

Kulttuurimatkailu Puijon näkötornille 1800-luvun puolivälistä nykypäivään

Julia Väisänen
Pro gradu -tutkielma
Digitaalisen kulttuurin, maiseman ja kulttuuriperinnön tutkinto-ohjelma
Maisemantutkimus
Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos
Humanistinen tiedekunta
Turun yliopisto
Toukokuu 2025

Turun yliopiston laatujärjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu
Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.

Pro gradu -tutkielma

**Digitaalisen kulttuurin, maiseman ja kulttuuriperinnön tutkinto-ohjelma,
Maisemantutkimus**

Julia Väisänen

Kulttuurimatkailu Puijon näkötornille 1800-luvun puolivälistä nykypäivään

Sivumäärät: tutkielman sivumäärä 53, liitteiden sivumäärä 4

Kuopiossa sijaitseva Puijo on yksi Suomen vanhimpia ja tunnetuimpia maisema- ja luontomatkoilukohteita 1800-luvulta lähtien. Merenpinnasta mitattuna 232-metriä korkea mäki ja sieltä kohoava näkötorni ovat katseenvangitsijoita Kuopion kaupungin siluetissa. Kotimaanmatkailu alkoi luontokohteiden kehittämällä ja näkötorneiden rakentamisella. Kuopion matkailua mullisti vuonna 1856 rakennettu Puijon näkötorni.

Opinnäytetyössäni tutkin Puijon historiaa osana näkötorneihin kohdistuvaa matkailua. Tutkimuskysymykseni on: *miten Puijon näkötorni on kehittynyt osaksi suomalaisen matkailukulttuurin historiaa.*

Tämän tutkimuksen aineistona on kirjalliset lähteet, joiden perusteella on luotu kronologinen selvitys Puijolle suuntautuneet matkailun historiasta. Aineistoon pohjautuva lähiluku auttaa ymmärtämään menneisyyden merkitystä eri aikakausina. Tässä tutkimuksessa Puijon tornille suuntautuneen matkailun vaiheet on yhdistetty Suomessa tapahtuneen matkailun kontekstiin.

Suomessa on valtava määrä erilaisia näkötorneja. Näkötornit nähdään edelleen vetovoimaisina matkailukohteina ja niitä markkinoidaan muiden nähtävyyksien rinnalla. Puijon alueen matkailua kehitetään jatkuvasti, ja uusien aktiviteettien myötä kaikki neljä vuodenaikaa ovat matkailukäytössä.

Näkötornimatkailuun keskittyvää tutkimusta on tehty, ja sitä voisi vielä jatkaa koskemaan useampia Suomen näkötorneja.

Avainsanat: kulttuurimatkailu, näkötorni, Puijo

	3
1 Johdanto	5
1.1 Tutkimuskysymys, tutkimusmenetelmät ja aineisto	5
1.2 Aikaisempi tutkimus	6
1.3 Käsitteet	7
2 Näkötorнимatkailun historiaa	12
2.1 Matkailun kulttuurihistoriaa Suomessa	12
2.2 Liikenneyhteyksien parantumisen vaikutukset Puijon matkailuun	17
2.3 Näkötorneiden nousu osaksi matkailukulttuuria	25
2.4 Puijon kuvauksia ensimmäisissä matkailuoppaissa	28
2.5 Puijon matkailun kehitys	30
3 Nykytilanne	46
3.1 Miten näkötornit näkyvät nykyään suomalaisessa matkailussa?	46
3.2 Puijon matkailu nykyään	49
4 Johtopäätökset	52
Lähteet	54
Liitteet	57
Liite 1. Taulukko näkötorneista	57

1 Johdanto

Kuopiossa sijaitseva Puijo on yksi Suomen vanhimpia ja tunnetuimpia maisema- ja luontomatkailukohteita 1800-luvulta lähtien. Merenpinnasta mitattuna 232-metriä korkea mäki ja sieltä kohoava näkötorni ovat katseenvangitsijoita Kuopion kaupungin siluetissa. Kotimaanmatkailu alkoi luontokohteiden kehittämällä ja näkötorrien rakentamisella. Kuopion matkailua mullisti jo vuonna 1856 rakennettu Puijon näkötorni.

Puijo on arvokas paikka monella tapaa. Se on valittu valtioneuvoston vuoden 1995 periaatepäätöksellä valtakunnallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi, ja Puijolta avautuva maisema on historiallisesti ja maisemallisesti vaalittavaa kulttuurimaisemaa. Puijon torni ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitseva maja ovat rakennushistoriallisesti, historiallisesti ja maisemallisesti vaalittavia kulttuurimatkailukohteita. Suuri osa Puijosta kuuluu luonnonsuojelu- sekä Natura 2000 -alueeseen.¹

Tutkimus keskittyy tarkastelemaan, kuinka näkötornit, kuten Puijon torni, ovat kehittyneet matkailukohteina ja miten ne ovat muuttuneet osaksi kansallista ja alueellista matkailu- ja kulttuuriperinnettä. Tutkimuksessa tehdään katsaus Puijon historiaan, ja selvitetään sen eri matkailullisia vaiheita aina tähän päivään saakka.

Valitsin aiheen, koska muuttuvassa maailmassa paikka, jolla on pitkät historialliset juuret, tarjosi jotain lohdullista ja turvallista. Olen kotoisin Kuopiosta, siksi Puijo on minulle entuudestaan tuttu ja tarttumisen aiheeseen tuntui tässä kohtaa oikealta. Nautin itsekin luontomatkailusta ja korkeilta paikoilta näköalojen katselusta. Tämän opinnäytetyön myötä vaalin osaltani suomalaisten ainutlaatuisten paikkojen kulttuurihistoriallisia ja maisemallisia arvoja.

1.1 Tutkimuskysymys, tutkimusmenetelmät ja aineisto

Opinnäytetyössäni tarkastelen Puijon historiaa osana näkötorneihin kohdistuvaa matkailua. Tutkimuskysymykseni on: *miten Puijon näkötorni on kehittynyt osaksi suomalaisen matkailukulttuurin historiaa*. Tarkentavia kysymyksiä ovat: *miten näkötornit ovat alun perin nousseet esiin matkailukohteina ja miten matkailun kehitys on vaikuttanut niiden rooliin matkailussa*.

¹ Kuopion kaupunki: Puijon lakialueen maisemaselvitys.

Tämän tutkimuksen aineistona ovat kirjalliset historialliset lähteet, joiden perusteella on luotu kronologinen selvitys Puijolle suuntautuneet matkailun historiasta. Tässä tutkimuksessa Puijon tornille suuntautuneen matkailun vaiheet on yhdistetty suomessa tapahtuneen matkailun kontekstiin ja huomioitu myös muut näkötornit.

Aineistona toimivat historialliset Puijon näkötorniin liittyvät kartat, valokuvat sekä julkaistut teokset, joiden avulla luon tutkielmassani katsauksen suomalaisiin näkötorneihin ja niiden rooliin matkailukulttuurissa 1800-luvulta nykypäivään, käyttäen esimerkkinä Puijoa. Esitän Puijon näkötornille suuntautuvan matkailun kronologisessa järjestyksessä. Historialliseen aineistoon pohjautuva lähiluku auttaa ymmärtämään menneisyyden merkitystä eri aikakausina ja kulttuureissa.

1.2 Aikaisempi tutkimus

Puijon ja Kuopion historiaa on tutkittu paljon ja historian eri vaiheista löytyy kattavasti tietoa. Helena Riecki ja Timo Niiranen ovat kirjoittaneet Kuopion historiasta teoksen *Kuopio 200: Kuopion kaupungin rakentamiskvaiheita* (Kuopion museo 1982), josta olen tähän opinnäytteeseen saanut tietoa kaupunkikehityksestä. Outi Vuorikari on kirjoittanut Puijon historiasta teoksessaan *Puijon Tornien tarina* (Savon ammatti- ja aikuisopisto 2007), joka tässä opinnäytteessä toimii tietolähteenä Puijon historiaan.

Suomalaisen matkailun historiasta löytyy kattavasti tutkimusta. Sven Hirn ja Erkki Markkanen ovat kirjoittaneet matkailun historiasta, myös Puijosta osana suomalaista matkailua teoksessaan *Tuhansien järvien maa: Suomen matkailun historia* (Suomen matkailuliitto 1987). Tätä teosta olen hyödyntänyt sekä Puijon historiasta kertovana tietolähteenä sekä matkailun historiaan liittyen. Hieman uudempi matkailun historiasta kertova teos on Auvo Kostiaisen, Janne Ahtolan, Leila Koivusen, Katariina Korpelan ja Taina Syrjämaan teos *Matkailijan ihmeellinen maailma: Matkailun historia vanhalta ajalta omaan aikaamme* (Suomalaisen Kirjallisuuden Seura 2004), jota olen käyttänyt tietolähteenä suomalaisen matkailun historiasta.

Maisemamatkailusta on kirjoittanut Maunu Häyrynen artikkelissaan *Miten Suomi maisemoitui* (Teoksessa *Tunne maisema*. Maahenki Oy 2011). Matkailun käsitteisiin on perehdytty teoksessa *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*. (Toim. Edelheim, Johan & Ilola, Heli, Lapland University Press 2017) sekä Jorma Hemmin teoksessa *Ympäristö- ja luontomatkailu* (Vapaa-ajan konsultit 1995). Näiden kolmen teoksen avulla olen selittänyt opinnäytteessä käytettävät avainkäsitteet luvussa 1.3.

Puijo on ollut opinnäytetöiden aiheena useasti, ja niistä viimeaikaisin on Anne Hyvärisen pro gradu -tutkielma *Puijo Kuopion ikonisena matkakohteena: matkailumaisema sosiaalisen järjestyksen, vallan ja maailmankuvan mallina: Puijo-kuvaston narratiivinen analyysi*. (Etnologia. Jyväskylän yliopisto 2020). Näkötornit ja näköalapaikat ovat olleet mukana opinnäytetöissä, esimerkiksi Suvi Larvin on tehnyt omansa Haukkavuoren näkötorniin liittyen: *Somemarkkinoinnin kehittäminen: somestrategia ja julkaisukalenteri Haukkavuoren näkötornille* (Liiketalous. Turun ammattikorkeakoulu 2024). Lisäksi Kaisa Routto on tehnyt Diplomityön *Pirkanmaan näkötornit* (Tampereen Teknillinen Korkeakoulu, Arkkitehtuurin osasto 1995), joka on kattava selvitys Pirkanmaan näkötorrien historiasta sekä tulevaisuuden näkymistä. Routon työ on ollut lähteeni näkötorrien historiaan. Näkötorneille suuntautuvaa matkailua sivuaa myös Nea Haapa opinnäytetyössään *Tampereen budjettimatkaopas* (Restonomi. Haaga-Helia ammattikorkeakoulu 2024), josta selviää Pyynikin näkötornin kiinnostavuus matkakohteena, tästä mainitsen luvussa 3.2.

Puijolle suuntautuneen ja edelleen jatkuvan kulttuurimatkailun tutkiminen löytää paikkansa näiden tutkimusten vierestä. Edellä mainitut teokset, artikkelit ja opinnäytteet antavat tukea tässä opinnäytteessä tehtävälle koonnille, joka kokoaa tiedot eri lähteistä yhteen. Suomessa riittää näkötorneja, ja lisää tutkimusaiheita löytyisi Puijon lisäksi muiden näkötorrien historiasta sekä toiminnasta nykypäivänä.

1.3 Käsitteet

Näkötorni on Kielitoimiston määritelmän mukaan torni, joka on rakennettu näköalojen ja maisemien katsomista varten. Näkötorni voidaan määritellä myös rakennetuksi luontomatkaillukohteeksi. Rakennettu luontomatkaillukohde tarkoittaa yksittäistä käyntikohdetta, jossa luontoa voidaan tutkia, ja joka tukee retkeilyä, luonnon opiskelua ja suojelua.² Maunu Häyrynen kirjoittaa artikkelissaan *Miten Suomi maisemoitui* (2011), kuinka maisema voi muokata kokonaisia alueita ja vaikuttaa jopa alueen rakenteisiin. Maisemakuva halutaan säilyttää ja sitä hyödynnetään mm. matkailutarkoituksessa.³ Tällaiset paikat on valjastettu matkailun käyttöön, ja niitä kutsutaan *näköalapaikoiksi*.⁴ Näköalapaikoille voidaan rakentaa näkötorneja, ja alueen kasvillisuutta muokata niin, että maisema on mahdollisimman avara.⁵ Häyrynen mainitsee, että näkötorrien pystytys maiseman tarkkailua varten alkoi

2 Hemmi 1995, 229.

3 Häyrynen 26, 2011.

4 Ibid.

5 Ibid.

Puijolla vuonna 1857, ja näkötorrien rakentaminen maisemakohteisiin yleistyi vuosisadan lopulla.⁶ Tämän tutkielman keskiössä ovat Puijolle eri vuosikymmeninä rakennetut näkötorrit.

Suomessa on 186 *valtakunnallisesti arvokasta maisema-alueita*. Alueet valittiin Valtioneuvoston periaatepäätöksellä vuonna 1995. Museoviraston mukaan alueet inventoitiin vuosina 2010–2015, ja inventoinnin tulos otettiin käyttöön vuonna 2021. Arvokkaat maisema-alueet huomioidaan maankäytön suunnittelussa. ELY-keskukset ja museoviranomaiset seuraavat maankäytön suunnittelua kaavatasoilla kulttuurimaisema-asioiden osalta.⁷ Tarkoitus on suunnitella rakentaminen ja maankäyttö siten, etteivät maiseman arvot heikkene.⁸ Puijo on lisätty valtakunnallisten arvokkaiden maisema-alueiden listalle vuonna 1995. 1800-luvulla Puijon laki kaskettiin avaraksi, ja nykyään alueella kasvaa kuusikkoa, samoin kuin valtaosassa Puijon mäessäkin.⁹ Puijolta avautuva järvi- ja metsämaisema on yksi Suomen kuvatuimmista sisävesinäkyistä.¹⁰ Näkymässä on mukana urbaaneja elementtejä, sillä sieltä näkyvät Kuopion laajalle levittäytynyt kaupunkialue.¹¹ Puijon selänne, torni ja hyppyrimäen yläosa toimivat Kuopion maamerkinä.

Museoviraston määritelmän mukaan *kulttuurimaisema* on maisema, jossa ihmisen toiminnan jäljet ovat näkyvissä. Kulttuurimaisemaksi luokitellaan maaseudun maisemien lisäksi kaupunki- ja kylämaisemat.¹² Ihmisten toiminnan jäljet näkyvät osana Puijon alueen kulttuurimaisemaa. Puijon alueella on ollut monia eri käyttötarkoituksia, jotka ovat muokanneet luontoa ja ympäristöä. Viljelyä on toteutettu kaskeamalla, ja kaskitalouden jäljistä näkyvissä ovat satunnaiset kaskirauniot ja nauriskuopat.¹³ Seurakunta omisti alueen suurpappilan pellot, ja yhden peltolohkon pystyy edelleen erottamaan Peipposenrinteen maisemasta.¹⁴ Konttilan entisen torpparitalan laidunnus on muodostanut alueelle monimuotoisen perinnebiotoopin.¹⁵

Maiseman kasvillisuus riippuu korkeusvyöhykkeestä ja maalajeista.¹⁶ Puijo on merkittävä luonnonsuojelukohde kasvillisuuden, linnuston ja metsiköiden ansiosta. Metsät koostuvat

6 Häyrynen 26, 2011.

7 Museovirasto.fi: Kulttuurimaisema.

8 Ibid.

9 VAMA 2021: Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet Pohjois-Savossa.

10 Ibid.

11 Ibid.

12 Museovirasto.fi: Kulttuurimaisema.

13 VAMA 2021: Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet Pohjois-Savossa.

14 Ibid.

15 Ibid.

16 Museovirasto.fi: Kulttuurimaisema.

suurimmaksi osaksi kuusivaltaisista lehdosta sekä paikoin kuusikosta.¹⁷ Luonnonsuojelun näkökulmasta tärkeimpiä alueita Puijolla ovat Peipposenrinne, Antikkalanrinne, Kokonmäen Itärinne ja Satulanotko.¹⁸ Laivonmäen rinteillä on monipuolisten lehtojen lisäksi sekä tuoreen- että kuivankankaan metsiä.¹⁹ Kulttuurimaisemassa näkyy kerrostumia luonnonhistorian ilmiöistä, kuten jääkaudesta. Maiseman perusmuotoja määrittävät kallioperä sekä kivilajit. Puijon selänne on korkeimmillaan 150 metriä Kallaveden pinnan yläpuolella, ja se koostuu graniittigneissistä ja kvartsiitista.²⁰ Puijon korkein kohta oli n. 11 600 vuotta sitten syntyneen Yoldianmeren pinnalla.²¹ Yoldianmeren muinaisrannan merkit ulottuvat 140 metrin korkeuteen. Laivonmäen pohjoisrinteillä on havaittavissa sadan metrin korkeudessa Suur-Saimaan rantaan syntynyt törmä.²²

Matkailullisesti Puijo lukeutuu yhdeksi Suomen vanhimmista ja tunnetuimmista maisema- ja luontomatkailukohteista.²³ Ihmisten toiminnan jälki näkyy rakennettuna ympäristössä Puijon näkötornin muodossa. Ensimmäinen puinen näkötorni valmistui vuonna 1856, jonka korvasi tiilestä rakennettu näkötorni vuonna 1906 ja uusin, edelleen käytössä oleva torni rakennettiin vuonna 1963.²⁴ Ihmisen kädenjälki näkyy myös muualla. Puijo toimii hiihtourheilukeskuksena ja virkistysalueena, jonka rinteille on rakennettu monipuolinen ulkoilureitistö.²⁵ Alueella sijaitseva frisbeegolfrata on myös rakennettu virkistyspalvelu.

