

SUOMEN MATKAILUTOIMISTOT MAAILMALLA

Risto Hemming



Risto Hemming

Fil. maist., tietokirjailija

Terra Nord Oy, pj. 1995-

ProNord GmbH, pj. 1996-2002

Nord Info GmbH, pj. 1993-96

Tehtävät MEKissä 1974-96:

Euroopan aluepäällikkö

Saksan päällikkö

Markkinointiosaston päällikkö

Ruotsin päällikkö

Norjan päällikkö

Skandinavian apulaispäällikkö

Tätä kirjoitettaessa keskustelu valtion tuottavuusohjelmasta on jälleen lähtenyt vilkkaana käyntiin. Helsingin Sanomien pääkirjoituksessa 26.11.2008 hanketta jopa kuvataan oman ”tarkoituksensa irvikuvana”. Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta oli edellisenä päivänä palauttanut tuottavuusohjelman takaisin valmisteluun, ja lehti piti tätä viisaana ratkaisuna.

Tällä kertaa keskustelun on sysännyt liikkeelle tuottavuusohjelmaan perustuva suunnitelma vähentää Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen henkilökuntaa lähes kolmanneksella. Tutkimuskeskusta puolustetaan nyt laajalla rintamalla sekä sen omien sidosryhmien että ”huolestuneiden kansalaisten” toimesta.

Kun Matkailun edistämiskeskus pari vuotta sitten tuon samaisen tuottavuusohjelman kourissa julkisti omat säästösuunnitelmansa, asiasta ei noussut kovinkaan näkyvää debattia. Tämän kirjoittajaa ihmetytti (ehkä myös harmitti) se silmiinpistävä levollisuus, jolla niin MEKin sidosryhmät kuin media ja suuri yleisö suhtautuivat aikomukseen ajaa alas koko se ulkomaanverkosto, jonka kautta valtio on maamme matkailumarkkinointia hoitanut.

Ovatko siis MEK ja kaikkien muidenkin maiden kansalliset matkailuorganisaatiot toimineet aivan väärin, kun ovat perustaneet ja vuosikymmeniä ylläpitäneet matkailutoimistoja tärkeimmillä markkinoillaan? Ovatko sidosryhmät itse - liikenneyhtiöt, hotelliketjut, alueet, kaupungit ja muut - heittäneet rahansa kankkulan kaivoon panostaessaan MEKin matkailutoimistojen yhteistyöhankkeisiin?

Olin jo kirjoittaessani Tukholman Suomitoimiston 80-vuotishistoriikkia päässyt syventymään vanhimman ulkomaanedustustomme kiehtovaan tarinaan, ja päätin nyt perehtyä SMY:n ja MEKin muidenkin toimistojen työhön ja keskeisiin niissä uurastaneisiin ihmisiin. Tässä lyhyeksi jääneessä artikkelissa keskityn toiminnan alkuvaiheisiin New Yorkissa ja Saksassa. Jatkoa seuraa Suomen Matkailijayhdistys SMY:n verkko-osoitteesta (www.matkailijayhdistys.com) löytyvillä Matkailutietosivuilla.

Sieltä se alkoi: Tukholma ja New York

Kun Matkailun edistämiskeskus aloitti toimintansa (1.3.1973), sillä oli kahdeksan omaa ulkomaan-toimistoa perintönä Suomen Matkailuliiton (SML) vanhasta toimipisteverkosta. Lisäksi MEK oli osallisena kahteen yhteispohjoismaiseen matkailutoimistoon.

Vuonna 1887 perustettu Matkailijayhdistys (sittemmin Matkailuliitto) oli astunut ulkomaille vaihkaa ja melkein pä vahingossa. Sen ensimmäinen maamme rajojen ulkopuolella oleva toimipiste oli Tukholmaan 1926 avattu Suomi-Byrån. Sitä johtamaan nimitettiin kylläkin yhdistyksen entinen toimistopäällikkö Helsingistä, tohtorinna Esther Hjelt-Cajanus, mutta ei Suomi-Byrån - sen enempää kuin 1954 tapahtuneen nimenvaihdon jälkeen myöskään Finska Turistbyrån - milloinkaan muodollisesti ollut osa yhdistyksen organisaatiota. Suomi-Byrån oli aluksi A/B Nyman & Schultz -laiva-agentuurin osasto ja myöhemmin rouva Cajanusen nimissä ja omistuksessa oleva yksityinen toiminimi. Myös Finska Turistbyrån oli vielä SML:n aikoihin päällikkönsä, everstiluutnantti Bertil Nordlundin nimiin rekisteröity toiminimi¹.

