

MATKAILUMIES

Bengt Pihlström

Eräänä kesäpäivänä 1955 sain Gumbostrandiin puhelun professori Ilmari Hustichilta, joka oli toiminut opettajanani Hankenissa, Ruotsalaisessa kauppakorkeakoulussa. Hän asui kesäisin Röysön saarella viisi kilometriä mantereelta. Soudin sinne illansuussa ja Hustich kysyi haluanko ryhtyä Suomen Matkailijayhdistyksen ruotsinkielisen jäsenlehden Turistliv i Finlandin toimitussihteeriksi. Hustich tiesi, että olin toiminut Nya Pressenin kesätoimittajana. Itse hän oli 1930-luvulla ollut samaisen Turistliv i Finlandin toimitussihteerinä, ja suomenkielisen jäsenlehden kollegana oli silloin Jorma Tolonen, joka nyt oli SMY:n toimitusjohtaja. Hustich toimi nyt siis headhunterina, vaikka siihen aikaan sitä käsitettä ei tunnettukaan.

SMY oli isänmaallinen kansalaisjärjestö, joka osittain omisti ja osittain vuokrasi valtiolta hotelleja ja matkailumajoja. Lippulaivana etelässä oli Aulanko. Lapissa oli Pohjanhovi sekä matkailumajat. Päätoimisto oli Nokian talossa Mikonkatu 15:ssä. Valtion avustuksen varassa SMY hoiti myös Suomen ns. ulkomaanpropagandaa antaen ulkomaisille matkailijoille tietoa Suomesta sekä Helsingissä että ulkomailla sijaitsevista matkailutiedonantotoimistoissaan.

Jorma Tolonen oli humanisti, joka puhui sujuvasti saksaa ja ranskaa, mutta vain vähän englantia. Talousjohtajana oli Mauri Orama, jonka luo menimme kuukausittain saadaksemme palkkakuoren, jossa rahojen lisäksi useammalla oli myös förskottikuitteja rahoista, jotka hyvänsydaminen Maukka oli meille myöntänyt ennakoon.

Kollegani Suomen Matkailun toimitussihteerinä oli Heikki Immeli, josta tuli ystäväni. Hän oli kiinnostunut filosofiasta (Kantin sanat Es ist die Zeit oli hänen tunnuslauseena) ja terävien aforismien kirjoittaja. Immeli oli keskustoimistossa luultavasti ainoa Kekkosen suuri kannattaja, ja henkilöstön

yhteisessä lounaspöydässä syntyikin kiivaitakin keskusteluja. Immelin kanssa istuimme toimiston kirjastossa. Talvella kun huoneessa oli niin kylmä, että käytimme huopatomssuja, oli kätevää piilottaa viinipullot kirjojen taakse.

Toinen ystäväni oli Heikki Lehmusto, joka vastasi julkaisuista ja tiedotuksesta ja oli englanninkielisen kirjallisuuden asiantuntija. Hänestä kerrottiin, että hän asemasodan aikana oli tehnyt kolmen päivän aselevon venäläisten kanssa omalla rintamavyöhykkeellään, jotta sotilaat voisivat rauhassa rentoutua.

Työni toimittajana tutustutti minut Suomen matkailumaantieteeseen Bengtskäristä Hangon edustalta aina Utsjoelle saakka. Ymmärsin maamme mahdollisuudet kehittyä sekä suomalaisten että ulkomaalaisten lomamaaksi. Viihdyn, mutta kun Nya Pressen tarjosi minulle kulttuuritoimittajan paikkaa, en voinut vastustaa, koska olinhan minä julkaissut runokokoelman, ja ties mitä voisi vielä olla tulossa...

Syksyllä 1960 Heikki Lehmusto soitti ja kysyi haluaisinko tulla SMY:n ulkomaanosaston päälliköksi. Totta kai halusin. Suomen markkinointi tuntui elämäntehtävältä ja se siitä tulikin.

