

Turun Huolinta- ja
Laivanselvitysliikkeiden Yhdistys r.y.

Åbo Speditör- och
Skeppsmäklarförening r.f.

85-vuotishistoriikki

Emilia Järvi

ISBN 978-952-93-0680-0

Taitto: Winbase Oy / Susanna Ylä-Pynnönen

Paino: Kirjasitomo Kluutti Oy, Turku 2012



Esipuhe

Vuoden 1924 ajoista toimintaympäristömme ja -mallit ovat valtavasti muuttuneet. Yhdistys on merkittäväällä tavalla ollut kehittämässä tuonti- ja vientikaupan edellytyksiä sekä yhteistyötä eri ulkomaankaupan vaikuttajiin sekä erityisesti jäsenyritysten työympäristön tärkeimpiin toimijoihin Tulliin ja Turun satamaan. Lukuisia kokouksia ja palavereita on istuttu sekä laadittu kirjeitä eri tahoille. Yhdistys on saanutkin paljon aikaiseksi ja sen merkitys on nähtävissä meille kaikille. Vähäisimpänä ei voida pitää koulutuksia, joita on vuosittain järjestetty mm. Tullin, Merenkululaitoksen ja muiden toimijoiden kanssa. Näin on taattu jäsenistön henkilökunnalle ammatillista koulutusta suoraan asinaomaisilta tahoilta.

Jos toiminnan alkuvuosikymmeninä pureuduttiin satamasuojien sijaintiin, tullauksien sujuvampaan hoitamiseen ja tavaroiden kuljettamisiin, meren jäätymisen vaikeuttaman talvimerenkulun ongelmien ratkomiseen, nykyiset murheet eivät ole niin fyysisiä.

Viimeisten viidentoista vuoden aikana toiminta on pääosin muuttunut sähköiseksi lähes kaikilla aloilla, mikä on

vaatinut niin henkilökunnan kouluttamista kuin panostamista uusiin ohjelmistoihin. Tässä muutoksessa Suomi kulkee EU:n kärjessä ja uudet sähköiset ilmoitusmenettelyt otetaan meillä ensimmäisinä käyttöön. Myös merenkulussa/ laivanselvityksissä on koettu täydellinen muutos. Ennakkoon annettavat turvatiedot EU:iin saapuvista ja täältä lähtevistä aluksista pitävät laivanselvittäjän kiireisenä. Ilman turvatietoja ei taas voi tehdä tullauksia, joten kaikki ovat riippuvaisia edellisen toimijan tiedoista.

Yhdistyksen vuosittaiset opinto- ja messumatkat ovat olleet mielenkiintoisia ja hyödyllisiä. Olemme käyneet monissa paikoissa, joihin ei ehkä yksin tulisi mentyä. Verkostoituminen muiden jäsenrytysten edustajien kanssa onnistuu mainiosti. Matkaryöryhmälle suurkiitos.

Vuorovaikutus Suomen Huolintaliiton kanssa avaa meille suoran yhteyden Tullihallitukseen ja voimme olla mukana menetelmien kehittämisessä, jäsenyys Turun Kauppakamarissa antaa arvokkaan vaikuttamismahdollisuuden. Edustus eri valiokunnissa tuo merkittävän kanavan tuoda esille mielipiteitä. Yhdistyksen toiminta on ehkä muuttanut muotoaan, mutta ei merkitystään. Ylpeänä menneestä toivon ainakin yhtä paljon vuosia tulevaisuuteen innokkaan jäsenistön edunvalvojana.

Parisen vuotta sitten päätimme historiikin keräämisestä ja nyt pidätte kädessänne kirjaa kahdeksankymmenenviiden ensimmäisen vuoden toiminnasta kerätyistä tiedoista. Mielenkiintoista luettavaa! Kiitos kaikille mukana olleille: kirjoittaja, haastatellut, oikolukijat, eri arkistot...

Turussa 16.5.2012
Seija Hummelin-Uusilehto

pj



Yhdistyksen perustaminen ja toiminnan alku

Ensimmäinen merkintä yhdistyksen perustamisajatuksista on helmikuulta 1924. Helmikuun kuudentena päivänä koolla oli edustajia kuudestatoista Turussa toimivasta huolinta- ja laivanselvitysliikkeestä, ja esillä oli alustava säännöstö yhdistykselle. Ensimmäinen marraskuuta 1924 pidetyssä kokouksessa koolla olleet osanottajat päättivät vahvistaa yhdistyksen rekisteröinnin. Samalla suunnitelmissa oli yhteyden luominen tulliin, yhteydenpito kotimaisiin ja ulkomaalaisiin sisäryhdistyksiin ja keskusteluyhteyden avaaminen rautateiden kanssa.

