

Riitta Kangas TURISTINA OMALLA MAALLAAN

Kotimaan matkailu nähdään arkipuheissa usein jonain, joka koskettaa vain hyvätuloisia tai työnsä takia matkailuvia. ”Eihän meillä ole varaa, mitä nyt mökillä ollaan” tai ”Ei sitä meikäläinen ehdi töiltä mihinkään, kun velat painaa päälle”. Rahanpuute on monille tosiseikka, mutta ei sen tarvitse estää meitä matkailemasta ja hankkimasta uusia kokemuksia matkailijoina. Ei matkailun tarvitse olla kallista ja aikaa vievää Pattayan lomailua tai kylpylälomaa Naantalissa. Päivä turistina Savonlinnassa voi hyvin riittää arjesta irrottautumiseen.

Köyhän matkailijan vaihtoehto – ja miksei rikkaankin

Oman paikkakunnan matkailutuotteet ja –nähtävyydet ovat liian usein paljasjalkaisille paikkakuntalaisille täysin hyödyntämättömiä vapaa-ajanvieton mahdollisuuksia. Kuinka moni savonlinnalainen on viettänyt virkistyspäivää Casinon kylpylässä tai osallistunut rantakalailtaan Aholahden retkeilyalueella?

Miksemme osaa hyödyntää oman paikkakunnan matkailutarjontaa itse? Säästyneillä matkakuluilla tai jos osalla niistä voi viettää hauskan päivän: käydä syömässä, tutustua nähtävyyksiin ja miksei ostaa tuliaisen. Syökää vaikka lörtsyä torilla ja miettikää miltä kokemus mahtaa tuntua japanilaisesta. Jo lörtsyn estetiikka lienee monelle pienoinen järkytys, mutta kukapa lörtsyjen, mämmien ja muiden kansallisherkkujen keskellä kasvanut moista tulisi miettineeksi.

Kotiseutu vierain silmin

Ihminen turtuu arkiympäristölleen. Arkirutiinien ja stressin painaessa askelta raskaammaksi ei tule katsooneeksi saati miettineeksi millaisessa ympäristössä sitä oikeastaan elää. Ympäriällä lainehtivia vesistöjä, jyliä metsiä ja koko kulttuuria pitää itsestään selvyytenä, jota ei kyseenalaisteta. Kotiseutumatkailu tuo mukaan tervetulleen vierauden tai toiseuden elementin. Me huokailemme kukkaistutusten kauneutta kreikkalaisella torilla, mutta kävelemme Valintatalon kassien uuvuttamana kotiin laput silmillä ja huokailemme korkeintaan päivän raskautta.

Mikä estää meitä ihastelemasta koivupuuta kaupungin uimarannalla? Vai eikö arkisten asioiden kuuluukaan olla mukavia, viihdyttäviä ja nautintoja tuottavia? Etelän lomalla voimme päästää esteetikon sisällämme vapaalle ja arkielämään kuuluva puritanismi pidetään kurissa. Mutta miksei arkiympäristössä voi ”lomailla”?

Yllätyksiä lähivesiltä

Olen muutamana viime vuonna niin kroonisen rahapulan kuin perheellistymisen seurauksena joutunut etsimään vaihtoehtoja perinteiselle matkailulle. Reppu selkään ja Eurooppaan ei ollut mahdollista, ei edes pakettimatka Kanarian saarille, joten hetken tilannetta surkuteltuani keksin kotipaikkaturismin (en tässä yhteydessä halua ottaa kunniaa minkään uuden ilmiön tai käsitteen keksimisestä, vaan oivalsin vain omakohtaisesti tällaisen matkailun loistokkuuden).

Olen tutustunut itselleni tuttuakin tutumpiin Joensuuun ja Iloantaan turistina ja käynyt läpi matkaesitteissä mainittuja suosittuja matkakohteita. Käymällä ensin paikallisessa matkailuneuvonnassa kyselemässä ”minnekäs täällä kannattaisi mennä” ja tutkiskelemalla esitteitä saa tutusta paikasta uutta tietoa. Tai tuttua tietoa, mutta jota ei koskaan ole tullut ajatelleeksi hyödyntää. Ja kas, mitä yllätyksiä sieltä löytyykään. Viinitornia, Martta-kahviota, monta erilaista museota, ilmaiskonsertteja ja niin edelleen vaikka kuinka paljon.

Ensi kesänä lähden viimein satamasta lähteville maisemaristeilyille, käyn Olavinlinnan esittelykierroksella ja istahdan torille katsomaan savonlinnalaisia ihmisiä kuin ulkomaan eläjiä konsanaan. Ehkä ensi talvi ei tunnu pystyynkuolleen hiljaiselta ja masentavalta, kun osaan katsoa päivittäin kulkemiani Pihlajaveden rantoja uusin silmin ja tunnen itseni jopa onnekkaaksi, kun saan asua täällä. Puhtaitten vesien ja sutkien savolaisten parissa. Viettäessä ”Iloista lomaa Itä-Suomessa” päivästä toiseen...

Aurinkoisia kevätpäiviä toivoen

Savonlinnassa 2.4.2001

Riitta Kangas
Vastaava toimittaja

Auvo Kostiainen

TUOTTEISTAMINEN JA MATKAILUTEOLLISUUS

Mitä on matkailuteollisuus, josta nykyisin paljon puhutaan? Yleensä asiantuntijat määrittelevät, että matkailuteollisuus tarkoittaa niitä erilaisia elinkeinotoimintoja, jotka liittyvät matkailuun. Suomeksi sanottuna tarkoitetaan silloin samaa kuin koko matkailun elinkeinoala, joka sisältää hotellit, matkailuliikenteen, matkailun yrittäjät jne. jne.

Asiaa voidaan tuskin kuitata näin yksinkertaisella selityksellä. Seuraavassa joitakin esimerkkejä matkailun alalta - mitä kaikkea tämän matkailuteollisuus-sanon epämääräiseen sisältöön voi kuulua.

Otetaan lähtökohdaksi vaikka käsite "perinneteollisuus", jota sanotaan harjoitettavan ja jonka avulla syntyy tai tuotetaan erilaista perinnettä, menneisyydestä olevia asioita, elämisen malleja, toimintoja, kulttuuria ym. jota sitten matkailussa hyödynnetään. Jos sanomme että on teollisuutta, niin se varmaan tarkoittaa jotain sarjatuotannon kaltaista. Eli sitä vähän halpahintaista?

Nykyinen muotisana matkailussa on tuotteistaminen. Kaikkea tuotteistetaan. Myydään retkiä jonnekin saarelle kärsimään vilua, nälkää ja kylmää - mutta sehän onkin seikkailu- tai elämysmatkailun tuote! Se, että mennään syömään johonkin kartanoon on matkailutuote siksi, että siellä syödään jotain mikä on jossain määrin tavallisesta poikkeavaa ja ympäristö on vanha, nykyisin kunnostettu kartano. Tai sitten mennään entiseen kestikievariin, syödään perinteistä perunalaatikkoa ja läskisösiä, sekin on matkailutuote.

Kuka selviää tässä käsiteviidakossa, johon koko ajan tulee lisää epämääräisiä termejä, joita muodikkaasti viljellään? Joulupukki oli vielä jokin aika sitten matkailutuote. Nyt joulupukki on jotain enemmän, sen sanotaan olevan brandi, johon koko Suomen matkailuimago voi perustua. Joulupukin ympärille on rakennettu ja rakentumassa kokonainen matkailuun liittyvien tuotteiden, asioiden ja tapahtumien ryhmittymä, ja näitä ideoidaan ja markkinoidaan.

Tässä huumassa olisi tietysti tärkeää muistaa, että ympäristön ja asioiden aitoudella on suuri merkitys. Disney -maailman kaltainen muoviluolastolla ei ole yhteyttä Lapin tunnelmaan, vaan se on tuotua mekaanista "kamaa". Miten taruolennon ympärille sitten saadaan luotua aitoutta ja tunnelmaa, onkin hankkeen kehittäjien päänsärkinä. Joku ehkä huomauttaa, että joulupukin aitous on vain ihmisten mielissä. Joku toinen taas huomauttaa, että lapset ajelevat mielellään mekaanisilla vempeloilla.

Matkailutuotteen käsite on liitetty moniin ihmiskunnan menneisyyden ja nykyisyyden asioihin. Esimerkiksi menneisyyden ilmiö on muutettu matkailutuotteeksi. Tämähän on käsitteenä aikamoinen kummajainen. Miten historiallinen tapahtuma voi olla tuote, voiko esimerkiksi käyty taistelu olla tuote? Voidaanko ajatella, että juoksuhaudassa kyyhöttänyt ihminen on jälkipolville matkailutuote? Tai, onko ruohoa pureskeleva lammas Turun Kuralan kylänmäellä matkailutuote? Tai, ovatko sekä lammas että ruoho matkailutuotteita erikseen mainittuna?

Entä milloin tällainen matkailutuote on elämystä? Tarvitaanko liukastuminen lehmänlantaan Kuralan kylänmäellä, jotta saan matkailullisen elämyksen?

Markkinoinnin näkökulmasta melkein mitä tahansa edellä mainittujen lisäksi voidaan pitää tuotteena - pimeys, valoisuus, haju, uloste, mutakuoppa, maantie jne.

Tuotteistamiseen ja nk. tuoteteollisuuteen on syytä suhtautua kriittisesti. Ohjaaja Juha Hurme totesi hiljan, että näyttelijöiden moraalit on kovalla koetuksella kun työtilaisuuksista on puute ja työmarkkinat ovat ongelmalliset. Jotkut näyttelijät ovat ryhtyneet erilaisiin keikkatöihin mm. matkailualalla. Hurmeen mukaan "Tässä tulee esiin tämän ajan ongelma laajemminkin. Kaikki mielletään vain tuottamiseksi, mitään filosofista tai esteettistä elämänsäntettä ei sallita, ja se on mielestäni ihmisen arvon alentamista. Minusta on lähinnä sääli, että esimerkiksi firmoille tarjotaan erilaisia elämyspaketteja, joissa ihmiset herätetään viideltä aamulla ja viedään jonnekin metsään tai järven rantaan syömään makkaraa. Tällainen kokonaisilmiö on halpaa karnevalismia ja merkki suuresta vieraantumisesta, muun muassa siitä, että ihmisen elämä on irronnut luontosuhteesta." Hurmeen mielestä näyttelijöiden valjastaminen tämänkaltaisiin käytännön sovellutuksiin on alentavaa heidän ammattitaitoaan kohtaan, sen väärinkäyttöä, rikos omaa kutsumusta kohtaan. Vaikka, Hurme myös sanoo, asioilla on toinenkin puoli, näistä tehtävistä voi saada rahaa.

Kaikkialla halutaan vain nähdä ja tuottaa elämyksiä. Hurmeen mainitsema makkaran syönti nuotiolla markkinoidaan elämyksenä. Onko mitään merkitystä sillä onko makkara hyvä vai huono, pitääkö olla muuta kuin makkaraa, mitä muuta tarvitaan jotta tulisi todella elämys. Ja mitä se elämys sitten todella tarkoittaisi?

Turun keskiajan markkinoilla on alettu palkata amatööri- ja ammattinäyttelijöitä vetämään erilaisia tapahtumia. Teatteri-idean lisääntyvä käyttö on markkinahengen läpitunkemaa. Siten on saatu ohjelmallisuutta tapahtumiin, ja samalla Turun keskiaika on muuttunut vähitellen entistä enemmän laskelmoiduksi tapahtumaksi, jossa ihmisiä vedetään tietyn kaavan mukaan, ennalta ohjaten ja suunnitellen. "Elämyksiä" on tarjolla. Viime kesänä piika poltettiin noitana roviolla "leikisti". Riittääkö ensi kesänä leikisti polttaminen, vai pitääkö saada lisää elämystä ja tehdä jotakin aitoa? Kaiken taustalla on tietysti tavoite lisätä kaupunkiin tulevien matkailijoiden määrää. Ainakaan tilastoista päätellen ei vielä ole matkailijoiden tulvaa esiintynyt. Turussa on myös lähdetty matkailijoita houkuttelemaan suurellisesti ja mittavin julistuksin. Sivussa tulee työllistettyä epälukeista määrää projekti-ihmisiä ja rahaa siirrettyä taskusta toiseen.

Pidemmän päälle keskeistä matkailussa ovat varmasti laatu ja aitous. Vain niihin panostamalla saadaan kestäviä tuloksia. Satunnaisilla, lähinnä kilpailun synnyttämällä tuotteilla tai elämyksillä on huonot jäljet. Ne jättävät jälkeensä epäonnistumisia, liikeyritysten lopettamisia, keinotekoisia yritelmiä. Matkailun aitous saadaan oikeasta ympäristöstä, oikeista taustatiedoista, oikeista ihmisistä ja heidän elämästään. Tämän aikaansaamiseksi tarvitaan tietoa ja taitoa.

