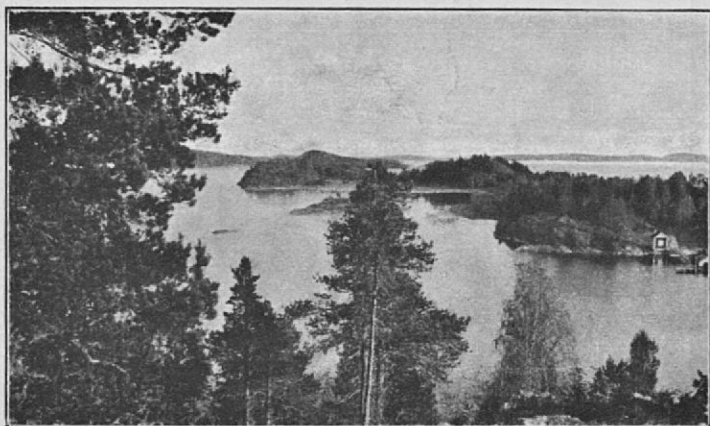


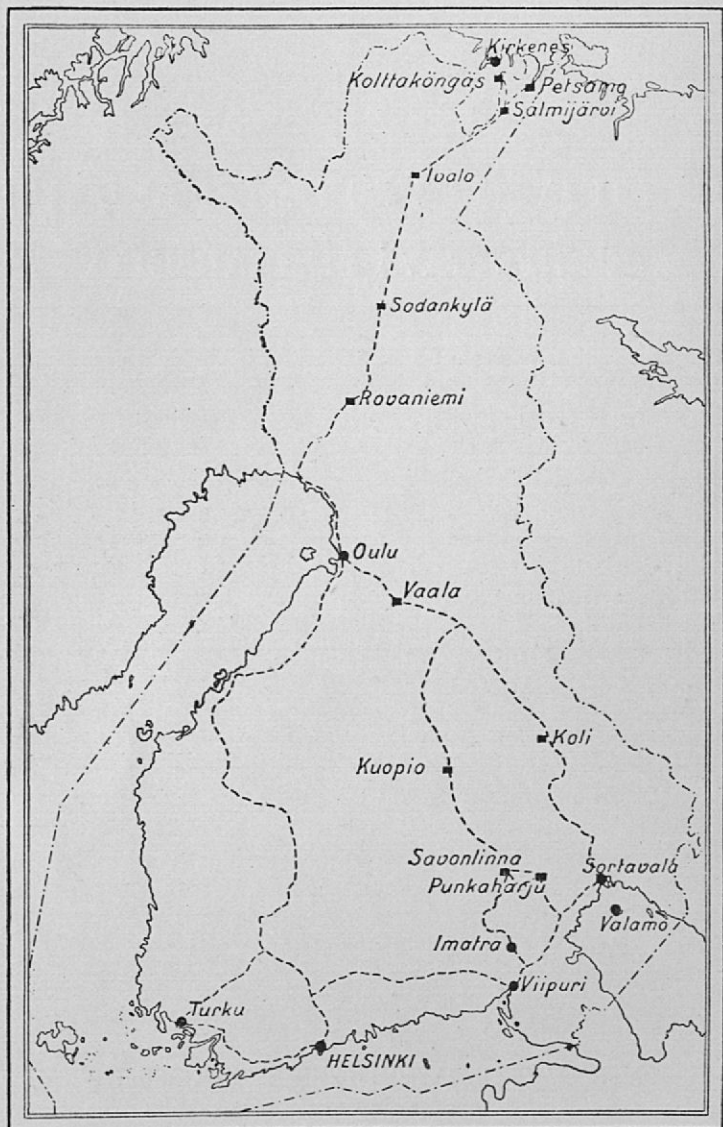
**MIKSI JA MITEN SUOMESTA OLISI
KEHITETTÄVÄ MATKAILUMAA**



SUOMEN MATKAILIJAYHDISTYKSEN JULKAISU N:o 285

HELSINGISSÄ

1927



Karttaluonnos, josta käy selville eniten käytetyt matkailureittimme.
 ■ tekstissä ehdotetut hotellit ja majat.

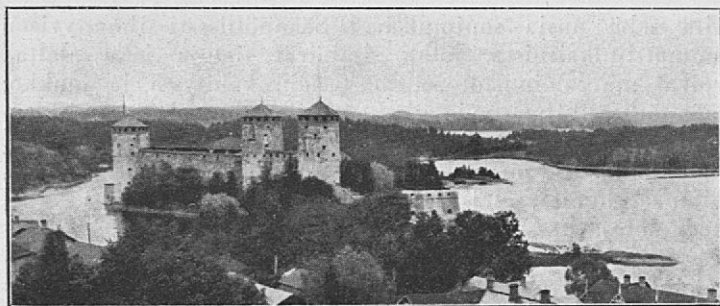
Maailmansota on saanut aikaan suuria muutoksia matkailuliikenteessä kuten kaikissa muissakin oloissa. Ennen vuotta 1914 oli valtion puolelta matkailuoloihin kiinnitetty huomiota ainoastaan muutamissa harvoissa maissa. Niinpä järjestettiin Itävallassa jo v. 1908 yleisten töiden hallituksen erityinen osasto matkailuliikennettä varten 500,000 itäv. kruunun suuruisine menoarvioineen, mitä summaa myöhemmin huomattavasti korotettiin. Ranskassa perusti Millerand kauppaministerinä ollessaan v. 1911 „kansallisen matkailutoimiston” („Office national du Tourisme”) ja Sveitsissä avusti valtio eri tavoin „muukalaisteollisuutta”, kuten sitä siellä nimitettiin. Useissa Euroopan maissa oli kuitenkin jo kauan ennen maailmansotaa virallisia, joko suorastaan valtion omia tai valtion apua nauttivien järjestöjen ylläpitämiä toimistoja, joiden tehtävänä oli pitää huolta propagandasta ja tiedonannoista ulospäin, jotavastoin varsinaiset matkailijayhdistykset eli „touring clubs” työskentelivät matkustus- ja matkailuolosten kehittämiseksi omassa maassa sekä koettivat herättää väestön halua matkailemalla tutustua omaan maahan ja kansaan.

„Turistiteollisuuden” merkitys suurille matkailumaille selveni koko laajuudessaan vasta maailmansodan jälkeisinä lähivuosina, jolloin nimellisesti oli päästy normaalioloihin, mutta yhä jatkuva sekava tilanne, epävarmuus joka alalla, passi- y. m. säännöstelyt saivat aikaan, että odotetut ulkomaalaiset matkustajat jäivät tulematta. Saadaksemme käsityksen, mitä matkailu merkitsee sellaisenkin maan kuin esim. Ranskan tuloissa, mainittakoon, että yksinään amerikkalaiset v. 1925 jättivät maahan kokonaista 226,160,000 dollaria (Smk. 9,046,400,000).

Murrosajan kaikkialla maailmassa herättämästä vilkkaasta harrastuksesta taloudellisiin kysymyksiin oli seurauksena, että matkailuolot kaikkine haaroineen joutuivat perinpohjaisemman huomion alaisiksi kuin koskaan ennen.

