

MATKAILU ON MURHE JA MAHDOLLISUUS

Suomen matkailuelinkeino *Talouselämä* -lehdessä 1930–1970 -luvuilla

Oulun yliopisto

Historiatieteet

Historian pro gradu -tutkielma

4.5.2018

Marja Lempiäinen

## SISÄLLYS

JOHDANTO .....	3
Johdatus aihepiiriin .....	3
Tutkimustilanne .....	6
Tutkimustehtävä ja keskeiset käsitteet.....	10
Lähteet, menetelmät ja työn rakenne .....	14
1 MATKAILUN MAHDOLLISUUKSIIN HERÄÄMINEN.....	22
1.1 Keskustelu matkailun merkityksestä viriää.....	22
1.2 Matkailusta kansakunnan arvokas tulonlähde.....	25
1.3 Lomat ja lisääntyvä vapaa-aika matkailun mahdollistajina .....	33
2 MATKAILUN PALVELUTARJONNAN MONIPUOLISTUMINEN .....	40
2.1 Kehittyvät liikennepalvelut uusien matkailumuotojen taustalla .....	40
2.2 Kotimaanmatkailu vahvistuu uusilla lomanviettotavoilla.....	45
3 MATKAILUN KASVUKIPUJA JA TULEVAISUUDENUSKOA .....	55
3.1 Matkailun kasvu haastaa matkailutoimijat.....	55
3.2 Matkailusta väline alueiden kehittämiseen .....	61
3.3 Matkailun menestys luodaan määrätietoisella työllä .....	66
LOPPULAUSE.....	74
LÄHTEET.....	81

## JOHDANTO

### Johdatus aihepiiriin

Matkailulla on laajasti ymmärrettynä pitkä historiallinen tausta. Ihmiset ovat tunnetun historiansa ajan liikkuneet asuinpaikoiltaan uusille, heille ennestään tuntemattomille alueille. Useimmiten matkalle lähdön syynä on ollut jokin pakottava tarve elinolosuhteissa, mutta ihmisiä on saanut liikkeelle myös puhdas uteliaisuus ja tiedon halu. Nykyisin tuntemamme matkailuilmiön taustalla on taloudellinen vaurastuminen ja liikkumisen edellytysten kehittyminen. Niiden vaikutuksesta mahdollisuudet matkailuun ovat lisääntyneet ja siitä on tullut luonnollinen osa arkea yhä useammille väestöryhmille. Sen lisäksi, että matkailu on tuonut ihmisten elämään uusia sisältöjä, se on myös tarjonnut uusia toimeentulon mahdollisuuksia. Monille alueille siitä on muodostunut tärkeä elinkeinonharjoittamisen muoto, mikä on lisännyt matkailun taloudellista merkitystä.

Matkailua pidetään nykyisin tietoteknologian ohella maailman nopeimmin kasvavana elinkeinona. Matkailutulolla<sup>1</sup> mitattuna maailman matkailuelinkeino on kasvanut vuoden 1950 kahdesta miljardista USA:n dollarista vuoden 2015 1260 miljardiin dollariin. Matkailutilastojen mukaan vähintään yhden yön viipymän viettäneiden matkailijoiden määrä maailmassa on kasvanut vastaavana ajankohtana 25 miljoonasta 1184 miljoonaan matkailijaan.<sup>2</sup> Suomessa matkailun kokonaiskysyntä vuonna 2015 oli 13 779 miljoonaa euroa, josta ulkomaisten matkailijoiden kysynnän osuus oli 27 prosenttia. Vuonna 2016 kirjattiin Suomessa matkailijoiden rekisteröityjä yöpymisiä kaikkiaan noin 20,5 miljoonaa kappaletta.<sup>3</sup> Vuoden 2017 aikana 91 prosenttia 15–84 -vuotiaista suomalaisista teki ainakin yhden, yöpymisen sisältäneen koti- tai ulkomaan vapaa-ajanmatkan, myös mökki- ja vierailumatkat huomioituina.<sup>4</sup> Vaikka oheisilla taloudellista merkitystä kuvaavilla tunnusluvuilla voidaan osoittaa matkailun merkittävyyttä elinkeinomuotona, tuntuu se vielä hakevan paikkaansa tunnustettujen elinkeinojen joukossa.

---

<sup>1</sup> Matkailutulolla tarkoitetaan tässä Maailman matkailujärjestön (United Nations World Tourism Organisation, UNWTO) määritelmän mukaista kansainvälisen matkailutulon käsitettä. Siihen lasketaan mukaan kaikki ulkomailta saapuvien matkailijoiden kohdemaahan tuomat tulot, myös maksut, jotka on maksettu ennen matkaa tai sen jälkeen, sekä kansainväliset henkilöliikennetulot. Käsite on laajempi kuin matkustustaseen matkailutulon käsite.

<sup>2</sup> *UNWTO Tourism Highlights 2016*, 2, 4. United Nations.

<sup>3</sup> *Matkailun kehitys 2016*. Visit Finland.

<sup>4</sup> *Suomen virallinen tilasto. Suomalaisen matkailu 2017*, 5.

Nykyiseen länsimaiseen elämänmuotoon liittyy meistä monilla jonkinlainen kosketuspinta matkailuun. Yhä useammalle se alkaa olla jo osa päivittäistä arkielämää joko työn tai vapaa-ajan harrastusten kautta. Useimmiten matkailua koskeva keskustelu liittyykin näihin matkailijana saatuihin kokemuksiin; matkustamiseen ja sen kautta koettuihin matkailuelämyksiin. Matkailu näyttäytyykin tätä kautta aihealueena, jossa hyvin monilla tuntuu olevan jonkinlainen mielikuva tai käsitys siitä, mitä matkailu on. Näiden matkailijan roolissa muodostettujen käsitysten lisäksi matkailua voidaan tarkastella myös matkailutyön ja -liiketoiminnan näkökulmista. Vastaavatko nämä mielikuvat toisiaan, ja miten ne yhdessä rakentavat kokonaisymmärrystämme matkailusta, on mielenkiintoinen kysymys.

On ymmärrettävää ja tavallista, että mielikuvat mistä tahansa työ- tai ammattialasta vaihtelevat sen mukaisesti, mistä roolista asiaa tarkastellaan. Työ- ja elinkeinoministeriö (TEM) julkaisi vuonna 2015 *Matkailun tiekartta 2015–2025* -raportin, jossa matkailutoimialan yhtenä heikkoutena nähtiin uskottavuuden puute. Raportin mukaan ”matkailua elinkeinona ei oteta vakavasti”.<sup>5</sup> Oheinen toteamus vaikuttaa erittäin huolestuttavalta, mikäli se kuvaa matkailualalla toimivien itseymmärrystä omasta alastaan huomioiden, että raporttia olivat olleet laatimassa matkailun tulevaisuutta ja alan kehittämistarpeita selvittäneet matkailuasiantuntijat. Asiaa ei ole syytä ohittaa siinäkään tapauksessa, jos toteamuksella on tarkoitus ilmaista laajemmin yleistä suhtautumistapaa matkailun parissa työskentelevien työn arvostusta kohtaan. Joka tapauksessa, ajateltiinpa viestiä kummasta näkökulmasta tahansa, herää kysymys, miksi suhtautuminen matkailuun näyttää näin ristiriitaisena. Toisaalta mieleenpainuvia kokemuksia ja muistikuvia synnyttävänä ja toisaalta monella tapaa meitä koskettavana ilmiönä, ei matkailua tai matkailupalvelujen parissa tehtyä työtä jostakin syystä tunnusteta.

Työni matkailuliiketoiminnan koulutustehtävissä on lähtökohtana mielenkiinnolleni tarkastella matkailusta käytyä julkista keskustelua elinkeino- ja liiketoiminnan näkökulmasta. Pro gradu -tutkielmani lähtökohtana on tarve ymmärtää talousjournalismin tuottamien aineistojen pohjalta matkailuelinkeinon aseman ja uskottavuuden kehittymistä osana suomalaista talouselämää. Talousjournalismia tutkielmassani edustaa *Talouselämä* -lehti, joka on suomalaisen talous- ja liike-elämän ajankohtaisiin aiheisiin keskittynyt,

---

<sup>5</sup> Yhdessä enemmän-kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun. *Matkailun tiekartta 2015–2025*. TEM raportteja 2/2015, 15.

Suomen pitkäaikaisin talousviikkolehti. Lehden matkailuaiheiset kirjoitukset tarjoavat näkökulman siihen, millaisena elinkeinotoimintana matkailu on esitetty, ja miten lehti on itse ollut vaikuttamassa matkailuelinkeinosta syntyneeseen mielikuvaan. Tutkielman aineiston muodostavat kirjoitukset lehden perustamisvuodesta 1938 aina 1970-luvun loppuun saakka. Ajanjakso muodostaa monellakin tapaa merkittävän vaiheen Suomen nykyisen matkailuelinkeinon rakentumisessa.

Tutkielmani aihepiiri liittyy matkailuhistorian alaan. Talous- ja yhteiskuntahistoriallinen lähestymistapa on työssä keskeisenä, läpileikkaavana näkökulmana koko aihepiirin käsittelyn ajan. Talous on vahvistanut asemaansa yhteiskunnallisessa keskustelussa ja päätöksenteossa. Talouden merkityksen lisääntymisen kanssa myös talousjournalismin asema on vahvistunut ja kehittynyt omana journalismin erityisalueenaan. Markku Hurmerannan mukaan talouden vahvistunut asema on paikoin ohittanut jopa politiikan journalistisen keskustelun aiheena. Muutokset journalistisen keskustelun sisällöissä ovat tapahtuneet pikkuhiljaa muun yhteiskunnallisen muutoksen kanssa.<sup>6</sup> Tässä tutkielmassa matkailua ja sen saamaa näkyvyyttä mediajulkisuudessa tarkastellaan nimenomaan talousjournalismin sisältöjen kautta.

Tutkielmani aineisto perustuu talousjournalismin kautta syntyneeseen materiaaliin. Journalismin rooli on perinteisesti ollut tärkeä tiedon välittäjänä ja mielikuvien luojana. Median tehtävä on pelkän tiedonjakajan roolista laajentunut uusille tehtäväalueille kaupallistumisen sekä median merkityksen lisääntymisen seurauksena. Viestinnän avulla tuotettujen mielikuvien merkitys on korostunut, ja ne koskettavat niin yrityksiä, julkisyhteisöjä, kokonaisia toimialoja kuin yksittäisiä henkilöitäkin. Erityisesti markkinointiviestinnän kautta tapahtuva mielikuvien luominen ja julkisen kuvan rakentaminen ovat keskeinen osa mediajulkisuutta. Julkinen kuva luo pohjaa niille käsityksille, joita annetaan esimerkiksi yritykselle tai toimialalle. Julkisen kuvan rakentumisessa mediaretoriikalla, erityisesti sanomalehtijutuilla ja televisio-ohjelmilla, on tärkeä rooli.<sup>7</sup> Risto Uimonen on todennut, että kaikki yhteiskunnallisesti merkittävä tapahtuu nykyisin mediassa; ellei asia ole ollut esillä tiedotusvälineissä, on kuin sitä ei olisi olemassa. Mediajulkisuus mittaa hänen mukaansa kaiken tapahtumisen arvon.<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> Hurmeranta 2012, 34.

<sup>7</sup> Karvonen 1997, 31–32; ks. myös Koistinen 1998, 59.

<sup>8</sup> Uimonen 1994, 9.

Journalismin viitekehyksessä matkailuun kohdistuva historiatieteellinen tutkimus on pitkälti liittynyt matkailijoiden käyttäytymiseen. Matkailun ja matkailuelinkeinon tarkastelu talousjournalismin aiheena on ollut vähäistä, mitä vajetta haluan tässä pro gradu -tutkielmassani olla osaltani paikkaamassa. Matkailuteeman tarkastelu talouslehden välittämän kuvan pohjalta tarjoaa uuden ja erilaisen näkökulman matkailuelinkeinon ymmärtämiseen. Tutkielmani täydentää siltä osin ymmärrystä matkailusta ja matkailuelinkeinon kehittämisestä.

### Tutkimustilanne

Matkailu on sisällöltään hyvin laaja ja moniulotteinen ilmiö, minkä vuoksi myös sen määrittely erillisenä, selkeästi omana toimialanaan on pidetty haasteellisena. Yksi tapa jäsentää matkailuilmiön kokonaisuutta on ns. matkailun kokonaisjärjestelmä.<sup>9</sup> Sillä tarkoitetaan matkailun sisältöjä ja toimintakenttää kuvaavaa mallia tai kehystä, jossa matkailu jaetaan maantieteellisiin, organisatorisiin ja matkailijoihin liittyviin perustein viiteen eri osa-alueeseen. Maantieteellisiin perustein määrittyviä osia ovat lähtö- ja kohdealue sekä niitä yhdistävä läpikulkualaue. Matkailun eri toimialat eli matkailupalvelujen tuottajat näillä kolmella alueella liittyvät mallin organisatoriseen osaan. Kun matkailusta puhutaan mallin organisatoriseen osa-alueeseen kuuluvana taloudellisena toimintana, voidaan siitä käyttää käsitteitä matkailuala, matkailutoimiala tai matkailuelinkeino. Mallia on myöhemmin täydennetty määrittelemällä sen osaksi myös kolme matkan sisältöjen mukaista järjestelmää; kotimainen matkailu, ulkomaille suuntautuva sekä ulkomailta tuleva matkailu.<sup>10</sup>

Matkailuun liittyvä tutkimus on ollut Suomessa aina 1990-luvulle saakka vähäistä ja hajanaisena. Pääosa niin kansallisesta kuin kansainvälisestä matkailututkimuksesta on keskittynyt joko matkailijoihin, matkailun kohdealueeseen tai matkailun toimialoihin. Tutkimukset ovat keskittyneet matkailun eri muotojen ja toimintatapojen sisältöihin taikka matkailun poliittisten, taloudellisten ja kulttuuristen ulottuvuuksien tarkasteluun. Matkailun kasvu ja monipuolistuminen sekä sen taloudellisen merkityksen lisääntyminen 1990–

---

<sup>9</sup> Malleista australialaisen matkailututkijan Neil Leiperin vuonna 1979 esittämä matkailun kokonaisuutta kuvaava järjestelmä on tunnetuin ja käytetyin. Ks. tarkemmin Leiper 1995.

<sup>10</sup> Ks. Leiper 2004. Ks. myös Edelheim & Bohn 2017, 36–38; Veijola et al. 2013, 19–20.

2000 -lukujen aikana ovat herättäneet eri tieteenalojen kiinnostuksen matkailun tutkimusta kohtaan.<sup>11</sup>

Myöhäinen kiinnostuksen herääminen ja tutkimuksen vähäisyys koskevat myös matkailun historiatieteellistä tutkimusta. Auvo Kostiaisen mukaan matkailun historiatutkimus on lisääntynyt samansuuntaisesti muun matkailuun kohdistuvan tutkimuksen kanssa. Suomessa matkailun merkitys on ylipäänsä tiedostettu myöhemmin kuin esimerkiksi Etelä-Euroopan maissa. Sen myötä niin tieteelliset kuin myös elinkeinopoliittiset panostukset matkailun kehittämiseen ovat olleet Suomessa vähäisemmät verrattuna Euroopan massaturismin maihin.<sup>12</sup>

Tämä tutkielma sijoittuu matkailun historiatieteellisen tutkimuksen tutkimusalueeseen. Työ sivuaa myös talousjournalismin sekä talous- ja sosiaalhistorian alueita. Matkailuhistorian aihepiiriin liittyvän tutkimuskirjallisuuden avulla tutkielman aihe kiinnittyy matkailun kulloiseenkin kehitysvaiheeseen. Taloushistorian aineisto sen sijaan kytkee aiheen käsittelyn laajempaan yhteiskunnalliseen ja taloudelliseen kehitykseen ja sitä kautta auttaa ymmärtämään matkailun merkitystä osana muuta yhteiskunnallista kehitystä.

Tutkielman kannalta keskeisin Suomen matkailuhistoriaan liittyvä teos on Sven Hirnin ja Erkki Markkasen *Tuhansien järvien maa – Suomen matkailun historia* (1987). Teos kuvaa matkailun kehittymistä ja kehittämistä Suomessa keskiajan lopulta 1980-luvun lopulle. Suomen Matkailuliiton 100-vuotispäivän juhlateoksena aiheiden käsittely painottuu kuvaamaan Matkailijayhdistyksen (myöh. Matkailuliiton) merkitystä ja keskeistä roolia matkailun kehittämisessä. Suomen matkailua kuvaavana yleisteoksena ja ajallisen rajauksensa vuoksi se on luonnollinen osa tämän tutkielman tutkimuskirjallisuutta.

Matkailun kehittymistä kansainvälisenä ilmiönä käsittelevistä suomenkielisistä teoksista kattavin on Auvo Kostiaisen, Janne Ahtolan, Leila Koivusen, Katariina Korpelan ja Taina Syrjämaan *Matkailijan ihmeellinen maailma – matkailun historia vanhalta ajalta omaan aikaamme* (2004). Teoksessa tarkastellaan matkailun muotojen<sup>13</sup> ja matkailumotiivien

---

<sup>11</sup> Aho 1993, 7; Edelheim & Nousiainen 2013.

<sup>12</sup> Kostiainen 2004, 10–14; Kostiainen 2008, 42–43, 52.

<sup>13</sup> Matkailun muotoja ovat vapaa-ajan matkailu, liike- ja työmatkailu sekä kokous-, kongressi- ja incentive- eli kannustematkailu.

muuttumista vanhalta ajalta 1900-luvun loppuun. Nämä matkailuun keskeisesti liittyvät ilmiöt ovat luonteeltaan kansainvälisiä, mikä on teoksessakin aiheiden tarkastelun näkökulma. Tutkielman tekemistä teos on tukenut avaamalla matkailun kehityksen kansainvälistä ulottuvuutta.

Vastaavan tarkastelun Euroopassa tapahtuneesta matkailun kehityksestä tarjoaa Eric G. E. Zuelowin *A History of Modern Tourism* (2016). Teoksessa tarkastellaan matkailun muotojen kehittymistä Grand Tour–matkailusta 1800-luvun lopulta aina massaturismin aikaan 1970-luvulle. Teos on sisällöltään yleisesitys eurooppalaisen matkailuilmiön ja matkailumuotojen keskeisistä kehitysvaiheista ja niiden taustalla vaikuttaneista yhteiskunnallisista ja teknologisista muutoksista.

Tutkielman kannalta tärkeää tietoa tarjoaa myös Väinö Paavilaisen, Kauko V. Niinison ja Jaakko Nummisen tutkimusraportti *Suomen matkailun nykytilasta ja kehittämistehtävistä* (1965). Se on sisällöltään ensimmäisiä Suomen matkailuolosuhteita ja niiden kehittämistä käsitteleviä julkaisuja. Tutkimuskirjallisuutena hyödynnetään myös erilaisia selvityksiä ja tutkimusraportteja, joita on laadittu joko ministeriöiden tai matkailun edistämiseksi perustettujen organisaatioiden<sup>14</sup> julkaisemina. Ne kuvaavat kunakin ajankohtana tärkeinä pidettyjä matkailuun yhdistettyjä teemoja ja kehittämistavoitteita.

Matkailun kehittyminen on ollut kiinteästi sidoksissa muuhun yhteiskunnalliseen ja taloudelliseen kehitykseen. Sen vuoksi vapaa-ajan lisääntyminen sekä erityisesti lomien ja vapaa-ajankäyttömuodot ovat olleet matkailun kehitykselle ratkaisevia. Anu-Hanna Anttilan *Loma tehtaan varjossa. Teollisuusväestön loma- ja vapaa-ajan moraalisaattely Suomessa 1930–1960 -luvuilla* (2005) taustoittaa hyvin kotimaan matkailun alkuvaiheen kehitystä, jolloin matkailu laajeni koko väestön vapaa-ajankäytön mahdollisuudeksi. Anttilan tutkimus tarjoaa tutkielman kannalta tärkeän näkökulman kotimaisen matkailun kasvun taustoihin.

---

<sup>14</sup> Vuonna 1969 perustettu Valtion matkailuneuvosto muutettiin vuonna 1971 kauppa- ja teollisuusministeriön matkailutoimistoksi. Matkailun edistämiskeskus (MEK) perustettiin helmikuussa 1973 ja se toimi vuoteen 2015 saakka, jonka jälkeen toiminta siirrettiin Finpro ry:n (vuoden 2018 alusta Business Finland) alle Visit Finland -yksikköön.



Matkailun yhteiskuntapoliittiseen näkökulmaan liittyy myös matkailuelinkeinon tarkastelu alueiden kehittymisen näkökulmasta. Historiatieteellistä tutkimusta matkailun merkityksestä matkailukohteiden tai -alueiden kehittymiseen ei Suomessa juuri ole tehty. Näkökulma on yleensä liittynyt johonkin muuhun historian alaan, useimmiten talous- ja sosiaali- tai yhteiskuntahistorian, kuin suoraan matkailun historian tutkimukseen.

Aluehistoriallisen tarkastelukulman alueiden kehittymistä koskeviin kysymyksiin tarjoaa Maria Lähteenmäen teos *Maa, seutu, kulmakunta. Näkökulmia aluehistorialliseen tutkimukseen* (2009). Siihen on koottu esimerkkejä aluehistoriallisesta tutkimuksesta ja teos tarjoaakin erilaisia tapoja lähestyä aihepiiriä eri tieteenalojen kautta ja niiden välisenä. Myös Anna-Kaisa Hakkaraisen väitöstutkimus *Aika ennen aluepolitiikkaa. Pohjoisen kehityshankkeet ja alueiden kehittämisen idea 1950-luvun Suomessa* (2008) on tukenut tutkielman etenemistä tarjoamalla ajallista näkökulmaa aikaan ennen kehitysaluelakien voimaantuloa.

Matkailumaantieteen tutkimus on soveltanut matkailualueen elinkaarimallia, jossa on mukana historiallista tarkastelua.<sup>15</sup> Elinkaarimallin soveltamisesta matkailualueen tutkimukseen toimivat hyvänä esimerkkinä useat Pekka Kauppilan matkailukeskusten kehitysprosessia ja yritystoimintaa tarkastelevat tutkimukset.<sup>16</sup> Alueita koskevaa tutkimusta on myös Seppo Ahon, Heli Iolan ja Jari Järviluoman toimittama *Matkailu ja kehitys- näkökulmia alueiden ja kohteiden tarkasteluun* (1997).

Talousjournalismin sisällöt ja toimintatavat ovat keskeisessä asemassa tässä tutkielmassa. Sen vuoksi suomalaisen talousjournalismin kehitykseen paneutuminen on ollut työn eri vaiheissa tärkeää. Tapani Huovila teoksellaan *Tiedolla korkoa – Suomalaista talousjournalismia 1900-luvulla* (2003) ja Marketta Marjapuro teoksellaan *Talousjournalismi – Historiaa, teoriaa ja käytäntöä* (2006) edustavat tutkimuskirjallisuutta, joka auttoi journalismin kehitysvaiheiden tunnistamisessa. Samalla se auttoi jäsentämään *Talouselämä* -lehden asemaa ja merkitystä journalismin kentässä sekä sen journalistiseen tapaan liittyneitä kehitysvaiheita.

---

<sup>15</sup> Kostiainen 2008, 51.

<sup>16</sup> Kts. Kauppila 1995; Kauppila 2004.

## Tutkimustehtävä ja keskeiset käsitteet

Tämän pro gradu -tutkielman tehtävänä on selvittää *Talouselämä* -lehden kirjoitusten perusteella, miten matkailusta ja matkailuelinkeinosta kirjoitettiin Suomessa 1930–1970 -luvulla. Tarkastelen suomalaisen talousjournalismin matkailuun ja suomalaiseen matkailuelinkeinon liittämien käsitysten ja mielikuvien kehittymistä tarkastelujaksolla. Tutkimustehtävä voidaan kuvata yhden pääkysymyksen avulla:

- Mitä oli suomalainen matkailuelinkeino *Talouselämä* -lehden kirjoituksissa 1930–1970 -lukujen välisenä aikana?

Pääkysymyksen yhteydessä haen vastauksia seuraaviin osakysymyksiin: millä tavoin matkailua ja matkailuelinkeinoa tuotiin lehdessä esille, millaisiin asiayhteyksiin matkailu kirjoituksissa liitettiin sekä millaisena matkailun asema ja tehtävä nähtiin osana suomalaista talouselämää? Lisäksi selvitän, sisältyikö kirjoituksiin mahdollisesti erityisiä tavoitteita, asenteita tai käsityksiä matkailuelinkeinoa kohtaan ja tapahtuiko niissä muutoksia tarkastelujakson aikana.

Tutkielmani aihealueen tarkastelu ajoittuu noin 40 vuoden ajanjaksolle, 1930-luvun lopusta 1970-luvulle. Ajallinen rajausta perustuu toisaalta matkailun kehitysvaiheisiin, toisaalta käytettyyn lähdeaineistoon. *Talouselämä* -lehti ilmestyi ensimmäisen kerran vuonna 1938, mikä ajankohta muodostaa luonnollisen lähtökohdan tutkimukselle. 1970-luvulta lähtien talouselämän kasvu ja kansainvälistyminen johtivat talouteen liittyvän tiedonvälityksen voimakkaaseen kasvuun, mikä puolestaan vauhditti talousjournalismin kehitystä ja uusien toimintatapojen omaksumista. Tämä kehitys puolestaan muutti talouslehtien toimintamalleja, toimittajien työnkuvaa ja sitä kautta lukijoiden lukutottumuksia.<sup>17</sup> Myös *Talouselämä* muutti 1970-luvulta alkaen journalistista toimintatapaansa. Lehden muun muassa palkattiin omia toimittajia ja toimitustyön suunta muuttui 1930–1960-lukujen kansantalouden ja yritys-elämän yleisten asioiden käsittelystä suoraan yrityksiin kohdistuneisiin kirjoituksiin sekä laajempiin selvityksiin talouden ilmiöistä.<sup>18</sup>

Matkailun kehitysvaiheiden mukaisesti tutkielman ajallinen tarkastelu päätetään 1970- ja 1980-lukujen vaihteeseen. Itsenäistymisen jälkeen Suomella oli tarve vahvistaa kansal-

---

<sup>17</sup> Huovila 2003, 11–12; Hurmeranta 2012, 13.

<sup>18</sup> Monto, ”Sama kaiku on askelten” (art.). *Talouselämä* 38+/1988.

lista identiteettiään niin kansainvälisesti kuin kotimaassakin. Matkailun nähtiin palvelevan tätä tarkoitusta hyvin ja matkailuolojen kehittämiseen alettiin ennen toista maailmansotaa kiinnittää entistä enemmän huomiota. Valtiovalta otti näkyvästi vastuuta koko yhteiskunnan kehittämisestä aina 1970-luvulle saakka. Myös matkailun kehittyminen hyötyi tästä työstä samanaikaisen kansainvälisen matkailun kasvun<sup>19</sup> kanssa. Matkailu saavuttiin Suomessa uuden kehitysvaiheen 1980-luvulla. Suomalaisten matkailu niin ulkomaille kuin kotimaahan kasvoi 1980-luvun nousukauden myötä, mutta erityisesti ulkomaisten matkailijoiden määrä lähti voimakkaaseen kasvuun. Matkailun kasvu perustui sekä Suomessa että kansainvälisesti edellisten vuosikymmenien aikana tehtyyn pitkäjänteiseen tuotekehitystyöhön ja sitä kautta palvelutarjonnan monipuolistumiseen. Tapahtunutta kehitystä Suomessa kuvaavat esimerkkeinä hyvin kannuste- ja joulumatkailutuotteiden syntymiset 1980-luvun alussa<sup>20</sup>. 1970- ja 1980-lukujen vaihde muodostaa tästä syystä luontevan ajallisen rajauksen myös tutkielman tehtävänasettelulle.

Saaren ja Böckermanin mukaan pitkän aikavälin tarkastelutapa (noin 50–100 vuotta) historiantutkimuksessa vaikuttaa paitsi tutkimustehtävän ja -kohteiden määrittelyyn, aineiston valintaan ja tutkimusmenetelmien käyttöön myös aiheen ajalliseen rajaukseen. Pitkälle aikajänteelle ulottuvissa tutkimuksissa ei ole heidän mielestään tutkimuksellisesti mielekästä eikä mahdollistakaan keskittyä vain ainutkertaisten historiallisten ilmiöiden kuvailuun, vaan siinä tulee tehdä historiallisten ilmiöiden rakenteiden ja niihin vaikuttaneiden voimien analysointia ja selittämistä. Muutosten tarkastelu nousee tällaisessa pitkän aikavälin tarkastelussa oleelliseen asemaan.<sup>21</sup> Myös tässä tutkielmassa lähestymistapa aiheeseen noudattaa pitkän ajan historiantutkimukselle tyypillistä otetta, vaikkakaan kyse ei suoranaisesti ole pitkän historiallisen aikavälin tutkimuksesta. Tarkastelutavassa noudatetaan periaatetta, jossa matkailun kehityksen kannalta oleellisia vaiheita tai aihealueita nostetaan sisällönanalyysin kautta esiin tarkempaa tutkimuskysymyksen mukaista tarkastelua varten.

---

<sup>19</sup> Ks. liite 1.

<sup>20</sup> Ks. Kantele 2006; Hakulinen et al. 2007.

<sup>21</sup> Saari & Böckerman 2016, 10, 13–14, 16–17.

Tämän tutkielman ydinkäsitteitä ovat matkailun ja mielikuvan käsitteet. Matkailu on yleiskäsite eri aikoina ja eri kulttuureissa tapahtuneelle matkailulle. Käsitteenä se on monimuotoinen ja se, mitä matkailulla kulloinkin tarkoitetaan, vaihtelee ajankohdan ja tilanteen mukaan. Sen vuoksi tarkka merkityssisältö tuleekin määritellä kulloinkin kyseessä olevan tavoitteen ja kontekstin mukaisesti.<sup>22</sup> Matkailu yhdistetään yleisimmin vapaa-aikana tapahtuvaan liikkumiseen, vaikka muutkin asiat, esimerkiksi työnteko ja opiskelu, voivat olla sen taustalla. Olennaista matkailun käsitteessä on, että matkailija poistuu kotipaikkakunnaltaan tilapäisesti. Maailman matkailujärjestön (UNWTO) määritelmän mukaan matkailu on sosiaalinen, kulttuurinen ja taloudellinen ilmiö, joka edellyttää ihmisten matkustamista tavanomaisen ympäristönsä ulkopuolella olevaan maahan tai paikkaan, joko henkilökohtaisista syistä tai työhön tai ammattiin liittyvänä sisältäen aktiviteetteja, jotka edellyttävät rahan käyttöä.<sup>23</sup> Tässä tutkielmassa matkailu ymmärretään taloudellisenä toimintana, jolloin matkailua tarkastellaan siihen liittyvien toimialojen kautta elinkeinotoiminnan näkökulmasta.

Matkailun ja turismin käsitteitä käytetään puhekielessä usein huolimattomasti synonyymeinä. Ne eivät merkitykseltään kuitenkaan ole identtisiä. Turismin käsite otettiin käyttöön 1800-luvun alkupuolella viittaamaan laajojen ihmisryhmien kiertelyyn erilaisia nähtävyyksiä katsomassa. Turismille tyypillistä on suurten ihmismäärien liikkuminen samankaltaisiin matkakohteisiin ja niissä hyvin samankaltaisina toteutettujen ja tarjottujen palvelujen käyttäminen. Historiantutkimuksen kannalta tarkasteltuna turismi viittaa teollistuneiden yhteiskuntien matkailuun, jossa tyypillistä on matkailuun liittyvien elinkeinojen kasvu ja monipuolistuminen, ihmisten käytössä olevan vapaa-ajan lisääntyminen, matkailun yhteiskunnallisen pohjan laajentuminen ja matkailuvälineiden tekninen kehittyminen. Turismin rinnalla puhutaan usein myös massaturismista. Massaturismilla tarkoitetaan toisen maailmansodan jälkeen tapahtunutta suurten ihmisjoukkojen matkustamista. Massaturismiin liittyy olennaisena teknologian kehittymisen myötä tapahtunut matkailun hintatason aleneminen sekä matkailupalvelujen standardisoiminen matkapaketeiksi.<sup>24</sup>

Mielikuva on toinen keskeisesti tämän tutkielman tehtävänasetteluun liittyvä käsite. Mielikuva ja sen hyödyntäminen ovat nousseet tärkeiksi, paitsi yksittäisten yritysten, myös

---

<sup>22</sup> Kostiainen 1994, 10; Edelheim ja Ilola 2017, 23–24

<sup>23</sup> Glossary of tourism terms 2014, 12–13.

