijoita tai paikallisia tarpeita varten. SMY oli aloitteentekijä myös autiotupaverkoston luomisessa. Ja liittohan toteutti sitten 70-luvulla koko Suomea koskevan retkeilyreittisuunnitelman osana yleiseurooppalaista hanketta Europäische Wandervereinigungin johdolla. Käytännön työhän teki nuori mies, joka on nykyään Helsingin kaupunkisuunnittelusta ja kiinteis-

tötoimesta vastaava apulaiskaupunginjohtaja, eli Hannu Penttilä.

Heikki Mäki

Jatkaakseni näitä esimerkkejä voin mainita Saareselän suunnitelman, jossa Metsäntutkimuslaitoksen ja Matkailuliiton yhteistyö tuotti tuloksia, eli me olimme Kauko K. Luoman kanssa vahvasti ajamassa sitä periaatetta, että hankkeesta tehdään tarpeeksi iso, jotta tällä tavalla mahdollisimman paljon ympäröivää tunturialuetta vastaavasti säästyy. Siinä yhteydessä kävimme Luoman kanssa Yhdysvalloissa tutustumassa puoleen tusinaan sikäläiseen kansallispuistoon, ja sieltä hän sai idean kävijäkeskuksesta. Oikeastaanhan tässä toteutettiin Ilmari Hustichin ajatuksia – hän oli ensimmäisenä Suomessa ollut näillä linjoilla.

Olavi Syrjänen

Omalla tavallaan aikaansa edellä oltiin Matkailuliiton hotelleissa, joissa oli omaa karjaa ja omat sikalat, joihin biojäte voitiin suoraan toimittaa. Tämä oli ekologista ja kestävä kehityksen matkailua jo ennen kuin näitä käsitteitä oli edes keksitty ja voisi ehkä toimia esimerkkinä vielä tänäkin päivänä.

Matti Rossi

Tuossa 80/90-lukujen taitteessa keskustelimme muuten sinun [Syrjänen] kanssa siitä, että Matkailuliitolla ikäänkuin ideologisenä ilmiönä pitäisi olla saumaa toimia luonnonsuojelun asialla. Mutta se oli niitä asioita, jotka silloisessa taloudellisessa tilanteessa pakostakin joutui jäämään taka-alalle. Toinen joka jäi mieleen on että liiton yhteisissä seminaareissa, joissa oli koolla ihmisiä eri puolilta maata, keskusteltiin jo hyvin varhain kulttuurimatkailusta ja sen kehittämisestä. Tiedän että monet paikallisyhdistykset olivat jo silloin aloitteellisia tällä saralla.

Sirpa Vuontela

Muistelen että Heikki [Mäki] toi Sveitsistä luontoa ja ympäristöä säästävää matkailua käsitteleviä kirjoja ennen kuin asia oli millään tavalla Suomessa esillä. Johtoajatuksena juuri tuo että keskitetään rakentaminen, niin että muut alueet voi jättää rauhaan.

Heikki Mäki

Kirjoittajana oli Luzernissa toimiva tohtori Oskar Michel, joka oli minulla alunperin opettajana. Kävin kymmenen vuoden ajan Luzernissa Bernin yliopis-

ton ja St. Gallenin kauppakorkeakoulun järjestämissä seminaareissa. Visiona oli, että pitää luoda niin iso keskus, että se pystyy tuottamaan myös palveluja, joilla se elää. Saariselkä oli yksi esimerkiksi tämänsuuntaisesta ajattelusta. Vaikka silloin ei uskallettu puhua 500 vuodesijasta, kun olisi pitänyt puhua jo 5000:sta. Kuvaavaa oli myös, että kun Sodankylän kunnanjohtaja huomasi Saariselän sijoituvan pääosin Inarin puolelle kunnanrajaa, hän synnytti Luoston.

