

Maija Jokinen

# **MATKAILUN HYÖTY JA TÄRKEYS**

Kannanotot matkailualan puolesta 1944-1952

Yhteiskuntatieteiden tiedekunta

Kandidaatintutkielma

Tammikuu 2022

# TIIVISTELMÄ

Maija Jokinen: Matkailun hyöty ja tärkeys. Kannanotot matkailualan puolesta 1944-1952  
Kandidaatintutkielma  
Tampereen yliopisto  
Historian tutkinto-ohjelma  
Tammikuu 2022

---

Tutkimuksen aiheena on matkailun asema Suomessa sodan jälkeisessä yhteiskunnassa. Tutkimustehtävänä on selvittää sitä, miten matkailun merkitystä ja tärkeyttä puolustettiin Suomessa toisen maailmansodan jälkeen. Tutkimusaineistona on Suomen Matkailuyhdistyksen julkaisema Suomen Matkailu -lehti vuosilta 1944-1952. Tutkimuksen ajallinen rajausta päättyy vuoteen 1952, koska tuo vuosi on yleisesti nähty vuotena, jolloin suomalainen yhteiskunta oli päässyt yli monesta sodan jälkeisestä ongelmasta. Matkailun kannalta etenkin vuonna 1952 Suomessa järjestetyt kesäolympialaiset olivat tärkeä tapahtuma. Tutkimusaineistoa on käyty läpi tutkimalla sitä, miten matkailu esitettiin ratkaisukeinona suomalaisen yhteiskunnan ongelmiin ja mikä merkitys matkailulle annettiin.

Suomen Matkailuyhdistys vastasi tutkimusajankohtana matkailun edistämistyöstä Suomessa ja tutkimuksen aineisto on keskittynyt esittelemään Suomen Matkailuyhdistyksen näkökantoja. Suomen Matkailuyhdistys oli perustettu vuonna 1887 edistämään suomalaisten kotimaan tuntemusta ja matkailun edistämistyö oli yhdistyksen vastuulla aina 1970-luvulle asti. Tänä aikana matkailusta kehittyi yksi merkittävimmistä elinkeinosta maailmassa ja sen merkitys Suomessakin kasvoi niin, että valtio lopulta otti matkailunedistämistyön hoitaakseen.

Sodan jälkeen suomalainen yhteiskunnassa oli monia ongelmia. Tutkimusaineiston perusteella matkailuala pyrki tarjoamaan ratkaisuja näihin ongelmiin ja sitä kautta osoittamaan matkailun hyödyllisyyden ja tärkeyden. Tutkimusaineistosta nousee esiin se, miten matkailu nähtiin keinona auttaa Suomea taloudellisissa ongelmassa. Matkailu kotimaassa lisäsi taloudellista toimeliaisuutta ja etenkin ulkomaiset matkailijat nähtiin tärkeinä ulkomaan valuutan tuojina. Taloudellisten näkökulmiin liittyi myös Suomen Matkailuyhdistyksen oma taloudellinen tilanne. Yhdistyksen toiminnan kannattavuuden parantamiseksi yhdistys vaati Suomen valtion taloudellista tukea. Tästä tuesta valtio tulisi hyötymään lisääntyneinä matkailutuloina. Matkailun tärkeyttä perusteltiin myös sillä, että kotimaan matkailu tarjosi sodan rasittamille kansalaisille vaihtelua ja virkistystä. Sodan jälkeen mielialat olivat matalalla ja matkailu nähtiin yhtenä keinona piristää ihmisiä ja kohottaa kansallistuntoa. Taloudellisen hyötyjen ja mielialojen parantamisen lisäksi matkailun koettiin hyödyttävän Suomen asemaa kansainvälisesti. Hyvän Suomi-kuvan antaminen ulkomaalaisille oli tärkeää, jotta mielikuvat Suomesta ja suomalaisista saisivat myönteisen sävyn hävityn sodan jälkeen. Matkailu ja sitä kautta tutustuminen toisiin kansoihin ja valtioihin vähensi epäluuloja ja paransi ihmisten tietämystä muista. Suomessa järjestetyissä vuoden 1952 olympialaisissa yhdistyivät nämä kolme matkailun kannalta tärkeää teemaa; talous, mielialojen nostatus ja Suomen maine kansainvälisesti.

Avainsanat: matkailu, talous, mieliala, kansainvälisyys

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla

## Sisällys

1. Johdanto.....	1
1.1 Tutkimusaiheen rajaus .....	2
1.2 Lähteiden esittely ja tutkimustapa.....	3
1.3 Tärkeimmät käsitteet.....	4
1.4 Aiempi tutkimus.....	5
1.5 Matkailun kehitys Suomessa .....	8
2. Lähtökohdat matkailun uudelleen käynnistymiselle sodan päättymisen jälkeen .....	8
3. Matkailun hyötyjen ja tärkeyden käsittely Suomen Matkailussa.....	10
3.1 Matkailun merkitys mielialojen kohottajana.....	10
3.2 Suomen Matkailuyhdistyksen jäsenten merkitys matkailunedistämistyössä .....	11
3.3 Matkailun hyödyt valtiolle .....	12
3.4 Matkailun merkitys kansainvälisesti.....	13
3.5 Matkailun taloudelliset kysymykset.....	14
3.6 Valtion näkemys matkailuun.....	17
3.7 Matkailuuala ja vuoden 1952 olympialaiset .....	18
4. Päätelmät .....	20
5. Lähde- ja kirjallisuusluettelo .....	23

## 1. Johdanto

Matkailuala oli Suomessa itsenäistymisen jälkeen päässyt lupaavaan kasvuun, mutta toinen maailmasota keskeytti tämän kehityksen. Matkustaminen Suomeen ja Suomesta pois oli käytännössä mahdotonta ja kotimaan matkailulle oli monia esteitä. Sodan päättymisen jälkeen matkailu haluttiin saada nopeasti uudelleen käyntiin. Tutkimuskysymyksenäni on, millä tavoin matkailuala Suomessa pyrki perustelemaan tärkeyttään ja hyödyllisyyttään sodan jälkeisinä vuosina, kun suomalainen yhteiskunta oli suurissa ongelmissa ja taloudelliset resurssit olivat vähissä. Matkailualaa edustaa tässä tutkimuksessa Suomen Matkailijayhdistys, jonka toimintaan matkailun edistäminen ja matkailun mahdollisuuksien luominen kuului. Tutkimusaineistoni perusteella matkailualan katsottiin edistävän ihmisten mielialoja, parantavan kansainvälisiä suhteita ja tuovan taloudellista hyötyä. Tutkimuskysymystä selvitän sen perusteella, mitä Suomen Matkailijayhdistyksessä ajateltiin matkailualan tilanteesta ja miten erityisesti kotimaan matkailun tärkeyttä perusteltiin julkisissa kirjoituksissa. Lähteenä tutkimuksessa käytän Suomen Matkailijayhdistyksen julkaisemaa Suomen Matkailu -lehteä vuosilta 1944-1952.

Matkailuala oli vähittäiskaupan kanssa eniten kasvaneet palvelualat 1900-luvulla. Matkailu on hyvä esimerkki siitä, miten ihmisten elämäntapa länsimaissa muuttui hyvinkin nopeasti 1900-luvulla. Tekninen ja taloudellinen kehitys mahdollistivat sen, että kulkeminen eri liikennevälineillä nopeutui ja halpeni. Lisäksi ihmisillä oli enemmän vapaa-aikaa ja rahaa käytettävissään kuin ennen, joten matkailulle alkoi olla kysyntää. Toisen maailmansodan jälkeen taloudellinen kasvu nopeutui 1950-luvulla ja massatuotanto levisi ympäri maailmaa. Joukkokulutus seurasi massatuotantoa ja matkailu oli yksi aloista, jossa tarjonta ja kulutus kasvoivat jyrkästi länsimaissa.<sup>1</sup> Siirtyminen massaturismin aikakauteen ei tapahtunut hetkessä toisen maailman sodan päättymisen jälkeen, vaan kesti oma aikansa ennen kuin matkailu pääsi uuteen vauhtiin Euroopassa.

Suomessa matkailunedistämistyöstä vastasi aina 1970-luvulle asti Suomen Matkailijayhdistys. Yhdistys oli perustettu vuonna 1887 edistämään etenkin omien kansalaisten kotimaan tuntemusta. Yhdistystä oli perustamassa joukko akateemisia tiedemiehiä, joita yhdisti kiinnostus matkustamiseen ja kansallisromanttinen aate. Suomalaista identiteettiä saataisiin vahvistettua, kun suomalaiset oppisivat paremmin tuntemaan oman maansa ja arvostamaan sen kauneutta ja ainutlaatuisuutta. Matkailu kotimaassa ja ulkomailla tulisi nostamaan suomalaisten tietämyksen tasoa ja tämä suomalaisten sivistystason nostaminen oli yksi Suomen Matkailijayhdistyksen toiminnan motiiveista. Yhdistyksen perustajat myös tunnistivat sen, että matkailusta olisi taloudellista hyötyä.

---

<sup>1</sup> Schön 2013, 310-311 ja 402-404.

Suomen Matkailijayhdistyksen tavoitteena oli olla epäpoliittinen ja kielikysymyksestä vapaa yhdistys, johon kaikki matkailusta kiinnostuneet olivat tervetulleita.<sup>2</sup>

Suomessa, kuten Norjassa ja Ruotsissakin, matkailunedistämistyö oli yhdistyspohjaista toimintaa, jossa toiminta perustui vapaaehtoisten jäsenten aktiivisuuteen. Suomen Matkailijayhdistys oli keskusorganisaatio, jolla oli eri kaupungeissa ja maakunnissa omia pienempiä paikallisosastoja. Näiden paikallisosastojen jäseneksi yksittäiset kansalaiset pystyivät liittymään pienellä jäsenmaksulla. Paikallisosastot auttoivat ja neuvoivat ulkomaisia matkailijoita Suomeen matkustamisesta ja laativat matkasuunnitelmia matkailijoille. Suomen Matkailijayhdistys oli mukana perustamassa vuonna 1909 Suomen ensimmäistä oikeaa matkatoimistoa, jonka avulla entisestään yritettiin parantaa Suomen tunnettuutta ulkomailla ja helpottaa matkustamista Suomeen. Julkisen vallan toimesta matkailuun alettiin kiinnittää huomiota vasta Suomen itsenäistymisen jälkeen, jolloin matkailu nähtiin keinona lisätä nuoren, juuri itsenäistyneen valtion tunnettuutta.<sup>3</sup>

### 1.1 Tutkimusaiheen rajaus

Tämän tutkimuksen näkökulma on Suomen Matkailijayhdistyksen. Keskitys kuvaamaan sitä, millaisia näkemyksiä juuri matkailualan edistämistyöstä vastuussa olleella toimijalla oli. Tutkimusaineistosta ei käy ilmi se, millaisia kokemuksia yksittäiset kansalaiset saivat matkailusta sodan jälkeen ja pitivätkö yksittäiset ihmiset matkailua miten suuressa arvossa. Suomen valtion suhtautuminen matkailuun ja matkailun edellytysten parantamiseen jäivät myös tutkimuksen ulkopuolelle. Olen kuitenkin ottanut mukaan lähdeaineistosta löytyneen valtiovarainministeri Onni Hiltusen (1895-1971) puheen. Käsittelen Hiltusen puhetta luvussa 3.6. Tästä Hiltusen puheenvuorosta käy ilmi, mistä lähtökohdista valtio lähti rakentamaan uutta suhdetta matkailuun sodan jälkeen.

