

KUN SUOMI ETSI ITSEÄN VIERTOTEILTÄ JA MATKAILUREITEILTÄ

Seppo J. Partanen

Suomi on kauan etsinyt itseään ja juuriaan matkailun avulla. Matkailu on ollut myös poliittinen ja sivistyksellinen työkalu ensin kansallisen heräämisen ja itsetunnon rakentamiselle, sitten kansallisromantiikan avulla itsenäisyyden vahvistamiselle. Maamme matkailukuva luotiin ja reititettiin 1880-luvulla ja siihen kuuluivat Helsinki, Lappeenranta, Imatra, Viipuri, Saimaa, Savonlinna, Pielinen ja Koli, Mikkeli, Kuopio, Iisalmi, Kajaani, Oulu, Oulujoen kosket, Aavasaksa ja koko rannikkoseutumme. Tämä reitti sai kunnian levittää suomikuvaa maailmalla yli puoli vuosisataa

Järjestäytyneet muotonsa matkailu sai 1880-luvulla. Venäjän keisarikuntaan kuuluvaan autonomiseen Suomeen perustettiin Matkailijayhdistys 1887 ”herättämään maan omissa kansalaisissa ja ulkomaalaisissa mieltymystä matkustukseen tässä maassa ja tekemään ne helpoiksi, laajentaakseen siten sen luonnon ja kansan tuntemusta”.

Yhdistyksellä oli aatteellisuutensa taustalla selvä poliittinen tavoite: tuoda Suomea esille sekä omassa maassa että maailmalla kansana ja valtiona, jolla on omat rajansa, kulttuurinsa ja perinteensä. Alkuvuosina työtä saatiin tehdä rauhassa. Pariisin maailmannäyttelyssä 1889 yhdistyksen Suomi-osasto herätti suurta huomiota ja sai runsaasti palkintoja. Sortovuosien aikana venäläiset tajusivat matkailutyön poliittiset tavoitteet ja ryhtyivät valvomaan yhdistyksen julkaisu- ja karttakirjojen julkaisemisen kieltämiseen 1916. Sitä ennen yhdistys ehti jo aloittaa autoilijoille tarkoitettua tiekartan julkaisemisen 1913.

Alusta alkaen yhdistys suuntasi toimintansa käytännöllisiin asioihin: liikenneyhteyksien, majoitus- ja ravitsemuspalvelujen parantamiseen, matkaoppaiden, karttojen, esitteiden ja näyttelyiden aikaansaamiseen. Työ piti totta vieköön aloittaa alkeista; ”tuoleissa, pöydissä ja vuoteissa pitää olla niin monta jalkaa, ettei niitä tarvitse tukea seiniin. Hävität kaikki syöpäläiset äärimmäisellä ankaruudella. Ota pois kaikki paperossitumpit kukkaruukuista, Hoida

sylykasiat joka aamu. Älä tarjoa matkailijalle härskiintynyttä voita äläkä pilaantuneita kananmunia, ei edes keitetyn tai paistetun ruoan aineksina”, sanottiin yhdistyksen kestikievarille jaetussa ohjeessa. Ensimmäisen oman matkailumajansa yhdistys rakensi 1893 lähelle Raaseporin linnan raunioita.

Matkasuuntia Suomessa 1888

Suururakka Matkailijayhdistyksellä oli matkakäsi-kirjasarjan kokoaminen ja julkaiseminen. Se ilmestyi neliosaisena suomen- ja ruotsikielisenä laitoksena vuosina 1888, 1889 ja 1890. Siinä koko autonominen Suomen suurrutinkaskunta esitellään 26 matkailureitillä Ahvenanmaalta Pietariin ja Hangosta Tenojoelle. Sivuja kirjasarjassa on kaikkiaan 335.

”Iisalmesta Kajaaniin on kulkeminen n. 90 km. mäkistä ja tähän saakka hyvin huonossa kunnossa pidettyä maantietä, jota kumminkin on viime syksynä korjattu. Matkan voi tehdä kyytihevosella (16 markasta), mutta silloin saa tyytyä huonoihin käreihin ja hevosten puutteessa viipyä kauvan aikaa välillä, eli maksaa korotettua kyytipalkkaa. Sentähden on paras ottaa Iisalmelta ajuri, joka vie koko välin yhdellä hevosella, ja joita useimmiten on laivasillalla Kuopion laivan tullessa. Useilla näistä on hyvät karrut (ns. Turun ja Karjalan käreijä), ja he vievät Kajaaniin 10-25 markasta...”