<sup>24</sup> Kostiainen 2004, 11–15. Massaturismin käsitteestä lisää mm. Vainikka 2017.

kokonaisten toimialojen menestymiselle. Imago on mielikuvan rinnakkaiskäsite, joka liitetään yleensä ihmisten tai yritysten itsestään antamaan kuvaan tai vaikutelmaan. Mielikuva puolestaan pohjautuu niihin käsityksiin ja kuviin, joita ihmiset muodostavat havainnointiensa pohjalta jostakin kohteesta. Käytetyllä retoriikalla ja sisältövalinnoilla on keskeinen merkitys mielikuvan syntymiselle.<sup>25</sup> Tässä tutkielmassa mielikuvan käsite liittyy niihin sisältömerkityksiin, joita talousjournalismia edustava *Talouselämä* -lehti aikalaiskirjoituksissaan on matkailu -nimisestä ilmiöstä esittänyt.

Imagon ja mielikuvan käsitteet liittyvät kiinteästi 2000-luvun brändiajatteluun. Näitä käsitteitä ei käytetty vielä tämän tutkielman lähdeaineiston syntyajankohtana niissä sisältömerkityksissä, joita niihin nyt liitetään<sup>26</sup>. Sama koskee talousjournalismin käsitettä. Varhaisimpia talousjournalismi -käsitteen määrittelyjä on Suomessa tehnyt Leif Åberg 1970-luvulla. Hänen mukaansa taloudellista tietoa on kaikki se tieto, joka käsittelee talousjärjestelmiä, talouspolitiikkaa, elinkeinoelämää, yritystoimintaa, työsuhde- tai kuluttaja-asioita ja joka esitellään siten, että taloudellinen näkökulma korostuu.<sup>27</sup> Antti Mikkonen on puolestaan määritellyt talousjournalismin prosessiksi, joka median välityksellä tuottaa faktapohjaisia sanomia elinkeinoelämästä, kansantaloudesta ja maailmantaloudesta suhteellisen laajan yleisön tiedontarvetta tyydyttämään.<sup>28</sup>

Talousjournalismia edustaviksi talous- ja liike-elämän lehdiksi Heikki Nuutinen määrittelee kaikki ne lehdet, joiden tavoitteena on kehittää alalla toimivien ammattitaitoa, edistää heidän ammattietujaan ja ajaa alan yritysten tavoitteita.<sup>29</sup> Markku Hurmeranta lisää talousjournalismin keskeiseksi ulottuvuudeksi työvälinefunktion. Tällä hän tarkoittaa sitä, että talousjournalismin keskeisimmälle kohderyhmälle se on itsessään työväline. Taloustietoa omassa työssään tarvitsevista ammattiryhmistä hän erottaa ne, jotka aidosti tarvitsevat työssään reaaliaikaista talousinformaatiota. Tällaisia käyttäjäryhmiä ovat esimerkiksi pörssimeklarit ja valuuttadiilerit. Suurimmalla osalla ammattiryhmistä taloustiedon tarve ei hänen mukaansa ole kuitenkaan näin hektistä, vaan he käyttävät talousmediaa

---

<sup>25</sup> Karvonen 1997, 28–29, 31–32.

<sup>26</sup> Käsitteellinen anakronismi. Ks. esim. Saari & Böckerman 2006, 20.

<sup>27</sup> Åberg 1975, 18, 40.

<sup>28</sup> Mikkonen 1998, 8.

<sup>29</sup> *Suomen lehdistön historia* 9 1991, 377; Larsio 1978, 12.

työkalunaan esimerkiksi seuratessaan yleistä talouskehitystä, työmarkkinapolitiikkaa tai toimintaympäristössä tapahtuvia muutoksia.<sup>30</sup>

## Lähteet, menetelmät ja työn rakenne

Tutkielman lähdeaineisto koostuu *Talouselämä* -lehden matkailuaiheisiin liittyvistä kirjoituksista. *Talouselämä* on elinkeinoelämän ja talouden sisältöihin keskittynyt, viikoittain ilmestyvä talouden yleislehti. Lehteä on julkaistu vuodesta 1938 lähtien, ja se on tällä hetkellä merkittävin Suomessa ilmestyvä talouden viikkolehti. Lehti perustettiin tarpeeseen julkaista myös suomenkielistä talouteen ja elinkeinoelämään keskittyvää talouden ammattilehteä. Vastaavan sisältöinen ruotsinkielinen *Mercator* -niminen talouslehti oli ilmestynyt jo vuodesta 1906 lähtien. *Talouselämä* ei ollut perustamisvaiheessaan uusi lehti, vaan se jatkoi jo aiemmin, vuodesta 1929 lähtien, julkaistua *Suomen Ulkomaankauppa* -lehteä. Ulkomaankauppaliitto oli *Talouselämän* enemmistöomistajana sen perustamisvaiheessa.<sup>31</sup>

Talouselämän sisältöihin ja sen mukaisiin tavoitteisiin keskittyneen lehden käyttäminen lähdeaineistona edellyttää, että tämä sidonnaisuus huomioidaan siinä, millaista tietoa kirjoituksista on saatavilla.<sup>32</sup> Lähdeaineiston valinta talouden kontekstista on tässä tutkielmassa tietoinen valinta. Tutkimuskysymys on asetettu niin, että matkailusta esitetyt sisällöt kuvastavat talouselämän omia, yhdelle sen sisään kuuluvalle toimialalle antamia merkityksiä. Tavoitteena ei ole tarkastella matkailusta rakentuvaa ”suuren yleisön” mielikuvaa, vaan nimenomaan talouden ilmiöihin keskittyneen lehden välittämiä käsityksiä, arvostuksia ja asenteita matkailuelinkeinosta.

*Talouselämä* -lehden perustajiin kuului taloudellisen liberalismiin kannattajina tunnettuja ja Kansallista Edistyspuoluetta lähellä olevia talous- ja yhteiskuntaelämän johtohenkilöitä.<sup>33</sup> Heidän visionansa oli Suomen nostaminen eturivin teollisuusmaaksi avautuneen kansainvälisen kilpailun myötä. Perustamisen jälkeen toiseen maailmansotaan saakka

---

<sup>30</sup> Hurmeranta 2012, 124.

<sup>31</sup> *Suomen lehdistön historia 9* 1991, 383.

<sup>32</sup> Railo & Oinonen 2012, passim.

<sup>33</sup> *Suomen lehdistön historia 9* 1991, 383. Lehden perustamista suunnittelemassa olivat mm. pääministeri T.M. Kivimäki, pääjohtaja Risto Ryti, Rainer von Fieandt, Bruno Suviranta sekä Vientiyhdistyksen toimitusjohtaja Jaakko Kahma. Valtioneuvos J.K. Paasikivi, silloinen Ulkomaankauppaliiton puheenjohtaja, valittiin ensimmäiseksi kustannusyhtiön johtokunnan puheenjohtajaksi.

lehti saikin muilta lehdiltä kritiikkiä läheisistä suhteista hallitukseen ja maan johtaviin poliitikkoihin. Lehden päätoimittajana vuonna 1946 olleen Tuure Junnilan mukaan yleis-  
taloudelliselle lehdelle oli sen ajan Suomessa sosiaalinen tilaus. Junnila totesi haastatte-  
lussa, että *Talouselämän* sisältö oli lehden yhden perustajan ja sen toimitusjohtajana sekä  
hallituksen puheenjohtajana vuosina 1941–1958 toimineen Jaakko Kahman aikana aika  
paljon hänen omien talouspoliittisten näkemystensä esiin tuomista. 1920–30 -luvuilla  
Kahma osallistui aktiivisesti suomalaiseen talouskeskusteluun ja oli innokas pienteolli-  
suuden puolustaja. Hänen tavoitteenaan oli maaseudun työllistäminen pienen ja keskisuu-  
ren teollisuuden avulla. Hän myös halusi pitää etäisyyttä poliitikkoihin ja yritysjohtajiin:

*Hän halusi pitää lehden riippumattomana kaikesta ja kaikista. Hän ei hyväksynyt sanontaa poliittinen välttämättömyys. Hänellä oli vain taloudellisia välttämättömyyksiä.*<sup>34</sup>

Petri Fiilin kirjoitti vuonna 1988 lehden 50-vuotisjuhlanumerossa, kuinka lehden ilmettä leimasi sen alkuvuosina ja edelleen sotien jälkeen 1940-luvulla Ulkomaankauppaliitolta periytynyt ajattelu, joka korosti viennin ja tuonnin merkitystä talouden kivijalkana. Ajattelutapa poikkesi tuon ajan yleisestä talouspoliittisesta periaatteesta, joka pyrki ensi sijassa suosimaan kotimaista tuotantoa ja estämään tuontia erilaisin tullein ja määräyksin.<sup>35</sup>

Vuodesta 1938 vuoteen 1960 *Talouselämällä* oli yli 20 eri päätoimittajaa. Ensimmäinen pitkäaikainen lehden päätoimittajana ja toimitusjohtajana toiminut oli Rauno Larsio (1960–1989). Päätoimittajat olivat pääsääntöisesti nuoria kansantaloustieteilijöitä, lähinnä Suomen Pankista, jossa *Talouselämän* päätoimittajuus koettiin 1940- ja 1950-luvuilla kullekin vuorollaan lankeavaksi ”asevelvollisuudeksi”.<sup>36</sup>

Jaakko Kahman vahva rooli lehden alkutaipaleella näkyi lehden perustamishankkeen vetäjän ja päätoimittajan tehtävien lisäksi myös siinä, että jäätyään eläkkeelle Ulkomaankauppaliitosta hän osti lehden osake-enemmistön. Vuonna 1958 *Talouselämän* omistus-

<sup>34</sup> Korhonen, ”Monta miestä yksi ääni” (art.). *Talouselämä* 38+/1988.

<sup>35</sup> Fiilin, ”50 vuotta taloutta ja elämää” (art.). *Talouselämä* 38+/1988. Ks. esimerkiksi Pekkarinen & Vartiainen 1993, 105–107.

<sup>36</sup> Korhonen, ”Monta miestä yksi ääni” (art.). *Talouselämä* 38+/1988.

pohja vaihtui uudelleen Jaakko Kahman myydessä yrityksensä. Lehden uusiksi omistajiksi tulivat lähes kaikki suomalaiset pankkiryhmät, Suomen Vähittäiskauppiain liitto, Suomen Osuuskauppojen Keskuskunta, Suomen Teollisuusliitto sekä Suomen Teknillinen Seura. Yhteistyössä Suomen Ekonomiliiton kanssa Suomen Teknillinen Seura perusti vuonna 1970 *Talouselämän* kanssa kilpailevan *Uusi Ekonomia* -lehden, joka kuitenkin jo seuraavana vuonna 1971 yhdistyi *Talouselämään*. Lehden kustannusyhtiön omistuspohja laajeni tuolloin edelleen, mutta nämä kaksi ammattijärjestöä jäivät molemmat lehden pääomistajiksi.<sup>37</sup>

1960-luvulla *Talouselämän* toimituspolitiikka siirtyi kansantaloudellisesta pohdinnasta enemmän yritystaloudelliseen tarkasteluun. Lehden toimituksessa oli alkuvaiheessa vain kaksi palkattua toimittajaa ja toimitussihteeri. Suurin osa lehden kirjoituksista oli ulkopuolisten toimittamia aina 1970-luvun alkuun saakka, jolloin lehden toimitustavassa tehtiin ajan journalistisen tavan mukaisia uudistuksia vahvistamalla lehden oman toimituksen osuutta. Lehden erityisenä ansiona pidettiin nimekkäitä toimittajia. Varsinkin 1950-luvulla lehti oli vahvasti talouspoliittinen keskustelufoorumi. Erityistä lehdelle oli, että sen kantta käytettiin ensimmäisinä julkaisu vuosina suosittuna ilmoitustilana. Myös pääkirjoituksilla oli lehden suosion kannalta erittäin tärkeä merkitys. Lehti ilmestyi vuosittain 42 kertaa, joista 7–9 oli kaksoisnumeroista. Vuosikerran sivumäärä oli yleensä noin 1500, josta tekstin osuus oli hieman alle puolet ja ilmoitusten osuus vastaavasti hieman yli puolet. Lehden levikki kasvoi tasaisesti, mutta pysyi suhteellisen alhaisena aina vuoteen 1970, jolloin levikin määrä oli noin 10 000 kappaletta. Siitä eteenpäin lehden levikki kasvoi voimakkaasti ollen vuonna 1980 jo noin 30 000 kappaletta.<sup>38</sup>

Vuodesta 1949 lehteen tuli oma matkailuun liittyville kirjoituksille tarkoitettu ”Liikenne, matkailu ja kuljetus” -niminen osasto, joka vuodesta 1955 jatkui nimellä ”Matkailu”. Se kokosi yhteen matkailuun liittyvän uutisoinnin. Osaston perustamista voi pitää osoituksena matkailun merkityksen noususta *Talouselämä* -lehdessä.

---

<sup>37</sup> *Suomen lehdistön historia* 9 1991, 383–384.

<sup>38</sup> Fiilin, ”50 vuotta taloutta ja elämää” (art.). *Talouselämä* 38+/1988; *Suomen lehdistön historia* 9 1991, 383. Ks. lehden levikin kasvu liite 2.



Lehdessä julkaistut kirjoitukset edustivat seuraavia juttutyyppejä; pääkirjoitukset, lehden oman toimituksen kirjoittamat kolumnit ”Pelin Henki”-nimisellä osastolla ja muut artikkelit. Artikkelien ja kolumnien lisäksi ajankohtaisista asioista kirjoitettiin pienempiä uutisia. Lehden sisältö rakenne pysyi suhteellisen samanlaisena aina vuoteen 1970 saakka, jolloin lehdellä oli neljä vakituista työntekijää. Lehden omien toimittajien määrä kasvoi 1970-luvun kuluessa ja ulkopuolisten kirjoittajien artikkelit jäivät vähemmistöön. Lehti muuttui samaan aikaan sekä ulkoasultaan että rakenteeltaan enemmän aikakauslehtityypiksi, mikä kehitys vahvistui edelleen 1980-luvulle tultaessa.<sup>39</sup>

Lähdeaineiston keräämisen aloitin tutustumalla kaikkiin vuosina 1938–1979 julkaistuihin *Talouselämä* -lehtiin. Aineistoon kokosin laajasti kaikki matkailun käsitteen alle kuuluvat kirjoitukset ja uutiset. Ryhmittelin kaikki kirjoitukset kalenterivuositain julkaisutyyppiin ja artikkelin sisältämän keskeisimmän näkökulman ja aihealueen perusteella. Oheiseen taulukkoon 1 on ryhmitelty artikkelit julkaisutyyppiin ja -vuosikymmenen mukaisesti.

Taulukko 1. *Talouselämä* -lehden matkailuaiheiset julkaisutyyppit vuosina 1938–1979.

<b>Julkaisutyyppi</b>	<b>1938– 1939</b>	<b>1940– 1949</b>	<b>1950– 1959</b>	<b>1960– 1969</b>	<b>1970– 1979</b>	<b>Yhteensä</b>
<b>Pääkirjoitukset</b>	2	1	2	-	-	<b>5</b>
<b>Kolumni (oma)</b>	1	-	2	2	15	<b>20</b>
<b>Kolumni (ulkop.)</b>	4	1	19	21	-	<b>45</b>
<b>Muut artikkelit</b>	2	2	4	-	1	<b>9</b>
<b>Uutiset</b>	2	6	21	4	9	<b>42</b>
<b>Puheenvuorot, Yleisönosasto</b>	-	-	2	-	3	<b>5</b>
<b>Yhteensä</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>50</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>126</b>

Lähde: *Talouselämä* -lehdet vuosilta 1938–1979.

<sup>39</sup> Korhonen, ”Monta miestä yksi ääni” (art.). *Talouselämä* 38+/1988.

Määrällisesti pääkirjoituksia oli tutkielmaan rajatulla tarkastelujaksolla vuosina 1938–1979 yhteensä kuusi kappaletta, toimituksen omia kolumneja ja laajoja artikkelikatsauksia 61 kappaletta ja ulkopuolisten kirjoittamia yhteensä 42 kappaletta. Uutisiksi luokiteltavia matkailuteemaan liittyviä kirjoituksia julkaistiin tuona aikana yhteensä 35 kappaletta ja muita lyhyempiä artikkeleja seitsemän kappaletta. Yleisönosastokirjoituksia ja muita yleisön puheenvuoroja löytyi vain viisi kappaletta. Yhteensä kirjoituksia oli kaikkiaan 126 kappaletta. Näistä suurin osa julkaistiin 1950-luvulla, yhteensä 50 kappaletta ja seuraavaksi eniten 1970-luvulla, yhteensä 28 kappaletta. Vähiten kirjoituksia lukumääräisesti oli 1940-luvulla.

Työn tutkimusmenetelminä käytin aineiston laadullista sisällönanalyysia sekä soveltuvien osin retorista diskurssianalyysia. Sisällönanalyysin ensivaiheessa, useiden toistuvien ja peräkkäisten lukukertojen jälkeen, pystyin muodostamaan kokonaiskuvan kirjoitusten pääteemoista ja aiheen käsittelytavoista. Määrällisen sisällön erittelyn avulla selvitin, kuinka paljon matkailuteemasta oli kirjoitettu, vaihteliko kirjoitusten määrä eri ajankohdina sekä millaisia juttutyyppejä matkailusta oli julkaistu. Määrällinen tarkastelu toimi analysoinnin tukena esiin nousseiden teemojen ja aihealueiden sisältöjen ryhmittelyssä sekä osoittamassa lehden kiinnostuksen määrää matkailuun liittyviä aiheita kohtaan. Lähdeaineiston sisällönanalyysi keskittyi pääkirjoituksiin, kolumneihin ja laajempiin artikkelikirjoituksiin. Pienet uutiset huomioin lukumääräisesti aiheen merkittävyyttä arvioi-  
dessani.

Laadullinen sisällönanalyysi mukailee diskurssianalyysin lähestymistapaa. Diskurssianalyysillä tarkoitetaan kielenkäytön ja muun merkitysvälitteisen toiminnan tutkimusta ja analysointia. Kiinnostus kohdistuu sen pohtimiseen, miten toimijat tekevät kielenkäytöllään asioita ymmärrettäviksi ja millaisia asiointiloja tai muita seurauksia niillä kulloinkin rakennetaan. Tutkimusmenetelmänä se on joustava ja mahdollistaa tutkimusaineistojen tarkastelun hyvinkin erilaisissa tutkimustehtävissä. Tutkimusasetelma ja -ongelma määrittävät sen, mitä näkökulmaa menetelmässä kulloinkin painotetaan. Tämän tutkielman yhteydessä näkökulmana on selvittää, miten *Talouselämän* kirjoitukset ovat rakentaneet matkailuelinkeinosta syntyneitä ymmärrystä ja niitä käsityksiä, joita siihen on kohdistettu. Retorinen diskurssianalyysi puolestaan tarkoittaa argumentoinnin tapojen tutkimista. Yleisimmin käytettyjä retorisia keinoja ovat suostuttelu, vakuuttelu, puolustelu ja

haastaminen.<sup>40</sup> Retorisen diskurssianalyysin avulla kirjoituksista voidaan tulkita asenteita ja käsityksiä, joita matkailuun on liitetty tai joita kirjoitusten avulla on haluttu luoda.

Kielitieteilijä Norman Faircloughin mukaan kielen ja merkkien käyttö on toimintaa, joka vaihtelee historiallisesti ja sosiaalisesti. Kielenkäyttö luo tieto- ja uskomusjärjestelmiä esittämällä maailmaa kussakin tilanteessa valitulla tavalla. Hänen mukaansa esittäjä valitsee aina sen, mitä ottaa mukaan kuvaukseen, mitä jättää pois ja missä järjestyksessä asian esittelee. Medialähteiden kohdalla hän korostaa myös sen huomioimista, mikä on esitetyn asian yhteiskunnallinen alkuperä ja liittyykö kirjoituksiin mahdollisia poliittisia tai taloudellisia sidonnaisuuksia omistajiinsa tai lukijakuntaansa nähden.<sup>41</sup> Nämä Faircloughin esille nostamat mediakritiikin näkökulmat olivat läpileikkaavina periaatteina arvioidessani *Talouselämän* kirjoitusten matkailusta esittämiä sisältöjä.

Taulukkoon 2 on koottu kaikki lehden vuosina 1938–1979 julkaisemat matkailuaiheiset kirjoitukset. Taulukosta on havaittavissa, että eri vuosikymmeninä on vaihtelua niin kirjoitusten määrissä kuin aihealueissakin. Merkittävin aihepiireissä tapahtunut muutos on matkailuun ilmiönä ja sen kehittymiseen liittyvien kirjoitusten suhteellisen osuuden väheneminen tultaessa kohti 1980-lukua. Sen sijaan matkailun yksittäiset toimialat saavat vastaavana ajanjaksona yhä enenevässä määrin palstatilaa

---

<sup>40</sup> Jokinen et al. 2016, 26, 231–233, 338.

<sup>41</sup> Fairclough 1997, 13–14, 20–21.

Taulukko 2. *Talouselämä* -lehden matkailuaiheiset kirjoitukset aihealueittain vuosina 1938–1979.

	1938– 1939	1940– 1949	1950– 1959	1960– 1969	1970– 1979	Yhteensä
<b>Aihealueet</b>						
<b>Matkailu ilmiönä</b>	2	4	14	4	8	<b>32</b>
<b>Lomat ja vapaa- ajan käyttö</b>	1	1	5	10	1	<b>18</b>
<b>Matkailu ja talous</b>	2	1	11	2	4	<b>20</b>
<b>Matkailu ja liikenne</b>	1	-	8	6	1	<b>16</b>
<b>Ravintola-, majoitus- ja kylpyläpalvelut</b>	2	-	3	2	6	<b>13</b>
<b>Matkatoimistot</b>	-	-	-	1	6	<b>7</b>
<b>Propaganda ja tiedottaminen</b>	-	-	2	-	-	<b>2</b>
<b>Lappi -teema, aluekehitys</b>	3	4	7	2	-	<b>16</b>
<b>Palvelualat</b>	-	-	-	-	2	<b>2</b>
<b>Yhteensä</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>50</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>126</b>

Lähde: *Talouselämä* -lehdet vuosilta 1938–1979.

Tutkielma etenee systemaattisen eli aiheenmukaisen pääjäsentelyn mukaisesti. Aiheenmukaisen tarkastelun sisällä kirjoitukset on ryhmitelty sisällönanalyysin pohjalta. Tämän ryhmittelyn pohjalta työ jakautuu kolmeen päälukuun: matkailun merkityksen ja uskottavuuden rakentamisen, matkailun palvelutarjonnan kehittymisen sekä matkailun kasvun mukanaan tuomien haasteiden ja matkailuelinkeinon suunnattujen tavoitteiden mukaisiin kokonaisuuksiin. Aihealueiden käsittely etenee kunkin teeman sisällä kronologisesti. Kronologisuus liittyy lähdeaineiston käsittelytapaan, jossa aihealueeseen on perehdytty edeten ajallisesti vanhimmasta artikkelista kohti uusimpia. Lehtikirjoittelun pohjalta tapahtuva matkailun kehityspiirteiden tunnistaminen vaatii sisällönanalyysin lisäksi aihealueiden kronologista tarkastelutapaa.

Tutkielman ensimmäinen pääluke käsittelee matkailun merkityksen tunnistamisen ja siihen liittyvän yhteiskunnallisen ja taloudellisen kehityksen mukaisia sisältöjä. Luvussa haen vastausta siihen, millä tavoin ja millaisissa asiayhteyksissä *Talouselämä* toi kirjoituksissaan matkailuelinkeinoa esille ja miten lehti niiden mukaan ymmärsi matkailun aseman. Luku avaa lehden suhtautumista matkailuun kirjoituksissa esitettyjen, matkailuun kohdistuneiden asenteiden, käsitysten ja asiasisältöjen kautta. Ensimmäinen pääluke ajoittuu pääosin 1930- ja 1950-lukuihin.

Toisessa pääluvussa matkailua tarkastellaan taloudellisena toimintana elinkeinonäkökulman kautta. Luvussa avataan sitä, millaisissa asiayhteyksissä *Talouselämä* matkailun matkailuelinkeinona esitti. Matkailu on taloudellisena toimintana hyvin monitahoinen ilmiö ja sen vuoksi sillä, mitä toimintaa lehti huomioi matkailun toimialoina tai matkailutoimintana, on merkitystä haettaessa vastausta kysymykseen, mitä matkailuelinkeino lehden mukaan oli. Matkailuun liittyvän palvelutarjonnan määrä oli Suomessa vielä 1930- ja 1940-luvuilla vaatimaton, mistä syystä luvun pääsisältö muodostuu 1950-luvulta 1970-luvun alkuun sijoittuvista kirjoituksista.

Kolmas pääluke rakentuu matkailun yhteiskunnallisen merkityksen kautta. Näkökulma on elinkeinopoliittinen ja elinkeinojen kehittämiseen liittyvä. Luvussa vastataan siihen, millaisena matkailun asema ja tehtävä osana suomalaista talouselämää näyttäytyi ja miten se vaikutti matkailusta syntyneeseen mielikuvaan. Aiheina ovat matkailuelinkeinon omista ja yhteiskunnallisista kehittämistarpeista nousevat haasteet ja mahdollisuudet niin matkailuliiketoiminnan kuin alueiden kehittämisen näkökulmista. Aihealueita tarkastellaan pääosin 1950- ja 1970-lukujen ajalta.

# 1 MATKAILUN MAHDOLLISUUKSIIN HERÄÄMINEN

## 1.1 Keskustelu matkailun merkityksestä viriää

Matkailun elpyminen alkoi ensimmäisen maailmansodan jälkeen melko nopeasti koko Euroopassa. Erityisesti tiedonvälityksen ja teknologian sekä liikenneyhteyksien nopea kehittyminen loivat matkailulle uusia mahdollisuuksia.<sup>42</sup> Suomessa matkailun kehitys mukaili yleistä eurooppalaista kehityssuuntaa, vaikkakin matkustamisen laajuus ja taloudellinen merkitys olivat huomattavasti pienemmät kuin muualla Euroopassa. Maailmansotien välisen ajan talouden suotuisa kehitys Suomessa mahdollisti talouskasvun ja yleisen elintason nousun. Talous kehittyi viennin kasvun varassa jopa ennätysvauhtia vuodesta 1932 vuoteen 1938. Talouskasvu mahdollisti yleisen palkkatason nousun, mikä puolestaan mahdollisti matkustamisen yhä useammille. Matkailun demokratisoitumisen katsotaankin olevan tärkeä lähtökohta matkailun laajentumiselle ja samalla sen kansantaloudellisen merkityksen nousulle.<sup>43</sup>

Suomen matkailuolosuhteiden edistämiseksi Suomen Matkailijayhdistyksellä<sup>44</sup> on ollut keskeinen rooli. Vuonna 1887 perustettu yhdistys vastasi hyvin pitkälle matkailun valtakunnallisesta kehittämisestä. Se otti keskeiseksi tehtäväkseen heti perustamisestaan lähtien Suomen kotimaanmatkailun kehittämisen. Yhdistyksen toiminnan päämääränä oli Suomen matkailuolosten kohentaminen eurooppalaisten matkailumaiden tasolle ja ulkomaisten matkailijoiden houkuttelevuus Suomeen. Toiminnan taustalla vaikutti kansallisromantiikan ihanteen mukainen tarve tuoda esille suomalaisuuden juuria, luontoa ja kansallisia piirteitä. Tavoitteena oli vahvistaa suomalaisten identiteettiä ja luoda sen pohjalta käsitys ”matkailu-Suomesta” ulkomailla.<sup>45</sup>

Matkailuyhdistyksen toiminta perustui aktiivisiin alueilla toimineisiin paikallisosastoihin. Paikallisosastojen lisäksi yhdistyksellä oli laaja asiamiesverkosto. 1930-luvun lo-

---

<sup>42</sup> Zuelow 2011, 2; Zuelow 2016, 133; Shackley 2006, 101–103.

<sup>43</sup> Markkanen 1987, 207–208, 214–215; Heikkinen et al. 2009, 180; Hjerpe 1990, 28.

<sup>44</sup> Suomen Matkailijayhdistyksen nimi muutettiin vuonna 1966 Suomen Matkailuliitoksi. Vuonna 2001 Suomen Matkailijayhdistyksen ja Suomen Matkailuliiton aatteellista työtä jatkamaan perustettiin Suomen Matkailijayhdistys SMY ry.

<sup>45</sup> Markkanen 1987, 151, 154, 157.

pulla paikallisosastoja oli 23 ja asiamiehiä 632. Matkailijayhdistyksen toiminta näkyi ennen kaikkea matkailualueiden ja -kohteiden rakentamisessa, suunnittelussa ja kunnostamisessa. Yhdistyksen toiminnan ansiota oli pitkälti myös matkailualan tiedottamistyö, niin kotimaassa kuin ulkomaillekin. Julkaisutoiminnassa tärkeällä sijalla olivat eri kohderyhmille suunnatut matkailuoppaat sekä erilaiset esitelehtiset, matkailu- sekä retkeilylehdet, aikataulut ja hakemistot. Erityisesti 1930-luvulla yhdistyksen toiminta oli hyvin vireää.<sup>46</sup>

Itsenäistymisen jälkeen Suomen valtio oli tukenut Matkailijayhdistyksen toimintaa vahvasti. Erkki Markkanen on avannut yhdistyksen roolia kuvaamalla sitä maan hallitusten ”työrukkaseksi” matkailuun liittyvien päämäärien toteuttamisessa.<sup>47</sup> Myös *Talouselämä* huomioi yhdistyksen aseman kuvatessaan sen 60-vuotista toimintaa. Lehden mukaan yhdistyksen toimintaedellytyksiä paransi huomattavasti se, että valtiovalta oli ryhtynyt entistä enemmän tukemaan matkailunedistämistyötä. Valtion kasvaneeseen tukeen vaikutti merkittävästi tietoisuuden lisääntyminen matkailun kansantaloudellisesta merkityksestä, minkä johdosta myös kiinnostus asettaa sille taloudellisia tavoitteita lisääntyi.<sup>48</sup>

Matkailusta alettiin keskustella Suomessa jo ennen toista maailmansotaa varteenotettava kansantalouden tulonlähteenä, mutta myös kulttuuri- ja sosiaalisen elämän rikastuttajana. Osoituksena matkailun merkitykseen heräämisestä 1930-luvulla voidaan pitää Valtion matkailukomitean perustamista vuonna 1935 ja sen laatimaa mietintöä matkailuolujen kehittämiseksi vuonna 1937. Komiteanmietinnössä matkailun merkitystä kuvattiin taloudellisilla perusteilla, mutta myös sen aatteellisen ja poliittisen merkityksen kautta<sup>49</sup>. Matkailukomitean toimesta järjestettiin myös Suomen ensimmäinen matkailukongressi Helsingissä vuonna 1938. Kongressin puheenvuoroissa käsiteltiin Suomen matkailun tulevaisuutta maan matkailu- ja liikenneoloihin, ulkomaanpropagandaan, retkeilyyn, kalastukseen ja talvimatkailun edistämiseen liittyen. Aivan uutena aiheena esille tuotiin myös kysymys matkailumahdollisuuksien luomisesta kokonaan uusille väestöryhmille, kuten työ- ja maaseutuväestölle.<sup>50</sup>

---

<sup>46</sup> Markkanen 1987, 257, 261, 339–341.