Ulkomaanosastolla oli oma hallintoelimensä, ulkomaantoimikunta, jonka puheenjohtajana toimi Suomen Kartonkiyhdistyksen toimitusjohtaja Ossian Soravuo, vanhan ajan herrasmies, jonka kanssa oli helppo tulla toimeen. Osasto eriytyi Suomen Matkailuliiton (SML; vuodesta 1965 SMY:n nimi) tilinpidossa omaksi yksikökseen ja muutti fyysisesti ensin Kaisaniemenkadun toiselle puolelle ja sitten Mikonkatu 13:een, jossa päällikkönä majoituin oopperalauluja Oiva Soinin entiseen mahtavalla akustiikalla varustettuun huoneeseen.

Ulkomaanosastolle rekrytoitiin lisää väkeä, ja moni heistä siirtyi sitten aikanaan MEKiin kuten



Pohjoismaiseen yhteistyöhön on aina voimakkaana kuulunut periaate "vuoroin vieraissa" – näin tietenkin myös matkailussa. Kuvassa Islannissa järjestetyn kokouksen jälkeen Suomen delegaatio rentoutumassa eli vasemmalta Bengt Pihlström, MEKin johtaja, sekä MEKin johtokunnan varapuheenjohtaja ja puheenjohtaja, ylijohtaja Olavi Syrjänen ja kansliapäällikkö Kalervo Hentilä

Anja Riste ja vaimoni Ann-Mari. 1960-luvun loppupuolella oli osaston töissä Helsingissä 16 henkilöä ja ulkomailla osaston alaisissa toimistoissa 25 henkilöä. Aina ei varmaan toimistojen päälliköiden ollut helppo olla nuoren osastopäällikön alaisina. Olihan Tukholman Bertil Nordlund ollut kolmen presidentin adjutanttina, ja Lontoon Birger Ek oli Mannerheimristin ritari.

Ulkomaanosaston työssä kehitettiin monia toimintoja – julkaisutoimintaa, lehtimiesvierailuja – jotka siirtyivät mukana myös tuleviin matkailunedistämisenorganisaatioihin. Suhde SML:oon oli paperilla kiinteä, mutta kuitenkin etäinen. Syyt olivat

muuttuvassa matkailupolitiikassa.

Nopeasti kasvava matkailuelinkeino, puhemiehenään Alkon hotelli- ja ravintolatoiminnasta vastaava kauppaneuvos Aksel Marte, arvosteli toimintaa, jonka puitteissa valtio rakensi majoitustiloja ja vuokrasi ne nimellistä vuokraa vastaan Matkailuliitolle ja sitä, että ulkomaantoiminta oli heidän kilpailijansa valtion varoin johtamaa. Ulkomaanosasto oli ristiriitojen keskipisteessä. Vaikka osasto toiminnassaan pyrki puolueettomuuteen tuoden esille yhtä hyvin muita kun SML:n toimipaikkoja, kritiikki vain kasvoi. 1960-luvun lopulla tapahtui sitten "kaappaus", jonka toimijoina voitaneen pitää ministeri Väinö Leskistä, Jaakko Paavelaa ja minua. Ulkomaanosasto siirtyi tuolloin perustetun Matkailuneuvoston – toisin sanoen valtion – alaisuuteen.

Osallistumisestani tapahtumaan sain SML:n hallituksen kokouksessa ankarat moitteet.

Muutos oli kuitenkin välttämätön. Tasapuolisuus vaati, että valtion oli itse organisoitava matkailun kehittäminen eikä jätettävä sitä yhden kansalaisjärjestön hoidettavaksi. Matkailuneuvosto ja sen toimisto (entinen ulkomaanosasto) jäivät kuitenkin lyhytaikaisiksi. Katsottiin, ettei komiteatapainen matkailuneuvosto voisi tehtäviä hoitaa eikä konkreettisia markkinointitehtäviä haluttu siirtää KTM:n matkailutoimiston tehtäväksi. Päädyttiin Matkailun edistämiskeskuksen perustamiseen. Sen synnystä ja sen tärkeimmistä tehtävistä olen kirjoittanut artikkelin tämän kirjasarjan edelliseen osaan (Tunne maasi).

