



YH  
YHTEISÖLLISEN AMMATTIPERINTEEN  
KERUU MUSEOSSA

HANKKEEN LOPPURAPORTTI

MIA KUNNASKARI / SUOMEN ILMAILUMUSEO

2020



## Sisällysluettelo

Johdanto .....	3
Hankkeen taustat ja toteutus .....	4
Suomen Ilmailumuseo .....	5
Uusi Ilmailumuseo – Suomen Ilmailumuseon uudishanke .....	6
Yhteisö ja ammattiperinne .....	6
Yhteistyö Evergreens ry:n kanssa .....	7
Suomen Ilmailumuseo ammattiperinteen tallentajana .....	10
Ilmailun ammattiperinnettä Finnaan .....	11
Hankkeen tavoitteet .....	12
Vapaaehtoistyö ja sen kehittäminen Suomen Ilmailumuseossa .....	13
Korkealentoisista suunnitelmista konkretiaan .....	13
Evergreenien oma perinnetyö .....	15
Museon tuki perinnetyöhön .....	16
Hanke aikajanalla .....	16
2016 .....	16
2017–2018 suunnittelukokoukset ja -työpajat .....	17
2019 kokoelmatyöpajat .....	18
Työpajojen jälkeen – konkretiaa edistäen .....	32
Suunnittelijan näkökulma nousee esiin .....	34
Hankkeen tavoitteiden toteutuminen .....	36
Jatkotyöskentely ja hankkeen hyödyt .....	37
Ehdotuksia museon jatkotyöskentelyyn .....	39
Liitteet .....	41
Lähteet .....	41
Museokokoelmat .....	41
Julkaisemattomat lähteet .....	41
Julkaistut lähteet .....	42

## Johdanto

Matkustamopalvelutyö on tullut osaksi lentoliikenteen historiaa jo varhain, ja lentomatkustajalle se on usein näkyvin ja mieleenpainuvin osa matkustuskokemusta. Suomessa Finnairilla (aluksi: Aero Oy) ensimmäiset lentoemännät aloittivat vuonna 1947 ja stuertit vuonna 1959, ja Kar-airilla (aluksi: Karhumäki Airways) vastaavasti vuosina 1954 ja 1958. Purserin työnkuva syntyi vuonna 1975. Kun ensimmäiselle lentoemäntäkurssille osallistui 6 henkilöä, on lentoemäntien, stuerttien ja purserien ammattikunnassa tänä päivänä noin 2 500 henkeä.<sup>1</sup>

70 vuoden aikana tapahtunut muutos heijastaa laajemminkin palveluammattien tai asiakaspalveluammattien<sup>2</sup> nousua yhteiskunnassa. Lentokone on erityisen kompakti asiakaspalveluympäristö. Tarve lentokoneen matkustamossa tapahtuvalle asiakaspalvelutyölle tunnistettiin käytännön kautta – jotta joku huolehtisi matkustajien auttamisesta ja ohjeistuksesta. Työnkuva laajeni nopeasti PR-toiminnaksi ja lentoyhtiöiden kilpailuvaltiksi. Tänä päivänä matkustamopalvelun tehtäväksi määritellään etenkin asiakkaiden turvallisuus ja viihtyvyys lennoilla<sup>3</sup>.

Ammattiperinteen yhteisöllisyyteen voi liittää monia ulottuvuuksia ammattislangista harrastustoimintaan tai koulutuspoluista perinnetyöhön. Tässä hankkeessa yhteisöllisyyden kiteytymäksi nousi virkapuku ja sen käyttö. Yhtenäisellä virkapuvulla on tavoiteltu vaikuttavaa imagoa: vakuuttavuutta, ammatillisuutta, arvostusta, näkyvyyttä, erottumista ja turvallisuuden tunnetta asiakkaassa.

Yhteisöllisen ammattiperinteen keruuhankkeen selkeimmäksi saavutukseksi nousee lentoemäntien ja stuerttien virkapukuhistorian selkiytyminen ja Suomen Ilmailumuseon yli neljäsataa osaa käsittävän eli varsin laajan virkapukukokoelman aiempaa huomattavasti parempi tunteminen. Hankkeen tuotoksina ovat tämä hankkeen verkkosivuille raportti ja virkapukujen aikajanat<sup>4</sup>, sekä Suomen Ilmailumuseon Memoron-kokoelmanhallintajärjestelmään ja Finna-tietokantaan<sup>5</sup> vietävät aineistot.

Kiitämme yhteistyöstä Finnair Oyj:tä sekä lentoemäntien ja stuerttien perinneyhdistys Evergreens ry:tä, erityisesti sen puheenjohtaja Pirjo Hellmania, Arja Torkkomäkeä sekä Eva-Christina Mäkeläistä ja Irmeli Ristiluomaa. Suuret kiitokset kuuluvat myös työpajoihin ja haastatteluihin osallistuneille sekä muutoin hanketta edistäneille: kiitos Hannu Raikkala, Sirkka-Liisa Niemi, Marja-Leena Keinänen, Jussi Koskenala, Kaarina Suorsa, Marianne Kullberg, Nina Ruuttu, Nina Tuomainen, Sirpa Kivilaakso, Liisa Lindgrén, Raili Schütz, Tuula Torkkeli, Irja Suutarinen, Pirkko Kosola, Maija Nybergh, Elizabeth Lindeman, Leila Wainstein, Paola Stjernvall, Anne Myllylä, Riitta Rantala, Anu Kievari, Pekka Laitala, Pekka Liimatainen, Marja Kovero, Mirjam Seilo, Outi Rautalahti, Marjo Rantasalo, Margaretha Aittokoski ja Rita Lemström. Anna-Kaisa Huttuselle myös kiitokset

---

<sup>1</sup> Vakituksessa reitti- ja charterliikenteessä ollut myös muita kotimaisia yhtiöitä kuin Aero/Finnair ja Kar-Air, kuten SpearAir. Hankkeessa keskityttiin kuitenkin näihin kahteen yhtiöön. Museon kokoelmissa ei ole tällä hetkellä esim. SpearAirin pukuja.

<sup>2</sup> YSO/YSA: ”palveluammatit”, assosiativiset käsitteet ”asiakaspalvelu”.

<sup>3</sup> <https://www.airpro.fi/> (luettu 29.10.2019)

<sup>4</sup> ks. ”Matkustamohenkilökunnan ammattiperinne”: <https://ilmailumuseo.fi/tutkimushankkeet/>

<sup>5</sup> ks. Suomen Ilmailumuseon kokoelmat Finnassa: <https://ilmailumuseo.finna.fi/>



suunnittelijan näkökulman avaamisesta. Erityiskiitokset Rita Bützowille (vuosikurssia 1948) haastattelusta ja tapaamistukiosta.

Kunnioitamme työryhmätyöskentelyyn osallistuneen, kesällä 2019 edesmenneen Sinikka Laarin muistoa.

Suomen Ilmailumuseon henkilökunnasta hankevastaavina ovat toimineet näyttelypäällikkö Valeri Saltikoff (hankkeen hallinto) ja kokoelma-amanuenssi Tapio Juutinen (lähdeaineistot, dokumentoinnin ja tallennuksen määrittely, Memoron ja Finna). Intendentti Matias Laitinen vastasi museo-objektien valinnasta ja objektikartunnasta (lahjoitukset) sekä kokoelmatyöpajojen oheistuksesta. Museomekaanikko Antti Laukkanen vastasi esinekuvauksesta ja osallistui asiantuntijana työpajoihin. Koko museon henkilökunta on avustanut työn eri vaiheissa, kollektiivinen kiitos kaikille! Hankkeen koordinaattorina toimi vuonna 2019 Mia Kunnaskari, joka vastasi yleisen koordinoinnin lisäksi virkapukujen inventoinnista ja luetteloinnista sekä loppuraportin laadinnasta. Museonjohtaja Pia Illikainen on myös osallistunut kokouksiin Evergreens ry:n hankkeen johtoryhmän kanssa, ja seurannut mielenkiinnolla hankkeen etenemistä. Kiitämme myös hankkessa alkuvaiheessa vaikuttanutta, vuoden 2018 lopussa eläkepäivistä nauttimaan siirtynyttä edellistä museonjohtaja Markku Kyyröstä.

## Hankkeen taustat ja toteutus

Museoviraston avustama museoiden innovatiivinen hanke (diaarinumero 112/17/MUS) *Yhteisöllisen ammattiperinteen keruu museossa* toteutettiin vuosina 2017–2019. Museovirasto myönsi vuonna 2017 Suomen Ilmailumuseolle 33 325 euron avustuksen hankkeelle, jonka keskeisenä tavoitteena oli kehittää ammattiperinteen keruun työkaluja yhteistyössä ammattikunnan perinnejärjestön kanssa. Pääasiallisena yhteistyökumppanina toimi lentoliikenteen matkustamopalveluhenkilökunnan (lentoemännät ja stuertit) perinnejärjestö Evergreens ry.

Evergreens ry lähti innolla mukaan, varsinkin kun hankkeen alkuvaiheessa näytti siltä, että Suomen Ilmailumuseon pitkään suunniteltu uudistuminen ja muutto uusiin tiloihin toteutuisi jo vuonna 2019. Tällöin hanke olisi suoraan päässyt vaikuttamaan Ilmailumuseon perusnäyttelyn uudistukseen. Evergreens laati tätä vasten laajan esityksen omista toiveistaan näyttelyuudistuksessa.<sup>6</sup> Valitettavasti Suomen Ilmailumuseon muutto ei toteutunut vuonna 2019, eikä myöskään kokonaisyhteistyörahoitus järjestynyt. Näyttelyn toteuttaminen oli sidoksissa näihin, joten virkapukujen fyysistä esittelyä joudutaan vielä odottamaan. Toisaalta digitaalinen saavutettavuus ja näkyvyys tulee paranemaan Finna-julkaisun myötä.

Myönnetyn avustuksen käyttöaika oli alun perin 2017–2018. Toimintaympäristön muutoksista johtuen hakemukselle anottiin ja saatiin käyttöajan pidentämistä 31.12.2019 saakka. Suunnitelmaa mukautettiin toimintaympäristön muutoksiin ja saatuun rahoitukseen nähden. Hankkeeseen rekrytointiin projektikoordinaattori vuodelle 2019 (50 % kokonaistyöajasta vuonna 2019) ja saadun

---

<sup>6</sup> Kokous näyttelyhankkeesta 17.4.2018.

rahoituksen puitteissa keskityttiin virkapukukokoelman inventointiin. Aineistoa hyödynnetään laajasti tulevaisuudessa mm. perusnäyttelyn uusimisessa ja muussa museotyössä.

Vuonna 2020 Finnair on päättänyt tukea Evergreens ry:n perinnetyötä myöntämällä heille 2 000 € avustuksen. Avustuksella on tarkoitus kattaa Evergreenien omia kuluja hankkeen parissa.

## Suomen Ilmailumuseo

Suomen Ilmailumuseo (SIM) on yksityinen museo, jota ylläpitää vuonna 1996 perustettu Suomen Ilmailumuseosäätiö. Museosta tuli ilmailun valtakunnallinen erikoismuseo vuonna 1997, ja 1.1.2020 lähtien se on nimetty ilmailun valtakunnalliseksi vastuumuseoksi<sup>7</sup>. Säätiön taustayhteisöt ovat Finnair Oyj, Finavia Oyj, Ilmailumuseoyhdistys ry, Ilmavoimat, Patria Oyj, Suomen Ilmailuliitto ry sekä Vantaan kaupunki. Museo sijaitsee Helsinki-Vantaan lentoaseman läheisyydessä Aviapoliksen alueella.

Museoliiton määritelmän mukaan erikoismuseolla tarkoitettiin tiettyyn ilmiöön tai esinetyyppiin keskittyneitä museoita, jotka tallentavat, tutkivat ja esittelevät kyseiseen aihepiiriin kuuluvaa materiaalia. Erikoismuseot, kuten esimerkiksi taideteollisuusmuseot, tekniikan museot ja tiedekeskukset, asettuvat luonteeltaan usein taidemuseoiden, kulttuurihistoriallisten museoiden ja luonnontieteellisten museoiden välille tai hieman niiden ulkopuolelle.<sup>8</sup>

Vuoden 2020 alusta voimaan astuneen museolain uudistuksen myötä erikoismuseo-nimitys poistui käytöstä. Suomen Ilmailumuseo hyväksyttiin ilmailun valtakunnalliseksi vastuumuseoksi.<sup>9</sup> Suomen Ilmailumuseon painopisteenä on suomalainen ilmailu ja suomalaisten suunnittelemat tai käyttämät ilma-alukset – näin museo sijoittuu kulttuurihistoriallisten ja tekniikan museoiden välimaastoon.

Suomen Ilmailumuseon kokoelmassa on noin 11 000 esinettä sisältäen muun muassa ilma-aluksia (79 kpl), ilma-aluksen osia, moottoreita, laitteita, lentovarusteita, virkapukuja ja muuta ilmailuun liittyvää esineistöä. Lisäksi museon suljettuun kirjastokokoelmaan kuuluu noin 300 hm aineistoa (yli 16 000 kirjaa sekä runsaasti lehtiä). Museon arkistokokoelmassa on noin 600 AV-tallennetta, 1 485 hyllymetriä asiakirja-aineistoa sekä noin 240 000 valokuvaa.<sup>10</sup>

Suomen Ilmailumuseon toiminnassa korostuu vapaaehtoistoiminnan suuri osuus, jota museo myös strategisesti kehittää. Suomen Ilmailumuseo on suomalaisen ammattimuseokentän suurin vapaaehtoistyönantaja. Vuosittain museolla tehdään projektitilanteesta riippuen tuhansia tunteja vapaaehtoistyötä (8 854 h vuonna 2019, 10 495 h vuonna 2018). Vapaaehtoistyötä tehdään muun muassa kokoelmien entisöinnin ja arkistotyön parissa, oppaina, simulaattorikoulutuksessa sekä tapahtuma-apuna. Tässä hankkeessa vapaaehtoistoiminnan muotoja haluttiin edelleen tutkia ja laajentaa uuden ryhmän, matkustamopalveluhenkilökunnan perinneyhdistyksen, kanssa.

---

<sup>7</sup> Opetus- ja kulttuuriministeriö: Päätös valtiosuosuuden piiriin otettavista museoista ja niiden valtiosuosuksista tehty. Tiedote 1.11.2019.

<sup>8</sup> Museoliitto: <https://www.museoliitto.fi/mikamuseo/erikoismuseot>. Luettu 29.10.2019.

<sup>9</sup> Opetus- ja kulttuuriministeriö: <https://minedu.fi/museoiden-rahoitus>. Luettu 19.11.2019.

<sup>10</sup> Suomen Ilmailumuseon kokoelmatietokannat, 2019.

## Uusi Ilmailumuseo – Suomen Ilmailumuseon uudishanke

Suomen Ilmailumuseon viime vuosien toimintaan on vaikuttanut suuresti museon toimitilakysymys ja sen ratkaisemiseen tähtäävät hankkeet. Lyhyesti kuvattuna museon nykyiset tilat eivät ole kokoelmien säilymisen, saati nykyaikaisen museotoiminnan ja sen kehittämisen kannalta toimivat. Pitkäjänteistä kehittämistä Vantaan Aviapoliksessa on estänyt museorakennusten sijainti vuokratontilla, jonka sopimus oli jo päättymässä vuonna 2022. (Kesällä 2019 kirjoitettiin uusi sopimus vuoteen 2028 saakka. Tällä hetkellä Vantaan kaupungin perustamassa työryhmässä etsitään museolle uutta sijaintia Vantaan Suur-Aviapoliksen alueelta.)

Syksyllä 2017 tilanne oli kärjistyessä vuokra-ajan päättymisen tiimoilta, joten Ilmailumuseosäätiön hallitus päätti keskittää kaikki voimavarat Uusi Ilmailumuseo -hankkeen läpiviemiseksi Finnair Cargolta vapautuneessa rahtiterminaalissa. Eri syistä johtuen Cargo-hankkeen suunnittelu kuitenkin päättyi vuodenvaihteessa 2018–2019.

Yhteisöllisen ammattiperinteen keruu museossa -hankkeelle oli suunniteltu roolia Uuden Ilmailumuseon *Lento!* -perusnäyttelyn kuratoinnissa. Kahden hankkeen sisältöjen yhdistäminen olisi parhaimmillaan tuottanut synergiaetuja, mutta aikataulujen eriytyessä mm. yhteiskuratoidusta näyttelystä oli luovuttava. Hankkeen sisällöistä ja hankkeen aikana tehdystä kokoelmien tarkastelusta on toki hyötyä museon tulevassa uudistumisessa.

## Yhteisö ja ammattiperinne

Miten kuvailla Evergreensiä ja sen pohjana olevaa työyhteisöä? Matkustamopalvelutyöyhteisö on tiivis, esiintymiskykyinen ja sanavalmis. Lentoemännät ja stuertit ovat koko historiansa ajan olleet esillä: varsinkin ensimmäisten vuosikymmenten aikana heillä oli keskeinen rooli julkisuuden henkilöinä sekä PR-työssä. Mielestäni voi arvioida, että harva palvelualan ammattikunta on ollut niin olennaisesti osa yhtiönsä julkisuuskoneistoa.

Yhteisö on myös määritellyt itseään ja perinnettään omaehtoisesti lukuisissa kirjoissa ja haastatteluissa.<sup>11</sup> Näissä he määrittelevät oman työnsä ensisijaisesti asiakaspalveluksi. Työ vaatii monipuolisia taitoja, ja yhteisö muistuttaa mielellään ammattitaitoisesta otteesta, monipuolisesta osaamisesta ja luottamuksellisuudesta. Hätätilanne- ja turvallisuustaidot mainitaan usein erityiskyynä. Yhteisöllä on myös oma ammattislangi<sup>12</sup>, joka toimii sekä yhteisön ”liimana” että erottautumisen keinona.