Järjestyksessä toinen Suomen ulkomaantoimisto perustettiin 1936 New Yorkin kaupunkiin. Tälläkään kertaa perustajana ei ollut Matkailijayhdistys vaan itsekin vastaperustettu osuuskunta Suomen-Matkat. Tämä oli nähnyt päivänvalon puolisen vuosikymmentä aikaisemmin, kun matkailun keskeiset tahot kokoontuivat aivoriiseen pohtimaan Suomeen suuntautuvan matkustuksen tilaa. Erityisenä huolenaiheena oli silloin pidetty ulkomailta tapahtuvan matkailumainontamme niukkuutta.

Toimeliaalle ja rohkealle 30-luvulle oli tavallaan luontevaa, että tärkeimmät sidosryhmät saatiin koolle, ja että merkittäviä päätöksiä syntyi. Tässä suhteessa nyky-Suomi voisi ottaa oppia, sillä mil-

¹ *Tukholman toimiston vaiheita on seikkaperäisesti selostettu kirjoissani Ett guldländ dock (Hollola 2006) ja Suomen asialla Ruotsissa (Lahti 2008), joten ne jäävät tässä yhteydessä vähemmälle huomiolle.*

² *Toimelias Pohjala oli 1920-luvulla hankkinut sairaanhoitajakouluksensa New Yorkissa, ja palattuaan Suomeen hän otti sydänasiakseen kaikin keinoin edistää maamme suhteita Yhdysvaltoihin. Toinen hänen merkittävä aikaansaannoksensa oli 1943 - keskellä sotaa! - perustettu Suomalais-Amerikkalainen Yhdistys, mistä hän muistelmissaan kertoo saaneensa Kokoomuksen eduskuntaryhmän taholta "ankaran muistutuksen". Kyllikki Pohjala: Kuljin tietäni. WSOY, Porvoo 1966.*

loin meillä viimeksi on kerätty saman pöydän ympärille valtion, kaupunkien, liikenneyhtiöiden, majoitusliikkeiden, kauppakamarien ja pankkisektorin edustajat päättämään kauaskantoisesta yhteistyöstä matkailuasioissa ja panostamaan siihen selvää rahaa?

Osuuskunnan budjetti oli enimmillään (1940) vajaat 850.000 markkaa (nykyrahassa 225.000 euroa), ja valtion panostus vaihteli normaalivuosina 28%:n ja 47%:n välillä. Suurimmat menoerät liittyivät julkaisutoimintaan, valo- ja elokuvaan sekä näyttelyihin.

Kansanedustaja synnytti matkailutoimiston

Suomen-Matkat piti alunperin tärkeimpinä uusien matkailutoimistojen sijoittumiskohteina Berliiniä, Lontoota ja Pariisia, mutta kun osuuskunta ei katsonut voitavansa käyttää resurssiaan toimiston edellyttämiin kiinteisiin kuluihin, sen oma suunnitelma ei päässyt toteutumaan. Kuvaan astui ulkopuolinen toimija, kansanedustaja Kyllikki Pohjala (kok). Hänen aloitteestaan eduskunta 1935 osoitti määrärahan New Yorkiin suunnitellun matkailu- ja tiedonantotoimiston perustamis- ja ylläpitokustannuksia varten.

Perusteluissaan Pohjala huomauttaa mm. "miten [ensimmäisen] maailmansodan jälkeinen aika on selvästi osoittanut, kuinka tärkeä taloudellinen, sivistyksellinen ja poliittinen tekijä kansainvälinen matkailuliikenne on". Hän mainitsee, "että matkailutiedonantotoimiston harjoittama matkailupropaganda voi saada aikaan huomionarvoisia tuloksia ja ettei menestyksellistä työtä tässä suhteessa voi tehdä Suomesta saakka". Aloite hyväksyttiin hyvin täpärästi. Sen allekirjoittajien joukossa olivat mm. Erik von Frenckell, Suomen "olympiakenraali", ja Eljas Erkkö, Helsingin Sanomien päätoimittaja ja tuleva ulkoministeri.