Marraskuun lopulla yhdistys oli koolla ja kokouksen asialistalla oli ensimmäisen varsinaisen toimintavuoden hallituksen valinta, yhdistyksen jäsenmaksusta päättäminen ja muita uuden yhdistyksen järjestäytymiseen liittyviä kysymyksiä. Aivan ensimmäisiä yhdistyksen lähettämiä kirjelmiä oli rautatiehallitukselle osoitettu kirje marraskuussa 1924. Kirje käsitteli tavaravarastoja rautateiden yhteydessä. Kirjelmässä korostettiin miten talvisin tavaroiden kaikenlainen turha siir-

Formulär för anmälan av ideellt förening till föreningsregistret.

(Anmälan avgiftsfri; inlämnas i tre exemplar.)

1456-25
ministeriets
Socialstyrelsens diarienummer

Ortsmyndighetens diarienummer 1351/311-24

ministeriet

Inlämnad anmälan till ortsmyndigheten

den 8 januari 1925

den 31 december 1924

av sig för
Magistraten i

av N. K. Korva W. Väinänen

Abv. 6/V-25.

Föreningens registernummer: 10.911
föreningregistret folio 297/7R-29
Antecknad i ortsförteckningen folio
Kangjord i Registreringsdagen No -

ministeriet	ministeriet
Socialstyrelsen har godkänt denna förening för inskrivning i föreningsregistret och har till föreningens namn fogats k.f.f.; r.f.	Helsingfors, Socialstyrelsen
den 21 september 1925	den 21 september 1925
A. J. Wistings Hella Järvelin	



Anmälan till föreningsregistret.

Hos Magistraten i Åbo stad

anmäles härmed till inskrivning i föreningsregistret nedanstående förening.

Föreningens namn och det tillägg som vid inskrivningen skall fogas till namnet, antingen

„registrerad förening“ eller och dessa ords förkortning „r. f.“

Åbo Speditör- och Skeppsmäklarämbetsförening - Turun Speditööri- ja laivamakkariyhdistys r. f. - r. y.

Föreningens hemort: Åbo stad

Föreningens ändamål och arten av dess verksamhet: Föreningen har till ändamål att utgöra en sammanslutning mellan speditors- och skeppsmäklarifimror i Åbo stad och avser att tillvarata dessas gemensamma intressen, ävensom att arbeta trafiken på orten till frömma.

Huru kallelse till möte skall ske och övriga meddelanden bringas till medlemmarnas kännedom:

Kallelse till val- och årsmöte sker genom annons i ortstidning minst fyra dagar före mötet, eller och genom envar medlem inom samma tid åtgången skriftlig kallelse. Övriga möten sammankallas på samma sätt som åtgången före mötet.

Pris 1:- F. R. Blankett N:o 3.
Skolmaterialie Centralen AB.

tely varastosta toiseen syö vähäisiä resursseja ja hankaloittaa sataman toiminnan sujuvuutta.

Maistraattiin toimitetun yhdistysrekisteri-ilmoituksen liitteenä oli yhdistyksen 5. joulukuuta 1924 päivätty kokouspöytäkirja. Tätä kokousta voidaan pitää yhdistyksen virallisena ensimmäisenä kokouksena. Näin ollen yhdistys oli jos-sain määrin toiminut jo ennen virallista perustamiskokousta. Läsna tässä perustamiskokouksessa olivat:

- johtaja Julius Jansson, A.B. John. Gust. Wikeström & Krogius & Co O.Y.
- johtaja Thomas Kramer, Borea Expedition
- johtaja Emil Merisalo, A.B. Victor Ek O.Y.
- johtaja Axel Merisalo, H. Elmgren & Co ja Finlands Spedition Central
- johtaja Carl Gädeke, A.B. O. Schröder & CO O.Y.
- merikapteeni Mainio Grönroos, Meritoimi Osa-kyhtiö
- herra Gunnar Björkqvist, John Nurminen O.Y.
- johtaja John Lindblom, A.B. Lindblom & Petersen O.Y.

Tässä kokouksessa vahvistettiin virallisesti yhdistyksen säännöt. Sääntöjen mukaan yhdistyksen tarkoituksena on yhdistää Turussa toimivat speditööri- ja laivanmeklariyritykset, vahtia yhteisiä etuja, vastustaa vilpillistä kilpailua huolinta-alalla ja toimia yhteistyössä liikenteen hyväksi. Oikeus pyrkiä jäseneksi annettiin Turussa toimiville alan yrityksille. Säännöissä käytiin myös läpi hallituksen jäsenet ja heidän valintansa, yleiset vuosikokoukset, kokouksen koollekutsuminen ja muut yhdistyksen toimintaan liittyvät asiakysymykset. Yhdistyksen ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin johtaja Julius Jansson, joka toimi tehtävässään aina vuoteen 1952

asti, jolloin puheenjohtajaksi tuli Eric Oscar Wikeström. Vuoden 1959 lokakuussa yhdistyksen nimi, joka oli aiemmin muotoa Åbo Speditör- och Skeppsmäklareförening – Turun Speditööri- ja Laivanmeklariyhdistys, muuttui muotoon Turun Huolinta- ja Laivanselvitysliikkeiden Yhdistys Ry – Åbo Speditör- och Skeppsmäklarforening.

Yhdistyksen ensimmäinen vuosikertomus alkaa kertomuksella siitä, miksi ja kenen toimesta yhdistys perustettiin.