<sup>47</sup> Markkanen 1987, 256. Myös Paavilainen et al. 1965, 13.

<sup>48</sup> ”Suomen Matkailijayhdistys 60 vuotta” (u). *Talouselämä* 12/1947.

<sup>49</sup> *Matkailukomitean mietintö* 1937, 8.

<sup>50</sup> Markkanen 1987, 267–269.

*Talouselämän* kirjoituksissa Suomen matkailumahdollisuudet nähtiin ainutlaatuisina ja lupaavina, vaikkakin lehdessä oltiin sitä mieltä, että tarjolla oleviin mahdollisuuksiin nähdessä niiden hyödyntämisessä oltiin vielä paljon jäljessä. Monissa matkailua edistävässä toimissa kerrottiin tapahtuneen kuitenkin jo edistymistä. Liikenneyhteyksien kehittäminen, matkailumainonnan lisääntyminen, hotelli- ja matkailumajoalojen parantuminen sekä matkailureittien kehittäminen olivat lehden mukaan tuottaneet tuloksia ja alkoivat vastata matkailijoiden vaatimuksia. Erityisesti lehti korosti matkailureittien<sup>51</sup> kehittämiseksi tehtyä työtä, mikä lehden mukaan loi hyvän pohjan kotimaassa tapahtuvan matkailun vahvistamiselle. Reittejä oli jo noin 20 ja jokaiselle niistä oli luotu oma erityispiirteensä joko luontoon tai nähtävyyksiin taikka molempiin perustuen.<sup>52</sup>

Kehitettävää lehden mukaan oli maaseutujen majoitusoloissa sekä maanteiden kunnossa. Matkailun kannalta myönteisenä asiana mainittiin, että tärkeissä maaseutukaupungeissa alkoi olla jo korkeat vaatimukset täyttäviä hotelleja ja retkeilymajoja. Lehdessä korostettiin erityisesti Suomen Matkailijayhdistyksen roolia majoituspaikkojen perustamisessa keskeisten nähtävyyksien ja matkailureittien varrelle. Majoitusolosuhteiden kehittämisen ohessa, myös niiden saavutettavuutta oli parannettu. Luonnonnähtävyyksien lisäksi matkailukohteiksi Suomessa olivat nousseet myös kulttuurielämän sekä taloudellisen ja sosiaalisen elämän saavutukset. Tällainen matkailumahdollisuuksien monipuolistuminen ja matkailun merkityksen syventyminen oli lehden mukaan osoitus siitä, että Suomessakin voitiin alkaa jo puhua matkailukulttuurin kehittymisestä.<sup>53</sup>

1950-luvulle tultaessa useimmat sodan aikana tuhoutuneet matkailuhotellit ja -majat oli kunnostettu tai rakennettu uudelleen, reitistöjä oli kunnostettu sekä liikenneväyliä uudistettu. Matkailuolosten kohentamisesta vastasi edelleen pääasiassa Suomen Matkailijayhdistys. Yhdistyksen alueelliset paikallisyhdistykset toimivat aktiivisesti, ja matkailutoiminnan kehittäminen koettiin tarpeelliseksi ja sen eteen tehtävästä työstä oltiin laajasti kiinnostuneita.<sup>54</sup>

---

<sup>51</sup> 1920- ja 1930-luvuilla liikennelaitokset kiinnostuivat yhteistyöstä Suomen Matkailijayhdistyksen kanssa, minkä seurauksena matkailureittien suunnittelu edistyi. Erityisen suosituiksi tulivat liikennelaitosten ja matkailujärjestöjen tarjoamat valmiit matkasuunnitelmat eli rengasmatkat Suomen ja pohjoismaiden rautatie-, höyrylaiva- ja linja-autoreiteillä. Ks. lisää Markkanen, 1987.

<sup>52</sup> ”Matkailuolomme kehittyminen” (art.) *Talouselämä* 18/1938.

<sup>53</sup> Tolonen, ”Kotimaan matkailun kehityksestä” (art.). *Talouselämä* 20/1939.

<sup>54</sup> Markkanen 1987, 330–332.



## 1.2 Matkailusta kansakunnan arvokas tulonlähde

Yhdysvalloista alkanut talouden taantuma heijastui Suomen talouteen 1930-luvun alussa, pahimmillaan vuosina 1931–1932. Suuri talouslama horjutti uskoa markkinatalouden mahdollisuuksiin. Mitä pidemmälle 1930-luku eteni, sitä useammalta suunnalta arvosteltiin liberalistista yhteiskuntakäsitystä ja tuomittiin se vanhentuneeksi. Vuosien 1937–1939 punamultahallitus, ammattiyhdistysliikkeen aseman tunnustaminen ja yleinen vasemmistolaisuuden nousu koettiin uhkaksi oikeistolaiselle talouspoliittiselle linjalle. Keskustelua käytiin siitä, mikä oli valtion rooli talouselämässä ja millaiseen ”valtiojohtoiseen talousmuotoon” olisi mielekkäintä siirtyä.<sup>55</sup>

*Talouselämäkin* osallistui tähän keskusteluun järjestämällä aiheesta keskustelutilaisuuden, jota johti lehden toimituskunnan puheenjohtaja Bruno Suviranta. *Talouselämä* liberaalisen talouspolitiikan kannattajana halusi olla myös tällä tavoin vaikuttamassa talouspoliittiseen keskusteluun.<sup>56</sup> Kiistely valtion roolista talouspolitiikassa menetti toisen maailmansodan aikana merkityksensä, kunnes sodan jälkeen talouspoliittiset linjaerimielisyydet nousivat poliittisessa keskustelussa uudelleen pintaan. 1950-luvulla Suomessa kilpaili kaksi erisuuntaista yhteiskunta- ja talouspoliittista linjaa: sotaa edeltäneen ajan ns. vapaan markkinatalouden ja sodan aikana omaksuttu valtio- ja esivaltakeskeinen talous- ja yhteiskuntapoliittinen ajattelu.<sup>57</sup>

Matkailukomitean jäsen Matti Viljanen<sup>58</sup> toi vuonna 1938 *Talouselämän* kirjoituksessaan ”Matkailun taloudellinen merkitys ja sen hoito” vahvasti esille matkailun taloudellisen luonteen. Hän vertasi matkailua kaupankäyntiin. Perinteisestä kaupasta poiketen se oli hänen mukaansa huviin ja virkistykseen liittyvien palvelusten tarjoamista matkailijoille. Koska matkailu ja siihen kohdistuva toiminta oli nähtävä vahvasti taloudellisena toimintana, hän esitti, että matkailutoiminnan hoito olisi järjestettävä liiketoiminnan periaatteita noudattaen ja mahdollisuuksien mukaan yksityisenä toimintana. Viljasen mielestä Suomi

---

<sup>55</sup> Kuisma 2009, 176, 187; Heikkinen et al. 2009, 153; *Suomen taloushistoria* 2, 186–191.

<sup>56</sup> Heikkinen et al. 2009, 205–206, 209. *Talouselämä* -lehden järjestämän keskustelun puheenvuorot julkaistiin 11.10.1940 ilmestyneessä lehdessä.

<sup>57</sup> Tiihonen & Tiihonen 1984, 189–190, 192; Tiihonen 1993, 133.

<sup>58</sup> Väinö Matti Juho (V.M.J.) Viljanen toimi ylijohtajana Kauppa- ja teollisuuskomissiossa sekä Kauppa- ja teollisuushallituksessa vuosina 1918–1921 sekä vuosina 1921–1940 Suomen teollisuusliiton toimitusjohtajana, apulaisjohtajana, johtajana ja vt. teollisuusneuvoksena. Lisäksi hän toimi Kansallisen Edistyspuolueen kansanedustajana vuosina 1924–1927.

matkailukohteena oli tuotteiden osalta kunnossa, mutta siihen, miten lisääntyvää matkailua tulisi talouden näkökulmasta hyödyntää, kaipasi hän lisää keskustelua. Hän peräänkuulutti myös silloisten matkailujärjestöjen ja niihin kuuluvien paikallisyhdistysten sekä toisaalta matkailua hoitavien tahojen välille tiiviimpää yhteistyötä:

*Jos minkään, niin näin laajan ja koko kansan elinehtoja koskevan asian hoito kaipasi mahdollisimman kiinteää keskitystä.<sup>59</sup>*

Valtion matkailukomitea oli mietinnössään nostanut esille matkailuun liittyviä taloudellisia mahdollisuuksia. Komiteamietinnössä matkailun taloudellista merkitystä osoitettiin kuvaamalla, kuinka matkailu saa rahaa liikkeelle, herättää yritteliäisyyttä ja elvyttää taloudellista toimintaa sekä tuo tuloja myös sellaisille syrjäisille paikkakunnille, joilla elämänehdot ovat vaikeat ja väestön toimeentulo niukka. Mietinnössä huomioitiin myös matkailusta saatujen tulojen jakautuvan kaikkien hyväksi. Välittömiä matkailun kehitymisestä hyötyviä tahoja olivat kuljetus-, majoitus- ja ravintola-aloilla toimivat sekä maatalouden harjoittajat, mutta välillisesti matkailusta hyötyisivät myös kauppa, kalastus sekä monet teollisuuden haarat matkailua palvelevan tavaranhankinnan kautta.<sup>60</sup> *Talouselämä* jakoi komiteamietinnön esittämän huolen väestön toimeentulomahdollisuuksista, joita turvaamaan eivät enää riittäneet maatalouden tai puunjalostusteollisuuden mahdollisuudet. Tämän vuoksi uusia tulolähteitä olisi pakko hankkia muun muassa matkailusta.<sup>61</sup>

*Talouselämä* -lehti otti näkyvästi kantaa jo ensimmäisen vuosikerran numeroista alkaen matkailun taloudelliseen merkitykseen. Pääkirjoitustasolla lehti viittasi kulkuneuvojen nopeaan kehitykseen, joka oli saanut aikaan eri maiden ja maanosien lähentymistä ja kanssakäymisen lisääntymistä. Matkailun merkitystä perusteltiin vetoamalla siihen, kuinka se synnyttäessään uusia tarpeita samalla loi työtä ja uutta taloudellista toimintaa vilkastuttaen näin kaikkea taloudellista toimintaa. Tavoitteena tuntui olevan luoda uskoa Suomen mahdollisuuksiin matkailumaana:

---

<sup>59</sup> Viljanen, ”Matkailun taloudellinen merkitys ja sen hoito” (art.). *Talouselämä* 49/1938.

<sup>60</sup> *Matkailukomitean mietintö* 1937, 15–17.

<sup>61</sup> Viljanen, ”Matkailun taloudellinen merkitys ja sen hoito” (art.). *Talouselämä* 49/1938.

*Kehityksen kulkiessa muissa maissa eteenpäin huimaa vauhtia, meillä ei ole varaa jättäytyä jälkeen, jos mielimme saada matkailusta kansallemme sen arvokkaan tulolähteen, joksi se luontaisten edellytystemme varassa voi kehittyä.<sup>62</sup>*

Toisen maailmansodan jälkeen talouselämälle asetettiin suuria vaatimuksia, jotta sodan aiheuttamat menetykset saataisiin korjattua. Valtion asema talouselämässä oli kasvanut sotatalouden aikana ja valtion ohjaava ote säilyi vahvana myös sodan jälkeen. Pohjois- ja Itä-Suomen elinkeinojen kehittämistä tutkinut Janne Leiviskä on esittänyt valtiojohtoisuuden johtuneen halusta onnistua sotakorvausten maksussa, jota ei olisi tapahtunut ilman valtion voimakasta panostusta. Suuri osa Suomen tuotantokapasiteetista käytettiin jälleerakennukseen ja sotakorvausten maksamiseen, joten resurssit voimakkaaseen teollistamiseen tai elinkeinojen kehittämiseen olivat niukat. Siirtoväen asuttaminen ja Suomen elintarvikeomavaraisuuden varmistaminen ohjasivat kehittämistoimia maatalouden vahvistamiseen laajan asutustoiminnan avulla.<sup>63</sup> Suomalaista talouspolitiikkaa tutkinut Tapani Paavonen on perustellut valtiojohtoisuuden korostunutta asemaa myös sillä, että toisen maailmansodan jälkeen valtion velvollisuutta ylläpitää yhteiskunnan infrastruktuuria pidettiin yhtenä tärkeänä kasvupolitiikan välineenä.<sup>64</sup>

Toinen maailmansota merkitsi Suomelle matkailunkin näkökulmasta suuria, niin välittömiä kuin välillisiäkin, menetyksiä. Sota aiheutti omaisuusvahinkojen lisäksi myös konkreettisia aineellisia menetyksiä, kun alueluovutusten yhteydessä menetettiin niillä sijainneet matkailualueet ja -kohteet. Esimerkiksi Matkailijayhdistykselle syntyi huomattavia tappioita tärkeiden toimipaikkojen menetyksinä. Alueluovutuksista kärsivät eniten Itä-Suomen ja Lapin matkailu.<sup>65</sup>

---

<sup>62</sup> ”Matkailun taloudellisesta merkityksestä” (pk.). *Talouselämä* 18/1938.

<sup>63</sup> Leiviskä 2011, 349.

<sup>64</sup> *Suomen eduskunta 100 vuotta 8* 2007, 41.

<sup>65</sup> *Suomen Matkailuliitto: 1887–1987*, 11–12. Menetettyjä toimipaikkoja olivat hotelli Pohjanhovi Rovaniemellä, Ounastunturin retkeilymaja, Pallastunturin matkailuhotelli, Pallasjärven matkailumaja, Inarin matkailumaja, Ivalon vanha ja uusi matkailumaja, Virtaniemen matkailumaja, Kolttakönkään matkailuhotelli, Liinahamarin matkailumaja, Tolvajärven matkailumaja sekä Suursaaren kasino ja vanha ravintola. Menetettyjä alueita olivat Terijoen, Valamon, Sortavalan, Tolvajärven, Petsamon ja Paanajärven matkailualueet sekä osa Sallasta.

Vaikka sota oli muuttanut paljon ja Suomi oli sodan seurauksena menettänyt matkailuun liittyvistä toimintaedellytyksistä merkittävän osan, usko matkailun mahdollisuuksiin säilyi vahvana. Matkailualan lehdissä alettiin julkaista henkeä nostattavia kirjoituksia tavoitteena herättää matkailu samanlaiseen nousuun, kuin minkä se oli kokenut ensimmäisen maailmansodan jälkeen.<sup>66</sup> *Talouselämä* osallistui matkailun nousuun uskovaan uutisointiin kiinnittämällä huomiota kotimaan matkailun mahdollisuuksiin. Sodan jälkeen luovutetuilta alueilta evakuoitu siirtoväki oli asuttanut maaseuduilla sijaitsevat täysihoitolat aiheuttaen haasteen matkailijoiden majoittumismahdollisuuksiin, eivätkä lomareitit ja niiden varrella tarjolla olleet palvelut toimineet toista maailmansotaa edeltäneen ajan tavoin. Näistä matkailuolosuhteiden haasteista huolimatta lehdessä nähtiin kaupungeissa, erityisesti pääkaupungissa, asuvilla olevan halua päästä maaseudulle lomanviettoon. Monikaan ei ollut sota-ajasta johtuen päässyt vuosiin viettämään lomaa.<sup>67</sup>

Toisen maailmansodan jälkeen jälleenrakennus, asutustoiminta ja sotakorvauksien maksaminen pakottivat monipuolistamaan vielä alkutuotantoon ja vahvaan puunjalostusteollisuuteen perustuvaa elinkeinorakennetta. Pienenä kansantaloutena Suomelle oli jo tuolloin tyypillistä riippuvuus maailmantalouden kehityksestä ja ulkomaankaupasta, joka oli nojautunut lähinnä puunjalostusteollisuuden tuotteisiin.<sup>68</sup> Huoli vientialojen monipuolistamisesta näkyi myös *Talouselämän* kirjoituksissa. Lehti julkaisi vuonna 1946 laajahkon katsauksen tarvittavista valtion tukitoimenpiteistä, joita tarvittaisiin viennin laajentamiseksi. Kirjoituksessa vedottiin valtiota keskittymään muidenkin kuin tuotantoalojen ja erityisesti puu- ja paperiteollisuuden mahdollisuuksiin talouselämän vahvistamisessa.<sup>69</sup>

Matkailun suhdetta tuotannolliseen teollisuustoimintaan ja matkailun merkitystä viennin monipuolistamisessa ja vientitulojen hankkimisessa pohdittiin ahkerasti 1950-luvulla. Matkailun edistämisen tarpeellisuutta näistä näkökulmista perusteltiin useissa uutisissa ja artikkeleissa:

---

<sup>66</sup> Markkanen 1987, 329.

<sup>67</sup> ”Matkailun nykyiset vaikeudet” (u). *Talouselämä* 24/1945.

<sup>68</sup> *Suomen taloushistoria* 3. Historiallinen tilasto 1983, 206–217; Loikkanen et al. 2002, 14, 16; Kuisma 2009, 199–200; Heikkinen et al. 2009, 302.

<sup>69</sup> Hautamäki, ”Voidaanko vientiä lisätä ohjaamalla sitä uusiin artikkeleihin” (art.). *Talouselämä* 10/1946.

*Matkailu on paitsi virkistysmuoto, myös kohdallaan tärkeä osa maan elinkeinoelämää. Kotimaan matkailuolojen kehittäminen liittyy siten osana yleiseen taloudelliseen rakennustyöhön.*<sup>70</sup>

Suomen matkailutilannetta verrattiin *Talouselämässä* anglosaksisen maailman matkailuun, jossa siitä oli alettu käyttää nimitystä ”industry”. Lehdessä korostettiin, että tämän nimityksen käyttäminen matkailusta tarkoitti matkailun pitämistä ja arvostamista siellä tuotannollisen toiminnan veroisena. Kirjoituksessa myös muistutettiin, että niissä länsimaissa, joissa matkailuun suhtauduttiin tällä tavoin, matkailutulot näyttelivät huomattavaa osaa niiden taloudessa. Suomessa lehti näki tilanteen toisenlaisena:

*Ulkomaisen matkailun tarjoamia mahdollisuuksia valuuttatulojen lisäämiseen ei vielä läheskään täydellisesti ymmärretä. - - Matkailutulot ovat palveluksista, ts. työsuorituksista ulkomailta saatavaa tuloa, joka on viennistä saatavaa tuloa arvokkaampaakin sen vuoksi, että se tulee hankituksi tavaroita ulkomaille sanottavasti luovuttamatta.*<sup>71</sup>

Valtion aktiivinen osallistuminen matkailun edistämiseen Euroopan matkailumaissa voidaan katsoa alkaneen jo ensimmäisen maailmansodan jälkeen. Julkista tukea kohdennettiin ennen kaikkea infrastruktuurin kehittämiseen; teiden ja erityisesti valtiollisten rautateiden kehittämiseen. Yleisten edellytysten kohentaminen palveli samalla myös matkailun kehittymistä. Valtioiden kiinnostuksen taustalla oli niiden heikko valtiontaloudellinen tilanne ensimmäisen maailmansodan jäljiltä ja sen vuoksi kaikki keinot ulkomaisten valuuttatulojen hankkimiseksi haluttiin ottaa käyttöön.<sup>72</sup> Nojautuminen valtioon tarkoitti *Talouselämänkin* mukaan sitä, että matkailun ja siihen liittyvän liiketoiminnan yleiset edellytykset tulisi tehdä niin edullisiksi, että se kannustaisi alalle yksityistä yrittäjätointa. Lehti esittikin valtiolle pyynnön tukea matkailua, esimerkiksi hotellirakentamista, vastaavanlaisilla tukimuodoilla kuin muillekin elinkeinoaloille oli myönnetty.<sup>73</sup> Keskustelu valtion aktiivisesta roolista matkailun edistämässä tapahtui Suomessa siis yli 20 vuotta myöhemmin kuin muissa länsimaissa.

<sup>70</sup> ”Matkailukausi alkamassa” (u). *Talouselämä* 17/1951.

<sup>71</sup> ”Matkailutulot vientitulojen veroisia – jopa parempiakin” (kolumni). *Talouselämä* 22/1955.

<sup>72</sup> Kostianen et al. 2004, 188–189.

<sup>73</sup> ”Matkailutulot vientitulojen veroisia – jopa parempiakin” (kolumni) *Talouselämä* 22/1955.

Pihkalan ja Soikkasen mukaan Suomen taloudellista kehitystä 1950-luvulla kuvaa kansainvälisten markkinoiden laajeneminen sekä tarve sopeutua sen mukanaan tuomiin uusiin toimintatapoihin. Pohjimmiltaan taloudellinen kasvu ja sen aiheuttamat sosiaaliset ja taloudelliset muutokset johtuivat tieteellis-teknisestä kehityksestä. Kuvaavaa ajalle oli myös työmarkkinajärjestöjen roolin vahvistuminen talouspoliittisessa päätöksenteossa.<sup>74</sup>

Pihkala on jakanut Suomen toisen maailmansodan jälkeisen ajan ulkomaankaupan kehityksen kahteen vaiheeseen; jälleenrakennus- ja ulkomaankaupan säännöstelykauteen 1945–1957 sekä kaupan vapautumisen ja kansainvälisen integraation kauteen. Näiden sisällä hän erottaa vielä jälleenrakennuskauden (1945–1952), suljetun talouden kauden 1950-luvun lopulle, EFTA -kauden vuoteen 1973 ja sen jälkeiseen aikaan.<sup>75</sup>

Kauppaa säännösteltiin tuonti- ja vientikieltoin, valuutansäännöstelyllä, lisenseillä ja tulleilla. Korkeimmillaan tullit ja tuontimaksut olivat vuonna 1956.<sup>76</sup> Ulkomaankaupan säännöstelyllä tuonnin määriin oltiin pyritty vaikuttamaan omilla päätöksillä. Kansainvälisen kaupan vapautumisen ja maailmansodan jälkeen syntyneen voimakkaan integroitumiskehityksen<sup>77</sup> vaikutuksesta Suomen oli noudatettava vapautuvan kansainvälisen kaupan sääntöjä yhä enemmän pysyäkseen mukana kaupan kehityksessä. Se tarkoitti tuontisäännöstelyn vaiheittaista purkamista ja kaupan vapauttamista.<sup>78</sup>

*Talouselämä* kantoi huolta säännöstelyn purkamisesta ja ulkomaille suuntautuvan matkailun helpottumisesta sekä matkailutaseen kehittymisestä. Uutisissaan se moitti tilannetta huolestuneena. Erityinen huoli oli siitä, että vaikka tänne matkaavien ulkomaisten määrä oli kasvanut, olivat suomalaisten matkat ulkomaille vastaavasti kasvaneet suhteessa vielä enemmän. Vielä vuonna 1948, jolloin suomalaisten matkustaminen oli ollut säännöstelyn rajoittamaa, matkailutase oli ollut tasapainossa. Mutta ulkomaanmatkoja rajoittavien valuutta- ym. säännösten lieventymisestä on lehden mukaan ollut seurauksena

---

<sup>74</sup> *Suomen taloushistoria* 2 1982, 362.

<sup>75</sup> *Suomen taloushistoria* 2 1982, 370.

<sup>76</sup> Hjerpe 1988, 133.

<sup>77</sup> Maailmanpankin ja Kansainvälisen valuuttarahaston jäsenyys 1948, GATT 1950, EFTAn ulkojäsenyys 1960 ja varsinaisen jäsenyys 1986, Neuvostoliiton kanssa kahdenkeskiset sopimukset, EEC-vapaakauppasopimukset 1973 ja SEV-maiden kauppasopimukset 1970-luvulla.

<sup>78</sup> *Suomen taloushistoria* 2 1982, 370–375.

ulkomaille suuntautuvan matkailijatulvan voimakas kasvu ja sen myötä edelleen heikenevä matkailutase.<sup>79</sup>

Toinen matkailun kehittymisen kannalta lehdessä tärkeäksi koettu asia oli kilpailukykyisen hintatason säilyttäminen. Yleinen hintataso oli lähtenyt nousuun jo toisen maailmansodan aikana, mutta sodan jälkeen inflaatio ja sen myötä hintojen nousu kiihtyi entisestään. Hintojen nousu pysähtyi 1950-luvun alkupuoliskolla jatkuen senkin jälkeen, mutta kuitenkin aiempaa selvästi hitaampana.<sup>80</sup> Lehti jakoi asiaan liittyvän huolen:

*Matkailutulojen lisäämisen, niin kuin kaiken muunkin terveen kehityksen tiellä on maamme vakiintumaton ja kohtuuttoman korkea hintataso.*<sup>81</sup>

Korkean hintatason vaikutus matkailuun oli lehden mukaan vielä merkityksellisempää Suomessa, jossa vielä kulkuyhteydet ja asumisolotkin olivat puutteelliset. Matkailun näköalat näyttivät yhtä lohduttomilta, kuin mitä ne olivat lehden mukaan olleet jo vuosikausia. Kirjoituksessa vedottiin Helsingin vuoden 1952 kesäolympialaisten lähestymiseen, minkä vähintäänkin pitäisi lehden mukaan herättää erityistä huomiota inflaatiokehityksen pysäyttämiseen ja taloudellisten olojen vakiinnuttamiseen.<sup>82</sup>

Hintoihin liittyvä keskustelu oli virinnyt erityisen voimakkaaksi sen jälkeen, kun Ruotsin suurlähetystö oli uutisoinut Suomen korkeasta hintatasosta. Uutisessa oli kehoitettu matkailijoita huomioimaan Suomen korkea hintataso ja välttämään sen vuoksi Suomea matkakohteena. *Talouselämä* reagoi uutisen herättämään kohuun toteamalla, että asia ei kuitenkaan saamastaan huomiosta huolimatta ollut uusi ja tuntematon. Lehden mukaan epäonnistunut palkkapolitiikka ja sen aikaansaama kilpajuoksu palkkojen ja hintojen kesken, valtiontalouden epäterve paisuttaminen sekä yleinen holtittomuus taloudellisten asioiden hoidossa olivat johtaneet siihen, että jokainen ulkomailla liikkunut suomalainen tiesi tulevansa siellä halvemmalla toimeen kuin liikkuessaan omassa maassaan.<sup>83</sup> Hintatasoon liittyvä keskustelu antoi lehdelle mahdollisuuden kritisoida samalla Suomessa 1940- ja

---

<sup>79</sup> ”Matkailutaseemme kehitty huonoon suuntaan” ja ”Matkailutaseemme yhä tappiollisemmaksi” *Talouselämä* 41/1950.

<sup>80</sup> Heikkinen et al. 2009, 302.

<sup>81</sup> ”Epäedullinen matkailutase” (pk.). *Talouselämä* 15/1951.

<sup>82</sup> ”Epäedullinen matkailutase” (pk.). *Talouselämä* 15/1951.

<sup>83</sup> ”Hintatasomme ja ulkomaiset matkailijat” *Talouselämä* 35/1951.

1950 lukujen vaihteessa harjoitettua talouspolitiikkaa, joka ei vastannut lehden edustamaa liberalistista linjaa.

Suomen Matkailijayhdistyksen tiedotuspäällikkö Heikki Lehmusto korosti vielä vuonna 1957 kirjoittamassaan artikkelissa matkailun taloudellista arvoa Suomelle. Hänen mukaansa ratkaisevaa olisi oivaltaa Suomeen suuntautuvan matkailun taloudellinen arvo ja asennoitua matkailuun sen mukaisesti. Kirjoituksessa Lehmusto otti kantaa myös matkailun saamaan julkiseen tukeen ja siihen, kuinka matkailun edistämiseen sijoitettujen varojen tuoma taloudellinen hyöty olisi mahdollista osoittaa tarkasti. Sitä varten tarvittaisiin vain tiedot matkailijamääristä, matkailijoiden alkuperämaasta ja heidän oleskelunsa keskimääräisestä kestosta sekä heidän matkansa aikana tarvitsemiensa palvelujen määrästä.<sup>84</sup> Kannanotot kuvastavat lehden aitoa halua osoittaa matkailun merkitystä kansantaloudelle ja samalla myös keinoja, joiden avulla vaikuttavuutta voitaisiin konkreettisesti todentaa. Vaikkakin taustalla saattoi myös vaikuttaa matkailun kasvun myötä lisääntynyt tarve investoinneille ja matkailuolojen kehittämiseksi edelleen, joihin yksin matkailussa toimivien voimavarat eivät yksin riittäneet. Tämän suuntaisella keskustelulla haluttiin ilmeisestikin pohjustaa yleisen mielipiteen suosiollisuutta tuleville matkailun tarvitsemille julkisille tuille.

Vaikka monissa kirjoituksissa vedottiin ulkomailta saatavien matkailutulujen perään ja tuonnin vahvistamiseen, lehti halusi osoittaa, kuinka matkailua tulisi arvioida myös muunkinlaisen merkityksen kuin vain pelkästään matkailutaseen valossa. Lehden mukaan matkailu tarjosi mahdollisuuden tutustua Suomen oloihin ja ainakin jossakin määrin myös elinkeinotoimintaan. Lehti näki matkailussa mahdollisuuden, jossa jokainen myönteinen vaikutelma ja viesti, jonka matkailija vei mukanaan Suomesta, valmisti osaltaan tietä suomalaisten tuotteiden myyjille ja helpottivat siten heidän tehtävänsä kansainvälistyvillä markkinoilla. Oman maan kansalaisten liikkuminen ulkomailla ei sekään lehden mukaan merkinnyt vain rahallista menetystä, vaan koitui useimmiten ainakin välillisesti hyödyksi käsitysten avartumisen ja uusien virikkeiden saamisen myötä.<sup>85</sup>

---

<sup>84</sup> ”Matkailu -taloudellinen valtatekijä” (art.) *Talouselämä* 22/1957.

<sup>85</sup> ”Suomen matkailutase edelleen vajauksellinen” *Talouselämä* 22/1955.



### 1.3 Lomat ja lisääntyvä vapaa-aika matkailun mahdollistajina

Itsenäistyneen Suomen poliittisen päätöksenteon tärkeimpiä tavoitteita oli yhteiskunnallisen tilanteen vakauttaminen ja kansallisen yhtenäisyyden vahvistaminen. Maailmansotien välinen aika oli tasaisen ja nopean talouskasvun aikaa, mikä edesauttoi merkittävien talous- ja sosiaalipoliittisten ratkaisujen toteuttamista osana kansakunnan eheyttämistyötä. Myönteinen taloudellinen kehitys, yleinen vaurastuminen ja elintason nousu edesauttoivat osaltaan myös poliittisen ilmapiirin eheytymistä ja tärkeiden yhteiskuntapoliittisten uudistusten läpimenoa. Merkittävimpiä uudistuksia olivat vuoden 1935 tapaturmavakuutuslaki, vuoden 1936 uusi asutuslaki, vuoden 1937 äitiysavustus- ja työkyvyttömyyslainsäädäntö sekä kansaneläkelaki.<sup>86</sup>

Samaa sosiaalipoliittista uudistuslinjaa edusti myös työntekijäin vuosilomalaki, joka astui voimaan keväällä 1939. Ensimmäistä kertaa vuosilomasta oli säädetty työsopimuslaissa vuonna 1922, jolloin vuosiloman vähimmäismäärä oli 7 päivää. Uuden lain myötä loma-oikeus laajeni työsuhteen kestosta riippuen 5–12 lomapäivään. Vuosina 1941–1944 lakiin tehtiin pieniä muutoksia lyhytaikaisten työsuhteiden ja sota-ajan vaatimien poikkeusten osalta. Vuonna 1960 vuosilomalain sisältöjä tarkennettiin ja lomapäivien määrää nostettiin 18–24 päivään. Nykyisen vuosilomalain pääsisällöt perustuvat vuoden 1973 vuosilomalakiin, jossa loman ansaintaperusteita täsmennettiin edelleen.

