

OLYMPIA KAUKOMATKATOIMISTO

60 vuotta suomalaisen kaukomatkailun historiaa

Tuomas Natri

Kuusikymmentä vuotta sitten toisen maailmansodan raunioittamassa Euroopassa elettiin jälleenrakennuksen aikaa. Niukat ajat jatkuivat Suomesakin vielä pitkään ja matkustaminen – varsinkin ulkomaille – oli harvinaista herkkua.

Eero Julin -nimisen nuoren teekkaripojan suonissa virtasi kuitenkin levoton veri. Vuonna 1948 hän lähti opiskelukaverinsa kanssa moottoripyörällä Sveitsiin kesäharjoitteluun. Kesätöistä saamansa palkan turvin miehet lähtivät pyörällään kiertelemään Eurooppaa. Matkan aikana Julinille valkeni, millaiset mahdollisuudet matkailulla voisi olla – varsinkin, jos matkoja pystyttäisiin järjestämään ihmisten kukkarolle sopivaan hintaan.

Jo seuraavana kesänä Julin järjesti ensimmäisen sodanjälkeisen suomalaisen bussimatkan Keski-Eurooppaan ja Italiaan. Eväät kulkivat bussin katolla: palvattua sianlihaa ja spagettia, jota Julin keitteli matkalaisille USA:n armeijan tehokeittimellä. Rahavarat eivät matkalaisilla olleet suurensuuret: valuuttaa sai ottaa vain viisi Englannin punttaa henkeä kohden, eikä Suomen rahaa vaihdettu missään. Mutta matkustajat olivat tyytyväisiä. Sodan merkit yltään karistanut Pariisi hurmasi. Majoitus oli Mika Waltarin suosimassa Hotel d'Almassa, jossa vessan ikkunasta näkyi Eiffel-torni. Täytyy muistaa, että siihen aikaan Tukholman-matkakin oli vielä harvinaisuus.

Lähtölaukaus Helsingin olympialaisista

Olympiavuonna 1952 Julin perusti vaimonsa Anjan kanssa matkatoimiston, joka nimettiin kisojen mukaan. Matkojen toteuttamiseen tarvittavien autojen hankkiminen oli kuitenkin siihen aikaan

lissenssien varassa. Julin keksi ehdottaa Suomen olympiakomitealle, että jos he puoltaisivat kymmenen Volkswagen Kleinbussin ostoa Olympia Auto Oy:lle, hän luovuttaisi ne kisojen ajaksi korvauksetta komitean käyttöön. Järjestely onnistui, ja niin autot, joihin Julin itse valitsi pätevimmiksi katsomiaan teekkareita kuljettajiksi, valjastettiin urheilijoiden ja lehdistön pikakuljetuksiin. Olympia Autoa ja Kai Hietarinnan ajotaitoa onkin kiittäminen siitä, ettei Emil Zatopek myöhästynyt maratonin lähdöstä.

Matkoja Pyhälle maalle

Jo perustamisvuoden syksyllä toimisto järjesti ensimmäisen matkansa Euroopan ja Turkin halki Lähi-itään, joka silloin oli todellinen kaukomatko kohde. Julin toimi itse matkoilla matkanjohtajana, koska ”hermot eivät kestäneet odottaa kotona.” Olympian alkuaikojen kohteita olivat mm. Jerusalemi ja Egypti. Matkaa tehtiin Ruotsin, Tanskan ja Keski-Euroopan halki Kreikkaan, sieltä Turkkiin ja Taurusvuorten yli kohti Jordaniaa. Vuonna 1953 matkalaiset saapuivat Jordanian Ammaniin, missä vietettiin nuoren kuningas Husseinin kruunajaisia. Kun vastakruunattu kuningas astui autoon, kukaan ei huomannut sulkea ovea, jolloin lähellä seisonut Julin päätti korjata kömmähdyksen kumartamalla kohteliaasti ja sulkemalla oven. Myöhemmin hän vei kuninkaalle kruunajaistilaisuudesta ottamansa valokuvat, joista tämä ilahtui aivan erityisesti siksi, että ne olivat ainoat tilaisuudesta otetut värikuvat. Nyt jo edesmenneet kuningas Hussein ja Julin tapasivat sittemmin monta kertaa, viimeisen kerran kuninkaan vieraillessa Suomessa presidentti Koiviston kutsusta.