Hyviä ominaisuuksia alalla ovat heidän itsensä mukaan mm. palvelualltius, luotettavuus, luovuus, tilanneherkkyys, energisyys, yhteistyökyky, yhteisöllisyys, voimakastahtoisuus, sopeutumiskyky ja organisointitaidot. Etenkin aiemmin edustavuuteen ja seurustelutaitoon kiinnitettiin paljon huomiota. Ammatti-identiteetti heillä on vahva ja sitoutuminen yhteisöön ja omaan yhtiöön vankkaa

---

<sup>11</sup> Ks. esim. Kiiveri ym., 2012.

<sup>12</sup> Ks. Kiiveri ym., 2012: 239-245, joka pohjautuu Hannu Raikkalan Helsingin kauppakorkeakoulun opinnäytetyöhön *English influence of the speech of Finnish Airline Cabin Attendants*, 1975.

- niin vankkaa, että työnkuvasta oli hankkeen aikana välillä haastavaa saada esiin kriittisiä näkökulmia, vaikka sellaisia toki on jokaisessa työtehtävässä.

Museolla muistiorganisaationa on velvollisuuksia ja tavoitteita, jotka pohjautuvat mm. museoita koskevaan lainsäädäntöön ja Kansainvälisen museoneuvosto ICOMin museotyön eettisiin sääntöihin. Lähtökohtaisesti museo on nykyisen määritelmän mukaan ”voittoa tuottamaton pysyvä instituutio, joka toimii yhteiskunnan ja sen kehityksen hyväksi; on avoinna yleisölle; hankkii, säilyttää, tutkii, julkaisee ja esittelee – tutkimusta, kasvatusta ja mielihyvää varten – aineellista ja aineetonta todistusaineistoa ihmisistä ja heidän ympäristöstään”<sup>13</sup>.

Tutkimuksellisesta ja museoammattillisesta näkökulmasta katsottuna esimerkiksi ammattiperinteessä kiinnostavia ovat rajapinnat, joissa identiteetin määrittely tapahtuu. Samoin mielenkiintoisia ovat myös historiallisten tapahtumien silminnäkijäläusunnat, jotka voivat erota aiemmin julkisesti esitetystä. Yhteisön kokoelmat tai yhteisön muisti ovat kuitenkin eettisestä näkökulmasta aluetta, jossa yhteisön näkökulmaa on kohdeltava kunnioituksella. Museotyö on myös keskustelua muistamisen ja unohtamisen oikeudesta.

Miten yhteisö tässä tapauksessa sitten määrittelee itsensä julkaisemansa aineiston perusteella? Esimerkit ovat edellä viitatuista matkustamopalveluyhteisön tuottamista julkaisuista. Omissa kuvauksissaan lentävä henkilökunta abstrahoi työn raskaita puolia menemättä yksityiskohtiin: epäsäännölliset työajat, aikaerorasitus, koti-ikävä, perhehuolet ja etenkin työn varhaisvaiheessa rajoitetuksi koettu urakehitys ja ammatillinen arvostus mainitaan työn huonoina puolina. Suhde haastaviin asiakkaisiin esitetään tyypillisesti yksilöimättä tarkemmin, etäännyttävän huumorin keinoin, kuten *Taivas mikä työpaikka!* -kirjasta löytyvät maininnat ”vaativista vuorineuvoksista” ja vastaavat esimerkit osoittavat. V.I.P.-vierailujen protokollan ja vaitelaisuuden noudattaminen on osa ammattikunnan ammattilypeyttä.

Abstraktilla tasolla työn hyväksi puoliksi mainitaan taas mm. mahdollisuudet nähdä maailmaa ja saavuttaa erityistaitoja ja luksustuotteita, kuin myös me-henki ja ammattilypeys. Yleisesti ottaen matkustamohenkilökunta on pyrkinyt esittämään työnkuvan hyvässä valossa ulospäin. Hankkeen aikana tämä oli myös haasteellista – museoammattilaisten oli välillä vaikeaa perustella matkustamohenkilökunnalle esimerkiksi, miksi halusimme kuulla vaikkapa virkapuvun käyttöön kuuluneista haasteista ja huonoista kokemuksista.

## Yhteistyö Evergreens ry:n kanssa

Evergreens ry on vuonna 1979 perustettu lentoemäntien ja stuerttien perinneyhdistys, johon kuuluu 285 jäsentä (vuonna 2019). Jäsenet ovat pääasiassa Finnairin ja Kar-Airin entistä henkilökuntaa. Jäsenistön työurat ajoittuvat 1950-luvulta 2000-luvulle, käytännössä koko ammattikunnan elinkaarelle.

Yhteistyötä alettiin suunnittelemaan jo vuosina 2014–2015 Evergreens ry:n museolla järjestämien kokousten yhteydessä. Lentoemäntien koulutustapahtumissa oli ollut puhetta matkustamo-osaston

---

<sup>13</sup> ICOM 2013.

puuttumisesta Ilmailumuseossa jo ainakin vuonna 1974, jolloin peruskurssiin kuului museovierailu. Cabin-osuuden puuttuminen museosta herätti vilkasta keskustelua.<sup>14</sup>

Evergreenien vuosikokouksessa 2015 yhdistyksen kunniajäsen Eva-Christina Mäkeläinen lahjoitti museolle entisen virkapukunsa ja ensimmäisenä ehdotti hanketta ammattikunnan perinteen tallentamiseksi. Vuoden 2015 vuosikokouksen yhteydessä kokoelma-amanuenssi esitteli museon toimintaa ja matkustamopalvelun tallennuksen tilannetta. Aihepiirin vähäiseen edustukseen perusnäyttelyssä kiinnitettiin huomiota.<sup>15</sup>

Tilannetta korjasi hetkeksi 22.4.2015 – 30.9.2016 avoinna ollut erikoisnäyttely *Liikkeelle! Lentomatkailu uuteen nousuun*, joka käsitteli lentomatkailun kehitystä sodanjälkeisessä Suomessa. Näyttely oli osa Trafiikki-museoiden jälleenrakennusaikaa käsittelevää Liikkeelle! -näyttelyverkostoa.<sup>16</sup>

Yhteistyö Evergreens ry:n kanssa konkretisoitui ensimmäisessä Lentomatkustamisen Nostalgiapäivässä 25.4.2015, jonka keskustelupaneelissa oli neljä 1950–70 -luvulla palvelutta lentoemäntää, yksi stueritti sekä liikennelentäjä ohjaamopuolen edustajana. Evergreens ry verkostona mahdollisti tiedon jakamisen. Vuotta myöhemmin seuraavassa Nostalgiapäivässä ohjelmassa oli matkustamopalvelun muisteluja. Kun Museoviraston innovatiivisten erityisavustusten haku koitti, liitti Evergreens hakemukseen puoltavan lausuntonsa.<sup>17</sup>

Syksyn 2017 ja vuoden 2018 aikana museon henkilökunta käynnisti hanketta Evergreens ry:n kanssa. Evergreens ry:n puheenjohtaja Pirjo Hellman, hallituksen jäsen Arja Torkkomäki ja kunniajäsen Eva-Christina Mäkeläinen tapasivat myös Finnairin johtoa lentoemäntien ammattiperinteen keruun merkeissä. Mukana neuvottelussa olivat silloinen Finnairin pääjohtaja Pekka Vauramo sekä viestintäjohtaja Arja Suominen. Myöhemmin Evergreenien ja Finnairin yhteydenpito on jatkunut viestintäpäällikkö Varpu Göösin ja hänen jälkeensä Suvi Aaltosen kanssa.<sup>18</sup>

Keväällä 2018 Evergreens ry kutsui jäsenistöään mukaan hankkeeseen Pirjo Hellmanin ja Arja Torkkomäen toimesta. Evergreenit kuvailivat, kuinka matkustamopalveluhenkilökunta on tehnyt merkittävää Suomikuvaa ja kulttuurihistoriallista työtä ammattitilpeydellä. Evergreenit määrittelivät tavoitteekseen tallentaa työtä Suomen Ilmailumuseon ja Finnairin kokoelmiin, sekä osallistua Suomen Ilmailumuseon näyttelyyn sekä Finnairin 100-vuotisjuhlien (v. 2023) tuotantoon.<sup>19</sup>

Evergreenit muodostivat keskuudessaan työryhmiä, joille nimettiin hallintoon, koulutukseen, palveluun sekä hyväntekeväisyyteen ja vapaa-aikaan liittyvät taltiointialueet. Lisäksi Evergreeneillä on muuta, hankkeeseen suoraan liittymätöntä, taustoittavaa historiatoimintaa Sirpa Kivilaakson toimesta.

Työryhmien taltiointialuelistaus on hyvä dokumentti siitä, mitä matkustamopalvelutyöhön liittyy sen tekijöiden silmin (suora lainaus evergreenien suunnitelmasta):

---

<sup>14</sup> Arja Torkkomäki, sähköpostitiedonanto, 28.1.2020.

<sup>15</sup> Tapio Juutinen, tiedonanto 11.12.2019.

<sup>16</sup> Suomen Ilmailumuseo: Vuosikertomus 2015.

<sup>17</sup> Tapio Juutinen, tiedonanto 11.12.2019.

<sup>18</sup> Arja Torkkomäki, sähköpostitiedonanto, 28.1.2020

<sup>19</sup> Evergreens: Saatekirje, 2018.



## Hallinto ja rekrytointi

- hallinto
- rekrytointi (perusvaatimukset, taustaopinnot, työkokemukset)
- vastuutehtävät ja valikoituminen näihin tehtäviin (tarkastuslentoemäntä, ryhmäpäällikkö, kouluttaja, päälentoemäntä, osallistuminen koulutukseen ja tiettyjen reittien matkustamopalvelun kokonaissuunnitteluun)
- lentoemäntien ja stuerttien virkapuvut, asusteet ja esiliinat (mukaan myös mahdollisesti kansainvälisten lentoyhtiöiden asuja)
- erikoislennot ja yksinmatkustavat lapset UM:it
- henkilöstön käyttö Finnairin markkinoinnissa
- erityistilanteet ja tarinat

## Koulutus ja urakehitys

- peruskoulutus
- jatkokoulutus
- erikoiskoulutus
- turvakoulutus, PT-päivät
- konetyyppikoulutus
- virkaikä
- ammatista ura
- ammatin suosio ja tilanne tänään (ml hakijamäärien kehitys)
- erityistilanteet ja tarinat

## Matkustamopalvelu (AY+KR)

- DC 3 -kaudesta suihkukauteen
- matkustusluokat
- työnjako ja tehtävät
- matkustajien informointi ja kuulutukset
- tarjoilu, katteet ja menut
- suomalainen design lennoilla
- myynti
- erityistilanteet ja tarinat

## Hyväntekeväisyys ja vapaa-aika

- Lentävä Pyörätuoli
- Rosvopaistitapahtumat sotaveteraaneille ja -orvoille
- Kaunialan Joulutervehdys
- Lapsi matkustaa -kampanjat
- Kevään Pappamopotapahtuma Kaunialassa
- Cabinmiehistön pikkujoulut
- emäntien ja stuerttien vapaa-aikaa sanoin ja kuvin
- tapahtumat ja tarina

Hankkeen käynnistämistä varten museo laati jäsenistöä varten mahdollista aineistokartuntaa selvittävän esitietokyselyn ja rekisteriselosteen (LIITE 1). Yhteystietojen lisäksi kysyttiin tiivistelmää urasta matkustamopalvelualalla (koulutus, työnantajat, tehtävät) sekä hallussa olevaa aineistoa (kuvat, asiakirjat, esineet), sekä halukkuutta haastatteluun. Kyselyä palautui museolle 2017–2018

yhteensä 16 kappaletta. Kun otetaan huomioon, että jäsenistöä on noin 250 henkeä, vastausprosentti jäi aika vaatimattomaksi, ja suurelta osin vastaukset rajoittuivat yhteistietoihin.

Tulevien hankkeiden kannalta kannattaakin huomioida, että lomakkeet ja kirjallisen aineiston tuottaminen motivoivat vain pientä osaa vapaaehtoisista. Hankkeen edetessä kävi myös ilmi, että jotkut saattoivat olla hieman huolissaan entisen työnantajansa suhtautumisesta siihen, että entisiltä työntekijöiltä saattaa löytyä hallustaan aineistoa, jonka voidaan katsoa kuuluneen työnantajalle. Tähän saatiin onneksi Finnairilta ilmoitus, että asiassa ei ole ongelmaa.

Vastanneiden työurat olivat pääosin 1960- ja 1970-luvulta, mutta joukossa oli myös niin 1950- kuin 1990-luvulla aloittaneita. Evergreenien hallussa oleva aineisto oli vastausten mukaan erityisesti lehtileikkeitä ja valokuvia, mutta myös koulutusaineistoja, ohjekirjoja, esitteitä, kiitoskirjeitä ja matkustamomateriaalia. Museon objektikartunta hankkeen tiimoilta koostuu erityisesti virkapuvuista, mutta lahjoituksina on tullut myös jonkin verran pienesineistöä ja valokuvia.

## Suomen Ilmailumuseo ammattiperinteen tallentajana

Suomen Ilmailumuseon kokoelmapolitiikassa lausutaan, että ”Museon kantava ajatus on tallentaa kattavasti sekä materiaalista että ei-materiaalista ilmailun perintöä ja nykypäivää. Tallennustyötä tehdään ilmiölähtöisesti, museo-objektin fyysisen olomuodon ollessa tälle kysymyksenasettelulle alisteinen.”<sup>20</sup>

Museoiden keskinäisessä tallennus- ja kokoelmayhteistyössä eli TAKO-toiminnassa (perustettu 2009) Suomen Ilmailumuseo on ilmoittanut vuonna 2018 tallennusalueekseen 21 aluetta, joista hankkeeseen liittyvät ilmailualan organisaatioiden ja yhdistysten toiminnan lisäksi etenkin siviili- ja sotilasilmailun ammattilaiset, lentomatkustaminen ja lentomatkailu. Museo on mukana TAKO:n pooli 5:ssä, jonka piirissä ovat viestintä, liikenne ja matkailu. Poolien tavoitteena on edesauttaa alan museoiden yhteistyötä tallennuksessa ja nykydokumentoinnissa.

Hankesuunnitelmassa todettiin, että Suomen Ilmailumuseo tallentaa kattavasti kotimaisen siviili- ja sotilasilmailun historiaa ja nykypäivää kokoelmiinsa niin aineellisesti (objektit) kuin aineettomasti (perinnekeruut, nykydokumentointi). Edelleen mainittiin, että museon keruu kohdistuu ennen kaikkea tekniikan historiaan ja sovellutuksiin: välineisiin ja menetelmiin, joita ihminen on tarvinnut noustakseen ilmaan.

Puutteeksi tunnistettiin, että ilmailuhistorian tallentaminen on ollut museossa ja ylipäänsä Suomessa objekti- ja ilma-aluslähtöistä ja keskittynyt ilmailutekniikan kehittymiseen. Inhimillisen kokemuksen ja esim. työkalutuuriin liittyvien käyttöyhteyksien etsiminen objektien luettelointitietoihin on jäänyt vähälle museon kokoelmatyössä. Lisäksi katsottiin, että museo katsoo roolikseen edesauttaa entistä kattavammin myös ammattiosaamisen ja -perinteen dokumentointia ja pitkäaikaissäilytystä.

---

<sup>20</sup> Suomen Ilmailumuseon kokoelmapolitiikka, 2018.

## Ilmailun ammattiperinnettä Finnaan

Suomen Ilmailumuseo paitsi tallentaa kokoelmiinsa suomalaisen ilmailun historiaa, on ollut myös valokuva- ja asiakirja-aineistojen osalta Finnair Oyj:n päätearkisto 1980-luvulta lähtien. Finnair Oyj on yksi Suomen Ilmailumuseosäätiön perustajajäsenistä.

Vuonna 2017 Ilmailumuseo toteutti Finnair Oyj:n rahoituksella *Aeron siivin Eurooppaan* -hankkeen. Hankkeen puitteissa juhlittiin Suomen satavuotisjuhlaa avaamalla Kansallisen digitaalisen kirjaston (KDK) Finna-verkkoon valikoima kuva- ja arkistomateriaalia 1920-luvulta 1960-luvulle. Finnaan luotiin oma etusivu, jonka kautta on pääsy museon kokoelma-aineistoihin.

KDK:n Finna on suomalaisten kirjastojen, arkistojen ja museoiden yhteinen hakupalvelu, joka on perustettu opetus- ja kulttuuriministeriön hankkeena vuonna 2008. Digitoinnin myötä kokoelma-aineistojen saavutettavuutta ja vapaata hyödynnettävyyttä lisätään merkittävästi.