Koska näkökulma tutkimukseen on Suomen Matkailijayhdistyksen, lähdeaineiston olen rajannut vain Suomen Matkailu -lehteen. Suomen Matkailijayhdistys julkaisi ja kustansi itse lehteä, joten kaikki mitä lehdessä on julkaistu, edustaa Suomen Matkailijayhdistyksen näkemyksiä. Lehdessä on tuotu esiin niitä asioita, joihin Suomen Matkailijayhdistys on halunnut kiinnitettävän huomiota, ja joiden puolesta yhdistys on halunnut puhua julkisesti.

Maantieteellisesti tutkimus käsittelee vain matkailun edistämistyötä Suomessa. Toisen maailmansodan jälkeen suurin osa Euroopan valtioista oli samanlaisissa ongelmissa matkailun suhteen kuin Suomi materiaalipulan, pakolaisten ja jälleenrakentamisen haasteiden kanssa. Suomen tilanteen tarkempi vertailu muihin maihin ei kuitenkaan ole tämän tutkimuksen puitteissa mahdollista.

---

<sup>2</sup> Markkanen 1987, 151-153, 157.

<sup>3</sup> Markkanen 1987, 162-165, 209.

Lähdeaineisto on ajallisesti rajattu Suomen Matkailun julkaisuihin vuodesta 1944 lukien vuoteen 1952 asti. Tarkastelu päättyy vuoteen 1952, koska tuohon vuoteen osui monta tapahtumaa, kuten Helsingin olympialaiset, viimeisen sotakorvauksen maksu Neuvostoliitolle ja Armi Kuuselan valinta Miss Universumiksi, jotka kohottivat mielialoja Suomessa ja sodan jälkeisestä pulakaudesta oli päästy yli<sup>4</sup>. Matkailun näkökulmasta etenkin olympialaisten merkitys oli suuri ja tämän vuoksi olen halunnut sisällyttää olympialaiset tutkimuksen piiriin. Olympialaisten järjestämiseen liittyivät samat tavoitteet, millä matkailuala perusteli omaa hyödyllisyyttään; kansalaisten mielialojen nostattaminen, kansainvälisten suhteiden parantuminen ja taloudellinen hyöty.

## 1.2 Lähteiden esittely ja tutkimustapa

Suomen Matkailua julkaistiin vuosina 1944-1945 kolme numeroa vuodessa, vuosina 1946-1947 neljä numeroa ja vuodesta 1948 lähtien viisi numeroa vuodessa. Tutkimusta varten kävin läpi 29 lehden numeroa, joista mukaan tarkempaan tutkintaan valitsin ne artikkelit, joissa oli käsitelty matkailun tilannetta ja matkailun tulevaisuuden näkymiä. Yleensä nämä kantaaottavat kirjoitukset oli julkaistu lehden ensimmäisenä artikkelina paikalla, jossa lehden pääkirjoitukset ovat. Artikkeleita ei ole erikseen Suomen Matkailussa otsikoitu pääkirjoituksiksi, mutta miellän ne tämän tutkimuksen yhteydessä pääkirjoituksiksi, jossa otetaan kantaa oman alan puolesta ja esitetään mielipiteitä. Pääkirjoitusten lisäksi matkailualan kannanottoja löytyi Suomen Matkailussa julkaistuista puheista ja esitelmistä. Muutoin Suomen Matkailu sisälsi pääasiassa suomalaisia matkakohteita esitteleviä juttuja ja uutisia matkailualan tapahtumista. Lehdessä julkaistut mainokset painottuivat matkakohteiden ja matkustajapalveluiden mainontaan.

Suomen Matkailussa julkaistujen kirjoitusten tutkimisessa olen käyttänyt apuna Pertti Alasuutarin kehittämä tapaa pääkirjoitusten analysointiin. Alasuutari oli omaa tutkimustaan varten analysoinut Helsingin Sanomien pääkirjoituksia ja sitä, millaista rakennetta ne noudattivat. Alasuutari erottelee tekstinrakenteen seuraaviin vaiheisiin: kirjoituksen liittäminen ajankohtaiseen aiheeseen, aiheeseen liittyvän ongelman esittely, ongelman ratkaisumallin esittelyn ja lopuksi ongelman liittäminen laajempaan yhteiskunnalliseen kehykseen.<sup>5</sup> Tästä Alasuutarin kehittämästä mallista käsin olen lukenut Suomen Matkailun artikkeleita ja pyrkinyt nostamaan esiin aiheet ja tavat, joilla matkailu on esitetty yhtenä keinona sodasta toipumiseen ja keinona auttaa yhteiskunnan kohtaamien ongelmien ratkaisemiseksi. Jokaista yksittäistä artikkelia en käsittele yksityiskohtaisesti Alasuutarin mallin mukaan.

Erkki Markkanen on määritellyt Suomen Matkailu -lehden ammattijulkaisuksi. Yksittäiset kansalaiset pystyivät liittymään paikallisiin matkailijayhdistyksiin ja jäsenetuun kuului Suomen

---

<sup>4</sup> Korkikangas 2013, 25.

<sup>5</sup> Alasuutari 2014, 136-139.

Matkailu -lehti.<sup>6</sup> Suomen Matkailu -lehden ensimmäisessä julkaistussa numerossa 15.1.1936 Suomen Matkailuyhdistyksen johtokunnan silloinen puheenjohtaja Jalmar Castrén (1873-1946) määritteli lehden tehtäväksi ”avata matkailunedistämistyön harrastajille tilaisuuden entistä paremmin seurata matkailua koskevia asioita ja vaihtaa ajatuksia matkailunedistämiskeinoista”. Lisäksi Castrén toivoi lehden ”saavan kaikkien oikeinajattelevien kansalaisten suosion ja kannatuksen voidakseen tehokkaasti tukea maalle tärkeää matkailunedistämistyötä”.<sup>7</sup> Lehdellä oli selkeä tavoite ja pyrkimys matkailun edistämiseen. Tämä tavoite tietyn asian edistämiseen on otettava huomioon, koska lehden kirjoitukset edustavat vain Suomen Matkailuyhdistyksen kantoja.

### 1.3 Tärkeimmät käsitteet

Suomen Matkailun pyrkimyksenä oli matkailun edistäminen, jonka vuoksi lehden luonteeseen liittyy läheisesti turistipropaganda. Taina Syrjämaa on määritellyt turistipropagandan matkailumainonnan ja varsinaisen propagandan välimaastoon. Syrjämaan mukaan turistipropaganda on suostuttelevaa ja vaikuttamaan pyrkivää kommunikaatiota, mutta se ei pyri mainostamaan mitään tiettyä matkakohdetta. Pyrkimyksenä on edistää matkailuelinkeinoa yleisellä tasolla ja tuoda maalle matkailusta saatavia hyötyjä. Turistipropagandaa harjoittaa yleensä valtiollinen tai alueellinen matkailunedistämisen organisaatio tai yhdistys, kuten tässä tutkimuksessa tarkastelun kohteena oleva Suomen Matkailuyhdistys.<sup>8</sup> Suomen Matkailuyhdistyksen vuosikertomuksissa on oma osionsa otsikolla ”Propaganda”, jossa käsitellään juuri näitä keinoja, joita yhdistys on käyttänyt matkailun edistämiseksi<sup>9</sup>.

Suomen Matkailun numerossa 3/1950 on julkaistu Suomen Matkailijayhdistyksen toimitusjohtaja Yrjö Soinin (1896-1975) pitämä esitelmä otsikolla *Matkailun olemuksesta*. Tässä esitelmässä Soini on käsitellyt muun muassa matkailupropagandan määritelmää ja sen tehtäviä. Soinin mukaan matkailutyö jakaantuu käytännölliseen puoleen ja propagandaluonteiseen puoleen. Valtio ja yksityiset tahot huolehtivat pääosan matkustamisen käytännön puolen järjestelyistä, esimerkiksi liikenneyhteyksien rakentamisesta ja niiden toiminnassa sekä hotelli- ja ravintolatoiminnasta. Suomen Matkailijayhdistykselle jää hoidettavaksi matkailupropaganda. Soini määrittelee matkailupropagandan ”matkailun hyödyn teroittamiseksi, matkailuhalun herättämiseksi, matkailua koskevien neuvosten antamiseksi ja julkaisutoiminnaksi”.<sup>10</sup> Nykyään propagandalla on kielteinen merkitys, mutta Suomen Matkailussa propagandaa on käytetty neutraalina terminä, jolla tarkoitetaan tietyn asian puolesta puhumista ja asian edistämistä.

<sup>6</sup> Markkanen 1987, 337.

<sup>7</sup> Castrén, 'Matkailun ystäville', *Suomen Matkailu*, 15.1.1936, nro 1, 3.

<sup>8</sup> Syrjämaa 1997, 83-84.

<sup>9</sup> Esimerkiksi Suomen Matkailuyhdistyksen vuoden 1943 toimintakertomus, *Suomen Matkailu*, kesäkuu 1944, nro 2, liite, 5.

<sup>10</sup> Soini, 'Matkailun olemuksesta', *Suomen Matkailu*, elokuu 1950, nro 3, 8-9.

Syrjämaa käyttää tutkimuksessaan termiä turistipropaganda ja Suomen Matkailussa puhutaan matkailupropagandasta. Matkailun ja turismin määritelmässä on eroa. Auvo Kostiaisen mukaan matkailulla tarkoitetaan yksinkertaisimmillaan siirtymistä paikasta toiseen. Jotta matka olisi matka, sen tulee suuntautua oman kotipaikkakunnan ulkopuolelle. Matkailun erilaisia muotoja löytyy pitkältä ajalta menneisyydessä, kuten opintomatkat ja kauppamatkat. Turismi liittyy tiiviimmin teollistuneiden yhteiskuntien matkailuun, jossa ihmisten mahdollisuudet matkustamiseen lisääntyivät ja matkailuun liittyvät palvelut kehittyivät taloudellisen hyödyn saamiseksi. Turisti liikkuu osana isoa joukkoa kiertelemässä nähtävyyksiä, kun taas matkailija pyrkii enemmän yksilöllisempiin kokemuksiin.<sup>11</sup>

#### 1.4 Aiempi tutkimus

Sven Hirnin ja Erkki Markkasen vuonna 1987 julkaistu teos *Tuhansien järvien maa. Suomen matkailun historia* laajin esitys siitä, miten suomalainen matkailuala on kehittynyt 1500-luvulta lähtien. Markkanen on käsitellyt teoksessa kattavasti toisen maailmansodan jälkeistä tilannetta matkailualalla. Hirnin ja Markkasen tutkimus suomalaisen matkailun historiasta on laadittu Matkailun edistämiskeskuksen ja Suomen Matkailuliiton (entinen Suomen Matkailijayhdistys) toimeksiannosta<sup>12</sup>.