Syyskuussa 1936 New Yorkin toimiston johtajaksi nimitettiin samassa kaupungissa toimivan Columbian yliopiston silloinen apulaisprofessori John H. Wuorinen ja apulaisjohtajaksi agronomi Y. A. Paloheimo. Varsinainen toiminta käynnistyi lokakuussa. Molemmat päälliköt kuten myös virkailijaksi valittu Nina Strandberg palkattiin varmuuden vuoksi väliaikaisesti ja yhden kuukauden irtisanomisajalla.

Vaasassa 1897 syntynyt John H(enry) Wuorinen kuuluu epäilemättä nimekkäimpiin maamme matkailupäällikön tehtävissä toimineisiin - joskaan ei



Tohtorinna Esther Hjelt-Cajanus perusti 1926 Suomen matkailun ensimmäisen ulkomaantoimiston. Se toimi keskeytyksettä yli 80 vuoden ajan ja lienee lajissaan ollut maailman vanhin.

matkailullisten ansioiden perusteella vaan tiedemiehenä. Hänen varhaisempia tutkielmiaan ovat *Nationalism in Modern Finland* (1931) ja *Suomalaisuuden historia* (1935), joista viimeainittu vielä nytkin kuuluu pakoruotsikeskustelun lainatuimpiin teoksiin. Wuorinen nimitettiin 1935 Columbia-yliopiston apulaisprofessoriksi ja 1943 professoriksi. Historian laitoksen esimiehenä hän toimi 1949-58. Paljon huomiota herätti Wuorisen 1948 julkaisema *Finland and World War II*, josta tuli eräänlainen ajo-putteen lähtölaukaus. Siinä haluttiin osoittaa, että Suomi joutui toisessa maailmansodassa Saksan liittolaiseksi ilman omaa pyrkimystään. Tämä tulkinta palveli parhaiten maamme intressejä, kun sodanjälkeisessä tilanteessa piti palauttaa hyvät suhteet Yhdysvaltoihin ja Britanniaan. Se on sittemmin tullut perusteellisesti kumotuksi.

Yrjö Alfred Paloheimo (synt. 1899) puolestaan taisi paeta rauennutta aviohankettaan Amerikkaan asti. Hän oli pyytänyt Annikki Paasikiven kättä, mutta neitosen isä, äkäisyydestään tunnettu pankinjohtaja J. K. Paasikivi, oli leimannut Paloheimot "roskasakiksi" ja kieltäytynyt myöntämästä Yrjölle kodinperustamislainaa. Joka tapauksessa Y. A. Paloheimo muutti agronomiksi valmistuttuaan 1926 Yhdysvaltoihin, josta hän tosin vielä palasi Suomeen mm. ottaakseen isältään (vuorineuvos K. A. Paloheimo) vastaan Tuusulanjärven kulttuurimaisemassa sijaitsevan Kallio-Kuninkalan kartanon isännyyden. Amerikka houkutteli kuitenkin edelleen, ja tultuaan 1936 valituksi matkailutoimiston apulaisjohtajaksi Paloheimo jäi pysyvästi uudelle mantereelle.

Y. A. Paloheimo jätti tehtävänsä matkailutoimistossa maaliskuussa 1939 ja ryhtyi sen jälkeen New Yorkin maailmannäyttelyn Suomen osaston apulaiskomissaariksi. Toisen maailmansodan jälkeen hän toimi *Help Finland* -organisaation kenttäsihteerinä. Avioiduttuaan amerikkalaisen Leonora Curtinin kanssa Paloheimo muutti Kaliforniaan, jossa hänestä tuli vuosikymmenien ajaksi Suomen kunniavarakonsuli. Paloheimot asettuivat Pasadenan kaupunkiin, ja sieltä käsin Yrjö Paloheimo tammikuussa 1953 perusti nykyään koko maan kattavan amerikkalais-suomalaisen kulttuurisäätiön nimeltä *Finlandia Foundation*, jota hän johti vuoteen 1962. Ennen kuolemaansa 1986 hän ehti vielä saattaa alulle Leonora ja Yrjö Paloheimon Säätiön omistuksessa olevan Kallio-Kuninkalan kunnostuksen Sibelius-Akatemian kurssikeskukseksi.