Vaikka ulkomaanosaston menettäminen oli Matkailuliitolle paha isku myös statussymbolina,

oli sopimuksessa KTM:n ja Matkailuliiton välillä 1969 sovittu, että kotimaan matkailun edistäminen pääasiallisesti jää Matkailuliiton tehtäväksi. Näin alussa tapahtuikin, mutta kun MEK perustettiin, annettiin sen tehtäväksi myös kotimaanmatkailun edistäminen. MEK sai vähitellen voimavarojensa nojalla johtavan roolin kotimaan markkinoinnissa, mutta vaikka reviiireistä yritettiin sopia, ei siinä onnistuttu. Olisiko pitänyt tehdä toisin ja siten pelastaa Matkailuliitto? Tämän päivän valossa kehitys johti siihen, ettei mikään taho tänään huolehdi kotimaanmatkailusta, vaikka Matkailualan Seniorit pyrkivätkin siihen perustamalla uudestaan Suomen Matkailijayhdistyksen.

MEK sai alkunsa taloudellisen nousukauden aikana. Virasto kasvoi nopeasti, ja sen saama julkisuus oli suuri. MEKin edustajia kutsuttiin asiantuntijoina eduskunnan valiokuntien ja jaostojen kokouksiin – itse osallistuin kahteen hallituksen iltakouluun. MEK oli elämää suurempi ilmiö. Virastoa kyllä tarvittiin, mutta julkisuus ja kohu oli suhteetonta.

MEK oli alussa täynnä itseään. Johtokunnassa oli vain ministeriöiden edustajia, ja vaikka matkailuasain neuvottelukunnassa olikin matkailuelinkeinon edustajia, suhde elinkeinon oli etäinen. Tilanne paheni ensimmäisen matkailun kehittämisohjelman valmistuttua, Ohjelmassa esitettiin mm. valtakunnallisen markkinointiyhtiön ja keskusvaraamon perustamista sekä samansuuruista lomapalkkaa kaikille suomalaisille. Kesti vuosia ennen kuin matkailuparlamenttien, alueseminaarien ja investointiryhmien yhdessä tekemien ratkaisujen kautta päästiin hyvään yhteistyöhön. Mutta sen jälkeen meni hyvin.

Suhde Finnairiin oli herkkä. Finnair oli MEKin tärkein yhteistyökumppani ulkomailla. Henkilösuhteet sekä kotimaan pääkonttoreiden että ulkomailla toimivien toimistojen välillä olivat yleensä hyvät ja läheiset. MEK katsoi kuitenkin, että myös muihin Suomeen matkailijoita kuljettaviin lentoyhtiöihin, lähinnä SAS:iin, piti olla hyvät yhteydet. Tästä riideltiin, mutta Finnair pysyi kumppanina. Tarvitsimme toisiamme.

Aion nyt käydä läpi henkilöitä ja tahoja, jotka minun näkökulmastani vaikuttivat suuresti MEKin ja omaan työhöni.

Urho Kekkonen oli presidenttinä aidosti kiinnostunut matkailusta. Kaksi kertaa toimin hänen tulkkina, kun hän vastaanotti USA:n matkatoimisto- ja matkailutoimittajien edustajia, kerran lin-