Lapin merkitys suomalaiselle matkailulle on aina ollut merkittävä. Harri Hautajärvi on väitöskirjassaan *Autiotuvista lomakaupunkeihin. Lapin matkailun arkkitehtuurihistoria* tutkinut sitä, miten matkailun käytössä olleita hotelleja ja muita majoituspaikkoja lähdettiin rakentamaan uudelleen Lapin sodan jälkeen. Suurin osa Lapissa sijainneista hotelleista ja matkailumajoista oli Suomen Matkailijayhdistyksen omistuksessa. Hautajärvi on käsitellyt rakennusten arkkitehtuurin lisäksi sitä, millainen merkitys Lapin matkailulla oli suomalaisille sodan jälkeen. Hautajärven mukaan Karjalan menetyks vahvisti Lapin asemaa suomalaisten mielissä alkukantaisena erämaana, jossa oli salaperäistä lumovoimaa. Ne, jotka pystyivät rahan ja vapaa-ajan puitteissa matkustamaan Lappiin, halusivat kokea erämaahenkisyyttä ja Lapin romantiikkaa.<sup>13</sup>

Suomalaisten suhtautumista matkailuun sodan jälkeisinä vuosina on käsitellyt Martti Pelvo väitöskirjassaan *Avautuma maailma ja kodin pyyteet. Kodin ja vieraan suhde suomalaisissa ulkomaanmatkojen kuvauksissa 1945-1963*. Pelvon näkökulma on suomalaisten tekemissä ulkomaanmatkoissa. Kun ulkomaille lähteminen lopulta helpottui sotavuosien jälkeen, keskustelua käytiin siitä, mihin maihin oli suotavaa matkustaa. Poliittinen vastakkain asettelu näkyi keskustelussa; kommunistit vastustivat matkailua länsimaissa ja länsimieliset puolestaan karsastivat sosialistisia maita. Pelvo käsittelee myös ulkomaanmatkojen kansallista merkitystä. Sodan jälkeen

<sup>11</sup> Kostiainen 2004, 11-12.

<sup>12</sup> Hirn & Markkanen 1987, 6.

<sup>13</sup> Hautajärvi 2014, 200.



kotimaasta pois pyrkiminen ja vieraassa maassa viihtyminen katsottiin olevan epäisänmaallinen teko. Ulkomaille matkustaminen katsottiin hyödylliseksi niissä tapauksissa, joissa matkailija pystyi tuomaan mukaan sellaisia tietoja ulkomailta, jotka olivat Suomen kannalta myönteisiä ja paransivat Suomen asemaa muihin maihin verrattuna.<sup>14</sup>

Hautajärven ja Pelvon tutkimusten avulla pystyy hahmottamaan, millainen matkailun merkitys oli suomalaisille sodan jälkeisinä vuosina ja miten matkailuun suhtauduttiin yksilötasolla. Matkailulla on vaikutusta myös valtiolle. Taina Syrjämaa on artikkelissaan *Matkailu modernissa maailmassa* tutkinut sitä, miten matkailusta muodostui osa valtioiden talouksia ensimmäisen maailmansodan jälkeen ja mikä merkitys valtion roolilla on matkailun edistämässä. Valtioiden rahallinen panostus matkailun edistämiseen näkyi suoraan matkailun tuottamina tuloina ja matkailijamäärien kasvuna.<sup>15</sup> Toisen maailmansodan jälkeen kilpailu suosituimpien matkailukohteiden välillä kasvoi entisestään.

Tämän tutkimuksen tarkastelussa on matkailun tilanne Suomessa toisen maailmansodan päättymisen jälkeen ja sitä seuranneina vuosina. Sodasta rauhaan palaavan yhteiskunnan ongelmia on käsitelty esimerkiksi Petri Karosen ja Kerttu Tarjamon toimittamassa teoksessa *Kun sota on ohi. Sodista selviytymisen ongelmia ja niiden ratkaisumalleja 1900-luvulla*. Petri Karonen on luokitellut yhteiskunnan ja erityisesti valtiovallan kohtaamia haasteita rauhaan palaamisen yhteydessä. Karosen mukaan haasteet ovat: 1) yleinen demobilisointi, 2) poliittisten ja taloudellisten ongelmien ratkaiseminen, 3) yhteiskunnan rauhoittaminen, 4) veteraanien integrointi siviiliyhteiskuntaan, 5) sotainvalideista, sota-orvoista ja -leskistä sekä omaisuutensa menettäneistä huolehtiminen ja 6) henkisten vaurioiden minimointi ja kansakunnan henkisen tilan parantaminen.<sup>16</sup> Karosen artikkelin pohjalta matkailualan ongelmat pystyy sijoittamaan isompaan kokonaisuuteen, joita suomalaisessa yhteiskunnassa oli heti sodan päättymisen jälkeen. Matkailun näkökulmasta yhteiskunnan rauhoittaminen on ensimmäinen asia, mikä tuli saada kuntoon, jotta matkailulla ylipäätään oli edellytyksiä. Taloudellisten ongelmien ratkaiseminen liittyi matkailuun, koska esimerkiksi juuri hintojen kohoaminen huononsi Suomen mainetta matkailumaana. Matkailulla oli oma roolinsa myös henkisten vaurioiden parantamisessa. Matkailu tarjosi hetkellisen mahdollisuuden irrottautumiseen normaalista arjesta ja kotimaan matkailulla pyrittiin nostattamaan kansalaisten kansallistuntoa.

---

<sup>14</sup> Pelvo 2007, 50-53.

<sup>15</sup> Syrjämaa 2004, 188-191.

<sup>16</sup> Karonen 2006, 12.

## 1.5 Matkailun kehitys Suomessa

Suomen kehitys matkailumaana noudatti länsimaista kehitystä<sup>17</sup>, tosin jälkijättöisesti. Ensimmäisiä tunnettuja ulkomaisia tutkimusmatkailijoita tuli Suomeen 1500- ja 1600-luvuilla ja erityisesti Lappiin suuntautuneiden tutkimusmatkojen määrä kasvoi 1700-luvulla. Lappi hallitsi pitkään Suomen ainoana vartenotettavana matkakohteena, kunnes ulkomaalaiset ja suomalaiset itsekin löysivät muut vaikuttavat luontokohteet Suomessa, kuten esimerkiksi Punkaharjun, Imatran ja Kyröskosken koskimaisemat sekä saariston. Matkailijoille tarjottavat palvelut ja liikenneyhteydet parantuivat Suomessa 1800-luvun aikana. Venäläisten matkailijoiden merkitys etenkin itäisessä Suomessa kasvoi merkittävästi sen jälkeen, kun Suomi oli liitetty Venäjään. Suomi hyötyi 1800-luvun lopulla suosioon nousseesta kylpylämatkailusta ja suosittuja kylpylöitä oli esimerkiksi Helsingissä ja Hangossa.

Ensimmäisen maailmansodan jälkeen matkailijoiden määrä kasvoi Euroopassa ja perinteisten matkailumaiden (esimerkiksi Italia, Sveitsi, Norja) rinnalle syntyi joukko uusia valtioita, Suomi näiden mukana. Matkailu nähtiin Suomessa tapana lisätä nuoren valtion näkyvyyttä maailmalla ja ulkomaisia matkailijoita haluttiin tutustumaan suomalaiseen, kehittyneeseen yhteiskuntaan. Venäjältä ei enää Suomeen matkustettu vapaa-ajan viettoon, joten matkailijoita piti houkutella muista maista. Hotellien ja ravintoloiden tasoa oli saatu nostettua Suomessa 1930-luvulle tullessa vastaamaan ulkomaisten matkailijoiden tarpeita. Uusia matkakohteita kehitettiin vanhojen rinnalle, esimerkiksi rakennettiin maailman ainoa autotie Jäämeren rannalle Petsamoon. Suomi houkutteli matkailijoita 1930-luvulla edullisen hintatason ja rauhallisuuden vuoksi. Levottomuus Euroopassa kuitenkin lisääntyi ja hyvin alkuun päässyt matkailun kehitystyö Suomessa katkesi toisen maailmansodan syttymiseen.<sup>18</sup>

## 2. Lähtökohdat matkailun uudelleen käynnistymiselle sodan päättymisen jälkeen

Matkailu koettiin Suomessa tarpeellisina ja toiminta haluttiin mahdollisimman nopeasti jälleen käynnistää toisen maailmansodan päättymisen jälkeen. Matkailun merkitys kasvoi entisestään ja siitä muodostui koko kansan harrastus, johon kaikilla yhteiskuntaryhmillä alkoi olla varaa ja kiinnostusta. Matkakohteiden luonne muuttui. Ihmisiä ei vetänyt puoleensa enää vain ainutlaatuiset luontokohteet, vaan ihmisten aikaansaannokset ja tutustuminen muiden maiden tavallisten ihmisten elämään sodan jälkeen alkoivat kiinnostaa. Suomen Matkailussa todettiin, että jokaisesta maasta oli tullut matkailumaa. Kovassa kilpailutilanteessa matkailijoista matkojen hinnat ja kustannukset

<sup>17</sup> Matkailun kehitys länsimaissa, kts. esimerkiksi Kostiainen 2004, 323-326.