”Sedan i början av år 1924 en sammanslutning mellan i Åbo arbetande speditions- och skeppsmäklarfirmor ingåtts för att arbeta för förbättringen av gemensamma intressen ävensom trafiken på orten till fromma och denna sammanslutning hade att uppvisa goda resultat, bildades vid konstituerande möte den 5 december 1924 ÅBO SPEDITÖR- OCH SKEPPSMÄKLAREFÖRENING – TURUN SPEDITÖÖRI- JA LAIVANMEKLARIYHDISTYS att fortsätta med arbetet i förenämnda syftemål. Efter det stadgar antagits och stadfästelse å samma erhållits, vidtog föreningens verksamhet i början av år 1925. Av speditions- och skeppsmäklarfirmorna i Åbo hava 13 firmor anslutit sig såsom medlemmar i föreningen.”

Ensimmäisen toimintavuoden aikana yhdistys kokoon tui neljä kertaa keskustelemaan eri kysymyksistä. Tärkeitä kysymyksiä oli suhteiden luominen yhteistyötahoihin ja vastaaviin ulkomaalasiin ja kotimaisiin yhdistyksiin. Myös talviliikenteen järjestelyt olivat keskustelunkohteena heti ensimmäisenä vuonna. Talviliikenne oli pitkään tärkeä tema yhdistyksen toiminnassa ja sen merkitystä käsitellään omassa luvussaan.

Vaikka yhdistys olikin perustettu yksimielisesti tarpeeseen, ei alku ollut helppo. Jo maaliskuussa 1925 ongelmana oli se, että yleiskokous ei ollut päätösvaltainen liian pienen osallistujamäärän takia. Siksi hallitus lähetti jäsenilleen kir-

jeen, jossa toivoi kaikilta suurempaa aktiivisuutta yhdistyksen toiminnassa. Ensimmäisten vuosien vuosikokouksissa on havaittavissa sama ilmiö. Läsnä olivat aina tietyt, aktiivisesti mukana toiminnassa olleet yritykset, jotka olivat samoja kuin 1924 joulukuussa yhdistystä perustettaessa. Esimerkiksi vuoden 1929 helmikuussa vuosikokouksessa oli läsnä vain viisi henkeä, joista osa toki edusti useampaa yritystä valtakirjojen turvin. Vuosikokouksen pöytäkirja on vajaan sivun mittainen ja käsittää ainoastaan muutaman kohdan.

Selitystä alkuvuosien vähäiselle aktiivisuudelle ei ole lähteiden perusteella mahdollista päätellä. Yksi mahdollinen selitys on Turussa toimivien alalla olleiden yritysten vähäinen määrä vielä 1920-luvulla. Toinen vaihtoehto on, että kaikki yritykset eivät vielä kuuluneet yhdistykseen. Vuosikokouksessa hyväksyttiin vuosittain uusia jäseniä. Esimerkiksi vuoden 1930 vuosikokous vahvisti viiden uuden yrityksen jäsenyyden yhdistyksessä. Osallistujien määrä vuosikokouksissa kasvoi hitaasti vuosi vuodelta, ja vuoden 1954 vuosikokoukseen osallistui jo 27 jäsenyritysten edustajaa, vaikka esityslistalla ei ollut mitään aiemmista vuosista poikkeavaa.

Yhdistyksen ensimmäisten vuosien kirjeenvaihto on pääosin ruotsiksi ja sitä leimaa ajalle tyypillinen yletön muodollisuus ja kohteliaisuus. Eräässä harvassa suomeksi kirjoitetussa kirjeessä nimettömäksi jääneelle vastaanottajalle ilmoitetaan, että *”allekirjoittaneella on täten kunnia ilmoittaa Teille, että Teidät Turun Speditööri- ja Laivanmeklariyhdistyksen varsinaisessa kokouksessa 1/6/1926 valittiin kauppakamariyhdistyksen kevätkokouksessa maanantaina 21/6 klo. ½ 2 i.p. Kauppaseurassa edustamaan Speditöriyhdistystä keskustelussa koskeva Turun satamaa. Teidän tai Teidän edustajanne läsnäolo on niin muodoin välttämätön”*.

Toinen esimerkki huolitellusta kielestä on lokakuussa 1926 jälleen Rautakauppa Osakeyhtiö Teräkselle osoitettu kirje.

”Turun Speditööri- ja Laivameklariyhdistys ottaa täten vapauden lähettää Teille yhden kappaleen Pohjoismaiden Speditöriyhdistyksen yleisiä määräyksiä ja pyytää erikoisesti saada kiinnittää huomionne 1§:ssä oleviin määräehtoihin huonosti merkittyyn tavaraan nähden.”

Kyseinen yritys oli sitä mieltä, että huolintaliikkeet ve-loittivat liikaa etumaksuja. Yrityksen perehdyttyä yhdistyksen lähettämään ohjeistoon, se lähetti yhdistykselle kirjeen, jossa osoitti edelleen tyytymättömyytensä maksuja kohtaan.