Väitetään myös että matkailu on kehittymässä yksilöllisen elämysmatkailun suuntaan. Todellisuudessa suurten joukkojen nk. massamatkailu, ryhmämatkat, ja niihin liittyvät toiminnot ovat määrällisesti ylivoimaisia ja nekin ovat tietysti kehittyneet sisällöiltään. Mutta eikö elämysmatkailun tavoittelu ja siihen liittyvä tuotteistaminen vie lopulta kohti massatuotantoa: samantyyppiset ideat esiintyvät yhä useammin, myydään käytännössä toinen toistaan muistuttavia paketteja, viedään ryhmiä kokemaan elämyksiä. Tämähän on kaukana todellisesta yksilöllisestä matkailusta, jota monet pitävät ihanteena. Yksilöllinen matkailija pystyy itse tekemään valintoja. Nykyinen elämysmatkailu on viemässä muotoihin jotka näyttävät pikemminkin uudelta massaturismita.

Tuula-Maria Ahonen

ROSKA PÄIVÄSSÄ -LIIKE - SUOMALAISTEN MATKAILIJOIDEN YMPÄRISTÖYSTÄVÄLLINEN TULLAINEN ULKOMAILLE

En tiennyt mitä tein, kun sinut tanssiin hain, laulaa Suomen kansan kestopuosikki Badding kappaleessaan Niin kauas pilvet karkaa.

Kun panimme Roska päivässä -liikkeen alkuun 8- ja 11-vuotiaiden tyttärieni kanssa vuosi sitten huhtikuussa, tilannetta voisi oikeastaan kuvata Baddingin sanoin. Emme todellakaan osanneet odottaa valtakunnallista ja kansainvälistä liikettä.

Lähdimme liikkeelle paikallisesti - kärsimme oman välittömän helsinkiläislähiömme roskaisuudesta. Kun oma siivoaminen ei tuottanut tyydyttävää tulosta, syntyi ajatus: jos jokainen ihminen keräisi päivittäin vähintään yhden roskan, tämä näkyisi siistimpänä ympäristönä. Ja synnyttäisi yleistä välittämisen tunnetta.

Kun aloin kutsua ihmisiä mukaan liikkeeseen, kävi nopeasti ilmi, että roskaisuus on valtakunnallinen ilmiö. Jopa Lapin syvistä metsänkätköistä löytyy mm. eläimille vaarallista rikottua lasia. Kävi myöskin ilmi, että hyvin monet ihmiset kärsivät roskaisuudesta. Liike oli valtakunnallinen viikon sisässä.

Media ryhtyi heti alusta alkaen tukemaan liikkeemme kasvua. Sanomalehti, aikakauslehti- ja radiojuttuja on tehty jatkuvasti. Huomenta Suomi- tv-ohjelma kutsui minut heti alkuvaiheessa kertomaan liikkeestämme.

Innokkaat jäsenet alkoivat kääntää kotisivuja vieraille kielille, mikä kääntämistyö jatkuu edelleen. Tällä hetkellä kotisivumme on käännetty 13 kielelle. Perustimme alkuun suomenkielisen internet-keskustelulistan, hiukan myöhemmin englanninkielisen. Espanjan- ja ruotsinkieliset keskustelulistat ovat työn alla.

Roskaliike ja matkailijat

Matkustellessaan liikkeemme jäsenet ovat kutsuneet ulkomaalaisia ystäviään mukaan liikkeeseen. Kaikkein uusimmat ulkomaalaisjäsenet ovat tulleet Chicagosta ja Botswanasta, viime viikolla.

Matkailun vaikutus ympäristöön on yleensä ollut roskamäärää lisäävä. Uuden liikkeemme myötä tilanne on muuttumassa. Ja ehkäpä tämä yksi pieni positiivinen muutos pistää alulle myös muita, suurempia positiivisia prosesseja?

Kun antaa hyvälle pikkusormen, se vie koko käden?

Roska päivässä -liikkeen kotisivu <http://www.kolumbus.fi/japelto/roskaliike.html>

Pekka Mustonen AJATUKSIA ROSKALIIKKEESTÄ

Elämä nyky maailmassa on monimutkaistunut, ja ihmisten on oltava tekemisissä ja tultava toimeen yhä useampien tahojen kanssa. Tasapainoinen elämä tarvitsee kuitenkin vastavoimia. Roskaliike on omalla tavallaan vastavoima epäinhimillisille kehityssuunnille.

David Kortin sanoo kirjassaan 'Elämä kapitalismin jälkeen' (1999), että menestyksemme riippuu siitä, että saamme kaikkien alueiden luovat voimat liikkeelle - ja että ne myös levittävät vapaasti muiden hyödynnettäväksi.

Roskaliikkeen syntyminen ja leviäminen ovat hyviä esimerkkejä luovan toiminnan tuloksista. Liike on levinnyt nopeasti nykyteknologian suosiollisella avustuksella. Kukin liikkeen jäsen toteuttaa liikkeen ajatusta parhaaksi näkemällään tavalla. Itse toiminnan lähtökohta on kuitenkin kaikkialla sama - jäsenmaksuna on roska päivässä.

Roskaliikkeen aktiivinen jäsenyys on monen asian summa. Yksi näistä on omatunto. Roskaliike vaikuttaa ihmisten tunteisiin ja vetoaa omatuntoon. Roskan keräämättä jättäminen käy ajan myötä vaikeaksi. Toisten jäsenten aktiivisuus on myös merkittävä kannustin.

Roskaliikkeen, kuten muidenkin kansalaisaktiivisuuteen perustuvien liikkeiden yksi keskeinen tavoite on ihmisten asenteisiin vaikuttaminen. Asenteiden muuttuminen vaatii omaa tahtoa ja avointa mieltä. Painostamisella ei asenteisiin voi vaikuttaa. Ihminen on silloin ottanut tärkeän askeleen, kun hän unohtaa suuruutensa ja tärkeytensä ja kumartuu nostamaan maasta jonkun toisen sinne heittäjän roskan.

Kortenin sanoin: "Ihmisillä on synnynnäinen halu oppia, keksiä ja levittää hyödyllistä informaatiota." Sosiaalisen ja inhimillisen pääoman käsitteet ovat pyörineet mielessäni jo pitkään. Kortenin ajatusten innoittamana on helppo löytää linkkejä roskaliikkeen ja pääoman eri osa-alueiden välille. Inhimillinen pääoma on näistä kahdesta helpompi ymmärtää. Sillä tarkoitetaan karkeasti ottaen ihmisten tietoja ja taitoja ja niiden laatua. Sosiaalinen pääoma taas tarkastelee ihmisten välisiä suhteita. Roskaliike vaikuttaa näihin molempiin. Luonnollisesti myös luonnonpääoman laatu voi pitkällä aikavälillä parantua.

Väite, että roskaliike kasvattaa sekä inhimillistä että sosiaalista pääomaa, ei ole tuulesta temmattu - vaikka pääoman mittaaminen ei kovin helppoa olekaan. Roskaliike on herättänyt henkiin uuden yhteistyön muodon: Liikkeen jäsenet toimivat yhteistyössä pääasiassa toisistaan erillään, toisistaan tietämättä ja toisiaan tuntematta. Roskaliike on luonut ja luo vapaaehtoisia ja saasteetonta kulttuurien välistä yhteistyötä. Kykeneminen "osallistumaan" ja "osallistumis-halukkuus" voidaan nähdä keskeisinä osina sosiaalista pääomaa.

Tietoisuus omasta osuudesta suuressa verkostossa kasvattaa energiatasoa ja edelleen henkistä hyvinvointia. Inhimillinen pääoma taas riippuu pitkälti juuri henkisestä hyvinvoinnista. Seurauksena on edelleen heijastuminen luovuuteen ja työtehoon.

Kortenin ajatuksia mukailen, saavutamme todellisen vapauden vasta silloin, kun otamme vastuun siitä, että otamme huomioon myös kokonaisuuden tarpeet. Roskaliikkeen pitkän aikavälin tavoite on asennemuutoksen seurauksena koko kulutus kulttuurin muutos. Liikkeen jäsenet ovat usein myös muilla tavoin yhteiskunnallisesti valvutuneita, ja tuskin he myöskään itse roskaavat. Toisaalta roskaliikkeen jäsen voi olla vaikka pieni lapsi, jolle roskan kerääminen on pelkästään hauskaa leikkiä. Tämä onkin mielestäni yksi roskaliikkeen vahvuuksista. Levittäessään liikkeen ideaa sekä sanoillaan että esimerkin avulla teoillaan, korkealentoisen tavoitteet ovat lähempänä todellisuutta.

Vaikka roskan kerääminen on liikkeen idea, se on kuitenkin vain pieni osa sitä. Ihminen oppii nauttimaan pienemmistä ja yksinkertaisemmista asioista. Ehkä hän ei enää kiirehdi seuraavaan raitiovaunuun, tai ehkä hän on päättänyt mennä matkalle seuraavan kerran junalla vaikka "lentäen olisit jo perillä".

Riitta Kangas **SIISTEYSKASVATUS OSANA KESTÄVÄÄ KEHITYSTÄ**

"Kestävä puhtaus elinympäristössä" on Suomen Siivousteknisen liiton vuonna 1998 aloittama projekti, jonka tavoitteena on saada lapset ja nuoret sekä kasvattajat ottamaan vastuuta ympäristön siisteydestä ja arvostamaan sen puhtautta. Lähiympäristön suojelu on luonnonsuojelua – ja meidän kaikkien viihtyisyyden huomioon ottamista. Yhteistyökumppaneina projektissa ovatkin olleet mm. Ympäristöministeriö ja Ympäristökeskus.

Vastuuntunto - katoava luonnonvara

Siisteys, järjestys ja puhtaus ovat arvoja, jotka on haluttu nostaa projektilla uudelleen kunniaan. Kun ihminen kasvatetaan pienestä pitäen huolehtimaan lähiympäristöstään, parannetaan kaikkien viihtyvyyttä ja samalla säästetään siivous- ja korjauskustannuksia miljoonia markkoja (Siivousteknisen liiton mukaan Suomessa kuluu vuosittain rahaa arviolta n. 300 – 500 miljoonaa markkaa ikkivallan jälkien korjaamiseen).

Yhteistoiminnan avulla otetaan vastuuta yhteisistä asioista. Tavoitteena on, että kasvava lapsi ja nuori saadaan omakohtaisesti tuntemaan vastuuta ympäristöstä. Tällä hetkellä useimmat lapset kokevat siisteyteen liittyvien asioiden kuuluvan vanhempien tai yleensäkin aikuisten vastuulle.

Siisteyskasvatuksen puuttuessa lapsista kasvaa puhtauteen välinpitämättömästi suhtautuvia aikuisia. Välinpitämättömyydellään ihmiset nopeuttavat kulumista ja rikkoontumista, ja lisäävät näin luonnonvarojen kuluttamista.

Sipi Sammakon siivouskoulu

Siisteyskasvatus alkaa jo pienestä pitäen. Osa projektia on Sipi Sammakon siivouskoulu, jota on toteutettu päiväkotij- ja ala-asteikäisille ympäri Suomea. Siihen kuuluu materiaalipaketti, joka sisältää aineistoa niin opettajille, vanhemmille kuin lapsillekin.

Tietoa Sipi Sammakon siivouskoulusta löytyy netistä osoitteesta <http://www.siivoussektori.fi/sipi.htm>.

Total Cleaner

Total Cleaner –peli ja -kilpailu on kohdistettu 3.-6. luokkalaisille. Ideana on kerätä pisteitä lajittelemalla jätteitä ja pitämällä ympäristö siistinä. Osallistumalla Roska Päivässä –liikkeen toimintaan on mahdollista saada lisäpisteitä.

Pisteiden keruun lisäksi on tarkoitus herättää kouluissa opettajien ja oppilaiden välille keskustelua tapakasvatuksesta, käyttäytymismalleista, ekologisista kysymyksistä ja nuorten arvomaailmasta. Peruslähtökohtana on ympäristömyönteinen tapakasvatus.

Lisätietoja "Kestävä puhtaus elinympäristössä" –projektista saa osoitteesta kestava.puhtaus@siivoussektori.fi.

Janne Ahtola: **MATKA SIPERIAN HALKI** **TRANS-SIPERIAN RADAN MATKAILULLINEN MERKITYS 1900-LUVUN ALKUVUOSIKYMMENINÄ**

Höyrykone mullisti 1800-luvulla vesiliikenteen ohella täydellisesti myös maaliikenteen, sillä rautahepo muutti liikkumisen. Rautatiet avasivat mantereet laajamittaiselle matkailulle. Vuonna 1855 Venäjällä oli rautateitä vain 350 kilometriä, mutta neljännesvuosisata myöhemmin yli 70-kertainen määrä eli 25 000 kilometriä. Rakentaminen jatkui edelleen kiihkeää vauhtia ja rautateiden ansiosta matkustusajat supistuivat tsaarin val

takunnassa merkittävästi. Rautateiden voittokulku jatkui läpi 1800-luvun aina ensimmäiseen maailmansotaan asti. Varsinaiseen zeniittiinsä rautatiet kohosivat belle époquen aikaan 1890-1914, jolloin ajan henki oli avoin uusille parannoille sekä rohkeille kokeiluille. Vuosina 1870-1905 maailman rautatieverkko nelinkertaistui! Osa tästä huikeasta radanrakennuksesta suoritettiin Siperian karuissa oloissa.