<sup>18</sup> Hirn & Markkanen 1987, 16-36, 54-55, 131-132, 207-222, 319.

matkakohteessa muodostuivat tärkeäksi tekijäksi. Matkailusta tuli yhä enemmän taloudellista toimintaa, jossa raha ratkaisi. Matkailun aiemmat motiivit, sivistys ja aatteelliset tekijät, jäivät taloudellisten vaikuttimien jalkoihin.<sup>19</sup>

Suomen Matkailun joulukuussa 1944 julkaistussa numerossa käytiin läpi matkailulle koituneita tappioita sodasta. Varsinaisesta sodasta Suomen Matkailuyhdistys oli selvinnyt suhteellisen vähin aineellisen vaurioin, mutta välirauhassa sovitut alueluovutukset olivat suurempi menetys. Kirjoituksessa todetaan katkerin mielin matkailulle tärkeiden alueiden menettämisen lisäksi se, että kovalla työllä aikaansaatu Lapin hotelli- ja matkailumajaverkosto on kokonaan tuhkana ja raunioina saksalaisten sotilaiden jäljiltä.<sup>20</sup>

Tilanne oli hankala käytännön työn kannalta. Lapin hotellien ja matkailumajojen uudelleen rakennustyöt piti aloittaa tilanteessa, jossa rakennusmateriaalista oli kova pula. Elintarvikepula vaikeutti ravintoloiden toimintaa ja energian säännöstelyn vuoksi lämmintä vettä oli tarjolla vain harvassa hotellissa. Liikenne oli pääasiassa junien varassa, kun linja-autoista, autoista ja polttoaineista oli pulaa. Ulkomailta pääsi Suomeen heti sodan jälkeen vain muutamalla laivavuorolla viikossa. Ulkomaisten matkailijoiden saapumista Suomeen vaikeutti myös se, että Helsingin lentokenttä oli valvontakomission hallussa ja lentoliikenne oli ohjattu Hyvinkään lentokentälle.<sup>21</sup>

Valvontakomission läsnäolo vaikeutti matkailua muutoinkin. Toimivista hotelleista oli pulaa ja tilannetta pahensi entisestään se, että Helsingissä valvontakomission neuvostoliittolaiset edustajat ottivat käyttöönsä kolme eri hotellia. Kun Neuvostoliiton valvontakomissio poistui Suomesta vuonna 1947, valvontakomission jäsenten mukana lähti hotellien irtaimisto. Hotellien huoneita ja muita tiloja oli lisäksi tuhottu. Suomen valtio pyrki korvaamaan aiheutuneet tuhot ja irtaimiston menetykset, mutta korvaavia tavaroita ja rakennusmateriaalia korjaustöihin ei ollut helposti saatavissa. Valvontakomission poistumisen jälkeen kesti pari vuotta ennen kuin hotellit oli saatu korjattua ja toiminta uudelleen käynnistettyä.<sup>22</sup>

---

<sup>19</sup> Kaijalainen, 'Nykyhetken matkailukysymyksiä', *Suomen Matkailu*, toukokuu 1946, nro 2, 7 ja Soini, 'Matkailu valinkauhassa', *Suomen matkailu*, joulukuu 1952, nro 5, 5-6.

<sup>20</sup> "Matkailumme raskaat tappiot", *Suomen Matkailu*, joulukuu 1944, nro 4, 7.

<sup>21</sup> Markkanen 1987, 330-331.

<sup>22</sup> Turtola 2006, 25-35.

### 3. Matkailun hyötyjen ja tärkeyden käsittely Suomen Matkailussa

Suomen Matkailussa julkaistuissa matkailualaa koskevissa kirjoituksissa nousi esiin päällimmäisenä alan toimijoiden toive saada Suomen valtio suuremmalla taloudellisella panostuksella mukaan matkailun kehittämiseen. Kirjoituksissa näkyi myös tuskastuminen, kun valtion toiminta jäi riittämättömäksi. Matkailun tärkeyttä korostettiin etenkin taloudellisen hyödyn tuojana. Taloudellisten näkökulmien lisäksi matkailu nähtiin keinona parantaa kansalaisten mielialoja ja kansainvälisiä suhteita. Alasuutarin mallin mukaisesti nämä kolme teemaa olivat ajankohtaisia aiheita yhteiskunnassa, joihin liittyi ongelmia ja joihin pyrittiin löytämään parannuskeinoja<sup>23</sup>. Pitämällä taloutta ja matkailun hyötyjä kansalaisille ja kansainvälisille suhteille näkyvillä lehdessä, matkailuala pyrki siihen, että matkailu nähtäisiin yhtenä keinona ratkaista sodan jälkeisiä ongelmia Suomessa.

Käsittelen ensin sitä, millaisia näkökulmia Suomen Matkailussa tuotiin esiin matkailun tärkeydestä kansalaisten mielialojen kohottajana. Suomen Matkailussa painotettiin myös sitä, mikä merkitys yksittäisillä kansalaisilla oli matkailun kehittämisessä. Koska Suomen Matkailuyhdistys toimi jäsentensä varassa, lehdessä annettiin tunnustusta jäsenilleen. Toisena teemana käsittelen Suomen Matkailussa julkaistuja kirjoituksia matkailun merkityksessä valtion tasolla ja kansainvälisissä suhteissa. Käyn läpi kolmantena teemana matkailualan taloudellisia näkökulmia ja sitä, miten matkailun tuomaa taloudellista hyötyä tuotiin esiin. Tässä yhteydessä käy erityisesti ilmi se, miten valtion taloudellisen tuen puute vaikeutti Suomen Matkailuyhdistyksen toimintaa. Koska Suomen Matkailussa kirjoitukset ja kannanotot ovat matkailualan näkemyksiä, olen vertailun vuoksi ottanut mukaan omaksi näkökulmaksi sen, millainen näkemys Suomen valtiolla oli matkailuun. Lopuksi tarkastelen sitä, miten Suomen Matkailussa kirjoitettiin vuoden 1952 olympialaisista. Olympialaisiin asetettiin kovat odotukset sekä taloudellisesti, että kansallisen itsetunnon ja Suomen maineen kohottajana.

#### 3.1 Matkailun merkitys mielialojen kohottajana

Kotimaan matkailu näyttäytyy osana sodan jälkeistä henkistä jälleenrakennusta Suomen Matkailussa. Aiemmin viittasin Petri Karosen tutkimukseen siitä, millaisia haasteita yhteiskunnalla on heti sodan päättymisen jälkeen. Karonen on luokitellut henkisten vaurioiden minimoinnin ja kansallisen itsetunnon kohottamisen yhdeksi haasteeksi<sup>24</sup>. Matkailu nähtiin osana henkistä parannusta ja häviöiden sodan jälkeiseen alamaissa olleen kansallisen itsetunnon nostajana.

---

<sup>23</sup> Alasuutari 2014, 136-139.

<sup>24</sup> Karonen 2006, 12.

Suomen Matkailun numerossa 1/1945 on julkaistu otteita Suomen Matkailuyhdistyksen apulaisjohtaja Jorma Tolosen (1908-1967) pitämästä esitelmästä Helsingin Yleisen Matkailijayhdistyksen kokouksessa. Tolosen mukaan matkailu virkistää, antaa lepoa kiusatuille hermoille ja palauttaa voimia loppuun kulutettuun ruumiiseen. Näihin matkailun tuomiin hyötyihin tulee jokaisen sodan runteleman kansalaisen päästä osalliseksi, niin rintamiesten kuin kotirintamalla toimineiden siviileidenkin.<sup>25</sup>

Suomen Matkailuyhdistys täytti 60 vuotta vuonna 1947. Tämän merkkivuoden kunniaksi Suomen Matkailun numerossa 1/1947 julkaistiin presidentti Paasikiven (1870-1956) onnittelukirje yhdistykselle. Paasikivi kirjoitti, miten oman maahan ja kansalaisiin tutustuminen on jokaiselle tärkeää. Matkailu on osana mukana avartamassa kansalaisten näköpiiriä ja lisäämässä ymmärrystä toisia kohtaan<sup>26</sup>. Matkailun merkitys henkiselle hyvinvoinnille tuli esiin myös valtiovarainministeri Onni Hiltusen (1895-1971) esitelmässä *Matkailu kansallistulona*. Hiltunen totesi Suomen Matkailijayhdistyksen vuosikokouksessa pitämässään esitelmässä, miten matkailu sodan jälkeen pääsi nopeasti uudelleen käyntiin vaikeuksista huolimatta. Syynä tähän Hiltusen mukaan oli sen, että sotaväsymys ja paikallaanolo oli saanut ihmiset kaipaamaan matkustamista ja sitä virkistystä, mitä paikan vaihdoksella on.<sup>27</sup>

### 3.2 Suomen Matkailuyhdistyksen jäsenten merkitys matkailunedistämistyössä

Sen lisäksi, että Suomen Matkailussa tuotiin esiin se, mikä merkitys matkailulla on kansalaisen hyvinvoinnille, lehdessä nostettiin esiin myös yksittäisen kansalaisen merkitys matkailualan edistämiseksi. Suomen Matkailijayhdistys toimi vapaaehtoisten jäsentensä varassa ja näiden maksamat jäsenmaksut olivat tulonlähde, joten yhdistyksen tavoitteena oli saada mahdollisimman paljon jäseniä. Suomen Matkailun numerossa 1/1945 painotettiin vapaaehtoisen jäsenten merkitystä yhdistyksen toiminnalla, koska sodan jälkeen tulisi kestämään kauan, ennen kuin yhteiskunta pystyisi tukemaan matkailualaa<sup>28</sup>.

Edelleen Suomen Matkailun vuoden 1952 ensimmäisessä numerossa on pääkirjoitus otsikoitu ”Jäsenyys Suomen Matkailijayhdistyksessä – KANSALAISVELVOLLISUUS”. Pääkirjoituksen mukaan matkailun edistäminen Suomen Matkailijayhdistyksen toiminnan kautta oli keino lisätä kansalaisten oman maan tuntemusta ja yhteenkuuluvuuden tunnetta, mutta samalla kansalaiset

<sup>25</sup> Tolonen, 'Matkailumme tulevaisuuden näköaloja', *Suomen Matkailu*, helmikuu 1945, nro 1, 5.

<sup>26</sup> Paasikivi, *Suomen Matkailu*, maaliskuu 1947, nro 1, 5.

<sup>27</sup> Hiltunen, 'Matkailu kansallistulona', *Suomen Matkailu*, toukokuu 1951, nro 2, 3.

<sup>28</sup> Tolonen, 'Matkailumme tulevaisuuden näköaloja', *Suomen Matkailu*, helmikuu 1945, nro 1, 6.

olisivat mukana työssä, joka parantaa kansakunnan taloudellista tilannetta. Matkailussa kiertää paljon rahaa, ja tämän rahan avulla pystytään työllistämään ja nostamaan ihmisten elintaso. Pääkirjoitus päättyy toteamukseen: ”Suomen matkailutyön kannattamiseen tarvitaan kaikki isänmaalliset kansalaiset – tarvitaan Sinutkin”.<sup>29</sup>

### 3.3 Matkailun hyödyt valtiolle

Matkailusta niin kotimaassa kuin ulkomaillakin koettiin sodan jälkeen olevan hyötyä Suomelle. Kansalaisten matkailu kotimaassa lisäsi ihmisten kotiseututietämystä ja kohotti kansallista itsetuntoa. Suomen Matkailun numerossa 2/1945 julkaistiin Jalmar Castrénin puhe, jonka hän oli pitänyt Suomen Matkailijayhdistyksen vuosikokouksessa. Castrénin mukaan liikenneolot heti sodan jälkeen olivat sen verran huonot, että suomalaiset joutuivat matkustamaan vain lyhyitä matkoja omilla koti- ja lähiseuduillaan. Tämä ei kuitenkaan ollut huono asia, koska tällainen matkailu lisää ihmisten kotiseurakkautta. Kansalaiset piti hävityn sodan jälkeen saada näkemään oman maan arvokkuus ja olemaan ylpeitä omasta maastaan tappiomielialan sijasta.<sup>30</sup>

Sodassa oli menetetty matkailulle tärkeitä alueita Lapissa ja Karjalassa, joten muualta Suomesta nostettiin esiin matkailukohteita korvaamaan menetetyt kohteet. Lapin sodassa tuhottujen matkailukohteiden uudelleen rakennus oli lisäksi näkyvästi esillä Suomen Matkailussa. Tällä tavoin Suomen Matkailuyhdistys toi esiin sen, miten se olo mukana jälleenrakennusprojektissa ja auttamassa omalta osaltaan Suomea. Hyvä esimerkki tästä on Rovaniemellä Suomen Matkailuyhdistyksen hoidossa olleen hotelli Pohjanhovin rakentaminen uudelleen sen jälkeen, kun saksalaiset olivat sen räjäyttäneet Lapin sodan aikana. Suomen Matkailun numerossa 3/1947 on pitkä artikkeli otsikolla ”Lapin matkailu nousee!”, jossa kerrotaan uuden Pohjanhovin vihkiäisjuhlista 3.8.1947<sup>31</sup>. Tuhkasta noussut Pohjanhovi oli merkki Lapin uudesta noususta, jossa matkailuala oli merkittävässä osassa mukana.