Kulttuurimatkailussa vieraillaan kulttuurista arvoa omaavissa paikoissa ja luontomatkailukohde voi olla samalla kulttuurimatkailukohde.²⁶ Kulttuurimatkailu voidaan määritellä matkustamiseksi kulttuurisesti määriteltyihin merkittäviin paikkoihin.²⁷ Kulttuuriperintö liittyy kulttuurimatkailuun, ja kulttuuriperinnöllä tarkoitetaan sellaisia aineellisia ja aineettomia kulttuurimuotoja, jotka on nostettu erityisen tärkeiksi ja merkittäviksi.²⁸ *Matkailunähtävyydet* voidaan jakaa kahteen ryhmään: luonnollisiin ja kulttuurisiin eli ihmisen tuottamiin.²⁹ Luontonähtävyyksiä ovat luonnolliset paikat ja kohteet

17 VAMA 2021: Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet Pohjois-Savossa.

18 Ibid.

19 Ibid.

20 Ibid.

21 Ibid.

22 VAMA 2021: Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet Pohjois-Savossa.

23 Ibid.

24 Ibid.

25 Ibid.

26 Hovi 2017, 64.

27 Hovi 2017, 65.

28 Hovi 2017, 66.

29 Edelheim 2017, 54.

kuten kansallispuistot ja kulttuurisia ihmisten rakentamat paikat.³⁰ Puijolla sijaitseva näkötorni on matkailunähtävyys. Näkötornilta itsellään on kulttuurihistoriallista arvoa, ja näkötornin ympäristö ja sieltä avautuva maisema ovat luontonähtävyyksiä. Näkötornin arvo määräytyy siis kahtalaisesti: Puijon maisema on valtakunnallisesti arvokas maisema-alue sekä historiallisesti ja maisemallisesti vaalittava kulttuurimaisema. Puijon torni ja maja ovat rakennushistoriallisesti, historiallisesti ja maisemallisesti vaalittavia kulttuurimatkailukohteita.

Maisema on matkailun keskeinen osa, koska ilman maisemia ei olisi turismia ja sama pätee toisinpäin, koska maisemia tarkkaillaan katsojan kautta.³¹ Eurooppalaisen maisemayleissopimuksen määritelmä maisemasta on ihmisen näkemä alue, jonka luonne on seurausta luonnon ja inhimillisten tekijöiden toiminnasta ja vuorovaikutuksesta.³² Maisema on avainasemassa matkailukohteiden kehittämisessä ja markkinoinnissa, sillä se vaikuttaa turistien kokemaan matkakohteen houkuttavuuteen sekä matkailijoiden käyttäytymiseen.³³ Puijon matkailussa maisemalla on ollut aina merkittävä rooli. Puijon laelta näkyvä maisema oli syy, jonka vuoksi näkötorni rakennettiin. Maisema oli ja on edelleen syy, jonka vuoksi näkötornilta vierailaan. Maisemaa on käytetty markkinoinnissa, ja se on vaikuttanut mielikuvaan Puijosta. Jos kulttuurimaisemaa käytetään virkistystarkoituksiin maiseman vallitsevan toimintatyyppin mukaan, voidaan alatyypiksi merkitä matkailumaisema.³⁴ Matkakohteen vetovoima voi johtua maiseman luonnollisista tekijöistä ja ihmisten toimista sen seurauksena.³⁵

Luontomatkailun alle luokitellaan kaikki matkailutoiminnot, jotka jollain tavalla liittyvät luontoympäristöihin.³⁶ Luontomatkailu on määriteltävissä matkailuksi, joka perustuu luonnonympäristön nähtävyyksiin.³⁷ Luontomatkailu toimii kattokäsitteenä, jonka alle voidaan luokitella muita matkailun muotoja, jotka käyttävät resursseja luonnontilaisissa tai erämaisissa ympäristöissä.³⁸ Alakäsitteitä voivat olla mm. massamatkailu, seikkailumatkailu sekä ekomatkailu. Luontomatkailu määritellään omien tutkimuksellisten tarpeiden pohjalta tapauskohtaisesti. Luonnon virkistyskäyttö eroaa luontomatkailusta, koska sen on ajateltu

30 Edelheim 2017, 54.

31 Terkenli 2021.

32 Eurooppalainen maisemayleissopimus, 1 luku, artikla 1.

33 Terkenli 2021.

34 Ibid.

35 Ibid.

36 Rantala 2017, 59.

37 Ibid.

38 Ibid.

toteutuvan oman asuinympäristön lähimaastossa.³⁹ Puijolla voidaan sanoa tapahtuneen historiassa molempia. Se on toiminut luontomatkailukohteena turisteille, mutta siitä ovat nauttineet myös paikallisen väestön asukkaat.

Luontomatkailun ja kulttuurimatkailun käsitteet muovautuivat jo 1930-luvulla, kun kansantaloustieteilijät julkaisivat Sveitsissä, Saksassa, Itävallassa ja Englannissa tutkimuksia turismista.⁴⁰ Luonto oli merkittävä matkakohde jo ennen massaturismin syntymistä ja luonnon kokeminen yksi tärkeimpiä matkailun tarkoituksia.⁴¹ Luonnon merkitys oli korkeimmillaan kansallisromantiikan aikana, ja luonnosta haettiin henkistä hyvinvointia.⁴² Luontomatkailu luokitellaan luonnonympäristössä tapahtuvaksi matkailuksi, joka ylläpitää kestävän kehityksen periaatteita, huolehtimalla ettei luonnon kantokyky ylitä.⁴³ Luontomatkakohteita ovat luonnonvaraiset alueet, joissa luontomatkailija voi opiskella luontoa, ihailla luonnonkauneutta, maisemaa, eläin- tai kasvikuntaa tai tutustua luontoon liittyvään kulttuuriin.⁴⁴

Puijon näkötornille suuntautuva matkailu voidaan luokitella kulttuurimatkailuksi. Kulttuurimatkailu on matkailua merkittäviksi määrättyihin kohteisiin. Puijon näkötorni on historiallisesti merkittävä, sillä on rakennushistoriallista arvoa sekä tornista avautuva maisema on luokiteltu valtakunnallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi. Kulttuurimatkailu voi olla samaan aikaan luontomatkailua. Luontomatkailuksi voidaan luokitella kaikki toiminnot, jotka liittyvät luonnonympäristöihin. Puijon näkötorni sijaitsee luonnonsuojelualueella, ja Puijon rinteillä kasvaa suojeltua lehto- ja kuusimetsää. Näkötorni sijoittuu siis luonnonympäristöön.

39 Rantala 2017, 60-61.

40 Markkanen 1987, 348.

41 Hemmi 1995, 158.

42 Hemmi 1995, 159.

43 Hemmi 1995, 158.

44 Ibid.

2 Näkötorrimatkailun historiaa

Tässä luvussa tutkin näkötorrimatkailun historiaa. Selvitän tutkimuskysymystä: *miten Puijon näkötorni on kehittynyt osaksi suomalaisen matkailukulttuurin historiaa*. Puijon matkailun kehityksestä kirjoitan lisää luvussa 2.4.

Luku 2.1. luo kontekstia sille, minkälaiseen maailmankuvaan Puijon torni rakentui, ja millaisia matkailullisia muutoksia tapahtui sen historiassa. Tutkin matkailun kehitystä erityisesti luonto- ja maisemamatkailun näkökulmasta.

Luvussa 2.2. käsittelen liikenneolojen muutosta ja niiden merkitystä matkailuun vastaten tarkentavaan kysymykseen: *miten matkailun kehitys on vaikuttanut näkötorrien rooliin matkailussa*. Luvussa 2.3. keskityn Suomen muihin näkötorneihin. Haen vastausta tarkentavaan kysymykseen: *miten näkötornit ovat alun perin nousseet esiin matkailukohteina*.

2.1 Matkailun kulttuurihistoriaa Suomessa

Ympäristön katselemisesta ja havainnoimisesta tuli keskeinen osa matkantekoa 1600-luvulta alkaen, jolloin kauniita maisemia alettiin kuvailla ja ihailla. Näköaistiin perustuvia havaintoja tallennettiin kirjalliseen sekä kuvalliseen muotoon. Matkustus- ja havainnointitavat muuttuivat erityisesti romantiikan aikakaudella, jolloin matkailijoita ohjasi uudenlainen ihanteisiin ja tavoitteisiin pohjautuva visuaalisten havaintojen keräily. Kun matkaa havainnoitiin visuaalisesti, alettiin siitä myös kirjoittamaan havaintojen pohjalta. Raportoinnista tuli onnistuneen matkan ehto ja kartantekoa sekä piirtämistä opetettiin tieteellisten retkikuntien jäsenille. Nähtävyyksiä keräiltiin, ja sen on vaikutukset näkyvät turismissa edelleen. Näkeminen ja kuvaaminen ovat edelleen keskeisessä roolissa nykyajan matkailijoilla.⁴⁵

Silmillä havainnoiminen sekä dokumentointi muuttivat myös matkaajien mukanaan kantamia matkatavaroita. Näkemisen avuksi kehitettyjä välineitä, kuten kiikarit, kaukoputki ja piirustusvälineet yleistyivät 1700-luvulla. Valokuvauksen keksiminen vastasi matkailijoiden tarpeeseen ikuistaa nähty maisema. 1800-luvulla valokuvan uskottiin olevan jälki todellisuudesta. Kameroiden kehittyminen mahdollisti niiden matkalle mukaan ottamisen ja valokuvaus muutti massojen matkailutottumuksia.⁴⁶

45 Koivunen 2004, 158-159.

46 Koivunen 2004, 154-155.

Kuvien suunnitelmallinen keruu alkoi muuttaa matkailun muotoa ja ohjata matkailijan käyttäytymistä. Kuvallisesta matkamunistosta tuli matkan kohokohta. 1800-luvulla matkakohteen kuvaamisen rinnalla kulki piirtäminen sekä maisemia ja nähtävyyksiä esittävien postikorttien hankkiminen. Matkakuvastoa näkyi matkakertomuksissa, aikakauslehdissä ja matkaesitteissä. Niistä ammennettiin inspiraatiota matkakohteista, ja luotiin ennakkokäsitykset, mitä matkakohteita tulisi kuvata. Valokuvaus muokkasi ryhmämatkailun luonnetta, ja nähtävyyksien ja maisemakohteiden edessä riitti pieni pysähdys ja matkaa voitiin jatkaa taas seuraavaan kohteeseen.⁴⁷

Länsimaisen ihmisen luontosuhde muuttui sosiaalisen, taloudellisen ja fyysisen ympäristön muutoksen kautta. Ihmisten muuttaminen maalta kasvaviin kaupunkeihin, alkava teollistuminen sekä maatalouden muutokset vaikuttivat siihen, että luonto ja maaseutu eivät olleet enää päivittäin läsnä, ja niitä kohtaan koettiin kaipuuta. Kaupunkielämä koettiin rajoittavaksi, persoonattomaksi sekä yhdenmukaistavaksi, joten kaipuu maaseudulle ja luontoon tarjosivat pakopaikan menneeseen, jonka koettiin olleen onnellisempaa ja turvallisempaa. 1700-luvulla maisemaa estetisoitiin ja idealisoitiin myös kuvataiteen ja kirjallisuuden muodoissa. Käynnissä olleessa kulttuurisessa itsemäärittelyprosessissa määriteltiin keskeisiä kulttuurisia ja maisemallisia attraktioita maittain kuvataiteen sekä kirjallisuuden kautta.⁴⁸

Luonnon ja maiseman lisäksi kiinnostuksen kohteina olivat historialliset kohteet, reliikit ja monumentit. Matkailun infrastruktuuri vaikutti aatteen mukaisen matkailun toteutumiseen. Kuljetusteknologia kehittyi, reittikirjat ja -kartat sekä matkakuvaukset ja oppaat yleistyivät. Näin oli mahdollista matkustaa myös kaukaisiin ja aikaisemmin vaikeasti saavutettaviin kohteisiin. Tautiepidemiat ja sodat vaikuttivat matkakohteiden valintaan. Pohjoisemmat matkakohteet nousivat suosioon Ranskan vallankumouksen ja Napoleonin sotien aikaan 1700-luvun lopulla. Romantiikan aikakaudella maisemaihanteena oli koskematon luonto. Ideaalimaisemana pidettiin Sveitsiä, jossa houkuttimena toimivat jylhät vuoristomaisemat, vesiputoukset, järvisseudut ja kirkkaat vedet. Kohteiden edessä koetut tuntemukset olivat tärkeitä, ja maisemia ihailtiin. Luonnosta haettiin rauhoittumista tai taiteellista inspiraatiota. Myös terveydellisten syiden takia hakeuduttiin luontoon.⁴⁹

47 Koivunen 2004, 156-158.

48 Koivunen 2004, 72-73

49 Koivunen 2004, 74-77.

Romantiikan aikakauden luontoa ihaileva matkailu alkoi 1700-luvun lopulla, ja sen kukoistus vaiheet sijoittuivat 1700- ja 1800 –lukujen vaihteeseen. Romantiikan aikakauden matkailija matkusti katsomaan luonnonmaisemaa. Kiinnostus kohdistui luontoon, luontoa ihailtiin ja koskemattomat maisemat tulivat osaksi matkakokemusta. Maisemien ihailusta haettiin vahvistusta nousevalle kansallisuusaatteelle, ja niitä katseltiin tunteiden heräämisen toivossa. Kansat pyrkivät löytämään kansallismaisemia, jonka kautta kansanluonne sekä historia tulisi ymmärrettäväksi. Romanttinen suuntaus levisi mannereurooppalaisten keski- ja yläluokan piirissä, ja se liittyi taiteellis-filosofiseen suuntaukseen, jossa korostettiin tunteita, herkkyyttä, subjektiivista tunneilmaisua sekä luonnon arvoja.⁵⁰

Luonnon ihailuun vaikutti vahvasti filosofi Jean-Jacques Rousseau (1712–1778) kirjoitukset. Kirjoitusten myötä luonnon merkitys korostui, ja vuosisadan lopussa länsimäisen ihmisen uudenlainen luontosuhde vaikutti matkailuun. Uudenlainen luonnontunne sai etsimään uusia matkakohteita, jotka suuntautuivat luonnon helmaan, jylhien ja puhuttelevien maisemien äärelle. Maisemien ihailulla haettiin tunnekokemuksia, joissa pystyi haltioitumaan maailman ihmeellisyydestä ja tuntemaan oman pienuutensa. Uusien ihanteiden mukaisesti suosiossa olivat Keski-Euroopan, Britannian ja Pohjois-Amerikan vuoristo- ja järvisuodut.⁵¹

Maisemamatkailu Suomessa alkoi yleistyä jo 1700-luvulla. Yksi Suomen vanhimpia matkailunähtävyyksiä oli Imatrankoski. 1700-luvulla ilmestyneissä matkakertomuksissa ylistettiin Imatrankosken mahtavuutta sekä kauneutta. Suurin osa matkailijoista saapui Imatralle Venäjän keisarikunnasta.⁵² Venäjän Keisari Aleksanteri I vierailu Suomessa vuonna 1819 vaikutti omalta osaltaan matkailuun. Savon maisemien ja luonnon ihailu oli tehnyt keisariin vaikutuksen.⁵³ Keisari otettiin vastaan myös Kangasalla, ja vierailua varten harjulta raivattiin metsää sekä rakennettiin paviljonki ja portaat maisemien ihailua varten.⁵⁴