”Meille lähetetyt Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset ”määräykset” olemme myöskin lukeneet. Huomaamme, että ne ovat sellainen kokoelma speditöörin etuja ja oikeuksia, että ainoastaan laivojen konossementit lukemattomine klausuleineen vetävät niille vertoja.”

Asiassa päästiin lopulta kaikki tyydyttävään lopputulokseen, sillä huolintayhtiö oli laskuttanut Rautakauppa Terästä aivan oikein perustein.

Muistitietojen mukaan koko yhdistyksen toimintaa leimasi ensimmäisinä vuosikymmeninä muodollisuus. Yhteinen kieli oli ruotsi aina 1960-luvulle saakka, koska lähes kaikki alalla toimivat yrityksetkin käyttivät ruotsia. Koko-uksissa herrat ja konsulit istuivat toisiaan teititellen rusetit kaulassa ja tumma puku päällään. Uutena toimintaan mukaan tulleista toiminta oli jäykkää. Merkittävää kuitenkin on, että yhdistyksestä ei tullut konjakkia juovaa herrakerhoa, vaan siitä muodostui yhteistyöelin kaikille alalla toimiville.

Undertecknade ansala sig härmed till medlemmar i "ABO SPELITOR-
 OCH SKEPPSMAKLAREFÖRENING" i enlighet med de bestämmelser som fattades
 av spelittörer och skeppsmaklare vid möte å Handelsägillet i Abo den 6 februa-
 ri 1924 och från vilket möte utdrag ur protokollet på omstående sida åter-
 givres:

Firma:

Telefonnummer
 per vilken Helsinglands förande före-
 ningen böras förnas.

A. B. JOHN EUST AKTIETIDNING <i>John Eust & Co O.Y.</i>	9.10
BORES EXPEDITION <i>Bora</i>	719
A. B. VICTOR EK O.Y. AKTIEBOLAGET GUDNAR SÖDERSTRÖM <i>Gudnar Söderström</i>	2574
pp. John J. Junturi O.Y. <i>John Junturi Aktieföretag</i>	1059
<i>John Junturi</i>	2619
<i>John Junturi</i>	1588
<i>Harald G. G. G.</i>	1706
NEERITIMI-OSUUKKINEN <i>Neeritimi-Osuukkinen</i>	1757
H. NEBERMAN <i>H. Neberman</i>	157
pp. Matt. Mattson Inh. Matt. Mattson	2782
AKTIEBOLAGET JOHN DAHLBERG <i>John Dahlberg</i>	2564
pp. H. B. ENROTH & Co O.Y. <i>H. B. Enroth & Co</i>	91
Ab. Speditörskontor <i>Speditörskontor</i>	670
H. ELMGREN & Co <i>H. Elmgren & Co</i>	255
FINLAND SPELITOR-CENTRAL <i>Speditörskontor</i>	2684

Perustamiskirjaan listatut yhdistyksen perustajajäsenet.



Sota-aika

Sotaan valmistautuneessa Suomessa oli väestönsuojelusuunnitelmat monin paikoin vielä pahasti kesken aivan sodan kynnyksellä. Näin oli myös Turussa. Vain kaksi viikkoa ennen talvisodan puhkeamista astui voimaan laki, joka velvoitti kunnat järjestämään väestönsuojelun kaikille kuntalaisilleen. Lokakuussa 1939 vahvistettiin myös erityisohje, joka koski satamien ja kauppaa-alusten ilmasuojelua. Ohje sisälsi rakennusmääräyksiä, joiden mukaan satamien varastosuojat ja laiturit tuli rakentaa mahdollisimman kestäviksi. Lisäksi rakennuksista tuli tehdä kaasunpitäviä valitsemalla materiaaleiksi tulenkestäviä aineita. Väestönsuojien rakentaminen aloitettiin kiireellä ja niitä järjestettiin niin satamassa sijainneen voisoijan konehuoneeseen, Vientikunta Muna Oy:n rakennukseen kuin Oy Erickson Ab:n rakennukseen Linnankadulle. Ilmasuojaa satamalle toi Kakolanmäelle ja Korppoolaismäelle sijoitetut ilmatorjuntayksiköt. Käytännössä koko muu kaupunki oli vailla ilmatorjuntaa, koska voimat keskitettiin sataman ja Pansion öljysataman suojaamiseen.



Säkkitavaran purkua 1920-luvulla. Kuva: Turun sataman kokoelmat.

Juuri ennen sotaa Turku oli Suomen neljänneksi suurin satama ulkomaanliikenteen määriä mitattaessa. Turkuu suurempia olivat Helsinki, Kotka ja Hamina. Ennen sotaa maataloustuotteiden vienti oli Turusta kasvanut voimakkaasti ja samanaikainen vilkas tuonti piti sataman ja huolitsijat kiireisinä. Suomen satamista vain Turussa ja Helsingissä oli runsaasti sekä kylmiä että lämpimiä varastoja, joten oli luonnollista, että helposti pilaantuvien tuotteiden tuonti ja vienti keskittyi juuri näihin satamiin. Sodan syttymisen jälkeen syyskuussa koko Suomen ulkomaankauppa alistettiin valtion valvontaan ja lisenssipakon alaiseksi. Tämä hankaloitti kaikkea toimintaa, mutta ennen kaikkea huolintayritysten pyrkimyksiä pitää edes jonkinlaista normaalin kaltaista toimintaa yllä. Jatkosodan aikana hintasäännöstely koski myös huolinta-alaa.