Upseeri ja matkailumies

Kun meriväenluutnantti Herman Ramo maaliskuun alkupäivinä 1939 tarttui Suomen matkailutiedonantotoimiston ohjaksiin New Yorkissa, hän itse asiassa korvasi sekä John H. Wuorisen että Yrjö Paloheimon. Näiden työnjaosta on sinänsä vaikea jälkikäteen saada selkoa, mutta olettaa voi, että Wuorinen lähinnä oli ollut toimiston keulakuvana Paloheimon vastatessa varsinaisesta toiminnasta. Nähtävästi toimisto oli nyt ehtinyt vakiinnuttaa asemansa, eikä professoritason keulahahmoa enää pidetty tarpeellisena. Upseeri uutena päällikkönä oli siinä mielessä onnekas valinta, että toimiston työ pian oli muuttuva varsin ”sotilaalliseksi”. Elettiinhän jo toisen maailmansodan alkamisvuotta.

Herman Rudolf Kristian Ramo (alkujaan Granberg) oli syntynyt 1904. Hän ei ollut vielä täyttänyt 16 vuotta lähtiessään vapaaehtoisena lähetintehtäviin valkoisten puolelle sisällissodassa. Ehkä hän näistä kokemuksista sai kipinän hakeutua sotilasuralle, sillä suoritettuaan asevelvollisuutensa hän jatkoi suoraan kadettikouluun valmistuen meriväenaliluutnantiksi itsenäisyyspäivänä 1927. Kaksi vuotta myöhemmin seurasi ylennys luutnantiksi; silloin hän palveli jo aluepäällikkönä Vaasan ruotsinkielisessä suojeluskuntapiirissä. Sieltä Ramo siirtyi vastaaviin tehtäviin Helsinkiin, mutta upseerinura keskeytyi 1935, kun hänet palkattiin osastopäälliköksi vastaperustettuun Tulitikku Osakeyhtiöön. Selvittämättä on toistaiseksi miten Herman Ramo neljä vuotta myöhemmin tuli valituksi Suomen-Matkojen New Yorkin toimiston uudeksi johtajaksi.

Suomen-Matkat r.y. julkaisi säännöllisiä vuosikertomuksia, ja näiden perusteella hahmottuu kuva New Yorkin toimiston vaiheista talvi- ja jatkosodan aikana. Sodan puhjettua Suomen lähettiläs Hjalmar Procopé komensi aluksi Herman Ramon Washingtoniin avustamaan sikäläistä sotilasasiamiestämme. Väli rauhan aikana toimintaa yritettiin jälleen elvyttää, mutta vaikka USA ei vielä käyntykään sotaan, maasta ei 1940 tai 1941 juurikaan matkailtu Eurooppaan, ei ainakaan Pohjoismaihin – Suomihan oli yhdessä Ruotsin kanssa vaikeasti saavutettava saareke sotivien ja miehitettyjen maiden keskellä. Vuoden 1940 päättyessä näytti jo siltä, että toimisto jouduttaisiin varojen puutteessa sulkemaan, mutta ministeri Procopé sai hankituksi sen ylläpitoon lahja-avustuksia Yhdysvalloista, ja pahimpaan hätään UM myönsi sille avustuksen. Kun sitten eduskunta hyväksyi hallituksen lisämääräyksessä esittämän

lisämäärärahan, saatiin toimiston työskentely turvatuksi vuoden 1941 loppuun.

Myönteinen suhtautuminen kertoi siitä, että toimiston merkitys oli siinä vaiheessa jo kasvanut ulos ahtaasti matkailullisesta toimeksiannosta. Vuosikertomuksessaan Suomen-Matkat r.y. toteaa:

”Matkailutiedonantotoimisto, joka muuttuneiden olosuhteiden takia on esiintynyt enimmäkseen yleisenä tiedonantokeskuksena *Finnish Information Center* -nimisenä, on varsinkin sanomalehdistöön ja radioon kohdistamallaan Suomi-propagandalla pystynyt ylläpitämään maailmelle myötämielistä mielialaa. Levittämällä säännöllisesti ajankohtaista uutisaineistoa maastamme toimisto on huomattavasti myötävaikuttanut siihen, että ymmärtämys jälleerakennustyötämme, vaaranalaista asemaamme ja uutta puolustussotaamme [= jatkosotaa] kohtaan on levinnyt laajoihin piireihin. Tällä tiedoitustoiminnalla on pysyvä arvonsa maamme Amerikan Yhdysvalloissa nauttiman arvonannon ja ’good will’in’ ylläpitämisessä ja meille suopeiden mielialojen säilyttämisessä.”