Matkanjärjestäjätoiminta kehittyi 1800-luvulta lähtien ja matkailusta tuli yksi elinkeino. Mukaan tulivat kotiseutuyhdistykset, jotka kehittivät infrastruktuuria sekä matkailijoille tarkoitettuja palveluja. Vähitellen lainsäädäntö alkoi huomioimaan matkailun tarpeita, ja matkailuveroilla kustannettiin teiden ja viemäröinnin kehittämistä.⁵⁵

50 Koivunen 2004, 70-71.

51 Koivunen 2004, 71-72.

52 Korpela 2004, 88.

53 Hirn 1987, 39.

54 Ibid.

55 Syrjämaa 2004, 188.

Suomen Matkailijayhdistys perustettiin vuonna 1887, jolloin alkoi järjestäytynyt matkailutoiminta Suomessa.⁵⁶ Matkailijayhdistyksen päämäärä oli Suomen matkailuolojen kohentaminen. Tavoitteena oli hankkia tiedot liikennemahdollisuuksista, matkakohteista, majoitus- ja ravitsemispalveluista ja lisäksi tuoda ulkomaalaisia matkailijoita Suomeen.⁵⁷

Suomen matkailutoimisto perustettiin vuonna 1909, ja matkailun vilkkaimmat vuodet sijoittuvat 1910–1913 välille. Matkatoimistossa olivat mukana Matkailijayhdistys, Rautatiehallitus sekä Höyrylaiva osakeyhtiöt. Matkailijat koostuivat sekä kotimaisista että ulkomaalaisista matkaajista, joille tarjottiin ammattimaista palvelua sekä opastusta matkareittien valintaan. Suomi oli suosittu kesäkohde. Suurin osa matkailijoista (n. 75 prosenttia) saapui Venäjän keisarikunnasta. Maailmansota muutti matkailua, ja maailmasotien aikaan matkailutoimiston toiminta hiipui.⁵⁸

Maailmansodat vaikuttivat matkailuun vuodesta 1914 lähtien, jolloin kansainvälinen matkailuliikenne loppui miltei kokonaan. Suomessa tiukat passimääräykset astuivat voimaan ja liikkumista rajoitettiin sotilasalueilla. Matkustusvero määrättiin voimaan, jonka hinta oli 25 prosenttia matkalipusta.⁵⁹ Puijolla ennen maailmansotaa kävijämäärät vaihtelivat viiden- ja kymmenentuhannen välillä, sodan aikana kävijöitä oli muutamia tuhansia.⁶⁰

1920-luvun jälkeistä aikakautta voi kutsua nopeiden muutosten ajaksi, jolloin matkailukin muuttui.⁶¹ Matkailuesitteissä tuotiin esille paikkakunnan historiaa, historiallisia nähtävyyksiä, luonnonoloja ja turistipalveluita. Luonnonnähtävyydet kilpailivat muiden matkailuvalttien kanssa. Vanhat sisävesireitit pitivät edelleen pintansa, kuten Näsijärvi, Päijänne, Kallavesi ja Saimaa. Matkailumainontaan otettiin mukaan myös tapahtumia, kuten Salpausselän tai Puijon kisat.⁶²

1920-luvun lopulta lähtien Suomen matkailu alkoi kehittyä. Maantieteellisesti Suomi oli kaukana ja sinne täytyi matkustaa varta vasten. Kesä oli suosituin matkailusesonki, ja kaunis luonto sekä maisema toimivat vetonauloina.⁶³ 1920-luvun alussa Suomeen saapui ulkomailta

56 Markkanen 1987, 151.

57 Markkanen 1987, 154.

58 Markkanen 1987, 165-166.

59 Markkanen 1987, 203.

60 Markkanen 1987, 170.

61 Markkanen 1987, 207.

62 Markkanen 1987, 265.

63 Markkanen 1987, 218.

alle 20 000 ulkomaalaista matkajaa, 1930-luvun lopulla määrä oli melkein viisinkertaistunut.⁶⁴

1930-luvulla matkaesitteissä esiteltiin Suomea ihanteellisena kohteena matkustaa. Suomi sopi retkeilyyn ja erityisen maininnan saivat Koli, Lappi sekä Sisä-Suomen harjumaismatkat. Hiihtokeskuksina parhaina mainostettiin Lapin lisäksi Hyvinkäätä, Lahtea, Kolia ja Kuopiota.⁶⁵

1930-luvulla matkailua mainostettiin ulkomaille. Matkailun vetovoimana toimi edelleen luonnonkauneus. Luonnonrauhan lisäksi haettiin sensaatiota, elämyksiä ja seikkailuja. Matkailukohteita olivat terveyskylpylät, puistot, metsäpolut tai moderni kaupunki. Kesäistä Suomea mainostettiin maisemakuvin. Reitit Punkaharjulle, Viipuriin, Jyväskylään, Kuopioon ja Kolille olivat suosiossa. Lisäksi uutena tuli Pohjoisen ja Lapin matkailu, jota kehitettiin 1930-luvun alussa.⁶⁶

Matkailijayhdistyksen paikalliset osastot tekivät ison osan matkailun edistämiseksi. Vuonna 1930 paikallisyhdistyksiä oli 23, joista yksi sijaitsi Kuopiossa. Paikallisosastot kunnostivat matkailukohteita, julkaisivat matkaoppaita, mainoksia sekä matkailulehtiä.⁶⁷

Sodat muokkasivat matkailutottumuksia, ja vaikuttivat osittain koko 1900-luvun loppuvuosisadan tapaan matkustaa. 1900-luvun matkailuun vaikuttivat sotien lisäksi yhteiskunnalliset, taloudelliset ja kulttuuriset muutokset. Matkat olivat lyhyempi kestoisia, sillä loma-ajat vaikuttivat siihen, milloin pystyttiin matkustamaan. Naiset saattoivat matkustaa myös yksin. Liikenteen kehitys 1920- ja 1930-luvuilla vaikutti matkailuun, jossa rautatiet sekä valtamerilaivat olivat pääosassa. Autot mahdollistivat matkailijoille vapauden ja muuttivat matkustamisen muotoa, ne sopivat erityisesti kotimaanmatkailuun. Kotimaanmatkailulla edistettiin taloutta, kun valuutta pidettiin omassa maassa ja sillä kasvatettiin myös kansalaisten isänmaallisuutta.⁶⁸

Talvisodan aikana matkailu Suomessa loppui lähes kokonaan. Puijon torni, kuten monet muutkin näkötornit, määrättiin ilmavalvonnan tukipisteeksi ja puolustuslaitoksen tarpeisiin.

64 Markkanen 1987, 293.

65 Markkanen 1987, 286-288.

66 Markkanen 1987, 282.

67 Markkanen 1987, 257.

68 Syrjämaa 2004, 172-182.

Suuri osa matkailualueista oli suljettava liikenteeltä kuten Imatra, Punkaharju, Koli, Kuusamo ja Petsamo. Niistä tuli sotilasalueita, joissa ei saanut liikkua ilman lupaa.⁶⁹

Vuonna 1944 matkailua rakennettiin uudelleen matkailukomitean toimesta.⁷⁰ Suomen Matkailijayhdistys oli rakentamassa matkailua uudelleen sotien jälkeen. Puijon näkötorni oli myös Suomen Matkailijayhdistyksen hoidossa.⁷¹ 1950-luvulle tultaessa matkailu alkoi pikkuhiljaa palautua entiseen loistoonsa. Jälleenrakennustyötä tuhoutuneiden majoitusrakennusten ja rautateiden osalta tehtiin aktiivisesti, ja mainonta aloitettiin taas ulkomaille.⁷²

1950-luvulla suomalaista matkailu piristi hetkellisesti Olympialaiset. Sen jälkeen matkailu Suomessa sekä ulkomailta Suomeen alkoi kasvaa.⁷³ Valtio alkoi tukea matkailutoimintaa ja perusti 1950-luvun loppupuolella majoitus- ja ravitsemisalalan komitean, leirintä- ja matkatoimistokomitea sekä luonnonsuojelukomitean.⁷⁴ Kaikki tukivat matkailun kehitystä. 1960-luvulla matkailun sosiaalinen luonne muuttui ja matkailu nähtiin jokaisen kansalaisen hyvinvoinnin osana, johon kaikilla tuli olla oikeus.⁷⁵

Massaturismi syntyi toisen maailmansodan jälkeen, ja sen kehitykseen vaikuttivat sosiaaliset, taloudelliset, poliittiset, kulttuuriset sekä teknologiset muutokset. Massaturismin läpimurron voi ajoittaa lentokoneteknologian kehityksen mukaan 1950-luvun lopulle. Lentoliikenteen myötä lisääntyivät pakettimatkat, jotka olivat oleellinen osa massaturismin muotoa.⁷⁶

2.2 Liikenneyhteyksien parantumisen vaikutukset Puijon matkailuun

Tässä luvussa otan huomioon, kuinka tieverkoston parantuminen vaikutti Kuopion seudun matkailuun. Parantuneet liikenneyhteydet toivat alueelle lisää matkustajia, koska 1800-luvun lopulta 1900-luvun alkuun saakka matkailun muodot muuttuivat. Höyrykone, ja sen myötä laiva- sekä rautatiematkailu nopeuttivat liikkumista paikasta toiseen. Käytän rautateiden muutoksen havainnollistamisessa vanhoja karttoja. Viimeiseksi mainitsen vielä matkailua merkittävästi muuttaneen yksityisautoilun sekä lentomatkustamisen.

69 Markkanen 1987, 324-327.

70 Markkanen 1987, 329.

71 Markkanen 1987, 338.

72 Ibid.

73 Markkanen 1987, 342.

74 Markkanen 1987, 343.

75 Markkanen 1987, 345.

76 Korpela 2004, 224-225.

Kostiainen & Ahtola nostavat esille, että höyrykoneen keksiminen käynnisti teknologisen muutoksen ja sitä myötä syntyneet tekniset innovaatiot vaikuttivat matkailun kehitykseen. Vaurastuminen ja lisääntynyt vapaa-aika olivat yhteiskunnallisia prosesseja, jotka olennaisesti vaikuttivat matkailuun. Höyryvoiman käyttö höyryvetureissa johti rautateiden avautumiseen massoille. Matkustus muuttui nopeammaksi ja matkakohteet helpommin saavutettaviksi.⁷⁷

Samoin Koivunen tuo ilmi, kuinka liikkumismahdollisuudet avartuivat höyryalusten myötä. Suosituimpiin kohteisiin matkustamista helpotettiin 1800-luvulla, kun höyrylaivareittejä lisättiin sekä lisää teitä rakennettiin. Uusia majataloja perustettiin alueille, jotka olivat matkailijoiden suosiossa.⁷⁸ Puijolla majoituspalvelu alkoi vuonna 1923, kun toisen näkötornin yhteyteen tehdyssä pirtissä oli kolme kamaria, jotka tarjosivat kesämatkailijoille yöpymismahdollisuuden.⁷⁹

Ensimmäinen höyryvene alkoi liikennöimään Saimaan vesistöissä vuonna 1833 ja Kallavedellä vuonna 1845.⁸⁰ Hirn kirjoittaa, että säännölliset höyrylaivayhteydet Tukholma – Turku – Helsinki – Tallinna – Pietari välillä avattiin vuonna 1837.⁸¹ Ulkomaalaisten kävijöiden määrä kaksinkertaistui höyrylaivaliikenteen käynnistymisen jälkeen.⁸² Hirn jatkaa, että Saimaan kanavan valmistuminen vuonna 1856 lisäsi höyrylaivaliikennettä. Aluksi sitä pitkin kulki kauppatavara ja myöhemmin myös henkilöliikenne. Pienet höyryalukset *Ahti* ja *Ilmarinen* kulkivat Lauritsalasta Savonlinnan kautta Kuopioon, kuljettaen mukanaan vain vähän matkustajia.⁸³ 1860-luvun alussa matkustajia alkoi kuljettaa höyrylaiva *Alio*, joka kulki säännöllisesti Viipurista Kuopioon saakka.⁸⁴ Järviliikenne oli vilkkaimmillaan Pohjois-Savossa 1800-luvun puolivälistä 1900-luvun alkuun saakka, ja laivaliikenne Kuopion satamasta kulki Englantiin ja Välimerelle asti.⁸⁵ Sisävesillä *Kuopio* (kuva 1) ja *Seura* nimiset höyrylaivat kuljettivat matkustajia Kuopion ja Lauritsalan välillä.⁸⁶

77 Kostiainen & Ahtola 2004, 95.

78 Koivunen 2004, 85.

79 Vuorikari 2007, 13.

80 Vuorikari 2007, 3.

81 Hirn 1987, 54.

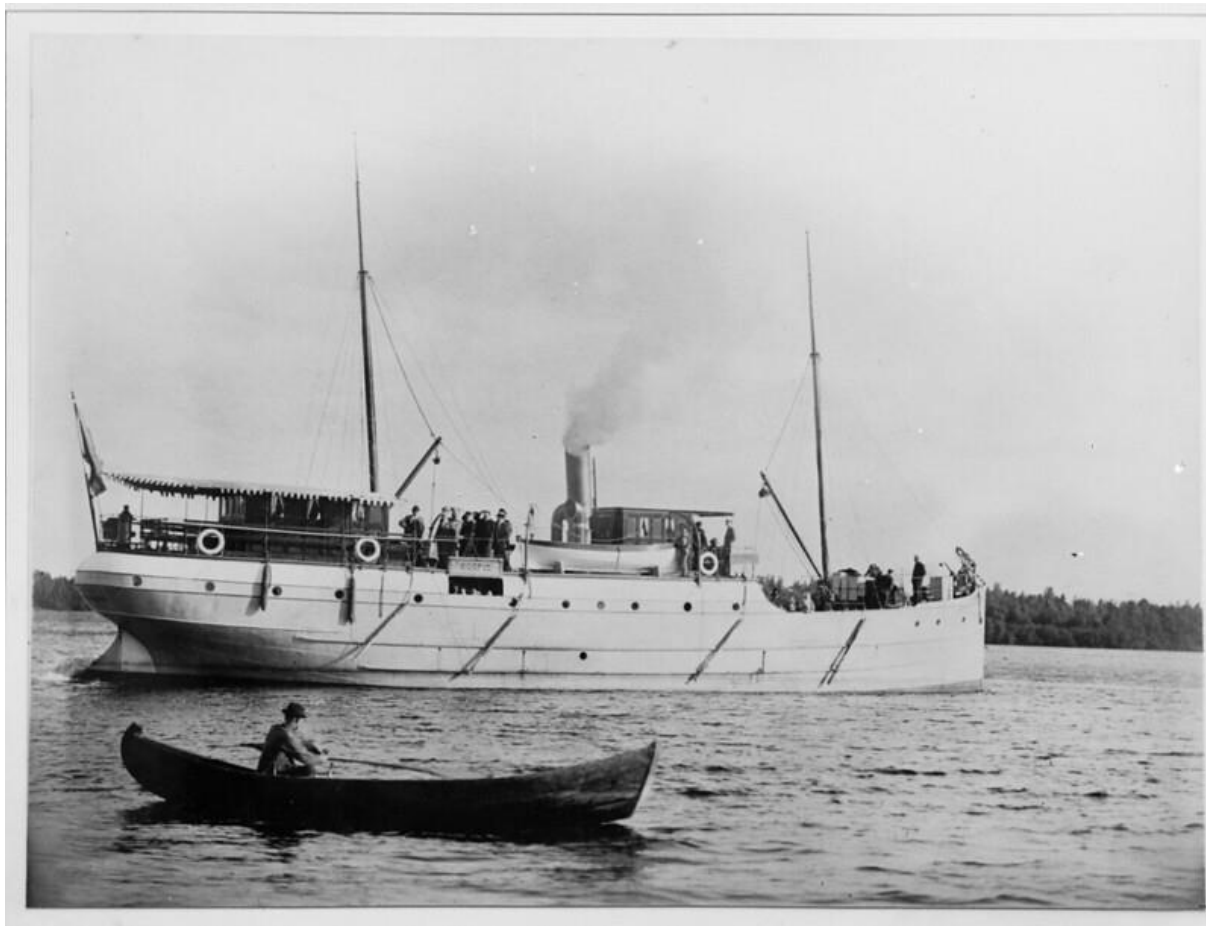
82 Hirn 1987, 80.