Vuonna 1940 kaikkien satamien liikenne oli romahtanut huimasti edellisestä vuodesta sodan ja Tanskan salmien sulkemisen myötä ja samalla Turusta oli tullut toiseksi suurin satama heti Helsingin jälkeen. Sotavuodet olivat Turun satamalle hyvin poikkeuksellisia siitäkin syystä, että tuolloin vienti oli suurempaa kuin tuonti. Turun satama oli koko Suomen ulkomaanyhteyksille niin keskeinen, että sen liikenteen suojaamiseen kiinnitettiin poikkeuksellisen paljon huomiota. Satamaa suojaamaan saapui tammikuussa 1940 kaksi panssarilaivaa, jotka ankkuroivat strategisesti tärkeisiin kohtiin. Laivat viipyivät Turussa talvisodan päättymiseen saakka. Kaikista varotoimista huolimatta satama oli Turun eniten pommitettu kohde ja se koki pommituksissa suuria vaurioita. Esimerkiksi useat nostokurjet vaurioituivat kuten myös suuri määrä varastoja ja konttorirakennuksia sekä pätkiä rautatiestä. Raivaustyöt veivät aikaa ja työvoiman resursseja. Varastojen saamien vaurioiden myötä satama-alueella oli runsaasti suoranaista jätettä, joka piti siivota pois ennen kuin korjaustöihin edes päästiin. Myös monet alukset saivat vaurioita, mutta vain kaksi upposi.

Sota näkyi satamassa pommitusten lisäksi ennen kaikkea työvoiman puutteena. Monet jäsenyritysten työntekijät olivat kutsuntaiässä ja joutuivat rintamalle, mikä aiheutti valtavia ongelmia sataman toiminnassa. Koska vakituiset työntekijät olivat poissa, lisätyövoimaa saatiin naisista ja työttömyystöihin komennetuista henkilöistä. Monet uusista työntekijöistä olivat kokemattomia ja osan luotettavuudesta ei voitu olla varmoja. Yhdistyksen toiminnassa pitkään mukana ollut jäsen toimi itse sota-aikana satamassa pyörälähtettinä. Hänen mukaansa koko satama oli aidattu ja porttia vartioivat sotilaat. Satamaa pyrittiin siis suojaamaan myös sisältäpäin. Kuka tahansa ei päässyt sataman alueelle ja myös satamasta

poistuvia tarkistettiin, kulkihan sataman kautta huomattavia määriä sotatavaraa.

Jatkuvien ilmahälytysten takia työt satamassa keskeytyivät vähän väliä työntekijöiden rynnätessä suojaan sataman ulkopuolelle. Tämä tarkoitti jatkuvaa työajan menetystä. Satamalahtakunta pyrki siksi lisäämään satamassa olevien väestösuojien määrää ja sodan loppuessa sataman lähistöllä oli suoja jo yli 2000 ihmiselle. Suojia oli muun muassa Turun linnan vanakitornissa ja pesutuvassa, sataman voisuojassa ja linnan puistoalueella. Töitä jouduttiin tekemään paljon yöaikaan, koska tällöin ilmahyökkäykset olivat vähäisempiä. Laivojen turvallisuuden takia ne saattoivat liikkua pääosin vain pimeällä, joten töihin oli ryhdyttävä, kun laiva saapui satamaan. Talvisodan aikana talvi oli todella kylmä ja meri jäässä. Siksi laivat liikkuivat jäänsärkijöiden tekemiä rännejä pitkin turvatuissa saattueissa. Ilman saattueita, Suomessa olisi ollut huomattavasti suurempi pula niin elintarvikkeista, polttoaineesta kuin sotatarvikkeistakin. Toisaalta saattueissa kulkeneet laivat olivat helposti pommitettavia kohteita, joten kaikessa liikenteessä oli omat vaaransa.

Jatkosodan aikana tilanne oli Turun kannalta eri kuin talvisodassa. Ilmatorjuntaa oli ehditty välirauhan aikana parantaa ja miehistöä kouluttaa. Lisäksi Suomen ja Saksan yhteistyö toi kipeästi tarvittuja lisäresursseja Turun sataman suojeluun. Saksalaiset kuljettivat Pohjois-Norjasta tulevia loukkaantuneita ja lomalaisia Turun kautta eteenpäin. Ruisalontien varteen rakennettiin jopa parakkikylä, Pikku-Berliini, saksalaisten majoittamiseksi. Vaikka jatkosodassa Turun sataman pommittaminen oli määrällisesti vähäisempää kuin talvisodassa, satama kärsi edellistä sotaa suurempia vaurioita. Tavarasuojista tuhoutui lähes puolet, eikä materiaali- ja työvoimapuutteiden vuoksi ollut edes mahdollista aloittaa

varastojen korjaamista saati uusien rakentamista. Tästä joh-
tuen suuri osa Turkuun saapuneesta tavarasta ei päässyt tar-
vitsemiinsa varastoihin. Yhdistyksen jäsenliikkeet lähettivät
varastojen tuhoutumisen jälkeen asiakkailleen yhteisen tie-
donannon, jossa pahoittelivat tilannetta, mutta totesivat, että
olosuhteille ei ollut mitään tehtävissä.