Useissa maissa asettivat hallitukset komiteoja selvittämään niitä koskevia kysymyksiä, uusia elinvoimaisia järjestöjä muodostettiin ja laajasuuntaisiin käytännöllisiin toimenpiteisiin ryhdyttiin kaikkialla. Muutamia valaisevia esimerkkejä mainittakoon tässä. Italiassa perustettiin valtion aloitteesta „Kansallinen kaikkien matkailuteollisuushaarojen liitto” („Ente Nazionale delle Industrie Turistiche”), joka nyttemmin on kasvanut koko matkailuliikennettä sekä Italian ulkomaista reklaamia valvovaksi jättiläisjärjestöksi. Ranskan kauppaministeriö lähetti edustajan tutustumaan amerikkalaisten makuun, tapoihin ja tarpeisiin sekä yksityiskohtaisesti ottamaan selkoa amerikkalaisista hotellioloista ja sikkäläisten matkailuolosten järjestelystä. Ruotsin Kulkulaitosministeriö asetti viisihenkisen asian tuntijakomitean selvittämään, kuinka tiedonantotoiminta ja matkailureklaami tarkoituksenmukaisesti olisi ulkomailla järjestettävä, ja Ruotsin Matkailujayhdistys lähetti sihteerinsä kolmen kuukauden opintomatalle Pohjois-Amerikan Yhdysvaltoihin, etupäässä tutkimaan oloja sekä järjestelyä suurissa kansallispuistoissa, joissa kesäkuukausina käy lähes 2,000,000 henkeä. Ammattikouluja kunnollisten virkailijoiden kasvattamiseksi „turistiteollisuuden” erilaisia haaroja varten on perustettu eri maissa, samoin kouluja ammattitaitoisten hotellipalvelijoiden opettamista varten siellä, missä niitä ei aikaisemmin ole ollut, viimeksi viime vuonna Norjassa ja Ruotsissa j. n. e. Matkailuolosta on jo yliopistoissakin alettu tutkia. Rooman yliopistoon perustettiin viime vuonna professorinvirka tässä aineessa ja muutamissa Amerikan yliopistoissa opetetaan hotellitiedettä.

Samalla kun eri maat tekevät yhä vilkkaampaa propagandaa ulospäin ja toimivat yhä innokkaammin omien olonsa parantamiseksi saadakseen mahdollisimman paljon matkustajia muista maista, tehdäkseen heidän olonsa mukavaksi ja viihtyisäksi ja antaakseen heille edullisen käsityksen maasta (tietenkin ansaitakseen heistä mahdollisimman paljon, saadakseen heidät viipymään mahdollisimman kauan sekä herättääkseen heissä halua saapua uudelleen), samalla ilmenee yhä suurempi pyrkimys kansainväliseen yhteistoimintaan — tekisipä mieli sanoa valvontaan. Siksi on muodostettu joukko Euroopan maiden matkailujärjestöjen, virallisten tiedonanto- ja matkatoimistojen,



Savonlinna. Suunnitellusta hotellista avautuva näköala.

autoklubien, hotelliyhdistysten ja muiden samantapaisten laitosten yhtymiä, jotka toimivat maanosamme matkailuolujen yhtenäisen kehittymisen hyväksi. Näiden järjestöjen työtapojen ja ohjelmien tarkempi selostaminen kävisi tässä liian pitkäksi.

Tällaisella pyrkimyksellä kansainväliseen osuustoimintaan on puhtaasti käytännölliset sekä todellisen tarpeen vaatimat syynsä. Vanhoillisuus, joka ennen maailmansotaa vallitsi matkailuelämässäänkin, on saanut väistyä uudenaikaisen virtausten tieltä. Ihmiset ovat tulleet liikkuvammiksi tuntiessaan tarvetta päästä irtautumaan sota-aikaisesta, pakollisesta eristäytymisestä, näköalat ovat laajenneet, uusia harrastuksia on tullut entisten lisäksi. Suuret mullistukset ovat suunnanneet huomion uusiin maihin, joiden olemassaolosta aikaisemmin ei ole ollut aavistustakaan. Ennen tehtiin enimmäkseen virkistysmatkoja ja kuljettiin vanhoja, tallattuja polkuja. Nykyään matkustavat ihmiset yhtä paljon nähdäkseen ja oppiakseen uutta. Nykyajan kovasta työtouhusta johtuu, että moni pyrkii tavallisesta ympäristöstään aivan erilaisiin oloihin virkistämään hermojaan. Kulkuneuvojen kehittyessä vuosi vuodelta nopeammiksi ja paremmiksi ei matkojen pituus tee haittaa. Siitä taas seuraa, että matkustusmahdollisuuksia koskevat tiedonantoot maailman eri osissa ovat joutuneet uuden järjestelyn alaisiksi ja niiden vaikutus huomattavasti lisääntynyt. Voidakseen tyydyttää yleisön kasvavaa tarvetta saada tietoja on suurten matkatoimistojen täytynyt raivata uusia työaloja ja toimittaa lähetettä uusiin maihin ottamaan selkoa sikäläisistä oloista, tekemään henkilökohtaisia huomi-

oita sekä uusia sopimuksia. Säännöllisesti ilmestyvistä ammattijulkaisuista, jotka sisältävät tietoja joka alalta, voivat matkatoimistot seurata asiain kehitystä ja joukko säännöllisesti ilmestyviä aikakauskirjoja huolehtii, ettei yleisön tarvitse olla tietämätön, mitä kullakin maalla tai paikkakunnalla on tarjottavana — jos maat nimittäin ovat pitäneet huolta, että tulevat mainituiksi, ja ajoissa antaneet tietoja itsestään.

Matkailutoiminta noudattaa samoja lakeja kuin muukin taloudellinen toiminta. Itsekunkin on pidettävä huolta tavaransa saamisesta markkinoille, reklaamintekemisestä yleisölle ja tarjoamisesta jälleenmyyjille. Mutta tavaran on oltava täysipitoista kestääkseen kilpailua; tavara, joka keran on joutunut huonoon huutoon, jää auttamattomasti syrjään. Mahdollisuudet päästä osalliseksi matkailumarkkinoista eivät koskaan aikaisemmin ole olleet pienille ja uusille maille niin suotuisat kuin nyt — mutta toiselta puolen ei myöskään riski koskaan ennen ole ollut niin suuri. Näin joudumme suoraa päätä kysymykseen:

Miksi ja miten Suomesta olisi kehitettävä matkailumaa?

Tämä kysymys käy vuosi vuodelta yhä polttavammaksi ja odottaa ratkaisuaan. Joko lähdemme kilpailuun ja varustaudumme sitä varten tahi tyydymme jäämään syrjään ja kestämmе seuraukset.

Suomen matkailumaana voimme määritellä muutamain sanoin: maalla on suuria, luonnollisia mahdollisuuksia, mutta siltä puuttuvat vielä melkein kokonaan useimmat tärkeät tekijät, jotka ovat perusehtoina matkailutoiminnan vilkastumiselle ja joita ilman se ei koskaan voi kilpailla muiden tällä alalla kehittyneempien maiden kanssa, ei edes niidenkään, joiden luonnolliset edellytykset ovat pienemmät. Meillä on rikas raaka-aineisto, josta voidaan tehdä matkailumaa, mutta se on vielä käsittelyn puutteessa; matkailijan kannalta on sillä tuskin enemmän arvoa kuin helmellä, joka on simpukassa meren pohjalla.