Lapin matkailun arkkitehtuurin historiaa tutkinut Harri Hautajärvi on todennut, että Lapin matkailussa näkyi se, miten 1940–1950-luvulla elettiin vielä klassisen matkailun aikakautta. Lapille oli luotu maine kansallisromanttisena luontokohteena, ja matkailijat halusivat kokea juuri tämän. Matkailu oli vielä yhteisöllistä. Matkailijat liikkuivat yhdessä junilla ja linja-autoilla sekä majoittuivat yhteisiin majapaikkoihin. Yhteisöllisyys näkyi myös siinä, että Suomen Matkailuyhdistyksen lisäksi Lapin majoitus- ja retkeilykohteita oli uudelleen rakentamassa joukko muitakin yhdistyksiä ja

<sup>29</sup> 'Jäsenyys Suomen Matkailijayhdistyksessä – Kansalaisvelvollisuus', *Suomen Matkailu*, maaliskuu 1952, nro 1, 5.

<sup>30</sup> Castrén, 'Nykypäivien matkailun laatu ja sen hoito', *Suomen Matkailu*, toukokuu 1945, nro 2, 5 ja 18.

<sup>31</sup> 'Lapin matkailu nousee!', *Suomen Matkailu*, syyskuu 1947, nro 3, 5-7.

talkooporukoita.<sup>32</sup> Vapaaehtoinen yhdistystoiminta ja talkootyö paikkasi ja täydensi niitä toimintoja, joihin Suomen valtiolla ei ollut resursseja.

Suomen Matkailuyhdistyksen toiminta ei keskittynyt vain Lappiin. Suomen Matkailuyhdistys otti vuonna 1944 hoitaakseen Hangossa sijainneen Merikylpylän ja Kasinon toiminnan. Suomen Matkailun numerossa 3/1945 kerrotaan, miten Hangon kaupunki oli toivonut yhdistyksen ottavan Merikylpylän ja Kasinon kunnostamisen ja uudelleen toimintaan saattamisen hoitaakseen. Hangon alue oli ollut Neuvostoliiton hallussa maaliskuusta 1940 joulukuuhun 1941 asti, ja alue oli kärsinyt miehityksen aikana vahinkoja. Kuuluisana matkailukohteena Merikylpylä ja Kasino piti saada pian matkailijoiden käyttöön sodan päättymisen jälkeen. Artikkelissa nostetaan esiin, miten Suomen Matkailijayhdistyksen pitkä kokemus ja käytössä olevat resurssit mahdollistivat sen, että Hangon matkailukohteet saatiin nopeasti toimintaan sodan jälkeisestä materiaaalipulasta huolimatta.<sup>33</sup>

### 3.4 Matkailun merkitys kansainvälisesti

Martti Pelvon mukaan yksittäisten ihmisten tekemät ulkomaanmatkat ovat osa valtioiden välistä kulttuurivaihtoa. Ulkomailla matkatessaan ihminen edustaa tahtomattaankin kotimaataan ja suomalaisia. Ulkomaan matkojen poliittinen merkitys lisääntyi toisen maailmansodan jälkeen, kun kylmä sota toi politiikan mukaan ulkomaanmatkoihinkin.<sup>34</sup>

Suomen Matkailijayhdistyksen hallituksen puheenjohtaja Lauri Kaijalainen (1900-1965) puhui Suomen Matkailussa siitä, mikä merkitys Suomen Matkailuyhdistyksellä on, kun sodan jälkeen Suomi lähtee rakentamaan suhteita uusiksi muihin valtioihin. Sodan aikana hyvät suhteet moneen muuhun valtioon olivat katkenneet. Näiden suhteiden uudelleen luominen vaati Suomen hallitukselta suuria ponnistuksia. Epäpoliittisena yhdistyksenä Suomen Matkailuyhdistys pystyi tarjoamaan matkailun kautta hyvän keinon suomalaisten ja ulkomaalaisten suhteiden parantamiseen. Kaijalaisen mukaan Suomen Matkailuyhdistys teki Suomen valtiolle huomattavan palveluksen niissä uusissa olosuhteissa, mihin Suomi oli sodan jälkeen joutunut. Suomen Matkailuyhdistys ei pelkää aikoon elvyttää vanhoja suhteita länsivaltioiden matkailijajärjestöihin. Se aikoi luoda myös täysin uudet suhteet Neuvostoliiton matkailijajärjestöihin. Kaijalainen näki, että Suomeen alkaisi suuntautua matkailijaliikennettä Neuvostoliitosta ja tähän uuteen matkailijavirtaan piti valmistautua.<sup>35</sup>

<sup>32</sup> Hautajärvi 2014, 200.

<sup>33</sup> 'Merkkipäivä Hangossa', *Suomen Matkailu*, elokuu 1945, nro 3, 5.

<sup>34</sup> Pelvo 2007, 48.

<sup>35</sup> Kaijalainen, 'Nykyhetken matkailukysymyksiä', *Suomen Matkailu*, toukokuu 1946, nro 2, 7.

Presidentti Paasikivi kirjoittaa 60 vuotta täyttäneelle Suomen Matkailuyhdistykselle osoitetussa onnittelukirjeessään, mikä merkitys kansainvälisellä matkailulla on Suomelle. Paasikiven mukaan kansainvälinen matkailu lisäsi kansojen välistä tuntemusta ja yhteyttä sekä kasvatti Suomen tunnettuutta ulkomailla.<sup>36</sup> Vuonna 1951 Suomen Matkailuyhdistyksen vuosikokouksessa pitämässään puheessaan valtiovarainministeri Hiltunen piti matkailua osana sodan jälkeistä rauhantyötä. Hiltusen mukaan matkailun avulla saatiin sodan jälkeen miellyttävässä muodossa uudelleen kosketus toisiin kansoihin. Pitkän vihanpidon jälkeen suhteiden uudelleen luominen ei ollut helppoa. Matkailu oli käytännön esimerkki siitä, miten uusia suhteita pyrittiin luomaan. Matkailun kautta syntyi yksittäisten kansalaisten välillä uudet suhteet toisiin. Tätä suhteiden uudelleen luomista eri kansalaisten välillä ei valtioiden taholta olisi pystytty tekemään.<sup>37</sup>

### 3.5 Matkailun taloudelliset kysymykset

Taloudellisiin kysymyksiin liittyvät näkemykset saivat paljon tilaa Suomen Matkailussa ja Suomen valtion suuntaan esitettiin ankaraakin kritiikkiä. Matkailuala kärsi samoin kuin kaikki muutkin alat Suomessa sodan jälkeisestä pulasta. Matkailun kannalta etenkin puute kunnollisista liikennevälineistä ja polttoaineesta hidasti matkailun elpymistä. Matkailupalveluita tuottavat hotellit ja ravintolat kärsivät puolestaan elintarvikkeiden sääntelystä sekä rakennusaineiden ja muiden käyttötavaroiden saatavuusongelmista. Suomen Matkailussa matkailu esitettiin yhtenä ratkaisukeinona Suomen taloudellisiin ongelmiin. Tuomalla matkailun taloudellisia hyötyjä esiin, Suomen Matkailuyhdistys pyrki saamaan valtion taloudellista tukea toiminnalleen. Taloudellisen tuen lisäksi Suomen Matkailussa vaadittiin helpotuksia ulkomaisten matkailijoiden viisumikäytäntöihin. Mitä enemmän ulkomaisia matkailijoita tulisi Suomeen, sitä suurempi olisi taloudellinen hyöty.

Suomen Matkailun numerossa 2/1947 on käyty läpi syitä siihen, miksi Suomen Matkailuyhdistyksen toiminta oli tappiollista. Yhdistys sai tuloja omistamistaan hotelleista, matkailumajoista ja ravintoloista. Suomessa säännösteltiin sodan jälkeen hotellien ja ravintoloiden asiakkailta perittäviä maksuja, jonka vuoksi hotelli- ja ravintolatoiminta ei ollut kannattavaa. Toiminnasta saadut tuotot eivät kattaneet aiheutuneita kuluja. Useat Suomen Matkailuyhdistyksen omistamat hotellit ja matkailumajat sijaitsivat valtion mailla, ja valtio peri yhdistykseltä vuokraa maistaan. Suomen Matkailuyhdistyksen maksamat vuokrat valtiolle olivat suuremmat kuin mitä valtio antoi rahallista tukea yhdistyksen toiminnalle, ja tämä edelleen pahensi yhdistyksen taloudellista tilaa. Kaiken lisäksi valtion perimät verot aiheuttivat taloudellisen lisärasituksen toiminnalle.<sup>38</sup> Suomen Matkailun numerossa 4-

<sup>36</sup> Paasikivi, *Suomen Matkailu*, maaliskuu 1947, nro 1, 5.

<sup>37</sup> Hiltunen, 'Matkailu kansallistulona', *Suomen Matkailu*, toukokuu 1951, nro 2, 3.

<sup>38</sup> 'Yhteisin voimin', *Suomen Matkailu*, kesäkuu 1947, nro 2, 3.