Tuossa tilanteessa toimisto oli kuitenkin jo siirretty yhteen huoneeseen pääkonsulinviraston yhteyteen, ja Herman Ramo oli jäänyt yksin hoitamaan sen asioita.

Matkailutoimistot sotatehtävissä

Japanin iskettyä joulukuussa 1941 Pearl Harborin laivastotukikohtaan Yhdysvallatkin joutui mukaan maailmansotaan – käytännössä vastakkaiselle puolelle kuin Suomi. Se seikka, ettei maiden välillä missään vaiheessa syntynyt sotatilaa, johtui pitkälti juuri tuosta Suomen Yhdysvalloissa nauttimasta goodwill’ista. Onkin merkillepantavaa, että Suomen ”propagandatoimiston” sallittiin toimia kokonaisen vuoden ajan Pearl Harborin jälkeen. ”Kun toimiston Amerikan Yhdysvaltain hallituksen kehoituksesta oli lopetettava toimintansa vuoden 1942 päättyessä, piti maamme sanomalehdistö yksimielisesti tätä tapausta erittäin valitettavana ja maamme etuja vahingoittavana,” todetaan Suomen-Matkojen vuosikertomuksessa.

Herman Ramo palasi siinä vaiheessa Suomeen osallistuakseen sotaan hieman konkreettisemmalla tavalla. Kotimatka lienee ollut melkoinen seikkailu – tapahtuipa se pohjoisen (Petsamo) tai etelän (Portugali, Espanja) kautta. Käytännössä vain nuo kaksi vaihtoehtoa oli tarjolla, ja valtameri vilisi sukellusveneitä. Kotimaassa Ramo määrättiin kielitaitonsa

ja amerikanyhteyksiensä takia toimistoupseeriksi hankintatoimistoon, josta hänet syksyllä 1943 lainattiin lähes vuodeksi Valtion tiedotuslaitoksen (VTL) käyttöön.

VTL oli luonteva sijoituspaikka Ramolle, jolla jo oli kokemusta propagandatyöstä. VTL vastasi valtioneuvoston kanslian alaisuudessa sodanaikaisesta sensuurista ja kotimaisesta mielialatarkkailusta mutta toimi myös aktiivisena tiedottajana sekä Suomessa että ulkomaiden suuntaan mm. levittämällä tietoa käymämme sodan erikoisluonteesta. Mielienkiintoisella tavalla John H. Wuorisen ja Herman Ramon sotaan liittyvät panokset kytkeytyivät siis toisiinsa.

Sekä Tukholmassa että New Yorkissa matkailutoimistomme saivat kokea sotavuosien tuoman muodonmuutoksen. Esther Hjelt-Cajanuksen johdolla Suomi-Byrån ryhtyi Tukholmassa koordinoimaan ja välittämään ruotsalaisten mittavaa ja monimuotoista apua Suomen kansalle, ja toimistolla oli keskeinen rooli sotalapsiliikenteessä. Molemmat yksiköt toimivat myös energisinä tiedottajina Suomen ”sotapropagandan” palveluksessa. New Yorkissa tämä johtikin lopulta toimiston sulkemismääräykseen, kun puolestaan Tukholmassa sodanaikaiset tehtävät pelastivat toimiston olemassaolon: todennäköisesti ainoana kansallisena ulkomaantoimistona maailmassa Suomi-Byrån työskenteli keskeytyksettä läpi sotavuosien, ja tätä taustaa vasten sitä voitiin myöhemmin perustellusti pitää ”maailman vanhimpana matkailutoimistona”.