Siperian halki Tyynen valtameren rannikolle

Viimeinen suuri ja merkittävä mannerten poikki kulkeva runkorata, Trans-Siperian rata (Transsibirskaja magistral), valmistui viimein vuosikymmenten suunnittelun ja rakennustyön jälkeen vuonna 1904. Radan rakentaminen oli pitkälti Venäjän merkittävimpiin talousmiehiin kuuluneen Sergei Witten ansiota. Witte ymmärsi rautatiestön merkityksen valtavan laajan maan teollistamisessa. Tomskin ja Vladivostokin välinen rata-osuus oli valmistunut jo vuonna 1902, ja Thomas Cookin matkatoimisto myi jo 1899 keskeneräistä rataa hyödyntäviä kaukomatkoja Vladivostokiin.

Vuotta aiemmin G. J. Ramstedt oli matkustanut Siperian-radon silloiselle pääteasemalle Krasnojarskiin ”tavallisessa matkustajajunassa, joka pysähtyi kaikilla asemilla ja sitä paitsi silloin tällöin asemien välillä olevilla vaihdepaikoilla, missä oli ympärillä asumaton seutu.” Tuolloin Krasnojarskin-Irkutskin rata oli vasta puolivalmis ja sillä kulki epämääräisin väliajoin sekajunia. Jäätyneen Jeniseijoen yli kulki kilometrin pituinen väliaikainen talvirautatie, jota pitkin matkustajavaunut hinattiin joen vastakkaiselle penkalle. Vielä sulan Baikaljärven Ramstedt ylitti pienellä höyrylaivalla. Kuvernöörin määräyksestä Baikalin laivaliikenteen piti loppua jo lokakuun alkuun mennessä, mutta näemmä vielä marraskuussakin kapteenit ottivat niin halutessaan matkustajia. Alkeellisista oloista johtuen Ramstedt epäili, ettei Siperian-radalla vielä tuolloin liikennöinyt ainutkaan pikajuna saati ravintolavaunu.

Siperian-rata oli rakennettu toteuttamaan Venäjän imperialistisia pyrkimyksiä Itä-Aasiassa. Venäjän-Japanin sodan syttyessä 8.2.1904 rata ei vielä kiertänyt Baikalia, vaan sen yli oli kuljettava vesitse, mikä puolestaan merkitsi jatkuvia purkauksia ja lastauksia. Tämän seikan vuoksi rautatien kuljetuskyky oli aluksi suhteellisen vähäinen. C. G. E. Mannerheimin matkustaessa syksyllä 1904 Siperian rataa pitkin Kaukoidän rintamalle yhteys oli vielä suhteellisen hidas: matka Moskovasta Baikalin tuntumaan Irkutskiin kesti peräti kahdeksan päivää. Jatkoyhteyden Irkutskista Harbiniin laskettiin kestävän saman verran. Baikal ylitettiin laivalla. Junamatka kulki Khinganin korkeimman kohdan ohi kolmen virstan pituisessa tunnelissa, joka ei vielä ollut täysin valmis. Asemat olivat ”niin pieniä, että piti käyttää kyynärpäitään, jos mieli tunkea sisään saamaan ruokapala”. Asemien sijainneissa asutuskeskuksiinkin nähden oli toivomisen varaa, sillä legendojen mukaan ratainsinöörit piirsivät aseman sitä lähemmäs kaupunkia, mitä enemmän heille maksettiin lahjuksia.

Japanin-sodan myöhemmässä vaiheessa rakennettiin Baikalin kiertävä rautatiesilmukka. Ennen radan lopullista valmistumista vaadittiin Baikalin eteläpäitse järven ympäri liikennöinnissä kekseliäisyyttä ja melkoisia ponnistuksia. Heikki Väänänen kuvailee tätä aikaa, jolloin ”junat kuljetettiin kesäiseen aikaan lautalla järven poikki ja talvisin siirrettiin rautatievaunut yksitellen hevosvoimalla yli paksun jääkentän.” Jyrkille rinteille rakentaminen oli vaatinut massiivisia rakennelmia ja suuria ponnistuksia. Baikalin itäistä rantaa seurailevalla 163 kilometrin mittaisella rataosuudella oli peräti 224 siltää, joista 35 kooltaan huomattavan kookkaita. ”Rautatiematalla järven ympäri saa melkein unohtumattomia vaikutelmia – jylyä vuoria, tosin metsän peittämiä, rotkomaisia laaksoja, vuolaita villipuroja – ja laaksojen suulta avautuu aina jyrkkien rinteitten välisistä aukoista mahtavia näköaloja rannattomalta näyttävälle järvelle, joka on yhtä suurenmoinen, lepäsi se tyynenä tai vyörytteli aaltojaan kalliorantoja vastaan.” Siperian-radon matkakuvauksissa junan ikkunoista avautuvaa luontoa kuvailtiin useimmiten edellä esitettyyn tapaan varsin pateettisesti.

Siperian ylittävän uuden junaväylän myötä voitiin ainakin osittain ratkaista valtakunnan suurten etäisyyksien luomat ongelmat. Venäjän valtakunnan Uralilta Tyynellemerelle halkaisevalle Trans-Siperian radalle kertyi pituutta lähes 7 400 kilometriä. Moskovasta oli raiteita pitkin matkaa Vladivostokiin 9 340 km. Vaivaton jatkoyhteys samaa raidelevyyttä käyttäen järjestyi pääkaupunki Pietarin kautta Helsinkiin tai vaikka Turkuun saakka.

Siperian-radon itäinen pääteasema Vladivostok oli nopeasti kehittyvä kauppakeskus. Tämän Tyynen valtameren rannalla sijaitsevan Siperian huomattavimman kaupungin satama oli jäässä keskimäärin kaksi kuukautta vuodessa siitä huolimatta, että Venäjän Kaukoidän pääkaupungiksi tituleerattu Vladivostok sijaitsee Nizzan kanssa samalla leveyspiirillä.

Illallistaessaan hopeisilla aterimilla plyyshillä vuoratussa loistojunan ravintolavaunussa maanomistajayli-

Venäjän hovin joutilaita edustajia. Venäjän keisarikunnan maa-aatelisten ja muun yläluokan matka taittui tosin Siperian sijasta useimmiten läntiseen suuntaan, ainakin mikäli kyse oli vapaaehtoisesta matkustamisesta. Venäläiset ja puolalaiset aristokraatit matkustivat mieluusti keskieuropalasiin kylpylöihin ja Rivieralle, minne he vuodesta 1896 pääsivät kätevästi myös Pietarin ja Cannes'in välistä suoraa junayhteyttä käyttäen.

Rataa käyttäneen sveitsiläisen Fred. N. Wagnerin mukaan Euroopassa tuskin saattoi saada käsitystä niistä äärettömistä matkoista, jotka junien Siperiassa täytyi tehdä. Hän kuvaili aihetta osuvasti: "Läpi lumenpeittämien arojen ja metsien, läpi metsien ja arojen rätisee ja tärisee, tärisee ja rätisee juna. Pari tuntia keskeytymättä matkattuaan se pysähtyy jossain arolla. Kone tuhajaa, ottaa raikasta vettä, elämännestettä, ja kauemmaksi matkataan, aina kauemmaksi, ja vasta täällä oppii tyrmistyttävän selvästi käsittämään, mitä oikein on käsite 'kauas', se on kauemmaksi kuin kauas..."

Ensimmäisen maailmansodan loppuvaiheissa ns. tšekkilégioona hallitsi radan päätösosuuutta Siperiassa ja kaappasi itselleen radalla liikennöineitä loistojunia. Radan liikennöinti oli vaarallisuutensa vuoksi pari vuotta pysähdyksissäkin, sillä myös kasakat taistelivat alueella. Neljällä ratajaksolla riehui sisällissota. Eräänä syynä pidettiin taistelua liikkuvasta kalustosta, joka hajosi alituisen rasitukseen, koska liiaksi kuormitettuja vetureita ja muuta kalustoa ei ehditty huoltaa kunnolla. Bolševikkien noustua valtaan Wagons Lit Co. vetäytyi Siperian-radana liikenteestä ja myi vaununsa neuvostohallinnolle. Niinpä loisteliaat makuu- ja ravintolavaunut jatkoivat radalla edelleenkin kulkuaan.

Rataa pitkin Japaniin ja Kiinaan

Siperian-rata toi itäisen Venäjän lisäksi Japanin ja Kiinan aiempaa paremmin eurooppalaisten kaukomatkailijoiden ulottuville. Vuonna 1903 tanskalainen sanomalehtimies matkusti Pekingistä Siperian-rataa hyödyntäen Kööpenhaminaan 25 vuorokaudessa, mitä pidettiin ennätyksellisen nopeana aikana. Matka oli mahdollinen, vaikka Mantšurian rautatietä ei vielä oltukaan virallisesti avattu liikenteeseen. Myöskään Baikalin takainen rata ei vielä toiminut kaikilta osin.

Siperian radan valmistumisen jälkeen Suomesta oli aikakauden matkustusolot ja maantieteellisen sijainimme huomioiden sangen vaivatonta matkustaa Siperiaan, Mongoliaan, Kiinaan tai vaikkapa Japaniin, sillä Trans-Siperian radalta oli jo vuonna 1907 viikottainen venäläinen matkustajalaivayhteys Japaniin (Vladivostok-Tsuruga). Myös japanilaiset yhtiöt liikennöivät Vladivostokiin Korean satamien kautta. Tosin aivan heti radan valmistumisen jälkeen matkustaminen Japaniin ei liene käynyt päinsä, koska keisarikunnatittelivät voimiaan juuri radan valmistumisen aikoihin Venäjän-Japanin sodassa. Vertailun vuoksi mainittakoon, että Euroopasta Suezin kautta Japaniin liikennöi tuolloin neljä yhtiötä ja lähtöjä oli mm. Lontoosta, Marseillesta ja Bremerhavenista. Matka kesti noin 40 vuorokautta. Siperian ratayhteys kutistikin merkittävästi matkustusaikojaksi myös Euroopasta Japaniin matkustettaessa.

Siperian halkaisseen junamatkan toisessa suositussa määränpäässä Pekingissä olot olivat ulkomaalaisvas-taisen boksarikapinan (1900) jäljiltä sekavassa tilassa. Kansainvälisen rankaisuretirikunnan palautettua jär-jestyksen matkailu elpyi. Muutaman vuoden kuluessa Peking oli huomattavasti aiempaa tehokkaammassa kontrollissa. Kansainväliset matkailualan yrittäjät olivat 1900-luvun alussa ilmestyneet jakamaan Kiinan kas-vavia markkinoita. Pekingin modernin rautatieaseman läheisyyteen rakennettu Grand Hotel des Wagons Lit tarjosi maailmankuulun matkailuyrittäjän asiantuntemuksella pariisilaistyylisen majoituksen vaatavimmallekin asiakkaalle.

Moskovasta Siperian-rataa pitkin Pekingiin matkustavan piti vaihtaa kiinalaiseen junaan Mukdenissa. Tan-skalaisen Holger Rosenbergin matkustaessa vuonna 1909 Tientsinistä Pekingiin pikajunan salonki- ja ravin-tolavaunut "olivat täynnä Cookin matkatoimiston huoltamia turisteja". Hänen mukaansa Peking oli muu-tamassa vuodessa muuttunut uudenaikaiseksi suurkaupungiksi ja "uusi henki, suoraan sanoen amerikka-lainen henki oli laskeutunut Pekingin ylle. Ainoastaan keskellä sijaitseva 'kielletty kaupunki' oli edelleen olemassa eräänlaisena mystiikan ja pahojen henkien täyttämänä enklaavina, johon kukaan eurooppalainen ei saanut tirkistää edes avaimenreistäkään." Vuonna 1910 Thomas Cook & Son avasi ensimmäisen Kiinan-matkatoimistonsa Shanghaissa sekä haarakonnttorin kuusi vuotta myöhemmin Pekingissä. Maan sisäiset levottomuudet pitivät matkanjärjestäjät varpaisillaan, sillä vuonna 1911 kansallismielinen vallankumous kaa-toi Kiinan keisarikunnan ja valtaan noussut mantšuhallitus kansallisti esimerkiksi joitakin Kantonin ratao-suuksia.

Siperian-rata toi Kiinan aiempaa paremmin eurooppalaisten matkailijoiden ulottuville. Kiinan eksotiikka kiehtoi vauraita matkailijoita ja vähitellen matkakohteet avautuivat matkailulle. Erityisesti Pekingin Kiielletty

kaupunki sekä Kantonin ja Shanghain "syntinen" yöelämä kiinnostivat Cookin matkatoimiston asiakkaita. Kielletyn kaupungin temppeleihin sekä Ming-dynastian hautamuistomerkkeihin matkailijan olikin lähes välttämätöntä tutustua. Thomas Cook & Son myi kuponkia, jolla nämä nähtävyydet sai mukavasti läpikäytyä kantotuolissa istuen.