83 Hirn 1987, 83.

84 Ibid.

85 Riekkä & Niiranen 1982, 70.

86 Hirn 1987, 59.



Kuva 1. Kuopio-laiva järvellä vuonna 1905. Valokuvaaja: Victor Barsokevitsch.

Kuva: Kuopion kulttuurihistoriallinen museo KUHMU.

Suomen luontoa arvostettiin uusista näkökulmista käsin, ja suosittuja matkakohteita olivat Imatra, Aavasaksa, Punkaharju sekä Järvi-Suomi. Suomeen matkustettiin kesällä.⁸⁷ Suomen ensimmäinen rautatie Helsingistä Hämeenlinnaan avattiin käyttöön vuonna 1862, ja Riihimäki–Pietari-rata vuonna 1870.⁸⁸ Kuopioon kulkeva rautatie Savon rata avattiin Kouvolan ja Kuopion välillä vuonna 1889.⁸⁹ Vuoden 1863 (kuva 2) ja 1892 (kuva 3) karttoja vertailemalla havaitaan, kuinka tieverkostoa parannettiin kolmessakymmenessä vuodessa sekä rautatie otettiin käyttöön. Tämä mahdollisti nopeamman tavan matkustaa Kuopioon, ja sitä kautta myös Puijon näkötornille. Liikkuminen näkötornille Kuopion keskustasta tapahtui edelleen yleisimmin hevosvankkureilla, mutta enää sillä ei tarvinnut matkustaa koko matkaa.

⁸⁷ Hirn 1987, 55.

⁸⁸ Lahden historiallinen museo: Riihimäki–Pietari-rautatie.

⁸⁹ Museovirasto: Kuopion rautatieympäristöt 2009.



Kuva 2. Kartta vuodelta 1863. Kartassa näkyy Kuopion läpi kulkeva tieverkosto. Punainen piste osoittaa suuntaa antavasti Puijon näkötornin paikan. Kuva: Vanhatkartat.fi.



Kuva 3. Kartta vuodelta 1897. Kartassa näkyy Savon rata, Kuopioon Kouvolasta kulkeva rautatie. Punainen piste osoittaa suuntaa antavasti Puijon näkötornin paikan. Kuva: Vanhatkartat.fi.

Rautatieverkoston parantamista jatkettiin ja Kuopiosta suuntana oli pohjoinen. Kallaveden ylitys oli siihen asti suurin pengerrystyö Suomessa, kun pengertä rakennettiin yli kahden kilometrin matkalle.⁹⁰ Rautatie Kuopiosta Iisalmeen valmistui vuonna 1902 ja edelleen Kajaaniin vuonna 1904.⁹¹ Tämä mahdollisti nopeamman liikkumisen matkailijoille myös pohjoisesta käsin. Vuoden 1904 kartta (kuva 4) havainnollistaa rautatien jatkumisen Kuopiosta pohjoiseen Kallaveden yli.



Kuva 4. Kartta vuodelta 1904. Kartassa näkyy Savon rata, Kuopioon kulkeva rautatie, joka jatkuu pengerrettynä vesistön ylitse. Punainen piste osoittaa suuntaa antavasti Puijon näkötornin paikan. Kuva: Vanhatkartat.fi.

Markkanen toteaa, että matkustamisen perusta luotiin liikenneolojen kohentamisella. Matkailijalle oli tarjolla 1910-luvulla vakiintuneet vesireitit sekä rautatieverkosto. Liikennereitti luotiin luonnonolojen sekä taloudellisten näkökohtien mukaan, joten radat ja vesireitit kulkivat etelä-pohjoissuunnassa.⁹²

Rautatieverkoston parantumisen voidaan olettaa näkyvän Puijolla vierailneiden matkailijoiden määrässä. Vuonna 1866 Puijon ensimmäisen, puisen näkötornin vieraskirjassa on ollut 500

90 Museovirasto: Kuopion rautatieympäristöt 2009.

91 Ibid.

92 Markkanen 1987, 198.

nimeä.⁹³ Toinen, tiilestä rakennettu näkötorni valmistui vuonna 1906, eli kaksi vuotta rautatieverkoston laajentamisen jälkeen. Ensimmäisenä kesänä tornissa on arveltu käyneen jopa 20 000 vierasta.⁹⁴ Tässä välissä Puijon näkötorresta tuli enemmän tunnettu matkailukohde, mutta myös parantuneet liikenneyhteydet helpottivat paikalle saapumista.

Kostiainen kirjoittaa, että rautateiden ja autoliikenteen kehitys heijastui majoituspalveluiden kehittymiseen. Hotelleita rakennettiin lähelle rautatieasemia. Myös rautatieyhtiöt osallistuivat hotellien rakentamiseen ja niitä rakennettiin asemien välittömään läheisyyteen.⁹⁵ Vuonna 1917 kotimaanmatkailu loppui sisällissotaan. Majoituspaikkoja hyödynnettiin sotilaiden majoittamiseen tai sairaaloina.⁹⁶

Liikkuminen lisääntyi 1920- ja 1930-lukujen kuluessa. Kotimaanmatkailijoista suurin osa oli liikkeellä viikonloppuisin. Useimmiten matkustettiin lähiympäristöön tai vierailtiin sukulaisten luona. Matkailu Puijolla oli vilkkainta 1920-luvun alkuvuosina, jonka jälkeen suosio alkoi laantua. Kansainvälinen lama vaikutti kotimaanmatkailuun, erityisesti maatalous ja siitä elinkeinosta toimeentulonsa saava väki oli tiukoilla, eikä varaa matkustamiseen ollut.⁹⁷

Vuodesta 1935 alkaen matkailu alkoi vilkastua kaikkialla ja jatkui vilkkaana aina talvisotaan saakka. Kotimaanmatkailijat 1920- ja 1930-luvuilla koostuivat herrasväestä, opiskelijoista, hyvätuloisista, ammattityöväestä, valtion virkamiehistä.⁹⁸

Syitä Suomeen matkailulle oli monia. Markkanen kirjoittaa, että ulkomaiset matkailijat tulivat Suomeen luonnonkauneuden sekä hyvien kalastusmahdollisuuksien toivossa kesäaikaan. Hyvät liikenneyhteydet mahdollistivat liikkuvuuden.⁹⁹

Kostiainen tuo esille, kuinka yksityisautoilu mullisti matkailua, ja henkilöauto tuli lähemmäs tavallista kansaa 1900-luvun alkupuolella. Kun autojen määrä kasvoi, tieverkosto kehittyi ja linja-auto liikenne alkoi. Automatkailu yleistyi 1920-luvulla, antaen riippumattomuutta junien aikatauluista sekä reiteistä. Autoilun myötä alkoivat myös motelli- ja hotellijärjestelmät parantua.¹⁰⁰ Kostiainen jatkaa, että luontomatkailu toi matkailijoita luonnonsuojelualueiden

93 Vuorikari 2007, 8.

94 Vuorikari 2007, 12.

95 Kostiainen 2004, 219-220.

96 Markkanen 1987, 205.

97 Markkanen 1987, 254-255.

98 Ibid.

99 Markkanen 1987, 196.

100 Kostiainen 2004, 216.

läheisyyteen, jonne alkoi syntyä leiriytymispaikkoja. Yöksi jäätin vapaaseen luontoon tai camping-alueille, joita alkoi syntyä automatkailun lisääntymisen myötä.¹⁰¹

Kuopiossa ensimmäinen auto nähtiin vuonna 1916.¹⁰² Puijon tornille menevää tietä on paranneltu vuosien saatossa muun matkailun kehityksen kanssa yhteensopivaksi.

Ensimmäinen tie valmistui samaan aikaan ensimmäisen näkötornin kanssa vuosina 1856–57.¹⁰³ Tie sijaitsi metsän keskellä ja oli tehty hevosella ajettavaksi. Matkailija saattoi saapua kapeaa tietä pitkin joko kävellen tai ajurin kyydillä kahden markan maksua vastaan.¹⁰⁴

Vuonna 1892 valmistui Suomen Matkailijayhdistyksen Kuopion osaston toimesta uusittu tie, jonka varrelle laitettiin selkänöjallisia penkkejä taukoja ja maisemien katsomista varten.¹⁰⁵ Tie oli jyrkkä, ja se sopi kelkkakisojen laskupaikaksi vuosina 1916–32. Vuonna 1938 valmistui jälleen uusi, kuusi metriä leveä tie (kuvat 5 ja 6), joka vastasi sen aikaisen ihmisen tarpeisiin, ja tietä pitkin pääsi myös linja-autolla, joka liikennöi Puijolle seuraavana keväänä.¹⁰⁶ Autoilu mullistui vuonna 1962, jonka jälkeen autoja alettiin maahantuomaan suomeen.¹⁰⁷ Suomalaiset alkoivat autoilla kotimaassaan ja leirintämatkailu vilkastui. Tämän myötä myös tieverkostoa kehitettiin ja parannettiin.¹⁰⁸

101 Kostiainen 2004, 219.

102 Vuorikari 2007, 18.

103 Vuorikari 2007, 15.

104 Vuorikari 2007, 16.

105 Vuorikari 2007, 16-17.

106 Vuorikari 2007, 19.

107 Markkanen 1987, 342.

108 Ibid.



Kuva 5. Kuva Puijon maantien avajaisista vuodelta 1938. Kuva: Mobilia. Tiehallintokuvat.



Kuva 6. Kartta vuodelta 1941. Kartassa näkyy vuonna 1938 Puijon näkötornille vievä tie. Punainen piste osoittaa suuntaa antavasti Puijon näkötornin paikan. Kuva: Vanhatkartat.fi.

Matkailu sai uudet ulottuvuudet 1900-luvun alkupuolella. Markkanen kirjoittaa, että uutta oli matkustajakoneiden liikennöinnin aloittaminen vuonna 1923, kun *Aero Oy* alkoi markkinoida koti- ja ulkomaanreittejä.¹⁰⁹ Kuopion lentoasema rakennettiin vuonna 1940. Sotavuodet lentoasema toimi sotilaskäytössä. Ensimmäinen siviililento lennettiin vuonna 1946. *Aero Oy* liikennöi Kuopio–Helsinki-reitillä, aluksi vain kesäkaudella ja 1950-luvun lopulla ympäri vuoden.¹¹⁰ Lentoliikenteen kehitys maailmansotien jälkeen toi hotellit myös lentokenttien läheisyyteen, ja kasvu oli nopeaa 1990-luvulta eteenpäin.¹¹¹

Maailmantalous elpyi lamavuosista ja toisesta maailmansodasta, ja se mahdollisti uudenlaisen tilanteen matkailualalla.¹¹² Lentomatkailusta katsotaan käynnistyneen massaturismin läpimurto. Se voidaan ajoittaa vuoteen 1958, jolloin otettiin käyttöön Boeing 707 – suihkukone, joka tarjosi edelleen nopeampia ja halvempia lentoja.¹¹³ Lentoliikenteen yhteyteen kehiteltiin pakettimatkoja, joiden suosio lähti vaiheittain nousemaan. Matkatoimistot saivat suuremman roolin matkojen myynnissä.¹¹⁴

2.3 Näkötorrien nousu osaksi matkailukulttuuria

Näkötornit olivat pidettyjä matkailukohteita, koska sieltä ympäristön luonnonkauneus tuli parhaiten esille. Alueellisia matkakohteita alkoi muodostua sinne, mihin pääsi matkustamaan junalla tai laivalla. Kotimaista matkailua edistivät paikalliset matkailujärjestöt ja kunnat. Tampereen Pyynikki, Hämeenlinnan Aulanko ja Kuopion Puijo olivat tunnetuimmat näkötornit. 1930-luvulla torneja kunnostettiin paikallisten voimin, liikennettä parannettiin rakentamalla autoteitä ja tornien läheisyyteen avattiin kahviloita, ravintoloita tai kioskeja. Näkötornit toimivat myös lähiympäristön virkistyskohteina.¹¹⁵

Vanhemmat näkötornit syntyivät kansallisen innostuksen aikana, jolloin korkeimpien mäkien ja vaarojen laet saivat näkötornin isänmaan tuntemisen nimissä. Myöhemmin matkailu muuttui, ja korkeimmat kohdat valjastettiin talviurheiluun. Hiihtokeskuksia syntyi ympäri Suomea ja talvimatkailu alkoi kukoistaa. Puijolla avattiin hiihtolatuja, majoitustiloja sekä

109 Markkanen 1987, 213.

110 Mattila 2020.

111 Kostiainen 2004, 221.

112 Korpela 2004, 225.

113 Korpela 2004, 224.

114 Korpela 2004, 227.

115 Markkanen 1987, 252.

ravintola talvimatkailijoita ajatellen. Myös Koli, Vuokatti, Aulanko, Jyväskylä ja Kangasala kasvoivat näköalapaikoista hiihtokeskuksiksi.¹¹⁶

Vaarat ja harjut toivat ulkomaalaisille matkailijoille mieleen jylhät Alppien maisemat.¹¹⁷ 1800-luvun puolivälin jälkeen matkailijat koostuivat vaikutusvaltaisista ihmisistä, porvaristosta ja keskiluokasta.¹¹⁸ Aavasaksa oli tunnettu matkakohde 1800-luvun puolivälissä, ja vierailijat olivat joko paikkakuntalaisia tai ulkomaalaisia, suomalaiset turistit olivat harvassa.¹¹⁹

Kotimaanmatkailun vierailijamääristä 1900-luvun alussa ei ole tarkkoja tietoja, mutta vieraskirjoista selviää, että lähipitäjien asukkaat vierailivat lähikohteissa, koska varat eivät riittäneet kaukaisempiin matkakohteisiin. Kotimaanmatkailu sisälsi laiva- tai junamatkan ja monesti patikoinnin näkötornille. Tällaisia huvimatkoja tekivät kaikkiin väestöryhmiin kuuluvat. Hotellimajoitukseen oli varaa vain varakkaimmilla. Matkailu oli säätyisidonnaista, ja herrasväki sekä rahvas matkustivat eri vaunuissa ja eri matkustajaluokissa.¹²⁰

Puijon ensimmäisen näkötornin vieraskirjoja on Kuopion kulttuurihistoriallisessa museossa. Ensimmäisiin vieraskirjoihin ovat jättäneet merkintänsä aikansa kuuluisuudet kuten Minna Canth ja monet kulttuurihenkilöt kuten Oskari Merikanto, Ilmari Kianto, Juhani Aho, Akseli Gallen-Kallela ja Louis Sparre.¹²¹

Suomen ensimmäisinä näkötorneja sijaitsi mm. Lappeenrannassa, Tampereen Pyynikillä ja Kangasalan harjuilla.¹²² Oheisessa taulukossa on listattu Suomen ensimmäiset näkötornit, jotka olivat merkittäviä matkailukohteita.

Taulukko 1. Ensimmäiset näkötornit

Tässä on luettelo Suomen ensimmäisistä tärkeimmistä näkötorneista ja näköalapaikoista. Lähde mukailten: Markkanen 1987, 175.

Näkötorni tai näköalapaikka	Näkötornin rakentamisvuosi
Puijon näkötorni, Kuopio	1856
Näälänmäki, Savonlinna	1873
Kirkkoharjun näkötorni, Kangasala	1882
Aavasaksan näköalapaikka ja matkailumaja	1883
Naisvuori, Mikkeli	1883

¹¹⁶ Markkanen 1987, 252.

¹¹⁷ Hirn 1987, 77.

¹¹⁸ Hirn 1987, 92.

¹¹⁹ Hirn 1987, 95.

¹²⁰ Markkanen 1987, 195-196.

¹²¹ Vuorikari 2007, 9.

¹²² Markkanen 1987, 174-175.

