

Janne Nokki

*Tullialueesta talousalueeksi
– Lahden tullin historiaa*



Janne Nokki
2013

Painatus: Tullin monistamo

Kannen kuva: Vastavalmistunut Lahden ensimmäinen tullikamari.
Kuvat: Tullimuseon kokoelmat



un Riihimäki–Pietari-rautatie ja Vääksyn kanava valmistuivat, Hollolan Lahden kylästä tuli 1870-luvulla nopeasti tärkeä paikka. Kylästä tuli kauppala vuonna 1878. Ulkomaisen tavaran tuonti lisääntyi yritystoiminnan kasvaessa. Oma tullikamari voitiin kuitenkin perustaa vasta sitten, kun Lahdesta tuli kaupunki. Tullikamaria anottiin kaupपालaan jo vuosisadan vaihteessa. Asia ei kuitenkaan edennyt, vaikka kauppala oli valmis kustantamaan tullitilat, kuten asiaan tuolloin kuului. Kun Loviisa–Vesijärvi -rata vuonna 1901 valmistui, lisääntyi Lahteen rautateitse tuotavan tavaran määrä nopeasti. Lahden tuontitavarat tullattiin yhä Helsingin ja Loviisan satamissa.

Kiista Lahden tullikamarista

Kun vuonna 1907 valmistui vielä uusi kapearaitainen ratayhteys Lahdesta Valkon satamaan, tuonnin ja viennin mahdollisuudet helpottuivat tuntuvasti. Omaa tullikamaria anottiin heti uudestaan. Edes kaupunkioikeusasia ei enää haitannut, sillä Lahti oli vuonna 1905 vihdoinkin saanut ne. Vuonna 1908 myös Tullihallitus otti varovaisen myönteisen kannan Lahden kaupungin tullikamarianomukseen. Anomuksen käsittelyä vauhditti ratkaisevasti valtiovaraintoimituskunnan uusi päällikkö ja vanha lahtelainen, senaattori Juho Kusti Paasikivi, joka lupasi lahtelaisdelegaatiolle tekevänsä kaiken voitavansa ”Lahden kaupungin eduksi ja menestykseksi”. Tammikuussa 1909 hän esittikin senaatille Lahden tullikamarianomuksen hyväksymistä.

Senaattorit ajautuivat kuitenkin kiistaan. Osa heistä katsoi, ettei sisämaahan ollut enää syytä perustaa lisää tullitoimipaikkoja, vaan piti selvittää ensin voitaisiinko kaikki tullaukset

siirtää rajoille ja satamiin, jolloin sisämaan tullaukset ja tullivarastot voitiin antaa Postin ja Valtionrautateiden hoidettavaksi. Pohdinta viivytti jälleen Lahden tullikamariasian etenemistä, samoin se, että senaattorit kohta vaihtuivat. Tullilainsäädännön uudistukset jäivät kuitenkin lopulta tekemättä. Samaan aikaan Lahden Liikemiesyhdistys ja kaupunki jatkoivat Helsingin painostamista. Viimein 25. maaliskuuta 1912 saatiin keisari Nikolai II:n nimissä annettu armollinen julistus, jolla Lahteen perustettiin oma tullikamari 1. lokakuuta 1913 lukien. Tullikamarin toiminta rajoittui vain Lahden kaupungin rajojen sisälle. Kaupungin tuli kustantaa tarvittavat tilat ja välineistö.

Uusi tullikamari aloittaa

Aluksi oli epäselvää, millä tuleva tullikamarirakennus rahoitettaisiin. Senaatilta tarvittiin lupa lainan hakemiseen, eikä sitä kuulunut. Lahtelaiset olivat hetken valmiita käyttämään tähän kaupungin anniskeluyhtiön oluen ja viinin myyntituloja. Lainalupa kuitenkin saatiin. Uuden rakennuksen suunnitteli kaupungininsinööri. Suunnitelma hyväksyttiin lopullisesti joulukuussa 1912 ja rakennustyöt hoituvat kolmessa kuukaudessa kesän 1913 aikana. Radanvarteen tulevaan tullikamariin tuli kuusi huonetta: tullaushuone, postipakettihuone, tullinhoitajan huone, toimistohuone ja tullivartijoiden huone sekä kylmä pakkahuone, joka erotettiin toimistotiloista kiviseinällä ja rautaovella.

Lahden tullikamariin tuli Tullihallituksen lausunnon mukaisesti nimittää tullinhoitaja, kaksi tullivartijaa ja kassanhoitaja. Ensimmäinen vt. tullinhoitaja oli tulliekspediööri Juhani Luoma, joka oli virassa vain ensimmäisen talven ajan. Tavaraliikenne osoittautui heti varsin

vilkkaaksi. Luoman ensimmäiseltä vuodelta laatimassa vuosikertomuksessa uudet tilat todettiin hyviksi. Ongelman kuitenkin aiheutti se, ettei tullikamarille ollut saatu omaa raidetta, ja tavarat oli joka kerta kuljetettava 250 metriä hevosella junavaunuista tullaamista varten. Tullikamarille yltävä raide saatiin lopulta valmiiksi.

Toinen ongelma oli tullinhoitajan mukaan siinä, että rannikkokaupunkien huolitsijat eivät halunneet luopua lahtelaisten tullauksista ja taivuttelivat näitä erilaisilla eduilla jatkamaan satamissa tullaamista. Toisaalta omaa tullivaraustoakaan ei Lahteen saatu, koska tähän sopivia rakennuksia ei ollut. Tullinhoitaja Luoma uskoi silti pienen tullikamarinsa mahdollisuuksiin:

Ottaen huomioon kasvavan kaupungin ja sen laajan ja varakkaan maaseutuympäristön, on Lahden tullikamarilla suuret edellytykset tulla luetuksi maamme pienempien kaupunkien tullikamareista ensimmäisten joukkoon.