Uuteen nousuun

Sodanjälkeisellä Suomella oli muita murheita kuin ulkomaisten matkailijoiden kato. Eikä turisteja sitä paitsi olisi juuri pystytty ottamaan vastaan. Lappi oli raunioina, maassa vallitsi säännöstely - elintarvikkeet ja monet muut hyödykkeet olivat kortilla - ja Suomeen päästäkseen oli hankittava viisumi. Ulkomaanlentoja oli vain Tukholmasta ja Moskovasta, ja nekin laskeutuivat Hyvinkään pikkukentälle, koska Malmi oli venäläisten hallussa. Matkustajaliikenne tapahtui lähinnä Turun sataman kautta, ja junat sieltä Helsinkiin kiersivät Toijalan kautta, koska rantarata oli toistaiseksi poikki Neuvostoliiton varustaessa Porkkalan tukikohtaansa. Lisäksi elettiin ”vaaran vuosia”¹, eli Suomen tulevaisuus oli vaakalaudalla. Monet odottivat maamme pian päätyvän rautaesiriipun taakse, kuten kävi mm. Puolalle, Unkarille ja Tšekkoslovakialle.

Suomella oli kuitenkin vielä yksi toimiva matkailutoimisto ulkomailla: Suomi-Byrån Tukholmassa. Sitä työllistivät edelleen sotalapsiliikenne sekä tähän liittyvät tulkkaukset ja käännöstyöt. Varsinaiset matkailijat olivat vielä niin harvinaisia, että 1949 toimiston päällikkyyden perinyt Mai Wallenius oli antanut henkilökunnalleen pysyvän ohjeen toimittaa heti jokainen turistilta vaikuttava suoraan johtajan huoneeseen.

Kesäkuussa 1947 Kansainvälinen Olympiakomitea päätti kokouksessaan Tukholmassa antaa vuoden 1952 kesäkisat Helsingille, ja silloin Suomi sai matkailullisestikin uuden päämäärän johon tähdätä. Suomen Matkailijayhdistyksessä havahduttiin toteamaan organisaation ja resurssien riittämättömyys, nyt kun piti pystyä ottaamaan kisaisännyydestä kaikki matkailullinenkin hyöty irti. Lähes olematonta ulkomaanorganisaatiota haluttiin lähteä kertaheitolla kehittämään, ja niinpä päätettiin alkajaisiksi herättää New Yorkin toimipiste henkiin. Herman Ramon toinen tuleminen ajoittui toukokuulle 1949. Silloin hän ja Ilma Ruohomäki avasivat Suomen matkailutoimiston ovet uudelleen New Yorkissa.

Samana vuonna eräs Margit Jalander muutti Suomesta Baijeriin avioituen saksalaisen Rolf Hoffmannin (s. 1910) kanssa. Vastavihitty rouva Hoffmann oivalsi pian, että hän voisi palvella vanhaa kotimaataan ryhtymällä edistämään matkailua Saksasta Suomeen.² Varsinaisesti asiasta innostui kuitenkin Rolf Hoffmann itse, josta pian kehittyi Suomen antaumuksellinen matkailulähettiläs - ensin tosin palkattomana mutta kylläkin jo virallisena SMY:n edustajana.

¹ Kuten Lauri Hyvämäki on ajanjaksoa 1944-48 kutsunut samanimisessä kirjassaan.

² Vuosikymmenten kuluessa samantapaiseen johtopäätökseen ovat tulleet lukuisat Saksaan avioituneet suomalaisnaiset, jotka (yleensä lasten vartuttua) ovat perustaneet suomenmatkoihin erikoistuneita matkatoimistoja. Heitä ovat Sirpa Juvakka-Henne, Lea Peuramäki-Stangl, Birgit Särmö-Woll, Leila Vallius-Fischer, Terttu Jauss, Sirpa Schettler jne. Muistettakoon, että Saksa on maa, johon on avioitunut huomattava määrä suomalaisia (naisia). Erityisen vilkasta muuttoliikenne oli 60- ja 70-luvuilla, jolloin nuorilla suomalaisilla oli vielä varsin hyvä koulupohjainen saksankielentaito.



SMY:n ulkomaanpäälliköt koolla Turussa elokuussa 1964. Vasemmalta SMY:n toimitusjohtaja Jorma Tolonen, Birger Ek (Lontoo), Herman Ramo (New York), Nikolai Weyner (Berliini), Sirkka Silvennoinen (Pariisi), Rolf Hoffmann (München), Gitte Hinnerichsen (Hampuri), Bertil Nordlund (Tukholma) ja Jean Vehanen (Kööpenhamina).