Matkaa tehtiin maalla, merellä ja ilmassa

Volkareiden 25-hevosvoimaiset moottorit riittivät vuoristojen nousuun. Alastulo oli kuitenkin hankalaa moottorien vähäisen jarrutustehon vuoksi. Myöhemmin Julin hankki ajokalustoksi 16-paikkaisia Mersuja. Pikkubussit olivat viisas kalustovalinta, sillä erityisesti rajojen lähellä tiet olivat erittäin huonoja. Kolmen auton letkassa oli turvallista ajaa, koska sadeaikana auto saattoi juuttua savivelliin ja silloin matkustajat saivat yhteisvoimin kiskotuksi auton irti mudasta. Laivaosuuksilla bussit nostettiin laivaan, joten pieni ja kevyt bussi oli tässäkin mielessä hyvä.

Julinilla oli kaikilla matkoilla mukana taitava saksalaisuomalainen VW-mekaanikko Hermann von Hueck, aatelismies. Mukana oli varaosat ja erikoistyökalut kokonaisen korjaamon tarpeisiin. Jos auto hajosi matkalla, oli tultava omillaan toimeen. Apua ei ollut saatavilla.

Pitkien matkojen pääte pisteessä, esimerkiksi Kairossa, vaihdettiin kulkuneuvoja. Uusi ryhmä saapui tilauslennolla ja ajoi paluumatkan autolla. Ei aikaakaan, kun koneita tarvittiin jo kaksi. Ilmatilassa oli nykyistä väljempää, ja koneet pystyivät lentämään rinnakkain niin, että matkaryhmät vilkuttelivat toisilleen koneen ikkunoista.

Aavikon halki Intiaan

Vuonna 1956 Olympia järjesti ensimmäisen matkan Euroopan läpi Lähi-idän kautta busseilla Intiaan. Karavaanissa oli kolme pikkubussia ja korvaamaton Hermann von Hueck. Damaskoksesta alkoi autiomaata. Ensimmäinen suunta otettiin 400 kilometrin päässä sijaitsevalle öljyputken pumppuasemalle. Aavikkotaipaleella (jota riitti käytännössä koko Persian, nykyisen Iranin halki) ei ollut teitä, vaan Julin otti suunnan auton kojelautaan kiinnittämästään nestekompassista. Autiomaassa yövyttiin Julinin teettämässä teltoissa, jotka viritettiin bussin väliin. Ensimmäinen leiriyö vietettiin matkalla pumppuasemalle. Reitti mutkitteli, koska tietä ei ollut. Julinin bussissa oli lahtelaisnainen - matematiikan lehtori - joka istui etupenkillä laskemassa suuntia. Toisena päivänä hän laski jälleen suuntaa ja sanoi, että tuolla sen pumppuaseman pitäisi kohta olla. Ja siellähän se oli (ehkä matkassa oli vähän

tuuriakin mukana). Mekaanikko von Hueck oli herrasmies kiireestä kantapähän. Hän keksi täyttää ilmapatjan vedellä ja nostaa patjan auton katolle. Näin seurueen daamit saivat autiomaassakin nauttia iltaisin lämpimästä suihkusta.

Matkareitti kulki Bagdadista Teheraniin, sieltä Pohjois-Pakistaniin, Lahoreen, Delhiin ja lopulta Bombayhin. Matka kesti pysähdyksineen seitsemän viikkoa. Tietömillä taipaleilla Julin laski karavaaninsa keskinopeuden olleen 15 kilometriä tunnissa. Muita matkailijoita ei autiomaareitillä näkynyt. Ainoa "seuralainen" oli brittien "vävypojaksi" pyrkinyt Peter Townsend. Prinsessa Margaret olisi halunnut mennä naimisiin Townsendarin kanssa, mutta kuningatar Elisabet oli toista mieltä. Hukuttaakseen murheensa Townsend lähti yksin matkalta maailman ympäri ja eteni suomalaisten tahtiin, hieman edellä. Kaupungeissa lehdistö oli hänen kimpussaan. Autiomaassa matkalaiset eivät häntä häirinneet, mutta Hermann kyllä toivoi Townsendarin Landroverin hajoavan, jotta olisi voinut auttaa silloista maailman kuuluisinta everstiä.