Matkailutoiminnan merkityksestä maalle ja kansalle on



Punkaharju.

meikäläisillä hämärä käsitys, ja ani harva on asiaa lähemmin ajatellut. Kysymystä voi tarkastaa eri näkökannoilta. Voi pitää tärkeämpänä joko sen aatteellista taikka taloudellista puolta. Kummassakin tapauksessa joudumme tekemisiin kahteen eri ryhmään kuuluvien matkailijoiden kanssa: kotimaisten ja ulkomaalaisten.

„Tunne maasi!” ei ole tyhjänpäiväinen sananparsi, vaan vakava kehoitus kaikille, jotka haluavat menestyksellisesti tehdä työtä kansansa edistymiseksi sekä ottaa osaa julkiseen elämään, olipa sitten kysymyksessä valtiolliset, sivistykselliset tai taloudelliset asiat. Tuntematta perinpohjaisesti maatansa ja kansaansa, sen oloja, tapoja ja ajatuskantaa ei kukaan kykene muodostamaan itselleen oikeata käsitystä päivän kysymyksistä ja arvioimaan eri virtauksia. Yksilön kehityksen alku ja loppu on seurusteleminen vieraitten ihmisten kanssa, keskinäinen ajatusten ja aatteiden vaihto, tutustuminen muiden kokemuksiin eri aloilla ja omien kokemusten kokoaminen. Jos ihminen liikkuu vain omassa ahtaassa piirissään eikä koskaan luo silmäystä kotiseudun näköpiiriin ulkopuolelle, tulee hänestä ennakkoluuloinen, ahdasmielinen ja suvaitsematon kaikkea vierasta ja tavallisuudesta poikkeavaa kohtaan. Matkustaminen uusien, toisin ajattelevien ihmisten keskuudessa ja outoihin tapoihin tutustuminen laajentavat näköpiiriä sekä opettavat kunnioittamaan muidenkin mielipiteitä ja tapoja, ymmärtämään, että ihmiset ja olot kehittyvät erilaisiksi eri ympäristöissä. Mikään ei samassa määrin tasoita kulmikkuutta, poista vääriä käsityksiä eikä anna uusia virikkeitä kuin matkat,

olivatpa ne sitten opintomatkoja tahi yksinomaan virkistysmatkoja.

Suomelle, joka on uusi ja vähän tunnettu valtakunta, voi muukalaisten vierailulla poliittisessa suhteessa olla suurikin merkitys. Propagandan kannalta on henkilökohtainen käynti monin verroin tärkeämpi kuin parhaimmakaan sanomalehtikirjoitukset, esitelmät ja lentokirjaset. Henkilökohtaisesti koettu on elävää tietoa, joka herättää halun lähempään tutustumiseen, ja ne, jotka kerran ovat käyneet maassa ja oppineet pitämään sitä arvossa, seuraavat siitä lähtien aina sen kehitystä suosiollisin mielin. Mutta toistaiseksi kuitenkin voi ulkomaalaisten henkilökohtaisella maahamme tutustumisella olla aivan vastakkainen vaikutus kuin mitä me toivoisimme.

Matkailun kansantaloudellinen merkitys on kaksinkertainen: innostamalla yleisöä entistä enemmän matkustelemaan omassa maassa eikä vieraisiin maihin, estyy kotimaisen pääoman vienti maasta; ulkomaalaisten matkailijoiden mukana tulee maahan ulkomaalaista pääomaa ilman takaisinmaksuvelvollisuutta. Seuraavat numerot osoittavat, mistä summista on kysymys meidänkin pienessä maassamme. Virallisen tilaston mukaan vuodelta 1924 jättivät mainittuna vuonna suomalaiset matkoillaan ulkomaille 122,000,000 mk ja ulkomaalaiset matkustajat Suomeen 106,000,000 mk. Vuosi 1925 oli meille edullisempi. Suomalaisen ulkomaanmatkojen laskettiin maksaneen 108,000,000 mk, kun taas ulkomaalaisten matkoista Suomessa oli tuloja 128,000,000 mk. Vuoden 1926 tulos on taas huonompi: suomalaisten kulutus oli 114,000,000 mk, ulkomaalaisten 110,000,000 mk. Vaaka on nyt melkein tasapainossa, mutta voitaisiin helposti saada kallistumaan meidän eduksemme. Muutamia tuhansia ulkomaalaisia matkailijoita enemmän maahamme sekä omien maanmiestemme lisääntyneitä matkoja kotimaassa ulkomaanmatkojen sijaan, ja maksutaseessamme matkailuliikenne näyttäisi 50 milj. markan suuruisen ylijäämän, mikä muodostaisi sievoisen lisän kansallistuloihimme.

Mainittuun summaan päästäisiin helposti ja aikaa myöten suurempaan, jos vaan ajoissa ryhdyttäisiin tarkoituksenmukaisiin toimenpiteisiin. Aluksi on pari pääkulureittiä maassamme saatava kuntoon.



Koukunvirta. Savonlinnan-Kuopion reitti.

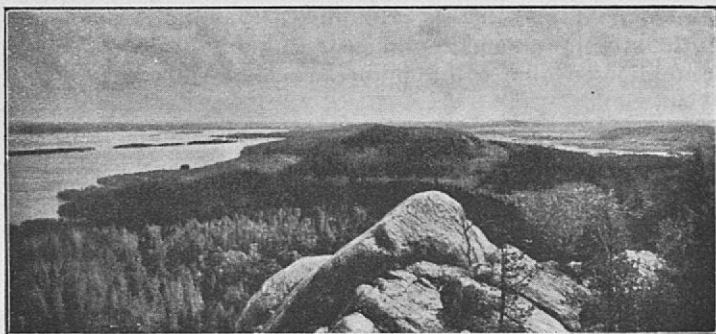
Suomessa ovat liikeneuvot mukiinmenevät ja kehittyvät vuosi vuodelta paremmiksi. Mutta majoituskysymys on kompastuskivenä. Hotelliolomme ovat suurena ja toistaiseksi voittamattomana esteenä koko matkailuliikenteen kehitykselle, ne tekevät ulkomaisen propagandamme mahdottomaksi ja saattavat maineemme ja arvomme kulttuuri-
maana vaaraan.

Lukuunottamatta muutamia harvoja hotelleja suurimmissa kaupungeisamme eivät ne asunnot, jotka ovat matkustajien käytettävänä, siedä minkäänlaista arvostelua eivätkä täytä mukavuuden ja siisteyden alkeellisimpiakaan vaatimuksia. Sitäpaitsi eivät ne riitä nykyisenkään matkustajamäärän majoittamiseen. Hotelliolojamme on jo siksi usein arvosteltu, että on turhaa tässä luetella niiden puuttellisuuksia. Mutta muutama sana näiden olojen vahingollisesta vaikutuksesta lienee paikallaan.