Papula, Viipuri	1887
Pölyvaaran näkötorni, Kajaani	1887
Ihantolan näkötorni, Jyväskylä	1887
Nikolainvallin näkötorni, Lappeenranta	1888
Pyynikin näkötorni, Tampere	1888
Haralanharjun näkötorni, Kangasala	1895
Syrjälänharju, Pälkäne	1898
Päijätsalo, Sysmä	1898
Savivuoren näkötorni, Viitasaari	1902
Pirunvuoren näkötorni, Karkku	1905
Aulangon näkötorni, Hämeenlinna	1907

1800-luvulla Suomessa etsittiin omaa yhteistä identiteettiä ja vietettiin Suomen kansallisen heräämisen aikaa. Suomessa sijaitsevia maisemia pidettiin rikkautena. Kansallista kuvaa luotiin kuvallisesti ja symbolein. Suomen tunnuksiksi nousivat siniristilippu, Suomi-neito ja korkealta kuvattu järvimaisema.¹²³

Maisema oli keskeisessä osassa kansallisen identiteetin muovaajana, kansallisromantiikka ihanoi maisemaa ja siitä haettiin aiheita kirjallisuuteen ja kuvaamataiteeseen. Kansallisromantiikan lähtökohtana oli 1800-luvun kansallinen herätys.¹²⁴

Järvinäköalat ja kosket olivat Suomessa tärkeimpiä luonnonnähtävyyksiä 1800-luvulla. Ylioppilaat retkeilivät kotiseudulla, ja kotimaan maisemien tuntemista arvostettiin. Kansallistunnetta korostettiin suomalaisen järvimaiseman ihailulla.¹²⁵

Näkötornit toimivat monesti korkeimpina paikkoina, joihin ihmiset pääsivät elämänsä aikana.¹²⁶ 1800-luvulla perustetut kansanpuistot olivat julkisia ja kaikille avoimia puistoja, jotka rakennettiin kaupunkilaisten virkistytymistarkoituksiin. Kansanpuistoissa oli erilaisia rakennelmia, kuten paviljonkeja sekä näkötorneja. Näkötornienv ympäristöt toimivat usein seurojen tai yhdistysten kokoontumispaikkoina, ja niiden läheisyydessä järjestettiin tanssi- ja laulutapahtumia sekä ravintola ja kioskitoimintaa.¹²⁷

123 Routto 1995, 15.

124 Routto 1995, 17.

125 Ibid.

126 Laakkonen, Louekari & Lahtinen 410, 2019.

127 Routto 1995, 19.

Näkötornien edeltäjinä toimivat maisemapaviljongit, joita oli tapana rakentaa näköalapaikoille.¹²⁸ Näkötorneja rakennettiin myös yksityisten kartanoiden pihapiireihin.¹²⁹ Näkötorniin paikat määrittivät siten, että ne rakennettiin mahdollisimman korkeille paikoille, jotta maisemat avautuisivat laajasti ympäristöön.¹³⁰ Ensiksi näkötorneja rakennuttivat seurakunnat ja yhdistykset, ja myöhemmin kunnat ja kaupungit. Näkötorneja rakennettiin matkailun edistämistarkoituksessa.¹³¹

Erilaisia tornirakennelmia on rakennettu myös muuhun käyttöön kuin näkötorneiksi. Kolmiomittaustorneja rakennettiin mittaus- ja kartoitustarkoituksia varten, ensiksi venäläisten topografiakarttojen tekoa varten ja myöhemmin maanmittaushallitus rakennutti torneja peruskarttojen tekoa varten. Kolmiomittaustornit rakennettiin yleensä puusta. Palohälytystorneja rakennettiin metsäpalojen valvontaa varten, ja ne eivät olleet yleisölle avoimia. Tornit olivat käytössä metsäpalovaroituksen aikaan sekä ukkosten jälkeen tarkastuskäyntejä varten. Ilmavalvonnan tähystystorneja tarvittiin sotien aikaan, jolloin jo olemassa olevat näkötornit otettiin tätä tarkoitusta varten käyttöön tai rakennettiin tarvittaessa uusia. Kaikkia näitä torneja on voitu alkuperäisen käyttötarkoituksensa päättymisen jälkeen käyttää myös näkötorneina. Samoin vesitorneja on voitu muuttaa näkötorneiksi, koska ne sijaitsevat monesti ympäristönsä korkeimmalla paikalla. Näköaloja on voinut katsella myös linnan- ja kirkkotorneista.¹³²

2.4 Puijon kuvauksia ensimmäisissä matkailuoppaissa

Ensimmäiset matkailuoppaat 1890-luvulla olivat *Matkasuuntia Suomessa* ja *Reseturer i Finland*. Ne sisälsivät tietoa matkareiteistä, kulkuyhteyksistä, paikkakuntien historiasta, nähtävyyksistä ja seudun matkailuvalteista sekä kansan elämästä. Erityisen suosittu reitti kulki Viipurista Saimaan kanavan kautta Lappeenrantaan ja Savonlinnan kautta Kuopioon. Kuopiosta jatkui Suomen suosituin sisämaan matkailureitti laivalla Iisalmeen, josta halutessaan saattoi jatkaa matkaansa kieverikydyillä Kajaanin kautta Ouluun ja edelleen Aavasaksalle.¹³³

128 Routto 1995, 27.

129 Routto 1995, 28.

130 Routto 1995, 30.

131 Routto 1995, 32.

132 Routto 1995, 46-47.

133 Markkanen 1987, 166.

Matkakirjallisuudessa Suomesta kerrottiin myönteiseen sävyyn ja kertomukset toimivat matkailumainontana.¹³⁴ 1890-luvulla ulkomaalaisia houkuteltiin matkustamaan Suomeen erilaisten matkaopaskirjallisuuden kautta. Suomea tarjottiin turisteille lepopaikkana, ja oppaiden sanoma oli *“toivottaa Keski-Euroopassa hermonsä tärvelleet kiireiset kaupunkilaiset tulemaan Suomeen virkistäytymään neitseellisen luonnon pariin ja nauttimaan tervehdyttävästä kesäluonnosta”*.¹³⁵ Suomen luonto ja maisemat näyttelivät keskeistä roolia 1900-luvun alun matkaoppaissa, ja sama teema säilyi 1800-luvun puolivälistä saakka.¹³⁶

Kotimaanmatkailijoiden ryhmä koostui pääosin akateemisesta väestä, pitäjien säätyläisistä sekä virkamiehistä. Työläisillä ja torppareilla ei ollut samanlaista kiinnostusta tai mahdollisuutta matkailuun.¹³⁷ Kuopiolaista matkailuhistoriaa muuttivat Saimaan kanavan valmistuminen ja siitä yltynyt höyrylaivaliikenne. Kuopiossa matkailua edistettiin ja Väinölänniemestä kehitettiin puistoaluetta sekä kaupungista painatettiin opaskartta.¹³⁸

Venäläis-ranskalainen ruhtinas Emmanuel Galitzin kirjoittama matkakertomus suomesta *La Finlanden* ilmestyi Pariisissa vuonna 1852.¹³⁹ Galitzin vieraili Kuopiossa läänin kuvernöörin Aadolf Ramsayn kanssa näköalapaikalle kaupungin ulkopuolelle, todennäköisesti Puijolle.¹⁴⁰ Hän kirjoitti näkevänsä maiseman tuhansien järvien maasta. Matkalla Kuopioon hän mainitsi teiden olevan hyvässä kunnossa.¹⁴¹ Kulkeminen tapahtui hevoscärryillä.

C.G. Estlander on kirjoittanut omasta matkastaan Suomeen muistelman. Hän vieraili vuonna 1852 ympäri Suomea tunnetuissa matkakohteissa: Imatralla, Punkaharjulla, Savonlinnassa sekä Kuopiossa Puijon laella.¹⁴²

Matkakertomuksen kirjoitti myös John Murray *Handbook for travellers* vuonna 1865. Siinä mainittiin Suomen tunnetuimmat matkakohteet: Aavasaksa, Valamo, Imatra, Punkaharju ja Kuopio. Puijon tornissa oli Murrayn mukaan valvoja, jolta sai lainata kiikarin maiseman tähyilyä varten.¹⁴³

134 Hirn 1987, 55.

135 Markkanen 1987, 180.

136 Markkanen 1987, 181.

137 Markkanen 1987, 160-161.

138 Markkanen 1987, 172.

139 Hirn 1987, 72-73.

140 Hirn 1987, 75.

141 Hirn 1987, 75.

142 Hirn 1987, 77.

143 Hirn 1987, 107.

Topelius oli mukana luomassa yleiskäsitystä Suomesta ja sen luonnosta teoksessa *En resa i Finland* (1872–1874). Teoksessa esiteltiin luonnonnähtävyyksiä.¹⁴⁴ Topelius esitteli *Finland framställt i teckningar* (1845–1852) teoksessa maamme rakennettua ympäristöä ja maisemaa. Teoksessa ei mainita suoraan Puijtoa, mutta Kuopion lähitienoon mäet hän kyllä nostaa esiin.¹⁴⁵

Helsingfors Dagbladissa vuonna 1885 oli kirjoitus, jossa näkemisen arvoisia matkakohteita olivat Punkaharju, Puijo ja Aavasaksa.¹⁴⁶ Viktor Pettersson kirjoitti omassa matkakertomuksessaan vuonna 1885, että Puijon majasta oli ennen anniskeltu väkeviäkin, mutta nyt tarjolla oli kivennäisvettä ja kiikarit. Näkötornin huipulle kannatti kiivetä 70 porrasaskelmaa, sillä sieltä avautuivat kauniit maisemat Kuopion yli.¹⁴⁷

1900-luvun alussa saksalaisille suunnatuissa matkaoppaissa selkeä päämäärä tarjota virkistytymistä luonnosta. Matkaopas *Erholungreisen in Finland* eli virkistysmatkat Suomessa nimi kuvasti hyvin oppaan sisältöä.¹⁴⁸

Vuonna 1915 Lontoossa ilmestyi Arthur Readin kirjoittama teos *Finland and the Finns*, joka esitteli matkailua Suomessa. Julkaisuun oli liitettyä maalauksia Suomesta, joiden aiheina olivat mm. Kuopio ja näkymä Puijolta, Porvoo, Saimaan kanava ja Olavinlinna.¹⁴⁹ Vuonna 1934 ilmestyneessä esitteessä *Finland for Holidays*, jonka laatija oli G. Paaer esiteltiin monipuolista Suomea: laivareittejä, arkkitehtuuria, kivikirkkoja, rantoja, Olavinlinnaa, Puijtoa sekä Kolia.¹⁵⁰

2.5 Puijon matkailun kehitys

Puijon näköalan puolestapuhujana toimi Mäntsälän kirkkoherra Carl Edvard Aspelund (1816–1902). Ylioppilaana vuonna 1820 Aspelund kapusi Puijon mäelle kuusen latvaan, ja vakuuttui siitä, että Puijon alueen luontoa tulisi vaalia ja sen huipulle pitäisi pystyttää tähtitorni. Kuopiolainen raatimies C.R. Dahlström (1813–87) rakennutti näkötornin vuonna 1856. Kuopio oli tuolloin 3000 asukkaan kaupunki. Dahlström oli monessa mukana, hän toimi kauppiaana, tehtailijana ja osuuskassan perustajana. Kuopio eli nousukautta 1840-luvulla ja Dahlström loi toiminnalleen aatteellista ja taloudellista perustaa. Laudoista rakennettu torni

144 Hirn 1987, 110

145 Vuorikari 2007, 3.

146 Markkanen 1987, 149.

147 Hirn 1987, 127.

148 Markkanen 1987, 177.

149 Markkanen 1987, 186.

150 Markkanen 1987, 282-283.

oli nelikerroksinen ja 16 metriä korkea. Puijolla oli vierailtu jo ennen näkötornin valmistumistakin, mutta nyt tietä levennettiin, joka mahdollisti valjakkovaunuilla tiellä kulkemisen. Puijon majan yhteydessä olevassa ravintolassa tarjoiltiin olutta, teetä ja voileipiä, ja sitä pyörittivät Dahlströmin vaimo ja pojat vuoteen 1901 saakka. Yhdistelmä teki Puijosta vertaansa vailla olevan matkakohteen.¹⁵¹

Puijon kolme tornia ovat heijastaneet aikakautensa pyrkimyksiä: niistä selviää pystyttäjien aatteellinen tausta, sekä aikakauden rakennustyyli ja materiaalit.¹⁵² Ensimmäinen torni rakennettiin hirrestä ja laudasta kivijalan päälle. Tornin rakentamisen taustalla oli kansallisromanttinen aate, jolloin etsittiin kansallista identiteettiä, arvostettiin kotimaista maisemaa ja omaa kieltä.¹⁵³

Puijon ensimmäinen näkötorni rakennettiin seurakunnan suurpappilan maille. Puijon maat vuokrattiin seurakunnalta. Seurakunta omisti suuria maa- ja vesialueita, joihin Puijokin kuului.¹⁵⁴ Dahlström oli taitava ja varakas liikemies, joka vaistosi ajassa tapahtuvia muutoksia elinkeinoissa, kulttuurissa sekä liikenteessä.¹⁵⁵ Tekniikka edistyi vauhdilla, kulkuvälineet ja väylät kehittyivät.

Kuvernööri Aleksander Järnefelt esitti vuonna 1884 pyynnön senaatille, että Puijosta tehtäisiin kruunupuisto. Hanke ei saanut kuopiolaisilta tukea, vaan Puijo haluttiin säilyttää seurakunnan omistuksessa, eikä luovuttaa sitä valtiolle. Senaatti hylkäsi kuvernöörin esityksen muutaman vuoden kuluttua. Vaikka Puijolla vierailtiin, sitä ei liitetty vielä osaksi Suomen vetovoimaisimpia luonnonnähtävyyksiä.¹⁵⁶

Puijon ensimmäisestä tornista on säilynyt kaksi kuvaa Kuopion museon arkistossa. Yleisesti tunnettu kuva Puijon tornista on I.K. Inhan kuvaama (kuva 7). Inha työskenteli 1890-luvulla valokuvaamossa kiertäen kuvaamassa Suomen luontokohteita postikortteja ja matkailujulkaisuja varten.¹⁵⁷

151 Hirn 1987, 94 & Vuorikari 2007, 2-3.

152 Vuorikari 2007, 1.

153 Vuorikari 2007, 1.

154 Vuorikari 2007, 4.

155 Vuorikari 2007, 3.

156 Hirn 1987, 128.

157 Vuorikari 2007, 7-8.



Kuva 7. Puijon ensimmäinen, vuonna 1857 valmistunut torni. Kuvaaja: Inha, I. K. Tuottaja: Ståhlberg, K. E. 1893. Kuva: Museovirasto, historian kuvakokoelma.

Puijolla kaskettiin 1900-luvun alkuun saakka, ja vierailijoita ohjeistettiin pistäytymään ennen tai jälkeen keskikesän, ettei kaskien savu peitä näköalaa.¹⁵⁸ Savun peittämä maisema on voinut aiheuttaa pettymystä matkailijassa, joka on matkakertomuksista saamansa mielikuvan perusteella kavunnut torniin. Sääolot vaikuttavat maiseman kokemiseen varsinkin, kun avautuva maisema on totuttu kuvaamaan kesäisenä aurinkoisena päivänä. Tunnelma muuttuu myös sateisena ja sumuisena päivänä heti toisenlaiseksi, eikä matkailija näe samalla tavoin avautuvaa maisemaa. Joskus Puijoltakin avautuva näkymä saattaa olla hyvinkin sumuinen, eikä vastaa matkailuesitteistä saatavaa kuvaa.

158 Vuorikari 2007, 4.



Kuva 8. Näkymä Puijolta kaupunkiin (1890–1893). Puijolla kaskettiin 1900-luvun alkuun saakka, ja vierailijoita ohjeistettiin pistäytymään ennen tai jälkeen keskikesän, ettei kaskien savu peitä näköalaa¹⁵⁹. Valokuvaaja: Victor Barsokevitsch. Kuva: Kuopion kulttuurihistoriallinen museo KUHMU.

Ensimmäinen puinen näkötorni alkoi mennä huonoon kuntoon 1800-luvun lopussa, jolloin sitä jouduttiin korjaamaan sulkemisuhan alla. Tornin tukirakenteita vahvistettiin, jolloin tornin huojuminen saatiin hallintaan. Suomen Matkailijayhdistys kiinnostui Puijon näkötorresta ja hankki sen omistuksen itselleen Dahlströmin suvulta. Koska ensimmäinen näkötorni oli niin huonokuntoinen, ettei sen korjaaminen ollut enää kannattavaa, päätti Matkailijayhdistys rakennuttaa uuden tornin. Sitä varten kerättiin lahjoituksia ja järjestettiin suunnittelukilpailu. Suunnittelukilpailu ei kuitenkaan tuottanut toivottua tulosta, joten arkkitehdiksi valikoitui J. V. Strömberg. Korkeutta tornille kertyi 24 metriä. Siinä oli viisi kerrosta, 167 porrasaskelmaa ja se oli muodoltaan pyöreä. Toinen näkötorni rakennettiin tiilestä ja laastista muuraten harmaakivijalustalle vuonna 1906. Ulko-oven yläpuolella oli Suomen Matkailijayhdistyksen siipipyöreä.¹⁶⁰

¹⁵⁹ Ibid.