Delhistä tehtiin yhdellä bussilla lisämatka Kalkuttaan. Matkan varrella tuli ongelma: joki, joka piti ylittää, oli tulvinut ja vienyt sillan mennessään. Kiertotie olisi merkinnyt 350 kilometrin kierrosta, joten joen yli oli kerta kaikkiaan päästävä. Rannalla oli kantajia, joiden kanssa Julin hieroi kaupat bussin kantamisesta sadan metrin levyisen virran yli. Kun hinnasta oli sovittu, Julin kahlas toiselle puolelle, piirsi rannalle rastin ja sanoi, että tähän bussi kannetaan. Varmuuden vuoksi hän juuri ennen ylitystä lupasi miehille työstä tuplahinnan, ettei maksusta olisi tarvinnut neuvotella uudelleen joen keskikohdassa. Julin ajoi bussin keulan jokeen ja kantajat pujottivat paksut bambuseipäät auton alta. Niin lähti 40 miestä laulaen kantamaan autoa joen yli. Julin kysyi työnjohtajalta, miksi miehet lauloivat. Tämä kertoi näiden laulavan, koska saavat kantamisesta sellaiset rahat kuin muuten saisivat kokonaisen viikon työstä.

Bombayssa bussit nostettiin laivaan, joka oli matkalla Southamptoniin, Englantiin. Tarkoitus oli mennä Suezin kanavan läpi. Tällä välin oli kuitenkin puhjennut Suezin kriisi ja kanava oli suljettu. Matka venyikin näin aiottua pitemmäksi. Matkalaiset joutuivat nimittäin purjehtimaan Afrikan ympäri - mutta pääsivät he siinä samalla käymään Kapkaupungissa.



Olympia aloitti ensimmäisenä suomalaisena matkatoimistona Afrikan-matkat jo 1950-luvun lopulla. Tässä ollaan matkalla Albert Schweitzerin sairaalaan Lambareneen 1960-luvun alkupuolella

Pikkurahalla ja oikealla asenteella

Voisi luulla, että 50-luvulla matkoille lähtijät olisivat olleet joutilaita ja varakkaita. Tosiasiassa matkalaiset olivat kuitenkin varsin tavallista väkeä, joukossa paljon esimerkiksi opettajia. Suomen markkaa ei ulkomailla vaihtanut kukaan. Ulkomaan valuuttaa sai vaihtaa henkeä kohden vain hyvin rajallisen määrän. Matkakassa laskettiin tarkasti. Alussa kerättiin jokaiselta matkalaiselta tietty summa yhteiseen matkakassaan, ja matkanjohtaja piti seurueen koko ajan tietoisena siitä, mitä mikäkin maksoi. Esimerkiksi Turkissa yövyttiin kolmen markan hintaan hengeltä, ja kun elettiin ja majoituttiin säästäväisesti, jäi rahaa matkamuihinkin.

Monet olivat ajatelleet lähtevänsä elämänsä ensimmäiselle ja viimeiselle suurelle matkalle, mutta vähintään yhtä monissa syttyi kipinä lähteä matkaan yhä uudelleen ja uudelleen. Julinin mukaan matkustaminen ei ollut niinkään kiinni rahasta, vaan asenteesta.

Ainutlaatuinen kehityskaari

Jo Olympian varhaisten, Lähi-itään tehtyjen matkojen järjestelyissä ja onnistumisissa oli oleellista se, että Julinilla oli hyvät ja luotettavat paikalliset agentit. Luottamus syntyi siten, että agenteista tuli ennen pitkää Julinien perheystäviä – ja eihän kukaan ystävänsä petä.

Matkailu ja matkakohteet ovat muuttuneet 50-luvusta valtavasti. Olympia on alusta lähtien ollut nimenomaan kaukomatkoihin erikoistunut matkatoimisto, jonka kehityskaarta voi hyvällä syyllä luonnehtia ainutlaatuiseksi. Perustamisvuonna 1952 matkattiin Lähi-itään, seuraavana vuonna ensimmäistä kertaa Egyptiin, vuonna 1956 Intiaan, ja jo muutaman vuoden kuluttua menttiin Afrikkaan aina eteläosia myöten. Afrikan-matkoilla Olympian ryhmät pääsivät tutustumaan niin Albert Schweitseriin ja hänen sairaalaansa Lambarenassa kuin Etiopian keisariin Haile Selassieenkin, joka innostui kyselemään Suomen asioista niin, että ryhmälle varattu 20-minuuttinen venähti toiselle tunnille.

Olympian maine levisi pian myös maan rajojen ulkopuolelle. Yksi merkittävä asiakasryhmä 50- ja 60-lukujen vaihteessa olivat saksalaiset, sodan jälkeen jaloilleen ponnistelevassa maassa kun ei vielä ollut kaukomatkatarjontaa omasta takaa. Ja järjestettiin matkoja ruotsalaisillekin – Tukholmaan perustettiin jopa oma toimisto, joka toimi mm. Ruotsin kirkon matkanjärjestäjänä. Toiminnan laajentuessa Olympia osti oman kaksimoottorisen lentokoneen ja perusti autovarikon ja korjaamon Kööpenhaminaan.