Uudet lomalait merkitsivät huomattavaa edistysaskelta sosiaalisessa lainsäädännössä. Vaikkakin työaikoja oli jo lyhennetty ja työn fyysinen rasittavuus vähentynyt, oli työtahti kiristynyt ja työn psyykkinen kuormittavuus lisääntynyt, kuten K. A. Fagerholm vuosilomalain selostuksessa totesi:

*Ruumiin ja hermojen kulutus on ankaraa. Tarvitaan jännityksen vähentämistä, ettei inhimillinen työvoima liian aikaisin kuluisi loppuun. Tässä onkin meillä eräs peruste loman pidentämiseen.*<sup>87</sup>

Fagerholm jatkoi lain hengen ja tehtävän tähdentämistä korostamalla, että työntekijöiden tulisi käyttää lomansa virkistykseen ja levoksi. Lain perusteluissa kiellettiin tekemästä

<sup>86</sup> *Suomen taloushistoria* 2 1982, 184–186, 189–190.

<sup>87</sup> Fagerholm 1939, 3.

loman aikana omaan ammattiin kuuluvaa ansiotyötä, sillä ainoastaan siinä tapauksessa, että työntekijä oli levännyt lomansa aikana ja palasi työpaikkaansa työhaluisena ja uudistunein voimin, korvaantuivat asianomaisen yritykselle ne menot, jotka vuosilomalaki velvoitti sen suorittamaan. Fagerholm vetosi myös työnantajiin, etteivät he yrittäisi kiertää lakia tai tulkita sitä työntekijälle epäedullisesti.<sup>88</sup>

Anu-Hanna Anttila on tutkinut, millaisia sosiaalisia, kulttuurisia, poliittisia ja taloudellisia ulottuvuuksia suomalaisen teollisuustyöväestön loma- ja vapaa-ajan toimintaan on 1930–1960 -luvulla liittynyt. Hänen mukaansa uuden vuosilomalain myötä loma ei tarkoittanut työläiselle enää vain pelkkää vapaata, vaan se nähtiin entistä vahvemmin sosiaalisena oikeutena. Pidempi loma oli korvausta tehostuneesta työnteosta. Ajatusmalli pohjautui yhdysvaltalaiseen, markkinaohjautuvaan lomaorganisoimisen malliin.<sup>89</sup>

Työaikojen lyhentymisen seurauksena lisääntynyt vapaa-aika ja sen erilaiset käyttömahdollisuudet olivat kirjoitusten aiheita myös *Talouselämä* -lehdessä, jopa pääkirjoituksissa. Talouselämän kirjoitukset suhtautuivat myönteisesti asiaan ja pyrkivät hakemaan siihen liittyviä positiivisia puolia. Sosiaalisten ja terveydellisten seikkojen lisäksi siinä, miten vapaa-aikaa käytettäisiin, nähtiin myös huomattava taloudellinen merkitys. Lehti huomioi lukijakuntansa tyyliä, jolla se kirjoitti uusista lomaoikeuksista. Ne nähtiin ennen kaikkea mahdollisuutena työtehojen parantamiseen. Lomat tarjosivat työntekijöille mahdollisuuden virkistäytymiseen:

*Vapaa-aikoina on saatava uudistetuiksi tuotannolliseen työhön käytetyt ihmisvoimat, mikä tuotannon jatkuvaisuudenkin kannalta on välttämätöntä.*<sup>90</sup>

Huoli suomalaisen työväestön tavasta hyödyntää lisääntynyt vapaa-aika uuden vuosilomalain myötä näkyi niin *Talouselämän* kirjoituksissa kuin muissakin julkaisuissa. Emil Louhikko kirjoitti lain voimaantulon jälkeen oppaan loma-ajan käytöstä Työväen matkailuliiton toimeksiannosta. Suurinta huolta kannettiin työväestön vapaa-ajankäyttötavoista. Nurkkatanssit, korttipelit ja alkoholin käyttö olivat perinteisesti olleet tärkeimmät vapaa-

---

<sup>88</sup> Fagerholm 1939, 5.

<sup>89</sup> Anttila 2005, 27, 106–107.

<sup>90</sup> ”Vapaa-ajan käyttö” (pk.). *Talouselämä* 20/1939.

ajan käytön muodot, ja sen vuoksi lisääntyvää vapaa-aikaa haluttiin ohjata korkeampiin ja hyödyllisempiin harrastuksiin.<sup>91</sup>

Vapaa-ajan lisääntymisen ja uusien lomaoikeuksien koettiin myös velvoittavan työntekijöitä. Saavutettu etu oli käytettävä sen arvoa vastaavalla tavalla. Louhikon mukaan nykyaikainen työväenluokka ei ollut enää ”keskiaikainen paarialaisluokka, vaan vakavasti sivistystään lisäävä, ruumiinkuntoaan vaaliva ja yhteiskunnallisia asioita pohtiva palkkatyöväki”. Matkailu nähtiin yhtenä mahdollisuutena itsensä kehittämiseen:

*Matkailu on jo kauan sitten tunnustettu parhaimmaksi kasvattajaksi, näköpiirin avartajaksi ja ihmisten tuntemisen opettajaksi.*<sup>92</sup>

Fagerholm oli myös lain tulkintaohjeistuksessa kirjoittanut, että nyt oli tutkittava, mitä yhteiskunta voisi tehdä helpottaakseen työläisten mahdollisuuksia käyttää lomansa tyydyttävällä tavalla. Hän korosti järjestäytyneen toiminnan merkitystä ja toi esille työväen oman matkailujärjestön merkityksen. Järjestöllä voisi hänen mukaansa olla suuri vaikutus siihen, että työväenluokka pääsisi osalliseksi matkailun iloista, joihin tähän mennessä oli suotu pääsy vain varakkaimmille. Näin uusi vuosilomalaki hyödyntäessään työtä tekevää kansaa palvelisi samalla maan yhteisiä etuja.<sup>93</sup> Työväen matkailuliitto ry<sup>94</sup> ja sen sisaryhtymä Kansan Matkatoimisto olivat ensimmäiset työväenjärjestöjen aloitteesta ja tukeamana syntyneet matkailun erikoisjärjestöt työväen matkailun ja retkeilyn hoitamiseksi.<sup>95</sup>

Mahdollisuudet matkailuun lisääntyivät huomattavasti vuosilomalain laajennuksen ja elintason nousun myötä. *Talouselämässä* aihe näkyi keskustelun viriämisenä matkailupalveluista ja siitä, miten ihmiset saataisiin käyttämään vapaa-aikansa oikealla tavalla. Retkeily- ja liikuntaharrastuksen vahvistaminen koettiin erityisen tärkeäksi. Kirjoituksessa kuvattiin, kuinka Englannissa joukko vapaaehtoisia järjestöjä ja Saksassa vastaa-

---

<sup>91</sup> Louhikko 1941, 3,6–9.

<sup>92</sup> Louhikko 1939, 22.

<sup>93</sup> Fagerholm 1939, 5.

<sup>94</sup> Vuonna 1937 perustettu Työväen Matkailuliitto ry oli työväestön valtiollisten, ammatillisten ja kasvatuksellisten järjestöjen perustama ja ylläpitämä matkailun, retkeilyn ja tarkoituksenmukaisen lomankäytön neuvonta- ja propagandajärjestö.

<sup>95</sup> Louhikko 1939, 21–22.

vasti nuorisjärjestöt olivat huolehtineet liikuntakasvatuksen ja retkeilytoiminnan järjestämisestä. Kirjoituksen mukaan Suomessa tällainen retkeilymajatoiminta oli vielä aluillaan. Retkeilymajaverkoston tihentäminen edellyttäisi kirjoituksen mukaan voimakasta valtion, kuntien, matkailujärjestöjen sekä yksityisten tukea.<sup>96</sup> Matkailijayhdistys oli keskittynyt majoitusmahdollisuuksien ja matkailureittien ja niiden varrella olevien matkailukohteiden kehittämiseen jo perustamisestaan alkaen. Lehti ei kuitenkaan tässä yhteydessä huomionnut tätä yhdistyksen tekemää työtä.

Suomen Matkailijayhdistyksessä toimivat henkilöt julkaisivat *Talouselämässä* aktiivisesti matkailuun liittyviä kirjoituksia. Yhdistys oli perustettu ulkomaisen mallin innoittamana, mutta hyvin vahvasti myös kansallisromanttisessa hengessä, kansakunnan omanarvontuntoa vahvistamaan. Matkailun haluttiin lisäävän maan eri osien tunnettuutta ja kansalaisten yhteenkuuluvuuden tunnetta. Matkailijayhdistykselle muodostui merkittävä rooli matkailuun liittyvässä tiedottamisessa. Niin *Talouselämässä* kuin muussakin lehdistössä matkailuun liittyvien kirjoitusten määrä kasvoikin voimakkaasti yhdistyksen aktiivisuuden johdosta. Kirjoituksissa kansalaisia kehoitettiin tutustumaan loma-aikoinaan ensi sijassa kotimaahan. Näin matkailuun käytetyt rahat jäisivät kotimaan talouden vahvistamiseen.<sup>97</sup> Matkailijayhdistyksen toimitusjohtaja Jorma Tolonen kannusti kirjoituksessaan suomalaisia suuntaamaan matkansa kotimaahan. Hän totesi vuonna 1949, että

*nyt on aika suomalaistenkin kokea se ihmeellinen elämys, että Suomi on matkailumaa – suomalaisellekin.*<sup>98</sup>

Vapaa-ajankäytön yhteydessä matkailun kausivaihtelut olivat lehden kirjoituksissa usein esille nouseva aihe. Pohjoismaissa matkustajaliikenne oli keskittynyt vielä 1930- ja 1940-lukujen vaihteessa lyhyelle kesäkaudelle ja matkailukauden pidentäminen nousi kirjoituksissa monella tapaa esille. Matkailukauden pidentämiseksi lehti ehdottikin, että matkailuyritykset käyttäisivät huokeampia matka- ja majoitushintoja, mutta kiinnittäisivät myös entistä enemmän huomiota talvimatkailun tarjoamiin mahdollisuuksiin. Matkailu-

---

<sup>96</sup> ”Vapaa-ajan käyttö” (pk.). *Talouselämä* 20/1939.

<sup>97</sup> Markkanen 1987, 148–149, 154, 166–176.

<sup>98</sup> Tolonen, ”Suomi on matkailumaa suomalaisillekin” (art.). *Talouselämä* 18/1949.

kauden pidentämisen hyötyinä yrityksille lehti esitti matkailusta saatavien tulojen tehostamista, pääomien käytön parantamista sekä investointeihin kannustamista.<sup>99</sup> Matkailijayhdistyksen aktiivisesti esille nostama huoli matkailun sesonkiluonteisuudesta oli jo tuolloin ajankohtainen, koska sen oli tunnustettu olevan yksi tärkeimmistä matkailupalvelujen systemaattista kehittämistä hidastava asia. Loma-aikojen tasaisempi jakautuminen eri vuodenaajoille nähtiin lehdessä edellytykseksi matkailuun liittyvän liiketoiminnan kannattavuuden parantamiselle ja palvelutarjonnan kehittämiseksi.

Aikakauden ajattelua matkailun ja vapaa-ajankäytön hyödyntämisen yhdistämisestä kuvaa mielenkiintoisella tavalla *Talouselämän* välirauhan aikana vuonna 1941 julkaissut kirjoitus, jossa kansalaisia kannustettiin kotimaan matkailuun. Lehti vetosi siinä niin taloudellisiin kuin yhteiskunnan eheytykseen liittyviin tavoitteisiin ohjattaessa matkaa suunnittelevia perehtymään ensin tarkoin kotimaan matkailumahdollisuuksiin ja vasta toissijaisesti suuntaamaan matkojaan ulkomaille. Kansalaisten matkailusuunnitelmien ohjaamisessa kotimaahan hyödynnettiin esimerkkinä Kansanhuoltoministeriön<sup>100</sup> organisoimaa elintarviketuotantoa. Kirjoituksen mukaan lomalaiset voisivat, osallistumalla maatalousväestön apuna uusien viljelysten raivaamiseen, sienten ja marjojen poimintaan tai kalastukseen, auttaa uhkaavan elintarvikepulaa torjumisessa.<sup>101</sup>

Mahdollisuudet kotimaassa tapahtuvan kesäajalle ajoittuvan lomamatkan suunnitteluun olivat lehden mukaan 1930-luvun lopulla jo monipuoliset. Matkatoimistojen ja matkailujärjestöjen työ opastuksen, matkailukarttojen ja liikenteen aikataulujen suhteen oli lehden mukaan erinomaista. Sisävesilaiva- ja lentoliikenne nostettiin myös kirjoituksissa esille. Tulevaisuuden ja Lapin matkailun kannalta tärkeänä kehittämisen päämääränä mainittiin lentoreitti Jäämeren rannikolle:

*Tämän päämäärän saavuttaminen merkitsisi nimenomaan Lapin matkailulle ennen aavistamattomia mahdollisuuksia.<sup>102</sup>*

---

<sup>99</sup> ”Vapaa-ajan käyttö” (pk.). *Talouselämä* 20/1939.

<sup>100</sup> Kansanhuoltoministeriö huolehti ja vastasi Suomessa toisen maailmansodan aikana ja sen jälkeen kansalaisille välttämättömien peruselintarvikkeiden jakelusta. Ministeriö hoiti tehtävää vuodesta 1939 vuoteen 1941, jolloin tehtävä siirtyi Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriölle.

<sup>101</sup> ”Loma-ajan käyttö” (pk.). *Talouselämä* 18–19/1941.

<sup>102</sup> Tolonen, ”Kotimaan matkailun kehityksestä” (art.). *Talouselämä* 20/1939.

Lappi olikin noussut matkailusta ja matkailukohteista käydyissä keskusteluissa hyvin keskeiseen asemaan *Talouselämän* kirjoituksissa jo sen ensimmäisistä numeroista lähtien, mutta 1940- ja 1950 -lukujen taitteessa näiden puheenvuorojen määrä lisääntyi entisestään. Lappi nähtiin luontonsa ja olosuhteidensa vuoksi merkittävänä mahdollisuutena varsinkin kotimaan matkailun kasvattamiseen. Poliisitarkastaja ja Lapin Matkailuyhdistyksen jäsen Osmo Lampela herätteli myös kuntia ja matkailutoimijoita suhtautumaan Lapin matkailun tarjoamiin mahdollisuuksiin vakavasti:

*Lapin suuresta luonnosta ei kannata tehdä halpahintaista kauppatavaraa. - - Mutta kun ajatellaan, että lähes satatuhatta matkailijaa vuosittain suunnataa retkensä Lappiin, ei enää ole samantekevää, millä tavoin nämä suurin odotuksin matkalle lähteneet täällä vastaanotetaan ja hoidetaan.*<sup>103</sup>

Lapin matkailun uskottavuutta ja palvelujen laatua vakuuteltiin lehden lukijoille esittelemällä suunnitelmia, joita Lapin matkailun kehittämiseksi oli laadittu. Lehti otti näin julkaisemiensa kirjoitusten kautta myös tehtävää Lapin matkailusta tiedottamisessa:

*Jos näiden rivien avulla Lapin-matkaa suunnitteleva on saatu vakuutuneeksi siitä, että hänet halutaan täällä vastaanottaa tervetulleena vieraana ja hänestä parhaan mukaan myös huolehtia, on jo paljon voitettu.*<sup>104</sup>

Kirjoituksilla näytettiin haettavan vahvasti huomiota niin alalle, eri alueille kuin matkailun parissa toimivillekin. Lehden artikkeleissa sävy oli usein hyvin asiantunteutuneita ja kasvatuksellisiin tavoitteisiin pyrkivää. Matkailua tuotiin esille, erityisesti laajoissa kirjoituksissa ja artikkeleissa, hyvin informatiiviseen ja yleissivistävään sävyyn. Matkailu -nimisen ilmiön olemassaolon ymmärrystä haluttiin selvästi laajentaa uusiin väestöryhmiin.

Myös Suomen edellytykset talvimatkailuun virittivät *Talouselämässä* yhä enemmän keskustelua 1950-luvulta alkaen. Edellytykset talvimatkailulle olivat jatkuvasti monipuolistuneet ja lomanviettopaikat uudistuneet niin, että niillä oli valmiudet vastaan ottaa entistä enemmän vieraita ja tarjota ”vaihtelevia mahdollisuuksia talviurheiluun.” Talvilomakauden lyhyys ja sesongin epätasainen jakaantuminen kesä- ja talvikausien kesken nähtiin jo

<sup>103</sup> Lampela, ”Satatuhatta matkailijaa käy vuosittain Lapissa” (Kolumni). *Talouselämä* 16/1954.

<sup>104</sup> Lampela, ”Satatuhatta matkailijaa käy vuosittain Lapissa” (Kolumni). *Talouselämä* 16/1954.

tuolloin epäkohtana. Esimerkkinä käytettiin jälleen Lappia, jossa hiihtomahdollisuuksien sanottiin alkavan jo helmikuun puolivälissä ja kestävän toukokuun alkuun, mutta lomajat keskittyivät kuitenkin vain helmi- ja maaliskuulle.<sup>105</sup>

Matkailun ajoittumista talvikauteen pohdittiin lehdessä myös yritysten näkökulmasta. Talvilomien hyöty nähtiin paitsi mahdollisuutena pidentää matkailuyritysten sesonkia, myös muiden alojen yritysten mahdollisuutena sovittaa toimintaansa eri vuodenajoille. Lomaoikeuksien laajentaminen oli tuonut yrityksille uuden haasteen suunnitella toimintansa jatkuvuutta, minkä asian *Talouselämä* toi huolena esille. Lomien jakaantuminen paremmin pitkin vuotta vähentäisi lehden mukaan yritysten kokemaa isoa muutosta, jota kesälomakauteen siirtyminen oli merkinnyt. Erityisesti pitkät lomajaksot kesäkuukausina aiheuttivat yrityksille haasteita. Lehden linjana näytti olevan tavoite huomioida molempien osapuolten näkökulmat lomaoikeusasianssa:

*Työtehon kannalta ei myöskään ole vailla merkitystä se seikka, että useamassa erässä käytetty vuosiloma jakaa loman suoman virkistykseen paremmin koko vuoden osalle; tästä on etua niin lomankäyttäjän kuin työnantajankin kannalta.*<sup>106</sup>

---

<sup>105</sup> Tolonen, ”Suomi on matkailumaa suomalaisillekin” (art.). *Talouselämä* 18/1949; Tolonen, ”Talvimatkailun entistä paremmat mahdollisuudet” (art.) *Talouselämä* 7/1951.

<sup>106</sup> Tolonen, ”Talvimatkailu voittaa alaa–työtehon kausitasauksen kannalta talvilomilla huomattava merkitys” (u.). *Talouselämä* 5/1952.

## 2 MATKAILUN PALVELUTARJONNAN MONIPUOLISTUMINEN

### 2.1 Kehittyvät liikennepalvelut uusien matkailumuotojen taustalla

Matkailu ja liikennepalvelut ovat aina olleet vahvasti sidoksissa toisiinsa. Kulkuneuvojen ja liikennepalvelujen kehittyminen on tarkoittanut uusia mahdollisuuksia liikkua uusiin paikkoihin, mutta myös etäisyyksien tiedostamista ihan uudella tavalla. Mahdollisuudesta saavuttaa kaukanakin sijaitsevat paikat ja niihin liittyvät mahdollisuudet on avannut merkittävästi edellytyksiä matkailuilmiön laajentumiselle. Erityisesti rautateiden kehittyminen on vaikuttanut voimakkaimmin aikalaisten käsityksiin ajasta, paikasta ja nopeudesta.<sup>107</sup> *Talouselämä* -lehtikin totesi uutisessaan vuonna 1938 kuvaavasti uusien liikkumisen muotojen merkityksestä matkustamiselle ja yleiselle kanssakäymiselle:

*Entisen kotikontuunsa sidotun ihmisen tilalle on tullut kokonaan uusi ihminen. - - Tämä kehitys on synnyttänyt nykyaikaisen matkailun, jonka taloudelliset ja henkiset vaikutukset ulottuvat nykyisin miltei kaikkiin kansankeroksiin.*<sup>108</sup>

Matkustaminen ja matkailu pääsivät kehittymään rautatie- ja lentoliikenteen kehittymisen sekä autoistumisen ja siitä seuranneen tiestöjen rakentamisen myötä. Lentoliikenne tarjosi nopean, pitkille matkoille sopivan matkustusmuodon. Liikennemuotojen kehittymisen taustalla oli teknologian kehitys; polttomoottorin ja sähköenergian keksiminen. Erityisesti 1950-luvulta alkaen elintason nousu mahdollisti lomanvieton muuallakin kuin tavanomaisessa arkiympäristössä. Matkailun laajentuminen uusien kansalaispiirien ulottuville lisäsi omalta osaltaan myös liikennepalvelujen kysyntää.<sup>109</sup>

Tasainen ja nopea talouskasvu ”kasvun kulta-ajaksi” kutsuttuina vuosikymmeninä 1950-luvulta aina vuoden 1973 öljykriisiin saakka näkyi myös matkailupalvelujen kysynnässä. Suomessa bruttokansantuote kasvoi keskimäärin 5,1 % vuodessa. Keskimääräinen ansiotaso oli 1970-luvun puolivälissä 2,5 -kertainen verrattuna 1940-luvun loppuun ja reaali-ansioilla mitattuna 2–3 -kertainen. Palkansaajien tulojen kasvun lisäksi myös työvoiman

<sup>107</sup> Zuelow 2016, 51–54, 59; Kostianen et al. 2004, 95, 97.

<sup>108</sup> ”Matkailun taloudellisesta merkityksestä” (pk.). *Talouselämä* 18/1938.

<sup>109</sup> *Suomen taloushistoria* 2 1982, 440, 443.



ulkopuolisen väestön elintaso nousi uuden sosiaalipoliittisen lainsäädännön myötä<sup>110</sup>. Tämä kaikki johti yhä kiihtyvämpään kulutuksen kasvuun. Yksityinen ja julkinen kulutus kasvoivat vuoden 1948 tasosta noin kolminkertaisiksi 1970-luvun loppuun mennessä.<sup>111</sup>

1960-luvulla matkailusta oli tullut yksi suosituimmista lomanviettotavoista ja vaurauden lisääntyessä palveluille asetetut vaatimukset olivat myös kasvaneet. Loma-aikojen jakautuminen kesä- ja talviajalle oli vaikuttanut omalta osaltaan lomanviettotapojen monipuolistumiseen. Talviajalle sijoittuvat loma-ajat olivat mahdollistaneet talviloman vieton oman maan hiihtokeskuksissa, mutta myös etelän aurinkorannoilla. Suomalaisten ulkomaanmatkailu lisääntyikin 1960-luvulta lähtien merkittävästi, mutta samaan aikaan myös kotimaanmatkailun matkailijamäärät kasvoivat. Erilaiset seuramatkat, automatkailu ja niihin liittynyt leirintäalueiden sekä lomakyläien käyttö nousivat uusina matkailumuotoina suosioon. Toisaalta myös jo 1950-luvulta käynnistynyt kesämökkirakentaminen lisääntyi ja kesämökkeily kasvatti suosiotaan lomanviettotapana.<sup>112</sup>

Vahvimmin elintason nousu näkyi ulkomaille suuntautuneiden seuramatkojen suosion voimakkaana kasvuna 1960-luvun lopulta alkaen. Vielä 1950-luvulla matkat ulkomaille olivat olleet hyvin kalliita ja hankalasti toteutettavia huonoista ja hitaista kulkuyhteyksistä johtuen. Lentoliikenteen kehittymisen myötä matkoihin käytetty aika lyheni huomattavasti, mikä vaikutti samalla matkojen hintoja alentavasti. Pelkkä elintason nousu ei kuitenkaan ollut ainoa syy seuramatkojen suosioon, vaan matkanjärjestäjätoiminnan, charterlentojen ja pakettimatkojen syntyminen ja niiden myötä tapahtunut palvelutarjonnan monipuolistuminen olivat mahdollistamassa uuden matkailuilmiön kasvua.<sup>113</sup>

Lentoliikenteen tilanne nousi *Talouselämän* uutisoinnissa usein esille. Lentoyhteyksien paraneminen ulkomaille, uusien lentoreittien esittelemine sekä huokeahintaisen turistiluokan lentoliikenteen kehittäminen viestivät lentoliikenteen menestyksellisestä kehittämistyöstä, mutta myös matkailun uusista mahdollisuuksista.<sup>114</sup> Uutisoinnin taustalla näytti olevan lehden vahva usko matkailijamäärien voimakkaaseen kasvuun sekä niihin

---

<sup>110</sup> Jo 1930-luvun lopulla oli säädetty äitiysavustus-, vanhuus-, tapaturma- ja työkyvyttömyyslakeja. Niitä täydensivät työttömyyskorvauspäiväraha- (1959) ja työttömyyseläkejärjestelmien (1971) voimaantulot.

<sup>111</sup> Heikkinen et al. 2009, 302; *Suomen taloushistoria* 2 1982, 506, 508, 511.

<sup>112</sup> Markkanen 1987, 352–356; Luukkonen, ”Lomanvietto monipuolistuu” (art.) *Talouselämä* 5/1965.

<sup>113</sup> Kostiainen et al. 2004, 224; Korpela 1995, 175–181.

<sup>114</sup> ”Lentoyhteydet ulkomaille paranevat” (u.). *Talouselämä* 10/1951; ”Lentoliikenteen suosio kasvaa” (u.). *Talouselämä* 26/1951; ”Turistiluokka kansainvälisille lentolinjoille” (u.). *Talouselämä* 49/1951.

uusiin mahdollisuuksiin, joita näiden kautta tarjoutui niin matkailijoille kuin lentoyhtiöillekin. Lehden linjaus suunnata lentoliikenne hyödyntämään entistä enemmän myös vapaa-ajalla tapahtuvaa matkailua on mielenkiintoinen, sillä lentoyhtiöiden asiakkaista pääosa oli vielä 1950-luvulle tultaessa työn vuoksi matkustavia. Lehti ei tarkastellut lentoliikennettä vain lentoyhtiöiden näkökulmasta, vaan myös matkailijoita kannustettiin käyttämään turistiluokan lentoliikennettä luomalla siitä positiivista mielikuvaa. Lähestyvä olympiavuosi 1952 voisi olla syy lentoliikenteen harjoittajien puolesta tehtyyn suositteluun:

*Matkustaminen suunnitellussa turistiluokassa ei poikkeaisi paljoakaan ensiluokan matkailusta. Turvallisuuden kannalta luokilla ei ole mitään eroa, sillä käytettävät lentokoneet ovat samanlaisia. Kustannusten alentuminen saadaan aikaan muutamia lisäistuimia asentamalla, palveluhenkilökuntaa supistamalla ja tarjoilua vähentämällä.<sup>115</sup>*

Merkillepantavaa on se, että lentoliikennettä koskeva uutisointi oli lehden oman toimituksen tuottamaa, ei lentoliikenteen etuja ajavien tahojen, kuten useimmissa muissa kirjoituksissa vielä 1970-luvun alkuun saakka tapahtui.

Lentoliikenteen kasvun uskottiin tapahtuvan, paitsi ulkomaanliikenteen kasvuna, erityisesti kotimaan sisäisen lentoliikenteen lisääntymisen kautta. Aina 1960-luvun loppuun saakka matkailun kehittyminen Suomessa nähtiin nimenomaan kotimaanmatkailun ja Suomeen suuntautuvan ulkomaisen matkustajaliikenteen kasvuna. Lentoliikenteen laajentamiseksi olivat kotimaiset matkanjärjestäjät ja ulkomailla toimivat matkatoimistot rakentaneet ns. valmismatka- ja seuramatkareittejä ulkomaisten matkailijoiden houkuttelemiseksi Suomeen.<sup>116</sup> Vastaavanlaisia valmispaketteja olivat Suomen Matkailijayhdistys ja Valtionrautatiet julkaisseet yhteistyössä vuonna 1938 ns. Rengasmatka -tuotteen nimellä.<sup>117</sup>

---

<sup>115</sup> ”Turistiluokka kansainvälisille lentolinjoille” (u.). *Talouselämä* 49/1951.

<sup>116</sup> Paavilainen et al. 1965, 25–28.

<sup>117</sup> Ks. esimerkki Rengasmatka -esitteestä *Matkailureittejä Suomessa 1938* nro 442.

Kiertomatkailu ja siihen liittyvät Rengasmatkat olivat toimiva esimerkki siitä, mitä matkailuntoimijat yhteistyössä olivat saaneet aikaan, mitä seikkaa *Talouselämä* -lehtikin uutisoi positiiviseen ja kannustavaan sävyyn. Valtionrautateiden tiedotussihteeri Ranta esitteli lehdessä, kuinka matkailijoilla oli vuonna 1951 valittavanaan kaikkiaan 42 ”rengasta” eli matkareittiä, joista jokainen sisälsi matkaosuuden myös jollakin rautateiden kanssa kilpailevalla liikennemuodolla; sisävesilaivalla, vesibussilla, linja-autolla tai lentokoneella. Rengasmatkojen etuina hän mainitsi pitkän kelpoisuusajan ja matkan keskeyttämismahdollisuuden. Matkailija sai välillä keskeyttää matkansa, valita reitin kulkusuunnan vapaasti ja useisiin rengasmatkoihin sisältyi myös mahdollisuus poiketa nähtävyyksipaikoille, jotka eivät itse olleet varsinaisen rengasmatkan varrella. Lisäksi uutisessa korostettiin rengasmatkan käyttömahdollisuutta paitsi loma- ja vapaa-ajalla, myös työmatkoillakin.<sup>118</sup>

Liikennepalveluja käsittelevät kirjoitukset olivat pääosin kyseessä olleen kuljetusmuodon edustajien puheenvuoroja. Asioiden esitystapa oli useimmiten positiivissävytteinen, suostutteleva ja myyntihenkinen. Näihin puheenvuoroihin voidaan lukea myös Mikko Mannion kirjoitus matkustajalaivaliikenteen kehityksestä. Hän toimi kirjoitusajankohtana Suomen Höyrylaiva Oy:n johtajana<sup>119</sup>, missä roolissa hän kirjoitti laivamatkustuksen suotuisasta kehityksestä sekä toiminnan kasvusta. Suosion lisääntymisen syyksi hän näki laivamatkailun tarjoaman rauhallisuuden ja suhteellisen edullisen hintatason. Liikenteen voimakas kasvu oli johtanut uusien linjojen avaamiseen sekä uusien, nopeampien, suurempien ja mukavampien alusten rakentamiseen, mikä oli vuorostaan houkutelut uusia matkustajia.<sup>120</sup>

Laivaristeilyt edustivat tyypillisiä ns. valmis- ja pakettimatkoja. Risteilypaketit sisälsivät matkan ja majoituksen lisäksi ruokatarjoilun ja erilaisia huvipalveluita. Verovapaiden tuotteiden myynti yleistyi Itä- ja Pohjanmeren autolauttaristeilyillä 1950- ja 1960 -luvuilla. Risteilymatkat tulivat suosituiksi perheiden lomanviettotapoina, koska lapset oli

---

<sup>118</sup> ”Rautateiden rengasmatkat suosiossa” (u.). *Talouselämä* 17/1951.

<sup>119</sup> Mikko Mannio toimi vuosina 1946–59 johtajana John Nurminen Oy:ssä, Aero Oy:n kaupallisena johtajana sekä vuosina 1963–73 Suomen Höyrylaiva Oy:n johtajana ja hallituksen jäsenenä. Hallinnolliset luottamustehtävät muun muassa matkatoimisto Kalevassa, matkatoimisto Areassa ja Suomen Matkatoimisto Oy:ssä, jonka hallituksen puheenjohtajana hän toimi 1963–65.