¹⁶⁰ Vuorikari 2007, 10-12.

Kun Suomen Matkailijayhdistyksen Kuopion paikallisosasto hankki vuokraoikeudet Puijolle omiin nimiinsä, se aloitti laajat kunnostustoimenpiteet. Tietä raivattiin, penkkejä ja pöytiä hankittiin, painettiin karttoja ja kielitaitoiset oppaat ohjasivat retkikuntia. Uusi näkötorni palveli sekä kesällä että talvella. Torniin tuli kahvila ja tornin viereen matkailumaja. ¹⁶¹

Vanha näkötorni purettiin vuonna 1906 ja sen tilalle rakennettiin Puijon Pirtiksi kutsuttu virkistyshuoneisto, jossa asui tornivahti. Lisäksi Pirtissä oli yleisölle avoin tupa, jossa järjestettiin erilaisia tilaisuuksia. Vuonna 1923 Pirtin vintille valmistui kolme kamaria, jotka tarjosivat majoituspaikkoja vieraille kesäaikaan. Pirttiä laajennettiin lisärakennuksella vuonna 1936, jolloin sen nimi uudistettiin Puijon Majaksi. ¹⁶²

Kuopiossa oli aktiivinen paikallisosasto, joka teki vapaaehtoistyötä Puijon alueen matkailun kohentamiseksi. Puijolla vieraili keskimäärin n. 3000 kävijää vuosittain, uuden tornin valmistuttua kävijämäärä oli valmistumisvuonna 20 000 ja laski sitten n. 5000 vuosittaiskävijäksi. Paikallisosaston perustamisen ja aktiivisen tiedottamisen ansiosta Puijolla noin puolet kävijöistä tulivat muualta Suomesta ja 6 % oli ulkomaalaisia. ¹⁶³

Toisen maailmansodan aikana Puijon torni oli ilmavalvonta-asemana, kuten monet muutkin näkötornit. ¹⁶⁴

Näkötormissa tehtiin peruskorjausta 1930-luvulla. Ruutuikkunat olivat häirinneet maisemien katsomista, ja ne vaihdettiin yksilasisiin. Tiilitornin aikaan tornista näkyvä maisema oli menettänyt merkitystään, sillä kuvatuin kohde oli näkötorni itse. Uudistuksen aikaan näkötorniin puhkaistiin kuusi uutta ikkunaa. Tornin sisätilat olivat umpinaiset ja hämärät. Myös tornin sisätiloja maalattiin uudestaan. Tiilitornista päätettiin luopua 1960-luvulla ja lopulta se purettiin edistyksen tieltä. Kaksi näkötornia olivat hetken aikaa rinnakkain, ja osa olisi halunnut säilyttää vanhan tornin muistona matkailun historiasta. Vuorikari kirjoittaa, että tiilitornin jatkoi kansallisromantiikan synnyttämää isänmaallista tunnetta. Se rakennettiin kansallisen identiteetin syntymisen sekä itsenäistymisajattelun kanssa. Lisäksi uusi torni toimi kesän lisäksi myös talviaikaan, jolloin Puijosta tuli talviurheilukohde. ¹⁶⁵

161 Markkanen 1987, 170.

162 Vuorikari 2007, 12-13.

163 Markkanen 1987, 191-192

164 Vuorikari 2007, 15.

165 Vuorikari 2007, 13-15.



Kuva 9. Puijon kaksi ensimmäistä näkötornia rinnakkain 1906. Oikealla huonokuntoinen ensimmäinen torni ja vasemmalla juuri valmistunut uusi torni. Valokuvaaja: Axel Tammelander. Kuva: Vapriikin kuva-arkisto.



Kuva 10. Vanha näkötorni on purettu ja sen tilalle on valmistunut virkistystupa Puijon Pirtti. Puijon tiilitorni keskellä kuvattuna uudistuksen jälkeen. Kuva vuodelta 1936. Valokuvaaja: Pietinen. Kuva: Museovirasto. Historian kuvakokoelma. Valokuvaamo Pietisen kokoelma.



Kuva 11. Näköala Puijolta kaupunkiin toisesta näkötornista kuvattuna vuonna 1915. Valokuvaaja: Victor Barsokevitsch. Kuva: Kuopion kulttuurihistoriallinen museo KUHMU.

Puijon toinen kivitorni purettiin vuonna 1963, samana vuonna jolloin nykyinen betonista rakennettu 75 metriä korkea näkötorni valmistui. Kaksi näkötornia olivat hetken aikaa rinnakkain. Vanhan kivitornin harmaat graniittilohkareet muurattiin uuden näkötornin jalustaan.¹⁶⁶ Arkkitehti Seppo Ruotsalainen otti näkötornin suunnittelussa mallia Stuttgartin televisiotornista.¹⁶⁷ Puijon torniin rakennettiin ravintola, jonka erikoisuutena oli pyörivä lattia. Vuodesta 1972 eteenpäin Puijon Maja palveli matkailijoita hotelli-ravintolana.¹⁶⁸

Talviurheilu on ollut merkittävässä roolissa Puijolla 1900-luvun alusta saakka. Kelkalla laskettiin mäkeä alas 1900-luvun alun vuosikymmeninä. Ensimmäinen hyppyrimäki rakennettiin Peipposenrinteelle vuonna 1910 ja toinen Puijon tornin luoteispuolelle vuonna 1928. Puijon mäen mahdollisuuksia hyödynnettiin monipuolisesti ja Puijolle avattiin

¹⁶⁶ Vuorikari 2007, 15.

¹⁶⁷ Vornanen 2004.

¹⁶⁸ Kuopion kaupunki: Puijon lakialueen maisemaselvitys.

laskettelurinne vuonna 1938. 1950-luvulle tultaessa talviurheiluolosuhteita laajennettiin entisestään ja Antikkalaan avattiin laskettelurinne vuonna 1958, 90-metrinen suurmäki valmistui vuonna 1949 ja hiihtohissi vuonna 1965.¹⁶⁹

Puijolla on pitkät kisaperinteet sekä murtomaahiihdosta että mäkihypyistä ja niiden yhdistelmästä. Ensimmäiset suurhiihdot hiihrettiin jo vuonna 1887 Kuopion Hiihtoseuran toimesta, ja Puijon hiihtoa on hiihdetty vuodesta 1916 saakka.¹⁷⁰

Puijolle suuntautuva matkailu on ollut jatkuvaa, ja näkötorjissa vierailijoista kaksi miljoonaa henkeä tuli täyteen vuonna 1975, vierailijoiden määrän noustessa vuonna 2004 jopa 5,5 miljoonaan henkilöön.¹⁷¹ Vuonna 2010 lakialueella vierailijoita oli noin 75 000 vuodessa.¹⁷² Matkailullisesti Puijon merkittävimmät toiminnot ovat näkötorjani, urheilutapahtumat ja ulkoilu- sekä virkistyskäyttö.¹⁷³

169 Kuopion kaupunki: Puijon lakialueen maisemaselvitys.

170 Puijonkisa.fi: Mitkä ovat Puijon kisa?

171 Vornanen 2004.

172 Kuopion kaupunki: Puijon lakialueen maisemaselvitys.

173 Ibid.



Kuva 12. Puijon kaksi näkötornia rinnakkain (kuva valmistunut vuosina 1966–1968). Valokuvaaja: Teuvo Kanerva. Kuva: Museovirasto. Historian kuvakokoelma.



Kuva 13. Puijon betonista rakennettu torni, tiilitorni on purettu. Kuvaaja: Teuvo Kanerva. 1968. Kuva: Museovirasto: historian kuvakokoelma.



Kuva 14. Näköala Puijon tornista. Kuvaaja: Teuvo Kanerva. 1986–86. Kuva: Museovirasto: historian kuvakokoelma.

Nykyään Puijon näkötorjissa on matkamuistomyymälä, tornikahvila, -ravintola sekä näköalatasanne. Näkötorjin vieressä oleva Puijon maja tarjoaa ravintolapalveluita. Aktiviteettitoimintaa Puijon laella järjestää Puijo Peak ja ravintolapalveluista vastaa Ravintolamestarit. Puijo palvelee matkailijoita ympäri vuoden eri sesonkeina, ja järjestää erilaista ohjelmaa sesonkien mukaan.

Puijon aluetta, ja sen matkailua kehitetään jatkuvasti. Puijon aluetta sekä ulkoilureitistöä paranneltiin 2020-luvun alkupuolella. Tarve polkujen kunnostamiselle oli korona-aikana

lisääntynyt luonnossa liikkuminen.¹⁷⁴ Vuosina 2021–2022 tehtiin lakialueen infran saneeraus, rakennettiin esteetön ulkoilureitti ja uusittiin rinnehissi.¹⁷⁵

Vuonna 2023 Puijon tornissa, Puijon Majassa ja aktiviteeteissa vieraili vuosittain noin 300 000 kävijää, joista Puijon tornissa noin 100 000 kävijää. Vuoden 2022 kesällä kävijöitä oli 60 eri maasta. Koko Puijon alueella, johon sisältyy urheilualue, hiihtoladut, pururadat, Elämystila Konttila, frisbeegolf –radat sekä laavut käy vuosittain noin puoli miljoonaa kävijää.¹⁷⁶

174 Ruuskanen 2021.

175 Ruuskanen 2021 b.

176 Taskinen-Kekki 2023.



Kuva 155. Puijon lakialueella sijaitsee parkkipaikka, ja alueella järjestetään monenlaista toimintaa sesonkien mukaan. Kuva huhtikuu 2025 / Julia Väisänen.



Kuva 16. Puijon tornista avautuva maisema. Puijo toimii matkailukohteena kaikkina neljänä vuodenaikana. Kuva huhtikuu 2025 / Julia Väisänen.

Maisemakuva Puijon tornista Kuopion kaupungin keskustaan päin on muuttunut kaupungin kehityksen myötä. 1800-luvun alkupuolella valmistunut Kuopion tuomiokirkko torneineen on havaittavissa edelleen, joskaan se ei ole enää yhtä hallitseva elementti, kuin kuvassa 8. Tuomikirkon ympärille rakentui 1850-luvulla puurakennuksia, ja 1880-luvulla matalan puutalo kaupungin profiilia rikkoivat kaksikerroksiset kivitalot, joita nousi sekä asuin- että liiketaloiksi.¹⁷⁷ 1900-luvun alkupuolella kaupunki laajeni entisestään ja rakentamisen tyylinä suosittiin korkeita kivitaloja.¹⁷⁸ Muutoksen huomaa kuvan 8 ja 11 välillä. 1950-luvun jälkeen

¹⁷⁷ Riecki & Niiranen 1982, 84.

¹⁷⁸ Riecki & Niiranen 1982, 124.

kerrostalot nousivat asuintalorakennuksiksi usealla asuntoalueilla, ja niitä kaavoitettiin sekä rakennettiin lisää usealla vuosikymmenellä.¹⁷⁹ Jo kuvassa 14 voi havaita maiseman muuttuneen lisääntyneiden kerrostalojen myötä ja edelleen kuvassa 16. Kaupunkialueella hallitseva katseenvangitsija on vuonna 2022 valmistuneen 8-kerroksisen Asemapihan asuinkerrostalot, jotka sijaitsevat rautatieaseman välittömässä läheisyydessä.

Puijon rinne on valtaosin kuusikkoa, ja kaikissa maisemakuvissa (kuvat 8, 11, 14 ja 16) voidaan havaita rinteiden säästyneen rakentamiselta ja kasvavan edelleen metsää. Myös kaupungin taakse jäävä Kallavesi lukuisine saaristoineen näyttäytyy katsojalle samankaltaisena kuin ensimmäisen näkötorin aikoihin. Maisemat avautuvat näkötorista jokaiseen ilmansuuntaan, mutta näkymä keskustan suuntaan on yksi kuvatuimmista.

Puijon tornin ilme on säilynyt yleisilmeeltään samankaltaisena rakentamisvuotensa jälkeen, vaikka korjauksia on vuosien kuluessa tehty, viimeisin vuonna 2019.

179 Riekkö & Niiranen 1982, 152.

3 Nykytilanne

Tässä luvussa tarkastelen näkötorrien tilannetta nykyään. Luvussa 3.1. avaan, minkälaisia näkötorneja Suomesta nykyään löytyy, ja millaisessa käyttötarkoituksessa ne ovat, ja onko käyttö vuosien saatossa muuttunut. Luvussa 3.2. pohdin Puijon matkailun tämänhetkistä tilannetta sekä tulevaisuuden näkymiä.

3.1 Miten näkötorrit näkyvät nykyään suomalaisessa matkailussa?

Näkötorrimatkailu on suosittua Suomessa edelleen tänäkin päivänä. Siitä kertoo uudet 2020-luvuilla rakennetut näkötorrit, kuten vuonna 2020 valmistuneet Mustikkavuoren näkötorni Ähtärissä ja Häähniemäen näkötorni Ristimäellä. Maisemien katselu näkötorresta on edelleen kiinnostavaa, ja näkötorrit nähdään vetovoimaisina matkailukohteina. Näköalapaikkoja sekä näkötorneja on nostettu kaupunkien ja kuntien matkailusivustoille esille. Vaasa.fi luettelee Vaasan seudun parhaiksi selfie-paikoiksi mm. Rajavuoren sekä Svedjehamnin näkötorneja.¹⁸⁰ Näkötorrit ja niistä avautuvia maisemia pidetään arvossaan ja ne voidaan tuotteistaa nykyaikaan sopivaksi.

Suurin osa suomalaisista näkötorneista on valmistettu puusta. Muita rakennusmateriaaleja ovat mm. graniitti, josta valmistuivat vuonna 1869 Aulangon näkötorni sekä vuonna 1929 Pyynikin näkötorni. Rapattua tiiltä on käytetty vuonna 1937 valmistuneessa Mannamäen näkötorresta. Metallista on rakennettu mm. vuonna 2005 valmistunut Rumavuoren näkötorni Kuortaneella ja betonista Kirkkoharjun näkötorni vuonna 1932, Puijon torni vuonna 1963 ja Näsinneula vuonna 1971. Näkötorrien materiaalien valintaan on vaikuttanut resurssit, sijainti, materiaalien saatavuus sekä rakennustekniikka.¹⁸¹ Puu oli materiaalina halpaa ja sitä oli helposti saatavilla, siksi se on yleisin rakennusaine, toisinaan haluttiin valita paikan arvokkuutta korostava materiaali, kuten graniitti.¹⁸² 1930-luvulla rakentamisen tyylisuuntana korostui funktionalismi, jolloin uusia näkötorneja valmistui betonista, kun taas massaturismin vaikutukset heijastuivat kaupunkirakentamiseen 1960–70-luvuilla ja näkötorneista tuli entistä korkeampia, edelleen betonista rakennettuja.¹⁸³

Näkötorneja on rakennettu maisemien katsomista varten, mutta myös toisessa käyttötarkoituksessa olleita torneja on voitu muuttaa näköalapaikoiksi, jolloin ne ovat

180 Vaasa.fi: Vaasan seudun parhaat selfie-paikat.

181 Routto 1995, 33.

182 Ibid.

183 Routto 1995, 35.

menettäneet alkuperäisen merkityksensä. Tällaisia ovat mm. Kummun näkötorni Parikkalassa, joka rakennettiin aikoinaan rajapinnan tuntumaan rajavartiotorniksi sekä Kivalossa sijaitseva näköalatorni, joka toimi aikoinaan palovartijan tornina. Myös Soidinkallion 1950-luvulla valmistunut torni Kauhavalla oli aikoinaan palovartiotorni.

Palovartijan torneja rakennettiin Metsähallituksen toimesta 1920- ja 1930-luvuilla sekä vuosina 1940–41. Rakennusmateriaalina toimi puu. Rakennusmateriaali vaihtui vuonna 1953, kun alettiin käyttää galvanoitua rautaa, joka oli materiaalina kestävämpää. Vuonna 1959 valtion maille oli rakennettu sata tornia, joista 70 sijaisti Lapin ja Oulun läänissä. Kesäisin metsänvartioiden tärkein tehtävä oli tarkkailla metsäpaloja.¹⁸⁴

Suurin osa näkötorneista on kunnan tai kaupungin omistamia ja ylläpitämiä, ja usein niiden yhteyteen on rakennettu luontoreitti. Osa näkötorneista on kylätoimikuntien tai -yhdistysten hoidossa, kuten Suokonmäenseudun kylät ry:n vuonna 2001 rakennuttama Suokonmäen näkötorni Alajärvellä ja yksittäistapaus jopa yksityisomistuksessa (Vuorenpeikon näkötorni Nastolassa).