Kiinan-matkailun kehittyminen ei ollut ongelmatonta. Vuonna 1927 länsimaalaiset nimittäin alkoivat boikotoida Kiinaa maan sisäpoliittisten ongelmien ja Kiinassa päätään nostaneen muukalaisvihan vuoksi. Peking säilyi edelleen turvallisena matkailukaupunkina, mutta Thomas Cook & Son kehotti muiden matkatoimistojen lailla matkailijoita välttämään Kiinan muita kaupunkeja. Osa Kiinan muurista suljettiin turisteilta ja matkustamista Pekingin ympäristöönkin jouduttiin rajoittamaan rosvotuksi tulemisen pelon vuoksi. Kiinalaiset junat saivat kuitenkin jo parin vuoden sisällä takaisin länsimaalaiset turistinsa, ja 1930-luvulla Kiinan-matkailun tulevaisuuteen suhtauduttiin hyvinkin optimistisesti, vaikka Keltaisenmeren taivaanrantaan jo kehkeytyikin uhkaavan sodan aiheuttamia pilviä.

Ruotsalainen Henning Haslund-Christensen kuvaili tilannetta Pekingissä 1927 vieraillessaan seuraavasti: "Hotelli Wagon Lits sijaitsee Pekingin kansainvälisessä siirtolassa, joka on sinänsä kuin erityinen kaupunki, sitä kun ympäröi ja kiinalaiskaupunginosasta erottaa linnoitettu muuri, jonka harjalta suurvaltain sotilaat, kukin oman maansa univormussa, vartioivat tämän kaupunginosan lähetystöaloja, pankkipalatsia ja mainittua hotellia. Suuren hotellin komea etuhalli sopii erinomaisesti tähtystyspaikaksi sille, jonka tekee mieli katsella epätavallisia ihmisiä ja harvinaisia kohtaloita. Tähän aikaan hotelli Wagon Lits oli kokospaikkana eräänlaisilla ihmisillä, joista saa lukea kirjoissa, mutta joita vain harvoin tapaa tosielämässä – sellaisilla, joita paremman määrittelyn puutteessa sanotaan 'typeiksi'."

Entiset loistojunat bolševikkihallinnossa

Ensimmäisen maailmansodan seurauksena Euroopan suuret keisarikunnat pilkkoutuivat joukoksi kansallismaitioita. Aristokratian valta mureni ja useat venäläiset aristokraatit joutuivat jättämään kotimaansa ja ryhtymään emigranteiksi, valkoisten kenraalien sinnikkäistä sotaponnisteluista huolimatta. Jälkinapoleaanisen ajan salamyhkäisyyttä, liittosopimuksia ja vakoilua suosinut ylimyssukujen valtakausi oli tullut tiensä päähän. Aristokratia haaveili paluusta "vanhaan hyvään aikaan", mutta paluuta sotaa edeltäneeseen belle époqueen aikakauteen ei ollut.

Bolševikkivallankumous oli ilmeisesti pelästyttänyt matkanjärjestäjät, sillä mm. aikakauden suurimman matkailuyrityksen Thomas Cook & Son'in maailmanympärimatkojen variaatioista nopeimmin suoritettu matka Trans-Siperian radan kautta puuttui 1920-luvulla kymmenen markkinoidun vaihtoehdoisen maailmanympärimatkaraitin joukosta. 1920-luvun alussa kaikissa maailmanmatkavariaatioissa kuljettiin Euroopasta Aasiaan (tai päinvastoin) Suezin kautta. Maailmanmatkaaja Richard Halliburtonin mukaan 1920-luvun puolivälissä Siperian radan ulkomaalainen, ainakin amerikkalainen käyttäjä joutui läpäisemään ankaran byrokraattisen passipolitiikan kiemurat, ennen kuin hän saattoi ylipäänsä matkustaa Siperian-junalla. Siksi loistomakuuvaunut saattoivat matkata radan poikki aivan tyhjilläänkin. Hänen mukaansa vielä tuolloin radan pääteasemalla Vladivostokissa matkailijaa odotti kaaos. Kaupungin kadut olivat täynnä pakolaisia ja yhteiskuntaelämä täydessä sekasorrossa ihmisten nähdessä nälkää ja kärsiessä vilua.

Siperian-junan makuuvaunupaikat vaikuttavat kalleutensa vuoksi olleen miltei tavallisen neuvostokansalaisen ulottumattomissa. Politrukit ja hallinnossa ylenneet olivat tietysti radan käyttäjinä oma lukunsa. On silti erikoista, että vuonna 1929 radalla matkustaneen britin väitteen mukaan junan matkustajien joukossa oli ilmeisesti yksi ainoa neuvostoliittolainen matkustaja.

Sen sijaan tanskalaisen Peter Freuchenin mukaan kuuluisa Siperian rata oli todellinen luokkaeroavaisuuden tyyssija. Hänen mukaansa "Neuvostoliitossa luokkia oli neljä. Ravintolavaunussa ensimmäisen luokan matkustajat nauttivat ateriansa omassa osastossaan, jossa oli pehmeät punaisella sametilla päällystetyt tuolit. Toisen luokan matkustajat söivät pienemmillä tuoleilla, joiden päällyys oli jotakin sileää kangasta. Kolmannen luokan ruokailuosasto oli vaunun toisessa päässä, ja siellä oli puutuolit...Sitten oli vielä neljäskin luokka sekä suuria perheitä että niitä varten, joilla ei ollut kiirettä. Neljännen luokan vaunut irrotettiin usein ja jätettiin sivuraiteille, kunnes jokin seuraava juna kuljetti ne jälleen vähän matkaa eteenpäin. Ne olivat kalustamattomia tavaravaunuja. Matkustajat toivat useimmiten mukanaan omat patjansa tai olkisäkkinsä. He leiriytyivät asemien lähelle."

Tuskin missään valtiossa tai organisaatiossa arvojärjestelmä merkitsi yhtä paljon kuin neuvostoliittolaisessa "luokattomassa yhteiskunnassa", missä vuonna 1930 julkaistiin käsikirja, joka sisälsi yksistään virkamiehiä

varten peräti 200 arvoastetta! Sosiaalisen arvonannon muodot näkyivät erinomaisen hyvin myös Neuvostoliiton rautateillä. Arvo Poika Tuomisen mukaan neuvostohallinnon aikana rautateillä oli ainakin 1930-luvulla peräti seitsemän luokkaa, kun tsaarinvallan aikana oltiin tyydytty vain kolmeen luokkaan. Nämä olivat ”ensiksikin kansainvälinen vaunu, joka oli jaettu A- ja B-luokkaan; A-luokan hytit olivat isoja kaksiosaisia salonkeja, ja tuollaisen kansainvälisen vaunun toisessa päässä saattoi matkustaa vain pari kolme henkeä, toisessa hiukan useampia, kun sen sijaan työläisvaunussa oli 150 henkeä; kolmas luokka oli pehmeä (siis istuimet pehmustetut), sekin jaettu A:han ja B:hen; viides luokka oli puolipehmeä, kuudes luokka kova, ja seitsemäntenä oli härkävaunu.” GPU:n miehet valvoivat, että kansainvälisen vaunun osastoissa matkusti vain asiaankuuluvaa väkeä eli neuvostoylimystä ja ulkomaalaisia. Ravintolavaunujen ikkunat pidettiin tiukasti verhottuna keskipäivälläkin, jotta nälkää nähnyt kansa ja ennen kaikkea talonpojat eivät olisi lyöneet niitä säpäleiksi asemaseisahdusten aikana nähdessään herrojen herkuttelevan pöydissään. Ääritapauksissa nälkäiset lapsi- ja nuorisolaumat saattoivat muodostaa rosvolaumoja, jota suistivat junia kiskoilta. Pahimmassa tapauksessa matkustajat tapettiin. Rosvojen pelon vuoksi Tuomisen hienossa kansainvälisessä vaunussa matkusti ainakin Kaukasiassa neljä kiväärein aseistettua miestä.

Moskovan päivälehtien mukaan kaupungin varkaitten kruunaamaton kuningas, Kostja-kreivi oli erikoistunut Kaukoidän pikajunien ulkomaalaisten matkustajien putsamiseen. Hänen apulaisenaan toimi nuori ja kaunis venakko Sonja, joka taisi hyvin ulkomaisia kieliä. Junan lähtiessä Moskovasta tai Vladivostokista puuskutamaan pitkää taivaltaan varkaat valitsivat uhrinsa. Tuomisen mukaan kaksikko matkusti hienosti pukeutuneina ”ensi luokan junissa, Sonja seurusteli ravintolavaunussa uhrin kanssa, ja pudotti jotakin huumausainetta alkoholilasiin taikka kahvikuppiin. Mentyään nukkumaan vaunuosastoonsa mies sitten vaipui sikeään uneen; joskus nukkuminen oli päättynyt aivan lopulliseenkin uneen. Ja Kostja-kreivi tyhjensi vaunuosaston, kaikki arvopaperit, rahat ja arvoesineet, mutta jätti sentään uhrilleen vaatteet, mikä oli harvinaista, sillä neuvostovarkaat tekivät apajille päästyään selvää jälkeä. ...Selostuksista ei käynyt ilmi, mitenkä hän vuodesta vuoteen oli voinut tätä hommaa harjoittaa junissa kulkevien tšekistien ja tarkastajien huomaamatta – oliko hänellä kenties joitakin suhteita näihin, oliko hän suorastaan niitten alainen? Edelleen hämäräksi jäi, miten hän saattoi noin matkustaa, koska Venäjän junissa oli kovin vaikea saada makuupaikkoja ja ensi luokan vaunuosastoja muiden kuin korkeiden virkamiesten tai ulkomaalaisten.” Tähän Moskovan valtalehdissä 1930-luvun alussa julkaistuun elämäntarinaansa on syytä suhtautua kriittisen varauksellisesti, mutta se antanee osviittaa siitä, ettei valvotuinkaan totalitääriin järjestelmä kykene estämään kansainvälisissä junissa tapahtuvia ryöstöjä.

Bolševikkien valtaannousun jälkeenkin Siperian-rata saavutti siis osittain takaisin kosmopoliittisen matkustajakuntansa, mutta globaalitasolla matkailussa elettiin 1920-30-lukujen taitteessa synkkää aikaa. Maailmanlaajuisen laman myötä esimerkiksi Thomas Cookin matkatoimiston sadantuhannen punnan liikevoitto vuodelta 1929 kääntyi tilivuonna 1931 parisataatuhatta puntaa tappiolliseksi. Punnan devalvoitumisen vuoksi yhtiö joutui maksamaan ulkomaiset sitoumuksensa kallistuneilla valuutoilla, minkä johdosta yhtiötä jouduttiin lainoittamaan varsin raskaasti. Neuvostoliitto oli ainoa ulkomaankohde, minne matkailu lisääntyi! Kaikkien muiden kohteiden matkailijamäärät alenivat, osa hyvin dramaattisestikin.

1920-luvun lopulla lentoreittejä avattiin kiihtyvällä vauhdilla eri puolille maailmaa. Kaukomatkailun kannalta lentoreitit eivät vielä saavuttaneet suurta merkitystä juuri muualla kuin ehkä Yhdysvalloissa, sillä matkailijat arastelivat lentämistä, ja lennot olivat vielä suhteellisen hitaita, epämukavia ja kalliita. Esimerkiksi Imperial Airwaysin matkustajalento Lontoosta Delhiin kesti vuonna 1927 välilaskuineen ja hotelliöyöymisineen peräti 13 vuorokautta. Kuusi vuotta myöhemmin Lontoosta lennettiin jo viikossa Karachiin. Lentolippu maksoi 124 puntaa, eli suunnilleen saman, minkä pituudeltaan kolminkertainen merimatka höyrylaivalla Sydney’iin. Tekninen kehitys oli kuitenkin nopeata ja kilpailu kutisti hintoja. Vuonna 1938 akselivalloille tärkeä lentoyhteys Berliini-Tokio vei aikaa noin 46 tuntia.

Vielä 1930-luvun alussa Euroopan ja Aasian välinen kaukolentoliikenne oli lapsen kengissä, minkä vuoksi esimerkiksi Japanista Eurooppaan matkustettaessa Trans-Siperian rata oli käytännössä reiteistä nopein verrattuna muihin vaihtoehtoihin - matkustamiseen Suezin kanavan kautta tai Amerikan mantereen halki. Matka Mantšurian rajalta Moskovaan kesti Siperian-junalla noin viikon. Sten Bergmanin mukaan kahdessa viikossa Tokiosta kykeni matkustamaan Trans-Siperian rataa käyttäen mm. Tukholmaan.

Odotetusti uusien henkilöjunia varten tarkoitettujen veturien suunnittelu jäi vallankumouksen jälkeisellä Neuvosto-Venäjällä tavarajunaveturien kehittelyn jalkoihin. Varsinaisesti ensimmäinen uuden luokan pika-junaveturi näki päivänvalon vasta 1932. Sarjatuotantoon tämä ”Josef Stalin –luokan” raskaita pitkän matkan junia varten valmistettu veturi eteni viitisen vuotta myöhemmin saavuttaen suosiota myös vaativilla Siperian rataosuuksilla.