”Kajaanin tie kulkee läpi erämaiden. Murtomäen kestikievarin luona, joka on Maanseljän korkeimmalla vaaralla, 225 m. merta ylempänä, on maantien vasemmalla puolella olevasta talosta erinomaisen laaja erämaa-näköala (jopa Oulunjärvenkin yli). Murtomäellä on myös tilaisuudessa näkemään savupirtin”.

Näin kirja kuvailee matkaa Savosta Kainuuseen. Kajaanin kauneutta, nähtävyyksiä ja näköaloja kirja ihastelee ohjaten matkailijan Pölyvaaralle, ”jonka sanotaan kilpailevan Puijon kanssa”. Yhdistys rakensi vaaran laelle 1887 ”näkytornin”, johon avaimen sai lainaksi kestikievarista tai itseltään tehtailija Renforsilta.



Kartta Matkailijayhdistyksen oppaasta Matkasuuntia Suomessa. Kirjasta julkaistiin 1986 näköispainos juhlistamaan järjestön satavuotistaivalta.

Vaikka matkailureitit ulottuivat pohjoiseen Jäämeren rannalle, päättyi ”sivistynyt Suomi” Aavasaksan aurinkovaaralle. Siitä ylöspäin olevaa ”Inarin Lappia” matkataan vain kahdeksan sivun verran:

”Lapinmaata sanotaan kauniiksi. Ja totta se onkin, että siellä on mitä viehättävimpiä seutuja - varsinkin virtain laaksoissa, joista Ivalojoen ja Tenojoen ovat erittäin huomattavat. Niissä pitäisi jokaisen lapinkävijän käydä. Ylipäänsä on kuitenkin Lapin maisemassa jotakin köyhää ja yksitoikkoista. Mutta samalla on se omituisen, sanomattoman viehättävää, johon on synnä tuo valtava jylhyys, tuo syvä hiljaisuus, ihmeellinen, uneksiva, milteipä kirkastettu luonto valoisina kesäöinä... Harvat matkailijat ovat kuitenkin Lapin tien löytäneet ja niinpä se onkin, että älköön kukaan muu kuin se, joka on tottunut vaaroihin ja vastuksiin, sinne lähtekö...”

Suomalainen sielunmaisema avautuu

Matkaoppaan esittelemistä reiteistä nousi ylitse muiden yksi, joka aina 1930-luvulle saakka sai kunnian esitellä suomalaista sielunmaisemaa parhaimmillaan. Tämä reitti kulki Helsingistä Viipuriin ja sieltä Imatran kautta Lappeenrantaan, josta laivalla Kuopioon ja Iisalmelle. Sivureitti vei Saimaan, Savonlinnan ja Pielisjoen kautta Kolille. Iisalmesta kuljettiin aluksi diligenssivaunuilla ja myöhemmin autolla Kajaaniin, sieltä koskiveneillä Oulujoen halki Ouluun ja Kemiin. Matkan pohjoinen päätepiste oli luonnollisesti Aavasaksa.

Paluu etelään tehtiin höyrylaivalla rannikkoa pitkin tai myöhemmin junalla. Matkailijayhdistys aloitti diligenssiliikenteen Iisalmesta Kajaaniin 1896 ja se lopetettiin 1903, koska ”rautatien rakennustöihin tarvittiin kaikki juhdat näiltä seuduilta”. Vaunut siirrettiin Kangasalalle, jossa oli tarkoitus avata liikenne asemalta kirkonkylän kautta Kaivannolle. Yksityinen liikennöitsijä ehti kuitenkin ennen. Säännöllinen Oulujoen koskiveneriikenne aloitettiin 1906 ja kaksi vuotta myöhemmin koskiveneretket suuntautuivat myös Lahdesta ja Heinolasta Iitin Mankalankoskille.