Hyvin moni maanmiehistämme, jolla on aikaa, varoja ja halua matkustaa, on välttänyt matkoja omassa maassa, ehkäpä ei niin paljon harrastuksen ja halun puutteessa kuin sen vuoksi, että matkustaminen on paljon mukavampaa maissa, joissa on kehittyneempi matka- ja hotelli-kulttuuri. Muukalaisten vierailujen merkitystä propagandatyössä maan tunnetuksi tekemiseksi kosketeltiin jo. Muukalainen arvostelee maan sivistystasoa ensi sijassa sen mukaan, minkä kanssa hän ensiksi joutuu tekemisiin. Edullinen käsitys, jonka hän mahdollisesti muuten voisi saada sivistyksestämme, heikkenee arveluttavasti hotelliemme vaiku-

tuksesta. Muukalainen ei tahdo olla epäkohtelias maassa, jonka vieraana hän on, ja lausuu sen vuoksi yleisin lauseparsin ihastuksensa luonnonkauneudesta y. m. Hän vaikenee vähemmän miellyttävistä kokemuksistaan, mutta tekee mielessään päätöksen olla tulematta toista kertaa. Vain joku kiiivasluontoinen matkailija, joka on saanut epämiellyttäviä kokemuksia, tulee, tehtyään kiertomatkan maassa, Matkailijayhdistyksen toimistoon keventämään mieltään. Niinpä ilmoitti esim. eräs Matkailijayhdistyksen kirjeenvaihtaja Amerikan Yhdysvalloissa aivan äskettäin, että amerikkalaiset edustajat, jotka viime kesänä ottivat osaa N. M. K. Y:n maailmankongressiin Helsingissä ja sen jälkeen tekivät kiertomatkan maassamme, mitä vakavimmin varottavat maanmiehiään matkustamasta Suomeen kurjien hotelliolojen vuoksi. Ulkomaalaisilta ammattimiehiltä, jotka ovat käyneet maassamme ja jotka ymmärtävät, että asiallinen arvostelu on suuremmaksi hyödyksi kuin häilyvä kiitos, saa usein kuulla karvaita totuuksia, mutta myöskin lohdutuksen sanoja. Kaikki he kuitenkin ovat yksimielisiä siitä, että maassamme on paljon kiintoisaa nähtävää ja että kehitysmahdollisuudet ovat suuret, sekä ihmettelevät, miksi niistä niin vähän välitetään. Eräs mainituista ulkomaalaisista, „Algemeene Nederlandsche Vereeniging voor Vreemlingenverkeer”-nimisen liiton johtaja ja „Congrès International des Associations Officielles de Propagande Touristique”-nimisen liiton sihteeri, herra Deventer lopetti arvostelunsa sanoilla: „Onnelliset ihmiset, joilla on mahdollisuus alkaa alusta ja tehdä kaikki järjestelmällisesti, tarvitsematta korjata vuosikymmenien kuluessa tehtyjä erehdyksiä”.

Halu matkustaa pohjoismaihin on epäilemättä kaikkialla ulkomailla nyt suurempi kuin koskaan ennen. Europan matka- ja tiedonantotoimistot, jotka vielä pari vuotta sitten eivät olleet tietävinäänkään maastamme, pyytävät nyttemmin ahkerasti tiedonantoja ja reklaamiaineistoa Suomesta asiakkailleen ja ovat ihmeissään, kun eivät niitä saa. Thos. Cook & Son, maailman suurin matkatoimisto, on perustanut haaraosaston Tukholmaan, mikä todistaa, että odotetaan liikenteen lisääntyvän pohjoiseen päin, ja heidän edustajansa on äskettäin käynyt Suomessa tekemässä sopimuksia rautateiden, laivalinjojen ja hotellien kanssa kiertomatoista maassamme. Suomi on tänä vuonna ensi-



Näköala Ukko-Kolilta.

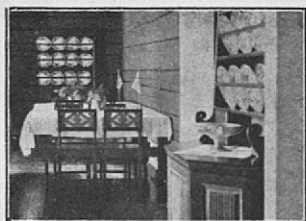
mäistä kertaa Cook'in laatimassa Euroopan matkaohjelmistossa, ja useat Atlantinlinjat ovat tulevaisuudeksi Amerikkaa varten tehtyihin prospekteihinsa ottaneet meidänkin maamme.

Parin viimeisen vuoden kokemus osoittaa selvästi, että määrätietoisesti ja tarkoituksenmukaisesti, vaikka vähemmässäkin mitassa tehty propaganda varmasti johtaisi meidän maahamme huomattavasti enemmän ulkomaalaisia matkailijoita. Suuremman matkailijamäärän majoittamisesta syntyvien voittamattomien esteiden vuoksi sekä täysin tietäen edesvastuuttoman propagandan aiheuttavan maaillemme korvaamattomia vahinkoja Suomen Matkailijayhdistys on tyytynyt ainoastaan ohjaamaan ja kaikin tavoin avustamaan niitä ulkomaalaisia, jotka omasta aloitteestaan ja omalla vastuullaan ovat maahamme saapuneet. Sen sijaan on yhdistys toistaiseksi välttänyt reklaamintekoa Suomesta matkailumaana maamme rajojen ulkopuolella. Tästä huolimatta on muokalaistulva kuitenkin yhä enentymässä. Meidän tulisi nyt, ryhtymällä toimenpiteisiin vieraittemme tarpeiden tyydyttämiseksi, käyttää tilaisuutta hyväksemme, sillä muutoin annamme asian mennä pilalle pitkiksi ajoiksi, mitä varmaan pian katuisimme.

Hotelliolojen kurjuudesta kaupungeissammekin olisi paljon sanottavaa. Jos otamme huomioon, missä määrin yleinen taso maassamme on kohonnut viime vuosikymmenen kuluessa, on omituista, että edistyminen hotellialalla

on käynyt niin hitaasti. Kaupunkien hotellikysymys on kuitenkin, muutamaa poikkeusta lukuunottamatta, tämän lentokirjaseen aiheen ulkopuolella. Se on ratkaistava yksityistä tietä.