Trans-Siperialle alettiin suunnitella myös haararataa, jonka rakentamisesta tuli neuvostohallinnon aikaisista ei-sotilaallisista projekteista mittavin insinööri työ. Itä-Siperiaan Baikal-järveltä Tyynelle valtamerelle noin 800 kilometriä Trans-Siperian-radon pohjoispuolelle alettiin 1930-luvulla rakentaa Baikalin-Amurin-rataa eli BAMia. Aluksi rataa rakennettiin pelkästään GULAGien vankileirien saariston takaamalla runsaalla ilmaisella pakkotyövoimalla. Erittäin karuissa ja vaativissa oloissa tehty rakennustyö ei edennyt aikataulussa, liekö osasyynä motivaation puute ja Stalinin aikaisten vainojen seurauksena tapahtunut ”porvarillisten” spesiaali-tien viraltapano ja kommunististen iskurityöläisten ylentäminen vastuullisiin aseisiin. Joka tapauksessa 3 400 kilometrin mittainen BAM valmistui vasta 1980-luvulla.

Lopuksi

Rautateitä pidettiin avaimena vanhoillisen maan uudenaikaistamiseen ja talouden kehittämiseen. Valtavan Venäjänmaan kulkuneuvoksi muodostui jo varhain juna ja junayhteyksien valtasuoneksi Trans-Siperian rata, jonka rakentamisen taustalla olivat pitkälti poliittiset päämäärät, mutta jonka matkailullista arvoa ei voi myöskään väheksyä. Trans-Siperian-juna sopi 1900-luvun alussa oivasti Venäjän-matkailijan kulkupeliksi, koska linjaa liikennöinyt kokenut makuuvaunuyhtiö Wagons Lit osasi huolehtia niin palveluiden korkeasta laadusta kuin aikataulussa pysymisestäkin. Yhdysvaltojen Pacific-rataa oli aikanaan markkinoitu ”suurena amerikkalaisena panoraamana” ja Siperian-radalla oli tiettyä analogiaa sen kanssa suurena venäläisenä tai euraasialaisena panoraamana ja maailman pisimpänä ratana, joka yhdisti Euroopan ja Aasian toisiinsa.

Aluksi bolševikkikumous ilmeisesti pelästytti ulkomaalaiset matkanjärjestäjät, mutta vallan vakiinnuttua ja radan varren olojen rauhoituttua ulkomaalaiset asiakkaat palasivat radan käyttäjiksi. Belgialainen Wagons Lit sen sijaan joutui vetäytymään toiminnasta, mutta neuvostohallinto jatkoi ylellisen ja legendaarisen junan liikennöintiä. Vielä 1930-luvulle asti Trans-Siperian rata kykeni Neuvostoliiton viisumien vaivalloisesta hankinnasta ja passipolitiikan kiemuroista huolimatta kilpailemaan Euroopasta Japaniin tai Kiinaan (ja vice versa) mielivästä matkailijoista, koska vaihtoehtoiset laivareitit veivät matkailijalta huomattavasti enemmän aikaa ja lentomatkustaminen oli vielä varsin kehittymätöntä ja kallista. Lisäksi Neuvostoliiton halki matkustamisessa oli ainakin joidenkin matkailijoiden mielestä erikoista kiehtovuutta ja jännitystä, jota vaihtoehtoiset matkareitit eivät voineet tarjota.

Neuvostomaa on nykyiselle Siperian-radon matkailijalle kaukaisen ja ehkä absurdinkin aatteen valtakunta, mutta käsiteltyllä aikakaudella tilanne oli toinen – myös ns. länsimaissa. 1930-luvun alun stalinismille oli tyy-pillistä työläisyyttä ja ”uuden neuvostoihmisen” kaltaisten asioiden agitaatio ja voimakas symbolisointi, mikä vetosi ulkomailla tiedostavaan kulttuuri-intelligen-tsiin ja moniin oppineisiin, joilla oli varaa ja halua matkustaa neuvostovaltioon.

Maailmanlaajuisen laman myötä kapitalistiseen talousjärjestelmään pettyneet journalistit ja monet intelligentit halusivat kurkistaa punaisen esiripun taakse ja nähdä itse miten ainoassa oikeassa luokattomassa työläis-valtiossa oikein elettiin. Epäilemättä rituaalisen eskursion kruunasi se, jos saattoi taistaa punatähtisen rautakukon kyydissä matkan koko valtavan euraasialaisen maan halki. Neuvostoliiton talous- ja hallintojär-jestelmää ymmärtämään pyrkineen matkailijan tuntemuksiin lienee yleensä sekoittunut annos uteliaisuutta, sympatiaa ja ihailua, mutta useimmiten vain tiettyyn turvalliseen rajaan asti. Ulkopuolisen tarkkailijan ja tirkistelijän asemassa oli hyvä tehdä arviointeja, kun itse omisti paluulipun tuttuun ja turvalliseen ym-päristöön.

Robbins, Michael, *The Railway Age* (Harmondsworth 1965), 81-82; Sigaux, Gilbert, *History of Tourism*. Eng-lish transl. by Leisure Arts Ltd. (Geneva 1966), 79.

Swinglehurst, Edmund, *The Romantic Journey - The Story of Thomas Cook and Victorian Travel* (London: Pica 1974), 185; Swinglehurst, Edmund, *Cook's Tours - The Story of Popular Travel* (Poole, Dorset: Blanford Press 1982), 121.

Withey, Lynne, *Grand Tours and Cook's Tours: A History of Leisure Travel, 1750 to 1915* (London: Aurum Press 1998), 293.

Ramstedt, G. J., *Seitsemän retkeä itään 1898-1912* (Helsinki: WSOY 3. p. 1953), 20-23.

Jägerskiöld, Stig, *Nuori Mannerheim* (Helsinki: Otava 1964), 291, 313-14.

Mannerheim, G., *Muistelmat I osa*. Suom. L. Hakulinen & al. (Helsinki: Otava 1951), 38.

Väänänen, Heikki, *Keski- ja Itä-Siperia*. - Maapallo: maantieteellinen tietokirja. Kuvia ja kuvauksia VIII. Toim. J. E. Rosberg & V. Tolvanen (Helsinki: Otava 1928), 56-57.

Swinglehurst 1974, 185;

Howarth, Patrick, *When the Riviera was Ours* (London 1988), 32-33.

Wagner, Fred. N., Suuri maailma pieniä ihmisiä. Suom. A. Saaren-Seppälä (Turku: Aura 1945), 203-204.
Wagner 1945, 202-225; Farson, Negley, Erään maailmanmatin muistelmia. Suom. Väinö Länsiluoto (Helsinki: WSOY 1937), 171.
Manley 1988, 6.
Rosenberg, Holger, Maapalloa ristiin rastiin. Suom. J. Tervonen (Helsinki: WSOY 1953), 91-92.
Chamberlain, Basil Hall & Mason, W.B., A Handbook for Travellers in Japan - Including the Whole Empire from Saghalien to Formosa (Tokyo 1907), 2-3.
Time Traveller (TT) - A publication of the Thomas Cook Archives and Library (London) 3/1990, 8.
Heiser, Victor, Lääkäriin maailmanmatka: työtä ja seikkailua viidessä-viidettä maassa. Suom. W. Anttila (Helsinki: WSOY 1937), 194.
Rosenberg 1953, 202-203.
TT 3/1990, 8.
TT 1/1993, 5.
TT 3/1990, 8-9.
Haslund-Christensen, Henning, Kesytön Aasia: muistoja kolmivuotisesta oleskelusta mongolien paimentolaismaailmassa. Suom. W. Anttila (Helsinki: WSOY 1935), 27-28.
Ks. The Traveller's Gazette, (London) July 1922, 18; TG, December 1923, 15, TCA.
Halliburton, Richard, Ruhtinaallinen retki. Suom. H. Krohn (Helsinki: WSOY 2. p. 1949), 279-80, 285-87.
Passipolitiikan joustavuudessa oli toivomisen varaa jo Venäjän aikana. Ks Rosenberg 1953, 42-45.
Burr, Malcolm, The Bolshevik train, 1930. - The Transsiberian railway: A Travellers Anthology. Ed. by Deborah Manley (Tiptree, Essex 1988), 89.
Freuchen, Peter, Vaeltava viikinki: elämäni ja seikkailuni. Suom. A. Samooja (Helsinki: WSOY 1954), 300.
Mehnert, Klaus, Neuvostoihminen: yritys luonnekuvaksi kolmentoista matkan jälkeen Neuvostoliitossa vuosina 1929-59. Suom. M. Santavuori (Helsinki: Kirjayhtymä 1959), 108.
Tuominen, Arvo, Kremlin kellot: muistelmia vuosilta 1933-1939 (Helsinki: Tammi 6. p. 1957), 23-24, 229-30.
Ibid., 108-109.
Brendon, Piers, Thomas Cook - 150 Years of Popular Tourism (London: Secker & Warburg 1991), 270.
Swinglehurst 1982, 164; TT 1/1988, 5; TT 3/1989, 4; TT 4/1992, 3.

Marita Heikkinen-Rummukainen VENÄLÄISMATKAILU ETELÄ-SAVOSSA

Venäläismatkailu Etelä-Savossa –selvitys on laadittu Joensuun yliopiston Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskuksessa osana Helsingin kauppa- ja kauppakorkeakoulun Pienyrityskeskukseen hanketta PK-yritysten koulutus- ja tutkimuspalvelujen kehitysyksikkö. Hanke rahoitettiin Kaakkois-Suomen Interreg II –ohjelmasta ja se päättyi vuoden 2000 loppuun.

Venäläisyöpymisten määrä koko Suomessa kasvoi vuonna 2000 noin 16 % vuoteen 1999 verrattuna. Sen sijaan Etelä-Savossa venäläisyöpymisten määrä väheni samaisena ajankohtana noin 10 %. Vaikka rekisteröityjen yöpymisten määrä ei kerrokaan koko totuutta, on venäläismatkailun kehittämiseen syytä panostaa nyt uudella tavalla, jotta Etelä-Savo ei entisestään menettäisi markkina-osuuttaan muille matkailualueille Suomessa.

Etelä-Savolla on hyvät mahdollisuudet kehittyä yhdeksi merkittävimmistä venäläismatkailun kohdealueista Suomessa, mikäli alueella ymmärretään hyödyntää läheisen sijainnin ja tämänhetkisen kiinnostuksen mukanaan tuomat edut. Venäläismatkailijoihin panostaminen kannattaa myös siitä syystä, että he tasoittavat Etelä-Savossa, kuten ylipäänsäkin Suomessa, voimakasta kausivaihtelua. Venäläiset matkustavat Suomeen sellaisina ajankohtina, jolloin täällä ei juurikaan matkaile muita ulkomaalaisia eli koulujen loma-aikoina syksyllä, vuodenvaihteessa joulun ja uuden vuoden aikaan ja kevättalvella. Yleisesti ottaen venäläiset ovat myös kannattavia asiakkaita, jotka käyttävät runsaasti rahaa mm. oheispalveluihin sekä ostoksiin.

Venäläisiä kiinnostava matkailutarjonta Etelä-Savossa

Etelä-Savo ei varsinaisesti tarjoa venäläismatkailijoille mitään aivan ainutlaatuista vaan alueen matkailutarjonnan hyvät puolet ovat löydettävissä muualtakin Suomesta kuten Pohjois-Karjalasta tai Lapista. Venäläiset matkustavat Etelä-Savoon (tai Lappiin tai Pohjois-Karjalaan), kun he haluavat lomaila rauhallisessa ja kauniissa ympäristössä aktiviteetteja harrastaen. Lappiin nähden Etelä-Savolla on kuitenkin yksi merkittävä etu puolellaan eli läheisen sijainnin ansiosta matkustamiseen ei kulu niin paljon aikaa ja rahaa. Helsinkiin venäläinen puolestaan matkustaa silloin, kun hän haluaa keskittyä ostoksiin tai käydä jossakin kulttuuri- tai

urheilutapahtumassa. Venäläiset nauttivat Suomessa ja Etelä-Savossa puhtaasta luonnosta, ilman raik-kaudesta, hiljaisuudesta, puhtaasta, valkoisesta lumesta, metsistä ja järvistä. Venäläiset myös haluavat lomaltaan runsaasti toimintaa ja tapahtumia ja ovatkin mökki- ja kylpyläloman ohessa innostuneita kaikenlaisista aktiviteeteista kuten kalastus, hiihtäminen, laskettelu, lumilautailu, moottorikelkkailu, pyöräily, ratsastus, uinti, keilailu, sienestys ja marjastus. Koska yhä useammat venäläiset ovat perhematkailijoita, kiinnostus lapsille suunnattuja kohteita, tapahtumia ja palveluja kohtaan kasvaa myös koko ajan. Ostokset kuuluvat myös osana loma-ohjelmaan, vaikkeivät olekaan päätarkoitus.