Joidenkin näkötorneiden matkailupalveluja on lisätty ravintola- tai kahvilapalveluilla. Osa kahviloista on auki vain sesonkiaikaan, ja ne ovat kyläyhdistysten ylläpitämiä, kuten Himmaanmäen näkötorzilla, Keuruulla. Ravintola voi olla myös auki ympäri vuoden, kuten Näsinneulan ravintola. Suurimmassa osassa näkötorneista voi vieraila maksutta, mutta yleensä kaupunkien keskustojen läheisyydessä sijaitsevilla näkötorneilla vierailu on maksullista.

Alkuperäinen Erkki Markkasen tekemä listaus suosituimmista näkötorneista on muuttunut, ja osa näkötorneista on purettu tai tuhoutunut. Esimerkiksi Nikolainvalleilla Lappeenrannassa vuonna 1888 valmistunut näkötorni on purettu, ja paikalla jäljellä on enää näkötornin perustukset. Myös Savonlinnassa sijainnut Nälkälinnanmäen näkötorni purettiin 1960-luvulla. Tällaisia paikkoja on Suomessa useampiakin, ja osasta on tullut kulttuuriperintökohteita, kuten Hemminvaaran palotornin jäännöksestä. Puretusta palotornista on maastossa jäljellä betoninen laatta.

Osa 1800-luvun loppupuolella perustetuista näkötorneista on edelleen suosittuja matkailukohteita. Vuosien saatossa puiset näkötornit on korvattu uusilla. Tällaisia ovat mm. Naisvuoren näkötorni Mikkelissä, josta on muodostunut tärkeä symboli paikkakunnalle, ja

184 Ammattilehti.fi: Valtionmetsien kulontorjuntaan alettiin kiinnittää huomiota jo Metsähallituksen alkuvuosina 2016.

näkötorni ympäristöineen on edelleen yksi Mikkelin suosituimmista nähtävyyksistä. Kyseessä on ympäristöltään ja rakennushistorialtaan merkittävä ja arvokas kohde. Vuonna 1881 Naisvuoriyhdistys ajoi alueen muokkaamista kaupunkilaisille miellyttäväksi kävely- ja näköalapaikaksi. Paviljongin yhteyteen rakennettiin palotorni vuonna 1884, jonka korvasi vuonna 1912 rakennettu vesitorni. Torni sai nykyisen muotonsa vuonna 1946.¹⁸⁵

Myös Jyväskylässä Harjulla sijainnut, vuonna 1887 rakennettu Ihantolan puinen näkötorni purettiin, ja tilalle rakennettiin vuosina 1951–1953 Vesilinna, yhdistetty vesi- ja näkötorni, jonka näköalatasanteelta voi edelleen jatkaa maisemien katselua.¹⁸⁶ Vesitornien käyttötarkoitusta on muutettu muuallakin, kuten Ilomantsissa vuonna 1968 valmistunut vesitorni on muutettu Viinitorniksi, Hermannin viinitilan viinibaariksi.¹⁸⁷

Puijon näkötorni on ollut esikuva ja toiminut inspiraation lähteenä usealla vuosikymmenellä. Vuonna 1887 Matkailijayhdistyksen toimesta rakennettu Pöllyvaaran näkötorni Kajaanissa sai innostuksen näkötornin rakentamiseen Puijosta ja sen ensimmäisestä näkötornista.¹⁸⁸ Vuonna 1971 valmistunut Tampereen Näsinneula puolestaan sai innoituksensa Puijon kolmannelta näkötornista.

Osa nykyään käytössä olevista näkötorneista on ollut aikoinaan kolmiomittaustorneja. Tällainen on esimerkiksi Storbötet luontotorni Uusikaarlepyyssä, Kaunispään kolmiomittaustorni Saariselällä, Mustaviiri luontotorni Pyhtäällä ja Högland luontotorni Kemiönsaaressa. Geodeettinen laitos perustettiin vuonna 1918. Jokaisessa kunnassa oli oma kolmiomittaustorninsa, ja ne olivat näkyviä maamerkkejä sekä toimivat näköalapaikkoina.¹⁸⁹ Osa puisista rakenteista on lahonnut, ja osa torneista on rakennettu uudelleen samalla paikalle.

Kolmiomittauksella selvitettiin maapallon muotoa ja mittoja. Suomessa Struven ketju yhdisti pohjoisen ja etelän kolmiomittausketjut toisiinsa. Suomen lisäksi tätä tapaa käytettiin muissakin maissa ja se oli pohja kartoitustyölle. Kolmiomittauksiin kuului mittausoperaatioita, joista näkyvin oli pisteiden välisten kulmien mittaaminen. Kolmiomittausta käytettiin 1980-luvulle saakka.¹⁹⁰

185 Mikkelin.fi: Naisvuori.

186 Museovirasto: Jyväskylän Harju ja Vesilinna 2009.

187 Hermannin viinitila: Viinitorni.

188 Kajaani.fi: Pöllyvaaran näkötorni.

189 Poutanen, et al. 2011, 30.

190 Maanmittauslaitos.fi: Kolmiomittaustekniikka.

Sotien aikaan korkeat näköalapaikat saivat uuden käyttötarkoituksen. Jo olemassa olevia näkötorneja otettiin ilmavalvonnan käyttöön, ja uusia ilmavartioasemia rakennettiin. Tällaisia ovat esimerkiksi Kapatuosian näkötorni Hollolassa sekä Linnakepuiston tähystystorni Porissa, joka muutettiin näkötorniksi vuonna 1992.

Suomesta löytyy lukuisia näkötorneja, jotka palvelevat edelleen matkailukäytössä. Osa näkötorneista on saavutettavissa autolla, ja osaan on kuljettava jalan. Retkikartta.fi -sivuston listauksessa *näkötorni* kohdehaulla löytyy 39 kohdetta. Retkikartta.fi -sivustolle tiedot on haettu Jyväskylän yliopiston Lipas-tietokannasta, joka on valtakunnallinen liikunnan paikkatietojärjestelmä. Kohdehaku hakusanalla *lintutorni* tuottaa hakutuloksia 208 kappaletta sekä *luontotorni* hakutuloksia 60 kappaletta. Lisäksi tein täydennyshakuja Karttaselaimen sovelluksen sekä Outdooractive.fi -sivuston kautta haulla *näkötorni*, tällöin sain esille myös kohteita, jotka eivät tulleet näkyviin Retkikartta.fi -sivustolla kohdennetulla haulla. Tämän lisäksi Suomessa on paljon näkötorneja, jotka eivät nouse esille mistään edellä mainituista. Osa näkötorneista on tuotteistettu matkailukohteiksi ja niiden toiminnasta sekä historiasta löytyy tietoa kaupunkien matkailusivustoilta. Liitteen 1 taulukossa on listaus näkötorneista Suomessa nykyään. Listaus Suomen näkötorneista ei ole täydellinen, mutta se on suuntaa antava. Näkötorneja sijaitsee laajasti ympäri Suomen.

3.2 Puijon matkailu nykyään

Luonto- ja kulttuurimatkailu on pitänyt pintansa trendikkäänä matkailumuotona ja kotimaanmatkailua suositaan. Maailman matkailujärjestö UN Tourismin mukaan vuonna 2025 painotetaan kasvua ja kestävyyttä, ja kuluvan vuoden trendit ovat kestävien käytäntöjen etsiminen ja vähemmän tunnettujen kohteiden löytäminen.¹⁹¹ Vuoden 2025 trendeistä Puijon näkötorni ei edusta vähemmän tunnettujen kohteiden löytämistä, mutta näkötorni edustaa tunnettua luonto- ja kulttuurimatkailukohdetta, jolla on pitkä historia turistikohteena.

Maailman matkailujärjestön mukaan vuonna 2025 matkailun haasteita tulevat olemaan korkeat majoitus- ja kuljetuskustannukset sekä muut taloudelliset tekijät, kuten öljyn epävakaa hinta.¹⁹² Matkailijat etsivät vastinetta rahoilleen, ja sen vuoksi kotimaanmatkailu on arvossaan. Puijon näkötorni sopii hyvin edulliseksi kotimaanmatkailukohteeksi ja lähimatkailukohteeksi. Näkötorinissa vierailijan tulee maksaa sisäänpääsymaksu, aikuisten

191 Un Tourism: International tourism recovers pre-pandemic levels in 2024, 2025.

192 Ibid.

lipun hinta 8,5 euroa, lasten lippu 3–12-vuotiailta 5,5 euroa, alle kolmevuotiaat veloituksetta ja koululaisten, opiskelijoiden sekä eläkeläisten lippu 7,5 euroa.

Kuopio on vetovoimainen matkailukohde, ja Puijo yksi matkailuvalteista. Kuopion kaupunki on julkaissut tilastotiedotteen (6 / 11.02.2024) Kuopion matkailusta 2024, jossa on listattuna vuoden 2024 yöpymiset Kuopiossa. Vertailussa kotimaisten yöpymisten määrä säilyi melkein vuoden 2023 tasolla vähentyen -1,4%, ja ulkomaalaisten yöpymisten määrä vähentyi -4,0%. Yhteensä Kuopiossa rekisteröitiin 515 800 yöpymistä, joista kotimaisia yöpyjiä oli 484 800. Vertailukaupunkien joukossa Kuopio oli tilastossa sijalla 6, sijoittuen Jyväskylän, Oulun, Turun, Vantaan ja Tampereen taakse.¹⁹³

Maailman matkailujärjestön mukaan vuoden 2025 ennuste näyttää valoisalta, ja suurin osa YK:n matkailualan asiantuntijapaneelista näkee paremmat näkymät vuodelle 2025 verrattuna vuoteen 2024. Ennuste on, että kansainvälisten matkailijoiden määrä kasvaa 3–5 prosenttia vuonna 2025 verrattuna vuoteen 2024. Tämä ennuste olettaa, että maailmantalouden olosuhteet säilyvät suopuisina, inflaatio hidastuu ja geopoliittiset konfliktit eivät kärjisty.¹⁹⁴

Kuopion vuoden 2030 strategiaan *Hyvän elämän pääkaupunki* on kirjattu kehitettäväksi kohdaksi kasvava matkailu ja vetovoimaiset tapahtumat. Tavoitteena vuoden 2022–2025 valtuustokaudella on edistää monimuotoista kaupunkikulttuuria, tapahtumia sekä matkailua. Kärkihankkeena on Tahko, mutta myös muut Kuopion seudun matkailualueet. Onnistumista mitataan mm. tapahtumien kävijämäärille sekä matkailijoiden yöpymisten määrillä.¹⁹⁵

Puijon näkötornille suuntautuvaa matkailua voidaan verrata muiden kaupunkien näkötornimatkailuun. Edelleen maisemien ihailu korkealta pitää pintansa vetovoimaisena matkailuvaltina. Neea Haapa on omassa opinnäytetyössään tutkinut budjettimatkailuun sopivia kohteita Tampereella. Kyselytutkimuksen vastauksista selvisi, että kiinnostavina matkailukohteina Tampereella pidettiin erityisesti Pyynikin aluetta, Pyynikin näkötornia, Pispalaa sekä Tampereen luontoa. Haapa kirjoittaa, että Pyynikki mainittiin melkein joka toisessa avoimen kysymyksen vastauksessa.¹⁹⁶

Pyynikin näkötorni on luokiteltu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Museoviraston määritelmän mukaan Pyynikin harju on ollut merkittävä matkailukohde jo 1800-luvun alussa, jolloin alueella on alkanut virkistys- sekä

193 Kuopion Kaupunki: Kuopion matkailu 2024. Tilastotiedote (6 / 11.02.2024).

194 Un Tourism: International tourism recovers pre-pandemic levels in 2024, 2025.

195 Kuopion strategia vuoteen 2030: Hyvän elämän pääkaupunki. 2022.

196 Haapa 2024, 44.

nähtävyysskäyttö. Pyynikillä sijaitseva näkötorni on rakennettu 1920-luvulla. Harjun suojele aloitettiin 1830-luvulla, ja harjulle rakennettiin paviljonki vuonna 1844. Näköalojen katselua varten harjulle hakattiin näkölinjoja 1850-luvulla avarampien maisemien toivossa.

Ensimmäinen puinen näkötorni rakennettiin vuonna 1888, joka tuhoutui tykkitulessa 1918.

Uusi näkötorni rakennettiin vuonna 1929.¹⁹⁷

Pyynikin näkötornilta on pitkä historia ja paikalla on ihailtu maisemia 1800-luvulta alkaen, ja sen vuoksi se on hyvä vertailukohde Puijon näkötornin kanssa. Molemmat näkötornit ovat säilyttäneet vetovoimaisuutensa tähän päivään saakka.

¹⁹⁷ Museovirasto: Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. Pyynikin näkötorni. 2009.

4 Johtopäätökset

Näkötorneille kohdistuva matkailu Suomessa sai nostetta 1800-luvun puolivälin jälkeen, kun Puijolle rakennettiin ensimmäinen torni maisemien katselua varten. Ajan tyyliin sopi luontomatkailu, luonnon maisemien ihailu ja luonnonympäristössä rauhoittuminen. Aluksi matkoihin oli varaa ja aikaa vain yläluokalla.

Puijon näkötornin maine kiiri nopeasti, ja näkötorneja rakennettiin 1800-luvun loppupuolella useampia, joista osa sai innoituksensa Puijosta. Maisemien katselu näköalapaikoilta ei sinänsä ollut uusi asia, mutta näkötornien rakentaminen oli. Paikat näkötorneille valittiin mäkien tai harjujen laelta, jossa oli jo muutenkin vierailtu maisemia katsomaan. Näkötorneille matkustaminen muuttui kulttuurimatkailuksi.

Matkakohteita myös tuotteistettiin ja näkötornien yhteyteen avattiin kahviloita. Vierailijoita saapuikin ulkomailta saakka. Yleensä Suomessa vietettiin pidempi aika, niin että ennätettiin tutustua useaan kohteeseen kerralla, ja Kuopio oli yksi paikka, jossa matkaoppaat suosittelivat pysähtymään. Suomi oli kesäkohde ja Puijon näkötorni oli avoinna yleisölle vai kesäaikaan.

Puijon näkötorni vaati päivitystä 1900-luvun alussa, ja matkailijayhdistyksen toiveesta rakennettiin uusi näkötorni. 1900-luvun alun matkailu jatkui vilkkaana parantuneiden liikenneyhteyksien ansiosta ja alueelle lisättiin majoituspalvelua. Puijosta tuli suosittu talviurheilukeskus, joka tarjosi aktiviteetteja myös talviaikaan.

Sodat rajoittivat matkailua, ja osa Suomen näkötorneista sai uuden käyttötarkoituksen. Monet näkötornit sekä näköalapaikat toimivat ilmavalvonta-asemina, samoin Puijon torni. Sota-aikaan matkustamista rajoitettiin, ja matkailu elpyi hitaasti sotien jälkeen.

1900-luvun puolivälin jälkeen matkailusta alkoi tulla mahdollista jokaiselle. Lisääntyneet loma-ajat mahdollistivat liikkumisen ja liikkuminen muuttui myös entistä halvemmaksi. Näkötornimatkailu ei menettänyt suosiotaan, ja uusia näkötorneja rakennettiin edelleen. Puijokin koki muutoksen kolmannen tornin rakentamisen myötä, jolloin palveluja jälleen laajennettiin ravintolan muodossa. Puijon alue tunnettiin talviurheilukeskuksena, jossa järjestettiin hiihto- ja mäkihyppykisoja.

Suomessa on valtava määrä erilaisia näkötorneja, niitä rakennetaan lisää ja jo rakennetuista huolehditaan ja niitä kunnostetaan. Näkötornit nähdään vetovoimaisina matkailukohteina ja niitä mainostetaan ja markkinoidaan muiden nähtävyyksien rinnalla. Puijon alueen matkailua kehitetään jatkuvasti, ja uusien aktiviteettien myötä kaikki neljä vuodenaikaa ovat käytössä.