Erityisen ryhmän muodostavat hotellit ja majatalot paikkakunnilla, joilla käydään ainoastaan matkailutarkoituksessa ja joilla matkailukausi kestää pari, korkeintaan kolme kuukautta vuodessa. Ei koskaan voi toivoa, että näihin laitoksiin sijoitettu pääoma tuottaisi korkoa tai kuoletusta. Saa olla tyytyväinen, jos liike kannattaa ja ylijäämä riittää ylläpitoon. Sen vuoksi yksityiset henkilöt eivät ota rakentamiseen ja hoitaakseen sellaisia hotelleja. Kuitenkaan ei pääomaa, joka sijoitetaan näihin laitoksiin, ole pidettävä kuolleena. Ajanmukaiset majatalot tärkeillä matkailuseuduilla ovat matkailun kehittymisen elinehto. Ilmeisesti on maalle näistä hyötyä. Ajatellaanpa vaan, mitä merkitsee rautateittemme tuloille, jos ulkomaalaisten matkailijain on pakko palata kotimaahansa lyhyeltä käynniltä maan pääkaupungissa, tahi jos olot ovat niin järjestetyt, että he voivat tehdä viikkokausia kestäviä matkoja koko maassa. Muisa maissa on jo aikoja sitten tämä käsitetty, ja valtio, rautatiehallitus sekä muut laitokset ovat itse perustaneet ja runsaasti avustaneet tällaisia hotelleja ja majataloja. Niinpä on esim. Kanadassa Canadian Pacific Railway luonnonihanille ja kiintoisille paikoille radan varrella rakennuttanut suuria matkailijahotelleja (v. 1918 kaikkiaan 21), jotka ovat maksaneet yhtiölle yli 155,000,000 frangia. Näiden hotellien pito tuotti vuosittain tappiota noin 100,000 à 200,000 frangia hotelleja kohti. Siitä huolimatta yhtiö jatkaa tätä toimintaansa pitäen sitä kannattavana, kun ottaa huomioon lisääntyneestä matkailijaliikenteestä johtuvat lisääntyneet tulot. Ruotsin Lapissa olevan Abiskon matkailija-aseman rakentaminen ja sisustaminen maksoi Ruotsin Matkailijayhdistykselle yli 300,000 kruunua. Tämä asema tekee mahdolliseksi käynnit ja oleskelun suurenmoisissa erämaa- ja tunturi-seuduissa, jonne muuten ei kenenkään johtuisi mieleenkään lähteä. Siellä käy vuosittain noin 1,800 henkeä, suureksi osaksi ulkomaalaisia, jotka siis kulkevat sinne Etelä-Ruotsin kautta. Jos kuitenkin oletetaan Tukholma lähtöpaikaksi ja matkustajien ajavan toisessa luokassa ilman makuupaikkaa, tulee tästä Ruotsin rautateille vuosittain 200,000 kruunun ylimääräinen tulo.



Ruokailuhuone.

Vaalan Hotelli.

Ylä-aula.

Suomen Matkailijyhdistyksen hallussa olevat, aivan riittämättömät ja hyvin alkuperäiset rakennukset Kolilla voidaan nykyisten hintojen mukaan arvioida noin 250,000 markan arvoiseksi. Jos näitä ei olisi, kävisi siellä ehkä parikymmentä henkeä kesässä. Nyt on muilta paikkakunnilta tulevien matkustajien luku noin 2,500. Voimme varmasti otaksua, että vähintään 1,000 henkeä tulee Helsingistä tahi muilta, yhtä kaukana Kolilta olevilta paikkakunnilta. Vaikka he matkustaisivatkin vain kolmannessa luokassa, tuottaisivat näiden pitkämatkaisten Kolilla kävijöiden matkat valtiolle vuosittain 248,000 mk. Siis 100 % rakennusten arvosta. Matkailijyhdistyksen Oulujoella ylläpitämä liikenne aiheuttaa valtionrautateille noin 500,000 mk:n vuotuiset lisätulot.

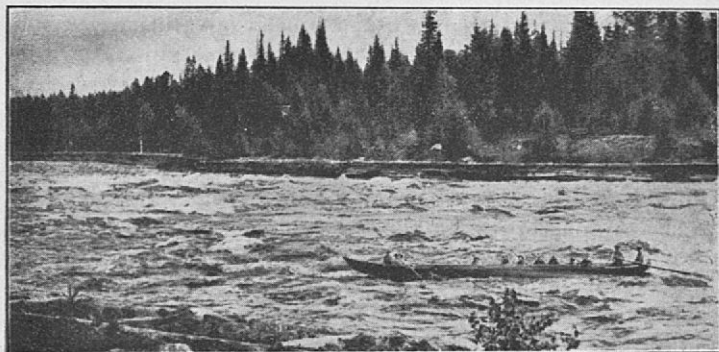
Koska maassamme ei matkailuliikenteestä ole tehty tarkkaa tilastoa, emme voi esittää aivan tarkkoja numerotietoja kuten esim. Norjassa, missä ulkomaalaisten maahan jättämät rahat tarkalleen voidaan arvioida helposti saatavista tilastotiedoista. Viime vuonna kävi maassamme noin 22,000 ulkomaalaista, ja niistä voimme otaksua noin 10,000 olleen matkailijoita. Virallisen tilastomme mukaan kuluttivat muukalaiset täällä noin 5,000 mk henkeä kohti, mikä summa on hyvin alhaiseksi arvioitu (Norjassa lasketaan kunkin ulkomaalaisen kuluttavan kaksinkertaisesti eli 1,000 kruunua), jos otetaan huomioon, että piletimaksuina suomalaisille laivanvarustajille maksetaan 2,160 mk meno- ja paluumatkasta Stettiinin ja samoin 4,080 mk Hulliin. Maamme tulot näistä 18,000 muukalaisesta nousevat alhaisen arvion mukaan 50,000,000 markkaan. — Suurin osa näistä kävi ainoastaan Helsingissä, noin 3,000 lasketaan käyneen Imatralla ja noin 2,000 kauempana sisämaassa. Oulu-

joella saakka kävi noin 500 (30 % koko koskivenematkustajien määrästä). Rautatielipuista maksoivat nämä matkailijat pyörein luvuin 1,800,000 mk¹⁾. Nykyisiin hotellioloihimme nähden ei maaseudulla olisi voitu saada tilaa useammalle matkustajalle. Jos sopivilla paikoilla olisi tarkoituksenmukaisia, kylliksi suuria, siististi sisustettuja hotelleja, on varmaa, että suurin osa näistä 10,000 henkilöstä tekisi kiertomatkan maassa, eikä palaisi kotimaahansa Helsingistä, kuten nyt tekevät. Valtion tulot matkailuliikenteestä lisääntyisivät huomattavasti, osaksi siten, että näiden matkustajien piletimmaksut rautateillä nousisivat 1,800,000 mk:sta noin 6,800,000²⁾ mk:aan vuodessa, osaksi sen kautta, että heidän oleskelunsa maassa kestäisi 10 päivää enemmän tuottaen huomattavan tulolisän maalle ja sen johdosta lisää verotuloja valtiolle. Sopivalla reklaamalla saataisiin ulkomaalaisten matkailijain luku kaksinkertaiseksi. Parannetut hotelliolot luonnollisesti vaikuttaisivat, että kotimainen matkailuliikenne huomattavasti lisääntyisi tuottaen vastaavan tulolisän rautateille ja laivayhtiöille.