Venäläismatkailun kehittämistarpeet Etelä-Savossa

Perusmatkailutarjonta on Etelä-Savossa kohdallaan ja alue pystyy vastaamaan venäläismatkailijoiden kysyntään. Venäläismatkailun kasvun esteet näyttävätkin liittyvän ennen kaikkea olemassa olevan matkailutarjonnan ja –palvelun laadun ja määrän kehittämiseen sekä kieli- ja kulttuurikysymyksiin. Huomio tulisikin kiinnittää mm. majoitustilojen varustukseen ja sisustukseen, ohjelmalveluiden ja niissä tarvittavien varusteiden määrään ja saatavuuteen, kohteitten välisten kuljetusten sekä opastuksen saatavuuteen, audioloaikoihin jne.

Puutteet kulttuurin tuntemuksessa puolestaan heikentävät yrittäjien mahdollisuuksia ymmärtää venäläisten lomaansa kohdistuvia odotuksia sekä mahdollisuuksia täyttää nämä toiveet, ja puutteet kielitaidossa hankaloittavat yrittäjän mahdollisuuksia kertoa saatavilla olevasta tarjonnasta venäläisasiakkailleen ja venäläisasiakkaiden mahdollisuuksia tiedustella haluamaansa asiaa. Vaikka yhä useampi venäläisturisti puhuuakin ainakin jonkin verran esim. englantia, venäjänkielinen palvelu saattaa varsinkin tulevaisuudessa toimia vahvana kilpailuvalltina. Venäläiset valitsevat mielellään sellaisen kohteen, jossa tietävät saavansa venäjänkielistä palvelua, osasivat he vierasta kieltä tai eivät.

Venäläismatkailijat toivovat myös saavansa mahdollisimman paljon tietoa kohteista venäjänkielisten esitteiden sekä internet-sivujen välityksellä. Tiedon odotetaan olevan erittäin yksityiskohtaista ja siihen tulee sisältyä mm. kuvaus kohteen ja sen ympäristön palveluista, palvelujen hinnat, alueen karttoja, valokuvia, mökkien pohjapiirustukset jne. Venäjänkielisen informaation merkitys korostuu tulevaisuudessa, kun yhä useampi venäläismatkailija haluaa varata matkakohteensa ja palvelunsa suoraan suomalaisesta matkailuyrityksestä ilman matkan hintaa nostavia välikäsiä.

Venäläiset ovat siis vaativia matkailijoita, jotka odottavat lomallaan korkeaa laatua ja ripeää palvelua. Venäläiset ovat kuitenkin myös uskollisia asiakkaita ja tehokkaita kohdemarkkinoijia silloin, kun heidän toiveensa on otettu huomioon, kun he ovat saaneet hyvää palvelua ja heidän odotuksensa ovat täyttyneet. Suomella ja Etelä-Savolla ei liene varaa jättää tämä matkailijaryhmä huomiotta, vai onko?

Kauko Kangas

RUNON JA RAJAN TIEN MERKINTÄ KAIPAA RAHAA - SUUNNITELMAT OVAT JO VALMIINA

Runon ja Rajan tien merkintä Suomenlahdelta Lappiin on suunnittelun osalta saatu valmiiksi. Suunnitelma on valmistunut Leader-rahoitteisena pilottihankkeena. Nyt tarvitaan rahaa, jotta suunnitelma saadaan palvelemaan tietä käyttäviä matkailijoita. Tavoitteena onkin saada merkintä käynnistettyä EU-hanketyönä jo kuluvan vuoden aikana.

-Tie kannattaa merkitä kunnolla alusta lähtien, ettei sitten tarvitse lähteä paikkaamaan jälkeensä. Reitti on tehtävä mahdollisimman helpoksi seurata, toteaa diplomi-insinööri Per-Olof Linsén tiehallinnon keskushallinnon liikennepalveluista. -Merkintäsuunnitelmaa varten käytiin läpi koko Runon ja Rajan tie Suomenlahdelta Kuusamoon. Jatkoimme suunnittelua aina Sallan Kellošelän rajanylityspaikalle saakka matkailijoilta saadun palautteen innoittamana, toteaa projektipäällikkö Kauko Kangas. Virallisesti Salla ei ole Runon ja Rajan tiellä, koska ei kuulu tieyhdistykseen, mutta tie olisi järkevää ulottaa myös Sallan Kellošelän rajanylityspaikalle.

Ylityspaikat lisäävät kysyntää

Rajanylityspaikkojen on todettu lisäävän Runon ja Rajan tien vetovoimaa. Nykyisellään rajan voi ylittää Kaakkois-Suomessa, Pohjois-Karjalassa ja Kainuussa. Kellošelän, Kuusamon ja Ilomantsin hankkeilla olevat rajanylityspaikat lisääisivät Venäjän Karjalaan suuntautuvaa kiertomatkausta.

Runon ja Rajan tien merkintäsuunnitelman teon yhteydessä rakennettiin tienvarteen useita opastetauluja tietä käyttäviä matkailijoita palvelemaan. Opastetaulujen verkosto on tarkoitus ulottaa koko Runon ja Rajan tien alueelle.

Opastetauluista saatavan informaation avulla matkailijoille avautuvat suurten matkailukohteiden ohella myös pienemmät ja vähemmän mainostetut kohteet. Kylille sijoittuvissa tauluissa valotetaan myös kylien historiaa.

Tiemerkkeihin tulee RR-logo

Runon ja Rajan tien tiemerkeissä tullaan käyttämään uusittua RR-logoa. Tiemerkeihin painettu punamusta RR-logo auttaa matkailijaa suunnistuksessa. Runon ja Rajan tien tiemerkinnällä lisätäänkin liikenneturvallisuuksi, koska autoilijan ei tarvitse aprikoida teiden risteyksissä. Uuden RR-logon on suunnitellut mainosgraafikko Juha Pyykkö ja hänen käsialaansa ovat myös opastetaulut.

Runon ja Rajan tien tiemerkinnän toteuttaminen on helpointa toteuttaa kolmena maakunnallisena hankkeena. Yhtenäisen toteuttamistavan varmistamiseksi tulee hankkeilla kuitenkin olla yhtenäinen valvonta. Tiemerkinnän yhteydessä rakennettavat opastetaulut tulee sijoittaa ainakin niille kylille, joissa on matkailua palvelevia yrityksiä.

Runon ja Rajan tie on Suomitie I

EU:n itäisintä rajaa myötäilevä Runon ja Rajan tie on tullut jo yli kolmen vuosikymmenen aikana matkailijoille tutuksi. Runon ja Rajan tie nousi maan tunnetuimmaksi matkailureitiksi professori Kai-Veikko Vuoriston johdolla tehdyssä tutkimuksessa. Vuoristo tutki Suomen tieverkkoja kyselytutkimuksena ja Runon ja Rajan tie nousi maan merkittävimäksi matkailureitiksi.

Runon ja Rajan tie on saatu erinomaiseen kuntoon ja viime kesänä saatiin tien päällyste uusittua Hoilolan Korpiselkäntalon ja Ilomantsin Parpeinvaaran väliillä. -Nyt ei ole enää syytä puhua kaidasta polusta, vaan Runon ja Rajan tie on tie, jolle voi lähteä millaisella liikennevälineellä hyvänsä. Runon ja Rajan tie onkin erinomainen väylä perhematkailijoille ja se sopii myös suurten bussiryhmien reitiksi, toteaa projektipäällikkö Kauko Kangas.

Raja ja kylät kiinnostavat

Runon ja Rajan tien vetovoimaa ovat Venäjään rajautuvan rajaseudun ohella tiealueen kylät ja niissä asuvat ihmiset. Jo neljättä vuosikymmentä toiminut Runon ja Rajan tieyhdistys on saamassa uutta vireyttä ja tiemerkinnästä odotetaan koko tiealueelle piristysruisketta.

-Matkailutoimistot ovat tien varrella ahertaneet uupumatta markkinoidessaan Runon ja Rajan tietä. Nyt on aika saada heillekin tukea. Tien varrella on täydet valmiudet lähteä mukaan kehittämään Runon ja Rajan tien alueelle lisää toimintaa, sanoo Kangas. -Markkinoinnin aika koittaa sitten kun koko Runon ja Rajan tie on saatu merkittyä. Tavoitteena on saada mahdollisimman usea Runon ja Rajan tien alueen yrittäjä mukaan kehittämään toimintaa. RR-tunnus on tarkoitus myöntää mukaan tuleville yrityksille. Samoin tavoitteena on luoda koko tiealueen kattava RR-tuoteperhe. Tien vilkastuminen vaikuttaisi myös sen varrella toimivien yrittäjien tulokseen. -On syytä muistaa myös, että matkailu vaikuttaa paljon muuhunkin kuin majoitus- ja ruokailupaikkoihin. Ilman matkailijoita olisi kylien asukkaidenkin palveluvarustus huomattavasti köyhempää.

Keski-Euroopasta Runon ja Rajan tielle

Runon ja Rajan tien tieyhdistyksen suunnitelmissa on yhteistoiminnan käynnistäminen Via Baltica tien ja Kuninkaan tien taustaryhmien kanssa. Runon ja Rajan tien toiminnanjohtaja Juha Rantala on käynnistelemässä yhteistyötä. Keski-Euroopan matkailun hyvin tuntevana Rantala uskookin, että Via Balticaa käyttävät keskieuropalaiset matkailijat kiinnostuvat Runon ja Rajan tien reitistä.

Runon ja Rajan tien kehittämiseksi tulee kuluvan vuoden aikana saada käyntiin koko tietä koskevan merkintäsuunnitelman käytännön toteuttaminen. Hankkeen edistämiseksi on tarkoitus pitää lähiaikoina neuvottelu, jossa sovitaan etenemisestä ja rahoituksesta. Koko Runon ja Rajan tien merkintä ja opasteiden rakentaminen maksaa noin 1,5 miljoonaa markkaa, josta 1/3 osaa tulee kunkin maakunnan, Etelä-Karjalan, Pohjois-Karjalan ja Kainuun osalle.

Pellervo Kokkonen

LIIKETOIMINTAVERKOT JA DIGITAALINEN PÄÄOMA

Lentomatkoista on jo tullut Internetissä käytävän sähköisen kaupankäynnin myyvimpiä tuotteita. Sähköisen kaupankäynnin tulo matkailuelinkeinon on alku rajuille muutoksille, joiden myötä matkailutuote määrittyy yhä suuremmassa määrin verkkoliiketoiminnan logiikan mukaisesti. Matkailuorganisaatiot joutuvat ponnistelemaan löytääkseen toimintamallin joka turvaa niiden jatkuvuuden myös tietoyhteiskunnassa sillä verkopohjaiset yhteenliittymät hallitsevat tulevaisuuden matkailumarkkinoita.

Tietoverkko on se infrastruktuuri, jossa tulevaisuudessa liiketoiminnan ohjaus, kaupankäynti, rahaliikenne ja markkinointi hoidetaan. Tietoverkkoon tukeutuva liiketoiminta on verkkoliiketoimintaa, jonka muodot noudattavat täysin omaa logiikkaansa. Myös matkailualalla yritykset joutuvat tulevaisuudessa fyysisistä palvelujen tuottamista myöten toimimaan verkkoliiketoiminnan sääntöjen mukaan.

Verkkoliiketoiminta syntyy liikeidean pohjalta uudenaikaisena lisäarvoa tuottavana liiketoimintana. Kysymys on siitä, kuinka verkkoviestintää hyödyntämällä on mahdollista karsia kustannuksia, parantaa toiminnanohjausta, tehostaa markkinointia ja yhdentää tuotekehitystoimintaa osaksi jokapäiväisiä rutiineja. Tässä kirjoituksessa tarkastellaan verkkoliiketoimintaa uudenaikaisena liiketoimintamallina Don Tapscottin, David Ticollin ja Alex Lowyn uuden kirjan ”Digital Capital” (digitaalinen pääoma) pohjalta. Kirjoittajien mielestä tulevaisuuden verkkoliiketoiminnan perusyksikkönä ei ole yksittäinen yritys vaan liiketoimintaverkkojen (business web). Siinä yritysrajat menettävät merkityksensä, kun jokaisen toimijan on kilpailukyvyyn säilyttämiseksi osallistuttava toimijoiden yhteistyön tuloksena määrittävään liiketoimintaverkkoon. Palveluja yhdistellään jatkuvasti uusiksi kombinaatioksi ja tuotteistamista ohjaavat kuluttajat siinä kuin yrityksetkin.

Liiketoimintaverkkojen syntyminen on tullut mahdolliseksi vuorovaikutuksen kustannusten romahdettua tietoverkkojen laajamittaisen hyödyntämisen myötä. Keskeiset kustannustekijät, jotka puhelin- ja telefaksaikanakin estivät verkostoitumista, olivat:

- hakukustannukset (tietojen ja palvelujen etsimiseen kuluvat resurssit)
- sopimuskustannukset (toiminnan ehtojen määrittelyyn kuluvat resurssit)
- koordinoitukustannukset eli varsinainen toiminnanohjaus

Kaikkien näiden toimintojen osalta pystytään nyt kehittämään itseohjautuvia ja puoli-automaattisia järjestelmiä, joilla niiden kustannuksia pystytään ratkaisevasti karsimaan.