Tämä perusreitti toi esille Suomen sellaisena, kuin me itse halusimme sen nähdä ja esitellä ulkomaalaisille: Suomenlahden rannikon, Viipurin ja Laatokan, Imatrankosken ja Saimaan, Savonlinnan ja Punkaharjun, Kolin vaarat ja Puijolta avautuvan maiseman, Kajaanin linnan ja Oulujoen koskien kuohut, Pohjanlahden ulapat ja kesäyön auringon portin Aavasaksan. Samalla toki löysivät asemansa

myös muut matkailumme myyjit: Turku ja saaristo, Airisto, Aulanko, Kangasala, Vuokatti jne.

Matkailu oli aina 1950-luvulle saakka yläluokkaan kuuluvien harvojen harrastus. Tohtori, senaattori, valtioneuvos ja Espoon kartanon omistaja August Ramsay oli ensimmäisten matkaoppaiden kokoaja. Hänellä oli tukenaan aikansa johtavat maan- ja luonnontieteilijät. Matkasuuntia Suomessa -kirjat kirjoitettiin ruotsiksi, josta ne suomeksi käänsi ylioppilas Otto Manninen. August Ramsay oli hyvin monitaitoinen henkilö. Hän julkaisi 1891 kirjat "Kesämatkoilla kanootissa" ja "Jalkamatkoilta". Vuosikymmen myöhemmin hän oli hallituksen puheenjohtajana Lappiin perustetussa kullankaivuyhtiö "Prospektor Oy:ssä", jonka toimesta rakennettiin ensimmäinen maantie Inarin Lappiin Vuotson eteläpuolelta Laanilaan. Kullankaivun tuottamille pettymyksille hän sai lohtua matkailun kasvusta Lappiin 1920-luvulla.

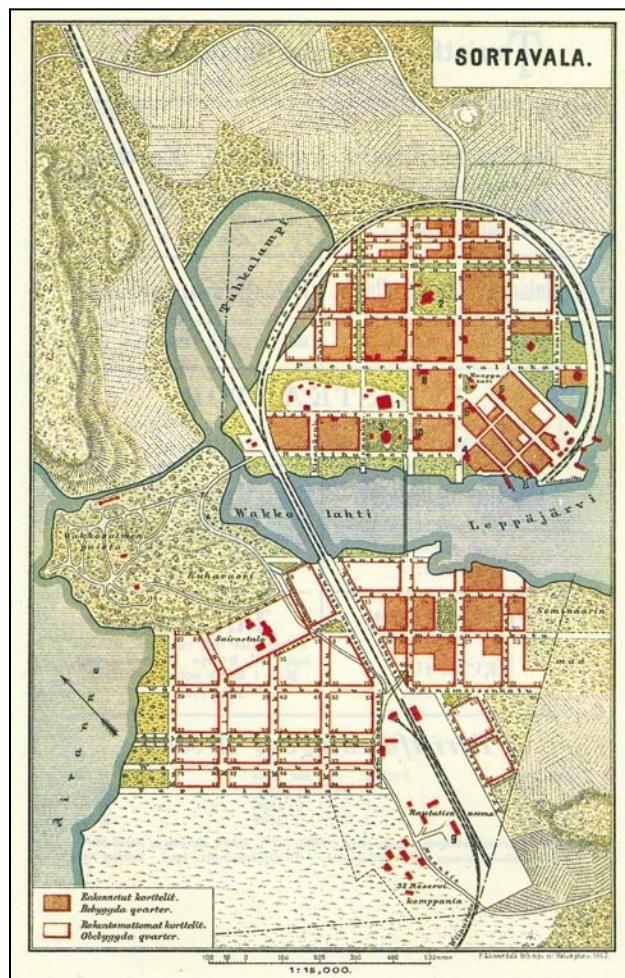
Kyyti- ja kievarilaitos katoaa

Muutoksen tuulet alkoivat puhaltaa rajusi matkailuunkin 1910-luvulla. Syttyi maailmansota, tulivat vallankumoukset ja kaiken myllerryksen takana nousi uusi matkailumuoto, joka vähitellen muutti kaiken entisen. Auto tuli suomalaiseen maisemaan.

Matkailijayhdistyksen julkaisema Matka-Käsikirja vuodelta 1917 heijastelee vielä vanhaa ja muutoksen kourissa elävää maailmaa. Kirja sisältää rautateiden välimatkataulukon, luettelon kyytilaitoksista ja niiden välimatkoista, taulut piletien hinnoista rautateillä ja kyytimaksut maantiematkoilta, säädöksiä kyydinpidosta ja majataloista sekä valtion matkustussäännön.