*Suomen matkailun Grand Old Men
kohtasivat Rovaniemellä Bengt
Pihlström juttusilla Joulupukin kanssa*

nassa, kerran Tamminiemessä. Kekkonen ymmärsi ja puhuikin englantia hyvin, mutta haluaasi oman puheensa käännettäväksi englanniksi. Mieleenpainuvuinen muisto on kuitenkin siitä, kun Kekkonen vieraili matkailunäyttelyssä Hämeenlinnassa. Hän oli muutama päivä aikaisemmin uudenvuoden puheensa ilmaissut huolensa siitä, että saksalaiset ostaisivat järvenrantojemme parhaat palat. Kun opastin häntä näyttelyssä, hän kääntyi yllättäen puoleeni ja sanoi: Pihlström ei varmaan pitänyt uudenvuodenpuheestani. Nöyränä Kekkonen edessä vastasin: päin vastoin, herra presidentti, olitte oikeassa. Ehkä Kekkonen olisi pitänyt enemmän siitä, että olisin vastannut kielteisesti, koska uhkakuva ei toteutunut.

Matkailuministereitä oli minun 21 MEK-vuoden aikana monta, mutta kolme oli erinomaisia: Jermu Laine, Eero Rantala ja Pertti Salolainen. Jermu oli MEKin alkuvaiheen pitkäaikainen ministeri, joka

toi innovaatioita – hän kutsui koolle Pohjoismaiden matkailuministerien ensimmäisen konferenssin ja solmi matkailusopimuksen Neuvostoliiton ja sen jälkeen muutamien muiden Itä-Euroopan maiden kanssa. Eero Rantala ymmärsi elinkeinon näkemyksiä ja oli aktiivinen Itämeren yhteistyön rakentamisessa. Pertti Salolainen oli sujuvan englanninkielensä ansiosta mitä parhain kansainvälisen yhteistyön edistäjä, joka ymmärsi Suomen luonnon suojelun merkityksen.

Tärkein henkilö MEKin toiminnassa oli kuitenkin johtokunnan puheenjohtaja. Bror ”Buntta” Wahlroos oli siinä tehtävässä yliveto. KTM:n kansliapäällikkönä hänellä oli valtaa, ja hän käytti sitä MEKin hyväksi. Alkoholinkäyttö ei vaikuttanut työtehoon, mutta sen sijaan myöhemmin tullut raitistuminen aiheutti hänelle ärtymystä. MEKin toimistopäällikön Buntan mielestä liian pramea asunto ja epäonnistunut illallinen New Yorkissa johtivat välirikkoon. Wahlroos erosi johtokunnasta.

Johtokunnan puheenjohtajaksi tuli nyt KTM:n kauppaosaston päällikkö Kalervo Hentilä, ja johtokunnan työ normalisoitui. Annettiin enemmän ohjeita MEKin toiminnalle, ja johtokunnalle raportoituiin tarkemmin, kun taas Wahlroosin aikana useimmiten riitti, että hänen kanssa sovittiin asioista.

MEKin johtoryhmässä, henkilökunnan keskuudessa tuttavallisemmin ”rohtoryhmä”, valmisteltiin johtokunnalle esitettävät asiat sekä paljon muita virkamiesten päätettävissä olevia asioita. Alkuperäiseen johtoryhmään kuuluivat yleisen osaston osastopäällikkö Pekka Laukala, joka matkailuhallintokomitean sihteerinä oli kirjoittanut (kylläkin muiden avustamana) MEKin syntysanat, markkinointiosaston osastopäällikkö Kaj Grundström ja kehittämisosaston osastopäällikkö Jukka Juusela. Markkinointiosaston päälliköksi tuli myöhemmin Risto Hemming, joka myös ehti olla päällikkönä useassa ulkomaan toimistossa.

Johtoryhmän päätökset syntyivät aina yksimielisinä. Koskaan ei äänestetty. Päätöksentekoa tosin edelsi pitkät keskustelut. Uutta johtoryhmän



Matkailusta vastaavista ministreistä Pertti Salolainen osallistui mielellään myös ulkomailla järjestettyihin MEKin tapahtumiin. Kuvassa hän on juuri avannut Finland i Blå Hallen -matkailunäyttelyn Tukholman kaupungintalolla. Vasemmalla incoming-matkailumme armoitettu ideasampo Einar Candolin, oikealla Bengt Pihlström

työskentelyssä, verrattuna muihin virastoihin, oli yhteydenpito poliittisiin puolueisiin. Halusimme vaikuttaa matkailua koskeviin kannanottoihin niin hallituksessa kuin eduskunnassakin.