Uudistumisen haaste

Siirryttäessä verkkoliiketoimintaan, perinteiset menettelytavat menettävät merkityksensä, ja organisaatiot joutuvat arvioimaan roolinsa uudestaan. Joustavuus ja tehokkuus pakottavat ne keskittymään osaamisensa ydinalueille ja verkostoitumaan palvelujen tuotannossa. Verkkoliiketoiminnassa saattaa perinteisen organisaatiomuodon itsestään selvänä pitämä lisäarvo menettää merkityksensä. Mikäli nykyiset organisaatiot eivät ole valmiita muutokseen, voi uusi tehokkaampi toimija määritellä matkailutuotteen aivan uudella tavalla ja löytää sille tehokkaammat jakelukanavat tietoverkon kautta.

Koko liiketoiminnan logiikan vaihtuessa muutokseen ei voida vastata ottamalla käyttöön uusi tekniikka. Koko organisaatio on ennemmin tai myöhemmin uudistettava, jos sen halutaan säilyvän toimintakykyisenä. Olemassa olevan liiketoiminnan siirtäminen tietoverkkoon on väärä strategia, koska kilpailu- ja menestystekijät eivät ole uudessa toimintaympäristössä entisenlaisia eikä verkossa enää ole annettuna entistä asiakaskuntaa. Perinteiseen liiketoimintaan perustuva suosittu lähestymistapa on ollut Internet-sivuston tekeminen, joka käytännössä tarkoittaa matkailuesitteen aineiston tuottamista tietoverkkoon. Samanlaisella minimipanoksen linjalla on Suomen matkailuelinkeinon piirissä puhuttu sähköisestä varausjärjestelmästä, jolla tarkoitetaan jotakuinkin jonkinlaista automatisoitua keskusvaraamaa.

Ongelmana on, että elinkeino pitää verkkopalveluja lisäpalveluina. Pienellä panostuksella toteutetut ’ylimääräiset’ verkkopalvelut vaativat paljon manuaalista ylläpitotyötä. Lisäpalvelu-konseptilla sotkeudutaan helposti kalliisiin rönsyileviin hankkeisiin, joilla ei kuitenkaan pystytä tehostamaan toimintaa ja parantamaan organisaation kilpailukykyä. Jos vielä siirretään lisäkustannukset suoraan palvelun hintoihin (kuten monessa tapauksessa on menetelty), ei verkkopalveluille synny kysyntää.

Markkinapaikkoja ja tavarataloja

Digital Capital erottelee viisi tyypillistä verkkoliiketoiminnan toimintamallia, joiden mukaan palvelut ovat organisoituneet. Näitä ovat markkinapaikka, valikoima, lisäarvoketju, yhteenliittymä ja jakeluverkko (agora, aggregation, value chain, alliance, distribution network). Markkinapaikka on palvelu, jonka tarkoituksena on mahdollistaa tuotteen hinnan määrittely vapaan hinnanmuodostuksen kautta. Sen kaltaisia toimintoja matkailussa ovat matkapakettien ja lentojen huutokaupat. Hyvin toimiessaan markkinapaikat ovat tehokkaita kilpailukyvyyn mittareita ja hinnan määrittelyn välineitä. Matkailualalla dynaamisella hinnoittelulla näyttäisi olevan merkitystä ylimääräisen kapasiteetin purkajana. Valikoima tarkoittaa entisen tavaratalon idean toteuttamista tietoverkkoympäristössä. Verkossa valikoiman laajuutta ei tarvitse liiketoiminnallisista syistä rajoittaa. Esimerkiksi äänitteiden myynnissä valikoima voi kattaa jokseenkin kaikki markkinoilla olevat tuotteet. Asiakkaan kannalta usein merkitsee kuitenkin huomattavaa lisäarvoa, että tuotteista on muodostettu valikoimia eikä kutakin tuotetta ole välttämätöntä etsiä erikseen. Matkailun alalla tavaratalon konseptia vastaa tietenkin matkatoimisto tai valmismatkojen järjestäjä. Erityisesti valmismatkojen järjestäjät ovat tuoneet tuotevalikoimansa tarjolle Internetiin. Valikoima voi kilpailla hinta-laatusuhteen ja vahvan brandin turvin.

Uuden ajan arvoketjut

Varsinaista lisäarvoa niin matkailualalla kuin monella muullakin alalla edustavat palvelut, joiden kautta on mahdollista interaktiivisesti paketoita tuotteita ja palveluja yhdeksi kokonaisuudeksi omien mieltymysten ja toiveiden mukaan. Näiden palvelujen kautta on mahdollista saada runsaasti tietoa matkakohteista ja tuotteista sekä vertailla, varata ja maksaa tuotteet suoraan verkossa. Tyypillisiä tällaisia palvelukokonaisuuksia ovat matkanvarausjärjestelmät, joista on mahdollista esimerkiksi ostaa lentolippuja, varata hotellihuoneita ja vuokrata autoja. Lisäpalveluna näistä palveluista voi saada tietoja esimerkiksi säästä, matkakohteen taustatietoja ja muuntaa eri valuuttoja.

Toinen esimerkki integroidusta palvelukokonaisuudesta on Destination Management System (DMS), joka on matkakohdetta koskevia tietoja laaja-alaisesti sisältävä tietokanta, josta käyttäjät voivat hakea ja yhdistellä heitä kiinnostavia tietoja ja enenevässä määrin myös ostaa palveluja. Tällaisen palvelun tavoitteena on luoda lisäarvoketju, jossa palveluja integroimalla luodaan lisäarvoa verkon toimijoille.

Toistaiseksi on kovin vähän esimerkkejä onnistuneista lisäarvoketjuista. Matkailualalla pisimmälle on päästy paljon erilaisia lisäpalveluja ja informaatiota tarjoavilla järjestelmillä, joita edustavat lähinnä Ison Britannian ja Irlannin sovellukset. Verkkoliiketoiminnan logiikan mukaan näiden järjestelmien kautta edetään vähitellen ryhmille ja erityisesti yksittäisille asiakkaille kustomoituihin palveluihin, jossa asiakas halutessaan voi muokata tuotetta osto- tai varausvaiheessa mielensä mukaiseksi. Hotellihuonetta myyessä voidaan periaatteessa määrittellä kaikki osatekijät huoneen lämpötilaa ja aamiaismunan keittoaikaa myöten.

Lisäarvoketjuissa ongelmana on tarve yhdistää hyvin erilaisia palveluja samaan käyttöliittymään. Toimiminen niin, että palveluista syntyy saumaton kokonaisuus, joka toimii luotettavasti kaikissa olosuhteissa – myös monikanavaisessa jakeluverkossa – voi osoittautua liian suureksi haasteeksi. Ihanteena olisi luonnollisesti älykäs sovellus, joka osaa rakentaa kokonaisen matkapaketin erilaisista matkailupalveluista. Nykyisin verkossa olevat palvelut perustuvat ensisijaisesti vanhojen toimintamallien siirtämiseen verkkoon. Siksi kehitys käytännössä näyttää toistaiseksi kulkevan siihen suuntaan, että majoitusvarausjärjestelmät ja esimerkiksi liikennepalvelujen myynti kehittyvät rinnakkain ja yhteydet näiden ja matkailun tietojärjestelmien kanssa kehittyvät hitaammin. Tähänastisen kokemuksen perusteella on liian aikaista arvioida minkälaiset lisäarvoketjut menestyvät matkailuelinkeinossa.

Verkkoliiketoiminnan logiikan mukaisesti organisoituneet matkailun lisäarvoketjut voivat olla aivan erilaisia kuin nykyiset organisaatiomuodot. Erityisesti alueellisesti määrittäneet välittäjät ovat väistämättä tiukkojen haasteiden edessä, kun tehokkaalla tietokantasovelluksella voidaan helposti tarjota esimerkiksi maanosan kattavia sovelluksia melkein minkä tahansa palveluiden hakuun ja näihin voidaan liittää esimerkiksi matkustus-ohje ja karttasovellukset valtakunnan ja maakunnan rajoista piittaamatta. Arvoketju merkitsee kattavan palveluketjun ulottamista matkan suunnittelusta sen toteutukseen ja jälkimarkkinointiin saakka. Keskeisiä palveluketjun elementtejä ovat markkinointiviestintä, sähköinen kaupankäynti, CRM (asiakastietojärjestelmä) sekä toiminnanohjauksen automatisoiminen.

Yhteistyössä on voimaa

Erityisesti tieto- ja viestintäteknikan alalla vallitsevia verkkoliiketoiminnan muotoja ovat olleet erilaiset yhteenliittymät ja jakeluverkot. Yhteenliittymät ovat verkkoviestinnän mahdollistamia virtuaalisia organisaatiota, jotka toimivat määrätietoisesti yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Niistä tunnetuin esimerkki on ollut Linuxin kehittämissyhteisö, jossa toimijat ovat yhteisvoimin rakentaneet käyttöjärjestelmäohjelmistoa. Jakeluverkoston tehtävä on huolehtia palvelujen ja tuotteiden saatavuudesta. Niissä voidaan siirtää dataa sinänsä tietoverkossa tai käyttää tietoverkkoa logistisen järjestelmän, kuten postin optimoinnissa ja seurannassa. Yhteenliittymän ja jakeluverkon keskeiset haasteet kohdataan myös matkailun verkkopalveluissa. Sähköiset varausjärjestelmät (global distribution system) ovat varhainen esimerkki jakeluverkoston luomisesta nimenomaan matkailun tarpeisiin. Avoimen verkon puuttuessa, niistä tuli kalliita ja raskaita ammattilaisjärjestelmiä. Tällä hetkellä kehityksen painopiste selvästikin on lisäarvoketuissa, joskin tulevaisuudessa esimerkiksi matkailupalvelujen laadun seurantaan ja kehittämiseen saattaa syntyä verkottuneita yhteenliittymiä. Matkailualalla jakeluverkkojen kehitys luo mahdollisuudet pitkäjänteiseen asiakassuhteiden hallintaan ja tuotekaaren hallintaan matkan eri vaiheissa mobiiliviestinnän avulla.

Matkailun jakelukanavat tuskin jäävät entiselleen. Matkatoimistot eivät voi kilpailla entisessä roolissaan vakioitujen matkailutuotteiden (lento, junamatka, pakettimatka) jakelijoina uusien Internet-pohjaisten palvelujen kanssa. Integroitujen tietojärjestelmien vakiintuessa seuraavien kymmenen vuoden kuluessa myös matkatoimistojen rooli räätälöityjen palvelujen rakentajina on uhattuna. Jakelun puolella markkinat jakavat suuret toimijat, jotka tehokkaiden tietokantasovellusten avulla pystyvät tarjoamaan asiakkaalleen palvelua matkan kaikissa vaiheissa. On mahdollista että monet merkittävät toimijat tulevat perinteisen matkailuelinkeinon ulkopuolelta – kuten on tapahtunut, kun Microsoft Expedia-palvelullaan on aloittanut matkojen myynnin verkossa. Personoiduilla palveluilla, kanta-asiakaseduilla ja aktiivisella asiakassuhteiden pystytään luomaan asiakasuskollisuutta, jolloin hintakilpailukyvyyn merkitys voi jopa vähentyä.

Pienillä toimijoilla ei käytännössä ole mahdollisuuksia riittävän monipuolisten järjestelmien ylläpitoon. Niille jää mahdollisuus erikoistua erilaisten lisä- ja sisältöpalvelujen tuottajiksi suurten järjestelmien puitteissa. Matkailupalvelujen paikallinen perusta on kiistaton: Toiminnot sijoittuvat aina paikallisesti ja koko elinkeino tukeutuu paikallisiin resursseihin ja paikallisidentiteettiin. Siksi verkkoliiketoiminta ei suoranaisesti uhkaa elinkeinon perustana olevia paikallisia toimintoja. Pikemminkin niille alkaa avautua edullisia ja tehokkaita keskenään kilpailevia markkinointikanavia. Uutta on ehkä välttämättömyys toimia yhteistyössä verkkoliiketoiminnan kontekstin tarjoajien kanssa. Kun sähköiset varausjärjestelmät lisäpalveluineen yleistyvät, voi hyvinkin pian olla mahdotonta vuokrata mökkiä tai myydä hotellihuonetta painettujen esitteiden ja puhelimen välityksellä. Verkkoliiketoiminnan myötä jakelukanava ei ole enää erotettavissa matkailutuotteesta.

Uusissa liiketoimintaverkoissa asiakas on ratkaisevassa asemassa. Digitaalisessa liiketoiminnassa asiakas määrittelee palvelun ja laadun, josta on valmis maksamaan. Asiakastyytyväisyys ja asiakastietojen hallinta nousevat keskeiseen asemaan, koska kysymys ei ole vain yksittäisen palvelun kertaluonteisesta myymisestä vaan koko liiketoimintaverkon laatu- ja palvelukonseptin ylläpitämisestä. Yhteinen asiakastietokanta mahdollistaa pienillekin toimijoille pääsyn arvokkaaseen tietoon, joka pelkästään omaa yritystä koskevana olisi liian rajattua. Asiakkaasta tulee liiketoimintaverkon osakas, joka tekemällä valintoja ja antamalla palautetta palveluista osallistuu 'reaaliaikaiseen' tuotekehitykseen.