5/1946 oli erikseen nostettu esiin myös valtion joustamattomuus valtionlainojen korkojen suhteen. Suomen valtio oli myöntänyt Suomen Matkailuyhdistykselle lainoja ennen sotaa matkailu- ja retkeilymajojen rakentamista varten. Sodan aikana suurin osa näistä rakennuksista oli tuhoutunut. Sodan jälkeen valtio edelleen peri lainojen korkoja ja lyhennyksiä, vaikka yhdistyksellä ei ollut enää käytössään näitä rakennuksia ja näin ollen ne eivät myöskään tuottaneet tuloja. Tilannetta pidettiin Suomen Matkailussa julkaistussa kirjoituksessa kohtuuttomana.<sup>39</sup>

Valtiolta vaadittiin enemmän rahallista tukea matkailualalle ja vaatimusta pyrittiin perustelemaan sillä, että matkailusta valtio saisi huomattavasti lisätuloja. Matkailun tukemiseen käytetyt varat olisivat näihin tuloihin verrattuna pieni kuluerä. Suomen Matkailun numerossa 4-5/1946 pääkirjoitus on otsikoitu ”Valuutta, valtion talous ja matkailu”. Kirjoituksessa vedottiin huomattaviin talouspoliittikkoihin, joiden mukaan matkailutulot ovat jokaiselle maalle vientiä. Tämän lisäksi matkailuun ei tarvita raaka-aineita eikä tuotantolaitoksia. Samassa kirjoituksessa esitettiin näkemyksiä matkailun rahallisen hyödyn määrästä valtiolle. Matkailuala tuotti ennen sotaa Suomen valtiolle ulkomaista valuuttaa 8-10 miljoonan dollarin arvosta. Tämä määrä vastasi pääkirjoituksen mukaan viidesosaa siitä vuosittaisesta määrästä, jonka Suomi joutui sotakorvauksina maksamaan Neuvostoliitolle. Pääkirjoituksen lopuksi todetaan, että nykyisissä köyhissä oloissa Suomella ei ole varaa pitää matkailua lapsipuolen asemassa.<sup>40</sup>

Matkailualaa taloudellisen hyödyn tuottajana tuotiin näkyvästi esiin Suomen Matkailun numeron 2/1947 pääkirjoituksessa. Pääkirjoituksessa ilmoitettiin, että Suomen Matkailijayhdistys järjestää suurarpajaiset, joiden tuotolla tuetaan yhdistyksen toimintaa. Arpajaiset tarvitaan, koska valtio ei anna riittävästi rahallista tukea. Pääkirjoituksen mukaan Suomen Matkailuyhdistys maksaa Suomen valtiolle vuokraa ja veroja 250 kertaa enemmän, mitä valtio oli myöntänyt budjetissaan avustusta yhdistyksen toiminnalle. Pääkirjoituksessa annetaan ymmärtää, että valtio ei näe matkailun tärkeyttä. Tämän vuoksi matkailuyhdistys vetosi jäseniinsä, tavallisiin kansalaisiin, jotta mahdollisimman moni jäsen ostaisi arpoja.<sup>41</sup> Suomen Matkailuyhdistys järjesti varojen saamiseksi myös toisetkin arpajaiset vuonna 1949. Suomen Matkailun numerossa 3/1949 arpajaisten järjestämistä perusteltiin edelleen samalla syyllä, eli valtion puutteellisen tuen vuoksi yhdistys joutui keräämään varoja jäseniltään toimintansa mahdollistamiseksi.<sup>42</sup>

Ulkomaisten matkailijoiden houkuttelemiseksi Suomeen matkailuala tarvitsi rahaa matkailupropagandan tekemiseen. Suomen Matkailun numerossa 3/1948 pääkirjoitus on otsikoitu kysymyksellä ”Onko Suomella varaa?”. Pääkirjoituksessa kysyttiin, onko Suomella varaa jäädä matkailun

<sup>39</sup> 'Valuutta, valtion talous ja matkailu', *Suomen Matkailu*, marraskuu 1946, nro 4-5, 3.

<sup>40</sup> 'Valuutta, valtion talous ja matkailu', *Suomen Matkailu*, marraskuu 1946, nro 4-5, 3.

<sup>41</sup> 'Yhteisin voimin', *Suomen Matkailu*, kesäkuu 1947, nro 2, 3.

<sup>42</sup> 'Matkailuarpajaiset', *Suomen Matkailu*, heinäkuu 1949, nro 3, 3.

ulkopuolelle ja jäädä ilman matkailun tuottamia tuloja. Pääkirjoituksen mukaan matkailuun sijoitetut varat ovat prosentuaalisesti tuottavin kansantaloudellinen sijoitus. Suomen Matkailuyhdistys olisi valmiina tekemään matkailupropaganda työtä ja kilpailemaan muiden maiden kanssa siitä, että ulkomaiset matkailijat tulisivat juuri Suomeen.<sup>43</sup>

Taloudellisia ongelmia matkailulle aiheutti lisäksi huono valuuttakurssi. Ennen toista maailmansotaa Suomen markka oli ollut edullinen ja halpana matkailumaana Suomi oli pystynyt houkuttelemaan matkailijoita<sup>44</sup>. Tilanne muuttui kuitenkin sodan jälkeen. Suomessa hinnat nousivat ja markka kallistui suhteessa muihin valuuttoihin. Tämän seurauksena Suomen Matkailun numerossa 2/1948 julkaistiin pääkirjoituksen paikalla Suomen Matkailuyhdistyksen vuosikokouksen antama julkilausuma, jossa vaadittiin viranomaisilta asian nopeaa korjaamista. Julkilausuman mukaan Suomen kannalta epäedulliset valuuttakurssit voivat tyrehtyttää kokonaan ulkomaisten matkailijoiden tulon Suomeen<sup>45</sup>. Yhdistyksen vaatimus valuuttakurssien aiheuttamien ongelmien ratkaisemiseksi uudistettiin Suomen Matkailun numerossa 4/1948. Tilanne oli ennestään pahentunut ja Suomella oli jo maine ulkomaisten matkatoimistojen keskuudessa ”mahdottomana maana” turisteille korkean hintatason vuoksi. Kalliit hinnat karkottivat matkailijoita ja tämän tilanteen voisi korjata erillisellä matkamarkalla, joka olisi edullisempaa kuin normaali valuutta. Pääkirjoituksessa vaaditaan matkamarkan pikaista käyttöönottoa, koska muissa maissa erillisiä turistivaluuttoja oli jo otettu käyttöön eikä Suomella ollut varaa jäädä ilman matkailijoiden tuomaa ulkomaista valuutta.<sup>46</sup>

Ulkomaisten matkailijoiden tuloa Suomeen hankaloitti kalliin valuutan lisäksi viisumipakko. Suomen Matkailun numerossa 2/1949 ilmoitetaan, että Suomen Matkailijayhdistys oli jättänyt valtioneuvostolle kirjelmän, jossa pyydetään matkailijoiden viisumipakon purkamista. Kaikilta Suomeen tulevilta matkailijoilta vaadittiin sodan jälkeen maahantuloviisumi. Suomen Matkailuyhdistys vetosi siihen, että monet muut Euroopan maat ovat jo tehneet sopimuksia viisumipakon poistamiseksi. Suomi oli ainoa Pohjoismaa, joka vaati matkailijoilta viisumin. Sellaisten maiden kohdalla, joiden kanssa viisumivapautta ei solmittaisi, Suomen Matkailuyhdistys esitti, että tällöin Suomen edustustot maailmalla myöntäisivät viisumit mahdollisimman nopeasti ja edullisesti.<sup>47</sup> Viisumiasiaan tulikin nopeasti matkailun kannalta myönteisiä muutoksia. Suomen Matkailun numerossa 5/1949 kerrottiin, että viisumipakko Suomen ja Ruotsin välillä oli poistunut. Norjan ja Tanskan osalta viisumipakon uskottiin myös poistuvan vuoden 1949 loppuun mennessä. Viisumipakon poistamisella on kirjoituksen mukaan psykologinen vaikutus matkailijoihin. Ilman viisumipakkoa Suomi näyttäytyy

<sup>43</sup> 'Onko Suomella varaa?', *Suomen Matkailu*, kesäkuu 1948, nro 3, 3.

<sup>44</sup> Sandberg 1943, 14-16.

<sup>45</sup> 'Vuosikokouksen julkilausuma', *Suomen Matkailu*, huhtikuu 1948, nro 2, 3.

<sup>46</sup> 'Matkamarkka, matkamarkka!', *Suomen Matkailu*, syyskuu 1948, nro 4, 3.

<sup>47</sup> 'Viisumipakko', *Suomen Matkailu*, toukokuu 1949, nro 2, 5.

maana, joka mielellään ottaa ulkomaisia matkailijoita vastaan. Viisumivapaudella olisi näin ollen myönteinen vaikutus Suomen maineeseen matkailumaana.<sup>48</sup>

### 3.6 Valtion näkemys matkailuun

Suomen Matkailun kirjoituksissa näkyy ja kuuluu Suomen Matkailuyhdistyksen näkemykset matkailun tärkeydestä ja matkailualan hyödyllisyydestä. Siitä, mitä valtion puolella ajateltiin matkailualasta, saa viitteitä esimerkiksi Suomen Matkailun numerossa 2/1951 julkaistusta valtiovarainministeri Onni Hiltusen esitelmästä. Hiltusen mukaan Suomen valtio ei pystynyt panostamaan taloudellisesti yhtä paljon matkailun tukemiseen kuin muut maat, koska Suomen asema sodan jälkeen oli erilainen kuin monella muulla maalla. Suomella oli taloudellisia tehtäviä ja velvoitteita, joista muut maat olivat vapaita. Hiltusen mukaan ”meillä kädet ovat olleet sidotut”.<sup>49</sup> Suoraan Hiltunen ei sano, mitä nämä tehtävät ja velvoitteet olivat, mutta epäilemättä niillä tarkoitettiin sotakorvausten maksamista, sodan jälkeistä uudelleen rakennusta ja evakkojen uusien asuinpaikkojen hankkimisesta aiheutunutta työtä ja kustannuksia.

Suomen Matkailuyhdistys toi useaan otteeseen esiin Suomen Matkailussa sen, miten paljon muissa maissa tuettiin matkailualaa sodan jälkeen. Hiltunen käsitteli omassa esitelmässään myös tätä asiaa ja nosti tarkempaan tarkasteluun Norjan. Hiltusen mukaan heti sodan jälkeen Norjassa laitettiin hotellit ja kulkuväylät kuntoon, tehtiin voimakasta matkailupropagandaa ulkomailla ja ulkomaisille matkailijoille annettiin etuuksia, mitä ei oman maan kansalaisille suotu. Sitä Hiltunen ei erittele tarkemmin, mitä nämä etuudet olivat. Hiltunen jätti ilmaan epäilyksen, oliko tämä Norjan ulkomaisia matkailijoita suosiva tapa toimia oikein tilanteessa, missä osa norjalaisista oli edelleen ilman omaa kotia. Hiltunen kuitenkin totesi, että ei ole meidän asiamme arvostella sitä, mitä kukin maa kokee tärkeäksi tehdä.<sup>50</sup>

Esitelmässään Hiltunen toi esiin sen, että hän ja valtio kyllä ymmärsivät matkailun tärkeyden ja matkailun merkityksen tulonlähteenä. Matkailutyö olisi ansainnut Hiltusen mukaan tukea yhteiskunnan ja valtiovallan taholta, mutta muut taloudelliset rasitteet menivät vielä matkailutyön tukemisen edelle. Hiltunen toivoi esitelmänsä lopuksi, että tulevaisuudessa Suomen valtio pystyisi tukemaan matkailutyötä yhtä paljon kuin muissa maissa, jotka ”elävät taloudellisesti onnellisimmissa olosuhteissa”.<sup>51</sup>

<sup>48</sup> 'Viisumipakkojärjestelmä purkautuu', *Suomen Matkailu*, joulukuu 1949, nro 5, 5.