Eduskunnan käsitellessä MEKiä koskevaa lakia lisättiin lakiin matkailuasiain neuvottelukunta. Tämä hankaloitti asioiden käsittelyä. Suuret asiat päätettiin aina johtokunnassa, mutta tärkeimmistä suunnitelmista oli pyydetty neuvottelukunnan lausunto. Tämä hidastutti asioiden käsittelyä, koska neuvottelukunta oli myös jaettu jaostoihin, jotka halusivat saada sanansa kuuloon. Kun ottaa huomioon, että runsaslukaiseen neuvottelukuntaan kuului matkailuelinkeinon eri sektoreiden ja järjestöjen edustajia, joiden näkemykset olivat usein ristiriitaisia, konsensuksen löytäminen ei ollut helppoa. Asiaan liittyi myös arvovaltakysymys, kun johtokuntaa johti kansliapäällikkö mutta neuvottelukuntaa matkailuministeri. Aina he eivät olleet samaa mieltä.

Kansainvälinen yhteistyö kiinnosti minua alusta alkaen. Katsoin, että Suomen profilia piti nostaa, ja ensimmäinen toimenpide oli päästä ottopojan asemasta pohjoismaisessa yhteistyössä. Suomi maksoi yhteispohjoismaisten ulkomailla toimivien matkailutoimistojen kuluista vain puolet siitä mitä ”suuret pohjoismaat” maksoivat ja tämä näkyi päätöksenteossa. Pian päästiin tasavertaiseen asemaan ja puheenjohtajuus vaihtui maiden välillä säännöllisesti.

Myös Euroopan matkailussa halusin Suomen saavuttavan kärkipaikan. Niinpä minut valittiin 1975 European Travel Commissionin (ETC, Länsi-Euroopan matkailuorganisaatioiden liittymä) puheenjohtajaksi. Myöhemmin jatkoin ETAGin (European Travel Action Group, matkailuelinkeinojen yhteenliittymä) puheenjohtajana.

Liittymistä WTO:hon (World Tourism Organization) harkittiin kauan. Monet Euroopan maat, niiden joukossa muut pohjoismaat, katsoivat että WTO oli vain kehitysmaiden apujärjestö. Omasta mielestäni Suomen, joka oli liittynyt melkein kaikkiin muihin YK:n alaisiin järjestöihin, tulisi ottaa globaali vastuunsa. Matkailuministeri oli samaa mieltä. Myöhemmin, jäätyäni eläkkeelle, Suomi erosi WTO:n jäsenyydestä.

Erityisesti kiinnostuin Itämeren maiden yhteistyöstä. Itämeri rantavaltioineen voisi kehittyä uudeksi Euroopan matkailualueeksi. Neuvostoliittokin päätti tulla mukaan, ja BTC:n (Baltic Sea Tourism Commission) puitteissa, jonka puheenjohtajana toimin pitkät ajat, saatiinkin aikaan yhteistyötä.

Suomi oli siinä avainasemassa. BTC:n toiminnan puitteissa Viron, Latvian ja Liettuan matkailuyritykset ja -organisaatiot hankkivat kokemusta ja kontakteja, jotka huomattavasti helpottivat niiden sopeutumista uuteen tilanteeseen maiden jälleen vapauduttua.

Suhde Neuvostoliittoon oli matkailussakin tärkeä. Tiedettiin, että matkailijoita olisi tulossa Suomeen, jos vain NL:n osapuolelta se sallittaisiin. Jermu Laineen ollessa matkailuministeri solmittiin NL:n kanssa matkailusopimus, jonka jälkeen seurasivat jokavuotiset neuvottelut. Niissä suomalaiset matkatoimistot sopivat Intouristin kanssa kunkin vuoden matkailijamääristä, ja MEK neuvotteli Glavintouristin kanssa miten asioissa edetään.