Tapscott, Don, David Ticoll & Alex Lowy (2000). Digital Capital: Harnessing the Power of Business Webs. Harvard Business School Press, 272 s

Liiketoimintaverkon ominaisuudet:

1. Internet toiminnan perustana

Toiminnan perusinfrastruktuuri on Internet. Kaikilta oleellisilta osin liiketoimintaprosessit hoidetaan tietoverkossa.

2. Lisäarvoa tuottavat innovaatiot

Liiketoimintaverkko syntyy verkkoliiketoimintainnovaation pohjalta. Sitä toteuttaessaan se voi täysin sivuuttaa vakiintuneet tavat hoitaa liiketoimintaa.

3. Yrityksiä yhdistävä toimintaympäristö

Liiketoimintaverkko on toimintaympäristö, joka liittää yritykset yhteen tuottamaan joustavasti ja saumattomasti usean palveluntarjoajan tuotteista koostuvia palveluja.

4. Toimijoiden uudet roolit

Liiketoimintaverkon toimintaan osallistuvat löytävät itsensä uusista rooleista, joita ovat lisäarvonmuodotukseen aktiivisesti osallistuvat asiakkaat, liiketoiminnan kontekstin tarjoavat palvelujen integroijat, sisällön tuottajat, liiketoimintapalvelujen tarjoajat (esim. maksuliikenne) ja fyysisen infrastruktuurin tarjoajat.

5. Kilpailijayhteisö

Nopeasti muuttuvissa liiketoimintakuvioissa, yritysten on vaikea keskittyä yhteen jakelukanavaan tai sitoutua yhteen yhteistyömalliin. Tyypillinen toimija kuuluu samanaikaisesti useaan liiketoimintaverkkoon koettaen samalla optimoida lopputulosta omasta näkökulmastaan.

6. Asiakaskeskeisyys

Liiketoimintaverkon on menestyäkseen pystyttävä tarjoamaan asiakkaalle lisäarvoa. Asiakas osallistuu lisäarvon luomiseen, määrittelemällä itse millaisen tuotteen hän haluaa. Teollisen tuotannon suppeasta tuotevalikoimasta siirrytään lähes rajattomaan tuotevalikoimaan, jonka määrittelevät asiakkaiden tarpeet. Samalla saavutetaan huomattavia säästöjä, kun tarjonta ja kysyntä lähestyvät toisiaan.

7. Kontekstin ylivalta

Kontekstin tarjoaja on liiketoimintaverkon toimija, joka tarjoaa liiketoimintaympäristön. Tyypillisimmillään tällainen liiketoimintaympäristö on esimerkiksi Internet-sivuston, jonka kautta palvelujen käyttö ja ostaminen on mahdollista. Kontekstin tarjoaja pystyy määrittelemään palvelukokonaisuuden sisällön ja tekee sopimukset useimpien yhteistyökumppanien kanssa. Näin kontekstintarjoaja varsin helposti hyötyy toiminnasta taloudellisesti suhteessa muita toimijoita enemmän.

8. Yhteiset pelisäännöt

Internet-palvelujen varsinainen lainsäädännöllinen sääntely on varsin vähäistä ja käytännössä varsin vaikeaa. Menestyvä palvelu perustuu kuitenkin käytännön kautta muotoutuneiden yhteispelisääntöjen vapaaehtoiseen noudattamiseen. Toiminnan avoimuudella ja toimijoiden sitouttamisella voidaan merkittävästi vähentää pelisääntöjen rikkomista. Väärin pelaavat erottuvat helposti joukosta ja voidaan sulkea palvelun ulkopuolelle.

9. Tiedon ylivalta

Laajat integroidut tietojärjestelmät palvelevat käyttäjiä tarjoamalla informaatiota sekä vaihtamalla automaattisesti operationaalista dataa käyttäjien kesken. Toimijat voivat tehdä päätöksiä hyvin laajan informaation perusteella ja siten optimoida toimintaa.

Mari Niemi

LINKKIVINKIT

Tällä kertaa matkailuosaamisen tietokeskuksen linkkivinkit liittyvät maaseutumatkailuun, luontoyrittäjyyteen ja suomalaisiin tilastoihin (linkkien nimet suluissa tai lihavoitu).

Maaseutumatkailun majoitustilojen valtakunnallinen luokitus

<http://www.maaseutukeskus.fi/matkailuluokitus.htm>

Sivuilla esitellään valtakunnallinen maaseutumatkailun majoituksen MALO-laatuoluokituksen luokkajako ja vaatimukset. Yleistä informaatiota maaseutumatkailun majoitustilojen valtakunnallisesta luokituksesta löytyy kohdista Yleistä, Luokittelun tarkoitus, Luokittelun yrityksen tunnus, Vastuutaho ja valvonta. Lista luokituksen tekijöistä löytyy sivulta myös (Luokittelijat). Tämän lisäksi kuvataan kaikkia majoitustiloja koskevat perusvaa-

timukset (Luokitteluperusteet, Perusvaatimukset) ja eri majoitusmuotoihin liittyvät vaatimukset (Mökkiluokitus, Aamiaismajoitusluokitus) sekä annetaan maatilaloman määrittely ja luokitus (Maatilalomat-luokitus)

Luontoyrittäjyyden tietopankki - <http://www.luontoyrittaja.net/>

Luontoyrittäjyyden tietopankista löytyy tietoa luonnonvaroista ja luonnon tarjoamista mahdollisuuksista yritystoiminnan näkökulmasta. Sen tekijä on Helsingin yliopiston Maaseudun tutkimus- ja koulutuskeskuksen hallinnoima Luonnonvara-ala yritystoiminnan painopistealueena -hanke.

Yläkehukset linkit ovat tiedonhakijan käytössä sivustolla missä tahansa liikuttaessa. Vasemmassa reunassa on linkkejä kunkin sivun osa-alueisiin (osa alasivujen linkeistä vasta tekeillä.)

Hanke-esittely: perustiedot hankkeesta ja sen tavoitteista

Yleistietoa luontoyrittäjyydestä: luontoyrittäjyyden määrittelyä, perusteita, vaatimuksia, edellytyksiä

Luontoyrittäjyyden osa-alueet: esim. luontomatkailu ja metsästysmatkailu

Yritystoimintatietous: tietoa yritystoiminnan eri osa-alueista luontoyrittäjyyden näkökulmasta

Koulutus: alaan liittyvää eritasoista koulutusta

Kehittämistoiminta: Etelä-Pohjanmaan luontoyrittäjyyden osaajaverkoston esittely

Ajankohtaista: linkkejä luonnonvara-alan organisaatioiden ajankohtaista-sivuille ja luontoyrittäjyyden tietopankin yritysluettelon paperiversion tilausmahdollisuus

Maaseututori: ei toiminut 27.3.

Linkejä: linkkejä sivustossa esiintyviin aihepiireihin

Kirjallisuutta: luontoyrittäjyyden kirjallisuustietokanta, hakusanaluettelo ja tietoa alaan liittyvistä kirjallisuustietokannoista

Yritykset ja tuotteet: luontoalan yritysten ja tuotteiden tietokanta

Palaute: yläkehysten palautelomakelinkki toimii, vasemman kehiksen ei toiminut 27.3.

Tilastokeskuksen StatFin-tilastopalvelu - <http://statfin.stat.fi/statweb/>

Vapaatekstihaku

- hakutulostilauksessa kerrotaan hakua vastanneet sanat ja muodostetun HTML-taulukon solujen lukumäärä
- listauksessa linkki HTML-taulukkoon, joka muodostuu löytyneestä taulukosta hakusanojen perusteella (ks. lisää palvelun ohjeesta)
- listauksessa linkki, josta pääsee muokkaamaan löytynyttä taulukkoa (ks. lisää palvelun ohjeesta)

Valitse tilastollisesta aihejaosta

- kannattaa käyttää, jos aihealue mihin tarvittavat tiedot kuuluvat tiedossa

Palvelun kuvaus

- lyhyt kuvaus palvelusta

Ohje

- ohjetta kannattaa hyödyntää, sillä siitä löytyy neuvoja eri hakutapojen käyttöön ja taulukoitten ja kaavioitten muokkaamiseen esim. myöhemmin omalla koneella

Sisällysluettelo

- kymmenen uusinta taulukkoa
- kymmenen viimeksi päivitettyä taulukkoa
- pitkät aikasarjat
- luettelo eri aihealueisiin kuuluvista tilastoista päivityspäivämäärineen
- matkailutilastoja kohdassa Liikenne ja matkailu: Matkailutilasto 1993 – 1999 ja Suomalaisten matkat 1991 – 1999

Palaute

- palautetta voi antaa palvelun eri piirteistä arvosanoin huonosta kiitettävään sekä suorasanaista palautetta

"PAIKAN HENKI - PAIKALLISUUS KULTTUURI- JA MATKAILUTUOTTEENA" - SEMINAARI



Etelä-Savon maakuntaliiton kulttuuri- ja matkailuklusterit järjestävät toukokuun 10.-11. päivä "PAIKAN HENKI - paikallisuus kulttuuri- ja matkailutuotteena" -seminaarin. Valamon luostarissa Heinävedellä järjestettävä seminaari on tarkoitettu erityisesti eteläsavolaisille kulttuurin ja matkailun toimijoille ja yrittäjille. Nimensä mukaisesti seminaarissa pohditaan paikallisuuden merkitystä ja käyttöönottoa kulttuurin ja kulttuurimatkailun kehittämiseksi. Paikan henkeä etsitään luennoilla, käytännön toimintaan pureutuvin case-esimerkein sekä ryhmissä työskennellen.

Seminaarin hinta on 190 markkaa (sis. ruokailut). Seminaariin voi ilmoittautua erillisellä lomakkeella, joita saa Etelä-Savon maakuntaliitosta. Majoitus (95 mk - 280 mk) varataan suoraan Valamosta.

Etelä-Savon maakuntaliiton osoite on Otavankatu 7, 50100 Mikkeli; puhelin 015-321 130, faksi 015-367 800.

Viestitä myös vapaasti tätä seminaarisanomaa eteenpäin kaikille aiheesta kiinnostuneille ystäville!

"PAIKAN HENKI – paikallisuus kulttuuri- ja matkailutuotteena” Seminaari Valamossa 10. – 11.5.2001

Torstai 10.5.

8.30 alkaen

Aamukahvit tarjolla

10.00

Seminaarin avaus

10.15

Paikan henki – mistä se syntyy ja mitä se on?

dosentti Henri Broms

– Keskustelu

12.00

Lounas

13.00

Punkaharju 200 vuotta –hanke,
elinkeinoasiamies Matti Kivipelto

13.30

Mytologiat ja tarinat – ja miten niitä käytetään

- Keskustelu

15.30

Iltapäiväkahvit

16.00

Tarinoita linnasta ja sen liepeiltä,
tutkija Matti Laamanen, Museovirasto / Olavinlinna

16.30

Paikan hengen etsintää ryhmissä

18.00

Mahdollisuus käydä ehtoopalveluksessa

19.30
Pieni ortodoksinen iltakonsertti

20.00
Valamolainen ilta –menu
- Mukana Valamon viinien asiantuntija Veli Andreas
- Seminaarin aiheiden syventämistä vapaasti keskustellen

Perjantai 11.5.
7.00 alkaen
Aamupala

8.30
Symbolinen ja myyttinen luonto itäsuomalaisessa maisemassa,
Ari Aukusti Lehtinen, Joensuun yliopisto

10.00
Tauko, vaikkapa ahkeruuskupilliselle

10.10
Metsä - Pirkko ja muita tarinoita,
Pirkko Morkkila, Saimaan Eräelämys

10.30
Tulokset paikanhengen etsinnästä

11.30
Lounas

12.30
Mistä paikannimet kertovat?
dosentti Tuomo Jämsä, Joensuun yliopisto

14. – 14.30
Päätös ja päätöskahvit

KIRJOITTAJIEN YHTEYSTIEDOT

Tuula-Maria Ahonen
toimittaja , Helsinki
e-mail: tma@kolumbus.fi

Janne Ahtola
tutkija, yleinen historia, Turun yliopisto
e-mail: janaht@utu.fi

Marita Heikkinen-Rummukainen
suunnittelija, Joensuun yliopisto
Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskus
e-mail: marita.heikkinen-rummukainen@joensuu.fi

Kauko Kangas
projektipäällikkö
Nehvonniementie 52
82900 Ilomantsi

Riitta Kangas
vastaava toimittaja

Matkailuosaamisen tietokeskus – Matkailualan verkostoyliopisto
e-mail: riitta.kangas@joensuu.fi
Puh. 015 – 5117 673 tai GSM 050 – 3472857

Pellervo Kokkonen
yliassistentti, Matkailualan verkostoyliopisto
e-mail: pellervo.kokkonen@joensuu.fi

Auvo Kostiainen
yleisen historian professori
Historiatieteen Iits. Tampereen yliopisto
33014 Tampere
e-mail: auvo.kostiainen@uta.fi

Pekka Mustonen
tutkija, Helsinki
email: pekka.mustonen@stat.fi

Mari Niemi
informaatikko, Matkailuosaamisen tietokeskus –
Matkailualan verkostoyliopisto
e-mail: mari.niemi@joensuu.fi