Hankkeen aikana museo järjesti, luetteloï, digitoi ja julkaisi Finnassa Finnairin arkistoon kuuluvaa aineistoa. Aineisto sisälsi lentomatkustamiseen ja matkustamotyöhön liittyvää materiaalia, kuten pienpainatteita ja valokuvia. Esimerkiksi julkaistut aikataulut ovat monipuolinen lähde lentoliikenteen historiaan, sillä niissä on mm. tietoa lentoreiteistä, hinnoista ja uusista konetyypeistä. Matkustamojen menut kertovat matkustajahuollon kehityksestä ja merkkitapauksista. Muita tallennettuja pienpainatteita ovat mm. lentoliput ja turvaohjeet.<sup>21</sup>



<sup>21</sup> Lisätietoja: <https://ilmailumuseo.finna.fi>

## Hankkeen tavoitteet

*Yhteisöllisen ammattiperinteen keruu museossa* -hankkeen katsottiin täydentävän edellä kuvattua *Aeron siivin Eurooppaan* -hanketta erityisesti matkustamopalvelutyön osalta. Ajatuksena oli, että hanke monipuolistaa ja syventää aiempaa aineistoa tuomalla Finnairin päätearkistoon tallentuneen asiakirja-aineiston rinnalle työyhteisön epävirallista perinnettä. Lisäksi hankkeen yleisiin tavoitteisiin kuului kokoelmatyön vapaaehtoistoiminnan kehittäminen: ilmailualan entisiä ammattilaisia haluttiin joukkoistaa aineistojen kuvailu- ja julkaisuprosessiin. Edelleen hankkeen tavoitteiksi katsottiin selvittää yhteisöllisen tiedonkeruun mahdollisuuksia alan tallennustoiminnassa, konkreettisenä tavoitteena työmalli ammatillisen tiedon liittämistä museo-objekteihin ja työnkuvan käsitteellistämistä KDK:n Finnaan jatkeena Yleisen suomalaisen ontologian ammattihierarkiakuvausille. Lisäksi hanke kytkettiin näyttelyn yhteiskuratointiin.<sup>22</sup>

Kokoelmanhallinnan puolelta hankkeelle asetettiin seuraavat tavoitteet:

- Matkustamopalvelutyön ammattikuvan määrittely: Matkustamopalvelutyön käsitteellistäminen, joka tehdään seuraten olemassa olevia asia- ja ammattisanastoja. Tätä hyödynnetään myös *Aeron siivin Eurooppaan* -hankkeessa käsitellyn aineiston luetteloinnissa ja viennissä Finnaan.
- Objektikartunta ja esimerkkien haku: Etsitään kullekin esiin tulevalle työtehtävälle tai ilmiölle konkreettinen objekti, joko museon kokoelmista tai aktiivisen kartunnan keinoin Evergreensin jäsenistöltä.
- Hankkeessa käsitellyn aineiston vieminen Finnaan. Täydennetään erityisesti *Aeron siivin Eurooppaan* -hankkeen puitteissa syksyllä 2017 Finnaan jo vietyä aineistoa, tavoitteena lentoliikenneperinteen saavutettavuuden parantaminen.
- Yhteisökuratoidun näyttelyn tuottaminen: Näyttely koostetaan hankkeessa käsitellyn aineiston pohjalta vuoden 2018 aikana, juhlistamaan Finnairin 95-vuotista uraa.
- Uusien kumppanuuksien luominen: Ilmailumuseo verkostoituu suomalaisen lentoliikenteen ammattilaisten perinnejärjestöjen kanssa.
- Yhteisöllisen toiminnan lisääminen ja kehittäminen: Ilmailumuseo vahvistaa rooliaan lentoliikenteen ammattikuntien identiteetin rakentajana ja tukijana.
- Ilmailumuseon strategian mukainen vapaaehtoistyön ja yhteisöpalveluiden kehittäminen.
- Yhteisöllisen ammattiperinteen keruuprosessien kehittäminen.

Toimenkuvan käsitteellistäminen, esimerkkiobjektien etsiminen, tarvittava objektikartunta ja aineiston vieminen Finnaan sovittiin toteutettavaksi museon kokoelmahenkilökunnan kanssa, ja näyttely museon näyttelyhenkilökunnan sekä Evergreens ry:n työryhmän kanssa. Hankkeen koordinaattoriksi ja työryhmän ohjaajaksi sovittiin palkattavan määräaikainen projektikoordinaattori kuuden kuukauden työsuhteeseen.

Hankesuunnittelussa katsottiin, että ammattiryhmien osaamisen ja työnkuvan tallentaminen on osa kotimaisten museoiden yhteistä kokoelmatyön haastetta. Hankkeen isommaksi tavoitteeksi asetettiin luoda toimiva konsepti yhteisöllisen ammattikeruun keruussa suomalaisille museoille. Lopputulokseksi haluttiin työpäiväkirjaan pohjautuva loppuraportti ja yhteisöllisen ammattiperinteen keruun prosessikuvaus, jotka julkaistaisiin museon verkkosivuilla.

---

<sup>22</sup> Suomen Ilmailumuseo: Yhteisöllisen ammattiperinteen keruu -hankesuunnitelma. 2017.

## Vapaaehtoistyö ja sen kehittäminen Suomen Ilmailumuseossa

Suomen Ilmailumuseo on saanut alkunsa 1970-luvun alussa aktiivisten vapaaehtoisten toimesta, joten voidaan hyvin sanoa, että vapaaehtoistoiminta on aina ollut tärkeä osa museon toimintaa. Kokoelmatyössä vapaaehtoiset toimivat mm. ilma-alusten entisöinnissä, digitoinnissa ja valokuvien sisältötietojen keräämisessä. Lisäksi vapaaehtoistyötä tehdään opastusten, simulaattoritoiminnan ja tapahtumien järjestämisen parissa. Tällä hetkellä Ilmailumuseo on ammattimuseoiden joukossa Suomen suurin vapaaehtoistyönantaja.<sup>23</sup>

Vapaaehtoisten katsotaan pystyvän tukemaan ammatillisen museohenkilökunnan työtä tuomalla toimintaan oman sisältö- tai ammattiosaamisensa. Vapaaehtoistyön museoammattilliseen ohjaukseen on katsottu tarvittavan panostusta.<sup>24</sup> Nykyisenä periaatteena on, että kaikki vapaaehtoiset saavat Ilmailumuseon perehdytyksen museotyön ja museoiden vapaaehtoistoiminnan perusteisiin. Itse työnohjaus tapahtuu useimmiten kisälliperiaatteella, kokoneiden vapaaehtoisten ja museon vastaavien työnohjaajien valvonnassa. Museon vapaaehtoiset allekirjoittavat vapaaehtoisuussopimuksen, ja sitoutuvat noudattamaan museon vapaaehtoistoiminnan periaatteita.<sup>25</sup>

Ilmailun valtakunnallinen erikoismuseo kehittää strategiansa mukaisesti vapaaehtoistoimintaa kokoelmatyössä, kuin myös vapaaehtoistyön ohjausta ja koordinoitua. Vuodelle 2016 myönnetyn innovatiivisen avustuksen turvin museo toteutti *Yhteisöpalvelut museoissa* -hankkeen yhdessä Kansalaisareena ry:n kanssa. Hankkeen puitteissa laadittiin muun muassa suomalaisille ammattimuseoille suunnattu käsikirja vapaaehtoistyön ohjaamisesta.<sup>26</sup>

## Korkealentoisista suunnitelmista konkretiaan

Loppuvuonna 2019 arvioiden hanke on ollut innostunut ja innovatiivinen, mutta ei täysin realistinen. Ristiriidoiltakaan ei ole välttytty eikä kaikkia toiveita ole voitu toteuttaa. Suunnitelmaa on myös jouduttu karsimaan. Mutta mistä tämä kertoo? Ainakin se kertoo pitkällisestä ja latautuneesta tarpeesta ja toiveesta tulla nähdyksi ja kuulluksi. Nostan esiin muutamia eri osallisten näkökulmia.

Ensinnäkin, perinnetyöhön sitoutuneet ammattikunnan edustajat näkevät omalla alallaan tapahtuneen valtavan muutoksen, ja 70 vuotta täyttänyt ammattikunta haluaa muistaa niin alkutaipaleensa kuin roolinsa Suomi-kuvan rakentamisessa. Hanke on hyvä osoitus siitä, miten tärkeäksi ammatin historian tallentaminen on koettu.

Toiseksi, matkustajaliikenteessä tapahtunut muutos koskettaa myös yhtiöiden olemassaolon ja toimintakulttuurin muutoksia. Millainen on esimerkiksi nykyisen Finnairin historiakäsitys ja mahdollisuus huolehtia perinteensä tallennuksesta? Finnair jättäytyi hankkeessa taustalle

---

<sup>23</sup> Ks. Museotilastot eri vuosina.

<sup>24</sup> Suomen Ilmailumuseo 2018: 76-77.

<sup>25</sup> Suomen Ilmailumuseo: <http://ilmailumuseo.fi/vapaaehtoistoiminta/>

<sup>26</sup> Suomen Ilmailumuseo ja Kansalaisareena, 2017.



käytännössä koko vuodeksi 2019, mutta toivottavasti hyödyntää mahdollisimman hyvin hankkeen löydöksiä jatkossa.

Kolmanneksi, Suomen Ilmailumuseo on selkeästi havainnut, että se on aiemmin vastannut toiveisiin matkustamopalvelutyön esittelystä vain satunnaisesti ja tällä hetkellä se vastaa niihin huonosti. Tämänhetkinen, uusimista odottava perusnäyttely ei kerro kovinkaan paljoa matkustamopalvelutyöstä. Finna-palvelussa tilanne on toki parempi etenkin *Aeron siivin Eurooppaan* -hankkeen myötä. Museolla on kova halu kiria puutteita kiinni, mutta resurssit ovat rajalliset eikä toiminnan tärkeysjärjestystä ole vielä muodostunut selkeästi.

”Toiveiden tynnyriin” ladattiin siis paljon. Hanke sinällään on pieni ja lähtökohtaisesti aliresursoitu asetettuihin tavoitteisiin nähden. Hankkeeseen lähdettiin organisaation haastavassa muutostilanteessa. Riskejä ei arvioitu etukäteen, joten niiden realisoituessa varasuunnitelmaa ei ole ollut valmiina. Suunnitelmaa onkin jouduttu sopeuttamaan ns. lennossa. Siitä huolimatta ilmapiiri on säilynyt eteenpäin suuntaavana, mikä kuvaa asennetta sekä Evergreenien että museon henkilökunnan keskuudessa.

Ongelmia tuotti mm. että yksittäiseen ja pieneen hankkeeseen yhdistettiin paljon suuria riippuvuuksia (Finnair 100, ylipäänsä Finnair-yhteistyö, Uusi Ilmailumuseo). Jotkut tavoitteista, kuten Finnairin 100-vuotisjuhla, olisi selkeyden voitu erottaa jo alkuvaiheessa jatkohankkeeksi, joka pohjautuu tämän hankkeen tuotoksiin. Viimeistään rahoituspäätöksen tultua hanke olisi ollut järkevää selkeästi sopeuttaa saatuaan rahoituskehykseen mahtuvaksi ja siirtää kehykseen mahtumattomat jatkohankkeiden puolelle.

Riskinotosta kertoo sekin, että museo on hankkeen myötä useaan otteeseen avannut keskeneräisiä suunnitelmia hankekumppaneilleen. Tavoitteena on epäilemättä ollut läpinäkyvyys ja kaikin puolin toiminnan edistäminen, mutta haittapuolena tästä on ollut pettymystä ja epävarmuutta suunnitelmien kaatuessa: hanke alkoi perinnekeruuna, muuttui näyttelyhankkeeksi ja lopulta löysi kriittiseksi pisteeksi kokoelmatyön. Ammattiperinne toki on ollut taustalla kaikissa näissä.

Finnairin sitoutuminen hankkeeseen on ollut vaihtelevaa. Finnair ei myöskään ole avannut tulevan 100-vuotisjuhlan suunnittelua museolle tai Evergreeneille kovin paljoa. Alkuvuonna 2019 Finnairin yhteyshenkilö vaihtui ja sen jälkeen yhteydenpito Finnairin kanssa on tapahtunut pääasiassa Finnairin ja Evergreenien välillä.

Museotyössä perinnekeruun, kokoelmatyön ja näyttelytyön suhde on varmasti näyttäytynyt Evergreeneille epäselvänä asiana, eikä asiaa ole helpottanut hankkeiden painopisteiden vaihtuminen. Myös yhteys- ja vastuuhenkilöiden vaihtuminen on epäilemättä ollut rasittavaa.

Omat haasteensa hankkeeseen ovat tuoneet museolla käytännön tilakysymykset, joissa luoviminen on ollut taitolaji sinänsä. Työpajat järjestettiin pääasiassa auditoriossa, joka ei ole kokoelmien käsittelyyn optimaalinen tila eikä anna hyvää kuvaa museoammattillisesta työstä. Lisäksi auditorion käytöstä kilpailtiin kokousasiakkaiden kanssa, ja jatkuvat siirtymiset ja siirtelemiset aiheuttivat turhaa kuormitusta.

Joka tapauksessa hanke on ollut silmien avaaja monessa mielessä! Raportissa esitetään tiivistetysti hanketyön eteneminen. Verkkosivuille vietävissä oheismateriaaleissa esitetään virkapuvut neljällä aikajanelalla (Finnairin lentoemännät, Finnairin Finn Hostess virkapuvut, Finnairin stuertit sekä Kar-Airin lentoemännät ja stuertit). Tällaisista työpapereista on ollut puute, ja ne löytävät varmasti

käyttäjiä ja täydentäjiä. Lentoemäntien ja stuerttien virkapukukokoelma on hankkeen myötä inventoitu suurimmalta osalta ja luettelo saatettu sähköiseen muotoon, mikä on huomattava edistysaskel. Kokoelmien valokuvauksen myötä saavutettavuutta on mahdollista parantaa, ja pakkausmateriaalien uusiminen edistää kokoelmien säilyvyyttä.

Ammattiryhmien osaamisen ja työnkuvan tallentamisessa kokoelmatyön keinoin on edelleen runsaasti työnsarkaa. Tässä hankkeessa ei saatu aikaan sellaisenaan sovellettavaa konseptia ammattiperinteen keruuseen, mutta sitä vastoin saatiin runsaasti kehitysehdotuksia ja jatkoideoita. Erityisen mielenkiintoiseksi osoittautui Evergreenien itsensä tekemä haastattelutyö.

## Evergreenien oma perinnetyö

Evergreens ry. on tehnyt hankkeen toteutumisjaksolla koko ajan omaa perinnetyötään. Osa on yhdistyksen omaa toimintaa, osa on kytkeytynyt myös tähän hankkeeseen. Keskeisin yhteistyömuoto on ollut haastattelutoiminnan käynnistäminen, johon museon puolelta tuli neuvontaa aloitusvaiheessa.

Evergreenit ovat tehneet tähän mennessä 7 haastattelua, joista editoituina ainakin 2 (tilanne loppuvuonna 2019). Evergreenit aloittivat haastattelut jo syyskuussa 2018, ja tavoitteena oli haastatella aluksi 1940- ja 1950 -luvuilla aloittaneita lentoemäntiä, mutta myös muita tasapuolisesti kaikilta vuosikymmeniltä.

Haastattelujen sijaan voisi oikeastaan puhua minidokumenteista, sillä haastatteluaineistoon on liitetty mm. kuva-aineistoa ja niitä on editoitu. Evergreenit ovat jakaneet monidokumentteja keskuudessaan ja toimittaneet niitä esimerkiksi Finnairille. Haastattelutyö jatkuu edelleen, ja Evergreenien Finnairilta saamaa avustusta on tarkoitus käyttää juuri näihin kustannuksiin.

Museon henkilökuntaa osallistui yhteen haastattelutapahtumaan. Evergreenit olivat jo haastatelleet lentoemäntä Rita Bützowia (toinen lentoemäntäkurssi, vuodelta 1948). Haastattelun jälkeen Evergreenit esittivät toiveena täydentävää uusintahaastattelua, joten museo osallistui taltioimalla museon kokoelmiin 4.5.2019 tilaisuuden, jossa kaksi Evergreeniä (Pirjo Hellman, Arja Torkkomäki) haastattelevat kolmatta (Rita Bützow).

Haastattelun pohjalta julkaistiin blogiuutinen<sup>27</sup>. Haastattelussa Rita Butzow kertoi mm. olevansa edelleen innostunut ilmailusta ja lentäneensä edellisenä kesänä DC-3 -koneella Malmilta Kuhmoon. Bützow lensi koko uransa Malmilta. Hakutilanteessa etuna olivat monipuoliset taidot (kielitaito, keittiökokkikoulu, lastenhoitokurssi) ja tuohon aikaan hakijoita testattiin samoilla testeillä kuin lentäjiäkin. Rita Bützow lensi koko uransa Malmilta, ja viimeinen lento oli uutenavuonna 1952. Ajankuvaan kuului, että pikkulasten äidit eivät työskennelleet lentoemäntinä, joten Bützow jäi kotiäidiksi ja työskenteli myöhemmin lastentarhaopettajana ja matkatoimistossa.

---

<sup>27</sup> <https://ilmailumuseo.fi/evergreenit-haastattelevat/> Julkaistu 21.5.2019.

## Museon tuki perinnetyöhön

Museon kokoelma-amanuessi fasilitoi haastattelujen alkuvaihetta. Haastatteluja varten laadittiin aineistonkäyttölupa jo aiemmin jaossa olleen henkilötieto- ja aineistolomakkeen lisäksi (Liite 2). Lisäksi kerrottiin museon tavoitteista saada lisätietoa matkustamopalvelutyöstä sekä lyhytaikaisena periodina elämässä että eläketiönä. Myös erilaisten matkustamopalvelukonseptien suunnittelu (esim. Finn Hostess) nähtiin mielenkiintoisina teemoina. Tärkeimmäksi kysymykseksi katsottiin tiivistelmä urasta matkustamopalvelualalla: koulutus, työnantajat, tehtävät, aloitus- ja lopetusvuodet. Lisäksi mielenkiintoisiksi aiheiksi katsottiin mm. syyt alalle hakeutumisessa, näkökulmat konetyyppeihin/reitteihin/kollegoihin/esimiehiin sekä työn sovittaminen muuhun elämään uran aikana. Ehdotettiin myös muisteluja asiakaskohtaamista, myös haastavista, sekä käyttökokemuksia virkapuvuista ja cabin-materiaaleista.<sup>28</sup> (Liite 3: Apukysymykset).

Haastattelut ovat tätä kirjoitettaessa Evergreeneillä vielä pääosin editointivaiheessa, ja museolla niistä on ollut nähtävänä vasta yksi, joten niiden tarkempi tarkastelu ja mahdollinen litterointi jää myöhäisempään vaiheeseen.