Säädökset kyydinpidosta olivat peräisin "Hänen Keisarillisen Majesteettinsa Armollisista Asetuksista ja Julistuksista 12 p:ltä Marraskuuta 1883 ja 20. p:ltä Joulukuuta 1888": Matkustussääntö luokitteli valtion virkamiehet 11 matkustusluokkaan, joista ylimmäisenä olivat kenraalikuvernööri ja ministeri-valtiosihteeri. Viimeisessä luokassa olivat muun muassa kuritushuoneen koneenkäyttäjät, poliisipalvelija ja konstaapeli, Paperin ja Rahanlaskija Suomen Pankissa, Vartija ja Virrenlukija. Ylimmän luokan päiväraha oli 24 mk ja alimman 4 mk, korvaus kyytimatkasta 1 mk ylimmässä ja 16 p alimmassa luokassa.

Kirja luettelee yksityiskohtaisesti kaikki Suomen majatalot ja kievarilaitokset sekä niiden väliset matkat.



Maantiekartat Matkailijayhdistyksen ensimmäisessä kartastossa olivat varsin ylimalkaisia ja mittakaava suuri, 1 : 400.000. Mutta eipä tiestökään kovin tiuha ollut. Paras anti olikin ehkä sarja nelivärisiä kaupunkikarttoja kirjan lopussa. Kuvassa Sortavalan sivu.

Automobiilit tulevat - hevoset säikkyvät

”Kun Matkailijayhdistys aikoo piakkoin julkais-ta maamme maanteiden automobiilinkartan, oli-si Yhdistys erittäin kiitollinen, jos automobiileilla matkustavat henkilöt hyväntahtoisesti lähettäisi-vät syyskuun kuluessa selityksiä niistä tiestä, mitä pitkin ovat automobiileilla kulkeneet. Tähän näh-den olisi erityisesti huomioon otettavat seuraavat tiedot: tien kovuus, tasaisuus, suoruus, leveys, mäkisyys, rummut ja sillat sekä lautat”, kehottaa Matkailulehti lukijoitaan elokuussa 1912. Aihetta tähän olikin; edellisessä lehden numerossa oli laaja kuvaus automobiilimatkasta Helsingistä Hämeen-linnan, Kangasalan, Kokkolan, Oulun ja Tornion kautta Muonion. Alkumatkan kommellukset olivat vähäisiä Lapin vaikeuksiin:

”.. ja kun vastaamme tuli joku onneton raukka, joka kohteliaasti ja varovasti astui syrjään helvetin-koneemme tieltä, ajoimme juuri sillä kohdalla su-loiseen vesilätäkköön, niin että vesi roiskahti kau-vas ympärille. Irtonaisen hevosen kohtaaminen oli kiusallista - omistajalle. Harvinaisen itsepintaisesti pysytteleikse se vaunujen edessä ja laukkaa eteen-päin parisen peninkulmaa pois kotoa. Jos taas ta-paa yksinään kulkevan naisen, ei asia ole juuri sitä parempi. Tosin hän ei lähde laukkaamaan auton edellä, mutta juosta vilistää metsään niin kauvak-si kun vaan pääsee. Mutta kun hevonen ja nainen yksissä tuumin tulee vastaan, silloin ollaan huuta-vassa hukassa. Nainen hermostuttaa hevosen, se laskee täyttä karkua eteenpäin ja mummo parka istuu kärryssä kirkuen minkä jaksaa...”

”...Kolarissa takerruimme hiekkaan niin lujaan, että puolet läheisen kylän asukkaista tarvittiin aut-tamaan. Pari peninkulmaa tie oli taasen hyvää ja aivan yhtäkkiä, tien mutkauksessa oli vastassamme suljettu portti. Jalkajarru tietysti teki lakon ja 30 km vauhdilla hyökkäsimme porttia vastaan, joka meni säpäleiksi... Sitten alituisessa hyökyaallokossa kul-jimme Muonionniskan kirkonkylään, jossa meidät otti vastaan tohtori V. Fabritius, metsänkävijä ja vil-li metsämies Pohjolassa”.