<sup>49</sup> Hiltunen, 'Matkailu kansallistulona', *Suomen Matkailu*, toukokuu 1951, nro 2, 3-5.

<sup>50</sup> Hiltunen, 'Matkailu kansallistulona', *Suomen Matkailu*, toukokuu 1951, nro 2, 3-5.

<sup>51</sup> Hiltunen, 'Matkailu kansallistulona', *Suomen Matkailu*, toukokuu 1951, nro 2, 5.

### 3.7 Matkailuala ja vuoden 1952 olympialaiset

Suomelle myönnettiin vuonna 1947 järjestettäväksi vuoden 1952 kesäolympialaiset. Tämä tarkoitti sitä, että Suomessa piti nopealla aikataululla saada majoitus ja ravintolapalvelut siihen malliin, että ne kelpaisivat ulkomaisille urheilijoille ja kisaturisteille. Suomalaista ravintolahistoriaa tutkinut Merja Sillanpää on todennut, että huoli siitä, millaisena maana Suomi näyttäytyisi olympiaturisteille oli suurta. Hotellit ja ravintolat haluttiin saada edustuskuntoon, koska niiden kautta turistit saivat ensivaikutelman Suomesta. Sodan ja sitä seuranneiden puluvuosien aikana huonoon kuntoon päässeitä ravintoloita ja hotelleja pyrittiin korjaamaan, jotta ne olisivat paremmin vastanneet ulkomaisten turistien laatuvaatimuksia. Ravintoloiden tasoa laski ulkoisten puitteiden lisäksi ammattitaidoton ja palveluhaluton henkilökunta, sekä suomalaiset asiakkaat, jotka eivät osanneet käyttäytyä sivistyneesti anniskeluravintoloissa. Näihin epäkohtiin pyrittiin puuttumaan henkilökunnan koulutuksella ja alkoholinsäännöstelyllä.<sup>52</sup>

Suomen Matkailun numeron 5/1948 pääkirjoituksessa tuotiin esiin nämä suomalaisten hotellien ja ravintoloiden laatutasoon liittyvät ongelmat olympialaisia silmällä pitäen. Kirjoituksessa vaadittiin erillistä valvontaviranomaista, jonka ammattitaito olisi juuri hotellien ja ravintoloiden tason valvonnassa. Erillinen viranomainen, joka valvoisi vain hotelli- ja ravintola-alan toimijoita, saisi alan toimijat panostamaan toimintaansa ja laatutaso nousisi.<sup>53</sup>

Olympialaisten uskottiin tuovan Suomeen paljon ulkomaisia turisteja ja heidän tuloonsa varauduttiin myös Suomen Matkailuyhdistyksen toimesta. Tästä ennakkotyöstä kerrottiin Suomen Matkailun numerossa 3/1951 artikkelissa ”Olympiamajoituksen järjestelytyöt käynnissä”. Helsingistä ei löytynyt riittävästi hotelleja, joten turisteille piti etsiä majapaikkoja tavallisten ihmisten kodeista. Suomen Matkailuyhdistys oli mukana tässä työssä etsimässä tarpeeksi laadukkaita majapaikkoja turisteille.<sup>54</sup> Olympialaisiin tulevia turisteja varten yhdistys myös laati ja järjesti erilaisia kiertomatkoja eri puolille Suomea. Näistä kiertomatkoista kerrotaan Suomen Matkailun 5/1951 numerossa. Suomen Matkailijayhdistyksen toiminnassa mukana ollut ja Olympiamatkat 1952:n johtaja Eero Melakoski kävi läpi sitä, miten kattavaa ja huolellista suunnittelutyötä matkojen eteen oli tehty.<sup>55</sup>

Olympialaisiin oli ladattu kovat odotukset matkailualalla ympäri Suomea. Pettymys oli kuitenkin suuri, kun kisaturisteista valtaosa jäi vain Helsinkiin ja kisavieraat käyttivät ennakoitua

<sup>52</sup> Sillanpää 2002, 87-89.

<sup>53</sup> 'Hotellien ja ravintolain valvonta', *Suomen Matkailu*, joulukuu 1948, nro 5, 3.

<sup>54</sup> Nimimerkki Kuha, 'Olympiamajoituksen järjestelytyöt käynnissä', *Suomen Matkailu*, elokuu 1951, nro 3, 8.

<sup>55</sup> Melakoski, 'Matkailu Suomessa Olympiakesänä', *Suomen Matkailu*, joulukuu 1951, nro 5, 3.

vähemmän rahaa matkansa aikana. Syitä kisojen epäonnistumiseen matkailualan kannalta käytiin läpi Suomen Matkailun numerossa 4/1952. Syiksi nostettiin maailmanpoliittinen epävarma tilanne ja se, että Suomelle matkailumielessä tärkeissä maissa valuuttarajoitukset haittasivat matkailijoiden saapumista Suomeen. Suomen oloissa perinteinen syy, epävakaat ja sateinen kesä, nostettiin myös syyksi siihen, miksi matkailijoita oli liikkeellä ennakoitua vähemmän. Epäonnesta huolimatta olympialaisista koettiin kuitenkin olleen hyötyä matkailualalle. Suomalainen matkailuala sai tärkeää kokemusta valmistautumisesta isojen matkailijamäärien vastaanottamiseen. Majoituskapasiteetti oli parantanut ja liikenneyhteyksiä oli parannettu kisojen alla. Kisaturisteja varten laadittuja oppaita ja ohjeita pystyttiin hyödyntämään jatkossa. Matkailualalle oli hyödyksi Suomen saama myönteinen näkyvyys maailmalla. Tätä myönteistä näkyvyyttä ja maailmalla vallinnutta good williä Suomea kohtaan vaadittiin matkailualalla hyödynnettäväksi. Jälleen kerran valtiolta vaadittiin rahallista tukea, jotta matkailuala pystyisi hyödyntämään Suomen saavuttaman positiivisen maineen maailmalla ja muuttamaan tämän rahaksi matkailutulojen kautta.<sup>56</sup>

Olympialaisten tuottaman pettymyksen käsittelyä jatkettiin vielä Suomen Matkailun numerossa 5/1952. Pääkirjoituksen paikalla julkaistiin Suomen Matkailuyhdistyksen toimitusjohtaja Yrjö Soinin puhe otsikolla Matkailu valinkauhassa<sup>57</sup>. Soinin mukaan Suomen Matkailuyhdistys kärsi miljoonien markkojen tappiot olympialaisten seurauksena. Suomen valtio oli odottanut, että yhdistys hoitaa kisaturistien matkajärjestelyt hyödyntäen olemassa olevaa järjestökenttäänsä ja yhdistyksen jäsenien osaamista. Rahallista tukea valtiolta ei kuitenkaan tähän työhön herunut ja tappiot jäivät kokonaan yhdistyksen itsensä maksettavaksi. Soini huomautti, että ilman Suomen Matkailuyhdistystä Suomen valtio olisi joutunut perustumaan tyhjistä virkamiestyöllä toimivan matkailuorganisaation olympialaisia varten. Tämä olisi tullut huomattavasti paljon kalliimmaksi kuin vapaaehtoisuuden pohjalta toimivan Suomen Matkailuyhdistyksen toiminnan hyödyntäminen. Jos matkailijamäärät olisivat olleet kesällä 1952 niin suuret kuin oli odotettu, mutta Suomen Matkailuyhdistys ei olisi tehnyt kaikkea sitä ennakoivaa järjestely- ja suunnittelutyötä, niin kritiikki yhdistystä kohtaan olisi Soinin mukaan ollut suurta. Suomen Matkailuyhdistystä olisi tällöin syytetty huonosta valmistautumisesta ja Suomen matkailumaineen pilaamisesta.<sup>58</sup>

Puheessaan Soini jälleen korosti sitä, ettei Suomessa valtionjohdossa ymmärretty tarpeeksi matkailun merkitystä taloudellisen hyvän tuojana. Olympialaisten tuomaa nostetta Suomen maineelle tulisi hyödyntää tukemalla matkailua Suomeen, mutta tätä valtio ei tehnyt. Valtion rahallinen tuki matkailun edistämistyölle oli vuosi vuodelta laskenut ja tulevassa vuoden 1953

<sup>56</sup> 'Uudet lähtökuopat' ja 'Katsaus Olympiakesän matkailuun', *Suomen Matkailu*, lokakuu 1952, nro 4, 3-5.

<sup>57</sup> Nykysuomen sanakirjan (WSOY, 1992) määritelmän mukaan valinkauha tarkoittaa kuvainnollisessa mielessä uudenlaisiksi muotoutumisen prosessia.

<sup>58</sup> Soini, 'Matkailu valinkauhassa', *Suomen matkailu*, joulukuu 1952, nro 5, 5-6

budjetissa ei ollut enää osoitettu yhtään varoja matkailupropagandan tukemiseksi. Tämä oli Soinin mukaan suuri virhe. Taloudellista tukea Suomen Matkailuyhdistys olisi tarvinnut etenkin ulkomaisten matkanjärjestäjien tarpeisiin luotuja opaskirjoja varten. Vuosittain painetut opaskirjat sisälsivät muun muassa liikenneyhteyksien aikataulut, hotellien yhteystiedot sekä passi- ja valuuttamääräykset. Ilman tätä opaskirjaa ja siitä saatavia tietoja Suomesta, matkan järjestäminen Suomeen ei onnistunut.<sup>59</sup>

Soini nosti puheessaan esiin näkemyksen siitä, että matkailunedistämistyö ei kiinnosta Suomen valtionjohtoa, koska Suomen Matkailuyhdistys oli poliittisesti sitoutumaton yhdistys. Suomen Matkailuyhdistyksen hallituksessa oli tuolloin kolme valtiovallan määräämää edustajaa, mutta tämä ei Soinin mukaan ollut riittävästi herättämään valtion johdon kiinnostusta toimintaa kohtaan. Yhdistys ei myöskään toiminnallaan pyrkinyt voiton tavoitteluun, vaan se turvasi matkailijoiden palvelut niissä paikoissa, missä yksityisten yrittäjien hotellit tai ravintolat eivät kannattaneet. Suomessa matkailunedistämistyö oli perinteisesti hoitunut järjestötyön kautta mallikkaasti, mutta maailma oli muuttunut. Järjestötoiminta ei enää pystynyt vastaamaan kansainvälisen matkailun tarpeisiin. Soini katsoi, että tulevaisuudessa valtion tulisi joko taloudellisesti tukea suuremmissa määrin Suomen Matkailuyhdistyksen toimintaa tai sitten valtion tulisi kokonaan ottaa matkailunedistämistyö hoitoonsa ja valtion vastuulle.<sup>60</sup>

#### 4. Päätelmät

Suomen Matkailun kirjoituksissa nousi esiin mielestäni kolme teemaa, jotka liittävät matkailualan sodan jälkeiseen yhteiskunnalliseen tilanteeseen; talous, mieliala ja kansainväliset suhteet. Näillä eri näkökulmilla pyrittiin perustelemaan matkailun tärkeyttä ja hyödyllisyyttä. Taloudellisia kysymyksiä käsiteltiin niin Suomen Matkailuyhdistyksen omasta taloudellisesta tilanteesta ja toimintaedellytyksistä käsin, mutta myös siitä näkökulmasta, mitä taloudellista hyötyä matkailu toisi valtiolle.