Museon kokoelmissa on aiemmalta ajalta Lentomatkustamisen Nostalgiapäivänä tehty paneelin videointi. Lisäksi museon kokoelmissa on Liisa Lüdemannin (s. 1940) haastattelu vuodelta 2014. Liisa Lüdemann (os. Halonen) toimi Finnairin lentoemäntänä ja myöhemmin purserina vuosina 1962–2001. Hän aloitti työnsä DC-3- ja Convair -konetyypeissä 1960-luvulla ja jäi eläkkeelle MD-11 -konetyypin purserina. Haastattelussa (125 min) hän kertoo monipuolisesti työhön hakeutumisestaan sekä lentoemännän työnkuvasta eri aikoina. Pääpaino haastattelussa on 1960- ja 1970-lukujen konetyypeissä (DC, CV, Caravelle, DC-8). Lüdemann on myös lahjoittanut museolle muutamia uraansa liittyviä todistuksia, muita dokumentteja ja valokuvia. Lisäksi kokoelmissa on muutamia henkilökokoelmia (asiakirja/valokuva/pienesineistö).<sup>29</sup>

## Hanke aikajanalla

Seuraavassa kuvataan hankkeen eteneminen ideasta päättämiseen saakka kronologisessa järjestyksessä muistioiden, koordinaattorin muistiinpanojen ja haastattelujen pohjalta alkaen vuodesta 2016 ja päättyen alkuvuonna 2020 sovittuihin jatkosuunnitelmiin.

### 2016

Aiemmin ideoidun pohjalta kokoelma-amanuessi esitti yhteistyöehdotuksen Evergreens ry:n puheenjohtaja Pirjo Hellmannille lokakuussa 2016, jonka jälkeen Evergreens ry esitti puoltavan lausunnon Museoviraston innovatiivisiin hankkeisiin vuodelle 2017.

---

<sup>28</sup> Tapio Juutinen, sähköpostitiedonanto, 18.9.2018.

<sup>29</sup> *ibid.*

Tavoitteena oli museon matkustamopalvelutyöhön liittyvien kokoelmien (joka koostuu muun muassa virkapuvuista, cabin-esineistöstä, kuvista ja asiakirjoista) sisältötietojen kartuttaminen ja matkustamopalvelutyön käsitteellistäminen, sekä yhteistyömallien kehittäminen ammattiperinnejärjestöjen kanssa.<sup>30</sup>

## 2017–2018 suunnittelukokoukset ja -työpajat

### 17.4.2018: Kokous näyttelyhankkeesta, Evergreens ry ja SIM, Finnairin edustaja estynyt. 7 osallistujaa.

Kokouksessa museon edustajat kertoivat SIM2020-uudishankkeesta, hanketta vauhdittavista julkisuustempauksista (Kaivopuiston lentonäytös, Vuoden museo 2018 -finaali) ja museon vapaaehtoistoiminnasta. Apurahan myönnön jälkeen hankkeen painopisteen katsottiin siirtyneen näyttelysisällöntuotannon suuntaan. Evergreens ry kertoi omista toimialueistaan, joille nimetty työryhmät 11.4.2018. Evergreenit painottivat, että he haluavat tallentaa vanhimman henkilöstön tarinat talteen.

Kokouksessa kerrottiin, että hanke samoin kuin perusnäyttelyuudistus on sidoksissa uudishankkeen etenemiseen. Museo avasi rohkeasti suunnitelmiaan mm. Finnair Cargon ja uudistuvan perusnäyttelyn suhteen vuodelle 2019. Kokouksessa on lisäksi pyritty esittelemään museon ammatillista toimintaa, mm. tallennustoiminnan ja näyttelytoiminnan eroja, tallennussopimusmenettelyä ja erikoismuseoiden tehtäviä.

Kokouksessa sovittiin, että tietojen keruu virkaurista, tarinoista ja materiaaleista aloitetaan Evergreenien avulla jäsenistöltä kesän 2018 aikana. Museo laati lomakeluonnoksen ja rekisteriselosteen Evergreeneille heidän omaa kokoustaan 23.5. varten.

### 15.10.2018: Työryhmätyöskentely matkustamovirkapuvuista, Evergreens ry ja SIM (muistio: kokoelma-amanuenssi).

Tapaamisen tavoitteiksi oli asetettu virkapukujen priorisointi uutta perusnäyttelyä varten. Haluttiin myös monipuolistaa tietoa käytössä olleista virkapuvuista eri kokoelmissa, ja edelleen syventää luettelointia ja kontekstittietoja (käyttöhistoria) SIM:in kokoelmissa olevista puvuista.

Museon puolelta kiinnostuksen kohteiksi asetettiin mm. käyttäjän tarina, virka-asun suunnitteluprosessi, ja virkapukujen lunastusoikeuteen liittyvät käytännöt.

Tapaamisessa pohdittiin inventointiin liittyviä teknisiä asioita ja virkapukujen sijaintia muissa kokoelmissa (Finnair/TOKE, Helsingin kaupunginmuseo).

Lisäksi oletettiin, että SIM:in oma kokoelma on suurelta osin luetteloitu, vaikka myös tunnistettiin, että luetteloimattomia pukuja on (uusi kartunta mm. Nostalgapäivän jälkeen). Todettiin, että sähköistä luettelointia ei ole tehty. Lisäksi todettiin, että vuonna 2009 harjoittelussa olleet Metropolian konservattoriopiskelijat ovat inventoineet osan puvuista. Metropolian työryhmän

---

<sup>30</sup>Tapio Juutinen, tiedonanto 11.12.2019, muistio 17.4.2018.

inventaarioon kuului numerointia pysyvillä esinenumeroilla, pukujen pakkausta, säilytystilojen kartoitusta ja ohjeiden laatimista. Työryhmä ehti kuitenkin käsitellä vain osan virkapuvuista, noin 100 kappaletta. Vuonna 2016 lentoemännät Noora Rajala ja Riitta Hyvönen kävivät uudemman kerran läpi museon ja TOKEn kokoelmia ja aikatauluttivat pukujen vaiheita. Rajalan ja Hyvösen listassa on noin 120 osaa.

## 2019 kokoelmatyöpajat

### 8.1.2019: Työmuistio, SIM (sisäinen), 4 osallistujaa. (2019 muistiot: koordinaattori)

Tammikuussa hankkeessa aloitti koordinaattori, ja ensimmäisessä työpalaverissa todettiin hankkeen erityiseksi haasteeksi toimintakehyksen muuttuminen (Cargo-hanke oli jo tässä vaiheessa vastatulessa). Päättökysymysten, eli asiakaspalvelutyön toimintakulttuurin ja kehityksen katsottiin kuitenkin olevan ennallaan. Evergreeneille haluttiin antaa alan ammattilaisina tunnustettu rooli teemojen ja kysymysten määrittelyssä.

Samalla todettiin, että matkustamoalan ammattilaisilla (samoin kuin esimerkiksi lentokoneen matkustajilla) voi olla vakiintunut näkökulma työhön – ”kupla”, jota on ehkä vaikea haastaa. Museotyön näkökulmasta aineiston tulisi olla riittävän monipuolista: esimerkiksi, Finnairin aineiston keskittyessä PR-toimintaan, olisi edelleen tärkeää päästä analysoimaan luotua julkisuuskuvaa. Tässä mielessä toivottiin saatavan aineistoa myös työn tekijöiden omasta aineistosta: ”suvantotilanteet” voivat kertoa työn todellisuudesta enemmän kuin viralliset kuvat. Teknisen tiedon oheen kaivattiin tietoa mm. käyttömukavuudesta ja virkapuvun arvostuksesta.

Edelleen oli epäselvää, mikä hankkeen kannalta on paras tapa tehdä tallennusta (perinnekeruu, haastattelut, esineistön suhde ilmiöön). Museon aineistosta nousivat esille kuvat, esineet ja asut (virkapuvut). Tässä vaiheessa oletettiin yhä kokoelmissa olevien lentoemäntien virka-asujen olevan pääsääntöisesti teknisesti luetteloitu, ja puutteita olevan lähinnä cabin-tarvikkeiden luetteloinnissa ja kontekstoinnissa. (Myöhemmin kävi selväksi, että virkapukujen luetteloinnissa itsessään oli runsaasti täydennettävää.)

Kokoelmissa olevan aineiston tietojen täydennys nousi esiin ensisijaisena kysymyksenä. Kokoelmatyöhön liittyen tallennustilanne todettiin epäselväksi etenkin siltä osin, että kokoelmissa olevia puutteita ei ole tunnistettu.

Koska uutta perusnäyttelyä ei voinut tässä vaiheessa enää luvata vuodelle 2019, nostettiin Finnahakupalvelu ja sen hyödyntäminen aiempaa vahvemmin esille. Finnassa oleva aineisto on saavutettavissa ja nähtävissä omasta sijainnista riippumatta, ja Finnan kautta voi myös lähettää täydentäviä tietoja. Katsottiin myös, että Finnasta on mahdollista tehdä nostoja tulevaan perusnäyttelyyn ja viestintään.

Kommenttina mainittakoon, että museon kokoelmien virkapukukokonaisuuksien puutteet oli ”kuuma peruna” koko virkapukuhankkeen ajan. Evergreeneillä oli toiveena saada jokaisesta virkapukumallista mahdollisimman tarkka kuvaus ja löytää jäsenistön hallusta jokaisesta virkapukumallista puuttuvat palaset. Museon puolelta tähän toiveeseen on pyritty vastaamaan kokoamalla puvuista aikajanat kiinnostuneiden käyttöön.



Museotyön kannalta ”kokonaisuus” on ongelmallisempi kysymys. Kokoelmissa on muutamia lahjoituskokonaisuuksia (esim. Ritva von Frenckellin puku vuodelta 1958 sisältäen päähineen, takin, hameen ja päällystakin tai Kirsti Müllerin puku ajalta 1962–68, sisältäen päähineen, takin siipi- ja Aero-merkkeineen, paitapuseron ja hameen). Nämä ovat virkapukukokoelmassa hyvin tärkeitä esimerkkejä, mutta toisaalta voidaan kysyä kuinka täydellisiä *kokonaisuuksia* ne ovat puvun muiden osien, merkkien tai asusteiden puuttuessa (esimerkiksi esiliina, sukat, sukkahousut, kengät, laukut, hansikkaat...)? Pikemminkin ne kertovat lahjoitusajankohtana vallinneesta virkapuvun määritelmästä – aiemmin puku oli yhtä kuin takki, hame ja ehkä päähine. Tämän päivän näkökulmasta virkapuvun mielletään sisältävän paljon muutakin, ja jopa henkilökohtaista käyttötavaraa.

Museon kokoelmissa ”kokonaisuudet” ovat poikkeus ja pääsääntöisesti lahjoitukset ovat joko jakkupukuja (takki ja hame tai housut) sekä yksittäiskappaleita – takkeja, puseroita, laukkuja, huiveja, solmioita. Tällaiset museo-objektit joudutaan käsittelemään ja esimerkiksi valokuvaamaan yksittäin vaikka niillä näennäisesti yhteys olisikin (esimerkkinä vaikkapa vuoden 1975 Finn Hostess -puvun oranssi pusero ja värikäs tikkihame, jotka on saatu eri lahjoittajilta).

### 9.1.2019: Työmuistio, Evergreens ry ja SIM (työmuistio sekä omat muistiinpanot).

Seuraavana päivänä uusi koordinaattori ja näyttelypäällikkö tapasivat Evergreenit heidän omassa kokouksessaan Helsingin Kampissa. Puheenjohtaja Pirjo Hellman avasi kokouksen esittelyillä. Sen jälkeen näyttelypäällikkö piti tilannekatsauksen Cargo-hankkeen kohtaamista vaikeuksista, esitellen kuitenkin yleiskuvaa uudishankesuunnittelusta. Evergreenejä kummastutti, että rahoitusta ja tahtotilaa ei uudishankkeelle löydy. Näyttelypäällikkö kertoi, että joka tapauksessa *Yhteisöllisen ammattiperinteen keruu museossa* -hanke toteutetaan nyt koordinaattorin työpanoksella, mutta keruuhankkeesta ei ole tulossa itsenäistä näyttelyä.

Evergeenien suunnitelmissa painottui, että he haluavat ensimmäisenä käsitellä virkapuvut ja erityisenä toiveena oli saada niille kronologinen listaus. Näin he olivat päättäneet omassa kokouksessaan 10.12.2018. Heidän omiin kartoituksiinsa kuuluivat jo mm. kirjalistaus ja pukujen listausta. Evergreenit olivat myös tehneet jo 4 haastattelua, jotka he halusivat seuraavaksi editoida. Seuraavien haastattelujen aiheina heillä oli suunnitelmissa avauslentoja tehneiden haastattelut.

Museon puolelta luvattiin seuraavaan tapaamiseen virka-asuja tutkittavaksi ja luetteloinnin avuksi excel-taulukko. Lisäksi kerrottiin, että haussa on virka-asujen teknisten tietojen (kuten käyttöaika, materiaali) lisäksi käyttäjäkokemukset.

Evergreenejä oli jo pitkään askarruttanut monelle työajoilta tuttu Finnairin ohje, jonka mukaan virka-asu on palautettava työnantajalle. Pirjo Hellman oli selvittänyt, että Finnairilla ei ole enää tällaista ohjetta käytöstä poistuneisiin virkapukuihin liittyen.



Kuva: Suomen Ilmailumuseo / Valeri Saltikoff

#### 4.2.2019: Työpajamuistio, Evergreens ry ja SIM. 13 osallistujaa.

Seuraavalla tapaamiskerralla lähdettiin pohjustusten jälkeen työpajatyöhön. Intendentti kuvasi lähtötilannetta museotyön näkökulmasta: museolle lahjoitettujen virka-asujen vastaanotossa on ollut erilaisia käytäntöjä: kirjaamis-, luettelointi- ja käsittelytavat ovat vaihdelleet. Evergreens-Finnair-Ilmailumuseo -yhteishankkeelta toivottiinkin tarkempaa tietoa siitä, mitä virkapukuun (kokonaisuutena) on kaikkinsa kuulunut, ja erityisesti peräänkuulutettiin tietoja käyttökontekstista.

Evergreenit toivoivat konkreettista toimintaa, kronologista etenemisjärjestystä ja virka-asukokonaisuuksien hahmottamista. Evergreenien toiveena oli myös, että muisteluja kerättäisiin isommalla porukalla kokonaisuuksien äärellä.

Työpajassa alettiin selvittämään vanhimpia virka-asukokonaisuuksia Finnairin (Aeron) lentoemäntien historian näkökulmasta, eli alkaen vuodesta 1947. Materiaalina käytettiin valokuvia, lehtileikkeitä ja museon kokoelmissa olevia virka-asuja.

Kokonaisuuteen pyrittiin pääsemään käsiksi laajentamalla keskustelua asusteisiin (sukat, sukkahousut, käsineet, peruukit) ja päällysvaatteisiin. Keskustelussa nousi esille ammattikunnan toiminnan alkuvaiheeseen liittyneet saatavuuskysymykset. Sodanjälkeisessä Suomessa elettiin

niukasti, mikä on väistämättä vaikuttanut työnkuvaan ja työasuihin. Yksi naisten virkapukuun liittyvä konkreettinen esimerkki ovat sukat tai sukkahousut. Katsottiin esimerkiksi varmaksi asiaksi, että ammattikunnan alkuvaiheessa käytössä ovat olleet (henkilökohtaiset) sukat. Yksittäisiä ohuita sukkia eli nailoneita alettiin ostaa Tukholmasta (muistelija: vuonna 1965), samoin sukkahousuja alettiin saada 1960-luvulla. Muistitiedon mukaan värin tuli olla musta. Tummansiniset sukkahousut olivat osa vuoden 1969 Kari Lepistön asua (muistitieto, joka lisäksi vahvistettu dokumenteista). Hansikkaat, kengät ja laukut tuli hankkia itse, kunnes niitä alkoi saada virkapuvun osina. Vuonna 1969 muistitiedon mukaan tulivat ensimmäiset kengät yhtiön puolesta, ja ne olivat Palmrothin valmistamat – ”Palmrothin lestistä riitti puhetta”<sup>31</sup>.

Varhaisimpien vuosien virkapukukokonaisuus arvioitiin jo etukäteen haastaviksi hahmottaa, mutta silti jonkinasteinen yllätys oli kokoelmassa olevien virka-asujen ajoituksen puutteet. Aiemmissä selvityksissä ja esityksissä (esim. Finnair 95 vuotta) vuosien 1947–1969 tummansininen, leijonanappinen virkapuku on esitetty yhtenä ja yhtäläisenä klassikkona, jossa muutosta olisi tapahtunut lähinnä helman pituudessa, aikakaudelle tyypilliseen tapaan. Valokuvien, museon vaatekappaleiden sekä vuosien 1953 ja 1958 virkapukuohjeiden vertailu toi kuitenkin esiin kohtalaisen suuria muutoksia malleissa. Tästä tiedosta on tietenkin hyötyä, kun kontekstitiedoiltaan vajaita pukuja ajoitetaan.

Koordinaattorin omissa muistiinpanoissa pohditaan henkilökunnan käyttäjäkokemuksen, valokuvien ja virkapukuohjeen ristiriitaisuuksia. Näitä työpajoissa tunnistettiin hyvin ja osattiin myös arvioida syitä – Evergreenit osaavat olla hyvin tarkkoja ja kriittisiä, myös oman muistamisensa suhteen. Ristiriitaisuuksia voi selittää esimerkiksi se, että materiaaliniukkana aikana, jolloin käsityön osuus on ollut suurempi kuin nykyisin, virka-asujen käyttöikä on hyvin voinut erota virallisesta ohjeesta. Oma osansa voi olla PR-koneiston myöhemmin luomalla ”sinivalkoisella” ja iättömällä mielikuvalla. Esimerkiksi Finnairin 95-vuotisjuhliin teetetyssä retropuvussa (2009) haettiin muistitiedon mukaan ”ensimmäistä” asua, mutta selkeitä eroja on niin mallissa ja leikkauksessa (suora tyköistuvan sijaan) kuin puvun kanssa käytetyssä paitapuserossa. Paitapuserossa mielikuvan ja todellisuuden ero näkyy selvimmin. Valokuvien ja muiden dokumenttien mukaan alkuvuosina käytetty pusero on ollut harmaa (jopa armeijanharmaa), pienikauluksinen ja tiukasti ylös napitettu, mutta retropuvussa se on esitetty puhtaana valkoisena ja avokaulaisena.