Olavi Syrjänen

Tämän ajattelun pohjaltahan on sittemmin syntynyt esim. sellaisia lomakaupunkeja kuin Levi, Ylläs ja Tahko. Liitolla ei sen sijaan tuohon aikaan resursseja riittänyt vastaaviin investointeihin. Kuvaavaa on, että kun Pyhätunturista jouduttiin luopumaan, ja [Juhan] Aho sitä yritti käynnistää, niin neljäkymmentäkään miljoonaa markkaa ei siihen riittänyt. Ei vaikka hänen jopa onnistui vaihtaa sikäläinen luonnonsuojelualue toiseen paikkaan laskettelurinteidensä tieltä!

Seppo J Partanen

Lapissa liikkeessani olen voinut todeta, että oikeastaan lähes koko Lapin yrittäjäkunta on syntynyt SMY:n ja SML:n kohteiden kautta. Eli erittäin moni niistä henkilöistä, joista tuli sitten matkailuyrittäjiä, on saanut kokemuksensa ja koulutuksensa Matkailuliiton ja-yhdistyksen majoissa. Ehkä paras esimerkki on Lapland Hotels, eli tämän päivän Yliniemi-konserni. Arvo Yliniemihän aikoinaan aloitti Pallaksen hiihdonopettajana ja osti sitten Oloksen tuntumasta hiekkamontun, johon rakennutti 40-paikkaisen hotellin. Se oli sitten Suomen suurimman yksityisen matkailuyrityksen alku.

Risto Välttilä

Siinä Matkailuliitto siis koulutti itselleen kilpailijoita. Sama tapahtui meillä Helsingissä mikrotasossa. Tultiin ensin meidän leipiin saamaan kokemusta, kontakteja ja koulutusta, jonka jälkeen perustettiin oma yritys ja ruvettiin kilpailemaan meidän kanssa. Joka ikinen kerta kun näin kävi, se oli todella vääräys sitä emoyhtiötä kohtaan, eikä sille voinut mitään.

Olavi Syrjänen

Voisiko siis sanoa, että Lapin matkailua ei tänä päivänä nykymuodossaan olisi olemassakaan, ellei Matkailuliitto olisi tuota pohjatyötä tehnyt?

Seppo J Partanen

Kyllä minusta näin on. Siinähan oli ensin monta kymmentä vuotta kestänyt asennekasvatusvaihe, jonka kautta opitti ymmärtämään, että Lapilla yleensäkin on mahdollisuuksia kehittyä menestyväksi matkailukohteeksi. Minusta kannattaisi nostaa esille joitakin sellaisia henkilöitä, jotka 20- ja 30-luvuilla ratkaisevasti vaikuttivat asiaan. Joukossa on traagisiakin kohtaloita. Otetaan vaikkapa C. Wolter Stenbäck, jonka ansiota on koko maja- ja hotelliverkoston luominen. Hän joutui sitten todistamaan, kuinka kaikki aikaansaannokset joko jäivät uuden rajan taakse tai tuhoutuivat Lapin sodassa. Tästä katkeroituneena hän vetäytyi moneksi vuodeksi erakoksi Paadarjärvelle. Toinen tapaus oli Aulis Hämäläinen, joka toimi SMY:n arkkitehtinä vuosina 1935-45 ja vastasi koko siitä suuresta rakennusbuumista, joka yhteistyössä valtiovallan kanssa syntyi. Sain hänen poikansa kautta haltuuni Hämäläisen kuva-arkiston tuon rakennusvaiheen ajoilta, ja tarkoitukseni on tehdä kirja Lapin matkailurakentamisen pioneeri-vaiheesta. Se voi olla siinäkin mielessä paikallaan, että kun Lapin matkailun kehityksestä keskustellee mukana olleiden kanssa, jokainen tuntuu aloittavan siitä vaiheesta kun itse on tullut mukaan. Se on toki inhimillistä, mutta vaarana on, että koko se alkutyö, joka tehtiin 20- ja 30-luvuilla painuu unholaan.