*”S.H.T. Seurauksena siitä vilkkaasta liikenteestä, mikä nyky-
ään vallitsee Länsi-Suomen satamissa ja erikoisesti Turussa, sekä
niistä valtavista tavaramääristä, mitkä ovat saapuneet ja joita
edelleen odotetaan, on syntynyt tilanne, josta allekirjoittaneet
huolintaliikkeet ja höyrylaiva-asiatoimistot ovat katsoneet välttä-
mättömäksi ilmoittaa asiakkailleen.*

*Vallitsevat olosuhteet ovat aikaansaaneet sen, ettei tavaroita
ole voitu eikä toistaiseksi voida käsitellä tavalla, johon asiakaspii-
ri on tottunut, ja jota se edelleen monessa tapauksessa pitää mah-
dollisena, nähtävästi sillä perusteella, että tilannetta ei tunneta.
Jatkuvasta rautatievaunujen puutteesta sekä siitä luonnollisesta
etuoikeudesta, mikä puolustusvoimain tavaroilla on, johtuu, että
siviilituontitavaroita ei voida saada matkaan kohtuulliseksi kat-
sottavan ajan kuluessa, eikä tämä ainoastaan koske suurempia
partioita, vaan ylipäänsä kaikkea tavaraa ja riippumatta edel-
leentoimitustavasta. Tästä aiheutuu luonnottoman pitkä varastoi-
miaika ja kun suuri osa tavarasuojista Turun satamassa on tuhou-
tunut ilmapommituksissa, on tästä seurauksena, että ainoastaan
pienehköä osaa tavaroista voidaan säilyttää tavarasuojissa. Par-
haimmallakaan tahdolla ei voida välttää sitä, että myöskin arkaa
tavaraa on pakko varastoida ulkosalle, ja mikä pahinta, peitteitä
on voitu varata vain rajoitettu määrä tavaroiden suojelemiseksi.
On myöskin merkillepantavaa, että tavaroiden tehokas vartiointi
on mahdoton. Allekirjoittaneet eivät niinmuodoin voi välttää niitä
mahdollisia vahinkoja, joita sateen sattuessa tai muulla tavoin voi
tapahtua, vaan nämä on käsitettävä ”force majeure” -tilanteesta*

johtuneiksi. Turussa, lokakuussa 1941. Boren Toimisto, O.Y. Viktor Ek A.B., O.Y. H. Elmgren & Co A.B., O.Y. Enroth A.B., Hertell & Co, O.Y. Huolintakeskus A.B., A.B. Lindblom & Petersen O.Y., Merihuolto O.Y., Meritoimi O.Y., H. Nebermn, John Nurminen O.Y., O.Y. O. Schröder A.B., O.Y. Wikerström & Krogius A.B.”

Ilmapommitusten lisäksi liikennettä häittäsi Neuvostoliiton sukellusveneet ja miinat, joiden raivaamiseen kului paljon aikaa ja voimavaroja. Laivat kulkivat edelleen pääosin saattueissa, joskaan ilman saattuetta liikkuminenkaan ei ollut koko aikaa kiellettyä.

Työvoimaongelmat jatkuivat myös jatkosodassa. Koska talvisodan aikana oli jo huomattu, että väliaikaiset työntekijät eivät selvinneet sataman töistä hyvästä motivaatiosta ja työmoraalista huolimatta, sotilasjohto oli valmis myöntämään satamatyöläisille vapautuksen asepalvelusta, mikäli nämä palasivat satamaan töihin. Sataman toiminnan turvaaminen oli yleisen edun vuoksi välttämätöntä ja siksi poikkeukselliseen järjestelyyn oltiin valmiita myöntymään. Päämajan kaupallisen osaston huolintatoimiston käskystä yhdistys joulukuussa 1941 toimitti tiedot kaikista jäsenyritystensä palveluksessa olleista palvelusikäisistä miehistä. Toiveena oli saada osa työntekijöistä takaisin töihin joko vapauttamalla asepalveluksesta tai määräämällä palvelukseen juuri satamaan. Jo syyskuussa 1941 oli eräs huolitsijaliike lähestynyt Turunmaan Suojeluskuntapiirin esikuntaa toivoen, että yrityksen palveluksessa oleva nostoväkeen kuuluva sotamies pääsisi takaisin töihin. Perusteluina esitettiin vilkastunut liikenne sataman kautta ja työvoimapula konttoreissa.