Kohta alkaneen ensimmäisen maailmansodan aikana merenkulku vaikeutui, kun Itämeri sulkeutui. Tullitoiminta kuitenkin jatkui Lahdessa Pietarin ratayhteyden ansiosta. Lahtelainen teollisuus alkoi nyt valmistaa tavaraa Venäjän armeijalle, kuten ammuslaatikoita, sorveja tai kenttäteittäitä. Lahdessa oli myös iso venäläinen varuskunta.

Lahti lakkautetaan ja saa jatkaa

Itsenäistymisen jälkeen Venäjän-kauppa katkesi. Sisällissodan jälkeen Suomen ulkomaankauppa oli vaikeuksissa ja valtiontalous tiukoilla. Vuonna 1919 annetulla asetuksella Lahden tullikamaripiiri laajennettiin kaikkiin Korpi- lahden pitäjän pohjoisrannasta etelään oleviin kuntiin Päijänteen varrella ja Vesijärven rannalla oleviin kuntiin. Tästä lähtien Lahdessa kannettiin myös majakkamaksuja.

Säästöjen saamiseksi kaikki sisämaan tullikamarit päätettiin kuitenkin vuonna 1922 lak-



Lahden ensimmäinen tullinhoitaja Juhani Luoma. Hän siirtyi tullinhoitajaksi Tampereelle ja pian Terijoen tullitoimitukseen Venäjän rajalle.

kauttaa. Ainoat poikkeukset olivat Tampere ja Kuopio. Ajatus oli sinänsä tuttu jo autonomian ajalta. Kaupungit kuitenkin vastustivat, Lahti muiden mukana. Se oli valmis kustantamaan tullirakennuksen ylläpidon mukaan myös tullihenkilökunnan palkat. Näin Lahti monen muun tavoin jatkoi vuonna 1922 toimintaansa väliaikaisena tullikamarina.

Tullikamarin pito oli sisämaan kaupunkien ohella myös niissä toimivien yritysten intressissä. Jos tavara oli tulliselvitettävä heti tulosataman tullitoimipaikassa, tilaajan oli kyettävä varmistamaan, että tulossa oli sitä mitä piti. Jos ostaja halusi reklamoida ja palauttaa tavarann maksutta, hänen tuli tehdä se tietyn ajan kuluessa. Tulliselvitys katsottiin kansainvälisessä kauppaoikeudessa tavarann vastaanottamiseksi. Jos vastaanottaja ei ollut itse läsnä, hänen oli luotettava huolitsijan ammattitaitoon, joka ei

tuolloin aina ollut kovin hyvä. Tulliselvitys mahdollisimman lähellä oli siis tärkeää monesta syystä. Elettiinhan aikaa, jolloin tiedonvälitys oli hidasta ja tavaroiden toimitukset jätettiin epävarmoja.

Lahden kaupungin väkiluku kaksinkertaistui 1920-luvulla kymmenestä tuhannesta kahteenkymmeneen tuhanteen. Väliaikaisen tullikamarin tullinkanto alkoi kasvaa samassa tahdissa. Vuonna 1924 Lahdessa kannettiin tullia 3,5 miljoonaa markkaa, vuonna 1928 jo 8,5 miljoonaa. Tullien kanto oli edelleen tullilaitoksen ehdoton päätehtävä, vaikka se hoiti eräitä muitakin veroja ja maksuja.

Päätuontitavarat Lahdessa olivat 1920-luvulla vehnäjauhot ja kaurasuurimot, mutta myös kaupungin asuste- ja lyhyttavarieliiketoimintalle saapui postipaketteina runsaasti kappaleitavaraa, jonka tariffointi oli aina hankalaa. Keväisin



Arne Mikael Nylund toimi tulliuuransa alkuvaiheissa Lahden ja Hämeenlinnan yhteisenä tullinhoitajana. Vuonna 1947 hänestä tuli Helsingin III tullikamarin ja sittemmin I tullikamarin tullinhoitaja. Tullivirkamiesliiton puheenjohtajanakin ja useissa tulliasioita pohtineissa komiteoissa toiminut Nylund sai kamarineuvoksen arvonimen.

saattoi tulla 5–6 rautatievaunullista tällaisia tilauksia.

Vuoden 1927 tullihallintoasetus jakoi maan tulliväyhykkeeseen ja tullisisämaahan. Sisämaan tullikamarit toimivat yhä väliaikaisina. Vuonna 1930 valtio otti sisämaan tullikamarien palkat jälleen hoitaakseen.

Vuonna 1929 Lahden Liikemiesyhdistys esitti, ettei kaupungin tullihuone ”rakennustapansa eikä ahtautensa tähden vastaa alkeellisiakaan vaatimuksia”. Eritoten laudoista rakennettu varastorakennus muodosti ilmeisen tulipaloriskin. Parannusta ei kuitenkaan saatu.

1930-luvulla Lahden väkiluku kaksinkertaistui vain viidessä vuodessa. Lyhyen laman jälkeen tullikamarin kantoluvut alkoivat lähetä jo Tampereen vastaavia lukuja. Tulli-ilmoitustensa määrässä Lahti ohitti Kuopion vuonna 1938, jolloin käsiteltiin jo 3 600 tullausta. Lahteen saapui entistä enemmän investointitavaroita kasvavan teollisuuden tarpeeseen. Lahteen syntyi erityisesti huonekalu-, vaatetus- ja konepajateollisuutta.