---

<sup>31</sup> Tiedonanto 28.1.2020.

## *Mitä museo halusi kysyä?*

*Ensimmäisissä työpajoissa käytettiin apukysymyksiä kontekstiedon saavuttamiseksi. Suoria vastauksia ja yksityiskohtia saatiin varsinkin aluksi niukasti, mutta keskustelu syventyi hankkeen myötä. Selkein etu oli, että ”virkapukukokonaisuus” sai uusia ulottuvuuksia. Paidoista, päällysvaatteista sekä asusteista keskusteltiin jatkossa enemmän. Niitä myös haluttiin lahjoittaa museolle, kun aiemmin lahjoituksen perustyyppi oli ollut takki, hame ja päähine.*

### *Virkapuvusta yleisesti*

- ketkä ovat käyttäneet pukua
- ketkä muistavat puvun, vaikka eivät olisi sitä itse käyttäneet (ja miksi)

### *Virkapuvun suunnittelusta*

- mitä muistikuvia suunnitteluprosessista
- ketkä ovat olleet suunnittelussa mukana
- miten suunnittelua käytännössä toteutettiin
  - mitä asioita suunnittelussa pohdittiin
- käytiinkö puvun käyttövaatimuksista millaisia keskusteluja
  - kysyttiinkö toiveita

### *Virkapuvun vastaanotto (virkapukuna)*

- millaisia kommentteja puvuista on saatu kollegoilta, asiakkailta, perheenjäseniltä, ulkopuolisilta
  - millaista oli olla virkapuvun kantaja
    - median kiinnostus
  - miksi puku lopulta poistui käytöstä

### *Virkapuvun vastaanotto (kantajana)*

- miten puku saatiin käyttöön, miten se otettiin vastaan
  - miten tärkeältä oma virkapuku tuntui
- henkilökohtainen kokemus virkapuvun vastaanottoprosessista (oliko esim. kuittaus, sopimus...)
  - mitä virkapukuun kuului firman puolelta
- mitä/millaista/mistä hankittiin itse (esim. sukkahousut, omat vinkit)
  - käyttöikä, kauanko yksi pukuyksilö oli käytössä
  - muutettiinkö pukuyksilöä käyttöaikana ja miten
    - pukuohjeet ja niiden muutokset
      - merkit, asusteet, korut...
      - kuljetuskassit... kaikki

### *Käytännön tilanteita*

- miten käytännössä pukuun pukeuduttiin (missä ja milloin, vaihtotilanteet, sosiaalitulat...)
  - virkapuvusta vaihtaminen siviiliin
- mitä omaa sai/piti olla (esim. huivi hiusten suojaksi)
  - oliko käytössä useita pukuja vain yksi
  - pukuyksilön pesu, huolto, korjaukset
  - mitä tehtiin jos oli kylmä tai kuuma
  - käyttömukavuus ja -epämukavuus

11.2.2019: Työpajamuistio, Evergreens ry ja SIM. Finnairin edustaja siirtynyt toisiin tehtäviin 13.2. alk., uutta yhteyshenkilöä ei vielä nimetty. 12 osallistujaa.

Evergreenit saapuivat työpajaan mukanaan ehdotus, että vanhimpia pukukokonaisuuksia valokuvattaisiin ja kuvien kanssa käytäisiin vanhimpien lentoemäntien luona, jotta tavoitettaisiin myös pitkämatkalaisia. Haastattelutyö oli tässä vaiheessa pääasiassa Evergreenien omaa toimintaa, jonka ohjeistukseen museossa ei enää juuri puututtu.

Museon puolelta haluttiin "tehdä museotyötä tutuksi", joten tässä tapaamisessa agendalla oli kertoa yleisesti konservoinnista ja ohjeistaa Evergreenejä virka-asujen puhdistukseen työpajojen aikana. Lisäksi pyrittiin tuomaan ryhmää dokumenttiaineistojen pariin (henkilöstölehdet, päivälehdet, Flickr, Finna).

Työskentelyssä puettiin mallinukkejen päälle kaksi museon kokoelmiin kuuluvaa kontekstitedoiltaan monipuolista virkapukukokonaisuutta, eli Ritva von Frenckellin ja Kirsti Müllerin virkapuvut. Frenckell ajoitettiin 1958 käyttöön tulleeeksi puvuksi ja Müller paljastui oletettua myöhemmäksi, sillä 3-nappisuus paljasti kyseessä olevan 1962 käyttöön tulleen (talvi)virkapuvun.

Tässä vaiheessa keskeiseksi materiaaliksi nousivat Uuden Suomen artikkeli 24.8.1958 (kuvassa Ritva Lohi, myöh. von Frenckell) sekä kesällä 1961 julkistettu lentoemäntien kesäpukukilpailu, joka ratkesi 10.2.1962. Äänivall-lehden toukokuu/1962 kansikuvassa ja lehden kuvituksessa esiintyy tumma, 3-nappinen puku, eli todennäköisimmin juuri tässä vaiheessa tummansininen talvipuku vaihtoi mallia 4-nappisesta 3-nappiseen.

Myös kilpailuaspekti on jotain sellaista, mitä aiemmista dokumenteista ei ole löytynyt, mutta joka jatkossa on (Finnairin) lentoemäntien virka-asujen kehityksen kannalta keskeinen. Virkapukukilpailut ovat olleet suunnittelumaailman tapauksia – ja samalla ammattiyhteisö itse korostaa olleensa osa suunnittelu- ja toteutusprosessia virkapukutyöryhmien kautta.

Käyttökontekstikeskustelua jatkettiin keskustelemalla mm. kengistä. Asiakaspalvelukulttuuriin katsottiin alkuvaiheessa kuuluvan korkokengät, jotka kuitenkin vahingoittivat lentokoneen lattiaa. Käyttöön tulivat pantrytossut, joiden käyttöä ajoitettiin ainakin vuodesta 1963 lähtien. Niistä luovuttiin muistitiedon mukaan 1970-luvun alussa, ja todettiin, että lentoemännät käyttivät varsinkin pitkillä lennoilla matalampia vaihtokenkiä, koska pitkäaikainen seisominen turvottaa jalkoja.

Tässä vaiheessa aloitettiin myös blogien julkaisu. Ensimmäinen teksti "Mutta missä on Ritvan suikka?" kuvasi tilannetta, jossa Evergreenien kokemusasiantuntijat ja museon kokoelma-asiantuntijat aloittavat virkapukujen tutkimisen.<sup>32</sup> Toisessa blogissa kuvattiin virkapuvun varhaisvaiheita<sup>33</sup> ja kolmannessa haastattelutilannetta<sup>34</sup>. Blogien julkaisu "hyytyi" kolmen julkaisun jälkeen (14.2., 25.3. ja 21.5.) eri syistä. Työpajamateriaalin kasautumisen vuoksi niihin oli vaikea rakentaa tarinallista jatkumoa: vaikka työpajojen olikin tarkoitus edetä kronologisesti (täydennettynä Kar-Airin ja stuerttien teemoilla), käytännössä käsiteltävää materiaalia oli jatkuvasti useilta eri aikakausilta. Evergreenit itse eivät kokeneet mielekkääksi osallistua kirjoitustyöhön, eli keskeinen kohderyhmäkään ollut erityisen kiinnostunut blogityyppisestä toiminnasta. Luku- ja jakomäärät jäivät pieniksi eikä keskustelua syntynyt.

<sup>32</sup> <https://ilmailumuseo.fi/evergreens-2019-mutta-missa-on-ritvan-suikka/> Julkaistu 14.2.2019.

<sup>33</sup> <https://ilmailumuseo.fi/lentomatkestamisen-glamour/> Julkaistu 25.3.2019.

<sup>34</sup> <https://ilmailumuseo.fi/evergreenit-haastattelevat/> Julkaistu 21.5.2019.



### 1.3.2019: Työpajamuistio, Evergreens ry ja SIM. 10 osallistujaa.

Tässä vaiheessa Evergreeneillä oli meneillään intensiivinen oma jaksonsa, jonka aikana he haastattelivat vanhimpia lentoemäntiä. He myös innolla kartoittivat puutteita ja lahjoitusmahdollisuuksia. Tapaamiseen he toivat Rita Bützowin (vuosikurssi 1948) lahjoittaman kokardin, jota kokoelmissa ei ennen ollut, sekä kurssivalokuvan sekä lehden.

Kokonaisuudesta ja kontekstitiedoista käydyn keskustelun myötä museo sai lahjoituksena paitoja, joita kokoelmissa oli aiemmin vain vähän. Tällä kertaa virkapukuja käsiteltiin vähemmän, ja tutustuttiin Finnassa oleviin kuviin lentoemännistä, sekä kerättiin kontekstitietoja.

### 15.3.2019: Työpajamuistio, Evergreens ry ja SIM. 10 osallistujaa.

Evergreens ry. on koko matkustamopalvelualan perinnejärjestö, ja jäsenistössä on myös Kar-Airin entistä henkilökuntaa – ja tietenkin jotkut Evergreenit ovat työskennelleet molemmille yhtiölle. Tästä tosiasiasta huolimatta tässä nimenomaisessa hankkeessa oli lähtökohtaisesti mukana Finnair-sidos yhteistyökuvion kautta ja jopa Finnair-painotus, joka katsoi kohti 100-vuotisjuhlaa.

Museolla keskusteltiin keväällä 2019 eri yhteyksissä yhdenvertaisuuden edistämistä, mukaan lukien tallennustyö. Tällä saralla on runsaasti jatkuvasti tehtävää työtä.

Kar-Airin henkilöstä sekä stuerttien ammattikunta päädyttiin huomiomaan omissa teema työpajoissaan. Työpajassa oli nyt ensimmäistä kertaa esillä Kar-Airin pukuja, joista luettelointi yhteistyössä Tamara Pekkalan lahjoittama puku, 1950-luvun takki ja hame, sekä kesävirikapuku. Tähän työpajaan tuli runsaasti lahjoituksia, joiden läpikäyntiin intendentti keskittyi. Luettelointi oli tässä vaiheessa siirtynyt jo kokonaan koordinaattorin tehtäväksi. Kokoelma-amanuenssin luettelointia varten luoman excel-taulukon täyttö ei oli hankalaa työpajan ”melskeessä”.

Tässä yhteydessä kannattaa mainita yksi hankkeen tuottama selkeä etu: erilaisten yhteisöjen kohtaaminen. Yhteistyöhanke ei koskaan ole pelkkää tuotosten tekoa, vaan hyvinvointi ja sosiaalisuus on olennainen osa työtä. Kar-airlaisten ja finnairlaisten kohdatessa aiemmat mahdolliset kilpa-asetelmatkin tuntuivat sulavan osaksi suurempaa ”lentävien” hengenheimolaisuutta. Museotyön näkökulmasta tapaamista olisi voinut suunnitella paremmin: mitä voi tallentaa ja miten, kun ”alayhteisöt” kohtaavat?



Kar-Airin pukuja työpajassa. Kuva: Suomen Ilmailumuseo.

#### 5.4.2019. Työpajamuistio, Evergreens ry ja SIM. 6 osallistujaa.

Stuerttien ammattikunta on aloittanut lentoemäntiä myöhemmin, ja vaikka työpajoihin osallistuneet korostivatkin työyhteisön yhtenäisyyttä, ulkopuolelta arvioiden stuerttien voi katsoa olleen hienoisesti marginaalissa. Marginaali näkyy myös Ilmailumuseon kokoelmien kartunnassa ja esilletuonnissa. Keruu ei ole ollut systemaattista, tallennettua kuvamateriaalia on vähän ja inventoinneissa on menty ”lentoemännät ensin”. Jatkossa onkin tarpeen kiinnittää huomiota koko matkustamopalveluhenkilökunnan huomiointiin.

Tämä tuli jossain määrin ilmi myös stuerttien itsensä kertomana. Aeron stuerttien aloittaessa vuonna 1959 ensimmäinen stuertin virkapuku oli lentäjämalli ilman virkamerkkejä. Lentoemäntien puvun suurena muutosvuonna 1962 stuertit olivat toimineet jo jonkin aikaa, mutta mediahuomiota runsaasti saanut kilpailu ei koskenut heidän pukujaan. Saivatko he oman virkapukuohjeen tuolloin vai eivät, jäi toistaiseksi työpajoissa ratkaisematta.

Työpajatiedot nousevat tällaisessa tilanteessa erityisen tärkeiksi. Vuosina 1969–2004 virassa ollut stuertti kuvaili alkutaipaleeltaan, että lentoemännät vaatettanut Harjun Pukimo ei aluksi pystynyt toimittamaan miesten pukuja, joten vuonna 1969 hän oli suorittanut Atlantin ylilennon DC-8:lla sekä muutamia charter-lentoja omassa puvussa, ilman virka-asematunnuksia, mistä oli aiheutunut ”viranomaisille selittämistä”.

Erityiskysymyksenä tällä työpajakerralla nousi esille Finnairin 1970-luvun ”ruskea kausi”, josta museon kokoelmissa on vain kolme lentoemäntien jakkupukua sekä työpajan myötä lahjoituksena

saatu stuertin päähine. Vuonna 1975 käyttöön tullut talvipuku herätti runsaasti keskustelua sekä lentoemäntien että stuerttien keskuudessa. Työpajassa stuerttien mukaan pukujen laatu oli huono, eikä ruskeasta väristä pidetty. Lisäksi heidän mukaansa ruskeat puvut kerättiin pois ja luovutukset kirjattiin ylös.

Koko ammattikuntaa kohtasi muutos, kun purserikoulutukset alkoivat ja nimitys tuli käyttöön vuonna 1975 DC-10 -koneiden myötä. Björn Weckströmin suunnittelema isokokoinen koru, jossa P-kirjain, kuului niin stuerttien kuin lentoemäntä-pursereiden virkatakin rintaan. Myöhemmin purserit saivat tummanvihreät blazerit, joita käytettiin lennon aikana. Stuerttien ammattikuva laajeni jälleen vuonna 1983 service chef -toimenkuvan myötä.

Muutosta on nähty myös virkapukutoimiston roolin kasvaessa asusteiden hallinnassa. Yhtenäistä ilmettä tavoiteltaessa toimisto alkoi mm. välittää kenkiä.



Aeron napeilla ja ”steward”-siivillä varustettu stuertin takki on mahdollisesti vuodelta 1959 tai 1960-luvun alusta. Kuva lähetettiin Nostalgialennokkaat-ryhmään lisätietojen saamiseksi. Kuva: Suomen Ilmailumuseo.

#### **29.4.2019: Työpajamuistio, Evergreens ry ja SIM. 10 osallistujaa.**

Työpajojen välissä on tapahtunut paljonkin konkreettista mutta näkymätöntä museotyötä pukujen parissa – ja työpajoissa on ehkä jo hieman turhautumistakin ”näkyvien tulosten” puuttuessa. Työpajat ovat nyt onneksi edenneet vaiheeseen, jossa dokumentteja on jo hyvin saatavilla ja muistelihoita on paljon.

Vuoden 1969 Kari Lepistön suunnittelema avaruushenkkinen puku vakiinnuttaa kilpailut osaksi Finnairin pukusuunnittelua. Puku on ”tapaus” ja siihen – etenkin hopeapuseroon – liittyy paljon työpajalaisten henkilökohtaista muistelutietoa. Muisteluihin kuuluivat mm. ”hopeapuseroa ei saanut itse pestä vaan piti pesettää, jos pesi itse hopeointi lähti”, ”hopeapusero otettiin päältä kun tarjoilu alkoi, tilalle yli pään vedettävä tummansininen puseroessu jossa raglanhihat, hyvin epämukava”, ”hikilappuja (kainaloihin) ostettiin mm. Saksasta”, ”pantrytossut tuli”, ”saatiin ensimmäiset Finnairin tarjoamat kengät, tummansiniset nahkasaappaat”.

Ja sukkahousut! Tummansiniset Amarin sukkahousut saapuivat markkinoille, ja itse asiassa ne mahdollistivat kokonaan sinisen lookin lyhyellä hameella.

”Ruskea kausi” puhutti edelleen ja siitä tunnistettiin muistelutiedon pohjalta kaksi mallia. Ensimmäisen mallin takissa oli isot vaaleat napit, lapellikaulukset ja tamppi takana, ja siihen kuului myös etutaskut ja nenäliinatasku. Hameessa oli isot veikit. Pukuun kuului puna-vihreä-beige huivi, ja puserovaihtoehtoja oli useita (huivin värit, vihreä) Valmistaja oli Stockmann Studio.

Toisessa puvussa (1976) oli suora takaosa, pienemmät kaulukset, pienemmät ruskeankirjavat napit ja läpälliset taskut. Puvun kanssa käytettiin joko beigeä tai tummanvihreää puseroa, beigen väristä lippalakkia, jossa F-merkki ja talvella ruskeaa minkkihattua. Asuun kuului lisäksi D-huivi eli Diorin valmistama ruskea-beige silkkihuivi.

Kokonaisuuteen kuului myös ruskea käsilaukku ja cabinkokoa oleva ruskea laukku, ns. ”pahvi”. Matkalaukku piti hankkia itse. Se ostettiin yleensä New Yorkista, määrätystä halpamyymälästä San Josesta. Muistitietona lisättiin, että jälkimmäisen puvun aikaan sai omalla rahalla ostaa ison ruskean Orfeus-nahkakassin. Sitä kuljetettiin metallisissa ”kaljarattaissa”. Myöhemmin saimme Marimekon mustan kassin, joka kulki pyörillä (tämä oli ennen vedettäviä ja pyörillä kulkevia laukkuja)<sup>35</sup>.