<sup>120</sup> Mannio, ”Matkustajalaivamme kilpailukykyisiä” (art.). *Talouselämä* 21/1965.

hyvin huomioitu palvelutarjonnassa. 1960-luvulta lähtien laivanvarustamot keskittyivät reittiliikenteen sijaan vapaa-ajan risteilypalveluihin.<sup>121</sup>

Lisääntynyt automatkailu toi laivaliikenteeseen perinteisten matkustajalaivojen rinnalle autolauttaliikenteen. Matkustaja-alusten osuus vahvistui niin, että 1970-luvun alussa 10 % kauppalaivaston määrästä oli matkustajaliikenteessä. Suomalaiset varustamot olivat voimakkaasti edustettuina Suomen ulkomaisessa matkustajaliikenteessä ja niitä pidettiin alansa kärkituotteina. Kasvava matkustajaliikenne pakotti myös matkustajalaivaliikenteen reittien ja sen vaatimusten mukaisen infran, mm. terminaalien, rakentamiseen.<sup>122</sup>

*Talouselämässä* esiteltiin Itämerellä ja Ahvenanmerellä liikennöivien matkustaja-alusten tarjoamia mahdollisuuksia. Ne nähtiin hyvinä yrityksille pitää kokouksia ja koulutustilaisuuksia, ”konferenssimatkoja”, joiksi lehti niitä nimitti. Jossain määrin tällaisten matkojen kysyntää oli lehden mukaan ollut jo 1950-luvulla, mutta mahdollisuudet konferenssien järjestämiseen olivat siitä kehittyneet huomattavasti ja tilat tarjosivat hyvät puitteet tällaisille tilaisuuksille.<sup>123</sup>

Lehden lukijakunta talous- ja yrityselämän edustajina olikin potentiaalista asiakaskuntaa laivoille. Laivaliikenteen tilannetta kuvaavien kirjoitusten yhteydessä lehti nosti ensimmäisen kerran esille matkailuteeman yhteydessä työsidonnaiseen matkailuun liittyviä sisältöjä. Matkailun kasvu oli 1950-luvulta eteenpäin perustunut pääosin työväestön vapaa-ajan matkailumahdollisuuksien lisääntymiseen. Tässä yhteydessä lehti nosti kuitenkin esille työ-, kokous- ja kongressimatkailun sisältöihin liittyvän matkailun.

Toinen uusi, 1980-luvun lopulla toteutunut matkailumuoto, kannustinmatkailu, sai myös *Talouselämässä* näkyvyyttä jo vuonna 1972, jolloin lehden toimittaja Jouni Luotonen kirjoitti laajahkon kolumnin yritysten omalle henkilö- tai asiakaskunnalleen järjestämistä incentive- eli palkkiomatkoista. Nämä olivat matkoja palkkioksi pitkäaikaisesta palve-

---

<sup>121</sup> Kostiainen et al. 2004, 251–252, 256.

<sup>122</sup> Luukkonen, ”Hansatien liikenne kasvaa” (art.). *Talouselämä* 21/1965; Mannio, ”Matkustajalaivamme kilpailukykyisiä” (art.). *Talouselämä* 21/1965; Luukkonen, ”Matkustaja-alusten kapasiteetti kasvaa” (art.). *Talouselämä* 5/1965.

<sup>123</sup> ”Matkojen kysyntä kasvamassa koko Itämeren piirissä” (art.). *Talouselämä* 33/1967.

lusta, hyvin suoritetusta työstä tai erinomaisesta selviytymisestä esimerkiksi myyntikilpailuissa. Matkoihin pyrittiin liittämään hovin lisäksi myös hyöty, esimerkiksi jokin koulutus- tai perehdyttämisosio, joilla tutustuttiin oman alan yrityksiin ja niiden toimintaan. Kirjoituksessa kerrottiin, kuinka Finnair oli kesästä 1969 lähtien järjestänyt palkkiomatkoja Amerikkaan. Luotonen otti kirjoituksessaan esille myös sen, kuinka yritykset olivat antaneet tämän tyyppisiä matkoja palkkioiksi myös asiakkailleen.<sup>124</sup>

## 2.2 Kotimaanmatkailu vahvistuu uusilla lomanviettotavoilla

Neljä toisen maailmansodan jälkeistä vuosikymmentä olivat Suomessa voimakkaan rakennemuutoksen aikaa. Vuodesta 1940 vuoteen 1980 alkutuotannon työpaikat vähenivät 77 %, jalostuksen lisääntyivät 128 % ja palveluiden 241 %. Rakennemuutos oli erityisen raju 1960-luvulla ja 1970-luvun alussa. Elinkeinorakenteen muutos näkyi suurena muutoliikkeenä maaseuduilta kaupunkeihin, koska juuri työkään tulleiden 1940-1950 -luvuilla syntyneiden ikäluokkien työllistymismahdollisuudet maaseutujen perinteisiin elinkeinoihin olivat heikot.<sup>125</sup>

Kaupungistuminen ja ihmisten työnkuvien muutokset palveluammatteihin heijastuivat myös heidän loma- ja vapaa-ajankäytön muotoihin. Yhdessä samanaikaisen elintason nousun kanssa, kansalaisten kulutustottumukset muuttuivat. Tämä näkyi virkistys- ja huvipalvelujen, ravitsemus- ja majoitusliikkeiden tarjoamien palvelujen sekä muihin vapaa-ajan käyttöön liittyvien palvelujen kysynnän kasvuna. Näillä muutoksilla oli kaikkinsa positiivinen vaikutus kotimaanmatkailun kehittymiselle.<sup>126</sup>

Aineellisen hyvinvoinnin lisääntymisestä huolimatta ihmisten kaipuu luontoon ja maaseudulle ei kaupunkeihin muuton myötä vähentynyt. Ruotsalainen kansatieteilijä Orvar Löfgren näkee korostuneen luontosuhteen tyypilliseksi pohjoismaalaisten, kanadalaisten ja yhdysvaltalaisten ominaisuudeksi. Hänen mukaansa näissä maissa kansallisen identiteetin rakentuminen suhteessa luontoon on huomattavasti korostuneempaa kuin muissa

---

<sup>124</sup> Luotonen, ”Matkakain voi olla palkinto” (art.). *Talouselämä* 20/1972. Ks. Kantele 2006, työsidonnan matkailun ja kannustematkatuotteen synnystä 1980-luvulla.

<sup>125</sup> Katajamäki 1988, 35; *Suomen taloushistoria* 2 1982, 494–495, 500–502.

<sup>126</sup> *Suomen taloushistoria* 2 1982, 464–465.

länsimaissa.<sup>127</sup> Tähän luontosuhteen vaalimiseen kesämöккеily ja leirintämatkailu tarjosivat juuri kaupungistuneille suomalaisille hyvät puitteet.

Kesämöккеikulttuurin syntyminen Suomessa ilmensi omalla tavallaan 1950-luvun yleistä vaurastumista ja elintason nousua. Aiemmin vain hyvin varakkailta oli ollut varaa kesähuviloiden ylläpitoon. Vaikka mahdollisuus omaan rantapaikkaan avautui yhä useammalle suomalaiselle, pysyivät mökit yleisesti varustelutasoltaan hyvin vaatimattomina. Tärkeintä oli kuitenkin päästä luontoon ja sen tarjoamien harrastusten pariin. Kesämöккеilomasta joko omalla tai vuokramöккеillä nautti noin neljäsosa suomalaisista 1970-luvulla. Useimmiten he olivat 25–44 -vuotiaita johtavassa asemassa olevia toimihenkilöitä tai ylimpiin tuloryhmiin kuuluvia sekä lapsiperheitä.<sup>128</sup>

*Talouselämä* -lehti käsitteli artikkelissaan vuonna 1965 laajasti kesämöккеiloman aseman kehittymistä lomanviettotapana. Artikkelissa uskottiin möккеiloman säilyttävän paikkansa yhtenä suosittuna lomanviettotapana huolimatta siitä, että uusia lomanviettotapoja oli syntynyt sen rinnalle. Lehden mukaan möккеilomailu voisi aikaansaada möккеirakentamisen kautta uuden ilmiön, ns. yhtenäiset kesäasuntoalueet. Tällaisilla yhtenäisillä kesäasuntoalueilla voisi käynnistää myös möккеivuokraustoimintaa.<sup>129</sup> 1980-luvulla tämä lehdessä 1960-luvulla esitetty visiointi ainakin osin toteutui matkailukeskusten yhteyteen rakennettujen alueiden ja niillä sijaitsevien möккеien vuokraustoimintana.

Kesämöккеikulttuurin rinnalla lähti 1950-luvulla kehittymään myös toinen uusi ja useille suomalaisperheille mahdollinen matkailumuoto, leirintämatkailu. Suomen Matkailijayhdistyksen 1930-luvulta lähtien ylläpitämä retkeilymajaverkosto ja matkailureittien rakentaminen olivat leirintämatkailun ensiaskelia. Autoistuminen ja ihmisten lomatapojen muutos loivat pohjaa telttä- tai campingmatkailuksi nimetyn matkailumuodon kasvulle.<sup>130</sup>

---

<sup>127</sup> Löfgren 2001, 141.

<sup>128</sup> Krohn 1991, 128–133. Markkanen 1982, 354.

<sup>129</sup> Rinkinen, ”Kesämöккеistä kesämöккеiyhdyskuntiin” (art.). *Talouselämä* 5/1965.

<sup>130</sup> Markkanen 1982, 360.

Leirintämatkailun kasvu oli vahvasti yhteydessä autoistumiseen. Vuonna 1963 autojen maahantuonti oli vapautettu, mikä yhdessä kasvaneen ostovoiman kanssa mahdollisti auton hankinnan yhä useammalle. Henkilöautojen lukumäärän kasvua kuvaa se, että vuonna 1950 Suomessa oli 61 000 rekisteröityä henkilöautoa, kun niitä vuonna 1970 oli 828 000 ja vuonna 1980 jo 1 393 000 kappaletta.<sup>131</sup> Auton omistaminen mahdollisti joustavan liikumisen ja se puolestaan heijastui lomanviettomahdollisuuksien monipuolistumisena. Matkat sukulaisten luo, mökille tai erityisille lomareiteille tulivat näin mahdollisiksi ilman riippuvuutta julkisen liikenteen aikatauluista.

Leirintämatkailusta muodostui tärkeä perhematkailun muoto, jossa edullisuus ja joustavuus suhteessa muihin matkailumuotoihin koettiin positiivisena. Hotellimatkailun rajoitteena oli halpojen ja keskihintaisten huoneiden puute. Lisäksi perheen yhdessäolo, virkistäytyminen ja terveellisyys ohjasivat perheitä ulkoilmassa tapahtuviin lomanviettopoihin.<sup>132</sup> Leirintämatkailun suosio yöpymisvuorokausilla mitattuna oli korkeimmillaan vuonna 1973, jona vuonna kirjattiin 2,5 miljoonaa leirintäalueille tehtyä yöpymiskäyntiä. Leirintämatkailun voimakasta kasvua kuvaa myös Asuntovaunuyhdistys SF-Caravan ry:n perustaminen vuonna 1964. Asuntovaunut tulivat Suomessa telttamatkailun oheen 1960-luvun kuluessa ulkomaisten matkailuvaunukuntien esimerkin innoittamana.<sup>133</sup>

Leirintämatkailun sisältöä ja merkitystä arvioitiin useissa *Talouselämän* kirjoituksissa leirintämatkailun omien intressiryhmien edustajien taholta. Näissä kirjoituksissa leirintämatkailua avattiin suhteessa kasvaneeseen automatkailuun ja sen vaatimiin palveluihin. Matkailuliiton Heikki T. Lehmusto kehui kesämatkailun positiivisia näkymiä ja kiitteli kohentuneita matkailuolosuhteita:

*Automatkailijalle on tulevana matkailukautena mahdollisuus entistä mukavammin ja monipuolisemmin tutustua maahamme. Tieverkosto on parantunut, leirintäalueita on saatu lisää ja autohuoltoasemien määrä on kasvanut.*<sup>134</sup>

---

<sup>131</sup> *Suomen taloushistoria* 2 1982, 443–444.

<sup>132</sup> Partanen & Mauranen 2013, 8, 37–39, 48.

<sup>133</sup> Markkanen 1987, 360; Partanen & Mauranen 2013, 8, 37–39, 48

<sup>134</sup> Lehmusto, ”Suomi on matkailumaa autoilijallekin” (art.) *Talouselämä* 21/1961.

1960-luvun puolivälissä *Talouselämä* kertoi, kuinka leirintä oli kotimaan matkailun voimakkaimmin kasvanut sektori ja kuinka se näytti vuosi vuodelta tulevan yhä suosittumaksi. Lehden mukaan leirintäalueilla oli panostettu entistä parempaan ja monipuolisempaan palveluun eikä sen kanssa kilpaileva hotellitoiminta ollut pystynyt kehittymään samassa suhteessa. Maantieteellisesti voitiin erottaa kaksi selvää matkailualueita; Keski- ja Itä-Suomen järviolue sekä Lappi. Näistä järviolue oli erityisesti kesämatkailun aluetta, Lapissa taas sesonkia oli lehden mukaa niin kesällä kuin talvellakin. Lehdessä kritisoitiin sitä, kuinka kotimaan matkailun piiristä puuttuivat vastaavanlaiset valmismatkat, joita matkatoimistot järjestivät tänne saapuville ulkomaisille turisteille ja toisaalta myös täältä ulkomaille lähteville suomalaisille. Tässä suhteessa lehti näki vielä kehittämismahdollisuuksia kotimaan matkailun vahvistamisessa.<sup>135</sup>

Suomen Matkailuliiton osastopäällikkö Antero Tuomisto<sup>136</sup> kirjoitti artikkelissaan leirintän muodossa tapahtuvan lomailun voimakkaasta lisääntymisestä kaikkialla Euroopassa. Monissa maissa se oli hänen mukaansa eniten käytetty matkailumuoto. Leirintämatkailu oli hänen mukaansa myös Suomessa 1960-luvun lopun suosituin matkailumuoto, jonka ripeä kehittyminen oli yllättänyt rohkeimmatkin arviot. Leirintämatkailu pystyi vastaamaan yhä laajenevien matkailijavirtojen lyhytaikaiseen majoitustarpeeseen, erityisesti kesäkaudella. Tuomiston mukaan sesongin lyhyys ja alhaisemmat investoinnit olivat perusteluja sille, miksi investointeja oli hänen mukaansa mieluummin ohjattava leirintäalueisiin kuin hotelleihin, matkailumajoihin tai lomakeskuksiin. Hän käytti esimerkkinä Ruotsia, jossa valtion avun turvin oli rakennettu leirintäalueita, mutta Suomessa valtion tuki leirinnälle oli hänen mukaansa vasta keskustelun alla.<sup>137</sup>

Vuonna 1959 Suomeen perustettiin campingneuvottelukunta<sup>138</sup>, jonka tehtävänä oli ohjata uuden matkailuilmion järjestämistä. Myöhemmin työtä ohjasi Matkailijayhdistyksen

---

<sup>135</sup> ”Leirintä voittaa alaa kotimaan matkailussa” (art.) *Talouselämä* 23/1964.

<sup>136</sup> Matkailuneuvos (1990) Antero Tuomisto toimi Suomen Matkailuliiton retkeilyosaston osastopäällikkönä 1955–1974, apulaisjohtajana 1975–1983 sekä toimitusjohtajana 1984–1995. Sen lisäksi hän oli Suomen Retkeily -lehden päätoimittaja 1956–1961, Leirintä ja Retkeily -lehden päätoimittaja 1974–1981, Suomen Matkailu -lehden päätoimittaja, Suomen Kulkuneuvot: turisti -aikataulun päätoimittaja sekä jäsenenä lukuisissa matkailualan järjestöissä, neuvottelukunnissa ja työryhmissä: mm. Leirintäkomiteassa 1961–1962, Valtakunnansuunnittelutoimiston matkailututkimusryhmässä 1963–1964, sisäasiainministeriön leirintätoimikunnassa 1975.

<sup>137</sup> Tuomisto, ”Leirintä – suosituin matkailumuoto” (art.) *Talouselämä* 11/1968.

<sup>138</sup> Neuvottelukunta muodostui mm. Suomen Matkailijayhdistyksen, Metsähallituksen, Yleisen Autoliiton sekä Tie- ja vesirakennushallituksen edustajista. Neuvottelukunnan työtä jatkoi vuodesta 1961 Suomen



leirintävaliokunta. Päävastuun leirintäalueiden perustamisesta olivat Tuomiston mukaan kantaneet kunnat. Vuonna 1967 59 % oli kuntien perustamia, 21 % yksityisten, 16 % järjestöjen ja 4 % valtion<sup>139</sup>. Vaikka leirintäalueet olivat olleet eniten käytettyjä yöpymispaikkoja, niistä ei oltu kuitenkaan vielä annettu omaa, toimintaa ohjaavaa lainsäädäntöä. Kirjoituksessaan Tuomisto pohti oliko lainsäädännön puute ollut hyödyksi vai haitaksi, päätyen toteamaan, että kireä lainsäädäntö olisi saattanut estää leirintäalueiden nopeasti tapahtunutta perustamistoimintaa.<sup>140</sup>

Kuntien osallistumisesta leirintämatkailun kehittämiseen *Talouselämä* kertoi esimerkkinä Keski-Suomessa tehdystä määrätietoisesta työstä matkailun eteen. Artikkelissa kuvattiin Maakuntaliiton aloitteen pohjalta vuonna 1965 perustetun Rantaloma Oy:n<sup>141</sup> suunnitelmia rakentaa laaja leirintä- ja lomakyläalue. Yhtiön osakkaina olivat Viitasaaren ja Pihtiputaan kunnat, joukko alueen maanomistajia sekä matkailun kehittämisestä kiinnostuneita yhtiöitä. Maanomistajien vuokraamalle alueelle oli rakennettu 10 loma-asunnon lomakylä ja lopullisena tavoitteena oli 10 000 loma-asunnon rakentaminen ja 500 000–600 000 ulkomaisen turistin saaminen vuosittain Keski-Suomeen. Kehittämisen lopullisena tavoitteena oli luoda matkailusta alueelle kokonaan uusi elinkeino. Lehti raportoi hankkeesta suurohjelmana, jonka vaatimat pääomat olivat niin isoja, että sijoitusten kannattavuutta tuli harkita tarkoin. Kirjoituksen lopussa lehti epäili ylipäänsä matkailusijoitusten kannattavuutta ja esitti mielipiteenään, että

*matkailuviennin tukemiseen ei kuitenkaan pitäisi käyttää sellaisia varoja, jotka muun viennin kehittämisessä tuottaisivat vielä parempia tuloksia.*<sup>142</sup>

*Talouselämässä* julkaistiin 1960-luvulla useita leirintämatkailuun liittyviä kirjoituksia. Sen lisäksi, että ne kuvasivat uutta kotimaista matkailumuotoa, ne kuvastivat hyvin myös

---

Matkailijayhdistyksen leirintävaliokunta. Toimikunnan esittämien toimenpiteiden käytännön toteutuksesta vastasi Matkailijayhdistyksen retkeilyosasto. Ks. Matkailijayhdistyksen toiminnan organisoinnista lisää Markkanen 1987.

<sup>139</sup> Markkanen 1987, 333, 337, 358–360.

<sup>140</sup> Tuomisto, ”Leirintä – suosituin matkailumuoto” (art.) *Talouselämä* 11/1968.

<sup>141</sup> Rantaloma Oy ryhtyi vuonna 1969 markkinoimaan hotelli- ja ravintolatoimintaansa nimellä Rantasipi. Vuonna 1977 Rantaloma Oy osti Matkaravinto Oy:n osakepääoman, jonka jälkeen siitä tuli Suomen toiseksi suurin hotelliketju SOK:n ja sen tytäryhtiöiden jälkeen. Matkaravinto Oy oli alun perin Matkailijayhdistyksen 1930-luvulla perustama yritys, joka hoiti etenkin asemaravintoloita, junien ravintolavau-  
nuja ja matkailuhotelleja.

<sup>142</sup> ”500 000 turistin ohjelma” (art.). *Talouselämä* 10/1966.

lehden toimituspolitiikan muuttumista kansantaloudellisesta pohdinnasta yritystaloudelliseen tarkasteluun. Matkailuaiheiden esittelyssä yhä enemmän ryhdyttiin hyödyntämään yritysesimerkkejä, joiden avulla esitetyt asioita konkretisoitiin. Myös kysymys mielipiteen ja faktan erottamisesta journalistisissa käytänteissä nousi 1960-luvulla yleiseen keskusteluun. Jokaisen toimittajan katsottiin olevan sidoksissa omaan viitekehukseensä ja taustaryhmäänsä. Niiden perusteella he ratkaisivat kirjoituksiinsa liittyvät aihevalinnat ja näkökulmapainotukset. Tästä syystä 1960-luvulta lähtien alettiin vaatia objektiivisuuteen vedoten lehtijulkaisujen varustamista toimittajan nimellä.<sup>143</sup>

Myös *Talouselämä*, jossa omien toimittajien määrä 1960-luvulla lisääntyi, huomioi tämän asian. Yhä enemmän kirjoitukset alkoivat olla lehden omien toimittajien laajoja katsauksia tärkeistä ja ajankohtaisista talouden teemoista. Ne erotettiin ulkoasultaankin puhtaista uutisista ja mielipide- tai yleisönosastokirjoituksista. Tästä huolimatta lehdessä jatkui myös käytänne, jossa lehden ulkopuoliset asiantuntijat, yleensä asianomaisen aiheen intressiryhmään kuuluvat, saivat kirjoituksiaan julkaistuksi. 1970-luvulla tämä käytänne katosi lehden toimitustavasta kokonaan ja kaikki julkaisut mielipidekirjoituksia lukuun ottamatta olivat omien toimittajien, ja heidän nimellään varustettuja kirjoituksia.

Kotimaanmatkailun palvelutarjontaa laajeni paitsi kesämökki- ja leirintämatkailun mukanaan tuoman uuden palvelukysynnän myötä, myös jo perinteisempien matkailua tukevien palvelujen tarjonnan kasvun kautta. Ravitsemus- ja majoituspalvelujen kysyntään vaikuttivat matkailijamäärien kasvun lisäksi teollistumisen mukanaan tuomat palvelutarpeet. Niistä merkittävin oli työpaikkaruokailun syntyminen. Se lisäsi ravintolayritysten lukumäärää ja osaan palvelutarjontaa tuli mukaan myös matkailijoiden ruokapalveluista huolehtiminen.<sup>144</sup>

Helsingissä järjestetyt kesäolympialaiset vuonna 1952 aiheuttivat vilkkaan keskustelun Suomen matkailuolosuhteista. Olympialaisten järjestämisen koettiin toimivan referenssinä suomalaisten kyvystä järjestää erinomaiset olosuhteet ulkomailta tänne saapuville

---

<sup>143</sup> *Suomen lehdistön historia* 3 1988, 272.

<sup>144</sup> *Suomen taloushistoria* 2 1982, 464–465.

matkailijoille. Ulkomaisten matkailijoiden määrä kasvoikin vuonna 1952 yli 97 % verrattuna edelliseen vuoteen.<sup>145</sup> Kisojen järjestämisluvan saaminen katsottiin yleisesti mahdollisuudeksi osoittaa kansainväliselle yleisölle se, kuinka hyvin Suomi kykenee täyttämään matkailumaana toimimisen edellytykset. Toiveena tietenkin oli houkutella jatkossa entistä suurempi määrä ulkomaisia matkailijoita saapumaan Suomeen.

Hotelli Helsingin johtaja Lauri Sarkia vakuutti Olympiakisojen jälkeen *Talouselämä* -lehden kirjoituksessaan hotellimajoituksen toimivuutta ja majoituskapasiteetin riittävyyttä kisojen aikana. Hän myös korosti alan arvostuksen tärkeyttä ja totesi edistymistä tapahtuneen, koska ”akateemisesti sivistyneissä piireissäkin oli herännyt mielenkiintoa hotellielinkeinoa kohtaan”. Positiivinen kehitys olikin hänestä välttämätöntä, sillä matkustajaliikenteen uskottiin lisääntyvän vuosi vuodelta.

*Kehittynyt hotellilaitos on sekä kotimaisen että ulkomailta tänne suuntautuvan matkailun lisääntymisen olennainen edellytys, jota ilman mikään maa ei voi käydä sivistysvaltiosta.*<sup>146</sup>

Hotellialan arvostuksen puute ja hotellien vähäinen lukumäärä olivat hotellialan kirjoitusten aiheita 1950- ja 1960-luvuilla. Alan edustajat näkivät, että alalla olisi mahdollisuuksia kehittyä maalle aiempaa arvokkaammaksi valuuttatulojen hankkijaksi, mikäli alaan suhtauduttaisiin kannustavammin:

*Täällä sen sijaan hotellit ja ravintolat ovat muodostuneet todellisiksi vero-kaivoksiksi, joissa melkeinpä jokaisesta henkilökunnan käänteestäkin peritään jokin osuus valtion ja kuntien pohjattomaan kassaan.*<sup>147</sup>

Alalla toimijoista osa oli myös vastakkaista mieltä vertaillen hotellialan kehittymistä leirintämatkailuun, jossa he uskoivat olevan paremmat kehittymisen mahdollisuudet. Alan

---

<sup>145</sup> *Matkailun kehittämiskomitean mietintö* 1964, 28.

<sup>146</sup> Sarkia, ”Matkailuasiala hotellimiehen näkökulmasta” (Kolumni). *Talouselämä* 20/1952.

<sup>147</sup> Soiro, ”Hotellitkin kaipaavat osakseen ymmärrystä” (art). *Talouselämä* 19/1956.

haasteeksi he näkivät pikemmin pätevän työvoiman puutteen ja alalla toimivien koulutustarpeet kuin hotellien määrän tai niiden kohtelun. Osaamisen puute oli heidän mukaansa suurin alan kehittymistä hidastava asia.<sup>148</sup>

Arvioidessaan Suomen matkailun tulevaisuutta Matkailun kehittämiskomitea totesi matkailun myönteisen kehityksen suurimpina esteinä olevan pääomakysymyksen ja matkailuorganisaatioissa havaitut puutteet. Komitean jäsenet kantoivat huolta Suomen kyvystä selviytyä lisääntyvän matkailun asettamista haasteista. Komitea uskoi muiden matkailua palvelevien alojen selviytyvän tulevista haasteista, ainoastaan hotelli- ja ravintola-alan jälkeenjääneisyys tulisi mietinnön mukaan olemaan pahin este matkailun laajenemiselle.<sup>149</sup>

Myös talvimatkailun edellytykset kotimaanmatkailun aseman vahvistamisessa virittivät keskustelua. Talviajan matkailuolosuhteiden kuvattiin olevan pääosin jo varsin tyydyttävällä tasolla, niin liikenteellisesti kuin palvelutarjonnankin osalta. Pääosa näistä talvilomakeskuksista sijaitsi Pohjois-Suomessa. Vilkkaimpana aikana maalisi- ja huhtikuussa huomattavimmat talvilomakeskukset olivat jo kokonaan varattuja. Useilla yrityksillä oli jo omia majoituspaikkoja näissä keskuksissa, taikka ne lähettivät henkilökuntaansa ryhmittäin näihin talvikohteisiin. Yksityisellä yrittäjyydellä nähtiin olevan huomattava sija talviloman käytön ja talvimatkailun kehittämisessä. Talvilomakauden lyhyys nähtiin jo tuolloin epäkohtana, ja sesongin tasaisempaa jakaantumista pidettiin toivottavana. Esimerkkinä käytettiin Lappia, jossa hiihtomahdollisuudet alkoivat jo helmikuun puolivälissä ja kestivät toukokuun alkuun, mutta loma-ajat päättyivät jo maaliskuussa.<sup>150</sup>

Talvimatkailun mahdollisuuksista oli puhuttu jo 1930-luvun puolivälistä alkaen, jolloin oli alettu järjestää tunturihiihtokursseja ja -retkiä Lappiin. Toisen maailmansodan jälkeen talviloman viettäminen oli yleistynyt ja eri puolille Suomea oli muodostunut vilkkaita hiihto- ja talviurheilukeskuksia. Valtionrautatiet ja Matkailijayhdistys olivat toimittaneet luettelon paikoista, joissa oli mahdollisuus myös hiihtämiseen. Talvimatkailun kehittämisen myötä matkailun suunta muuttui pikkuhiljaa kohti pohjoisinta Suomea ja Lappia.

---

<sup>148</sup> Salo, ”Hotelleja on riittävästi” (art.). *Talouselämä* 5/1965.

<sup>149</sup> *Matkailun kehittämiskomitean mietintö* 1964, 28.

<sup>150</sup> Tolonen, ”Suomi on matkailumaa suomalaisillekin” (art.). *Talouselämä* 18/1949; Tolonen, ”Talvimatkailun entistä paremmat mahdollisuudet” (art.) *Talouselämä* 7/1951

Talvimatkailu ja talviurheilu liittyivät lehden kirjoitusten mukaan Suomessa kiinteästi yhteen. Harva matkailija tyytyi vain kauniiden maisemien ihailmiseen, joten tarvittiin erilaisten aktiviteettien järjestämistä. Lehdessä kuvattiin, kuinka suuret kansainväliset hiihtokisat olivat tuoneet oman värikkään lisänsä talvimatkailun kokonaiskuvaan. Lehti korostikin talvimatkailun kehittymisen merkitystä erityisesti vastauksena matkailun kausiluonteisuuteen:

*Siinä olisi keino, jolla yhtä matkailumme kiperintä pulmaa, jyrkkää kausiluonteisuutta, voitaisiin entistä enemmän myös vastaisuudessa helpottaa.*<sup>151</sup>

1960-luvun puolivälissä lehdessä esitettiin myös kriittisiä puheenvuoroja siihen, kuinka talvimatkailun kehittämisen avulla kyettäisiin hakemaan ratkaisuja kausivaihteluihin. Yhteinen näkemys tuntui olevan, että kesämatkailun varaan ei Suomessa voitu matkailuelinkeinoa rakentaa, koska sesonki oli liian lyhyt, mutta kritiikkiä osoitettiin siihen, että talvimatkailun painopistettä oltiin viemässä liikaa kohti Pohjois-Suomea ja Lappia. Etelä- ja Keski-Suomikin haluttiin saada mukaan talvimatkailuun:

*Hiihtää voidaan meillä muuallakin kuin Lapissa.*<sup>152</sup>

Myös kannanotot talvimatkailun mahdollisuuksiin vahvistaa matkailuelinkeinon kannattavuutta kausivaihteluita tasaamalla saivat voimakastakin kritiikkiä. Kaikki eivät suinkaan uskoneet talvimatkailun mahdollisuuksiin:

*Ainoa valopilkku näkyy Lapin talvihämäristä. -- Lapin ja Kuusamon uudet hiihtokeskukset hotelleineen ja hiihtohisseineen ovat merkittävä saavutus, mutta tuskin koskaan pystyvät muuttamaan talvimatkailun suuntaa sen nykyisestä pohjoisesta etelään suuntauksesta.*<sup>153</sup>

---

<sup>151</sup> Tolonen, ”Talviloma kotimaassa” (art.). *Talouselämä* 1/1958.

<sup>152</sup> Salo, ”Hotelleja on riittävästi” (art.). *Talouselämä* 5/1965.

<sup>153</sup> Hanelius, ”Talvimatkailu Suomesta ja Suomeen” (art.). *Talouselämä* 51–52/1966.

Matkailun kausiluontoisuus nähtiin lehdessä matkailutiedottamisen ohella keskeisimmäksi kehittämiskohteeksi ja matkailuelinkeinon kehittymisen haasteeksi. Osastopäällikkö Erkki Haneliuksen mukaan kausiluontoisuus matkailussa oli yleismaailmallinen ilmiö. Talvi oli ja pysyi matkailun lamakautena. Pahinta hänen mielestään oli se, että ulkomaille matkustavien suomalaisten määrä oli suurimmillaan talvikausina, jolloin maassa oli matkailun osalta muutoinkin hiljaista. Sadoille suomalaisille oli hiihtolomasta tullut alppihiihtoloma.