Olympian ensimmäinen matka maailman ympäri tehtiin Kar-Airin nelimoottorisella DC-6 -potkurikoneella 60-luvulla, jolloin ryhmiä alettiin viedä myös Etelä- ja Pohjois-Amerikkaan sekä Kaukoitään. Yhtiön nimi vaihdettiin toimintaa paremmin kuvaneeksi Olympia Lentomatkatoimistoksi.

70-luvulla Olympian matkustajat valloittivat ”viimeisenkin” mantereen ryhmän noustessa maihin Etelämantereella. Samalla vuosikymmenellä siir-

ryttiin käyttämään charter-lentojen sijasta reitti-lentoja. Vuonna 1974 Olympia aloitti ensimmäisenä eurooppalaisena matkatoimistona vakituiset ryhmämatkat Kiinaan, josta on sittemmin tullut yksi toimiston tärkeimmistä matkakohteista. 80-luvulla Olympia kasvoikin pohjoismaiden suurimmaksi ryhmämatkojen järjestäjäksi Kiinaan. Vuonna 1986 Finnair luovutti Olympialle arvostetun ”matkailualan Oskarinen” -tunnustuspalkinnon uraauurtavasta työstä suomalaisen kaukomatkailun hyväksi.

Vuosituhanen vaihteesta lähtien Olympian maailmaa ovat täydentäneet myös Kaukoretket - liikunnalliset matkat, joissa yhteistyökumppanimme on Suomen Latu.

Perinteet velvoittavat - Olympia tänään

Olympia on todellinen perheyhtiö: Eero ja Anja Julinin viidestä lapsesta kolme vaikuttaa toimistossa tänäkin päivänä. Isä-Eeron jälkeen yhtiötä ovat vuorollaan luotsanneet pojat Heikki ja Matti. Eero nimitti Heikin jälkeensä toimitusjohtajaksi vuonna 1983 ja siirtyi itse päätoimiseksi hallituksen puheenjohtajaksi. Vuonna 1998 oli Heikin vuoro siirtyä hallituksen puheenjohtajaksi ja nimittää toimitusjohtajaksi nuorempi veljensä Matti. Eero puolestaan vetäytyi viettämään hyvin ansaittuja eläkepäiviä, joiden aikana hän ehti nähdä sekä poikiensa Heikin ja Matin että perustamansa yhtiön viettävän 50-vuotisjuhliaan. Eero Julin nukkui pois joulukuun 12. päivänä vuonna 2002.

Vuoden 2008 alussa toimitusjohtajana aloitti jo 20 vuotta Olympiassa vaikuttanut Matti Palermaa. Eeron toiminta-ajatus oli aikoinaan luoda mahdollisimman hyvä tuote ja tarjota asiakkaille jotakin parempaa kuin kilpailijat. Ajatus osoittautui toimivaksi ja on ollut pysyvänä ohjenuorana myös Heikin ja Mattien aikakausilla. Olympia onkin menneiden vuosikymmenten aikana vakiinnuttanut asemansa laadukkaiden ryhmäkaukomatkojen järjestäjänä.

Tänä päivänä Olympia Lentomatkatoimisto markkinoi kaukomatkojaan toimintaa paremmin kuvaavalla markkinointinimellä Olympia Kaukomatkatoimisto - Olympian kohteethan ovat perinteisesti kaukana: Pohjois- ja Etelä-Amerikassa, Afrikassa, Lähi- ja Kaukoidässä, Oseaniassa, Antarktiksella, ja muissa kiehtovissa paikoissa. Kauas matkustava väki tuntee toimiston tarjonnan: ei matkoja tavanomaisiin kohteisiin, vaan aina jotakin eksoottista ja erikoista. Pääosa matkoista on enemmän tai vähemmän laajoja kiertomatkoja, jotka sisältävät runsaasti ohjelmaa, retkiä ja aterioita, majoituksen ensimmäisen ja loistoluokan hoteleissa sekä huolehtivan ja ammattitaitoisen suomalaisen matkanjohtajan palvelut koko matkan ajan. Uusia mielenkiintoisia matkakohteita ja -reittejä kehitellään jatkuvasti.

Olympiassa ollaan syystäkin ylpeitä kaukomailta vuosikymmenten varrella karttuneesta laajasta kokemuksesta ja osaamisesta. Ehkä parhaiten tämä kiteytyy paljon lupaavassa sloganissa ”Paras tapa kokea maailma.”

Tuomas Natri

*Markkinointikoordinaattori
Olympia Kaukomatkatoimisto 1998-*