Sota tuo Lahteen uutta elämää

Syksyllä 1939 Suomessa alkoi ulkomaankaupan säännöstely ja se jatkui 1950-luvulle saakka, joidenkin tavaroiden osalta tämänkin jälkeen. Tullikamarit elivät jonkin aikaa säästöliekillä ja niiden miespuolinen henkilökunta palveli rintamalla. Talvisodassa kaatui Lahden tullikamarin tullivartiosta kaksi.

Sota-aika merkitsi teollisuuden valjastamista sotaponnistuksiin ja sitten sotakorvauksiin. Lahden osalta sota toi kuitenkin jälleen uutta kasvua, kun suuri joukko viipurilaisia asutettiin sinne. Myös useat viipurilaiset liikeyritykset siirsivät toimintansa Lahteen. Merkittävin näistä oli Starckjohannin kauppahuone. Sodan jälkeen tarvittiin jo yksi tullivartija valvomaan kokopäivätoimisesti vain tämän yhtiön tavarankarkausia.



Kaupungissa oli paljon myös pieniä liikkeitä ja tullikamarissa tuli usein ruuhkaa; tiskillä asioi useita asiakkaita kerrallaan ja välistä tullattiin aina silloin tällöin pieni postipaketti. Työntutkimuksissa Lahden tullikamari todettiin maan tuottavimmaksi tullitoimipaikaksi ja näin ollen valtiolle kannattavaksi ylläpitää. Siellä käsiteltiin vuonna 1949 toistatuhatta tulli-ilmoitusta. Tulli oli sotavuosina alkanut kantaa tuontitullausten yhteydessä liikevaihtoveroa, joka vaati punnituksen ohella myös tavaran arvon määrittämistä.

Vuonna 1947 Lahdessa työskenteli tullinhoitaja, kassanhoitaja, kaksi tullivartijaa ja vielä yksi ylimääräinen tullivartija. Tuolloisen tullinhoitajan Ilmari Ståhlhammarin mukaan uuden tullikamarin rakentaminen oli pakko alkaa mahdollisimman pian:

Muuten saatetaan yhtäkkiä olla sen tosiasian edessä, etteivät kaikki tullattavat tavarat mahdukaan tullikamarin suojiin.

Kaupan kasvu ja tullikamarin vakinaistaminen

Vuonna 1957 tuontisäännöstelyä purettiin, mikä kasvatti heti tavaroiden tuontia. Iso merkitys oli myös Valkoon vievän satamaradan leventämisellä ja valtiollistamisella vuonna 1959. Pari vuotta myöhemmin Suomi liittyi vapaakauppaliitto Eftan liitännäisjäseneksi ja alkoi alentaa tulleejaan Efta-maista tuleville tavaroille. Myös Neuvostoliiton kanssa siirryttiin tullittomaan kauppaan. Erityisesti kasvoivat huonekalu- ja vaatetusteollisuus. Koneteollisuudessa iso toimija oli 1960-luvun alussa vuosittain 3 000 tonnia kappaletavaraa Lahteen tuova ja yhä enemmän vientiin valmistava Upo Oy.

Nopeasti kasvava Lahti tunnettiin "Suomen amerikkalaisimpana kaupunkina". Vanhoja puu- ja kivitaloja purettiin keskustasta ja rakennettiin tilalle uutta. Aukkaita oli vuonna 1950 lähes 45 000 ja vuosikymmen myöhemmin jo liki 67 000. Vuonna 1958 Lahti oli teollisuustuotannon arvon mukaan maan kuudes ja väkiluvultaan jo neljänneksi suurin kaupunki. Vuonna 1963 Lahden tuotanto ohitti Porin ja Kotkan. Samalla kasvoi myös Heinolan seudun teollisuus.



Vuonna 1964 valmistunut tullikamari oli vielä suunniteltu perinteiseksi pakkahuoneeksi, jonne saattoi purkaa lastia tullaamista varten. Tarve tällaiseen poistui kokonaan 1970-luvun alussa.

1960-luvun koittaessa Lahden tulli oli erittäin vilkas paikka. Tulliväki koko maassa tunsu lauseen ”päivä Lahdessa – viikko muualla”. Vuonna 1958 Lahden väliaikaisessa tullikamarissa työskenteli tullinhoitaja, kassanhoitaja, toimistoapulainen, tullivartiotarkastaja ja kolme tullivartijaa eli yhteensä seitsemän ihmistä.

Tullikamari oli yhä vain väliaikainen, mikä herätti entistä enemmän ihmetystä eri puolilla. Niin henkilökunta kuin asiakkaatkin valittelivat vanhaa rakennusta, joka oli pimeä sekä talvisin vetoinen ja kylmä. Tullitarkastajat, joille tullaaminen ja tariffointi kuului, joutuivat matkaamaan eri puolille kaupunkia tekemään työtään, koska pakkahuoneelle ei yksinkertaisesti enää mahtunut.

Kaupunki alkoikin 1950-luvun lopulla valmistella uutta tullirakennusta, mutta hanke pysähtyi. Tällä välin Lahti sai 1.4.1962 40 vuoden väliaikaisuuden jälkeen viimein vakinaisen tullikamarin aseman. Ison työn vakinaistamis- ja rakentamisasiassa teki vuonna 1960 aloittanut Lahden uusi tullinhoitaja Daniel Pajanko. Myös Tullin ammattiliitot ja Tullihallitus olivat jo pyytäneet tullikamarin vakinaistamista.