Matkan varrella matkailijavaihto kasvoi ripeästi ja neuvostoliittolaisista kollegoista tuli hyviä ystäviä. Glavintouristin puheenjohtaja Nikitin, josta myöhemmin tuli Neuvostoliiton suurlähettiläs Japaniin, jäi jonkin verran etäiseksi. Muistan, että hänen kanssaan nähtiin kuuluisa Seitsemän veljeksen esitys Turun kaupunginteatterissa, jonka jälkeen seurasi Juhana Herttuan pidot Turun linnassa. Vähän jännitettiin tulisiko neuvostoliittolainen ministeri noudattamaan käskyä nousta seisomaan Juhana Herttuan (Börje Långin hahmossa) saapuessa saliin, mutta hyvin meni.

Intouristin Helsingin toimistoon pidettiin tiivistä yhteyttä. Tiesimme, että yksi toimiston virkailijoista oli NL:n tiedotuspalvelun mies, joka minultakin kyseli tietoja siitä, miten SDP:ssä suhtauduttiin Neuvostoliittoon. ”Oikeiden” matkailuihmisten kuten Konstantin Shibajevin ja Nina Zagrevskajan kanssa viihdymme hyvin. Joskus vain tuli pieniä erimielisyyksiä. MEKin puolelta pidettiin yhteyttä suoraan virolaisiin kollegoihin ja tästä meille huomautettiin Moskovasta. Matka Suomenlahden yli oli kuitenkin lyhyt, ja vuoden 1990 lopussa allekirjoitettiin Tallinnassa postitalon auditoriossa hotelli Virua vastapäätä yhteistyöpöytäkirja Eestin Tasavallan Matkailuviraston ja MEKin kesken.

Yhteenvetona 21 vuodesta MEKin johtajana luettelen muutamia onnistuneita ja muutamia ongelmallisia, nykykielessä haasteellisia asioita.

Vaikean alkutaipaleen jälkeen yhteistyö matkailuelinkeinon kanssa sujui hyvin, varsinkin sen jälkeen kun johtokuntaan saatiin ei ainoastaan valtion vaan myös elinkeinon edustajia.

Toin Englannista workshop-toiminnan mallin Suomeen ensimmäisenä pohjoismaana, ja siitä ke-

hittyi ajan mittaan mahtava matkailumyyntitilaisuus Purpuri ja tämän seuraajat.

Joulupukki pelastettiin Suomeen. Tanska oli aikoinaan se maa, joka sai eniten joulupukille lähetettyjä kirjeitä, tosin Grönlantiin osoitettuina. Tanskalainen kollegani Sven Acker oli käynyt Carlsbergin tehtaalla katsomassa, miten vapaaehtoiset vastasivat kirjeisiin. Siellä kirjeet seilasivat virvoitusjuomissa, joita työntekijät saivat juoda ilmaiseksi. Me lopetamme, sanoi Acker, Suomi voi jatkaa. Aloitettiin kirjeisiin vastaaminen talkoovoimin MEKin suuressa kokoustilassa. Myöhemmin seurasi Joulumaa ja mm. englantilaisten joululennot Lappiin, joiden toteutumiseen vaikutti aktiivisesti silloinen toimistopäällikkö Boris Taimitarha.

Tutkimustoiminta kehittyi ja oli korkeatasoista (kuten on edelleenkin), mutta kaikki eivät ymmärtäneet käyttää tuloksia hyväkseen.

MEKin julkaisutoiminta – esitteet ja julisteet – saivat lukuisia palkintoja kansainvälisillä matkailumessuilla. Ennen kaikkea olin ylpeä Look at Finland -aikakausilehden upeasta ulkoasusta ja sisällystöstä, joita Martti Mykkänen ja Ann-Mari Pihlström kehittivät.