Maantiekartta valmistui kesäksi 1913 ja se ”si-sälsi jokseenkin kaikki Suomen maantiet; paksulla punaisella viivalla merkityt maantiet ovat selos-tuksessa tarkemmin esitellyt, kapealla punaisella viivalla merkityt tiet ovat automobiileille soveliaat, taittoviivoilla merkityjä teitä ei suositella. Suomen kaikki majatalot ovat kartalla selvästi ja huomatta-

vasti merkityt.” Kartta maksoi kankaisena 8 mk ja paperilla 4 mk.

Kulkunopeus 40 km tunnissa

Ernst Lampén, legendaarinen matkakirjailija, toimittaja ja opettaja, viitoitti Matkailijayhdistyk-sen tulevia toimenpiteitä Matkailulehden numeros-sa 1. 1914:

”Kysymys, mikä automobiili liikenteen järjestelys-sä muodostaa tuntevan vaikeuden, on suurimman nopeuden määrääminen. Suurin sallittu nopeus vaihtelee 30 ja 40 km välillä tunnissa...Saksan mah-tava hallitsija matkusteli ensimmäisillä autoillaan aina 70 km vauhdilla tunnissa - uutuuden viehätys-estä - nykyään tyytyy 40 km vauhtiin... Miten suu-ri kulkunopeus meillä tulee olemaan sallittua, kun automobiilikysymys kerran järjestetään? Muutami-en teiden laatuun nähden alentunee raja 25 km:iin tunnissa. Mutta minkähän hälinän sellainen määrä-yys saakaan aikaan bilistien piirissä! Meillä on nuoria autonomistajia, jotka kerskailevat ajaneensa 70 km:n nopeuden pilkkopimeässä yössä. He huutaisivat kosta ja kirousta.”

Kirjoittaja oli saanut omakohtaisia kokemuksia laajalti Suomen teistä. Edellisenä kesänä hän oli ajanut vuoroin tohtori B. Frosteruksen kanssa län-tisen Suomen tiestön. Muistiin oli merkitty teiden leveys, yleinen laatu, majatalojen ominaisuudet, ylä- ja alamäet, kaltevuuskulmat, tienhaarat, sillat, rummut, rautateiden ylikäytävät jne. Mukana oli tiemittari, jolla pystyttiin 100 metrin tarkkuuteen.

Työn tuloksesta oli yhteenveto lehden huhtikuun numerossa 1914. Matemaattisen tarkasti esitellään lounaisen ja läntisen Suomen tiestö kolmeen eri ta-soluokkaan määriteltynä. Arviot eivät perustu nä-kemyksiin ja kokemuksiin, vaan pistelaskuun.

Tarkastusmatkaa varten vuokrattiin A. Löfber-giltä 30-hevosvoimainen amerikkalainen ”Evert”, joka ”kulki kevyesti ylös kaikista matkalla tavatuis-ta mäistä. Ensimmäistä vaihdosta käytettiin ainoas-taan kahdessa ylämäessä.”

Matkailijayhdistyksen Keskustoimikunta lähetti 1914 kokemusten pohjalta läänien kuvernööreille kiertokirjeen automobiilimatkailun vaatimista toi-menpiteistä:

että maanteitä tasoitettaisiin niin leveiksi ja yllä-pidettäisiin niin leveinä kuin laki määrää;

että maanteitä korjattaisiin ja tarkastettaisiin niin ajoissa keväällä etteivät tiet niille soraa ja täy-tettä levitettäessä vielä olisi ehtineet kokonaan kui-

vua, ja siten Arm. Kuulutusta 15 p:ltä tammikuuta 1883 ja erittäinkin sen § 2:a noudatettaisiin;

että maanteiden käänteiden sisäpuolilta näköalaa rajoittavia tien vierissä kasvavia pensaita rai-vattaisiin ja suurempia puita karsittaisiin, jotta tien jatko paremmin tulisi näkyviin;

että tarpeellisia tienviittoja pystytettäisiin tienhaaroihin ja ylläpidettäisiin niin että kirjoitusta selvästi voitaisiin lukea tultiinpa sitten viitan luo-taholta tai toiselta;

että maantierummut alusta pitäen asianmukai-sesti perustettaisiin ja rakennettaisiin sekä ylläpi-dettäisiin niin, että maantien pinta aina rumpujen-kin kohdalla olisi tasainen;

että kaikki lautat saataisiin automobiilien ja ras-kaimpien kuormien niille ottamista ja niillä kuljet-tamista varten kyllin vahvoilla lankuilla varustet-taisiin ja kyllin tilaviksi, jonka ohessa lauttoihin hankittaisiin luotettavat kiinnitysköydet tai mie-luummin rautakettingit.