Alasuutarin luoman analyysimallin<sup>61</sup> mukaisesti nämä kolme teemaa pyrittiin liittämään Suomen Matkailussa osaksi ajankohtaisia aiheita. Taloudellinen tilanne oli Suomessa kaiken kaikkiaan todella huono sodan jälkeen. Monta vuotta kestänyt sota oli laskenut kansalaisten mielialoja ja hävityn sodan seuraukset, kuten alueluovutukset ja sotakorvausten maksaminen, laskevat niitä edelleen. Suomi oli taistellut Saksan rinnalla, mikä oli katkaissut suhteen moneen

<sup>59</sup> Soini, 'Matkailu valinkauhassa', *Suomen matkailu*, joulukuu 1952, nro 5, 5-6.

<sup>60</sup> Soini, 'Matkailu valinkauhassa', *Suomen matkailu*, joulukuu 1952, nro 5, 6-7.

<sup>61</sup> Alasuutari 2004, 136.

muuhun valtioon. Näihin ajankohtaisiin aiheisiin liittyi useita käytännön ongelmia. Talouden osalta ongelmia oli useita, kuten se, miten Suomi pystyisi selviytymään maksettavaksi määrätyistä sotakorvauksista. Ihmisten mielialojen osalta ongelmana oli sopivien keinojen löytämisen ihmisten piristämiseen. Kansainvälisten suhteiden kannalta yksi kysymys oli, miten rakennetaan suhteet muihin valtioihin uudestaan.

Suomen Matkailussa tarjottiin ratkaisukeinoja näihin ongelmiin. Suomen taloutta matkailu kohentaisi tuomalla ulkomaisia matkailijoita Suomeen ja näiden mukana ulkomaista valuuttaa, josta oli sodan jälkeen kova pula kaikkialla Euroopassa. Kotimaan matkailu tarjosi kansalaisille yhteistä tekemistä, virkistystä ja vaihtelua. Matkailu kotimaassa näin ollen auttaisi mielialojen nostattamisessa. Matkailu nähtiin keinona vähentää ihmisten ennakkoluuloja eri kansallisuuksien välillä. Matkailun avulla suhteiden luominen toisiin valtioihin voitiin aloittaa ruohonjuuritasolta yksittäisten ihmisten toimesta.

Alasuutarin mallissa käsitelty ongelma ja siihen esitetty ratkaisukeino liitetään viimeisessä vaiheessa osaksi laajempaa yhteiskunnallista viitekehystä. Matkailun tarjosi mahdollisuuden taloustilanteen parantamiseen, ja mitä nopeammin talous saataisiin sodan jälkeen kuntoon, sitä nopeammin ihmiset pääsivät kiinni normaaliin elämään. Sodasta toipumista helpottaisi myös se, että ihmiset olisivat toiveikkaammalla ja myönteisemmällä mielellä, jonka vuoksi ihmiset mielialoihin kiinnitettiin huomiota. Suomi tarvitsi toimivia suhteita ulkomaihin sodan jälkeen ja matkailusta nähtiin olevan apua myönteisen maakuvan luojana.

Turistipropagandalla pyritään vaikuttamaan kohdeyleisön ajatteluun ja käyttäytymiseen<sup>62</sup>. Tämä kohdeyleisö on yleensä ulkomaiset matkailijat, joita pyritään houkuttelemaan matkustamaan juuri omaan maahan. Suomen Matkailun artikkeleista välittyi kuva tilanteesta, missä Suomen Matkailuyhdistys joutui tekemään eräänlaista propagandatyötä myös Suomen valtion suuntaan. Suomen Matkailuyhdistyksen tapauksessa ei riittänyt, että sodan jälkeen olisi keskitytty kotimaan matkailun jaloille saamiseen ja houkuttelemaan ulkomaalaisia matkailijoita matkustamaan Suomeen. Yhdistys joutui tekemään valtion suuntaan vaikuttamistyötä, jotta matkailun edellytykset olisi saatu kuntoon ja matkailun edistämistä haitanneet esteet poistettua. Suomen Matkailuyhdistys toi Suomen Matkailussa esiin perusteita, miksi juuri matkailuun kannattaisi panostaa ja matkailun edellytyksiä tukea valtion toimesta.

Toisen maailmansodan jälkeen massaturismista muodostui merkittävä liiketoiminnan ala. Kilpailu matkailijoista koveni eri maiden välillä samaan tahtiin, kun matkailussa alkoi liikkua yhä enemmän rahaa. Matkailusta tuli usealle maalle yksi tärkeimmistä elinkeinoista. Suomessa matkailunedistämistyö oli tässä sodan jälkeisessä tilanteessa edelleen yhdistystoimijan

---

<sup>62</sup> Syrjämää 1997, 85.

vastuulla. Ilmiselvää mielestäni on, että vapaaehtoisien jäsenien varassa toimiva yhdistys ei enää pystynyt vastaamaan haasteisiin ja koventuneeseen kilpailuun matkailualalla. Suomen Matkailuyhdistyksen taloudelliset resurssit eivät olleet riittävät ja matkailunedistämistyö olisi vaatinut valtiolta suurempaa taloudellista panostusta.

Suomen Matkailijayhdistys muutti nimensä vuonna 1966 Suomen Matkailuliitoksi. Yhdistys muuttui liittomuotoon, ja mukaan toimintaan tuli Suomen Kaupunkiliitto, Suomen Maalaiskuntien Liitto ja erilaisia liikenteen ja talouselämän järjestöjä. Erkki Markkanen toteaa Suomen matkailun historiassa, että valtiovallan huomio kiintyi matkailuun perin verkkaisesti. Kesti aina 1970-luvulle asti ennen kuin matkailunedistämistyö Suomessa siirtyi valtion ohjaukseen ja tehtäväksi. Kauppa- ja teollisuusministeriön alaisuuteen perustettiin vuonna 1973 erillisenä virastona toiminut Matkailun edistämiskeskus usean vuoden suunnittelu- ja selvitystyön tuloksena. Matkailun edistämiskeskuksen tarkoituksena oli samat tehtävät, mitä Suomen Matkailijayhdistys oli ennen hoitanut, kuten matkailun toimintaedellytysten parantaminen ja Suomen markkinointi matkailumaana ulkomailla. Paikallisten matkailijayhdistysten, joista Suomen Matkailijayhdistys oli muodostunut, tehtäviksi jäi enää keskittyminen aatteelliseen matkailutyöhön, ohjaukseen ja valistustoimintaan.<sup>63</sup>

Suomen Matkailun kirjoituksissa annetaan lukijan ymmärtää, ettei valtio tukenut matkailualaa tarpeeksi. Selvää on, että heti sodan jälkeen valtiolla oli suurempia ongelmia ratkaistavana eikä matkailualan edistäminen ollut tärkeimpien asioiden joukossa. Vaikka matkailun merkitys ja myönteiset vaikutukset tunnustettiin valtion edustajien toimesta, kesti 1970-luvulle asti ennen kuin matkailunedistämistyö muuttui valtiojohtoiseksi toiminnaksi Suomessa. Avoimeksi kysymykseksi jää, olisiko suuremmalla panostuksella matkailun edellytysten parantamiseen saatu todellisuudessa miten paljon enemmän taloudellista hyötyä.

---

<sup>63</sup> Markkanen 1987, 338 ja 343-345.



## 5. Lähde- ja kirjallisuusluettelo

### Painetut lähteet

Suomen Matkailu, 15.1.1936.

Suomen Matkailu, 1944-1952.

### Kirjallisuusluettelo

Alasuutari, Pertti, *Laadullinen tutkimus 2.0*. Vastapaino: Riika, 2014.

Hautajärvi, Harri, *Autiotuvista lomakaupunkeihin. Lapin matkailun arkkitehtuurihistoria*. Unigrafia: Helsinki, 2014.

Hirn, Sven & Markkanen, Erkki, *Tuhansien järvien maa. Suomen matkailun historia*. Gummerus Oy:n Kirjapaino: Jyväskylä, 1987.

Karonen, Petri, 'Johdanto – Kun rauha tuo omat ongelmansa'. Teoksessa Karonen, Petri ja Tarjamo, Kerttu (toim.), *Kun sota on ohi. Sodista selviytymisen ongelmia ja niiden ratkaisumalleja 1900-luulla*. Tammer-Paino Oy: Tampere, 2006, 9-22.

Korkikangas, Pirja, 'Onnen aika lapsuuden'. Teoksessa Hytönen, Kirsi-Maria ja Rantanen, Keijo (toim.), *Onnen aika? Valoja ja varjoja 1950-luvulla*. Bookwell Oy: Finland, 2013, 19-29.

Kostiainen, Auvo, 'Matkailijan ihmeellisessä maailmassa'. Teoksessa Kostiainen, Auvo et al, *Matkailijan ihmeellinen maailma. Matkailun historia vanhalta ajalta omaan aikaamme*. Saarijärvi Offset Oy: Saarijärvi, 2004, 323-326.

Pelvo, Martti, *Avautua maailma ja kodin pyyteet. Kodin ja vieraan suhde suomalaisissa ulkomaanmatkojen kuvauksissa 1945-1963*. Joensuun yliopistopaino: Joensuu, 2007.

Sandberg, Börje, *Suomeen suuntautunut ulkomainen matkailijaliikenne vuosina 1930-1939*. Osakeyhtiö Weilin & Göös Aktiebolag: Helsinki, 1943.

Schön, Lennart, *Maailman taloushistoria. Teollinen aika*. Osuuskunta Vastapaino: Tallinna, 2013.

Sillanpää, Merja, *Säännöstely huvi. Suomalainen ravintola 1900-luvulla*. Otavan Kirjapaino: Keuruu, 2002.

Syrjämäa, Taina, 'Matkailu modernissa maailmassa'. Teoksessa Kostainen Auvo et al, *Matkailijan ihmeellinen maailma. Matkailun historia vanhalta ajalta omaan aikaamme*. Saarijärvi Offset Oy: Saarijärvi, 2004, 172-186.

Syrjämäa, Taina, 'Vaativuus ei kaunista – turismissuoritus historian tutkimuksen lähteenä'. Teoksessa Kuparinen, Eero (toim.), *Työkalut riviin. Näkökulmia yleisen historian tutkimusmenetelmiin*. Painosalama Oy: Turku, 1997, 83-95.

Turtola, Martti, 'Historiallinen Tornio'. Teoksessa Salo, Kimmo (toim.), *Tornio*. Otavan Kirjapaino Oy: Keuruu, 2006.