Ympäristöasioiden merkitys tulevaisuuden matkailulle havaittiin aikaisessa vaiheessa. MEK tiedotti elinkeinolle ympäristöä säästävän matkailun ehdoista.

Henkilökunta sekä Helsingissä että ulkomailla oli sitoutunut työhönsä, enkä voi olla mainitsematta Pekka Laukalan keskeistä panosta monien vuosien aikana.

Huonoa sitten?

Alituisesti vaihtuvat johtamisjärjestelmät valtionhallinnossa ja myöhemmin teetetyt konsulttiselvitykset ohjaisivat ponnistukset turhiin muutoksiin eikä tulosten saavuttamiseen.

Matkailutaseeseen tuijottaminen sai liikaa merkitystä. Totta kai tiedotimme iloisina taseen ylijäämistä, mutta MEKin toiminnan vaikutus oli pieni verrattuna maailmantalouden muutoksiin.

Näin jälkeensä ihmettelen kyllä intohimoa kirjastaa Suomikuvaa (ja yritys vain jatkuu). Kaikki suomalaisten aikaansaannokset ja asenteet muovaavat Suomikuvaa eikä kampanjoilla sitä voi muuttaa.

Loppuaikani MEKissä oli ikävä. MEK oli kasvanut monen mielestä liikaa. Saneerausvaihe alkoi johtokunnan silloisen puheenjohtajan Matti Vuorian toimeksiannosta. Vaikka olin muodollisesti saneerauksen johtaja, oli seuraajani johtajana Pirjo-Riitta Vatanen kuitenkin se henkilö, joka sai tehtäväksi uudistaa MEKiä. Pekka Laukalan kanssa yritimme sijoittaa irtisanottavat henkilöt muihin ministeriöihin, ja siinä onnistuimmekin. Yksi ainoa ei saanut uutta paikkaa, mutta on myöhemmin elämässä pärjännyt hyvin. Muut sijoittuivat sisäasiainministeriöön, liikenneministeriöön sekä kauppa- ja teollisuusministeriöön. Itse kuuluin viime mainittuun ryhmään.

Kauppa- ja teollisuusministeriössä toimin neljä vuotta neuvottelevana virkamiehenä – virkanimike, joka antoi aika vapaat kädet. Kari Tarasti hoiti ministeriössä matkailun kotimaan asiat, minä kansanvälisen yhteistyön. Bo Göran Eriksson, kauppaosaston johtaja, oli käytännössä esimieheni, vaikka ministeriön hierarkiassa oli muitakin välipäälliköitä. BGE oli suoran toiminnan mies, joka luotti siihen että osaan hommani. Viihdyin hyvin Aleksanterinkadun työtovereiden kanssa ja lienen ollut viimeinen virkamies, joka tupakoi työhuoneessaan.

Päätyöni liittyi Euroopan Unioniin ja sen lukuisiin matkailutyöryhmiin ja kokouksiin, joita välillä pidettiin jopa joka toinen viikko Brysselissä. Pohjoismainen yhteistyö oli tiivistä, mutta havaitsin, että Suomella oli monen muunkin maan kanssa yhteneväisiä näkemyksiä. Toin Suomen kannan useasti esille. Minusta se oli tärkeää, vaikka BGE lähtiessäni eläkkeelle tokaisi, ettei tulevaisuudessa näin korkeata profilia tarvitse pitää. Otin tämän vastaan positiivisesti.

Tärkeimpänä saavutukseni EU-työn ulkopuolella pidän alullepanoa sille,

että Suomen Matkailuelinkeino (SME) perustettiin, olkoonkin että SME nyt on jo haudattu.

Työelämäni olisi voinut vielä jatkua, kun sain WTO:lta (Maailman matkailujärjestöltä) tarjouksen siirtyä korkeaan tehtävään sen päämajaan Madridiin. Katsoin kuitenkin, että jo riittää.