Heikki Mäki

Kun itse 1954 tulin ensimmäistä kertaa kesätoihin Lappiin, sain oppia, että oli olemassa kaksi suurta herraa. Toinen oli maaherra ja toinen Matkailijayhdistyksen toimitusjohtaja eli siihen aikaan Tolosen Jomppa [Jorma Tolonen]. Muistan vieläkin, kun olin paliskunnan varaporoisännän kihlajaisissa nuorena poikana, ja kuinka takahuoneessa avattiin matkalaukku, jossa oli kolme avaamatonta pulloa. Ensimmäinen oli varattu maaherralle ja Toloselle, sitten oli kolmen tähden jaloviinaa, josta pääsivät nauttimaan valtion geologi ja hänen tasoisensa vieraat, ja vasta kolmannesta annettiin minullekin huikka. Se olikin sitten jo tikkuviinaa. Mutta kun tultiin 60-luvulle eli kymmenisen vuotta myöhemmin Matkailuliitosta olikin tullut suuri konna, joka riisti Lapin matkailutulot etelään. Onneksi maaherra Martti Miettunen sai tämäntapaisten keskustelun vaiennettua.

Erkki Nieminen

Eräs seikka, joka on muuten vaikuttanut paljon mutta ei näy juuri missään Lapin matkailun kehityksestä puhuttaessa, on Kittilän lentokenttä. Sehän oli alkujaan sotilaskenttä eikä sinne siviililmailua tahdottu saada millään. Finnair ei lähtenyt mukaan, eikä ilmailuhallitus ollut kiinnostunut kentän kehittämisestä. Sitten sanottiin, että Länsikairan matkailuyritykset oli saatava takuumiehiksi liikenteelle. Kun SML ja Finnair lähtivät asiasta neuvottelemaan, vaatimuksena oli, että Kittilän kautta ohjattaisiin riittävästi kävijöitä lentäen Länsikairalle. Tuloksena oli paperi, joka näytti aika lailla takaukselta, ja sen kanssa kierrettiin sitten Länsikairaa hankkimassa allekirjoituksia yrittäjiltä. Mainittu Arvo [Yliniemi] sanoi siihen, että ei kai tähän nyt enää hänen nimeään tarvita, kun Matkailuliitto on sen jo allekirjoittanut. Mutta kyllä hänkin muistaakseni lopulta suostui. No, lopputuloksena oli merkittävä hyöty koko alueelle, ja valmistuttuaan suorkonekentäksi Kittilä nousi jo ensimmäisenä jouluna Rovaniemen rinnalle charterlentojen määrissä. Levin kasvuedellytykset lähtivät siitä, ja Kittilän kunta oli ollut kentän kehittämisen vahva tukija.

Olavi Syrjänen

Niinpä niin, kyllähän Lapin matkailussa ja muualakin on tarvittu aika hulluja ihmisiä, että hankkeita on syntynyt ja toteutunut. Kittilän kunnanjohtaja [Aarne] Nikka tuli noina aikoina eräänä päivänä virkahuoneeseeni Helsingissä ja ilmoitti, että ”methän rakennamme lentokentän”. Pidin sitä ihan hölmönä hankkeena, sillä sehän ei sisältynyt mihinkään suunnitelmiin. Mutta niin se vain vietiin läpi.

Matti Rossi

Ehkä toinenkin nimi kannatta mainita: [kaupunginjohtaja] Tuure Salo Rovaniemeltä, joka oli muutenkin aktiivisesti mukana meidän toiminnassamme. Hänellä oli erinomainen kokonaisnäkemys matkailun merkityksestä.

Erkki Torniainen

Kyllä Arvo [Yliniemi] oli joskus aikamoinen riivinrauta näissä asioissa. Sanoisin että sekä Kittilän kenttä että Kolarin rautatien ottaminen matkailukäyttöön myöhästyivät viitisen vuotta kun hän väitti, että ne palvelisivat vain Matkailuliiton kohteita. Ja tuosta kentästä vielä: vaikka nimet olivat jo paperissa, Finnair ei olisi vielääkään lähtenyt lentämään Kittilään, ellei se olisi saanut markkinointitu-

kea MEKiltä. Olin silloin tuota rahaa myöntämässä, ja hieman kyllä arvelutti antaa 50.000 markkaa ylimääräistä valtion rahaa – se oli iso summa siihen aikaan – valtion pääosin omistamalle yhtiölle.