Näkötornimatkailuun keskittyvää tutkimusta on tehty, ja sitä voisi vielä jatkaa koskemaan useampia Suomen näkötorneja.

Lähteet

Tutkimusaineisto ja -kirjallisuus:

Ammattilehti.fi: Valtionmetsien kulutorjuntaan alettiin kiinnittää huomiota jo

Metsähallituksen alkuvuosina 08.07.2016.

<https://www.ammattilehti.fi/uutiset.html?a3200=59242> Haettu 7.4.2025.

Edelheim, Johan: Matkailunähtävyys. Teoksessa Matkailututkimuksen avainkäsitteet. Toim.

Edelheim, Johan & Ilola, Heli, Lapland University Press 2017.

Haapa, Neea: Tampereen budjettimatkaopas. Haaga-Helia ammattikorkeakoulu. Restonomi.

AMK-Opinnäytetyö 2024.

Hemmi, Jorma: Ympäristö- ja luontomatkailu. Vapaa-ajan konsultit 1995.

Hermannin viinitila: Viinitorni. <https://hermannin.fi/fi/hermanni/viinitorni/> Haettu 7.4.2025.

Hirn, Sven: Tuhansien järvien maa : Suomen matkailun historia. Matkailun edistämiskeskus :

Suomen matkailuliitto 1987.

Hovi, Tuomas: Kulttuurimatkailu. Teoksessa Matkailututkimuksen avainkäsitteet. Toim.

Edelheim, Johan & Ilola, Heli, Lapland University Press 2017.

Häyrynen, Maunu: Miten Suomi maisemoitui. Teoksessa Tunne maisema. Toim. Von

Bonsdorff, Pauline; Heinänen, Seija; Kaukio, Virpi. Maahenki Oy, Helsinki 2011.

Kajaani.fi: Pölyvaaran näkötorni. [https://kajaani.fi/kulttuuri-ja-liikunta/kainuun-](https://kajaani.fi/kulttuuri-ja-liikunta/kainuun-museo/perusnayttely/pollyvaaran-nakotorni/)

[museo/perusnayttely/pollyvaaran-nakotorni/](https://kajaani.fi/kulttuuri-ja-liikunta/kainuun-museo/perusnayttely/pollyvaaran-nakotorni/) Haettu 7.4.2025.

Kostiainen, Auvo & Ahtola Janne: Teollistuva yhteiskunta mullistaa matkailun. Teoksessa

Matkailijan ihmeellinen maailma: matkailun historia vanhalta ajalta omaan aikaamme.

Suomalaisen Kirjallisuuden Seura 2004.

Kostiainen, Auvo: Uusia ideoita Yhdysvalloista. Teoksessa Matkailijan ihmeellinen maailma:

matkailun historia vanhalta ajalta omaan aikaamme. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura

2004.

Korpela, Katariina: Massaturismin valtakausi. Teoksessa Matkailijan ihmeellinen maailma:

matkailun historia vanhalta ajalta omaan aikaamme. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura

2004.

Koivunen, Leila: Romantiikan aikakauden matkailu. Teoksessa Matkailijan ihmeellinen

maailma: matkailun historia vanhalta ajalta omaan aikaamme. Suomalaisen

Kirjallisuuden Seura 2004.

Kuopion Kaupunki: Kuopion matkailu 2024. Tilastotiedote (6 / 11.02.2024). Tilastotietokanta

Rudolf. [https://www.kuopio.fi/uploads/2025/02/tilastotiedote-06_2025-kuopion-](https://www.kuopio.fi/uploads/2025/02/tilastotiedote-06_2025-kuopion-matkailu-2024.pdf)

[matkailu-2024.pdf](https://www.kuopio.fi/uploads/2025/02/tilastotiedote-06_2025-kuopion-matkailu-2024.pdf) Haettu 7.4.2025.

Kuopion strategia vuoteen 2030: Hyvän elämän pääkaupunki. Kaupunginvaltuusto 16.5.2022.
<https://www.kuopio.fi/uploads/2023/02/kuopio2030-strategia-asiakirja.pdf> Haettu 7.4.2025.

Kuopion kaupunki: Puijon lakialueen maisemaselvitys. Tekijä Sitowise Oy.
<https://publish.kuopio.fi/kokous/2020657970-6-10.PDF> Haettu 7.4.2025.

Laakkonen, Simo; Louekari, Sami & Lahtinen, Anu 2019: ' Kunnallispuistojen ympäristöhistoriaa : Suomen kunnat sosiaalisen luonnonsuojelun edelläkävijöinä ', Historiallinen Aikakauskirja, Vuosikerta. 117 , Nro 4 , Sivut 401-417.

Lahden historiallinen museo: Riihimäki–Pietari-rautatie.
<https://www.lahdenhistoriallinen.fi/tee-ja-koe/lahden-historian-kohokohtia/riihimaki-pietari-rautatie/> Haettu 7.4.2025.

Mattila, Marianne: Kuopion lentoasema juhlii 80-vuotista taivaltaan keskellä ilmailun suurinta kriisiä – kentän paikaksi oli vaihtoehtoja, mutta Siilinjärvi vei voiton. Yle.fi 26.9.2020. <https://yle.fi/a/3-11559138> Haettu 7.4.2025.

Markkanen, Erkki: Tuhansien järvien maa : Suomen matkailun historia. Matkailun edistämiskeskus : Suomen matkailuliitto 1987.

Mikkeli.fi: Naisvuori. <https://mikkeli.fi/asuminen-ja-ymparisto/ymparisto-2/puistot/naisvuori/> Haettu 7.4.2024.

Maanmittauslaitos.fi: Kolmiomittaustekniikka. <https://www.maanmittauslaitos.fi/tietoa-maanmittauslaitoksesta/teemat/struven-ketju/kolmiomittaustekniikka> Haettu 7.4.2025.

Museovirasto.fi: Kulttuurimaisema.
<https://www.museovirasto.fi/fi/kulttuuriymparisto/kulttuurimaisema>. Haettu 7.4.2025.

Museovirasto: Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. Pyynikin näkötorni. 22.12.2009.
https://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2218 Haettu 7.4.2025.

Museovirasto: Kuopion rautatieympäristöt 22.12.2009.
https://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=646 Haettu 7.4.2025.

Museovirasto: Jyväskylän Harju ja Vesilinna 2009.
https://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4307 Haettu 7.4.2025

Puijonkisaat.fi: Mitkä ovat Puijon kisaat? <https://puijonkisaat.fi/> Haettu 7.4.2025.

Poutanen, Markku; Keskinarkaus, Jouni; Tätilä, Pekka: Kaunispään kolmiomittaustorni. Maankäyttö-lehti, 2011, nro 4. Maankäyttö ry.

Rantala, Outi: Luontomatkaile. Teoksessa Matkailututkimuksen avainkäsitteet. Toim. Edelheim, Johan & Ilola, Heli, Lapland University Press 2017.

Riekki, Helena & Niiranen, Timo: Kuopio 200: Kuopion kaupungin rakentamisvaiheita.

Toim. Karvonen, Oka & Riekki, Helena. Kuopion museo 1982.

Ruuskanen Laura: Puijon ulkoilureitistöjä kohennetaan Kuopiossa kesän ja syksyn aikana – syynä korona-aikana lisääntyneet kävijämäärät. Yle.fi. <https://yle.fi/a/3-12021149> Haettu 7.4.2025.

Ruuskanen Laura b: Puijon rinnehissi uusitaan ja uusia ulkoilureittejä valmistuu – lakialueen vuoden kestävä remontti alkaa ensi viikolla. Yle.fi. <https://yle.fi/a/3-12120392> Haettu 7.4.2025.

Routto, Kaisa: Pirkanmaan näkötornit. Diplomityö: Tampereen Teknillinen Korkeakoulu, Arkkitehtuurin osasto, 1995.

Syrjämaa, Taina: Matkailu osaksi valtiontaloutta. Teoksessa Matkailijan ihmeellinen maailma: matkailun historia vanhalta ajalta omaan aikaamme. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura 2004.

Taskinen-Kekki, Päivi: Puijon matkailualue on valmis sesonkiin – ”Suosittelemme ulkoilijoille ja joulurauhan julistukseen saapuville tuolihissin käyttöä”. Viikko Savo 19.12.2023. <https://www.viikkosavo.fi/paikalliset/6431822> Haettu 7.4.2025.

Terkenli, T.S. Research Advances in Tourism-Landscape Interrelations: An Editorial. Land 2021, 10, 944. <https://doi.org/10.3390/land10090944>. Haettu 7.4.2025.

Un Tourism: International tourism recovers pre-pandemic levels in 2024. January 21, 2025. <https://www.unwto.org/news/international-tourism-recovers-pre-pandemic-levels-in-2024> Haettu 7.4.2025.

VAMA 2021: Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet: Pohjois-Savo.

Ympäristöministeriö; Suomen ympäristökeskus; SYKE.

https://www.ymparisto.fi/sites/default/files/documents/VAMA%202021_10%20Pohjois-Savo.pdf Haettu 7.4.2025.

Vaasa.fi: Vaasan seudun parhaat selfie-paikat. <https://www.vaasa.fi/koe-ja-nae/vinkkilistat/vaasan-parhaat-selfie-paikat/> Haettu 7.4.2025.

Vornanen, Jukka: Puijon nykyinen torni on lajissaan ensimmäinen Pohjoismaissa. Kuopiolainen kesä 2004.

Vuorikari Outi, Puijon Tornien tarina. Savon ammatti- ja aikuisopisto 2007.

Verkkolähteet tarkastettu 7.4.2025

Liitteet

Liite 1. Taulukko näkötorneista

Taulukko 2. Näkötornit nykyään

Tässä on luettelo Suomen näkötorneista nykyään. Lähde: Markkanen 1987, 175, kohdehaun tulokset Retkikartta.fi -sivustolta, Karttaselain-sovelluksesta ja Outdoor.fi -sivustolta sekä kaupunkien matkailusivustoilta. Lintutornit on jätetty tämän taulukon ulkopuolelle.

Näkötorni	Näkötornin rakentamisvuosi
Puijo, Kuopio	1856, 1906, 1963
Kirkkoharju, Kangasala	1882, 1931
Vanuvuori, Kuopio	1887, 2023
Pyynikki, Tampere	1888, 1929
Vehoniemen näkötorni, Kangasala	1892, 1927
Naisvuori, Mikkeli	1883, 1912, 1946
Haralanharjun näkötorni, Kangasala	1895, 1932, 2008
Päijätsalo, Sysmä	1898
Syrjälänharju, Pälkäne	1898, 1970
Savivuori, Viitasaari	1902, 1958
Aulangon näkötorni	1907
Kaukolanharjun näkötorni, Tammela	1926
Pookivaaran näkötorni, Rokuan kansallispuisto	1936
Mannanmäen näkötorni, Hämeenkyrö	1938
Karhuvuoren ilmavalvontatorni, Naantali	1938
Stadionin torni, Helsinki	1938
Kaunispään kolmiomittaustorni, Saariselkä	1950, 2011
Soidinkallion näkötorni, Korttesjärvi, Kauhava	1950
Vesilinna, Jyväskylä	1953
Mustalamminvuori luontotori, Kouvola	1960
Yyterin näkötorni, Pori	1963
Aavasaksan näkötorni, Ylitornio	1969
Näsinneula, Tampere	1971
Saarimaan näkötorni, Kauhava	1986
Kuhasenmäen näkötorni, Joutsa	1990
Linnakepuiston tähystystorni, Pori	1992
Högländ luontotori, Kemiönsaari	1993
Paalasmaan näkötorni, Juuka	1993
Pisa, Kuopio	1996, 2013
Siliävuoren näkötorni, Hamina	2001

Suokonmäen näkötorni, Hernesmaa	2001
Repomäen näkötorni, Rantasalmi	2002
Kupla-näkötorni, Korkeasaari, Helsinki	2002
Kiiskilänmäen näkötorni, Multia	2004
Täivuoren näkötorni, Keihärinkoski	2004
Samppavuoren näkötorni, Naantali	2004
Lauhanvuoren näkötorni, Isojoki	2004
Kitkan ulkoilualueen näkötorni, Korttesjärvi	2005
Koninkaulan näkötorni, Tornio	2007
Käskyvuoren näkötorni, Kihniö	2007
Hakamäen näkötorni, Savitaipale	2008
Saltkaret, Svedjehamn, Björköby	2010
Tervämäen näkötorni, Tervo	2010
Kauriansalmen näkötorni, Suomenniemi	2010
Pirulanvuoren näkötorni, Sastamala	2012
Tuomastornit, Kullasvuori	2013
Kyrkösjärven näkötorni, Seinäjoki	2016
Ähtäri Kaijanharju näkötorni, Ähtäri	2020
Mustikkavuoren näkötorni, Ähtäri	2020
Häänimäen näkötorni, Ristimäki	2020

Näkötornit, joiden rakennusvuosi ei ole kirjoittajan tiedossa

Bergön näkötorni, Ahvenanmaa	-
Getan näkötorni, Ahvenanmaa	-
Haapamäen näkötorni, Tervo	-
Hevonlinnan näkötorni, Salo	-
Himmaänmäen näkötorni, Keuruu	-
Iso Vasikkasaari / Luontotori, Espoo	-
Iso-Pyhätunturi luontotori, Salla	-
Iso-Pölly näkötorni, Vuokatti	-
Ison Kivimäen näkötorni, Pihtipudas	-
Isonveva luontotori, Pomarkku	-
Juhannuskallio näkötorni, Rovaniemi	-
Kaakkovuoren näkötorni, Äänekoski	-
Kapatuosian näkötorni, Hollola	-
Kastelmakallion näkötorni, Siikainen	-
Laukaanvuoren näkötorni, Airaksela	-
Kiparin näkötorni, Rautavaara	-
Kirkkovuoren näkötorni, Karstula	-
Kivalon palovartijan torni, Keski-Penikka, Keminmaa	-
Korkealehto näkötorni, Kolari	-

Korkeusvuoren näköalatorni, Loimaa	-
Kotaharjun näköalatorni, Sonkajärvi	-
Kotavaaran näkötorni, Kemijärvi	-
Kullaanvuoren näkötorni, Rusko	-
Kummun näkötorni, Parikkala	-
Kyrkösjärven näkötorni, Seinäjoki	-
Könkäänvaara luontotorni, Rovaniemi	-
Lakeaharjun näkötorni Vimpeli	-
Lehtinen lounaiskärjen näkötorni, Loviisa	-
Mustamäen näkötorni, Kuopio	-
Mustanlamminvuoren näkötorni, Hillosensalmi	-
Mustarindan näkötorni, Hyrynsalmi	-
Mustaviiri luontotorni, Pyhtää	-
Neulamäen näkötorni, Kuopio	-
Norrkullan näköalatorni, Sipoo	-
Näköalatasanne Vesilinna, Lahti	-
Näkötorni Höga C, Ahvenanmaa	-
Ohtakarin näkötorni, Ohtakari	-
Oravivuoren näkötorni, Jyväskylä	-
Ounasvaaran näköalatorni, Rovaniemi	-
Paljakanvaaran näkötorni, Hyrynsalmi	-
Petservaaran näkötorni, Salla	-
Pietarinvaaran näkötorni, Rovaniemi	-
Pohjoismäen näköalatorni, Sonkajärvi	-
Rajavuoren näkötorni, Laihia	-
Rumavuoren näkötorni, Leppälänkylä	-
Ruuhitunturin näkötorni, Salla	-
Ryläys luontotorni, Kontiolahti	-
Räsävaaran näkötorni, Juuka	-
Siliänvuoren näkötorni, Kannusjärvi	-
Soininharju, Jämijärvi	-
Stora Herrö, Espoo	-
Storbötet luontotorni, Uusikaarlepyy	-
Susivuoren näkötorni, Karijoki	-
Syäsenvaara näköalatorni, Rovaniemi	-
Sälisin patterinmäen näkötorni, Ahvenanmaa	-
Vaaranmäen näkötorni, Parikkala	-
Vaarniemen näkötorni, Kaarina	-
Vaattunkivaara näkötorni, Rovaniemi	-
Viitapakkojen näkötorni, Kalajoki	-

Vuorenpaikon näkötorni, Lahti	-
Vähäniemen näkötorni, Hämeenlinna	-
Väisälänmäen näkötorni, Lapinlahti	-
Vändörenin näkötorni, Öja, Kokkola	-
Äjänvuoren näkötorni, Kotka	-
Äänemäen näkötorni, Äänekoski	-