Vuoden 1962 tullauksista jopa 80 prosenttia oli jouduttu suorittamaan yritysten tiloissa. Tullinhoitaja Pajanko harmitteli, että tullitalon rakentaminen oli lykkääntynyt juuri tullikamarin 50-vuotisjuhlavuonna. Lopullisen sysäyksen antoi vuoden 1960 työturvallisuuslaki, jonka perusteella vanha 600 neliön rakennus oli suoraan laitton. Tulevan tullitalon rakennustyöt pääsivät lopulta käyntiin maaliskuussa 1963.

Uusi moderni tullitalo

Uuden 2 600 neliötä käsittävän tullitalon peruskiven lasku 29. toukokuuta 1963 oli merkkipäivä. Paikalla olivat Tullihallituksen pääjohtaja Nikolai Saarnio ja kaupunginvaltuuston puheenjohtaja, kansanedustaja Ensio Partanen. Samoin mukana oli Tullihallituksesta tullineuvos Veikko Vennamo, jolla oli keskeinen rooli monissa 1960-luvun tullirakennushankkeissa. Partanen ja Saarnio muurasivat peruskirjan, Vennamo ja kaupunginjohtaja Olavi Kajala pudottivat laastia päälle. Puheiden jälkeen soitti soittokunta. Lehdistön ohella myös televisio ja radio olivat paikalla.

Kolmikerroksisen talon ylimmässä kerroksessa oli tullivarasto ja toimistoja, kuten tullinhoitajan, tullilylitarkastajan ja tullivartijoiden huoneet, arkisto sekä postipakettivarasto. Pohjakerrokseen taas tulivat tullaustilat, varastotilat, tullaustoimisto ja asiakahuone sekä henkilökunnan sosiaalitilat. Kellariin mahtuivat vielä väestönsuoja ja lämpökeskus.

Ongelmat ja viivästykset eivät olleet mikään poikkeus muusta maasta, sillä kaupunkien perinteinen velvollisuus tullitilojen ylläpitoon oli esillä kaikkialla. Tulli vetosi tullilain kaupungeille määräämän ylläpitovelvoitteen ohella myös siihen, että se keräsi samalla maksuja myös niiden puolesta. Lahtea käytettiin heti positiivisena esimerkkinä oikeansuuntaisesta kehityksestä. Tullivirkamiesliiton julkaisema Tullilehti kirjoitti numeron 6/1964 pääkirjoituksessaan:

Tätä rakennusta, jossa tullitoiminnan kannalta kaikki näkökohdat on viimeistä piirtoa myöten otettu huomioon, voidaankin hyvällä syyllä sanoa nimenomaan tullitaloksi. Lahden tullikamarirakennus on esimerkiksi kelpaava kaikille niille, jotka yrittävät hoitaa tullitoimintaa rakennuksissa, joita ei voida sanoa tullitaloiksi. Mutta ennen kaikkea Lahden tapaus on esimerkki siitä, miten onnistuneisiin ratkaisuihin voidaan päästä kuntien ja tulliviranomaisten yhteisymmärryksellä.

Taustalla oli pitkä kiista tullilaitoksen ja kaupunkien kesken tullitilojen ylläpidosta ja parantamisesta. Myös Tullihallituksen pääjohtaja Nikolai Saarnio nosti vihkimispuheessaan tullitalon avajaisissa vuonna 1964 Lahden koko uudistuvan tullilaitoksen symboliksi. Hänen mukaansa se, että tullit alenivat, ei ollut peruste lopettaa tullilaitoksia, kuten tuolloin usein kuuli vaadittavan tai väitettävän, ettei uusia tullirakennuksia enää kannattanut rakentaa. Taloudellisten yhteenliittymienkin aikana tarvittiin välttämättä entistä monipuolisempaa tullitoimintaa.

Talossa oli monia uutuuksia, kuten vuoronumerot, jotka näkyivät pakkahuoneen seinällä olevasta numerotaulusta, jota tullitarkastaja käytteli nappia painamalla. Tullaustiskille

mahtui kaksi asiakasta kerrallaan. Pakkahuoneessa voitiin siirrellä tavaroita ns. krokotiilin ja oman trukin avulla. Punnitukset hoidettiin neljällä automaattivaa'alla.

Lahden tullikamarin asema vahvistui lisää vuonna 1968, jolloin sen alaisuuteen perustettiin uusi Kouvolan tullaustoimisto. Aluksi Kouvolassa palveli asiakkaita vain yksi tullivartija.

Suuri tulliuudistus ja Lahti

Jo 1960-luvulla tiedettiin, ettei vanha tullauskäytäntö pakkahuoneineen enää kauaa kestäisi kaupan ja liikenteen jatkuvaa laajenemista. Katsottiin myös, että Tullin asiakkaat tiesivät itse parhaiten mitä tavaranimikkeitä he toivat, joten mielekkäämpää oli antaa heille nimikkeiden ilmoittaminen. Ottihan jokainen ulkomaankauppaa vakavasti harjoittava toki hyvissä ajoin selvää myös tavaroidensa tulleista ja veroista. Ilmoitusmenettely tuli lopulta pakolliseksi vuonna 1972. Tullitarkastajat ja toimistopulaiset eivät enää kirjoittaneet tullii-ilmoituksia, vaan asiakkaat toimittivat valmiiksi täytetyt asiakirjat Tullille, joka teki jälkitarkastuksen.