Olavi Syrjänen

Olemme tässä nyt keskustelleet siitä, mikä Matkailuliiton merkitys ja vaikutus on ollut Suomen tämän päivän matkailulle. Ainakin se on luonut pohjaa, ja kehittänyt henkilöasenteita myönteiseen suuntaan. Ilmeisesti liitto on antanut myös varoitavia esimerkkejä siitä, miten ei voi toimia kannattavasti. Entä miten viranomaiset, yritykset ja muut yhteisöt ovat hyödyntäneet Matkailuliiton perintöä? Onko se otettu vakavasti, ja onko siitä ollut oppia?

Matti Rossi

Ehkä voisi sanoa lyhyesti sillä tavalla, että SMY/SML on ollut yksi niistä toimijoista, jotka ovat nostaneet esiin jonkin asiakokonaisuuden, joka sitten on ikäänkuin kanavoitunut julkiseen ja viralliseen käyttöön. Meillä on leegio samankaltaisia tapauksia, joissa ihmisten harrastuksesta ja innostuksesta kumpuaa esiin aatteita ja pyrintöjä, jotka vähitellen otetaan osaksi kansakunnan elämää.

Heikki Mäki

Murros elinkeinoksi oli kyllä hämmästyttävä, jos katsotaan mitä sota aiheutti. Oikeastaanhan vasta 60-luvulla ruvettiin olemaan sillä tasolla, mihin 30-luvulla oli jo kerran päästy. Aki Marte kirjoitti sitten sen yhden miehen mietintönsä, jonka perusteella Matkailun kehitysrahasto perustettiin -65, ja joka toi minut matkailun piiriin. Olen kovin kiitollinen siitä, että opin tuntemaan [Yrjö] Soinin ja [Ilmari] Hustichin, jotka olivat olleet mukana jo 30-luvulla. Se auttoi ymmärtämään, että eihän tämä homma ala nyt 60-luvulla, vaan tosiasiaa juuret ovat paljon kauempana. Tämä on tärkeä muistaa Matkailuliiton historiasta puhuttaessa. Aika oli ennen sotaa ollut täyttä rakentamista ja sitten sodan jälkeen haavojen paikkaamista sinne 60-luvulle saakka. Itse olin pahimpia rakkikoiria Matkailuliiton kimpussa 1965-67. Palkkasivat minut varmaan, jotta saisivat suuni tukittua. Kun sitten tutustuin liiton historiaan, ymmärsin ettemme 60-luvulla eläneetkään aikaa, jolloin kaikki fikset ideat näkivät päivän valon, vaan viisaat miehet olivat jo kolme vuosikymmentä aikaisemmin oivaltaneet ja lausuneet julki jokseenkin kaiken, mitä aiheesta saattoi sanoa ja tietää. Hyvä esimerkki on Jalmar Castré-



Ilmeet ovat vakavat Pohditaan Matkailuliiton surullista loppua

nin³ johdolla toimineen matkailukomitean vuonna 1937 julkaistu mietintö, joka sisältää hämmästyttävän täydellisen ja nykypäivänäkin pätevän analyysin koko matkailualasta kaikkine sen eri haaroineen.

Olavi Syrjänen

No niin, hyvät ystävät, tämä on ollut aivan suurenmoinen päivä. Aivan hienoa että olette tulleet paikalle ja olleet vaikuttamassa siihen, minkälainen tästä matkailun 125-vuotisjuhlakirjasta tulee. Erittain suuret kiitokset teille kaikille. Toivon että tämä on myös teille ollut hauska tilaisuus.

³ Jalmar Castrén toimi 1923-43 rautatiehallituksen pääjohtajana.