*Etelän auringon ja alppirinteiden vetovoima on liian voimakas kilpailija Lapin lumisille lakeuksille ja harvoille Etelä-Suomen talvimatkailukeskuksille. Kylmä tosiasia on, että Suomi on edelleenkin matkailumaa vain kolme kesäkuukautta vuodessa. - - Ainoa valopilkku näkyy Lapin talvihämärästä eikä se paljonkaan lämmitä etelän auringonpaisteen tai Keski-Euroopan alppiauringon rinnalla.*

Lapin ja Kuusamon uudet hiihtokeskukset hotelleineen ja hiihtohisseineen koettiin merkittäviksi saavutuksiksi Suomen matkailun kehityksessä, mutta niiden ei uskottu koskaan pystyvän kääntämään talvimatkailun virtaa, joka talvimatkailun mahdollisuuksiin kriittisesti suhtautuvien mielestä suuntautuisi pysyvästi pohjoisesta etelään. Kotimaan talvilomakeskusten päätarkoitukseksi nähtiinkin saada suomalaiset matkailijat pysymään kotimaanmatkailun parissa.

*Jos tähän joukkoon saadaan mukaan joku ulkomaalainenkin, on sitä pidettävä saavutuksena kamppailussa luonnonolosuhteita ja maantieteellistä asemaamme vastaan.*<sup>154</sup>

---

<sup>154</sup> Hanelius, ”Talvimatkailu Suomesta ja Suomeen” (art.) *Talouselämä* 51–52/1966.

### 3 MATKAILUN KASVUKIPUJA JA TULEVAISUUDENUSKOA

#### 3.1 Matkailun kasvu haastaa matkailutoimijat

Yksi Suomen matkailun merkittävistä edistyskausista oli 1960-luku. Matkailun laajentuminen oli osa palvelualojen kasvua ja sitä kautta Suomen elinkeinorakenteen muutosta. Siirtyminen alkutuotannosta suoraan palveluihin oli voimakasta; kun vielä vuonna 1940 64 % työvoimasta oli alkutuotannossa, niin 1970-luvulla jo yli 60 % toimi palvelualoilla. Alkutuotannon osuus työvoimasta vuonna 1975 oli enää 15 %. Matkailun asema elinkeinona alkoi vahvistua ja alalle tuli runsaasti uusia toimijoita. Siihen saakka esimerkiksi hotelleja oli ollut vain Alkolla, Suomen Osuuskauppojen Keskuskunnalla (SOK) ja työväenosuusliikkeellä sekä joitakin erämaahotelleja Suomen Matkailuliitolla.<sup>155</sup>

Kun edellisissä luvuissa *Talouselämän* kirjoitukset avasivat lehdessä esitettyjä käsityksiä ja lehden suhtautumista matkailuun alan palvelutarjonnan ja eri matkailumuotojen näkökulmista, tässä luvussa matkailua tarkastellaan osana suomalaista elinkeinoelämää. Matkailun kasvu ja sen mukanaan tuoma taloudellinen hyöty herätti entistä laajempien tahojen kiinnostuksen alaa kohtaan. Kasvun myötä syntynyt tarve matkailupalvelujen uudelleen organisoinnille ei kuitenkaan tapahtunut ongelmitta.

Suomen Matkailijayhdistyksellä oli ollut Suomen matkailualan kehittämisessä keskeinen rooli. Matkailijayhdistys keskittyi kotimaan matkailuolojen kehittämiseen, mutta myös ulkomaisten matkailijoiden houkuttelemiseen Suomeen. Vuonna 1930 perustetun ja vuonna 1947 Matkailijayhdistykseen liitetyn Suomen-Matkat ry:n päätehtävä oli matkailupropagandan hoitaminen ulkomailla.<sup>156</sup>

Suomen Matkailijayhdistys oli alueellisten matkailijayhdistysten keskusliitto. Paikallisosastoja oli koko maassa ja ne vastasivat alueellisesta matkailuolojen kehittämisestä. Keskusliiton roolissa Matkailijayhdistys huolehti tärkeimpien kotimaisten matkailukohteiden majoituspalveluverkon aikaansaamisesta, matkailuun liittyvästä tutkimus-, julkaisu- ja valistustyöstä sekä erityisesti ulkomaille suunnatusta tiedottamisesta. Yhdistys ylläpiti

---

<sup>155</sup> *Suomen taloushistoria* 2 1982, 494; myös Hjerppe 1990, 43–48.

<sup>156</sup> Markkanen 1987, 257; Partanen 2011, 183.

myös omia matkailumajoja ja -hotelleja.<sup>157</sup> Käytännössä Suomen matkailuolosten kehittämisestä vastasi siis Matkailijayhdistys. Matkailun voimakas laajeneminen aiheutti kuitenkin ylivoimaisia haasteita aatteellisen yhdistyksen toimintamallilla organisoidulle yhdistykselle. Vuonna 1966 Matkailijayhdistys muutti nimensä Suomen Matkailuliitoksi ja laajensi samalla jäsenpohjaansa uusilla järjestö- ja yhteisöjäsenillä.<sup>158</sup>

Matkailusta vastaavien ja matkailupalveluja tuottavien organisaatioiden tila herätti *Talouselämä* -lehden huomion jo 1950-luvun lopulla. Lehdessä kaivattiin jonkinlaista kokonaisohjelmaa, jonka puitteissa olisi mahdollista koordinoita niin matkailuun liittyvää tiedotustoimintaa, hotellien rakennusohjelmia kuin uusien matkailureittien ja -kohteiden käyttöönottoa. Suomesta puuttui lehden mukaan järjestö, joka johtaisi sekä valtakunnallista että yksittäisten paikkakuntien ja maakuntien matkailutoimintaa. Samassa yhteydessä lehti toi esille huolensa vallitsevasta yleisestä suhtautumistavasta matkailua kohtaan. Lehdessä toivottiin, että matkailuun suhtauduttaisiin samalla vakavuudella kuin muihinkin toimialoihin ja otettaisiin huomioon alaan liittyvät erityispiirteet.

*Meillä eletään edelleenkin aivan liian yleisesti siinä luulossa, että ulkomaiset turistit tulevat tänne ja kylvävät rahaa ympärilleen, ja suorastaan pahastutaan, ellei näin sitten todellisuudessa tapahdukaan. Matkailu on niin kuin kaikki kaupankäynti; uutteraa työtä, kekseliäisyyttä, kohteliaisuutta, palveluhalua ja myönteistä suhtautumista asiakaspiiriin.*<sup>159</sup>

Valtiovallan vähäiseen kiinnostukseen matkailua kohtaan kiinnitettiin huomiota vielä *Matkailun kehittämiskomitean mietinnössä* vuonna 1964. Mietinnön mukaan kehittämiseen oli myönnetty niukasti määrärahoja ja valtionhallinnosta puuttui varsinainen matkailuasioista vastaava taho. Ainoastaan Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriössä oli yksi hallitussihteeri, jonka tehtävänä oli ”muiden tehtäviensä ohella” tehdä esitys myönnettyjen määrärahojen jaosta ja esitellä ne budjettikäsittelyssä. Myöskään lääninhallituksissa tai maakuntaliitoissa ei ollut matkailusta vastaavia, poikkeuksena Lapin lääni, jonne

---

<sup>157</sup> Näistä tunnetuimpia olivat Kilpisjärven, Ivalon, Kaunispään ja Kolin matkailumajat sekä Rovaniemen Pohjanhovin, Airiston, Aulangon ja Punkaharjun hotellit.

<sup>158</sup> Markkanen 1987, 334–339. Mm. Suomen Kaupunkiliitto ja Suomen Maalaiskuntien Liitto liittyivät uusiksi jäseniksi, mikä kuvaa kuntien kiinnostuksen heräämistä matkailua kohtaan, johtuen kasvavista matkailijatulovirroista.

<sup>159</sup> Tervaskari, ”Matkailumyyntimme kaipaa kokonaisohjelmaa” (art.) *Talouselämä* 16-17/1957.



oli perustettu läänin matkailulautakunta. Kunnallisina matkailuorganisaatioina toimivat matkailulautakunnat, joita oli vuonna 1962 339 kunnasta vain 145 kunnalla.<sup>160</sup>

Matkailun kehittämiskomitean matkailuorganisaatioita koskevasta tilanearviosta on tunnistettavissa heikko valtion taholta tuleva ohjaus ja siihen liittyvä sitoutuminen alan kehittämiseen. Matkailua pidettiin tärkeänä, mutta kenellekään ei annettu tai kukaan ei halunnut ottaa vastuuta toiminnan kokonaisvaltaisesta kehittämisestä. Vastuunotto ja ohjaus liittyivät nimenomaan matkailuun taloudellisena toimintana ja siihen liittyvään elinkeinotoiminnan kehittämiseen tilanteessa, jossa elinkeinolle nähtiin yleisesti hyvät tulevaisuuden mahdollisuudet. Yhä edelleen Suomen Matkailijayhdistys oli se taho, joka kantoi päävastuun matkailuolosten kehittämisestä. Mietinnön yhteenvedossa osuvasti todettiin matkailun kehittämisen tilanteesta Suomessa:

*On valittaen todettava, että matkailuorganisaatiossamme ei 1900-luvulla ole itse asiassa syntynyt mitään olennaisesti uutta, mikä olisi auttanut pysymään muualla maailmassa tapahtuneen kehityksen tasalla.<sup>161</sup>*

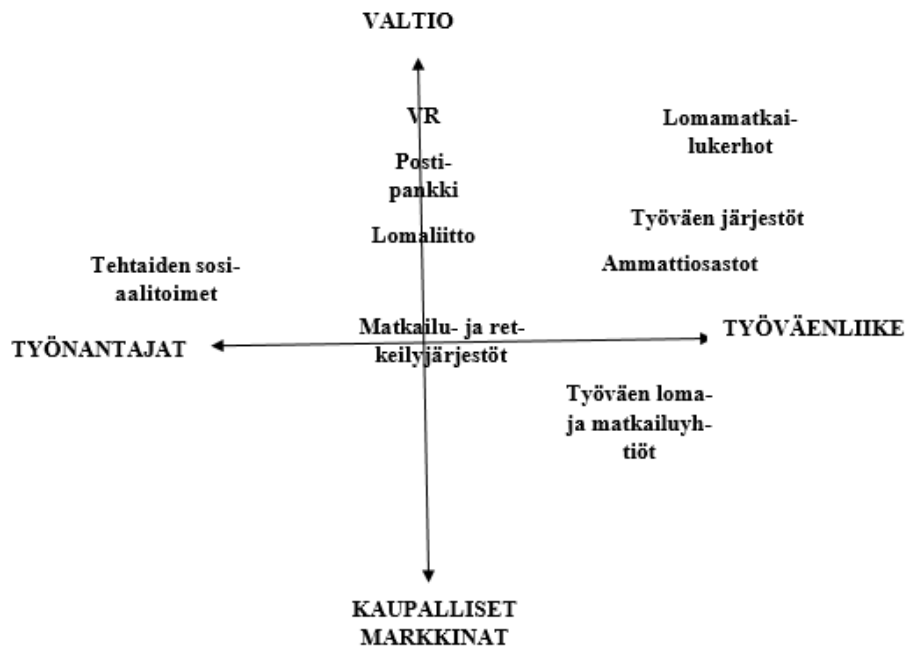
Anu-Hanna Anttila on ryhmitellyt Suomessa toimineet työväen loma- ja vapaa-ajan palveluja tarjoavat toimijat nelikenttään sen mukaisesti, mikä taho toiminnan taustalla vaikutti. Ryhmittely kuvaa matkailuorganisaatioiden omistussuhteita ja niiden taustalla olleita omistaja- ja intressitahoja työväestön loma- ja vapaa-ajan organisoinnin näkökulmasta.

---

<sup>160</sup> Matkailun kehittämiskomitean mietintö 1964, 28–31.

<sup>161</sup> Matkailun kehittämiskomitean mietintö 1964, 31.

Kuvio 1. Työväestön loma- ja vapaa-ajan toiminnan järjestäjät Suomessa 1930–1960 - luvuilla.<sup>162</sup>



Vaikka oheinen kuvio avaa matkailun organisointia sosiaalisen lomatoiminnan näkökulmasta, antaa se kokonaiskuvaa toimintapohjasta, jolla kotimaanmatkailua oli organisoitu 1960-luvulle saakka. Koko Suomen matkailuelinkeino oli pitkälti vastaavanlaisten aatteellisten yhdistysten ja julkisluonteisten järjestöjen sekä kuntien vastuulla, myös ulkomailta Suomeen matkustavien matkailupalvelutarjonnan organisoinnin osalta. Matkailun kehittämiskomitea totesikin toimintatavan olevan kestävä ja matkailun luonteeseen sopiva.<sup>163</sup>

1970-luvulla matkailuun alettiin yhdistää yhä enemmän kriittisiä ja sen saavutuksia kyseenalaistavia kirjoituksia. Kasvava ala vaati uusia, mittavia investointeja, eikä riittäviä pääomia niiden rahoittamiseen ollut kotimaasta helposti löydettävissä. Matkailun kehittämiskomitea oli laskenut, että matkailuelinkeinon kehittämiseen tarvittava pääoman määrä vuosina 1965–1974 olisi noin 383 miljoonaa markkaa. Keskitettyä rahanhankintaa koordinoimaan komiteamietinnössä esitettiin perustettavaksi erityinen Matkailun Kehitysrahasto Oy, joka aloittikin toimintansa vuonna 1964. Mietinnössä myös harmiteltiin

<sup>162</sup> Anttila 2005, 215.

<sup>163</sup> *Matkailun kehittämiskomitean mietintö* 1964, 31.

matkailuteollisuus -käsitteen liian myöhäistä omaksumista, mikä katsottiin yhdeksi rahoituksen hankintaa vaikeuttavaksi tekijäksi. Matkailuteollisuutena ala olisi ollut paremmin rinnastettavissa pieneen ja keskisuureen kotimarkkinateollisuuteen, millä perusteella myös rahoituksen saannin ajateltiin olleen helpompaa.<sup>164</sup>

Matkailulla ei näyttänyt olevan vielä 1960-luvun alkupuolella riittävää uskottavuutta taloudellisena toimintana, koska taustavoimaa katsottiin tarpeelliseksi hakea perinteisestä ja uskottavaksi koetusta teollisuudesta. Erityisen kiinnostavaksi asian tekee se, että lähes samassa yhteydessä kuitenkin matkailun taloudellisen merkityksen lisääntymisestä ollaan äärimmäisen tyytyväisiä ja luottamus alan kasvumahdollisuuksiin on vahva.

Matkailuun kohdistui odotuksia ja vahvaakin kritiikkiä siitä, miten suuret julkisilla varoilla tehdyt investoinnit ja sijoitukset tuottivat ja vastasivatko sijoitukset niistä saatavia tuloja. Erityisiksi kritiikin kohteiksi nousivat pröystäilyksi koettu hotelli- ja muu majoitusrakentaminen sekä niiden sijoittuminen maakuntiin, etäälle keskuksista:

*Matkailija on ollut se kultakala, jota suomalainen on ahnaasti suomustanut. Valuuttavälkettä näytti noususuhdanteessa roiskuvan sekä erämaihin että suurkaupunkien hotelleihin. Nyt olisi aika koota investointien hedelmät. Mutta käsi tapailee tyhjää.<sup>165</sup>*

Matkailun kasvun myötä investointi- ja rahoitushaasteiden lisäksi ongelmaksi muodostuivat alalla käyty sisäinen kilpailu ja vanhentuneiksi käyneet toimintatavat. Tämä kosketti erityisesti matkatoimistoalaa. Matkatoimistojen asema Suomen matkailun kentässä on ollut omintakeinen organisoitumisensa suhteen, mikä on ollut vielä omiaan lisäämään kilpailua ja kateuttakin toimijoiden välille. Matkailutoimistot nimittäin jakoutuivat yksityiseen yrittäjyyteen perustuviin varsinaisiin matkatoimistoihin ja seuramatkojen markkinointitoimistoihin. Näiden lisäksi useimmissa kunnissa toimivat kunnalliset matkailutoimistot.<sup>166</sup>

---

<sup>164</sup> *Matkailun kehittämiskomitean mietintö* 1964, 51–52. Ks. *Matkailuhallintotoimikunnan mietintö* 1972, jossa perustellaan Matkailun edistämiskeskuksen merkitys ja tehtävät.

<sup>165</sup> ”Hotellinpitäjän unohdettava raskaat ravintolat ja upeat unelmat” (art.). *Talouselämä* 11/1977.

<sup>166</sup> Paavilainen et al. 1965, 110–111, 120–125.

*Talouselämä* julkaisi vuonna 1972 laajan katsauksen matkatoimistoalan kehittymisestä ja kovasta kilpailutilanteesta. Tilanne oli lehden mukaan muuttunut huomattavasti siitä, kun 1950-luvulla matkatoimistot olivat vielä selkeästi joko yksityisiä tai valtion omistamia. Omistajasta riippumatta toimistot tekivät samaa työtä, myivät matkalippuja ja varasivat hotellihuoneita. 1950-luvulla matkatoimistoala houkuttelikin uusia yrittäjiä. 1960-luvulla varsinaisten matkatoimistojen kilpailijoiksi syntyivät valmismatkoja tuottavat ja myyvät matkatoimistot. Niistä eniten julkisuutta saanut yhtiö oli Keihäsmatkat.

*Matkatoimistojen kilpailu on kovaa. Matkalippujen ja hotellihuoneiden myynti ei enää elätä ja pakettimatkojen hinnat on kilpailtu loppuun. Ulkomaisia yrityksiä pelätään eikä uusille toimistoille ole enää tilaa.*<sup>167</sup>

Kun valmiiden matkojen kysyntä lisääntyi ja markkinat laajenivat, oli myös varsinaisten matkatoimistojen<sup>168</sup> ryhdyttävä entistä enemmän myymään pakettimatkoja. Oman lisänsä kilpailuun toivat ulkomaiset toimistot Suomeen perustamiensa tytäryritysten kautta. Varsinaisten matkatoimistojen sekä pakettimatkoja myyvien ja järjestävien toimistojen lisäksi oli Suomeen syntynyt myös ns. incoming-toimistoja, jotka olivat erikoistuneet ulkomailta Suomeen suuntautuvien matkojen järjestämiseen.<sup>169</sup> Vuosina 1964–1970 alan kokonaismyynnin keskimääräinen kasvu oli *Talouselämän* mukaan 42 % vuodessa, mutta se ei näkynyt toimistojen kannattavuudessa.<sup>170</sup>

Vuonna 1968 annetun matkatoimistoasetuksen tavoitteena oli selkeyttää sekavaa toimintakenttää ja sitä kautta turvata myös matkailijoiden asemaa. Asetuksessa matkatoimisto liikkeen harjoittaminen tehtiin luvanvaraiseksi. Näin haluttiin eliminoida asiakkaille aiheutuvia riskejä ja huomioida yrittäjien vakavaraisuus ja toiminnasta aiheutuvat riskit.<sup>171</sup> Myös *Talouselämässä* käsiteltiin matkatoimistojen valvonnan kiristämisen tarpeellisuutta. Tärkeimpinä epäkohtina tuotiin esille matkatoimistojen huono taloudellinen tilanne, matkustusmäärien kehitys ja matkatoimistoalalle pääsyn helppous. Erityisesti

---

<sup>167</sup> Luotonen, ”Matkailu yleistyy–matkatoimistoille vaikeuksia” (art.). *Talouselämä* 3/1972.

<sup>168</sup> Valtio oli vahvasti mukana matkatoimistomarkkinoilla. Finnairin välityksellä valtio omisti Arean, Suomen Matkatoimiston, Aurinkomatkat, Imatran Matkatoimiston, Mikkelin Matkatoimiston, Lahtitour- sin ja Kar-Airin.

<sup>169</sup> Luotonen, ”Matkailu yleistyy–matkatoimistoille vaikeuksia” (art.). *Talouselämä* 3/1972.

<sup>170</sup> Luotonen, ”Matkatoimistoalan kasvu ei tuonut kannattavuutta” (art.). *Talouselämä* 28/1977.

<sup>171</sup> Ks. *Matkatoimistoasetus 442:1968*. Nykyinen matkatoimistojen sääntely säädöskokoelmassa *Laki matkapalveluyhdistelmien tarjoajista* 921/2017.

alalle pääsyn helppous yhdistettynä alan alhaiseen koulutustasoon loi toiminnasta asiakkaan kannalta riskialttiin. Lehdessä korostettiin, että asiakkaiden oli syytä tutustua yrityksiin huolella ja samalla toivottiin, että ”alalle ei tulisi vain helpon rahan tavoittelijoita”.<sup>172</sup>

Vaikka edellä kuvatut matkatoimistoalan ja hotellialan investointeihin liittyvät yksittäiset haasteet olivat matkailun kokonaiskuvan kannalta irrallisia yksityiskohtia, ne olivat kuitenkin *Talouselämän* kirjoituksissa ainoita, jotka osoittivat epäluottamusta ja varauksellisuutta matkailutoimijoita kohtaan. Myös viittaaminen osaamisen puutteeseen ja koulutustarpeisiin niin hotelli- kuin matkatoimistoalalla rakensi samansuuntaista mielikuvaa. Toisaalta lehden linjakin muuttui 1970-luvulla enemmän aikakauslehtien suuntaan ja tietynlainen sensaatiohakuisuus ja asioiden värittäminen korostuivat.

### 3.2 Matkailusta väline alueiden kehittämiseen

Suomessa tapahtunut matkailu on aina luontaisesti kohdentunut tietyille alueille. Kaakois- ja Itä-Suomen sekä Lapin alueet ovat olleet alueina suosittuja jo Suomessa tapahtuvan matkailun alkuajoista.<sup>173</sup> Lappi on näistä alueista säilyttänyt erityisen suosionsa, mikä asia näyttäytyi myös tutkielman lähdeaineistossa. Lappi nousi *Talouselämän* kirjoituksissa toistuvasti esille koko tarkastelujakson ajan, aina 1930-luvun lopusta 1970-luvun loppuun.

Matkailun tarkastelu alueiden kehittämisen näkökulmasta liittyy toisaalta matkailun vetovoimatekijöihin, joihin Hirn ja Markkanen ovat erityisesti keskittyneet. Aluetarkastelu liittyy ennen kaikkea elinkeinorakenteen muutokseen ja sen aiheuttamiin seurauksiin. Matkailulla oli tärkeä rooli tyhjenevien, maa- ja metsätalouden varassa toimeentulonsa saaneiden ja rakennemuutoksen yhteydessä tyhjenevien alueiden elinvoimaisuuden säilyttämisessä. Rakennemuutos käynnisti 1960-luvulla nykyisen suomalaisen aluepolitiikan. Ensimmäiset kehitysaluelait säädettiin vuonna 1966, mitä voidaan pitää nykyisen aluekehityksen alkuna.

---

<sup>172</sup> Luotonen, ”Matkailu yleistyy–matkatoimistoille vaikeuksia” (art.). *Talouselämä* 3/1972; Pohjonen, ”Matkatoimistoalalla yhä heikompia tuloksia” (art.). *Talouselämä* 38/1978.

<sup>173</sup> Hirn & Markkanen 1987, 39–40, 67–70, 92–97, 190–195, 227–253.

Huomion kiinnittäminen alueiden kehittämiseen ja aktiivisten toimenpiteiden suuntaaminen alueille ei kuitenkaan alkanut yksin tuosta ajankohdasta. Eri alueilla asuvan väestön toimeentuloon, elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksiin ja alueiden tasapainoiseen kehittämiseen oli kiinnitetty huomiota jo heti itsenäistymisen jälkeen. Elinkeinoaloista teollisuus ja matkailu olivat alusta alkaen olleet pääosissa aluepoliittisissa toimenpiteissä. Matkailu oli itse asiassa palvelualoista ainoa, joka oli otettu näiden kehittämistoimenpiteiden piiriin.<sup>174</sup> Erityisesti Pohjois-Suomessa matkailuinvestoinnit matkailukeskusten rakentamiseen ovat olleet tärkeä aluepoliittisen tuen kohde ja mahdollistaneet matkailun kehittämistoimenpiteet.<sup>175</sup>

Matkailun osalta Suomen Matkailijayhdistys oli jo pitkään tehnyt arvokasta työtä maan matkailuolojen kehittämiseksi alueellisten paikallisorganisaatioidensa toimesta ja tämä työ sai näin lisäpanostusta valtion aktiivisemmän aluekehittämispolitiikan myötä. Anna-Kaisa Hakkarainen on tutkinut aluepolitiikan sisältöjä 1950-luvun Suomessa ja on todennut, että vielä tuolloin aluepolitiikka keskittyi enemmän kansantalouden ja koko valtion hyvinvoinnin kasvuun kuin alueelliseen tasa-arvoon. Aluekehittäminen polki hänen mukaansa monella tapaa paikallaan poliittisista ristiriidoista ja vielä suhteellisen lievinä pysyneistä yhteiskunnallisista muutostarpeista johtuen. Alueiden kehittämisen politiikka keskittyi 1950-luvulla maatalousvaltaisten alueiden ongelmien ratkaisuun ja oli luonteeltaan pääosin ns. teollistavaa aluepolitiikkaa.<sup>176</sup>

*Talouselämä* -lehden kirjoitukset käsitelivät matkailua myös eri alueiden näkökulmasta. Esille nostettuja alueita olivat pääkaupungin matkailun lisäksi Etelä-Karjalan, entisen Viipurin läänin ja Keski-Suomen matkailutoiminta sekä Lapin alue muihin alueisiin kohdistetun huomion jäädessä hyvin vähälle. Ylivoimaisesti eniten matkailua käsiteltiin Lappiin liittyen, ja myös toisin päin; Lappi nousi harvoin esille muutoin kuin matkailun yhteydessä. Alueiden kehittämisen näkökulma yhdistyi lehdessä voimakkaasti matkailuaiheisiin kirjoituksiin. Matkailu nähtiin syrjäisten, kehittymättömien sekä työttömyysongelmien kanssa kamppailevien alueiden tärkeäksi kehittämisen mahdollisuudeksi, mikä selittänee osaltaan Lapin ja pohjoisen Suomen esiintymistä matkailukirjoitusten yhteydessä niin runsaana.

---

<sup>174</sup> *Elinkeinopoliittisen jaoston mietintö* 1974, 4, 32.

<sup>175</sup> Niittykangas 1993, 10.

<sup>176</sup> Hakkarainen 2008, 107.; Niittykangas 1993, 3.

Jo vuonna 1939 *Talouselämä* kirjoitti laajan reportaasin pohjoisen Suomen, Peräpohjolan ja Lapin, taloudellisen nousun edellytyksistä. Lehdessä käsiteltiin laajasti eri elinkeinojen toimintaedellytyksiä ja niiden kehittymisen mahdollisuuksia. Elinkeinoina huomioitiin maatalous, porotalous, turkistalous, metsätalous, koskitalous ja vuoritoimi. Matkailua ei kirjoituksessa sivuttu lainkaan. Sen sijaan kulkuyhteyksien parantamisen tarpeet nostettiin esille, mutta nekin luonnonvarojen, lähinnä metsä- ja malmivarojen, hyödyntämisen näkökulmista. Petsamon rautatiekysymys nostettiin esille mahdollisuutena päästä Jäämerelle ja Liinahamarin satamaan. Lehdessä kuvattiin Lapin ja Perä-Pohjolan olevan maamme köyhimpiä ja vähiten tunnettuja seutuja ja siitä lehden mukaan juontuu ajattelu, ettei niillä koskaan tulisi olemaankaan suurempia kehittymisen mahdollisuuksia. Lehti uskoi kuitenkin, vastoin vallitsevaa ajattelutapaa, siellä olevan mahdollisuuksia taloudellisen elämän nousulle:

*Jos alueelle annetaan ne taloudellisen nousun edellytykset, joihin edellä artikkelissa on viitattu, on se nouseva taloudelliseen hyvinvointiin ja sen merkitys valtakunnalle tulee jatkuvasti lisääntymään.*<sup>177</sup>

*Talouselämän* kirjoituksissa korostui yleisen tietoisuuden lisäämisen tarve periferisistä alueista. Lehdessä haluttiin selvästi herätellä ensi sijassa Etelä-Suomessa asuvia, joilla lehden mukaan oli vain vähän tuntemusta näistä seuduista, niiden tarpeista ja niiden kehitysmahdollisuuksista. Lehdessä todettiin, että ”joka ei ole käynyt Lapissa ja oma-kohtaisesti ainakin jossakin määrin tutustunut olosuhteisiin, on vaikea muodostaa itselleen mitään todellista kuvaa”. Syyksi nähtiin pitkät välimatkat, minkä vuoksi etäisyyttä etelän ja pohjoisen välillä olisi pyrittävä lyhentämään henkisin keinoin eli tekemällä Lappi, sen olosuhteet, tarpeet ja mahdollisuudet Etelä-Suomessa entistä paremmin tunnetuiksi. Tietoisuuden lisääminen Lapista nähtiin tärkeäksi maan sisäisen yhtenäisyyden vahvistamisen kannalta.<sup>178</sup>

*Talouselämä* näki Lapin matkailun mahdollisuudet mittaamattomina ja Lapin mahdollisuuksia matkailumielessä käsiteltiin jälleen 1950-luvulla runsaasti. Sen sijaan, että asioita olisi tarkasteltu vain matkailijoiden ja heidän matkoiltaan saamiensa kokemusten valossa,

<sup>177</sup> ”Pohjois-Suomen taloudellisen nousun edellytyksistä” (kolumni). *Talouselämä* 9/1939.

<sup>178</sup> ”Lapin asioiden parissa” (art.). *Talouselämä* 46–47/1941; Markkanen 1987, 214.

lehti nosti näkyvästi esille elinkeinonäkökulman. Lapin luonto tarjosi lehden mukaan erinomaiset puitteet ja työkenttää matkailun parissa työskenteleville yrittäjille. Se vaatii lehden mukaan matkailuelinkeinolta monien asioiden huomioimista. Niistä päällimmäisenä lehdessä kannettiin huolta siitä, millä tavoin suurin odotuksin matkalle lähteneet matkailijat kyetään alueella vastaanottamaan ja hoitamaan. Sen onnistumisen ehtona nähtiin matkailupalvelujen rakentaminen aitojen kulttuuri- ja kauneusarvojen varaan.<sup>179</sup>

Toinen matkailuelinkeinon kehittymisen kannalta keskeinen kehittämistarve liittyi majoitukseen ja majoitusolosuhteiden laatuun. Lehden mukaan niiden kehittäminen vaati kuitenkin Lapissa toimivan majoitusyrityksen erityisolosuhteiden huomioimista, minkä tuli näkyä myös valtiolta tulevan taloudellisen tuen muodossa. Suuret kausivaihtelut olivat tärkein eroavuus keskusalueilla toimiviin yrityksiin nähden. Lehdessä otettiin esimerkiksi vuosi 1954, jolloin majoittumisista 70 % tapahtui kesäaikaan.<sup>180</sup>

Hotellialan investoinnit ja niihin liittyvät riskit näkyivät aihepiireinä *Talouselämän* alueiden kehittämiseen liittyneissä kirjoituksissa erityisen paljon 1970-luvulla. Jos kritiikkiä osoitettiin kalliisiin ja riskipitoisiin rakennushankkeisiin, niin erityisen kärkkäästi asiaan tartuttiin lehden kirjoituksissa silloin, kun rakentaminen tapahtui keskusalueiden ulkopuolella. Lehteen syntyi aiheeseen liittyvän kirjoittelun osalta kaksi toisiaan vastassa olevaa ryhmittymää; ne, jotka näkivät tulevaisuuden mahdollisuuksia ”korphotelleihin” sijoittamisessa ja ne, joiden mielestä maalla ei ole varaa hukata vähiä taloudellisia resursseja niin riskipitoisiin sijoituksiin.