Ensimmäinen maailmansota katkaisi vuosiksi automatkailun kasvun ja edistämistoimet. Ernst Lampén hehkutti Matkailulehden numeron 4/1914 pääkirjoituksessa otsikolla SOTA:

”Missä kristittyjen suuri sodanjumala menee si-sälle, sieltä matkailijan täytyy karata ulos. Lopetet-tu on liike Mankalassa ja Oulujoella, lopetettu yli koko maailman. Herra Zebaot ei siedä sporttilak-keja, hän rakastaa kiiltäviä kypäriä...Viattomia, pakenevia matkailijoita, naisia ja lapsia, kohdellaan vieraalla maalla kuin väkivallantekijöitä... Sinä olet voittanut, Galilealainen! tällä kertaa, mutta lopulli-nen voitto on oleva järjen, sydämen, sivistyksen ja kehityksen jumalalla.”

Pääkirjoitus aiheutti vastalauseiden myrskyn ja eroamisia Matkailijayhdistyksestä, jonka Keskus-toimikunta sanoutui seuraavassa lehdessä irti toi-mittajansa mielipiteistä.

Lappi ja Petsamo avautuvat

Lappi sai uinua vuosisatoja vain suurten seikkai-lijoiden ja matkakirjailijoiden salaperäisenä Ultima Thulena. Ehkäpä juuri siksi myytti omituisesta poh-joisesta maasta levisi ja kasvoi maailmalla 1700- ja 1800-luvuilla. Tuo myytti elää tänäkin päivänä ja on omiaan ruokkimaan Lapin matkailua 2000-luvulla.

Menneinä aikoina Lappi jakautui suurten jokien perusteella Tornion ja Kemin Lappeihin. Tornionjo-kilaakso ”Muonionniskaan ja Enontekijäisiin” asti oli tutumpi ja asutumpi kuin Kemijoen latvahaaro-

jen takana oleva Inarin Lappi. Kulku sinnekin vei Ylitornton ja Kittilän kautta kesäisin veneillä ja pa-tikoiden, talvisin poroilla tai hiihtäen.

Rovaniemen pieni kirkonkylä alkoi kasvaa rau-tatien valmistuttua vuosisatamme alussa. Teiden valmistuttua Kemijärvelle 1860-luvulla ja Sodanky-lään 1903 helpottuivat kulkuyhteydet Inariin ja Jää-merelle. Kultaryntäys Laanilaan 1900-luvun alussa toi ensimmäisen karrutien Saariselän alueelle. Sen rakensi helsinkiläinen kultayhtiö Prospektor Kön-kään talolta Vuotson alapuolelta pääkonttoriinsa Metsäntutkimuslaitoksen kohdalle Laanilaan.

Kauan kytenyt haave yhteyden saamisesta valta-merelle toteutui Suomelle Tarton rauhassa 1920. Petsamo liitettiin itsenäistyneeseen tasavaltaan. Tien rakentaminen sinne oli aloitettu 1910-luvulla. Tie Ivaloon eli silloiseen Kyröön valmistui 1914 ja tietöitä oli tarkoitus jatkaa pohjoiseen Inaria kohti. Venäjän hallitukselta tuli 1916 määräys siirtää ra-kennustyöt Kyröstä Petsengan eli Petsamoon. 217 km pituisesta tiestä oli Autonomisen Suomen puo-lella 1/3 ja Venäjän puolella 2/3. Tie piti määräyk-sen mukaan rakentaa kokonaan Suomen varoilla.

Tie- ja vesirakennusten Ylihallitus sai tien lisäk-si tehtäväkseen myös majatalot, joita valmistui 11: Kyrö, Könkäänjärvi 14 km, Mustola 34 km, Virta-niemi 54, Nautsijoki 83 km, Höyhenjärvi 102 km, Pitkäjärvi 127 km, Salmijärvi 154 km, Töllevi 165 km, Vuorema 196 km ja Petsamo 217 km. Maja-taloon kuului asuinrakennus isännän pirtteineen, maitokammareineen ja vierashuoneineen, ulkora-kennuksessa talli, navetta ja vaunuvaja, sauna pe-sutupineen ja aitta sekä maata 375 ha, josta 100 ha niittymaata.