1976. Pirjo Hellmanin toimittama kuva, kuvassa Irmeli Ylinen ja Mervi Malmivaara.

<sup>35</sup> Arja Torkkomäki, sähköpostitiedonanto 28.1.2020

### 3.5.2019: Työpajamuistio, Evergreens ry ja SIM. 7 osallistujaa.

Seuraava työpaja käsitteli uudemman kerran stuerttien virkapukuja. Muisteluihin liittyivät myös Evergreen Eva-Christina Mäkeläisen lähettämät terveiset, sillä hän oli rekrytoimassa ensimmäistä stuerttikurssia. Mäkeläisen mukaan stuerttien mukaantulo oli aikoinaan iso kysymys, koska ala oli siihen saakka ollut täysin naisvaltainen. Hakijoissa kiinnitettiin huomiota palvelualltiuteen, miellyttävään ulkonäköönkin, ja osaamiseen. Mäkeläiselle on jäänyt erittäin positiivinen kuva ensimmäisistä stuerteista. Noin kymmenen pääsi koulutukseen. Stuertit kiittivät terveisistä, ja Pekka Laitala kertoi Eva-Christinan olleen rekrytoimassa myös häntä, kun hän haki koulutukseen.

Virkapuvuista todettiin yleisesti, että 1959 kyseessä oli ”lentäjämalli ilman virkamerkkejä”. Aeronsininen, talvi- tai kesäkankainen lentäjämalli mahdollisesti vaihtui 1960-luvulla, Pekka Laitala (virka-aika alk. 1967) on luovuttanut ensimmäisen virkapukunsa (ennen 1969 uudistusta) Finnairille. Vuoden 1969 stuerttien puvun suunnittelijaksi mainittiin stuertti Harri Abrahamsson Kari Lepistön ohella. Käyttökontekstista mainittiin mm. että pukuihin liittyvä päähine ei juuri ollut päässä, vaan ”koppalakki kulki kainalossa”.

Työpajoihin osallistuneet stuertit ovat eläneet ammattikunnan suurten muutosten aikaa. 1975 on sekä purserikoulutuksen ja -nimityksen sekä purserin virka-asun aikaa. Purserin työtakki oli vihreä mustilla smokkityylisillä silkkikauluksilla. 1983 aloittivat service chefit, joiden työasuun kuului viininpunainen takki ja smokkipaita. Service chefeinä toimivat sekä lentoemännät että stuertit.<sup>36</sup>

Stuertit muistelivat, että pukeutumiseen vaadittujen paitojen silittäminen oli työlästä. Henkilökuntaetuihin kuului, että niitä sai pesettää hotellissa. Virkapukutoimisto astui tässä vaiheessa myöskin vahvasti kuvaan, ja ohjeisti noutamaan mm. paitoja ja muita asusteita (*accessories*). Aluksi Harjun Pukimo valmisti niitä mittatilauksena, sittemmin puvut tulivat numeron mukaan Seppälästä ja Kestilästä, jonka jälkeen niihin tehtiin tarvittavat muutokset.

1990-luvun piirteinä muisteltiin ”sukkarahaa”, ja omista kengistä sai kulukorvausta. Sittemmin virkapukutoimisto alkoi toimittaa sopivia kenkiä edullisesti. Solmioita uusilla kuoseilla tuli mm. jouluisin ja charterlentoihin liittyen. Työpajojen yhteydessä museon kokoelmiin saatiin hienosti täydennystä.

### 13.5.2019: Työpajamuistio, Evergreens ry ja SIM. 6 osallistujaa.

Finnairin matkustamopalvelutyön eräs hyvin erityinen ajanjakso, Finn Hostess -toiminta, on tuottanut hyvin erityislaatuista virkapukuaineistoa. Museolla on melko kattava kokoelma Finn Hostess -pukuja. Suurimpana puutteena on hyväkuntoinen vuoden 1969 puku. Museon kokoelmissa oleva puku on erittäin huonokuntoinen: se osittain turmeltunut lainauksen yhteydessä (siihen on lisätty alkuperäiseen pukuun kuulumaton jatkopala) ja värit ovat haalistuneet. Lisäksi kokoelmista puuttuu vuoden 1970 kukkapusero ja vuoden 1975 poolopaita.

Työpajassa todettiin, että esimerkiksi usein lähteenä käytetyssä Viisi vuosikymmentä lennossa - kirjassa on jonkin verran epätarkkuuksia.

Kooste Finn-Hostess -pukujen ajoituksesta:

---

<sup>36</sup> Hytönen, 1987.

## FINN HOSTESS - TOIMINTA

Kyseessä oli päälentoemäntä Anja-Brita Huttusen ideoima palvelumuoto, ja hänelle myönnettiin presidentti Kekkonen toimesta vienninedistämispalkinto, Finnovaatiopalkinto, vuonna 1970 suomalaisen vaateteollisuuden edistämisestä. Toiminta tähtäsi suomalaisen tekstiiliteollisuuden ja Finnair-brändin markkinointiin. Finn Hostesseilta edellytettiin laajaa yleistietoa, Suomen yritysten ja kulttuurielämän tuntemusta sekä hyvää keskustelutaitoa. Toimenkuvaan kuuluivat erityismatkustajista kuten lapsista huolehtiminen, hyvä gastronomian ja viinien tuntemus sekä ennen kaikkea matkustajien (lähinnä aluksi 1. luokassa) yksilöllinen huomioiminen. DC-8 koneeseen rakennettiin vuonna 1969 baari, josta FH tarjoi juomia "Firstin" matkustajille.

Konseptiin kuului olennaisesti erityinen työasu, kokopitkä iltapukutyypinen mekko tai pusero ja pitkä hame. Julkisuudessa kerrottiin, että työasu vaihtui vuosittain, mutta aivan joka vuosi ei tapahtunut aikakaan kokonaisuudistusta (esim. Friitalan nahkahameen kanssa paita vaihtui hameen pysyessä samana). Finn Hostessit käyttivät Björn Weckströmin heille suunnittelemaa Space Silver- sarjan hopeakorua "People need people". Weckström suunnitteli myös purserikorun vuonna 1975.

Edellytyksenä koulutukseen pääsulle oli 5 vuoden työkokemus ja pätevyys 1. luokan palveluun. Ensimmäinen kurssi järjestettiin 15 lentoemännälle joulukuussa 1968. Vuosina 1969–1984 kursseja järjestettiin lähes joka vuosi. Viimeinen kurssi järjestettiin vuonna 1984. Matkustamopalvelussa siirryttiin uuteen koulutus- ja tehtävälinjaan. Stuerteilla ja lentoemännillä oli mahdollisuus valita esimies- tai palvelulinjan välillä. Työnjohdollisella linjalla nimeke oli Assistant Purser (AP). Purseriksi pääsi vain AP:n työkokemuksen ja aluksi soveltuvuustestien kautta. Palvelulinjan valinneet koulutettiin Service Chefeiksi. Koulutusta edelsi aluksi ensimmäisen luokan koulutus (ns. SB-koulutus). Eri positiot lennolla erottuivat myös virkapuvuissa.

- 1969: sinivalkoinen puuvillaplyysipuku ja pitkä huivi, mallisuunnittelu Anna-Liisa Nieminen, väri Nana Suni, valmistaja Suomen Trikoo
- 1970–1972: vaaleanruskea nahkainen täyspitkä hame, suunnittelu Kaarina Hellemaa, valmistaja Friitala, ja vaihtuvat puserot (1970 valkoisia kukkia vaaleanruskealla pohjalla, 1971 aaltoilevat raidat, tumma ja vaalea versio, 1972 tumma kirjava o-kaulusinen "Africa Look")
- 1973: Orvokkimeri, sinikukallinen pitkä mekko, suunnittelu Marjatta Heikkilä muotitalo Kaisu Heikkilästä
- 1974: Orvokkimeri jatkuu
- 1975: oranssi kauluspaita tai keltainen poolopaita ja tikattu kelta-oranssi Kirjokankaan hame, suunnittelu Maj Kuhlefeldt ja Pi Sarpaneva
- 1976: Pino ja Humu, vaaleansininen paita ja sininen kukallinen täyspitkä kietaisuhame, suunnittelija Pentti Rinta, Marimekko
- 1979: valkosiniviherkuvioinen kevytkangas ja pitkä huivi, valmistaja Amis
- 1981: vaaleanharmaa pliseerattu hame ja pusero, valmistaja Pääsky by Silo
- 1983: petroolinsininen pitkä hame, paita ja paitapusero, valmistaja Amis



# Hyvä aikataulu ja Finn Hostess. Onko parempia syitä valita **Finnair** **Amerikkaan?**

Finnairin mannerten-  
välinen DC-8-62 nousee  
jokaisena arki-aamuna Hel-  
singistä ja laskeutuu New  
Yorkiin jo ilta-päivällä.

Matkan aikana Teitä palvelee  
lentoemäntien lisäksi Finn Hostess.

AY 101 D.ex ⑦ F/Y	15.5. – 25.10.	AY 102 D.ex ① F/Y
10.30	Helsinki	12.45
11.00	Kööpenhamina	10.20
11.45	Kööpenhamina	09.35
13.05	Amsterdam	08.25
13.50	Amsterdam	07.40
16.45	New York	19.25
D.ex ⑦	<b>DC-8-62</b>	D.ex ⑦

SANO KAA MATKATOIMISTOSSANNE  
**FINNAIR**  
KUN LENNÄTTE AMERIKKAAN

## 20.5.2019: Työpajamuistio, Evergreens ry ja SIM. 8 osallistujaa.

Toiseksi viimeisessä virkapukutyöpajassa Evergreeneillä on toiveena saada ”puuteliat” kuntoon ja sitä kautta oma keräys käyntiin; museolla ollaan tässä vaiheessa ehkä pikemmin huolissaan siitä, kuinka kokoelma saadaan luetteloitua kunnollisesti.

Kronologisesti virkapuvut alkavat joka tapauksessa olla käsitellyt ainakin Finnairin lentoemäntien osalta, ja stuerttien sekä Kar-Airin virkapukujen osalta on saatu katsastus museon kokoelmissa oleviin objekteihin.

1979 tapahtuva virkapuku-uudistus on muutamista syistä mielenkiintoinen. Ruskean kauden jälkeen palataan tummansiniseen ja yksinkertaiseen, eikä myöskään kilpailua julisteta. Henkilöstölehti Äänivalli 3-4/1979 kertoo seuraavaa:

*Finnairin lentoemännät ja stuertit ovat vaihtaneet beige-väriset asunsa tummansiniisiin. Tällä kertaa asut on suunnitellut erityinen lentoemäntien ja stuerttien virkapukutoimikunta, joka työssään on pitänyt tärkeänä pukujen helppohoitoisuutta ja käyttökelpoisuutta erilaisissa ilmasto-olosuhteissa. Lentoemännän puku, johon kuuluu hame ja blazer, noudattelee klassista hyväksi havaittua virkapukumallia. Pusero samoin kuin stuertin paita on valkoinen. Virkapuvun kanssa käytettävät asusteet ovat mustat. Tarjoillessaan lentoemäntä pukee ylleen puuvillaisen esiliinan, ja kylmän sään vallitessa emäntä voi pukea villatakin blazerin alle. Kaikki puvut ja asusteet ovat suomalaisten tehtaiden valmistamia.*

Työpajoissa ajanjaksosta mainittiin mm. ”ihana saada beigen jälkeen sininen”, ”hyvä työasu”, ”ihana huivi”. Sininen ja käytännöllinen nousevat jälleen arvoonsa.

1980-luvulle tultaessa matkustamopalvelutyössä tapahtuu uudistuksia Japanin yhteyksien avautuessa ja japanilaisten kollegojen astuessa mukaan. Kesäpuvun värinä on sinisen rinnalla myös punainen (vrt. 1970-luvun alun Revontuli-asut), mutta pääsääntöisesti sininen linja jatkuu.

Sininen linja pitää myös vuoden 1986 virkapuku-uudistuksessa. Kestilän Matti Seppäsen suunnittelema puvusta mainittiin työpajoissa, että se oli hyvä puku – siitä ei ollut negatiivisia muistoja. Sitä vastoin Tuula Korkama-Bonfondin vuosien 1987–88 kesäpukuksi suunnittelema folk-tyylinen raidallinen kokonaisuus tuntui vieraammalta, ehkä tyylin lisäksi myös tricolor -väriyksen vuoksi. Puuvillainen puku myös rypistyi helposti ja koettiin epäsiistiksi.

Näiden kommenttien pohjalta vahvistuu ajatus siitä, kuinka yhteiseksi koettu virkapuku luo työntekijöiden yhteisöllisyyttä asiakaspalveluammattissa – sininen väri yhdistyi sekä finnairilaisuuteen ja suomalaisuuteen ja yleisemminkin lentämiseen.

## 27.5.2019: Työpajamuistio, Evergreens ry ja SIM. 7 osallistujaa.

Viimeisessä varsinaisessa virkapukutyöpajassa käsiteltiin 1990- sekä 2000-lukua. Matti Seppäsen puvut olivat käytännössä tuttuja suurimmalle osalle työpajan osanottajista, sillä 1986 käyttöön tullut virkapuku säilyi käytössä pienin muutoksin kahdentoista vuoden ajan. Anna-Kaisa Huttusen – jälleen suunnittelukilpailun kautta – suunnittelema puku tuli käyttöön vuonna 1997. Huttunen suunnitteli myös seuraavan, 2002 käyttöön tulleen kokonaisuuden. Viimeisin puku on vuonna 2011 käyttöön tullut Ritva-Liisa Pohjalaisen suunnittelema kokonaisuus.

Matkustamopalvelutyössä tapahtui paljon puhuttanut muutos naisten virkapuvun saadessa hameen vaihtoehdoksi housut. Ne otettiin käyttöön ensin kylmissä ATR- ja Saab -koneissa, sittemmin myös muissa. Keskustelu muistutti joiltain osin aiempaa villatakkikeskustelua – kylmyyttä vastaan on taisteltu paitsi keksimällä erilaisia lämmittelykeinoja (kuten talouspaperia kenkiin), myös taistelemalla ajatusmalleja vastaan.

Lentoemännät jakoivat mielellään kiitosta suunnittelijoille tapauksissa, joissa käytännöllisyys kohtasi työn vaatimukset. Erityisen paljon kiitoksia sai vuonna 1997 käyttöön tullut ruudullinen liivi, ”kaikkien suosikki”. Sen hyvistä puolista mainittiin mm. että se oli mukava päällä, sopi malliltaan ja väreiltään kaikille, taskuihin mahtui tavaraa ”hermesetaksista nenätippoihin” ja liika ei näkynyt.

Vuonna 2002 tapahtunut uudistus toi lisää vaaleansinisiä osia vaatetukseen. Kulta virka-asetamunnuksissa vaihtui platinan sävyyn. Työpajoissa muisteltiin, että ”freesi” ilme, kuin myös uudentyypinen platinanvärinen ilme, herättivät positiivista huomiota ja ihailua.

## Työpajojen jälkeen – konkretiaa edistään

Evergreenit ovat itse tehneet näkemysrikkaan työn määrittellessään omista lähtökohdistaan matkustamopalvelutyöhön liittyvät keskeiset aihealueet. Aihealueet ovat (kuten aiemmin mainittu)

1. Hallinto ja rekrytointi
2. Koulutus ja urakehitys
3. Matkustamopalvelu
4. Hyväntekeväisyys ja vapaa-aika

Tämän hankkeen puitteissa pystyttiin käsittelemään vain yhtä osaa (virkapukuja) yhdestä aihepiiristä (matkustamopalvelutyö). Koulutukseen ja urakehitykseen liittyvää materiaalia käytiin kuitenkin alustavasti läpi jo loppuvuodesta ja tutustuttiin Tekniikan Museon kehittämään taltiointimalliin<sup>37</sup>.

9.1.2020 järjestetyssä ”jälkipuinnissa” (Pirjo Hellman, Arja Torkkomäki, Valeri Saltikoff ja Mia Kunnaskari) hahmoteltiin jatkoa tulevalle yhteistyölle. Pitkän tähtäimen tavoitteena on, että virkapukuhanke toimii moottorina Evergeenien ja museon yhteistyölle.

Jatkossa tehtävä työ lähenee museon perustyötä. Evergeenit esittivät toiveena taltiointien jatkamisen, ja alustavasti sovittiin jo kahdesta toimintamuodosta. Ensinnäkin, Tekniikan museon mallin mukaisesti tallennettaisiin turva-asioihin ja koulutukseen liittyvää tietoa.

Tallennustilanteeseen osallistuisi 1-3 henkilöä, ja oheismateriaalina käytettäisiin DC-10 -koneen turvakoulutusaineistoja. Toiseksi, Evergeenit ehdottivat 2-3 vanhemman jäsenen haastattelua samalla ”Evergreenit haastattelevat Evergeeniä” -mallilla, jolla Rita Bützowin haastattelu tallennettiin.

Sovittiin myös loppukaronkasta, jossa voidaan juhlia yhdessä hankkeen loppusaavutuksia. Jo loppukesästä 2019, viimeisen työpajan jälkeen, koordinaattorin työpanos keskittyi kokoelmatyöhön, ja myös muu henkilökunta osallistui lopputöihin. Tähän mennessä (huhtikuu 2020):

- sähköiseen luetteloon on inventoitu yli neljäsataa virkapuvun osaa tietoineen

---

<sup>37</sup> Västi, 2019.

- virkapuvuille on haettu kronologista järjestystä museon kokoelmien, työpajojen ja lähdeaineiston pohjalta (aikajanat julkaistaan hankesivulla)
- puvuista on esinevalokuvattu yli puolet
- pukujen pakkausmateriaaleja on uusittu huomattava määrä

Näiden töiden valmistuttua edessä on aineistojen vieminen museon sisäiseen Memoron-kokoelmanhallintatietokantaan. Viimeisimpänä edessä on julkaisu Ilmailumuseon sivulla Finnahakupalvelussa.