Asevelimatkailua

Vuonna 1952 Hoffmann oli mukana perustamassa saksalais-suomalaista seuraa (Deutsch-Finnische Gesellschaft, DFG), joka yli 10.000 jäsenineen nykyään on Saksan suurimpia ystävyysseuroja. Hän johti DFG:tä vuoteen 1966 toimien sen jälkeen seuran eri kunniatehtävissä. Hoffmann perusti aloitteentekijänä 1963 vastaavan seuran myös Itävaltaan (Österreichisch-Finnische Gesellschaft). Senkin jäsenmäärä kasvoi pian varsin suureksi; olivathan Suomen pohjoisrintamalla sotineet alppijääkärit pääosin itävaltalaisia, ja sympatiat maattamme kohtaan pysyivät heidän ja heidän perheidensä keskuudessa vahvoina. Mielenkiintoista kyllä seuraa johti siinä vaiheessa Itävallan liittokansleri Bruno Kreisky, joka juutalaisena oli puolestaan ollut koko sodan ajan maanpaossa Tukholmassa.

Hoffmannin toiminta tapahtui aluksi hänen

Starnbergissa sijaitsevasta asunnostaan käsin. Lehtimiestaustan omaavana hän suostutteli SMY:n ryhtymään julkaisemaan säännöllisesti ilmestyvää saksankielistä tiedotuslehteä (Reise- und Verkehrsnachrichten aus Finnland), jonka Hoffmann kokosi vaimon hoitaessa suomen- ja ruotsinkielisen aineiston saksannokset. Lehden painosmäärä oli 5.000 kpl, ja sitä lähetettiin mm. 3.000:een matkatoimistoon Saksassa (ml. DDR), Itävallassa ja Sveitsissä.

Varsinaisen matkailutoimiston Suomi sai Saksaan 1956, jolloin Hoffmann avasi Müncheniin katussa sijaitsevan Finland Informationsbüro-toimipisteen. SMY vastasi vuokrasta, toimistokuluista sekä yhden apulaisen palkasta. Hoffmannit jatkoivat aatteellista työtään korvauksetta. Tämän lisäksi Rolf Hoffmann toimi 50-luvun lopulla myös Finnairin palkattomana edustajana Baijerissa. Lieneğin tuntunut helpotukselta, kun Finnair 1960

kiinnitti hänet päätoimiseksi aluemyyntipäälliköseen Etelä-Saksaan ja Itävaltaan. Rinnan tämän tehtävän kanssa Hoffmann jatkoi matkailutoimiston päällikkönä.

Tilanne selkiytyi lopullisesti vuodenvaihteessa 1965/66, jolloin Hoffmann siirtyi Finnairin palkkalistoilta SMY:n palvelukseen. Hänestä tuli nyt sen toimiston palkattu päällikkö, jonka hän oli perustanut 16 vuotta aikaisemmin ja jota hän oli siitä saakka johtanut. Nyt SMY oli kuitenkin jo ehtinyt avata toimipisteen myös Hampuriin, ja Hoffmann joutui hyväksymään Münchenin alistuksen Hampurin toimistolle. Tämä alistussuhde jäi hiertämään näiden kahden toimipisteen välistä suhdetta aina siihen saakka, kunnes toimistot 1991 minun aloitteestani yhdistettiin, ja siirsimme koko toiminnan Saksan varsinaiseen matkailupääkaupunkiin, Frankfurtiin.

Rolf Hoffmann oli kuitenkin 1980 jäänyt ansaitulle mutta pitkän palkattoman vaiheen johdosta varsin vaatimattomalle eläkkeelle. Juuri eläkkeen ansainnan perusteella MEK oli antanut työsuhteen jatkaa niinkin pitkään, mutta tapaa, jolla aikaisemmat organisaatiot olivat käyttäneet Hoffmannin pyyteetöntä Suomi-innostusta hyväksi, ei voi pitää reiluna.