Tämä johti siihen, että pakkahuoneet katosivat. Niiden tilalle tulivat tulliterminaalit, joihin tavara saapui satamista tullaamattomana kuorma-autoilla tai junalla ja tarvittaessa lähti muualle maahan. Myös vientitavarat koottiin terminaaleihin. Lahden tullitalon pakkahuonetta ei enää tarvittu, joten uusi rakennus oli tältä osin vanhentunut vain vajaassa vuosikymmenessä.

Jo 1960-luvulla Lahteen tulivat ensimmäiset isot huolintaliikkeet, Finnexpress, Huolintakeskus ja John Nurminen Oy. Huolintakeskuksen Lahden tulliterminaali perustettiin vuonna 1971 ja Nurminen Oy seurasi pian perässä. Aina vuoteen 1973 saakka Lahden tullimiehet olivat hoitaneet tavarantoimituksen, kirjanpidon ja tavaroiden luovutuksen. Koko terminaalitoiminta siirtyi yksityisen sektorin hoitoon.

Muutos johti siihen, ettei myöskään vanha jako sisämaahan ja rannikoiden tullivyohtykkeeseen enää ollut mielekäs. Uusittu tullipiiriorganisaatio kattoi koko maan. Lahdesta tuli piiritullikamari, joka vastasi oman piiriinsä tullitoiminnan kokonaisuudesta. Sitä johti tullinhoitajan sijasta tullijohtaja. Piirien perustana olivat talousalueet. 1980-luvulle tullessa Lahden tullipiiriin kuului kolme erillistä talousaluetta: Lahti, Heinola ja Kouvolan–Kuusankosken seutu. Niitä palvelivat Lahden tullikamari ja Kouvolan tulliasema.

Vapaakaupan laajetessa alkuperäselvityksestä tuli Tullille tärkeä uusi tehtäväalue. 1960-luvun lopulla Tullin kannettavaksi tulivat myös valmisteverot, joten sen valtiolle tuottamien tulojen osuus pysyi tullien alenemisesta huolimatta ennallaan. Tulli huolehti myös kotimaan valmisteveroista. Lahdessa oli runsaasti juomateollisuutta ja siten huomattavia valmisteveroasiakkaita. Asiakaskoulutusta järjestettiin tullikamarissa jo 1960-luvulla ja se lisääntyi seuraavalla vuosikymmenellä, kun tullitarkastajat luennoivat eri tilaisuuksissa.

Lahden teollisuus hyötyi selvästi vapaakaupasta ja alkoi tuottaa entistä enemmän tavaraa vientiin. 1970-luvulla tullikamariin tuli päätoiminen vientineuvoja. Tärkeitä olivat nyt kotimaisen vientiteollisuuden saamat tullin ja veroedut sekä niiden valvonta. Suomi solmi vapaakauppasopimuksen myös EEC:n kanssa. Neuvostoliiton-kauppa pysyi vahvana Lahden ja Kouvolan seudulla. Tätä tehosti se, että vuonna 1978 idänkaupan kappaletavaran tulliselvitys siirrettiin Vainikkalasta Kouvolaan.

Tärkeä lahtelainen tuotannonala olivat valmisvaatteet, joiden käsittelyn helpottamiseksi kaupunkiin oli vuonna 1969 perustettu Suomessa ainutlaatuinen riippukuljetustermiinali. Koko maassa tuotetut valmisvaatteet tuotiin Lahteen, missä vientierät koottiin ja tullattiin Lahden tullikamarissa.

Lahdessa oli aina ollut hyvin vähän tullirikoksia ja tullikamari oli erittäin verotuspainotteinen. Tilanne muuttui hieman 1970-luvun lopulla ja 1980-luvulla, jolloin tullirikosten ja

veropetosten määrä piirissä alkoi lisääntyä selvästi.

Ihmisiä Lahden tullissa

1970-luvulla henkilöstöjohtamisen merkitys alkoi korostua. Vanhan hierarkkisen henkilökuntaan sijaan haluttiin mahdollisimman joustavaa siirtymistä tehtävästä toiseen.

Lahden tullin henkilömäärä kasvoi 1970-luvulla. Vuonna 1976 siellä työskenteli 26 ihmistä, vuonna 1978 määrä oli jo 30. Monikaan ei ollut syntyisin Lahdesta ja noin puolet oli alle 40-vuotiaita. 1970-luvulla Tullissa kehitetyn virastodemokratian mukaisesti Lahteenkin tuli oma henkilöstöneuvosto. Tulli-lehteen 1970-luvun lopulla haastatellut lahtelaiset pitivät tullitaloaan edelleen ”erittäin ajanmukaisena”.

Huolimatta alkavasta tietotekniikkaan siirtymisestä työ oli yhä paljolti paperin käsittelyä, vaikka tietojen jatkojalostuksesta osa tehtiin atk:n avulla. Tullikamarin apulaiskanslisti Päivi Pullinen totesi vuonna 1976 harmittavammiksi asiaksi työssään ”paperin paljouden ja kaiken maailman koodit”. Ylitullivartija Toivo Väkevän mukaan pahinta oli ”miltei jatkuva määräysten muutos”. Tullipäällysmies Pentti Särkkä sen sijaan totesi parhaaksi asiaksi Lahden tullin ”oman jengin” ja ”me-hengen”. Lahtea kehuttiin myös harrastusmahdollisuuksien vuoksi, mutta ylivoimaisesti pahin epäkohta myös työssäkäynnin kannalta oli ohitustien puute. Tuolloin kaikki liikenne kulki yhä keskustan kautta ja ruuhkat olivat pahoja.