Esinekuvausta keväällä 2020. Kuva: Suomen Ilmailumuseo / Antti Laukkanen



## Suunnittelijan näkökulma nousee esiin

Virkapukutoimikuntaan kuulunut lentoemäntä Nina Ruuttu toimitti museolle 16.8.2019 ja 2.1.2020 lisätietoja ja valikoiman käytöstä poistuneita vuoden 2011 naisten virkapukuja. Keskusteltaessa elokuun tapaamisessa siitä, että virkapukuohjeita vuosilta 1997 ja 2002 ei etsinnöistä huolimatta saatu käyttöön, Ruuttu kehotti kääntymään suoraan vuosien 1997 ja 2002 puvut suunnitelleen Anna-Kaisa Huttusen puoleen.

Alkuperäiseen suunnitelmaan ei kuulunut suoranaisesti suunnittelunäkökulma, mutta ehdotus tuntui hyvältä virkapukuja koskevan tiedon täydentämisen näkökulmasta. Anna-Kaisa Huttunen lainasi museolle vuoden 1997 virkapukuun liittyvää suunnitteluaineistoa ja osallistui keskusteluun 23.9.2019 intendentin, kokoelma-amanuenssin sekä koordinaattorin kanssa. Oheinen tietolaatikko pohjautuu keskustelumuistioon.



Anna-Kaisa Huttunen esittelee vuoden 1997 suunnittelukilpailutyötä. Kuva: Suomen Ilmailumuseo / Mia Kunnaskari.

## ANNA-KAISA HUTTUNEN VIRKAPUVUN SUUNNITTELUSTA

Anna-Kaisa Huttunen on valmistunut Taideteollisesta Korkeakoulusta (lyh. TaiK) vaatesuunnittelijaksi ja teolliseksi muotoilijaksi, ja työskentelee nykyisin Lindströmillä (alk. 2007) globaalien liiketoimintakonseptien ja niiden kehittämisen parissa. Erikoistuminen design managementiin ja suunnittelutyön johtamiseen tapahtui jo varhaisessa vaiheessa. 1990-luvun alussa Huttunen lähti suunnittelukilpailun kautta Ranskaan töihin Lacostelle, ja vuonna 1995 hän osallistui Finnairin virkapukukilpailuun, jonka voitti. Huttunen kuvailee, että 1990-luvun alussa TaiKin vaatetus suunnittelun opiskelijoista harvaa kiinnosti työvaatesuunnittelu. Finnairin kilpailun hän koki mielenkiintoisena. Kimmoke osallistumiseen tuli TaiKin opettaja Matti Seppäseltä. Seppänen tunnetaan edellisen, 12 vuotta käytössä olleen, Finnairin Sinisen ilmeen suunnittelijana. Kyseessä oli kutsukilpailu, johon Huttunen muistelee osallistuneen 8 ammattisuunnittelijaa ja 2 opiskelijaa.

Huttunen kertoo, että tuohon aikaan suunnittelussa käytettiin jo jonkin verran tietokoneita, mutta kyseiset kilpailutyöt on tehty käsin. Huvittavaa on jäänyt erityisesti mieleen värimaailman suunnittelun ja käsityön määrän vuoksi. Huttunen ystävällisesti ohjeisti, että laadukkaassa huivissa tulisi olla 24 väriä. Alkuperäinen kuosi on suunniteltu 12 värille ja siitä pudotettiin vielä 6 väriä pois, mutta lopputulos on silti onnistuneen värikylläinen. Seuraavaan virkapukuun tehtiin uusi väri-versio (sininen, 2002).

Huttunen kertoo, että kilpailussa haettiin Finnairin brändin ”sielunmaisemaa” ja siten teknisten määrittelyjen määrä suunnittelukilpailun toimeksiannossa oli vähäinen. Seuraavaa virkapukua tehtäessä vuonna 2002 Finnair uudisti brändinsä ilmettä laajemmin ja mukana oli monialainen työryhmä. Suunnittelijana Huttunen katsoo, että suunnittelutyö on sitä helpompaa, mitä tarkemmin vaateen funktionaaliset, ulkonäölliset ja hinta-laatusuhteeseen liittyvät vaatimukset on määritelty jo toimeksiannossa.

Virkapukusuunnittelun ominaispiirteisiin kuuluu, että yritysten virkapukujen ja työvaatteiden hankinnoista vastaavilla tahoilla vaatteisiin liittyvä osaaminen ja tieto säilyy harvoin, sillä yksi virkapukukausi on pitkä (usein 8 - 10 vuotta) kun taas vastuuhenkilö saattaa siirtyä jo paljon aiemmin uusiin tehtäviin. Lisäksi tieto vanhenee nopeasti, sillä materiaalit kehittyvät ja valmistuspaikat ja vastaavat seikat. Suunnittelijana Huttunen kokee olleensa merkittävässä konsultatiivisessa roolissa.

Käyttäjälle virkapuvulla on monia merkityksiä. Huttunen sanoo, että hyvin istuva ja oikean kokoinen virkapuku tuo itsevarmuutta. Se, että virkapuvun käyttäjä kokee olevansa edustava, näyttäytyy asiakkaille luotettavuutena ja ammattitaitona – tämä henkilö osaa toimia oikein esimerkiksi vaaratilanteissa. ”Suomalaisuus” näkyy virkapuvuissa rauhallisessa sinisyydessä – esimerkiksi vuoden 1997 ruutukuosia pidettiin rohkeana valintana. Huttunen mukaan suomalaiseen työ- ja virkapukeutumiseen kuuluu hyvällä tavalla arkisuus, kuten esimerkiksi sää- ja työskentelyolosuhteiden huomioinen. Finnair on halunnut tasa-arvon näkyvän myös virkapuvuissa, kuvailee Huttunen.

Suomalaisille 90-luvulla tutuksi tullut Finnairin Illaksi kotiin -mainoskampanja kosketti myös Finnairin lentävää henkilöstöä. Huttunen halusikin tuoda virkapukuun kampanjan elementtejä ja kotiin matkustamisen tunnelmaa.

Huttunen kertoo, että tyypillisesti suunnittelutyö ja vaatteiden valmistus kilpailutetaan erikseen. Hän katsoo, että kokonaisuuden ja työntilaajan/kilpailuttajan kannalta olisi parempi, että suunnittelija ja vaateen valmistaja tekisivät tiivistä yhteistyötä jo suunnitteluvaiheessa. Suomessa virkapukujen käyttö on vähentynyt 1970-luvulta alkaen yleisen tasa-arvoistumisen myötä ja monella toimialalla, kuten pankkeissa, työnantajan tarjoama yhtenäinen virkapuku on kadonnut. Sitä vastoin työvaatteita tarvitaan edelleen monella toimialalla, alalle koulutetaan suunnittelijoita ja Suomesta löytyy kymmeniä merkittäviä työvaatebrändejä.



## Hankkeen tavoitteiden toteutuminen

Näin jälkikäteen hankkeen suurimpana ongelmana näyttäytyy se, että vuoteen 2019 lähdettiin kahdella eri ajatusmallilla: Evergreenit olivat edelleen suuntautuneet Suomen Ilmailumuseon perusnäyttelyuudistukseen jo lähitulevaisuudessa sekä Finnairin 100-vuotisjuhliin. Museolla taas pyrittiin selviytymään Cargo-hankkeen kaatumisen aiheuttamasta pettymyksestä, eikä museolla ole (ainakaan vielä) roolia juhlavuosihankkeessa. Museolla onkin yleisesti keskitytty museon perustehtävän vahvistamiseen ja käynnistämään neljättä uudishankeyritystä (joka onneksi on tällä hetkellä myötätuulessa).

Museon näyttelytoiminnan ja muun museotoiminnan suhde on jossain määrin problemaattinen – museotyön nähdään usein konkreettisimman ilmentymänsä eli näyttelyn kautta, vaikka museotyössä yhä enemmän pyritäänkin avaamaan taustalla olevia prosesseja. Kuten aiemmin mainittiin, Cargo-hankkeen kaatumisen jälkeen perusnäyttelyn uusimista ja sitä kautta matkustamopalvelutyön esittelemistä jouduttiin lykkäämään. Samoin hanketta jouduttiin sopeuttamaan suhteessa saatuun rahoitukseen – sekä kokoelmatyöhön että näyttelytyöhön ei ollut molempiin mitenkään rahoitusta. Museon puolelta asiasta pyrittiin kertomaan mahdollisimman avoimesti, ja samoin pyrittiin kertomaan Finnairin mahdollisuuksista ammattiperinteen esittelyn monipuolistamisessa. Näyttelyn peruuntuminen aiheutti kuitenkin ymmärrettävästi pettymystä Evergreenien joukoissa.

Miten käsitellä hankkeessa väistämättä syntyviä näkemuseroja ja jopa pettymyksiä? Tähän kysymykseen ei ole yksiselitteistä vastausta. Hankkeen osapuolten on ainakin löydettävä yhteinen päämäärä. Tässä hankkeessa se ei voinut olla suoranaisesti näyttely, mutta se voi olla esimerkiksi matkustamopalvelutyön parempi tuntemus. Keskusteluyhteyden säilyttäminen on myös tärkeää: kasvokkain tapahtuvassa kommunikaatiossa väärinymmärrykset on helpompi korjata. Avoimuus on kannatettavaa, mutta se voi myös johtaa huomion sivuraiteille: siksi keskeneräisiä suunnitelmia ei aina kannata avata. Samoin tärkeää on molemminpuolinen arvostus ja kunnioitus: pyrkimys ymmärtää toisen näkökulmaa (matkustamopalvelun ammattilaisen, museoammattilaisen) syylistymättä ”omimiseen”.

Palataan onnistumisiin. Tavoitteena oli, että *Yhteisöllisen ammattiperinteen keruu museossa* -hanke täydentää ja syventää *Aeron siivin Eurooppaan* -hanketta erityisesti matkustamopalvelutyön osalta ja myös epävirallista perinnettä asiakirja-aineiston rinnalle tuoden. Tätä kirjoitettaessa inventointi ja luettelointi ovat jo loppusuoralla, ja voidaan sanoa, että museon virkapukukokoelman tuntemus on merkittävästi lisääntynyt. Myös ajoitus- ja kontekstitiedot ovat täydentyneet hyvin. Kokoelmien puutteet tunnistetaan varsin tarkasti etenkin Finnairin virkapukujen osalta, ja objektikartuntaa on hankkeen aikana sitäkin tapahtunut runsaasti lahjoitusten muodossa. Sitä vastoin ”epävirallisen perinteen” määrittely ja keruu ei saanut kovin suurta roolia hankkeen aikana: hanke kerrytti jonkin verran tietoja käyttökotekstista ja -mukavuudesta.

Valokuvaus on vielä tässä vaiheessa (helmikuu 2020) kesken ja sitä myötä myös Memoron- ja Finna-julkaisu joutuvat odottamaan, mutta niiden toteuduttua odotettavissa on merkittävä parannus kokoelmien saavutettavuuden kannalta.

Hankkeen yleisiin tavoitteisiin kuului myös vapaaehtoistoiminnan kehittäminen ja yhteisöllisen tiedonkeruun mahdollisuudet. Tällä saralla paras tuotos oli Evergreenien itsenäisen tiedonkeruun edistyminen: heille muodostui selkeä oma näkemys siitä, miten oman työyhteisön jäsenten

haastattelut ja minidokumenttien koostaminen tulee toteuttaa. Museo sai kokemusta uudenlaisen vapaaehtoisryhmän kanssa toimimisesta, ja ajatuksia tuleviin hankkeisiin (ks. luku Ehdotuksia museon jatkotyöskentelyyn).

Kokoelmanhallinnan näkökulmasta matkustamopalvelutyön asia- ja ammattisanastot ovat täydentyneet aiemmasta (sisäiseen käyttöön tarkoitettua) asiasanastosta useilla kymmenillä termeillä. Myös lähdeaineiston tuntemus on parantunut, ja pohjaa muulle matkustamopalvelutyön sanoittamiselle on sitä myöten tehty.

Museolle hanke on avannut uusia näkökulmia ja yhteyksiä sekä ammattilaisten perinnejärjestötyöhön ja lisännyt ymmärrystä ammattikuntien erilaisista identiteeteistä. Museolla on vahvistunut entisestään näkemys ilmiöpohjaisen tallennuksen merkityksestä esinetiedon täydentäjänä.

## Jatkotyöskentely ja hankkeen hyödyt

Evergreenien museolle esittämä toive muistelujen erillisestä keräämisestä mahdollisimman täydellisten virkapukukokonaisuuksien äärellä ei mahtunut tämän hankkeen piiriin. Museotyön näkökulmasta muistelutilaisuudet ovat etenkin osa yleisötyötä ja niillä on merkitystä myös sosiaali- ja terveysalan tai hyvinvointialan palveluna<sup>38</sup>. Niitä käytetään myös perinnekeruussa, joko tekstejä ja tarinoita keräten tai muistelutilaisuuksia videoiden.

Muistelut voidaan nähdä myös juuri sellaisena perinnetyönä ja yhdessä tekemisen muotona, jota yhdistyksen itsensä kannattaa kehittää ja vaalia muutenkin kuin osana museotyöhön osallistumista. Eri järjestöt ovat jo pitkään tuottaneet esimerkiksi muistelukortteja ja niiden valmistusohjeita kuin myös muita vinkkejä muistelutyön tueksi.

Resurssit kannattaa suunnata oikein. Museon tehtävänä on tuottaa saavutettavaa ja jäsenettyä tietoa, ja esimerkiksi virkapukutietoa kannattaa tämänhetkisten resurssien puitteissa tietoa jakaa etenkin Finnan kautta. Yleisötyöhön liittyvät tilaisuudet ovat myös mahdollisia, kuin myös museon Nostalgiapäivä -konseptissa matkustamopalveluun liittyvien keskusteluosioiden järjestäminen.

Evergreenit itse nauhoittivat ja koostivat hankkeen aikana minidokumentteja, ja toivottavasti tämä työ vakiintuu osaksi yhdistyksen omaa toimintaa. Monitaitoinen ja historiaansa arvostava perinneyhdistys osaa hyödyntää museolla saamiaan aineksia ja itse hankkimiaan oppeja. Se osaa myös rohkeasti ottaa yhteyttä kokiessaan, että muisteloissa nousee esille asioita tai ilmiöitä, joita museossa ei ole vielä tunnistettu ja tallennettu. On hienoa, että myös työnantajapuoli on osoittanut arvostusta tehdyille dokumentaatiolle ja avustaa Evergreenien editointityötä.

Hankkeen hyötyihin lukeutuu sosiaalisen pääoman kasvu. Toivottavasti museo on pystynyt tarjoamaan hankkeeseen osallistuneille jotain virkistävää ja ajatuksia herättävää suhteessa omaan ammattiuraan ja -identiteettiin. Hankkeen piirissä on selvästikin tapahtunut paljon kohtaamisia aihepiirin tiimoilta, ystävyudet ovat syventyneet ja uusia yhteyksiä on luotu. Museon kiinnostus

---

<sup>38</sup> Esim. Ek, 2012; Kinanen ym. 2012; Forssell & Roininen, 2012.

näyttäytyy toivottavasti ensisijaisesti positiivisena seikkana ja herättää ajatuksen, että ammattikunta ja sen tekemä työ on tärkeä, ja yksilöt arvokkaita.

Museon näkökulmasta kokoelmien tuntemus on lisääntynyt erittäin paljon kaikilla mittareilla. Hankkeen aikana saatu tieto ja kuvailu on aiempaa eksaktimpaa, ja vaikka museotyö ei koskaan olekaan valmis, pohja on nyt entistä vakaampi. Suurin osa kokoelmissa olevista lentoemäntien ja stuerttien virkapuvuista ja asusteista on nyt vähintään kertaalleen tarkastettu, luetteloitu, kuvailtu sekä valokuvattu sähköiseen muotoon.

Museotyön näkökulmasta arvioiden hanke hyödyttää epäilemättä suuresti tulevaisuudessa siintävää Uuden Ilmailumuseon perusnäyttelytyötä. Matkustamopalvelutyön näkökulma on osa suomalaisen lentoliikenteen ja yleisemminkin palveluammattien historiaa, ja elimellinen osa ilmailun historiaa. Matkustamopalvelutyö on myös ollut ensimmäisiä näyteikkunoita kansainvälisiin ammatteihin ja kansainvälistymiseen. Ollessaan lentomatikustajalle yksi näkyvimpiä osia lentomatikustuksessa, se tarjoaa puhuttelevan lähtökohdan henkilökohtaisen ilmailusuhteen pohdinnalle.

Hankkeen piirissä on noussut esille runsaasti aiheita, joista voisi tehdä erilaisia opinnäytetöitä, joko jäsenettyä aineistoa hyödyntäen tai jatkohankkeita kehittäen. Matkustamopalvelutyö ulottuu moneen suuntaan.

Matkustamopalvelutyöhön liittyviä tutkimuskysymyksiä voisikin tarjota mitä moninaisemmille aloille: yleinen historian tutkimus ja kulttuurintutkimus (kulttuuriantropologia, folkloristiikka) ovat museotyön näkökulmasta helppoja valintoja, mutta kiinnostusta voisi löytyä myös liiketalouden tai johtamisen tutkimuksen puolelta. Palveluammattien tutkimuksessa lentoemäntien ja stuerttien ammattikuvaa on käsitelty vähäisesti ja silloin tyypillisesti työterveyden- tai hyvinvoinnin näkökulmasta. Työnkuvan tallennus on jäänyt tyypillisesti juhla kirjojen ja muisteluteosten varaan. Kuvaavaa on, että opinnäytetöiden joukosta löytyy työn erityispiirteitä käsitteleviä tutkielmia, joiden tekijöinä ovat lentoemännät tai stuertit itse – tai heidän perheenjäsenensä.