Itse tapasin Rolf Hoffmannin ensi kertaa loppuvuodesta 1979, jolloin lomamatkalla poikkesin MEKin Münchenin toimistoon. Ystävällinen valkoviiksinen herrasmies esitteli minulle työhuonettaan, jossa huomio kiinnittyi Suomen Marsalkan valokuvaan. Hoffmannin rakkaus maatamme kohtaan pohjautuikin epäilemättä viime kädessä Suomen ja Saksan sodanaikaiseen aseveljeyteen, mutta tähän hän päti myös moneen saksalaiseen (ja itävaltalaiseen) matkailijaamme, niin kauan kuin veteraanit olivat aktiivi-iässä. Siinäkin mielessä Hoffmann oli sodanjälkeisen matkailu-Suomen uskottava puolestapuhuja. Samalla hänessä henkilöityi ihmistyyppi, joka matkailumarkkinoinnissa kenties on jo kadonnut luonnonvara: vierasmaalainen suomenystävä, joka oma-aloitteisesti ja omalla kustannuksellaan levittää sanomaa maamme erinomaisuudesta.

Lisää toimipisteitä Saksaan

Vaikka kestikin kauan - lähes valtion väliintuloon sakka - ennenkuin SMY lopulta otti Hoffmannin palkkalistoilleen, oli Suomelle perustettu eriaisteisia matkailuedustuksia muihin keskeisiin Saksan

kaupunkeihin. Markkinoiden tärkeys ymmärrettiin kyllä.

Niinpä SMY osallistui vuosina 1958-63 Frankfurtissa toimineeseen yhteispohjoismaiseen matkailutoimistoon. Hampurissa puolestaan Suomen matkailutiedottaminen oli lähtenyt liikkeelle DFG:n paikallisyhdistyksen kautta jo 1954, ja toiminta "virallistui" 1961, jolloin SMY palkkasi Finnairin tiloihin sijoitettavaksi matkailuedustajakseen Gitta Hinnerichsen -nimisen nuoren suomalaisrouvan.

Hampurin toimipisteen nimi oli Finnland Reiseinformationen, ja se siirtyi omiin tiloihin vuonna 1963. Valtion astuttua kuvaan sille voitiin antaa juhlavampi nimi Finnisches Fremdenverkehrsamt, joka vastasi siihen aikaan yleisintä tapaa ilmaista kansallisen matkailutoimiston status. Saksankielinen sana Amt merkitsee virastoa, kun puolestaan käsite Fremdenverkehr (= "vierasliikenne") ajan mittaan sai yhä vanhahtavamman kaiun - tilalle tulivat kansainväliset sanonnat Touristik ja Tourismus. Muutettuani 1980-luvun lopulla Saksaan ymmärsin pian, että oli korkea aika ottaa pysähtyneisyyttä ja byrokratiaa henkivän Fremdenverkehrsamt-nimen tilalle modernimpi ilmaisu, ja Frankfurtiin siirtymisestä alkaen toimisto oli nimeltään Finnische Zentrale für Tourismus, joka varsin hyvin vastasi päämiehen eli Matkailun edistämiskeskuksen nimeä. Nyt on sitten otettu seuraava askel, kun koko organisaatio esiintyy maailmalla Visit Finland -nimisenä.

Suomella oli jonkin aikaa matkailutoimisto myös Berliinissä. Sen tarina oli hyvin samankaltainen kuin Rolf Hoffmannin perustaman Münchenin toimiston. Puuhamiehenä Berliinissä oli Nikolai Weyner. Suomesta sodan jälkeen Saksaan muuttanut viipurilainen oli 1952 perustamassa Länsi-Berliiniin Suomalaista Klubia, jonka puheenjohtajana hän sen jälkeen pitkään toimi. Klubin piiristä lähtivät myöhemmin monet hankkeet liikkeelle, niiden joukossa Berliinin suomalainen seurakunta ja kaupungin Suomi-seura eli DFG:n paikallisyhdistys. Kun DFG vielä tänäkin päivänä ilmoittaa yhdeksi tehtäväkseen Suomea koskevan matkailutiedon levittämisen, ei lainkaan yllätä, että Weynerin klubi pian poiki myös matkailullisen tiedotuspisteen Berliiniin.

[Jatkuu Suomen Matkailijayhdistys SMY ry.:n verkkosivuilla www.matkailijayhdistys.com]