Business City ja logistiikkakeskus

Lahdessa ja sen ympäristökunnissa asui 1980-luvulle tultaessa jo 125 000 ihmistä. Itse kaupungissa väkiluku ei kuitenkaan enää kasvanut entiseen malliin ja alkoi jopa hitaasti vähetä. Samalla työttömyys näytti hiljalleen lisääntyvän. Tätä estääkseen kaupunginjohtaja Seppo Välisalo lanseerasi näyttävän Business City-kampanjan, jolla Lahteen pyrittiin saa-



Lahden kaupunginjohtajana vuosina 1980–95 toiminut Seppo Välisalo.

maan lisää yrityksiä mm. aktiivisella kaavoitus- ja tonttipolitiikalla.

Huolinta-alalla kehitys Lahdessa oli huimaa ja kilpailu koveni koko ajan. 1980-luvun alussa tulliterminaaleja tuli kaksi lisää, kun Tullihalitus myönsi uusia lupia. Logistiikka tarkoitti nyt entistä pienempien tavaraerien entistä nopeampaa ja tehokkaampaa keräämistä. Lahden tullikamari selvitti vuosittain noin 7 500 kuorma-autokuljetusta ja Kouvolan tulliasema lisäsi noin 20 000 junakuormaa. Kaikkiaan tuontitullauksia Lahden tullipiirissä oli 1980-luvun alussa noin 40 000. Vuonna 1983 valmistui viimein myös Lahden ohitustie.

Vuonna 1983 Lahden talousalue oli tullijohtaja Pentti Nummelinin mukaan pääkaupunki-seudun jälkeen ”voimakkaimmin kehittyvää aluetta koko valtakunnassa”. Maahantuojat pyrkivät yhä enemmän kuljettamaan tullitavarat mahdollisimman lähelle niiden lopullista markkina-alueetta, jolloin Lahden seudulle tulevat tavarat aina selvitettiin Lahden tullikamarissa. Neljä isoa kuljetus- ja huolinta-alan yritystä siirsi koko ajan toimintaansa Helsingin seudulta Lahteen. Myös entistä useampi vientierä selvitettiin Lahden tullissa.

Vaatteiden riippukuljetukset lähtivät Lahdesta ympäri Eurooppaa. Esimerkiksi iso viejä Lahden seudulla, Luhta Oy, tullasi toimitusjohtajansa mukaan vuonna 1983 Lahdessa koko Manner-Euroopan, Britannian ja Neuvostoliiton vientinsä.



Pentti Nummelin johti Lahden piiritullikamaria vuosina 1976–84.

Tullijohtaja Nummelinin Tulli-lehteen kirjoittaman artikkelin mukaan piiritullikamarin päätehtävä oli ”talousalueen yritysten objektiivinen ja tasapuolinen verottaminen”. Tullin tuli luoda yhtäläiset kilpailuolosuhteet, turvata valtion verosaatavat sekä huolehtia kuluttajien suojelusta. Tullikamarissa pidettiin usein avoimia keskustelutilaisuuksia elinkeinoelämän kanssa.

1980-luvun lopulla alkoi kuitenkin jo näkyä uusi ilmiö, kun Lahden seudun vahva vaate-tusteollisuus alkoi kustannusten säästämiseksi siirtää tuotantoaan ulkomaille.

Piiritullikamarin tulli-ilmoitusten määrä kasvoi noin kymmenen prosentin vuosivauhtia. Vuonna 1989 Helsingin tullitoimipaikat ruuhkautuivat pahoin ja tullauksia ohjattiin sieltä Lahteen, joka suoriutui niistä nopeammin. Vuosina 1988–89 Lahden tullikamarin tuonti kasvoi jopa 35 prosenttia ja vienti 15 prosenttia. Seuraavana vuonna myös Helsingin ajoneuvoselvityksen ruuhkat purettiin Lahteen, missä ajoneuvojen määrä kasvoi peräti kahdella kolmasosalla vuoteen 1989 verrattuna.

Tullijohtaja Lars Pikulinsky viittasi vuonna 1989 Tulli-lehdessä Lahden epävarmaan asemaan menneisyydessä ja siihen, kuinka se oli aina joutunut olemaan Helsingin, Turun ja Tampereen tullikamarien varjossa. Nyt tilanne oli muuttunut: Lahti kilpaili suoritemäärässään niiden kanssa, eikä sitä tuntunut uhkaavan mikään.

Lahden seudulla näkyi 1980-luvun lopulla silti jo selviä ylikuumenemisen ilmiöitä. Piiritullikamarin veropetosepäilyt lisääntyivät. Tapaukset liittyivät yleensä autojen maahantuontiin.

Tullikamarin yläkerran arkistohuoneet jouduttiin ottamaan verotuksen toimistohuoneeksi, johon sijoitettiin seitsemän henkilöä. Asiakkaita kävi runsaasti ja henkilökunta valitteli ahtautta ja työrauhan puutetta. Tullikamari joutui sijoittamaan osan toiminnoistaan muihin tiloihin. Tullilaitos ryhtyi 1980-luvulla tietokoneistamaan koko tullaus- ja luovutustoimintaa. Lahden piiritullikamari sai viimein lisätilaa, jotta tietokoneet mahtuivat samaan rakennukseen.