*Talouselämä* näki matkailun alueellisen merkityksen vahvistumisen syyksi siihen, että aihe oli noussut niin suureksi puheenaiheeksi. Lehti avasi hotellialan ongelmaa vertaamalla kaupunkien ja maalaiskuntien hotellikapasiteetteja toisiinsa; koko maan huonekapasiteetista vain 15 % oli maalaiskunnissa, joten alan ongelmien, joista oli noussut niin näkyvä puheenaihe, oli täytynyt syntyä myös kaupungeissa sijaitsevasta hotellitoiminnasta. *Talouselämä* pyrki selvästikin katsomaan aihetta laajemmin toteamalla, että

---

<sup>179</sup> Laitinen, ”Lapin matkailua kannattaa kehittää” (art.). *Talouselämä* 3/1953; Laitinen, ”Lapin erämaiden rauhasta vastapainoa arkiaskareille” (art.). *Talouselämä* 25-26/1953; Lampela, ”Satatuhatta matkailijaa käy vuosittain Lapissa” (art.) *Talouselämä* 16/1954.

<sup>180</sup> Lampela, ”Kausivaihteluiden tasoittaminen on matkailualan pääongelmia” (art.). *Talouselämä* 26-27/1955; Lampela, ”Majoituskysymys–Lapin matkailun pulma” (art.) 8/1955; Tolonen, ”Turistien majoitus–pikaista ratkaisua vaativa kysymys Lapissa” (art.). *Talouselämä* 26-27/1956.



Lapissa oli majoitushuoneita asukasta kohti kaksin verroin eteläiseen Suomeen nähden, mutta hotellien sijainnilla oli muitakin asiayhteyksiä kuin väkimäärä:

*Teollisuus voi kehitysalue-etuja havitellessaan valita Rovaniemen ja Heinolan välillä, mutta hotellitarvetta Utsjoella ei korvata rakentamalla Helsinkiin–tai päinvastoin.*<sup>181</sup>

*Talouselämä* -lehti ei unohtanut matkailuteeman sisälläkään valitsemaansa linjaa toimia talouden edistäjän roolissaan kansantalouden ja yrityselämän asioissa. Näkökulmat muodostivat ”punaisen langan” myös lehdessä julkaistuissa aluenäkökulman sisältävissä kirjoituksissa. Erityisesti lehden toimitusjohtajana vuosina 1938–1958 olleella Jaakko Kahmalla oli tässä näkyvä rooli. Hän osallistui aktiivisesti yhteiskunnalliseen keskusteluun tavoitteenaan Suomen vaurastuminen ja kansan hyvinvoinnin nousun edistäminen. Hänen mukaansa, minkä katsottiin samalla olevan myös lehden linja, kaiken taustalla oli maan teollistaminen ja teollisen yrittäjätoiminnan vahvistaminen. Lehti kantoi huolta Suomen teollisen kilpailukyvyn puutteesta ja harjoitetusta ”nurinkurisesta” talouspolitiikasta.<sup>182</sup>

Teollisuus oli lehden mukaan pakotettu toimimaan vanhanaikaisin, loppuun kulunein ja tuotantokustannuksia lisäävin konein samanaikaisesti, kun kustannuksia muutoinkin oli korotettu palkkatasoa nostamalla sekä kokonaiskysyntää muullakin tavoin lisäämällä. Erityisen huolestuttavana lehti näki sen, kuinka välinpitämättömästi Suomen taloudesta ja raha-asioden hoidosta vastanneet ministeriöt olivat suhtautuneet asiaan. Lehden mukaan se oli osoitus siitä, kuinka vähän ymmärtämystä todellisia kehitystarpeita ja -mahdollisuuksia kohtaan osoitettiin, ja kuinka tuotannon tehostamisen ja kilpailukyvyn vahvistamisen edellytykset jätettiin hyödyntämättä. *Talouselämä* viittasi 1950-luvun lopulla kasvaneeseen työttömien määrään sekä pääomien ja ajanmukaisten tuotantovälineiden puutteesta kärsivään yritystoimintaan. Todellisen vaurastumisen tielle päästiin lehden mukaan vain kaikkien tuotantomahdollisuuksien tehokkaalla käyttöönottamisella:

*Nykyisellään jatkaminen ja suurten tuotantoreservien käyttämättä jättäminen on mitä suurinta tuhlausta, johon maalla ei tavallisen järjen mukaan*

---

<sup>181</sup> ”Hotellinpitäjän unohdettava raskaat ravintolat ja upeat unelmat” (art.). *Talouselämä* 11/1977.

<sup>182</sup> Larsio, ”*Talouselämä* 40 vuotta.” *Talouselämä* 34/1978.

*mitenkään pitäisi olla varaa. Se on kohtalokasta yhden, metsäteollisuutta edustavan kortin varassa pelaamista.*<sup>183</sup>

Lehden painokkaassa kirjoituksessa kritisoitiin maan hallitusten siihen asti harjoittamaa talous- ja rahapolitiikkaa. Kirjoituksen sisältö heijasti vielä niitä tunteita, joita Urho Kekkonen vuonna 1952 julkaisemassaan kirjassa *Onko maallamme malttia vaurastua?* oli nostanut elinkeinotoiminnan monipuolistamisesta esille. Kirjoitus liittyi myös ajankohtaan, jolloin valtionjohdossa puoluetustasta riippumatta kannatettiin vahvasti maaseudun elinkeinojen monipuolistamista siitä huolimatta, että elinkeinorakenteen muutos oli vähentämässä merkittävästi perinteisten maaseutuelinkeinojen asemaa<sup>184</sup>. Päätoimittajan laatimaa kirjoitusta voidaan pitää näin jälkikäteen tarkasteltuna visionäärisenä ja tulevaisuuden kehityksen paremmin tunnistavana, kuin mitä tuon ajan poliittiset päätöksentekijät päätöksillään osoittivat.

*Talouselämä* -lehdellä oli ollut hyvin läheiset välit maan hallitukseen lehden perustamisen aikana aina 1950-luvun loppuun. Toisen maailmansodan jälkeen lehti ja maan poliittinen johto olivat vähitellen kasvaneet ideologisesti erilleen. Lehden toimitusjohtaja Kahma osoitti usein huolestuneisuutensa siitä, että maan talouselämä oli joutunut ”häikäilemättömän poliittisen valtataistelun temmellyskentäksi”. Maan kokonaisedun kiihkeänä puolustajana tunnettu Kahma kirjoittikin vuoden 1958 lopussa jäähyväiskirjoituksessaan helpottuneena, ettei hänen enää tarvitse seurata politiikan ja talouden rappeutumislähtöä.<sup>185</sup>

### 3.3 Matkailun menestys luodaan määrätietoisella työllä

Usko matkailuelinkeinon kasvuun oli 1960-luvun lopulla vahva. Alan taloudellinen merkitys oli tiedostettu ja siihen alettiin asettaa yhä enemmän toiveita, mutta myös vaateita. Valtiot panostivat matkailun edistämiseen eri painotuksin eri puolilla Eurooppaa siihen sisältyvien positiivisten tulevaisuuden ennusteiden vuoksi. *Talouselämäkin* jakoi matkailuun kohdistuneen tulevaisuudenuskon. Lehdessä esiteltiin ennusteita, joiden mukaan matkailupalvelujen kysyntä tulisi kasvamaan moninkertaiseksi ja matkailu tulisi olemaan

---

<sup>183</sup> Kahma, ”Onko maallamme ymmärrystä vaurastua” (Kolumni). *Talouselämä* 49/1954.

<sup>184</sup> Leiviskä 2011, 353.

<sup>185</sup> Monto, ”Sama kaiku on askelten.” (art.). *Talouselämä* 38+/1988.

yksi voimakkaimmin kehittyvistä taloudellisen toiminnan aloista. Suomen matkailuelinkeino nähtiin lehdessä kuitenkin suhteessa kasvavan kansainvälisen matkailun vaatimukseen nähden vielä melko kehittymättömänä. Lehdessä korostettiin matkailun kehittämisen perusteena enemmän markkinointi- ja liiketoiminta-ajattelua kuin aiemmin korostuneita sosiaalisia ja kulttuurisia näkökohtia.<sup>186</sup>

Parhaimmat mahdollisuudet lehti kohdisti lomakohdematkailuun. Suomen vahvuudeksi nähtiin ainutlaatuiset olosuhteet, jotka tarjosivat erinomaisia mahdollisuuksia erilaisiin aktiviteetteihin ja matkailijoiden omaehtoiseen aktiiviseen toimintaan. Luonto ja sen tarjoamat mahdollisuudet ”niin luonnossa, metsissä, järvillä, vaaroilla kuin tuntureillakin” tunnustettiin Suomen matkailun vetovoimatekijöiksi. Lisäksi eri vuodenaikojen hyödyntämisen matkailutuotteisiin uskottiin luovan matkailupalveluihin monipuolisuutta. Suomalaisen lomakohdematkailun myynti-ideoina olivat erilaiset retkeily- ja urheilumuodot, kehon kunto-ohjelmat karaisevissa olosuhteissa sekä kalastus ja metsästys. Aktiivisen lomavieton avulla nähtiin olevan mahdollista pidentää matkailukausia ja siten luoda pohjaa laajemmalle investointitoiminnalle:

*Meillä on tällä hetkellä kaikki mahdollisuudet onnistua luomaan erikoisolosuhteisiimme perustuva matkailuelinkeino, mutta meillä on myös vähintään yhtä suuret mahdollisuudet pilata edellytyksemme.*<sup>187</sup>

Eurooppalainen yleisö ja sitä palvelevat matkatoimistot etsivät *Talouselämän* mukaan kuumeisesti uusia lomakohteita. Lehdistöllä nähtiin olevan tärkeä rooli matkailutuotteiden tunnetuksi tekemisessä. Esimerkkinä tästä osoitettiin Keski-Suomessa sijaitsevan Rantaloma Oy:n markkinointityö. Yritys oli myynyt kesä kautensa loppuun olemalla lähes vuoden ajan jatkuvasti esillä Keski-Euroopan lehdistössä, radiossa ja televisiossa. Tämä kertoi lehden mukaan myös kysyntäpaineesta, joka jossakin vaiheessa suuntautuisi myös Suomeen: ”Jossain muodossa ne tulevat, halusimmepa tai emme.” Tulevaan kysyntään vastaaminen edellytti korkeatasoisten matkailupalvelujen suunnittelua ja niiden markkinointia ulkomaille. Yhteistoiminta ja tarjottavien palvelujen laadusta huolehtiminen olivat perusedellytyksiä korkeatasoisille matkailupalveluille.<sup>188</sup>

<sup>186</sup> Kivelä, ”Matkailuelinkeinon kehitysnäkymistä” (art.). *Talouselämä* 30–31/1966.

<sup>187</sup> Kivelä, ”Matkailuelinkeinon kehitysnäkymistä” (art.). *Talouselämä* 30–31/1966.

<sup>188</sup> Kivelä, ”Matkailuelinkeinon kehitysnäkymistä” (art.). *Talouselämä* 30–31/1966.

*Talouselämä* vertasi matkailuelinkeinon tulevaisuutta ja tulevaa matkailukysyntää myös muiden Pohjoismaiden tilanteeseen. Vaikka matkailutaseen kehitys oli ollut positiivista ja matkailutulojen kasvu nopeaa, oli matkailu lehden mukaan silti jäljessä muihin Pohjoismaihin verrattuna. Matkailutulo matkailijaa kohti oli meillä alhaisempi kuin missään naapurimaissa. Lehden mukaan se saattoi johtua osittain siitä, että matkailun määrää oli määrätietoisesti lisätty laadun kustannuksella, ja osittain siitä, että Suomessa ei ehkä kuitenkaan ollut riittävästi korkeatasoisia matkailupalveluksia tarjolla. Jotta elinkeino voisi laajentua esitettyjen ennusteiden mukaisesti 10-13 % ulkomaisten matkailijamäärien ja yli 15 % vuotuisten matkailutulojen kasvun mukaisesti ja samalla pysyä kannattavana, tarvittiin lehden mukaan

*runsaasti selkeätä liikemiesajattelua, määrätietoista tutkimus- ja suunnittelutyötä sekä rahoitus-, koulutus- ja markkinointikysymysten kunnollista hoitamista.*<sup>189</sup>

1970-luvun alussa matkailuun liittyvät kirjoitukset saivat uutta sisältöä suhtautumisessa ulkomaisiin matkailijoihin ja luonnonsuojeluun. Keskustelu oli virinnyt matkailun kasvun ja sen tuomien mahdollisten haittavaikutusten tunnistamisen yhteydessä. Tämä oli *Talouselämässä* aihe, jossa turismi -käsitteen käyttö näyttäytyi vahvana. Muutoin lehti oli suhteellisen systemaattisesti käyttänyt matkailun käsitettä. Lehden mukaan matkailun työllisyysvaikutukset tulisi huomioida matkailun aiheuttamia haittoja arvioitaessa. Matkailu tulisi ajatella vientinä ja edistettäessä matkailua luodaan samalla maaperää muillekin viennille. Matkailun puolustuspuheissa nostettiin myös matkailun kulttuuriset ja sosiaaliset merkitykset uudelleen esille.<sup>190</sup> Ihmisten ja kansojen välisen kanssakäymisen korostamista matkailun merkityksen esille nostamisessa oli käytetty aktiivisesti 1930-luvulla. Näin palattiin tavallaan takaisin matkailun merkityksen juurille.

Rantaloma Oy sai huomattavasti julkisuutta *Talouselämässä*. Lehden mukaan yritys oli lyhyessä ajassa antanut uutta ilmettä Suomen matkailuun. Keski-Suomessa sijaitseva yritys oli laajentanut toimintaansa eri puolelle Suomea ja toimittajan mukaan se oli jo ajat

---

<sup>189</sup>Syrjänen, ”Matkailuelinkeinon kasvunäkymät Suomessa” (art.). *Talouselämä* 51–52/1969.

<sup>190</sup>”Hyljesafarein ja metsästysmatkoin ei pidä houkutella matkailijoita” (art.). *Talouselämä* 16/1972.

sitten ohittanut vaiheen, jossa ”sen suurisuuntaisia hankkeita saatettiin uskoa samanlaisiksi kupliksi, joiksi niin monet muut matkailualan hankkeet aiemmin olivat osoittautuneet.”<sup>191</sup> *Talouselämä* käyttikin yrityksen menestystarinaa esimerkkinä koko alan kehittämistoiminnalle. Riittävän haastavien ja selkeiden tavoitteiden asettaminen nähtiin ehdoksi menestymiselle. Toinen vaihtoehtona olisi ollut antaa alan mennä omalla painollaan asettamatta sille erityisempiä tavoitteita:

*Vuosikausia meillä on paahdettu matkailun merkityksestä ja iloittu, kun matkailutase viimein on kääntynyt plus -merkkiseksi. Miksi heti pitäisi käydä tylyksi turisteille, joiden tuloa on tähän asti odotettu kuin taivaan aukeamista. - - Kun matkailun mahdollisuuksiin ei vuosikymmeniin uskottu, niin räjähdysmäisen kehityksen aiheuttamaa muutosta on vaikea ymmärtää.*<sup>192</sup>

*Talouselämä* painotti matkailun tulevan menestymisen vaativan myös omien matkailutuotteiden arvostamista. Lehti vertasi ulkomaisiin matkailijoihin suhtautumista kansalliseen alemmuuskompleksiin ja yleisemminkin suhtautumiseen kansainvälisen kaupan vapauttamiseen ja sen merkitykseen Suomen kaltaiselle kansantaloudelle. Lehden mukaan suomalaisten arvostus omia matkailutuotteita kohtaan näkyi suoraan matkailutuotteiden hinnoissa. Hinnat olivat esimerkiksi saksalaisille matkailijoille pysyneet jo pitkään samoina, mistä syystä kirjoituksessa pääteltiin niiden jääneen jälkeen hintakehityksessä. Hinta nähtiin asiaksi, jonka kautta tuotteen arvostusta rakennetaan ja sen vuoksi yrityksiltä vaadittiin rohkeutta hinnoitella. *Talouselämä* oli jäsentänyt matkailuelinkeinon tilannetta kuvaavasti vertaamalla sitä tuotantoyritysten toimintalogiikkaan:

---

<sup>191</sup> Monto, ”Rantaloma säästää Suomea suomalaisille” (art.). *Talouselämä* 20/1972. Rantaloma Oy perustettiin Viitasaarella kesäkuussa 1965. yhtiö rakennutti vuonna 1971 Vaasaan Rantasipi-nimisen hotellin josta yhtiön myöhempi nimitys Rantasipi-ketju juontuu. Vuonna 1977 yhtiö oli laajentunut yrityskauppojen ja omien investointien myötä niin, että se oli SOK:n jälkeen Suomen toiseksi suurin hotelliketju. Rantasipi-ketju myytiin Restelille, jossa se jatkoi tytäryhtiönä nimellä Rantasipi Oy vuonna 1993. Vuonna 2017 ruotsalainen Scandic osti koko Restelin hotelliliiketoiminnan. Rantaloma Oy/Rantasipi Oy edustivat *Talouselämän* kirjoituksissa usein koko hotellialaan liittyvää uutisointia.

<sup>192</sup> Monto, ”Rantaloma säästää Suomea suomalaisille” (art.). *Talouselämä* 20/1972.

*Matkailuelinkeino on tullut siis samanlaisen tilanteen eteen, joka muussa teollisuudessa on tuttu jo entuudestaan. Ei pidä myydä pelkkää raaka-ainetta, vaan mahdollisimman pitkälle jalostettuja tuotteita. Matkailussa se merkitsee monipuolista viihdyttämistä sisältäviä hotellipalveluja sen asemasta, että ulkomaalaiset saisivat pystytellä huvilatelttojaan tai pysäköidä asuntovaunujaan mihin lystäivät.*<sup>193</sup>

*Talouselämä* kritisoi matkailusta puhuttaessa sen jakamista vuodenaikojen perusteella kesä- ja talvimatkailuun. Lehti halusi, että matkailusta käytettäisiin mieluummin nimityksiä aurinkomatkailu ja ohjelmoitu matkailu. Aurinkomatkailuun lehti yhdisti etelän aurinkorannoilla suuntautuvat ulkomaanmatkat, jollaisiin Suomessa ei ollut luontaisia edellytyksiä. Suomessa sen sijaan oli luontaiset olosuhteet talvimatkailuun liittyvän ohjelmoidun palvelutarjonnan kehittämiseen. Tyypillisimmiksi ohjelmapalveluiksi, joita Suomen talvilomanviettokeskuksissa tarjottiin, lehti esitteli alppihiihtorinteet, tasamaahiihdon, kelkkailun, luistelun, rekiretket ja ohjelmoidut illanvietot. Näiden palvelujen toteuttaminen taloudellisesti kannattavasti vaati lehden mukaan suuren joukon potentiaalisia matkailijoita, minkä vuoksi palvelutarjonta tuli suunnitella yhteistyössä ohjelmapalvelujen ja peruspalvelujen, kuten majoitus ja ravitsemus, kanssa. Yritysten välisellä yhteistoinnilla voitiin tavoittaa riittävästi matkailijoita ja ylläpitää siten elinkelpoista ja kehittyvää matkailuelinkeinoa pienemmilläkin matkailualueilla.<sup>194</sup>

*Talouselämä* ei unohtanut myöskään kesämatkailun asemaa ja vaati uusia talvimatkailukeskuksia rakennettaessa ja suunniteltaessa ottamaan huomioon sen, että ne voisivat toimia lomakeskuksina myös kesäaikoina. Tämänhetkiset talvimatkailukeskukset Kuusamossa ja Lapissa muodostivat talvella luonnollisen lomakohteen, lomanviettoalueen ja kesäaikoina niiden toiminta vaihtui kiertomatkailijaa palvelevaksi. Matkailualan yritystoiminnan kehittyminen edellytti yrittäjien keskeistä, paikallista yhteistyötä, sekä molempien matkailukausien, niin kesän kuin talvenkin mahdollisimman tehokasta ja tarkkaa hyödyntämistä. Uusien matkailukeskusten perustamisessa tulisikin lehden mukaan olla

---

<sup>193</sup> Monto, ”Rantaloma säästää Suomea suomalaisille” (art.). *Talouselämä* 20/1972.

<sup>194</sup> Mäki, ”Matkailualan yritystoiminta edellyttää yhteistyötä” (art.). *Talouselämä* 51-52/1967.

pidättyväinen. Sen sijaan lehti suositteli nykyisten matkailukeskusten edelleen kehittämistä niin, että niille olisi laadittuina kehityssuunnitelmat, jotka mahdollistaisivat uusienkin yrittäjien sijoittumisen näille alueille.<sup>195</sup>

*Muutammat viime vuodet ovat kasvattaneet uskoa matkailumme tulevaisuuteen. Matkailun kehitystä kuvaavat numerot ovat jatkuvasti kaunistuneet. Matkailusta on tullut tärkeä elinkeino. Se ei tosin työllistäjänä pysty kilpailemaan suurten elinkeinojen kanssa, mutta sillä on jo huomattava merkitys valuuttatulojen hankkijana.*<sup>196</sup>

Matkailuelinkeinosta oli tullut 1970-luvun loppuun mennessä maailmankaupan ja Suomenkin ulkomaankaupan merkittävä osa. Taloudellisen yhteistyön ja kehityksen järjestö OECD oli julkaissut vuonna 1977 tutkimuksen jäsenmaidensa matkailun tulo- ja meno-vaikutuksista. *Talouselämässä* esiteltiin tutkimuksen tuloksia ja niiden perusteella pohdittiin matkailuun liittyvän tutkimuksen, tuotekehityksen ja koulutuksen merkitystä matkailun kehittämiseksi ja matkailuelinkeinon menestymiseksi Suomessa. Lehden mukaan tilanne näiden osalta näytti lohduttomalta. Lehdessä ihmeteltiin, miten niin suuren taloudellisen merkityksen sisältävällä elinkeinolla ei ole vielä tehokasta tuotekehittelyä, aktiivista tutkimustyötä eikä vetovoimaa osaavien ”huipputekijöiden” houkuttelemiseksi. Lehti toteaaakin matkailun tilanteesta sarkastisesti:

*Kuitenkaan varsinaista tutkimusta ei harjoiteta, koulutus on jäänyt maassamme kauppakouluasteelle ja viranomaiset (sekä muu teollisuus) suhtautuvat matkailuun 1950-luvun periaatteiden (”ylellisyyttä, josta on otettava rahat pois”) ja alkoholilain kieltomentaliteettien väritteisesti. Investoinnit mitoitetaan 59 prosentin ympärivuotisen ja/tai 65 prosentin sesonkiajan käyttöasteen mukaisesti.*<sup>197</sup>

Lehdessä painotettiin, ettei matkailu ollut vielä ymmärtänyt huomioida kulutustottumusten muutosta, vaan toteutti elinkeinoaan vanhoihin toimintamalleihin luottaen. Lehden mukaan kulutusta tähän asti suuresti määrälliset ns. ylemmät luokat olivat luopumassa

---

<sup>195</sup> Mäki, ”Matkailualan yritystoiminta edellyttää yhteistyötä” (art.). *Talouselämä* 51-52/1967.

<sup>196</sup> Niemi, ”Matkailu on investointivaihtoehto” *Talouselämä* 16/1973.

<sup>197</sup> ”Matkailun tuotesuunnittelu” (kolumni). *Talouselämä* 31/1977.

matkailusta sen totutuissa muodoissa kokonaan ja olivat sen sijaan hankkineet itselleen kakkosasuntoja sopiviksi havaitsemiltaan alueilta. *Talouselämä* nosti esille muuttuneen matkailijakäyttäytymisen, joka oli tuonut mukanaan uusia asiakastarpeita ja -toiveita. Lehden mukaan matkailijat eivät olleet enää niitä tarmokkaita ja tiedonhaluisia seikkailijoita, joita innosti uuden oppiminen, vaan heidän tilalleen ovat tulleet uudet matkailijatyypit, jotka haluavat kaiken mahdollisimman halvalla ja valmiiksi suunniteltuina. Esimerkkinä uudesta, kulutustottumusten muutokset huomioivasta matkailun tuotesuunnittelusta, lehti kuvasi Joulumaan tuotekehitykseen liittyvää toimintaa:

*--Toinen kotimainen esimerkki on Joulumaa-projekti, jota on syytä selvittää hieman tarkemminkin, etenkin kun siihen aikoinaan käytettiin niin paljon kansalaistemme varoja ja tiedotusvälineitten palstamillejä ja minuutteja. --Ideanahan on monopolisoida joulupukin kansainvälisesti tunnettu hahmo Suomen matkailuteollisuuden ja kulutustavaratuotannon käyttöön, eikä tämä idea olekaan huono.*<sup>198</sup>

Lehti käytti Joulumaan tuotekehitystyötä esimerkkinä halutessaan korostaa matkailun kuulumista palveluelinkeinoihin. Palvelualojen erityispiirteiden tunnistaminen oli 1970-luvun lopulla ajankohtainen aihe liiketaloudellisen ajattelun ja tutkimuksen parissa. *Talouselämä* nosti esille yhdysvaltalaista liiketalouden tutkimusta ja esitteli lehdessä periaatteita ja ominaisuuksia, jotka erottavat palvelutuotteet tuotannollisista hyödykkeistä, ja miten yritysten tulee huomioida nämä eroavaisuudet omassa toiminnassaan. Lehdessä selvästikin oltiin sitä mieltä, että vielä aivan liian usein matkailuyrityksissä ajateltiin palvelujen tuottamista tuotantoyritysten ajattelu- ja toimintamallien mukaisesti.

Lehti tarjosi konkreettisia ohjeitakin siihen, miten matkailuyritykset voisivat lisätä tarjoamiensa palvelujen kysyntää ja vastaavasti ”kontrolloida” tarjontaa eli hallita palvelujen tuottamisesta aiheutuvia kustannuksia. Kysynnän lisäämisen keinoina kolumnissa esitellään oikean hinnoittelun merkitystä, sesongin huippujen ulkopuolella tapahtuvan kysynnän lisäämistä, vaihtoehtoisten palvelujen tarjoamista sekä varausjärjestelmien kehittämistä. Kustannusten säästöiksi lehti esitteli mm. osa-aikahenkilöstön tehokkaampaa käyt-

---

<sup>198</sup> ”Matkailun tuotesuunnittelu” (kolumni). *Talouselämä* 31/1977.



töä, käyttöasteiden tehostamista, itsepalvelun soveltamista sopivissa yhteyksissä sekä kapasiteetin jakamista erilaisin yhteiskäytön muodoin. Lehti muistutti vielä edellä mainittujen ohjeiden lisäksi matkailualan yrittäjiä vuosina 1973–1994 toimineen Matkailunedistämiskeskuksen johtajan Bengt Pihlströmin ohjeesta:

*Arvonanto tuo rahaa.*<sup>199</sup>

Oheisen ohjeen tavoitteena oli mitä ilmeisimmin korostaa matkailun palveluluonnetta ja eroa tavarakauppaan pohjautuvaan liiketoimintaan. Palvelujen arvo ja niiden kuluttaminen nähtiin perustuvan enemmän matkailijoiden henkilökohtaisiin uskomuksiin ja mielipiteisiin kuin objektiiviseen tietoon. Sen vuoksi matkailupalveluja tarjoavien yritysten tehtäväksi koettiin heidän matkailuelinkeinosta muodostamiinsa mielipiteisiin ja mielikuviin vaikuttaminen mahdollisimman monipuolisilla markkinointikeinoilla.

Monet näistä ohjeista kuulostavat nykyisiä palvelualojen toimintatapoja ajatellen, matkailu mukaan lukien, hyvinkin tutuilta ja ajankohtaisilta. Ne kuvaavatkin hyvin *Talouselämä* -lehden valitsemaa journalistista linjaa, joka ajoi yritysten kehittämisasioita ohjaamalla niitä uudenlaiseen ajatteluun ja toimintatapoihin, jotka varmistaisivat menestymisen myös tulevaisuudessa.

---

<sup>199</sup> ”Matkailun tuotesuunnittelu” (kolumni). *Talouselämä* 31/1977.

## LOPPULAUSE

Matkailuun liittyvät tutkimukset ovat osoittaneet, kuinka monitahoisesta ja abstraktista ilmiöstä matkailussa on kyse. Mitä matkailuun katsotaan sisältyvän, määräytyy aina erikseen kulloisenkin tilanteen ja ajankohdan mukaan. Tämä matkailuilmioon liittyvä kontekstisidonnaisuus vaikutti myös niihin merkityksiin, joita matkailuelinkeinon liitettiin *Talouselämä* -lehden matkailuaiheisissa kirjoituksissa tutkielman tarkastelujaksolla vuosina 1938–1979.

Matkailun jäsentäminen yhdeksi elinkeinoksi näyttäytyi lähteiden perusteella haasteellisenä. Se, millaisen ymmärryksen kukin kirjoituksen laatija oli itselleen matkailusta muodostanut, vaikutti myös siihen, miten hän oli matkailuelinkeinon ymmärtänyt. Tämän vuoksi lähdeaineiston pohjalta ei ole muodostettavissa yhtä ainoaa ja yleispätevää vastausta siihen, mitä suomalainen matkailuelinkeino tutkielman tarkasteluajanjaksolla oli. Matkailun sisältöjen moninaisuuden ja jäsentymättömyyden pohjalta on hyvin ymmärrettävissä se, että matkailuun suhtautuminen varteenotettavana elinkeinona ei ole ollut itsensäselvyys. Selkeän toimialakuvan puuttuminen selittää ainakin osin myös alan heikkoa arvostusta. On vaikea samaistua tai muodostaa mielikuvaa asiasta, jota ei sen olennaisimman sisällön osalta tiedä tai ymmärrä.

Matkailuelinkeinon jäsentymättömyys omana selkeänä toimialana näyttäytyi useissa eri asiayhteyksissä, joissa *Talouselämä* matkailun matkailuelinkeinona esitti. Matkailun toimialaan tai matkailutoimintaan yhdistettiin itsenäisiä ja irrallisiakin toimintoja, joiden yhteys matkailuun ymmärrettiin useimmiten matkailijan roolin kautta. Yleensä tämä yhteys näytti muodostuvan matkailijan matkansa aikana vaatiman palvelutarjonnan kautta. Lähdeaineistossa useimmin esille nousivat majoitukseen, ruokailuun, liikkumiseen tai muuhun virkistykseen liittyvät palvelut sekä matkatoimistopalvelut. Kokonaiskuva matkailusta ja matkailijaa palvelevasta matkailuelinkeinosta puuttui. Lähdeaineiston pohjalta on tulkittavissa, että matkailua oli totuttu ajattelemaan matkailijan silmin ja matkailijoiden näkökulmasta, ei niinkään näitä palveluja tuottavien näkökulmasta. Tämä matkailijan nä-

kökulmasta asioiden tarkastelu ja toimialojen erillisyys eivät ole voineet olla vaikuttamatta siihen, miten matkailuelinkeinon mielikuva on rakentunut ja siihen, mitä matkailuelinkeinolla on tarkoitettu.

Matkailuun liittyvän palvelutarjonnan määrä oli Suomessa 1930- ja 1940-luvuilla vaatimatonta, mutta vielä 1950-luvulta 1970-luvun alussa julkaistuista kirjoituksista heijastuu tämä toimialojen irrallisuus. Vasta yleinen palvelualojen kasvu ohjasi myös matkailuelinkeinon toimijoita tunnistamaan näiden toimintojen riippuvuutta ja yhteyttä toisiinsa. *Talouselämä* näyttää oivaltaneen tämän eri matkailun alla toimivien palvelujen tarjoajien ja toimialojen linkittymisen saman kokonaisuuden alle 1970-luvun lopulla. Tuolloin Suomeenkin rantautui viimeisimmät liiketalouden opit palveluliiketoiminnan sisällöistä, ajattelutavoista ja toimintaperiaatteista, joita myös lehdessä esiteltiin. Ajatus matkailijan saamista kokonaispalvelusta ohjasi myös toimijoita havaitsemaan yhteiset tavoitteet ja niiden vaatiman yhteistyön merkityksen. Matkailuelinkeinon kokonaisuuden hahmottaminen oli selvästi ollut haasteellista myös matkailutoimijoille itselleenkin. Koska matkailuelinkeinon hahmottaminen ei ollut itsestään selvää alalla toimivillekaan, voi hyvin ymmärtää, miten haastavaa se oli matkailutoiminnan ytimestä ulkopuolella oleville.