Aikaisemmasta rakennustavasta poiketen Pet-samon tietä rakennettiin samanaikaisesti koko pi-tuudeltaan eikä majatalon väli kerrallaan. Ensim-mäinen tehtävä oli näin ollen pystyttää työmiesten kämppiä 5-6 km päähän toisistaan. Rajan tuntu-massa sijaitsivat lännen puolella Isänmaa- ja idän puolella Perse-nimiset kämpät.

Venäjän vallankumous katkaisi Petsamon tietyön. Valmiiksi 1916- 1917 saatiin Kyrön ja Könkäänjär-ven osuus sekä noin 20 % loppumatkasta. Petsamon tultua Suomelle jatkettiin töitä 1920-luvulla ja ryh-dyttiin rakentamaan voimallisesti matkailua tähän uuteen Suomen kolkkiaan ja lääniin.



Kirjoittaja Kultalan portailla rakastamassaan Lapin maisemassa

Seppo J. Partanen

toimittaja, kirjailija

Suomen Matkailuliitto 1967-1999

Artikkeli on julkaistu Auto- ja liikennemuseo Mobilian vuosikirjassa 2000 "Matkalla jossain Suomessa" näyttelyn yhteydessä, täydennykset 2009

Lapin tunturit ja erämaat löytyvät

1920-luku oli Lapin ja Petsamon matkailun peruspilarien rakentamisen aikaa. Silloin pystytettiin tienviitat ja pohjustettiin väylä autiotuvista kestikievareiden ja matkailumajojen eli Majaloiden kautta nykypäivän hotelleille. Tien rakentajilla oli tässä työssä paljon suurempi kuin symbolinen merkitys.

Matkalaisia varten rakennetuilla autiotuvilla on Lapissa vuosisataiset juuret. Suurin osa niistä tehtiin valtion ja läänien kuvernöörien toimesta. Tienrakentajia varten pystytettiin uusia kämppejä ja majoja, jotka tien valmistuttua muuttuivat kestikievareiksi ja majaloiksi eli matkailupalvelujen aika alkoi.

Lapin matkailun lippulaivoiksi nousivat 1930-luvulla Rovaniemen Pohjanhovi, Pallastunturin matkailuhotelli sekä Petsamosta Liinahamarin ja Kolttakönkään hotellit. Valtio vuokrasi Lappiin rakentamansa majalat Suomen Matkailijayhdistykselle ja vaatimattomammat kestikievarit myytiin huutokaupalla yksityisten hoitoon. Näin luotiin Lappiin matkailupalvelujen verkko, joka säilyi samankaltaisena 1960-luvulle saakka.

Suuria olivat Lapin ja Petsamon tulevaisuuden haaveet 1930-luvun lopulla. "Rovaniemi-Petsamo rautatiestä näyttää vihdoinkin tulevan tosi. Myös matkailijaliikenne tulee siitä ruusuisesti hyötymään. Nykyisten ennakkosuunnitelmien mukaan tulee rata vedettäväksi Rovaniemeltä Meltauksen kautta Sodankylään. Sieltä eteenpäin on ratasuunta vielä epäselvä. Lappi lähestyy!...Lentokentän rakentaminen Petsamoon on aloitettu", uutisoi Suomen Matkailu lokakuussa 1939.

Niin ne haaveet ja unelmat sortuivat taas kerran odottamaan uutta aikaa. Toinen maailmansota ja erityisesti Lapin sota hävitti perusteellisesti kaikki majapaikat, mutta osa niistä rakennettiin uudelleen 1940-luvun lopussa ja seuraavan vuosikymmenen alussa.

Petsamon tien valmistuminen loi pohjaa Lapin matkailun kehittymiselle, joka lopullisesti toteutui nykyiseen mittaansa 1970- ja 1980-luvuilla. Matkailijayhdistyksen jälkeen tulivat ensimmäiset yksityiset matkailukeskuksien rakentajat: Olostunturi ja Arvo Yliniemi, Suomutunturi ja Martti Kinnunen, Jussan Tupa ja Juhani Niemi, Heta Majatalo ja Kalle Vuontisjärvi, Ratkin ja Pekka Pohjonen pioneereina ja tien raivaajina.