Mitä paremmat liikeneuvot ja vähäinen reklaami merkitsevät matkailureitin kehitykselle, näkyy Lapista ja Petsamosta. Matkailijajyhdistyksen Ivalon majatalossa tehdyssä tilastossa lasketaan matkailijain luvun v. 1924, siis samana vuonna, jolloin yhdistyksen majatalot perustettiin

1) 500 lippua Helsinki—Viipuri—Imatra; Punkaharju—Savonlinna; Kuopio—Kajaani; Oulu—Helsinki à 507:50	Smk 153,750
1,500 lippua Helsinki—Imatra—Sortavala—Savonlinna—Helsinki à 399:—	„ 598,500
1,000 lippua Helsinki—Imatra—Helsinki à 352:—	„ 352,000
2,500 lippua Turku—Helsinki—Turku à 146:—	„ 365,000
	„ 1,569,250
6,000 makuuvaunupaikkaa à 50:—	„ 300,000
	<u>Smk 1,869,250</u>

2) 5,000 lippua à 507:50	Smk 2,537,000
5,000 lippua Helsinki—Viipuri—Imatra; Punkaharju—Sortavala—Vuonislahti—Nurmes—Vaala; Oulu—Helsinki à 580:—	„ 2,900,000
2,500 lippua Turku—Helsinki—Turku à 146:—	„ 365,000
	„ 5,802,500
20,000 makuuvaunupaikkaa à 50:—	„ 1,000,000
	<u>Smk 6,802,500</u>



Matkailuvene Oulujoella.

Lappiin, olleen 300. Seuraavana vuonna se oli 600, 1925 1,200 ja 1926 lähes 2,000.

Kuten edellisestä näemme, on matkailu, puhumattaakaan sen merkityksestä maan tunnetuksi tekemisessä, tulo-lähde, jota ei ole halveksittava. Mutta kuten kaikessa muusakin taloudellisessa toiminnassa, on tässäkin välttämätöntä, että pääomaa pannaan yritykseen, jotta se kantaisi hedelmää. Pääoma on tässä tapauksessa sijoitettava matkailijahotelleihin ja -majataloihin, jotka eivät anna satoa suoraan omistajalle, vaan sitävastoin huomattavasti lisäävät valtion tuloja. Koska siis valtio korjaa „sadon”, on se ainoa, jolla on syytä antaa pääomaa. Kukaan muu ei voi saada sitä korkoa kasvavaksi. Jotta valtio saisi suurimman mahdollisen hyödyn matkailijoista, on nämä luonnollisesti saatava tekemään mahdollisimman pitkiä matkoja. Suomessa on luonto järjestänyt niin viisaasti, että meidän nähtävät paikkamme ovat hajalla eri osissa maata. Olemme siis siinä onnellisessa asemassa, että kulkulaitoksillamme ja matkailijoilla on yhteiset edut ja harrastukset.

Ne paikat, joita matkailijat tätänykyä enimmäkseen käyttävät yöpymis- ja oleskelupaikkoinaan ja joiden hotellinpuute ensisijassa on korjattava, ovat *Imatra, Savonlinna, Punkaharju, Valamo, Kuopio, Koli* ja *Vaala*. Imatralla on jo valtion omistama hotelli, josta voidaan saada hyvä tekemällä alakerran huoneiden järjestelyssä pieniä muutoksia sekä hylkäämällä kalustosta kelvottomat huonekalut ja hankkimalla uusia sijaan. Savonlinna on pääasiallisesti läpikulku-

paikka, mutta rautatien ja usean suuren laivalinjan yhtymäkohtana sekä nähtävyyksiensä puolesta on se kuitenkin matkailijahotellin puutteessa, hotellin, johon mahtuisi 40—50 henkeä. Tämä hotelli olisi rakennettava Olavinlinnaa vastapäätä olevaan kaupunginosaan, näköala linnalle. Suurimmat ja kalleimmat rakennukset tarvitaan Punkaharjulla. Tähän hotelliin täytyy mahtua vähintään satakunta matkustajaa. Ainoa sopiva paikka on vanhan valtionhotellin nykyinen paikka. Tämä hotelli, joka nyttemmin on aivan sopimaton tarkoitukseensa, on siis purettava. Valamo ihmeen kauniine luontoineen ja mielenkiintoisine rakennuksineen houkuttelee kaikkia matkailijoita, niin kotimaisia kun ulkomaalaisiakin. Sikäläisessä hotellissa on tilaa enemmän kuin tarpeeksi, mutta sisustus ja hoito ovat kokonaan uusittavat. Tästä on neuvoteltava munkkien kanssa ja tehtävä sopimus kummankinpuoliseksi tyydytykseksi. Kuopio kuuluu samaan ryhmään kuin Savonlinna. Siellä tarvittaisiin sopiva majatalo muutamalle kymmenelle Puijolla kävijälle, jotka haluavat viipyä päivän pari paikkakunnalla. Kolille taasen olisi sopivinta rakentaa Amerikan kansallispuistoissa sovelletun järjestelmän mukaan päärakennus, jossa olisi ravintola, oleskeluhuone ja keittiöosastot sekä joitakuuta vaatimattomia pikkurakennuksia, joissa kussakin olisi pari matkustajahuonetta. Tällä tavoin järjestettynä olisi mahdollista ilman suuria kustannuksia lisätä majoittamismahdollisuuksia matkustajien lisääntyessä. Kolin rakennuskysymyksen täytyy olla selvillä, kun Nurmeksen-Vaalan-Oulun rata tulee valmiiksi. Matkailijayhdistyksen nykyinen hotelli Vaalassa on tähän tarkoitukseen vuokratassa rakennuksessa. Se olisi ostettava sekä suurennettava, tai, jos se ei käy päinsä, rakennettava uusi.

Mannermaan loistohotelleja ei meillä kaivata. Meidän hotelliemme tulee olla tarkoituksenmukaisesti rakennettuja sekä yksinkertaisesti ja aistikkaasti sisustettuja. Niissä tulee olla kyllin monta makuuhuonetta, suuri, kodikkaasti sisustettu halli tai seurusteluhuone, käytännöllisesti suunnitellut talous-, keittiö- ja tarjoiluosastot. Ainoana „ylellisyytenä” olkoot mukavat vuoteet, runsas vedensaanti, mieluummin juokseva kylmä ja lämmin vesi, kylpyhuoneet ja W. C.

Näitä hotelleja ei ole vuokrattava liikkeenharjoittajille, jotka kiskovat mahdollisimman suuren voiton itselleen.



Männikkö Patsjoessa.

Pääasia on, että hoito on ensiluokkainen ja kelpaa malliksi yksityishotelleille, joiden piankin täytyisi kohottaa tasoaan. Yleisö oppisi tietämään, mitä sillä on oikeus vaatia yksinkertaiselta, mutta hyvin hoidetulta hotellilta eikä enää tyytyisi mihin tahansa niinkuin nykyään.

Paitsi yllämainittuja paikkoja olisi majataloja rakennettava Rovaniemen-Petsamon reitin varrelle. Tällä reitillä, sopivasti järjestettynä, olisi suuri merkitys kansainväliselle matkailuliikenteelle. Suuret joukot matkailijoita kaikista kansallisuuksista kulkee pitkin Norjan rannikkoa Nordkapiin nähdäkseen keskiyön auringon. Nykyisissä oloissa täytyy heidän palata samaa tietä takaisin. Kulkureitti Suomen Lapin kautta tekisi paluun toista tietä mahdolliseksi. Samoilla kustannuksilla he voisivat tehdä kiertomatkan läpi koko Suomen Jäämeren rannalle saakka ja sitten takaisin Norjan kautta tahi päinvastoin. Tätä varmaankin suuri osa Nordkapiin matkustavista käyttäisi hyväkseen. Vaikka ei minkäänlaista reklaamia ole tehty tämän reitin hyväksi, ovat ulkomaalaiset kuitenkin alkaneet kulkea sitä. Ne majatalot, joita Matkailijayhdistys Lapissa ylläpitää, ovat aivan liian pienet nykyisellekin liikenteelle. Esimerkiksi mainittakoon, että Ivalon majassa, johon on järjestetty tilaa noin 15 hengelle, yöpyvien luku viime kesänä usein nousi 40:eenkin yössä. Majoitustarpeen tyydyttämiseksi tämän kulkureitin varrella tarvittaisiin majataloja 20 tai 30 henkeä varten Rovaniemellä, Sodankylässä, Ivalossa, Salmijärvellä ja Petsamossa. Sitäpaitsi olisi Koltta-könkään nykyinen majatalo suurennettava.