Taideteollisuuden näkökulmasta lentoemäntien ja stuerttien virka-asuun liittyy mm. kysymyksiä suunnittelu- ja valmistusprosessien muutoksista. Näitä aiheita ehdittiin vain raapaisemaan, ja tarkempi tieto näistä asioista saattaakin piillä virkapukutyöryhmien, virkapukutoimiston ja johdon asiakirjoissa. Loppukäyttäjät eli lentoemännät ja stuertit ovat parhaita henkilöitä kertomaan puvun käyttökontekstista – lisäksi joukossa on useita yhtiön virkapukutyöryhmissä (suunnittelutyöryhmissä) mukana olleita, joilla on oma näkökulmansa suunnitteluun.

Virkapuvut ovat myös suomalaisen ateljeetoiminnan ja vaateeteollisuuden historiaa (mm. Oy Harjun Pukimo Ab, Stockmann Studio, Salon Lindblad, Finn Hostess -pukujen valmistajat). Lisäksi mielenkiintoisia tutkimuksen aiheita olisivat suunnittelukilpailut, yksittäisten suunnittelijoiden näkemykset sekä virkapuku-, virka-asematunnus- ja korusuunnittelu.

Muodin, designin, viestinnän, mediatutkimuksen tai populaarikulttuurin tutkijoille virka-asuista löytyisi julkisuusaspektinsa ja näkyvyytensä ammennettavaa mitä moninaisemmista näkökulmista – onkin oikeastaan hämmästyttävää, että näin rikkaaseen ja suurelle yleisölle merkitykselliseen aiheeseen ei ole vielä kunnolla tartuttu. Onko kyseessä populaari harha – esillä oleva tulkitaan myös tunnetuksi?

## Ehdotuksia museon jatkotyöskentelyyn

Suomen Ilmailumuseo – vapaaehtoisten yhdistysaktiivien perustama – on koko olemassaoloaikansa ollut tiiviissä vuorovaikutuksessa vapaaehtoisten kanssa. Yhdistyspohjaisesta museosta ammatillistuttuaan säätiön perustamisen sekä valtakunnallisen erikoismuseon ja sittemmin vastuumuseon tehtävänkuvan myötä se on edelleen jatkanut yhteistyötä vapaaehtoisten kanssa ja pyrkinyt asiantuntijuuteen vapaaehtoistyön ohjaamisessa museossa. Vapaaehtoisten tehtäväkuvat painottuvat entisöintiin ja arkistokokoelmiin, mutta vapaaehtoisia toimii myös omakohtaisista kokemuksistaan ammentavina oppaina ja tapahtumien auttavina käsinä. Museolla on myös runsaasti kokemusta perinnejärjestöjen kanssa toimimisesta, niin arkistojärjestämisessä kuin myös perinnekeruussa.

Pitkä kokemus ei kuitenkaan tarkoita, että työ olisi valmis. Jokainen vapaaehtoinen ja jokainen uusi vapaaehtoisryhmä on toimintakulttuuriltaan yksilöllinen. Tällä kertaa työskentelytavaksi valikoituivat toisaalta yhdistyksen varsin itsenäinen perinnekeruu, toisaalta työpajat. Työpajat taas poikkesivat luonteeltaan museon muusta vapaaehtoistyöstä etenkin siinä, että pajoissa oli teeman mukaan vaihtuvia henkilöitä. Sekä ydinjoukolle että museon henkilökunnalle olisi ollut liian työlästä jokaisella kerralla käydä kaikkea aiempaa perehdytystä läpi.

Työn edetessä on tullut myös mieleen, kuinka ammattiperinteen keruuta voisi edelleen kehittää. Tässä muutamia ehdotuksia, jotka pohjautuvat kyseisessä hankkeessa esille nousseisiin haasteisiin.

- 1) Hankkeen rajaus. Tämä on erityisen tärkeää, kun aihepiiri on vähäisesti tunnettu ja valtavirrasta poikkeava. Museo on hyvin tunnistanut painottuneensa tekniikkaan ja ilma-aluksiin, joten kiinni kurottavaa on paljon – ainakin liikaa yhdelle hankkeelle. Siksi hankkeiden tarkka osittaminen tällä alalla on tärkeää.
- 2) Selkeys. Etenkin osallistujiltaan vaihtuvan vapaaehtoisjoukon kanssa toimittaessa paitsi hankkeen rajaukseen myös toimintatapojen selkeyteen on kiinnitettävä huomiota, jotta päämäärä pysyy kirkkaana.
- 3) Uuteen yhteistyökumppaniin tutustuminen. Millaisia hankkeita yhteisö on aiemmin toteuttanut? Millaiset työtavat sopivat sille parhaiten? Mitkä ovat keskeisimmät motivaatiotekijät? Ja ajankäyttö: paljonko aikaa kummallakin osapuolella on käytössä, milloin pidetään lomaa.
- 4) Yhteistyökumppanin tai -kumppanien tahtotilan tunnistaminen. Museo halusi esimerkiksi kerätä asiakirja-aineiston rinnalle työyhteisön epävirallista perinnettä, mutta mitä tällä tarkkaan ottaen tarkoitettiin? Millaista epävirallista perinnettä on mielekästä kysyä asiakaspalveluorientoituneelta, julkisuuskuvasta tarkalta yhteisöltä? Miksi museotyössä kysytään tällaisia kysymyksiä?
- 5) Ohjaamisen käytännöt. Vapaaehtoisten museoammatillinen ohjaus oli lähtökohtaisesti hankkeen tavoitteena. Jokaisessa työpajassa oli ohjausta eri aihepiireistä, mutta osallistujien vaihtuessa tieto ei kulkenut kattavasti.
- 6) Kokoelmien tuntemus. Museolla todettiin hankkeen jo ollessa menossa, että virkapukujen aiempien inventointien tarkkuus ja ylipäänsä virkapukukokoelman tuntemus oli yliarvioitu. Puutteita tiedettiin olevan, koska mm. virkapukujen vastaanottoon liittyvät käytännöt ovat muuttuneet, mutta puutekartoitusta ei ollut riittävä.

- 7) Käsitteiden peruskartoitus. Onko työnkuvaan liittyvien käsitteiden kartoitus järkevää tehdä esinetyöpajoissa alan ammattilaisten muistitiedon vai sittenkin kirjallisten aineistojen pohjalta? Työpajoissa oli aina läsnä enemmän tai vähemmän sattumanvarainen joukko ammattilaisia, eikä museoammattillinen ohjaus ontologioihin voinut tavoittaa kuin pienen joukon kerrallaan. Aihepiiri ei myöskään tuntunut motivoivan vapaaehtoisia.
- 8) Yhteisöllinen tiedonkeruu. Yhteisön ei voida olettaa tietävän kaikkea kaikesta: vaikka virkapukutyöpajoilla olikin teemat, jokaiselle virkapuvulle ei löytänyt omakohtaista muistelijaa. Tiedonkeruun mitä-miten-kuinka sekä merkitysten analyysi jäivät vaillinaisiksi ja vaativat edelleen jatkokehitystä.

Tutustuttaessa uuteen tai uudehkoon ryhmään ja työskenneltäessä vaihtuvien ryhmien kanssa kannattaa hyödyntää muistilistoja ja selkeitä ohjeita. Museolla on verkkosivulla mm. ohjeet vapaaehtoistyön periaatteista ja muuta materiaalia<sup>39</sup>, ja museo järjestää vapaaehtoisille perehdytystilaisuuksia. Kevään perehdytykseen ei kuitenkaan osallistunut kuin yksi Evergreen, ja hänkin totesi, ettei tilaisuus ollut sellainen kuin hän oli toivonut.

Mitä siis voisi parantaa? Ensinnäkin tärkeää on kartoittaa yhteinen tahtotila. Työtä aloitettaessa on tarpeen käydä läpi aiheesta kiinnostuneiden vapaaehtoisten kanssa ajankäyttöön, konkreettisiin työskentelytapoihin ja motivointitekijöihin liittyvät asiat, kuten:

- vapaaehtoistyön yleiset periaatteet
- vapaaehtoisuus
- paljonko vapaaehtoinen haluaa käyttää aikaa
- sopiva tapaamistiheys, sopiva ajankohta, loma-ajat
- sopivien tehtävien ja työtapojen kartoitus
- perehdytys
- yhteyshenkilöt

Osaan näistä museolla on jo ohjeistus, mutta niitä voisi edelleen selkeyttää. Ohjeiden pitäisi olla myös kirjallisessa muodossa nähtävillä (hankekansio). Sama pätee museotyön esittelyyn. Kuten muistioista käy ilmi, lähes jokaisessa tapaamisessa on ollut jokin museotyön osa-alue esittelyssä. Yksi esittely ei kuitenkaan riitä – työpajoihin osallistuvat henkilöt voivat vaihtua ja kaikkea ei voi muistaa.

Mikä siis ratkaisuksi? Ainakin ohjeistuksen pitäisi olla helposti kaikkien saavutettavissa ja käytettävissä myös temaattisessa työskentelyssä. Tässä voisi olla apuna esimerkiksi lyhyet (max. A4) ohjeistukset/tietosivut keskeisistä aihealueista, jotka koottu museon omista asiakirjoista, kuten strategia, näyttelypolitiikka ja kokoelmapolitiikka. Museotoimintaan perehdyttämisessä voisi olla esimerkiksi seuraavat tietosivut:

- Hanketyö lyhyesti
- Museotoiminta ja vapaaehtoistyö
- Hankkeessa tehtävä kokoelmatyö (ohje)
- Museolle lahjoittaminen
- Näyttelyn toteutusprosessi

---

<sup>39</sup> ks. erityisesti sivu <https://ilmailumuseo.fi/vapaaehtoistoiminta/>

## Liitteet

### Liite 1

Esitietokysely ja rekisteriseloste

### Liite 2

Henkilötieto- ja aineistolomake

### Liite 3

Haastattelun apukysymykset

## Lähteet

### Museokokoelmat

Helsingin kaupunginmuseon kokoelmat.

Suomen Ilmailumuseon kokoelmat.

### Julkaisemattomat lähteet

Evergreens ry: Cabin service -historia (työpaperi).

Evergreens ry: Sisäisiä muistioita ja ohjeita (esineistön keruu, haastatteluohje, pukutietoa, kirjallisuuslistoja).

Evergreens ry: "Nyt on aika tallentaa matkustamopalvelun historia". Kirje jäsenistölle. Kevät/kesä 2018.

Evergreens ry: Työryhmäjako (työpaperi), 2018.

Finnairin virkapukutyöhistoria (työpaperi), 2017.

Helsingin kaupunginmuseon kokoelmat -kooste (työpaperi), 2015.

Hellman, Pirjo: Sähköpostitiedonannot 2019-2020.

Juutinen, Tapio. Sähköpostitiedonannot 2016-2020.

Metropolia, työryhmä: Suomen Ilmailumuseon säilytystilojen kartoitus. 2009.

Metropolia, työryhmä: Tekstiilien pakkaus. 2009.

Metropolia, työryhmä: Tekstiilivaraston pakkaus ja pehmustettujen henkareiden valmistus. 2009.



Meuronen, Kirsti. Onnittelukirje Anna-Kaisa Huttuselle. 23.11.1995.

Rajala, Noora ja Riitta Hyvönen: Ilmailumuseon inventaario (työpaperi), 2016.

Rajala, Noora ja Riitta Hyvönen: TOKE-inventaario (työpaperi), 2016.

Suomen Ilmailumuseo: Asiasanasto-työpaperi (valokuvien ym. sisällönkuvailun tueksi, kustomoitu standardisoitujen asiasanastojen ja ontologioiden mukaisesti, mm. YSO, PUHO, KOKO, MAO, UNSPSC).

Suomen Ilmailumuseo: Yhteisöllisen ammattiperinteen keruu museossa -hankesuunnitelma, 2017.

Suomen Ilmailumuseo: Työpajamuistiot 2019 (ks. luku *Hanke aikajanalla*).

Suomen Ilmailumuseo: Kokousmuistiot 2016–2020.

Suomen ilmailumuseosäätiö ja Finnair Oyj: Yhteistyösopimus Aeron siivin Eurooppaan -hanke. 21.9.2017

Torkkomäki, Arja: Sähköpostitiedonannot 2019–2020.

Vesanto, Anne: Tekstiilien pakkaaminen. Ohje, 2010.

## Julkaistut lähteet

Henkilöstölehdet: Äänivalli, Finnair Uutiset, Okay, Samassa koneessa, Cabin mail.

Aero Oy/Finnair Oyj:n virkapukuohjesäännöt (aikajärjestyksessä):

1953, huhtikuu, virkapukuohjesääntö (kumooa 1948 annetun), 5 s + kuvaliitteet

1953, lokakuu, virkapukuohjesääntö, 5 s + kuvaliitteet

1958, syyskuu, henkilökunnan virkapukumääräykset, 7s + kuvaliitteet

1969 jälkeen, virkapukuohjesääntö

1979, kesäkuu, virkapukuohjesääntö (maapalveluhenkilökunnan, mutta sisältää lentoemäntien merkkien kuvaukset)

1979, ”Uusi virkapuku käyttöön 11.11.1979”, 3 s. (julkaistu Finnair, Cabin call)

1986 jälkeen, Finnairin sininen ilme – The Finnair Blue Look, 27 s.

2001 (työpaperi, saatu A-K Huttuselta), Finnair Uniforms -virkapukuesittely kuvin, 7 s.

2011 Look Book in the Air (Finnair Uniform guidelines for the cabin crew), 21 s.

Airpro: [www.airpro.fi](http://www.airpro.fi)

Ek, Anna-Kaisa: Elävä Museo – Toimintamalleja avuksi museoiden yleisötyöhön. Elävä eteläkarjalainen museotyö -hanke 11/2012.

Finnair. Lehdistötiedote: Virkapuvut vaihtuvat Finnairilla, 12.3.1997.

Forssell, Hanna & Saija Roininen: Museolaukku. Helsingin Diakonissalaitos, 2012.

Haapavaara, Heikki: Aika lentää – Finnair 75 vuotta -juhlakirja. Finnair Oyj, 1998.

Huttunen, Anja-Brita: Ammattina lentoemäntä. Toim. Erik Rissanen. WSOY, 1984.

Huttunen, Anna-Kaisa. Lehdistötiedote: Finnairin lentoemäntien ja naisvirkailijoiden virkapuku, 12.3.1997.

Hytönen, Yki: Viisi vuosikymmentä lennossa: Finnairin lentoemäntien ja stuerttien työn historia 1947–1997. Edita, 1997.

Kansallismuseo: Valtakunnallinen tallennustyönjako. <http://tako.nba.fi/tallennustyonjako>

Kinanen, Pauliina & Hector Nystedt & Leena Tornberg (toim.): Avarampi museo aikuisille. Suomen museoliiton julkaisuja 61. Suomen museoliitto 2012.

Kiiveri, Riitta sekä Tony Pokkinen, Noora Kunttu, Pirkko Saari, Christina Strandberg, Meriitta Ahtikari, Kati Kaivanto, Lene Malmström (toim.): Taivas mikä työpaikka! Atar Kustannus, 2012.

Kivilaakso, Sirpa: Siivenlentoja. Finnair, 1998.

Kunnaskari, Mia: Yhteisö kokoamaan ammattiperinnettä Suomen Ilmailumuseossa. Kuriositeettikabinetti-verkkolehti 1/2019. <http://kuriositeettikabi.net/yhteison-kokoamaa-ammattiperinnetta-suomen-ilmailumuseossa/>

Museoliitto: Erikoismuseot. <https://www.museoliitto.fi/mikamuseo/erikoismuseot>

Museovirasto: Kokoelmapolitiikan muistilista museoille. Museoviraston oppaita ja ohjeita 3, 2015. <https://www.museovirasto.fi/uploads/Arkisto-ja-kokoelmapalvelut/Julkaisut/kokoelmapolitiikan-muistilista-museoille.pdf>

Museovirasto: Museotilasto -verkkopalvelu. <https://www.museotilasto.fi/>

Opetus- ja kulttuuriministeriö: Päätös valtiosuuden piiriin otettavista museoista ja niiden valtiosuuksista tehty. Tiedote 1.11.2019

Opetus- ja kulttuuriministeriö: <https://minedu.fi/museoiden-rahoitus>.

Suomen Ilmailumuseo ja Kansalaisareena: Vapaaehtoistoimintaa kehittämään – opas ammatillisille museoille, 2017. [http://www.kansalaisareena.fi/VAPAAEHTOISTOIMINTAA\\_KEHITTAMAAN.pdf](http://www.kansalaisareena.fi/VAPAAEHTOISTOIMINTAA_KEHITTAMAAN.pdf)

Suomen Ilmailumuseo: Evergreens-hankeblogi. <http://ilmailumuseo.fi/avainsana/evergreens-2019/>

Suomen Ilmailumuseo: Finna-portaali <https://ilmailumuseo.finna.fi/>

Suomen Ilmailumuseo: ”Matkustamohenkilökunnan ammattiperinne” -tutkimushanke. <https://ilmailumuseo.fi/tutkimushankkeet/>

Suomen Ilmailumuseo: Suomen Ilmailumuseon kokoelmapolitiikka 2018–2022.  
<http://ilmailumuseo.fi/kokoelmapolitiikka/>

Suomen Ilmailumuseo: Vuosikertomus 2015.

Tammilahti, Arto (toim.): Tervetuloa Silkkitielle – Finnairin matkustamopalvelua 2000-luvulla. Finnair Oyj, 2007.

Tervonen, Ismo: Veljekset Karhumäki Suomen ilmailun pioneereina 1924–1956. Apali, 2002.

Västi, Emilia (2019). Documenting the Heritage of Nokia – From Discussions to Catalogue. Heritage, pp. 587–598.

Aav, Marianne ja Eeva Viljanen: Tapio Wirkkala – Ajattelevat kädet. Taideteollisuusmuseo, WSOY, 2000.