Lahden piiritullikamarin henkilökunta oli vuonna 1989 48 henkeä. Tästä huolimatta henkilökunta ei tahtonut riittää ja varsinkin tavara-valvontaa oli jouduttu supistamaan. Lahti kantoi vuonna 1989 veroja ja maksuja noin miljardin markan edestä. Vielä vuonna 1990 tuontitullaukset Lahdessa kasvoivat ennätyselliseen yli 88 000 tapahtumaan. Vientiäkin oli lähes 58 000 tullaustapahtuman verran.

Lama iskee Lahteen

Vuoden 1990 lopulla alkaneen taantuman myötä koko Suomen ulkomaankauppa laski. Samalla erityisesti idänkauppa romahti. Lahden piiritullikamarin ja talousalueen tuotannosta



Pitkään Helsingin piiritullikamarin valvontajohtajana ollut Lars Pikulinsky siirtyi vuonna 1985 Lahden tullijohtajaksi.

iso osa oli mennyt Neuvostoliittoon, joten isku oli poikkeuksellisen kova. Lahtelainen teollisuus oli ollut muuhun maahan nähden aina hyvin työvoimavaltaista. Laman myötä työttömyys kaupungissa kohosi pahimmillaan jopa 27 prosenttiin ja The Business Citystä alettiin tehdä koko maassa katkeraa pilaa.

Vuonna 1991 Tulli supisti jonkin verran henkilöstöään, mutta Lahdessa määrä pysyi toistaiseksi 47 hengessä. Lahdessa tehtiin yhä isoja jälkitarkastuslaskuja ja oikaisuja, mutta tuontitullausten määrä oli pienentynyt noin neljällätoista tuhannella eli yli 15 prosenttia. Viennissä pudotus oli lähes 11 prosenttia eli kuusituhatta tullausta. Kouvolan vientitullausten määrä laski puolella. Toisaalta valtiolta pyrki tukemaan Lahden ulkomaankauppaa. Uusi Lahden vapaavarasto aloitti toimintansa elokuussa 1991.

Lahden seudun pienenneet tullisuoritteet vaikuttivat osaltaan siihen, että vuoden 1992 tullipiiri uudistuksessa Lahti menetti piiritullikamarin asemansa. Piirien määrä vähennettiin puoleen, mikä mahdollisti hallinnon keventämisen ja keskittämisen. Kouvola yhdistettiin uuteen Itäiseen tullipiiriin ja Lahti liitettiin yhdessä Tampereen, Hämeenlinnan ja Jyväskylän tullikamarien sekä Forssan tulliaseman kanssa Sisä-Suomen tullipiiriksi. Vuonna 1993 koko piirissä työskenteli 115 henkeä.

Kun Lahden seudun yritysten raaka-ainetuonnista iso osa oli tullut EU- ja Efta-alueelta, tullaismäärissä näytti olevan edessä vieläkin isompi pudotus, jos Suomi liittyisi Euroopan unioniin. Vuonna 1995 laaditussa resurssikartoituksessa arvioitiin, että työt vähenisivät koko Sisä-Suomen tullipiirissä siinä määrin, että jopa 53 virkaa voitiin siirtää Itäiseen tullipiiriin. Siirtyjät saivat hyvitystä ”mukautumisestaan tulostavoitteisiin”.

Sähköinen tulliselvitys oli keskeinen hanke, jolla koko maan tullitoimintaa voitiin tehostaa. Toisaalta 1990-luvulla virinnyt uusi idänkauppa oli vakiintumatonta ja pääosin paperisen tulliselvityksen varassa, mikä piti yllä huomattavaa tulliasioinnin tarvetta. Samaan aikaan yhä har-



Maire Valtonen Lahden tullikamarissa vuonna 1990.

vempi Suomesta Venäjälle kuljetettava tavara oli valmistettu Suomessa. Vuodesta 1995 lähtien myös EU-lainsäädäntö monimutkaisti jäljellejääneitä tullauksia.

Sähköistyvä tullitoimipaikka

Vuoden 1992 keväällä toimitettiin ensimmäinen sähköinen tulli-ilmoitus, joka käytti EDIFACT-standardia. Tuolloin koko tullilaitoksessa oli jo neljäsataa päätettä ja noin 300 mikrotietokonetta. Määrä alkoi nopeasti kasvaa. Lahden vanha tullitalo oli aikoinaan suunniteltu hyvin toisenlaista tullitoimintaa varten ja tietotekniikkaa oli vaikea saada sopimaan sinne.

Suomen ensimmäisinä EU-vuosina tullilaitoksen toimintatavat hakivat muotoaan. Sisä-Suomen tullipiirissä aloitettiin oma laatuhanke, joka pyrittiin yhdistämään työkykyä kohentavaan tyky-hankeeseen. Lahden, Tampereen ja Jyväskylän tullihenkilökunnasta muodostettiin yhteisiä laatutiimejä. Tavoitteena oli muodos-

taa uusia työkokonaisuuksia, joiden toiminta mahdollistuisi tietotekniikan avulla.

Vuoden 1999 syyskuussa tullipiirien määrää supistettiin entisestään. Sisä-Suomen piiri lakasi olemasta. Tampereen ja Jyväskylän tullit liitettiin uuteen Läntiseen tullipiiriin, Lahden seutu sen sijaan päätyi Helsingistä johdettuun entistä isompaan Eteläiseen tullipiiriin. Yhdessä Hämeenlinnan ja Forssan kanssa Lahti muodosti organisatorisesti Hämeen tullin, joka vastasi tuonnin, viennin ja kauttakuljetettavan tavaran selvittämisestä, verottamisesta ja valvonnasta. Täysin uutta tämäkään ei ollut, sillä jo 1920-luvulla Lahdella ja Hämeenlinnalla oli ollut yhteinen tullinhoitaja. Logistisesti Häme sulautui osaksi pääkaupunkiseutua. Tavaravirrat kulkivat Lahdentie–Kehä I ja Kehä III–Hämeenlinnantie välisellä alueella. Lamakin alkoi olla ohitse.