”Kun suurin osa tehtävistämme ja edelleentoimitettavista tarvoista kuuluu puolustusvoimille on meille arvaamattomien vahinkojen ja viivytysten välttämiseksi välttämätöntä saada takaisin osa aikaisemmin vakituisessa palveluksessamme olevia.”



Kanavalaiturin satama vuonna 1931. Kuva: Turun sataman kokoelmat.

Maaliskuussa 1942 satamassa vieraili luutnantti, jonka kanssa käytyjen keskustelujen tuloksena yhdistys lähetti kirjelmän päämajan rahtaus- ja huolintaosastolle.

”Merenkulun merkitys maallemme, varsinkin nykyaikana, on niin tunnettu, että sen mainitseminen tässä on tarpeetonta, ja yhtä suuresta merkityksestä ovat satamatyöt. [] Johtuen Turun Satamaan kohdistetusta valtavasta merenkulusta, varsinkin sodan syttymisen jälkeen, jolloin suurin osa maamme tuonnista on ollut keskitettynä tänne, ovat liikkeiden henkilökunnat suuresti rasiintuneet. Raskaat ylityöt ovat olleet sääntönä, lomina ei ole ollut. [] Työvoiman lisääminen on sen sijaan välttämätöntä, ja on se erittäin tärkeää juuri siksi, että huomattava osa maan puolustukselle sekä huollolle tulevasta tavarasta on kuljetettu ja epäilemättä myös vastaisuudessa tullaan kuljettamaan tämän sataman kautta.”

Työolosuhteet eivät olleet kummoiset kuten edellisestä kirjeestä voi päätellä: työvälaineet olivat puutteellisia, päivät pitkiä ja kiireisiä ja peseytymismahdollisuudet harvassa. Kaikesta oli pulaa. Autoja oli saatavilla vain vähän ja silloinkin kun auto saatiin käyttöön, oli polttoainepula akuutti. Myös öljystä oli pulaa. Silti yhteishenki oli hyvä ja myös yhteistyö saksalaisten kanssa sujui tarvittaessa jouhevasti. Pelko vakoi-lijoi-ista oli silti olemassa ja työläisiä tarkkailtiin tehostetusti tihutöiden ja varastelun estämiseksi.

Yhdistyksen toiminta sodan aikana oli luonnollisesti rajoittunutta. Kirjallisia lähteitä on jäljellä vain vähän, mutta niistä voidaan päätellä, että vuosikokous järjestettiin vuosittain, joskin osanottajamäärät olivat niukkoja ja kokoukset pikaisia. Vuoden 1941 vuosikokouspöytäkirjassa käsitellään sodan vaikutuksia Turun satamaan.

”Det nya krig som grannen i öster senaste sommar påtvingade vårt land har i hög grad berört den verksamhet Föreningens medlemmar företräder.”

Kuten edellä jo mainittiin, ilmapommitukset juhannuksen aikaan vuonna 1941 tuhosivat suuren osan varastotiloista aiheuttaen suuria vaikeuksia liikenteelle. Suomen muut satamat kokivat myös suuria tuhoja ja siksi Turun merkitys korostui.

”En konstant brist på järnvägsvagnar åstadkom att godsanhopningen i hamnen blev större än kanske någonsin tidigare och have förhållandena överhuvudtaget gestaltat sig på sådant sätt att Föreningen resp. dess styrelse funnit anledning behandla och vidtaga åtgärder i ett flertal härav föranledda frågor.”



Jatkosodasta rauhaan

Sodan vielä jatkuessa tammikuussa 1944 lähetti Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö kirjelmän Suomen Speditöryhdistykselle, jota kautta kirje saapui myös Turkuun.

”Elinkeinotoiminnan säännöstelytoimikunta on kiinnittänyt huomiota siihen, että huolinta- ja ahtausalan liikkeiden lukumäärä on sotavuosina lisääntynyt huomattavasti, vaikka laivaliikenne on vähentynyt. Koska kyseessä saattaa olla myöskin työvoima-asioiden hoitoa vaikeuttava epäterve konjunkturi-ilmio, pyytää toimikunta arv/yhdistyksenne mahdollisimman yksityiskohtaista lausuntoa tästä kysymyksestä. Elinkeinotoiminnan säännöstelytoimikunnan varapuheenjohtaja: Hallitusneuvos Jouni Hakkinen.”

Turussakin oli kiinnitetty huomiota kirjeessä kuvattuun ilmiöön eikä yhdistys katsonut hyvällä uusia yrittäjiä sata-massa. Esimerkiksi Viipurissa aiemmin toimineet yritykset etsivät itselleen uusia toimipaikkoja. Monesti kiistaa aiheuttivat erilaiset toimintakulttuurit ja luonnollisesti myös pelko vanhojen toimijoiden töiden vähenemisestä. Reviirijattelu oli vahvaa. Turkuun pyrkineet evakuoituiden yritykset tais-telivat kuitenkin elossa pysymisestä siinä missä vanhat Tu-

russa toimineet jäsenyrityksetkin. Toimilupaa toimipisteen avaamiseksi Turussa oli hakenut O.Y. Knudsen & Lindfors A.B. Ensimmäisellä kerralla Elinkeinotoiminnan säännösteilytoimikunta oli hylännyt hakemuksen, mutta toisella kertaa yritys sai luvan. Tästä tuohtuneena yhdistys lähestyi samaista toimikuntaa huhtikuussa 1944 omalla monisivuisella kirjelmällään, jossa voimakkaasti kritisoi toimiluvan antamista.