Ylläolevan ohjelman toteuttamisesta aiheutuvat kustannukset ovat lasketut seuraavalla tavalla:

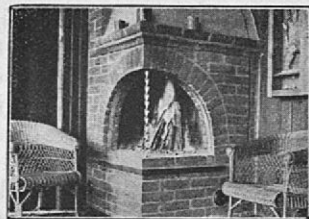
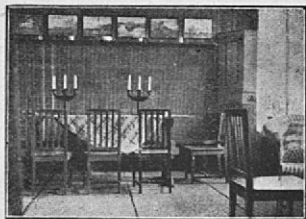
Rakennuksia:

Hotellirakennus kivistä Punkaharjulle	Smk	3,800,000
” ” Savonlinnaan	”	1,900,000
K o l i :		
Kolin Tuvan uusiminen ja lisärakennus	”	150,000
10 kpl. 2 huoneen pikkurakennuksia à Smk 14,000:—	”	140,000
Mukavuuslaitokset, kylpyhuoneet, suihkut	”	30,000
Vesijohto	”	30,000
Hotellirakennus puusta Puijolle	”	400,000
” ” Vaalaan	”	1,000,000
” ” Rovaniemelle	”	600,000
” ” Sodankylään	”	600,000
” ” Ivaloon	”	600,000
” ” Salmijärvelle	”	600,000
” ” Petsamoon	”	800,000
Lisärakennuksia Kolttaköngkäälle	”	300,000
		<hr/>
	Smk	10,950,000

Kalustoa:

Kalusto Punkaharjulle	Smk	800,000
” Savonlinnaan	”	300,000
Kaluston täydentäminen Kolilla	”	100,000
Kalusto Rovaniemelle	”	200,000
” Sodankylään	”	200,000
” Ivaloon	”	200,000
” Salmijärvelle	”	200,000
” Petsamoon	”	200,000
Kaluston täydentäminen Vaalassa	”	100,000
” ” Kolttaköngkäällä	”	100,000
		<hr/>
	Smk	2,400,000

Majoituskysymys voitaisiin siis järjestää pyörein luvuin 13,000,000 markalla. Kuten jo aikaisemmin on osoitettu, saataisiin tämä summa parin kolmen vuoden kuluessa kuuletetuksi yksinomaan matkailuliikenteen tuottamilla lisätuloilla rautatielipuista ja veroista. Maahan jäisi vuosittain



*Sisäkuva Matkailijayhdistyksen Kolttaköncäällä (Boris Gleb)
olevasta majasta.*

tästä liikenteen lisäyksestä koko perustamispääoma kaksinkertaisena.

Matkailuliikenteessämme kaikesta huolimatta tapahtuneen nousun takia on Matkailijayhdistyksen toiminta käynyt yhä vaativammaksi. Yhdistys on yksin saanut kantaa koko työtaakan, joka muissa maissa jakautuu moniin käsiin, sekä kustantaa sellaisiakin toiminnan haaroja, joista valtio ja liikennelaitokset muualla huolehtivat. Tehtävä alkaa käydä yhdistykselle ylivoimaiseksi. Matkailijayhdistys on ainoa, joka ei hyödy lisääntyvästä liikenteestä, sen menot vain kasvavat samassa suhteessa kuin maa hyötyy. Tiedonantotoiminnasta johtuvat suoranaiset kulut, jotka vielä muutama vuosi sitten tuskin kohosivat yli 10,000 markan, nousevat nykyään 100,000 markkaan, palkat ja palkkiot välttämättömistä töistä ovat parina viime vuotena lisääntyneet 60,000 markalla. Hankkiakseen varoja välttämättömpien majaloiden perustamiseen ja voidakseen maksaa muista samanlaisista toimenpiteistä johtuneet menot on yhdistyksen täytynyt käyttää yhteensä 500,000 markkaa lainavaroja. Velkain korkoihin ja kuoletukseen menee nyttemmin melkoinen osa yhdistyksen niukoista vuosituloista, mikä suuresti haittaa yhdistyksen toimintaa. Sen vuoksi on yhdistyksen mahdotonta tehdä mitään huomattavampaa hotellikysymyksen ratkaisemiseksi.

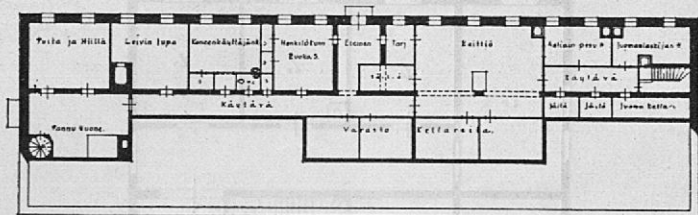
Suomen matkailuliikenne on ajautumassa umpikujaan, josta ainoastaan nopeat parannukset hotellioloissa voivat sen pelastaa. Tahtoen tai tahtomattaan joudumme yhä lähempään yhteistoimintaan kansainvälisen matkailuliikenteen kanssa, joka vuosi vuodelta kehittyy yhä moniosaisemmaksi koneistoksi. Se vaikuttaa yhä enemmän eri maiden matkailuoloihin ja saa puolestaan vaikutteita näiltä. Meidän mahdollisuutemme menevät auttamattomasti hukkaan, jos

emme edes jossakin määrin seuraa kehitystä muissa maissa. Suomen, sen olojen ja tuotteiden tunnetuksi tekeminen ulkomailla, mikä meidänlaiselle uudelle valtiolle merkitsee äärettömän paljon, jää vajanaiseksi ja heikoksi, jos ei ulkomaalaisia voida suuremmassa määrin kehoittaa käymään maassamme ja omakohtaisesti tutustumaan siihen. Ja nekin muukalaiset, jotka kaikesta huolimatta nykyisissä oloissa käyvät maassamme, saavat sivistystasostamme aivan väärän käsityksen, jotapaitsi omat maanmiehemme matkustavat mieluummin ulkomaille, missä suuremmat mukavuudet ovat tarjona. Parannus tähän asiain tilaan saataisiin ainoastaan rakentamalla edes ylempänä mainittuihin paikkoihin taroituksenmukaiset ja viihtyisät matkailijahotellit, joissa vieraita ympäröisi sellainen maata edustava, kansallinen kulttuuri, jota heillä maan matkailukeskuksissa on oikeus vaatia. Ja kuten ylläolevassa olemme osoittaneet, on valtio ainoa, joka voi ja jolla on syytä niitä rakennuttaa.