Lähdeaineiston pohjalta on tunnistettavissa niitä merkityksiä ja historiallisia prosesseja, joissa matkailuun ja matkailuelinkeinon liitetyt mielikuvat tutkielman tarkasteluajanjaksoilla ovat muotoutuneet. Niiden pohjalta tulkinta matkailuelinkeinon liittyvistä mielikuvista näyttää olevan ristiriidassa edellä esitetyn kanssa. Vaikka matkailuelinkeinon kokonaisuus oli heikosti hahmotettu, nähtiin matkailu siitä huolimatta positiivisena, mahdollisuuksia täynnä olevana tulevaisuuden toimialana. Matkailua arvostettiin ja sen mahdollisuuksiin uskottiin. Matkailun merkitystä kuvattiin erityisesti sen taloudellisen merkityksen kautta. Lehdessä julkaistiin vuosina 1938–1979 yhteensä viisi pääkirjoitusta, joista kaksi käsitteli suoraan taloudellista näkökulmaa. Pääteemoina näissä kirjoituksissa olivat matkailun taloudellisen merkityksen osoittaminen sekä puheenvuoro Suomelle epäedullisesta matkailutaseesta ja siitä, mitä sen korjaamiseksi voitaisiin tehdä. Myös elinkeinoelämän monipuolistamisen tarpeesta kirjoitettu pääkirjoitus perusteli useissa kohdissa matkailuelinkeinon kehittämisen tarvetta osana kansantalouden tilanteen vakauttamista ja tervehdyttämistä.

Matkailuun ja matkailuelinkeinon asetettiin *Talouselämän* kirjoituksissa suuria odotuksia. Usko matkailun kansantaloudelliseen merkitykseen tulevaisuudessa välittyi vahvana. Lehden linjassa tämä näkyi erityisesti sen ensimmäisinä vuosina. Syy tähän ei todennäköisesti ollut yksin uskossa matkailuun, vaan talouselämään liittyvien asioiden tarkastelu kansantaloudellisten kysymysten kautta, kuului tuolloin lehden journalistiseen linjaan. Matkailua ja siihen liittyviä elinkeinotoiminnan aloja nostettiin esille ja niiden merkitystä perusteltiin ulkomailta saatavilla valuuttatuloilla. 1950-luvulla kirjoitukset matkailun taloudellisesta merkityksestä keskittyivätkin pitkälti niihin mahdollisuuksiin, joita matkailulle asetettiin ulkomaankaupan kehittymisen näkökulmasta. Valuuttasäännöstely sekä inflaatiokehitys ja sen myötä korkea ja vakiintumaton hintataso nousivat kirjoitusten pääaiheiksi. Matkailun kasvu näytti olevan herätteenä tähän keskusteluun.

Matkailuelinkeinon myönteisen kehityksen uhkaksi koettiin se, että Suomen matkailuolosuhteet eivät kykenisikään tarjoamaan kasvavalle matkailijajoukoille heidän tarvitsemiin ja vaatimiaan palveluja. Huolen esittämistä voidaan pitää heräämisenä kohti kiinteämpää matkailuelinkeinon yhtenäisyyttä ja yhteistyön merkityksen tunnistamista. Esimerkkinä ajattelutavan suunnan muutoksesta voidaan pitää kirjoitusta, jossa matkailijan matkaansa kohdistamia odotuksia kuvataan laadukkaan kokonaispalvelun sisältöjen kautta, ei vain yhden yksittäisen palvelutuotteen näkökulmasta. Matkailutoimijat olivat ottaneet näin askeleen kohti muiden matkailupalveluja tarjoavien toimijoiden merkityksen tunnistamista. Ajattelutavan muutoksella oli merkittävä vaikutus matkailuelinkeinon uskottavuuden ja yhtenäisen alaa kokonaisuutena kuvaavan mielikuvan rakentumisessa.

Taloudellinen näkökulma pysyi vahvasti edustettuna koko tutkielman tarkasteluajanjakson ajan. Matkailun nousujohteinen kehityksen aika 1960-luvulta 1970-luvun puoleenväliin merkitsi kasvavia matkailuinvestointeja ja voimakasta panostusta kehittämistyöhön. Tämä oli luonut suuria odotuksia matkailulle talouselämää vahvistavana ja monipuolistavana elinkeinotoimintana. Kaikki odotukset eivät kuitenkaan realisoituneet halutulla tavalla ja se herätti kriittisiä puheenvuoroja matkailua kohtaan. Kritiikki kohdistui ennen kaikkea matkailuinvestointien suuruuteen ja niiden mielekkyyteen. Matkailuun oli sijoitettu julkista rahaa ja matkailuorganisaatioita oli ryhdytty kehittämään systemaattisesti, mutta niiden toiminta ei ollut kuitenkaan tuottanut haluttuja tuloksia. Erityisen sensaatio-

hakuista tämä kriittinen kirjoittelu oli 1970-luvulla ja matkailua alettiinkin kuvata mahdollisuuksia täynnä olevan toimialan vastapainoksi myös murheita täynnä olevana toimialana.

Kriittisen tarkastelun kohteeksi joutui taloudellisen näkökulman lisäksi myös alueiden kehittämisen periaatteet ja siihen liittyvä toimintapolitiikka. Lappi oli matkailumerkityksessä noussut jo näkyväksi ja merkittäväksi alueeksi ja muutoinkin matkailutoimijat investoivat runsaasti syrjäisemmille seuduille kuin vain pääkaupunkiseudulle tai muihin keskusalueisiin. Matkailun alueellista eriytymistä alkoi olla jo havaittavissa, mitä ei kailta tahoilta katsottu suopeasti. Pääkaupunkiseutu ja Lappi olivat nousujohteisia alueita matkailun suhteen ja perinteiset matkailualueet, lähinnä Kaakkois- ja Keski-Suomi, eivät olleet matkailuolosuhteiden osalta pysyneet kehittyneet samassa kehitysvauhdissa. Tämä herätti kritiikkiä sitä kohtaan, miksi oli sijoitettu riskipitoisiin kohteisiin syrjäseuduille eikä keskusalueille tai esimerkiksi ihan toisiin toimialoihin, jotka voisivat tuottaa matkailua paremmin ja varmemmin. Suhtautumisessa alueiden kehittämiseen lehdessä tapahtui selkeä suhtautumisen muutos verrattuna vastaaviin kirjoituksiin 1950-luvulla, jolloin aluekehitys nähtiin tärkeäksi osaksi koko kansantalouden vahvistamista ja väestön yhteenkuuluvuuden rakentamista.

Kriittisen asenteen ilmaantuminen kirjoitusten sisältöihin liittyy ajankohtaan, jossa lehden oma toimitus oli ottanut pääosan julkaisuvastuista. Lehden alkuvaiheessa matkailuun liittyviä kirjoituksia olivat laatineet erityisen paljon Suomen Matkailijayhdistyksessä toimivat henkilöt tai muut jollakin tavoin matkailuteemaan sidoksissa olleet henkilöt. 1970-luvun alussa lehteen palkattiin omia toimittajia ja kirjoitukset olivat sen jälkeen pääosin omien toimittajien haastatteluihin, kehittämisraportteihin tai muihin selvityksiin perustuvia reportaaseja tai laajoja artikkeleita. Näiden kirjoitusten myötä myös kriittisyyden luonne esitettyihin asioihin muuttui. Uutena ilmiönä 1970-luvulla kirjoituksiin ilmestyi aikakauslehdille tyypillinen sensaatiohakuisuus ja asioiden kärjistettykin esittäminen. Lehden linjana oli pitkään ollut tiedottava, jopa opettavainen ja ohjaava, asia-argumentein asioita selostava esitystapa. Sensaatiohakuisuus toi mukanaan kärjekkäitä ja kyseenalaistavia kirjoituksia, kun aiemmin kirjoitukset olivat olleet enemmän asioita toteavia, vakuuttavuutta ja uskottavuutta hakevia kirjoituksia. Samaan aikaan myös kirjoitusten sisällöt muuttuivat yleisesti liiketoiminnan johtamiseen ja yksittäisiin yrityksiin liittyviin

kirjoituksiin. Siihen saakka painopiste oli ollut kansantalouden kysymyksissä; säästöissä ja talouden toimintakyvyn ylläpidossa.

Kotimaahan suuntautuvan matkailun edistäminen oli lehdelle tärkeää. Useissa kirjoituksissa tähdennettiin sitä, mitä kaikkea kotimaan matkailun vilkastuminen merkitsee taloudellisesti. Lehti toi vahvasti esille sitä, kuinka kotimaahan suuntautuva matkailu tukee kotimaista talouselämää kohdentamalla matkailuun käytetyt varat kotimaisen elinkeinoelämän käyttöön. Kotimaanmatkailun edistäminen nähtiin myös kansallisen yhtenäisyyden vuoksi tärkeänä. Alkuvaiheessa kotimaan matkailu liittyi kasvatuksellisiin ja kansallismielisyyden vahvistamisen tavoitteisiin. Toisen maailmansodan jälkeen matkailun merkitys alettiin liittää myös poliittisiin ja yhteiskunnallisiin tavoitteisiin. Matkailua alettiin pitää yhtenä ratkaisuna syrjäisten, kehittymättömien ja työttömyydestä kärsivien maa-seutualueiden elinkelpoisuuden ylläpitämiseen. Tästä alueilla tapahtuneesta matkailuveltoisesta kehityksestä lähteissä näkyvänä esimerkkinä on Lapin matkailun kehittäminen. Jo lehden alkuvaiheista lähtien Lapin matkailuun liittyviä kirjoituksia julkaistiin *Talouselämässä*. Lapin matkailuolosuhteisiin ja alueen saavutettavuuteen liittyvät aiheet toistui-  
vat julkaisuissa. Toisaalta myös alueen matkailulle tarjoamat mahdollisuudet. Lapin alueen aktiivisuudesta matkailun kehittämisessä viestii myös se, että alueen matkailua edistävien tahojen edustajat kirjoittivat lehdessä aktiivisesti.

*Talouselämän* perustamisvaiheessa lehden journalistiseksi toimintatavaksi oli linjattu kriittinen ja kehittävä elinkeino- ja talouselämän asioiden käsittelytapa. Kriittisen suhtautumisen tavoitteena oli kannustaa yrittäjiä jatkuvaan toimintansa kehittämiseen. Valitun linjan mukaisesti kritiikkiä esitettiin myös matkailutoimijoita kohtaan, tosin kirjoitusten määriin suhteutettuna sen osuutta voidaan pitää hyvin mitättömänä. Kärjekkäintä kritiikkiä matkailu sai osaamisen puutteesta. Erityisesti ravintola ja matkatoimistoala saivat kohdata lehden taholta terävääkin kritiikkiä. Lehti piti tätä osaamiseen liittyvää puutetta haasteena niin matkailun uskottavuuden kuin sen kehittämisenkin näkökulmasta ja nosti esille alan koulutusjärjestelmän kehittämisen tarpeen. Kuitenkaan missään vaiheessa matkailun tai matkailuelinkeinon mitätöimistä tai vähättelyä ei kirjoituksissa ollut, vaan kaikki oli valitun linjan mukaista rakentavaa suhtautumista.

Tutkielmassa matkailuelinkeinosta syntyneitä mielikuvaa tarkasteltiin talousjournalismin tuottaman aineiston pohjalta. Lähdeaineisto muodostui talouden ja elinkeinoelämän sisältöihin perehtyneen talouslehden julkaisemista matkailuaiheisista kirjoituksista. Vastaus tutkimuskysymykseen ja sitä tarkentaviin osakysymyksiin on muodostettu talouselämää edustavien ja heille viestinsä suunnanneiden kirjoittajien esittämien sisältöjen ja käsitysten perusteella. Matkailuaiheiseen kirjoitteluun osallistui pääosin matkailun parissa toimivia yrityselämän, järjestöjen tai matkailuviranomaisten edustajia. Yhteydet ja intressit matkailuun tai matkailun kehittämisestä vastaaviin tahoihin olivat useimmilla kirjoittajilla kiinteät. Lähdeaineisto koostuu näin pääasiassa talouselämää edustavien matkailutoimijoiden omaan alaan liittyvistä sisällöistä, jotka eivät voineet olla väritymättä heidän omilla intresseillään. Usein kirjoituksen lähtökohtana ja kirjoittamisen perusteena näyttikin olleen tämän oman intressiryhmän edun tuominen julkisuuteen. Mutta kirjoitukset rakentuivat kuitenkin myös laajempiin asiapohdintoihin ja niissä pyrittiin aktiivisesti huomioimaan koko yhteiskunnan ja kansantalouden etu.

Kirjoittajien taustojen yksipuolisuus ja matkailusidonnaisuus osoittavat omalta osaltaan sen, että matkailu koettiin tutkielmaan rajatulla ajanjaksolla yleisesti vielä etäiseksi ja arkisen elämäkokemuksen ulkopuolella olevaksi. Kysymys siitä, mitä matkailu tai matkailuelinkeino oli, ei selvästikään ollut ajankohtainen ja kiinnostava aihe. Aktiivisten matkailuasiana julkisuuteen tuovien kirjoittajien merkitys on ollut tärkeä matkailusta luodun julkisuuskuvan rakentajina. Erityisesti tämä on nähtävissä lehden ensimmäisten vuosien matkailuaiheisissa kirjoituksissa. Arvokkaaksi näiden harvojen matkailusta kirjoittajien työn tekee se, että ilman heidän panostustaan suomalaisen matkailuelinkeinon tilanne voisi olla toinen kuin millaisena me sen nykyisin tunnemme. Pioneerityö matkailun alkuvaiheessa on ollut perustana koko ilmiön laajemmalle ymmärtämiselle ja kehittymiselle.

Matkailuelinkeinon liittyvä historiatieteellinen tutkimus on vielä vähäistä suhteessa matkailun saamaan taloudelliseen ja yhteiskunnalliseen merkitykseen. Matkailuhistorian kuin myös muun matkailututkimuksen päähuomio on perinteisesti kiinnittynyt matkailijoihin ja heidän kokemuksiinsa liittyvien näkökulmien kautta syntyneisiin aihepiireihin. Mielenkiintoisia lähestymistapoja matkailuelinkeinon historiatieteelliseen tutkimukseen

tarjoaa esimerkiksi matkailupalveluja tuottavien matkailutyön sisältöjen ja niiden muuttamiseen liittyvien näkökulmien kautta. Sieltä on erotettavissa suhteellisen naisvaltaiseen alaan liittyen esimerkiksi naisten kokemukset matkailuelinkeinon kehittämisestä ja heidän osallisuudestaan siihen.



## LÄHTEET

### I PAINETUT LÄHTEET

#### 1. Lähde- ja asiakirjajulkaisut

*Elinkeinopoliittisen jaoston mietintö* 1974:1. Kehitysalueiden neuvottelukunta. Elinkeinopoliittinen jaosto. Valtioneuvoston kanslian julkaisuja. Helsinki.

Komiteanmietintö 1937:4. *Matkailukomitean mietintö*. 1937. Matkailukomitea. Valtioneuvoston kirjapaino. Helsinki.

Komiteanmietintö 1964: A 5. *Matkailun kehittämiskomitean mietintö*. 1964. Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriö. Helsinki.

Komiteanmietintö 1972: B 50. *Matkailuhallintotoimikunnan mietintö* 1972. Helsinki.

#### 2. Lähdekirjallisuus

Fagerholm, Karl-August 1939: *Loma alkaa. Uusi vuosilomalaki selostettuna. Uusia lomankäyttömuotoja*. Suomen Ammattiyhdistysten Keskusliitto. Helsinki.

Matkailureittejä Suomessa 1938:442. Suomen Matkailijayhdistys. Verkkojulkaisu <https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/82795/fd2011-pp00000714-pdf001.pdf?sequence=1>. (Luettu 16.2.2018).

#### 3. Sanoma- ja aikakauslehdet

*Talouselämä* 1938–1979. Lehti nro 1947:2 puuttuu.

### II HAKUTEOKSET

Heikkinen, Sakari, Sailas, Raimo & Tiihonen, Seppo 2009: *Valtiovarainministeriön historia 2. Kriisinselvittäjä 1917–1966*. Edita, Helsinki.

*Suomen Eduskunta 100 vuotta 8. Eduskunta hyvinvointivaltion rakentajana* 2006. Toimittaneet Paavonen, Tapani & Kangas, Olli. Edita. Helsinki

*Suomen lehdistön historia 3* 1988. *Sanomalehdistö sodan murroksesta 1980-luvulle*. Päätoimittaja Päiviö Tommila. Kustannuskiila, Kuopio.

*Suomen lehdistön historia 9* 1991. *Erikoisaikakauslehdet*. Päätoimittaja Päiviö Tommila. Kustannuskiila, Kuopio.

*Suomen taloushistoria 2*. 1982. *Teollistuva Suomi*. Toimittaneet Jorma Ahvenainen, Erkki Pihkala & Viljo Rasila. Kustannusosakeyhtiö Tammi. Helsinki.

*Suomen taloushistoria 3*. 1983. *Historiallinen tilasto*. Toimittanut Kaarina Vattula. Kustannusosakeyhtiö Tammi. Helsinki.

### III TUTKIMUSKIRJALLISUUS

Aho, Seppo 1993: *Matkailun teoretisoiva tutkimus Suomessa 1991*. Rovaniemellä 22.–23.5.1991 pidetyn tutkijasymposiumin raportti. Oulun yliopisto. Pohjois-Suomen tutkimuslaitos.

Anttila, Anu-Hanna 2005: *Loma tehtaan varjossa. Teollisuustyöväestön loma- ja vapaa-ajan moraalisaatelu Suomessa 1930–1960-luvuilla*. Akateeminen väitöskirja 93. Suomalaisen kirjallisuuden seura. Helsinki

Edelheim, Johan R. & Bohn, Dorothee 2017: ”Matkailun kokonaisjärjestelmä”. *Matkailututkimuksen avainkäsitteet* 2017, s. 35–41. Toimittaneet Johan Edelheim ja Heli Ilola. Lapin yliopistokustannus. Rovaniemi. Verkkojulkaisu <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-310-952-0>.

Edelheim, Johan R. & Ilola, Heli 2017: ”Johdanto”. *Matkailututkimuksen avainkäsitteet* 2017, s. 11–16. Toimittaneet Johan Edelheim ja Heli Ilola. Lapin yliopistokustannus. Rovaniemi. Verkkojulkaisu <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-310-952-0>.

Edelheim, Johan R. & Nousiainen, Jatta 2013: ”Matkailun kokonaisjärjestelmä ja matkailututkimus Suomessa” *Matkailututkimus* 9:2, s. 7–21. Suomen matkailututkimuksen seura.

Fairclough, Norman 1997: *Miten media puhuu*. Vastapaino. Tampere.

Fiilin, Petri 1988: ”50 vuotta taloutta ja elämää”. *Talouselämä* 38+.

*Glossary of tourism terms* 2014: World Tourism Organisation UNWTO. <http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/Glossary+of+terms.pdf>. Luettu 8.3.2017.

Hakkarainen, Anna-Kaisa 2008: *Aika ennen aluepolitiikkaa. Pohjoisen kehityshankkeet ja alueiden kehittämisen idea 1950-luvun Suomessa*. Helsingin yliopiston maantieteen laitoksen julkaisuja B54. Helsingin yliopisto. Helsinki.

Hakulinen, Sanna, Komppula, Raija & Saraniemi, Saira 2007: *Lapin joulumatkailutuotteen elinkaari: Concorde-lennoista laajamittaiseen joulumatkailuun*. Matkailun edistämiskeskus. Helsinki.

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

Hjerppe, Riitta 1990: *Kasvun vuosisata*. Valtion painatuskeskus. Helsinki. Verkkojulkaisu <http://hdl.handle.net/10224/3853>.

Huovila, Tapani 2003: *Tiedolla korkoa. Suomalaista talousjournalismia 1900-luvulla*. Inforviestintä Oy. Helsinki.

Hurmeranta, Markku 2012: *Talousmedia murroksessa. Muutosdynamiikan tarkastelua*

*mediatalouden ja median käytön näkökulmista*. Tampereen yliopistopaino Oy. Verkkojulkaisu <http://urn.fi/urn:isbn:978-951-44-8833-7>.

Jokinen, Arja, Juhila, Kirsi & Suoninen, Eero 2016: *Diskurssianalyysi. Teoriat, peruskäsitteet ja käyttö*. Vastapaino. Tampere.

Kantele, Kaarina 2006: *Suomeen ja Lappiin suuntautuneen työsidonnaisen matkailun ja erityisesti kannustematkailun synty ja kehitys tarkasteltuna kannustematkatuotteen rakentumisena 1980-luvulla*. Lapin yliopisto. Rovaniemi.

Kauppila, Pekka 1995: ”Matkailukeskuksen kehitysvaiheet: esimerkkitapaus Ruka”. *Matkailu alueellisena ilmiönä*, s. 78–104. Toimittaneet Seppo Aho ja Heli Ilola. Oulun yliopisto, Pohjois-Suomen tutkimuslaitos. Oulu.

Kauppila, Pekka 2004. *Matkailukeskusten kehitysprosessi ja rooli aluekehityksessä paikallistasolla: esimerkkeinä Levi, Ruka, Saariselkä ja Ylläs*. Oulun yliopisto. Oulu.

Karvonen, Erkki 1997: *Imagologia: Imagon teorioiden esittelyä, analyysiä, kritiikkiä*. Yhteiskuntatieteellinen tiedekunta. Tampereen yliopisto. Tampere. Verkkojulkaisu <http://urn.fi/urn:isbn:978-951-44-7393-7>.

Katajamäki, Hannu 1988: *Alueellisen työnjaon muotoutuminen Suomessa*. Turun yliopiston maantieteen laitoksen julkaisuja nro 121. Turku.

Koistinen, Mikko 1998: ”Pelkkää taloutta. Retoriikka journalismin tutkimuksessa.” s. 40–63. Teoksessa *Media-analyysi. Tekstistä tulkintaan*. Toimittaneet Anu Kantola, Inka Moring ja Esa Väliaverronen. Helsingin yliopisto. Lahden tutkimus- ja koulutuskeskus. Tampere.

Korpela, Katariina 1995: ”Missä ollaan, mikä maa? – Suomalaisten matkailu Välimeren aurinkorannoille 1960- ja 1970-luvulla”. Teoksessa *Mikä maa, mikä valuutta? – Matkakirja turismin historiaan*, s. 174–189. Toimittaneet Kostiainen, Auvo & Korpela, Katariina. Turun yliopisto. Turku.

Kostiainen, Auvo 1994: ”Massaturismin historian tutkimushanke”. *Matkakuumetta. Matkailun ja turismin historiaa*. Toimittanut Taina Syrjämaa. Turun yliopiston historian laitos. Julkaisuja nro 31. Turku.

Kostiainen, Auvo 2004: ”Johdanto”. *Matkailijan ihmeellinen maailma. Matkailun historia vanhalta ajalta omaan aikaamme*, s. 9-15. Toimittaneet Kostiainen, Auvo & Ahtola, Janne & Koivunen, Leila & Korpela, Katariina & Syrjämaa, Taina. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura

Kostiainen, Auvo 2008: ”Suomalainen matkailun historian tutkimus”. *Matkailututkimus* 4:1, s. 42–67.

Krohn, Aarni 1991: *Elämän lomassa. Suomalaisen loman historiaa*. Lomaliitto Helsinki.

Kuisma, Markku 2009: *Suomen poliittinen taloushistoria*. Kustannusosakeyhtiö Siltala. Helsinki.

Larsio, Rauno 1978: ”Talouselämä 40 vuotta”. *Talouselämä* 34/1978.

Leiper, Neil 2004: *Tourism Management*. 3. painos. Pearson Education. Sydney.

Leiviskä, Janne 2011: *Pohjois- ja Itä-Suomen elinkeinojen kehittäminen suomalaisen yhteiskunnan murroksessa. Suurimpien puolueiden elinkeinopolitiikka 1951–1970*. Oulun yliopisto. Oulu.

Loikkanen, Heikki A., Pekkarinen, Jukka ja Vartia, Pentti 2002: *Kansantaloutemme: rakenteet ja muutos*. 3. uudistettu painos. Taloustieto. Helsinki.

Louhikko, Emil K. 1941: *Loma-aika. Pientä opastusta matkailusta ja retkeilystä lomankäytössä*. Työväen matkailuliitto ry. Helsinki.

Löfgren, Orvar 2001: "Tourism, mass mobilization, and the nation-state. Know your country: a comparative perspective on tourism and nation building in Sweden".

Teoksessa *Being Elsewhere: Tourism, Consumer Culture, and Identity in Modern Europe and North America*. Toimittaneet Baranowski, Shelley & Furlough, Ellen. University of Michigan Press.

Markkanen, Erkki 1987: "Harvojen harrastuksesta kansan huviksi". *Tuhansien järvien maa. Suomen matkailun historia*. s. 147–381. Matkailun edistämiskeskus, Suomen matkailuliitto. Gummerus Oy:n kirjapaino. Jyväskylä.

Matkailun kehitys 2016. Visit Finland. <http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2017/05/Y%C3%B6pymisten-kehityskatsaus-2016.pdf?dl>. Luettu 10.3.2018.

Mikkonen, Antti 1998: *Rahavallan rakkikoirat. Tositarinoita talousjournalismista*. WSOY. Porvoo.

Monto, Pertti 1988: "Sama kaiku on askelten". *Talouselämä* 38+.

Niittykangas, Hannu 1993: *Aluepolitiikka –menestyksen synnyttämin suurin toivein uutta etsimässä*. Jyväskylän yliopisto. Jyväskylä.

Paavilainen, Väinö & Niinisalo, Kauko V. & Numminen, Jaakko 1965: *Suomen matkailun nykytilasta ja kehittämistehtävistä*. Valtakunnansuunnittelutoimiston julkaisusarja A:17. Helsinki.

Partanen, Seppo 2011. "SMY:n pioneerityö –matkailun perusta valettiin 1930-luvulla". *Lomasuuntana Suomi. Näin teemme Suomesta matkailumaan*. s. 183–187. Suomen Matkailijayhdistys ry. Tallinna.

Partanen, Silja, and Tapani Mauranen 2013: *Loma edessä, mökki takana. Suomalaisen leirintämatkailun viisi vuosikymmentä*. SF-Caravan. Hämeenlinna.

Railo, Erkkä & Oinonen, Paavo 2012: *Media historiassa*. Turun historiallinen yhdistys. Turku.

Saari, Juho & Böckerman, Petri 2006: *Historiallinen käänne. Johdatus pitkän aikavälin historian tutkimukseen*. Helsinki.

Shackley, M. 2006: *Atlas of travel and tourism development*. Oxford.

Suomen Matkailuliitto: 1887-1987. Partanen, Seppo J., and O. Ensio Jääskeläinen. 2. p. Helsinki, 1986.

*Suomen virallinen tilasto. Suomalaisten matkailu 2017*. Tilastokeskus. Helsinki. Verkkojulkaisu [http://www.stat.fi/til/smat/2017/smat\\_2017\\_2018-03-29\\_fi.pdf](http://www.stat.fi/til/smat/2017/smat_2017_2018-03-29_fi.pdf).

Tiihonen, Seppo 1993: ”Valtiosta yhteiskunnan tietoinen kehittäjä”. Teoksessa *Suomalaisten tarina 3. Rakentajien aika 1937–1967*, s.129–134.

Tiihonen, Seppo & Tiihonen, Paula 1984. *Suomen hallintohistoria*. 2. korjattu painos. Valtion painatuskeskus. Helsinki.

Uimonen, Risto 1994: ”Julkea julkisuus. Poliitikot ja yritysjohtajat mediayhteiskunnassa.” *Julkinen johtaja: miten opit elämään mediayhteiskunnassa?* s. 7–13. Toimittanut Matti Karhu. Tietopaketti Oy. Helsinki.

UNWTO Tourism Highlights. 2016 Edition. <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284418145> (Luettu 17.10.2016.)

Vainikka, Vilhelmiina 2017: ”Massaturismi”. Teoksessa *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*, s. 26–31. Toimittaneet Johan Edelheim ja Heli Ilola. Lapin yliopistokustannus. Rovaniemi.

Veijola, Soile, Ilola, Heli ja Edelheim, Johan 2013: ”Johdanto matkailun tutkimukseen”. Teoksessa *Matkailututkimuksen lukukirja*, s. 16–29. Toimittanut Soile Veijola. Rovaniemi. Lapin yliopistokustannus.

*Yhdessä enemmän –kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun. Matkailun tiekartta 2015–2025.* TEM raportteja 2/2015. Elinkeino- ja innovaatio-osasto. Työ- ja elinkeinoministeriö. <https://tem.fi/documents/1410877/2735818/Matkailun+tiekartta+2015-2025.pdf/95521a94-5230-47c2-8dd7-bc7ff5bede04>. (Luettu 15.10.2017).

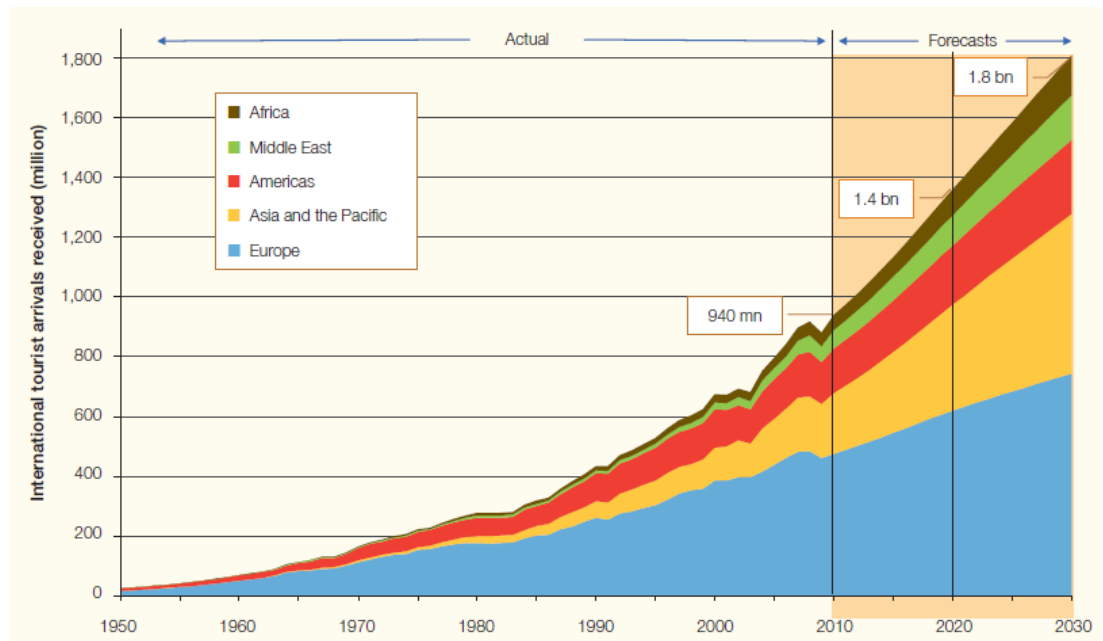
Zuelow, Eric G. E. 2011: *Touring beyond the nation. A transnational approach to European tourism history*. Farnham.

Zuelow, Eric G. E. 2016: *A history of modern tourism*. London.

Åberg, Leif 1975: *Taloudellisten tietojen välitys joukkoviestimissä*. Liiketaloustieteellinen tutkimuslaitos. Helsinki.



# LIITE 1. Matkailun kehitys ja ennuste 1950-2030.



Lähde: UNWTO Tourism Highlights. 2016 Edition.

LIITE 2. *Talouselämä* -lehden levikki 1938-1988.



Lähde: *Talouselämä* -lehti 38+/1988.