Opaslehdet kaikista maanteistämme

Yksi hulluimmista automatkailijoille suunnatus- ta julkaisuista oli Matkailijayhdistyksen 1930-luvun lopulla julkaisemat tielehdet. Ruotsista lainatun idean mukaan kaikki maamme tiet ajettiin läpi vuosina 1937-39 ja niistä julkaistiin pieniä yhden sivun lehtisiä suomeksi, ruotsiksi, saksaksi ja englanniksi. Yhdellä lehdellä esiteltiin tiedot kahden tiehaaran väliseltä osuudelta; tien varrella olevat nähtävyydet, risteykset ja sivutiet, tarkat kilometrimäärät jne. Toisella sivulla matka esiteltiin yhteen suuntaan ja vastakkaisella puolella toiseen suuntaan.

Automatkailija sai reittinsä suunnittelua varten Suomen kartan, johon reitit oli merkitty ja numeroitu tielehtien mukaan. Vuonna 1939 tielehtiä oli valmiina 336 sekä eriväriselle paperille painettuja kaupunkien esittelyjä 36 kappaletta. Autoilija osti niitä suunnittelemansa reitin mukaisesti 75 pennillä kappale, laittoi mappiin ja näin hänellä oli täydellinen matkaopas käytettävänä.

Sota kaatoi tämänkin paljon työtä ja rahaa vaatineen julkaisuyrityksen. Tielehdet unohtuivat Matkailuliiton varastoon ja putkahtivat 60 vuoden jälkeen esille siististi niputettuina ja laatikoihin pakattuna. Suurin osa tielehdistä on nähtävissä Mobiliasa.

Samalla tielehdissä toteutetulla tyylillä Suomen Matkailuliitto julkaisi ”Suomen tieopas” nimisiä kirjoja 1960-80 -luvuilla. Kilometripylväistä poimittiin tarkat kilometrit ylös, kartoitettiin tien varren nähtävyydet, majapaikat, tienviitat ja kerrottiin, mihin sivutiet johtavat. Ongelmana oli vielä 1970-luvullakin kilometritolppien epäjohdonmukaisuus; läänien rajalla kilometrit saattoivat muuttua kerto-

maan etäisyyden lähimmästä kaupungista tai läänin pääkaupungista, kun aiemmin olivat ilmaisseet etäisyyden Helsingistä.

Automatkailun hurjimmat vuodet

Automatkailumme hulluimmat vuodet ajoittuvat 1960-, -70 ja -80-luvuille. Villinä kasvanut leirintämatkailu synnytti telttailualueita parhaimmillaan ja pahimmillaan yli 500 kappaletta. Ulkoilulain leirintäsäännöksillä, luokituksella ja luvanvaraisuudella karsittiin huonoimmat alueet pois 1970-luvun puolivälissä.

Matkailusta tuli todellinen kansanliike elintason kasvamisen myötä. Keihäsmatkat lennättivät ihmisiä etelän aurinkorannoille ja kesällä autoiltiin koko perheen voimin Suomea, Lappia, Jäämeren rantateitä tai Keski-Euroopan autobaanoja. Amerikkalaista automatkailijaa palvelevaa Motelli-idea koetettiin istuttaa Suomeen melko huonolla menestyksellä. Edelläkävijänä tämän uuden palvelumuodon rakentamisessa oli Luumäen Motelli, joka aloitti toimintansa 1960-luvulla.

Matkailuteiden aikaansaaminen oli yksi hullujen vuosikymmenien ilmiö. Siitäkin jäi lopulta melko vähän pysyvästi elämään; yksi sitkeimmistä on ollut Karjalaa kiertävä ”Runon ja Rajan tie”, jota kunnat ja matkailuyritykset ovat jaksaneet pitää hengissä nykypäiviin saakka.

Matkailijayhdistys asetti 1887 tavoitteekseen tehdä Suomesta matkailumaan. Nyt yli 120 vuoden jälkeen tuota tavoitetta toteuttavat kymmenet järjestöt, yritykset ja yhteisöt. Asetettu tehtävä on odotettua vaikeampi ja se on edelleen osittain kesken.