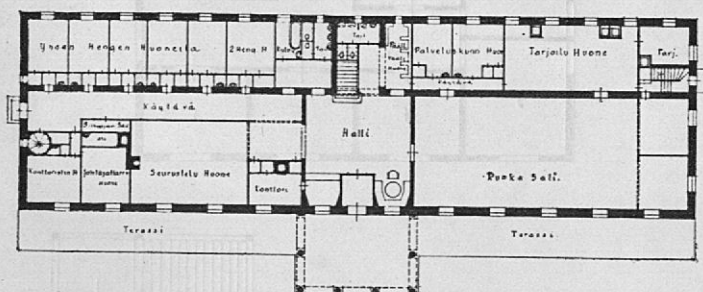
*Suomen Matkailijayhdistyksen
johtokunta.*

Helsingissä 1927, Frenckellin Kirjapaino Osakeyhtiö.

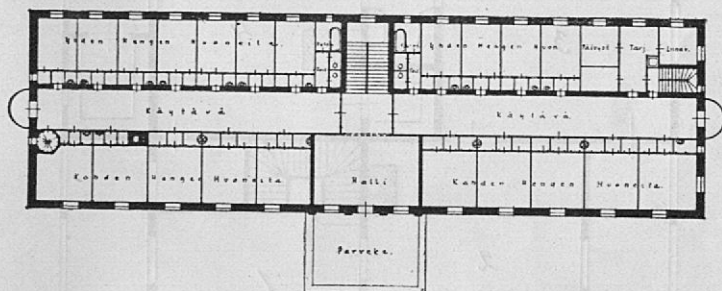
Ehdotus uudeksi Valtionhotelliksi Punkaharjulle.



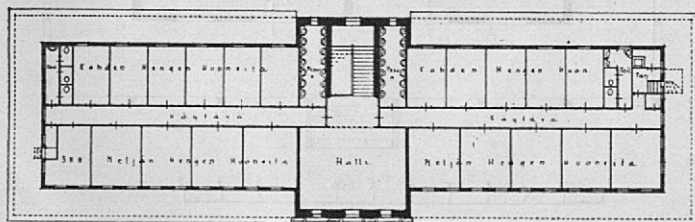
Pohjakerroksen pohjapiirros.



I:sen kerroksen pohjapiirros.

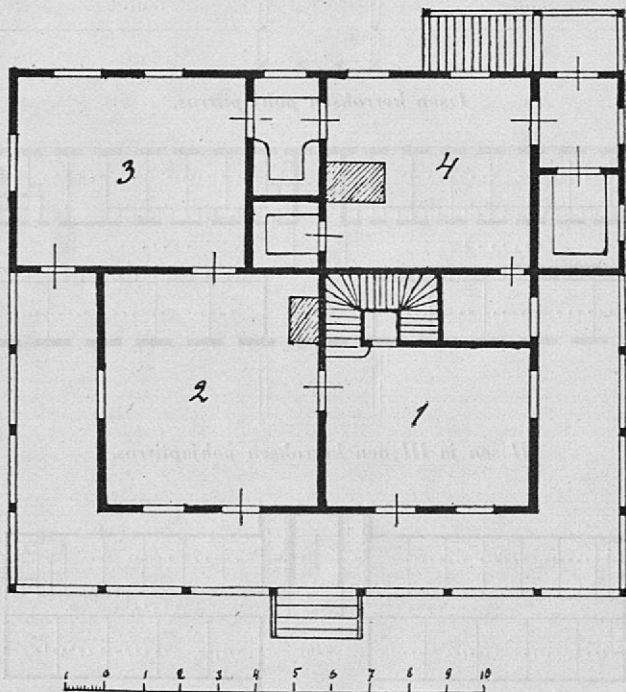
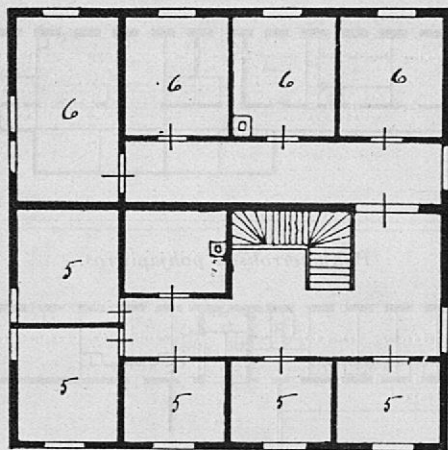


II:sen ja III:n kerroksen pohjapiirros.



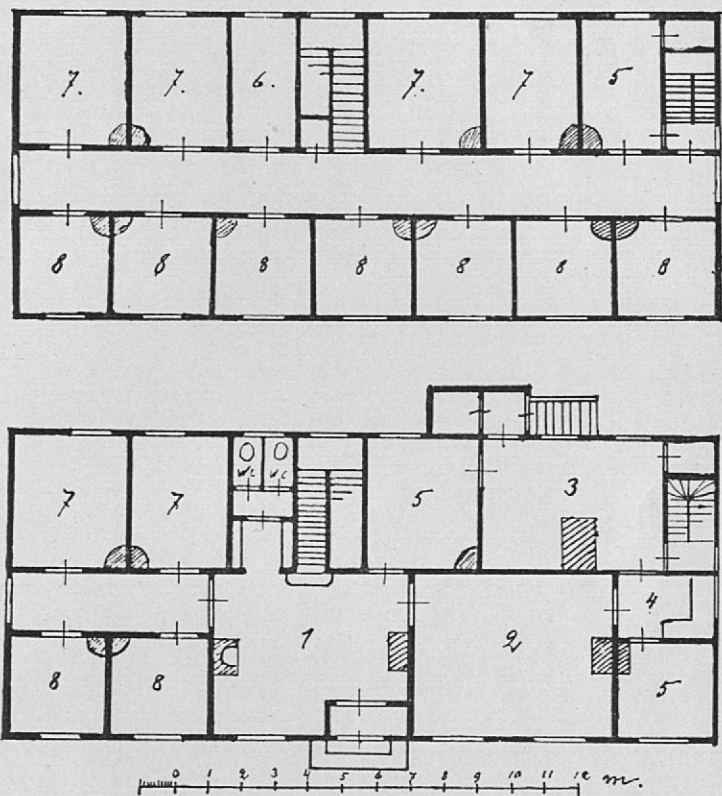
Ullakkokerroksen pohjapiirros.

Kolin Tuwan lisärakennusehdotus.



Nykyisessä rakennuksessa on alakerroksessa huoneet 1 ja 2 ja yläkerroksessa huoneet 5, 3, 4 ja 6 ovat suunniteltua lisärakennusta.

Ehdotus yksinkertaisiksi hotellirakennuksiksi Lappiin.



- 1 aula, 2 ruokailuhuone, 3 keittiö, 4 tarjoiluhuone, 5 henkilökunnan huoneita, 6 varastuhuone, 7 kahden hengen huoneita, 8 yhden hengen huoneita.



Up 25