Lahden liikenteellistä asemaa paransi vuonna 1999 valmistunut moottoritieosuus Järvenpäästä Lahteen.

Vuonna 2003 tuli voimaan uusi autoverolaki, mikä lisäsi käytettyjen autojen tuontia ja niiden verotusta melkoisesti. Lahti oli yksi autoverotusta toimittava tullitoimipaikka. Se ei ollut myöskään mukana vuonna 2004 tehdyissä pohdinnoissa EU:n laajentumisen jälkeen mahdollisesti lopetettavista tullitoimipaikoista.

Vanhan tullitalon ongelmat olivat pikku hiljaa pahenneet. Tullilaitos tahtoi yhä satsata Lahteen. Ensimmäisenä syyskuuta 2004 vihittiin käyttöön Lahden uusi tullitalo Jussilankatu 4:ssä. Rakennuksen vihki pääjohtaja Tapani Erling. Mediakin tuli paikalle. Toisin kuin vuonna 1964 nyt myös Lahden tullissa asioivalle yleisölle oli avoimet ovet ja kaikille tarjottiin kahvia.

Samana vuonna valmistuivat Tullin sähköinen passitusjärjestelmä ja uusi ITU-tullausjärjestelmä, joka mahdollisti täysin sähköisen tull ilmoittamisen. Vuonna 2006 Hämeen tullissa eli Hämeenlinnan ja Lahden tulleissa työskenteli yhteensä 38 ihmistä.



Lahden tullin päällikkö Tytti Temonen vuonna 2004.

Uusi Lahden tulli vuonna 2004.

Uusi epävarmuuksien aika

Vuosina 2009–10 tullilaitos joutui poikkeuksellisen kovien säästöjen alaiseksi. Henkilökunta Lahdessa väheni. Koko maan tullitoimipaikat käytiin läpi Tullihallituksessa ja esillä oli jopa 13 toimipaikan lakkauttaminen. Lahti oli nyt listalla yhdessä Hämeenlinnan, Loviisan ja Jyväskylän tullien kanssa. Säästöjä ja karsimista perusteltiin siirtymisellä sähköiseen tullaukseen, joka vähensi merkittävästi paikan päällä asioimista.

Lahdessa sen sijaan asiakaspalvelulle nähtiin yhä olevan tarvetta. Lahden kauppakamarin toimitusjohtaja kertoi vuonna 2010 Etelä-Suomen Sanomille olevansa menossa tapaamaan eduskunnan hallintovaliokuntaa paikallisten yrittäjien edustajien kanssa. Hämeen kauppakamarin toimitusjohtaja Kirsi Aaltio vetosi edustajiin niin Lahden kuin Hämeenlinnankin tullien säilyttämisen puolesta.

Lahden tulli jatkoi kuitenkin toimintaansa, vaikka siellä työskentelevä väki väheni vuoteen 2011 tullessa 32:een. Vuoden 2010 alusta Hämeen tulli liitettiin organisatorisesti Helsingin Maatullin alaisuuteen.

Lahden liike-elämälle toi uuden piristysruiskeen vuonna 2006 avattu uusi suora ratayhteys Helsinkiin. Väkiluku alkoi 2000-luvulla jälleen kasvaa ja uusia asuinalueita rakennettiin. Lahden talous on kehittynyt pitkän ja kipeän rakennemuutoskauden jälkeen varsin suotuisasti. Kaupunkiin on tullut Vuosaaren sataman avaamisen jälkeen myös uutta logistiikkaa ja useita tiehankkeita on vireillä. Lahden valtti on edelleen sen sijainti.



Lahden tullin iloisia työntekijöitä vuodelta 2004.

Lähteet

Asetuskokoelma, Tullihallituksen kirjeet (Kansallisarkisto), Senaatin talousosaston pöytäkirjat (Kansallisarkisto), Lahden tullin arkisto, Etelä-Suomen Sanomat, Lahden Lehti, Tullilehti, Tulli-lehti, Bumerangi (Eteläisen tullipiirin tiedotuslehti), Tullin vuosikertomukset, www.lahdenmuseot.fi.

Lahden tulliin esimiehet

Juhani Luoma 1.10.1913–1.3.1914

Tycho Cumlander 1.3.1914–31.5.1919

Albert Gabriel Gottleben 1.6.1919–30.12.1921

Arne Mikael Nylund 1.1.1922–31.12.1926

Aarne Usko Ahonoja 1.1.1927–1.4.1930

Aksel Edvard Holländer 1.4.1930–30.4.1933

Ilmari Ståhlhammar 12.4.1933–1.10.1959

Daniel Pajanko 1.1.1960–28.2.1971

Raimo Karpoja 1.3.1971–31.12.1975 (1. tullijohtaja)

Pentti Nummelin 1.1.1976–1.11.1984

Lars Pikulinsky 1.1.1985–31.7.1989

Kalevi Kajanne 1.12.1989–31.8.1992

Tytti Temonen 1.9.1992–1.12.2006 (apulaisjohtaja 1.3.1990, 1.9.1999 muodostetun Hämeen tullin päällikkö)

Anna Keppo 1.10.2006–30.12.2009

Johanna Rehula 1.1.2010–31.3.2013

Reijo Piirainen 1.4.2013–