”Yhdistys ei kuitenkaan voi lainkaan käsittää millä perusteella tällainen anomus on voitu hyväksyä ja huomioonottaen mitä tämä ennakkotapaus voi aikaansaada ja missä asemassa varsinkin huolintatoiminta Turussa on sodan vuoksi, on Yhdistys pakoitettu anomaan, että tämä asia tutkittaisiin uudelleen. Ei ainoastaan huolitsijajärjestöt vaan kaikki viranomaisetkin, joilta on pyydetty lausuntoa ovat asettuneet täysin kielteiselle kannalle mainitun toiminnan Turun konttorin perustamisesta. On käsittämätöntä mikä on saanut Toimikunnan hyväksymään tämän, – jollei aivan erehdyttäviä tietoja ole esitetty, – sillä mahdotonta on osoittaa ainoatakaan pätevää todistetta, joka perustelisi mainitun konttorin avaamista täällä. [_____] Mikään kilpailukateus ei määrää Yhdistyksen kantaa tässä asiassa, vaan suoranainen pakko. Nykyään tällä paikkakunnalla on 24 huolintaliikettä. [_____] Jollemme ole saaneet vääriä tietoja, työskentelee Tukholmassa 28 liikettä tällä alalla; näin ollen on lukumäärää Turussa pidettävä aivan luonnottoman suurena. Vertauksena mainittakoon että huolintaliikkeitä Turussa vuonna 1914 oli 5, – vuonna 1939 – 16. Sota-aikana on siis voimakas lisäys tapahtunut, vaikkakin työt, kuten tunnettua, huomattavasti ovat vähentyneet. Näin ollen olisi Valtioneuvoston yllämainitun päätöksen ainoana loogillisena johdonmukaisuutena se ettei ainakaan uusia liikkeitä sallittaisi perustaa.”

Loppukirjeessä yhdistys epäili, että yritys ei juuri omannut edes kokemusta huolintatoiminnasta ja työvoimastakin heil-

lä oli pulaa. Ainoana syynä alalle tunkemiseen yhdistys piti epäterveen kilpailun syntymistä. Helsingissä sataman toiminta oli jatkosodassa jo vilkkaampaa kuin talvisodan aikana, mutta Turku oli ongelmissa pois jääneen talviliikenteen takia. Hätä oman elinkeinon puolesta oli aito ja välittyi hyvin kirjeestä. Loppukaneettina yhdistys vielä vetosi Toimikuntaan.

”Yhdistys on tämän johdosta pakoitettu anomaan, että tämä asia otettaisiin uudelleen käsiteltäväksi ja Yhdistyksen mielestä ei ole muuta mahdollisuutta kuin, että Toimikunta tässä esitettyjen tosiseikkojen perusteella toteaa aiheelliseksi peruuttaa O.Y. Knudsen & Lindfors A.B:lle antamansa luvan Turun konttoria varten, jonka peruutuksen yllämainittu lakikin edellyttää.”

Pettymys on varmasti ollut suuri, kun toukokuussa tulleen vastauksen mukaan ”kirjelmä ei anna aihetta enempiin toimenpiteisiin toimikunnan taholta”. Yhdistys ei tästä lannistunut, vaan lähetti heinäkuussa 1944 uuden kirjelmän Elinkeino toiminnan säännöstelytoimikunnalle. Tässä kirjelmässä yhdistys toi esiin mielestään uusia syitä toimiluvan peruuttamiselle. Yksi syistä luvulle oli pelko Helsingin sataman hiljentymisestä ja töiden siirtymisestä entisestään Turkuun. Näin ei kuitenkaan ollut tapahtunut, vaan työt pikemminkin olivat vähentyneet. Tämän johdosta yhdistyksen mielestä Turussa jo toimineet 24 huolintaliikettä olisivat aivan mainiosti pystyneet hoitamaan kaikki Turkuun tulleet työt. Ongelmana oli yhdistyksen mukaan pääasiassa työvoimapula. Sodan edelleen jatkuessa työmiehistä oli pulaa, eikä uudelle yrittäjälle riittänyt työvoimaa kuin vanhoilta yrityksiltä ryöväämällä.

Sotavuosien talvet olivat leutoja, joten talviliikennettä ei ollut pariin vuoteen ollut laisinkaan. Sota oli muutenkin vähentänyt Turussa käyvien laivojen määrää dramaattisesti; vuonna 1938 yhdistyksen laskujen mukaan Turussa kävi 1441 ja vuonna 1943 enää 787 laivaa. Tästä huolimatta oli

huolintaliikkeiden määrä noussut joka vuosi. Yhdistyksen huoli ja turhautuneisuus oli vahvaa ja ärsytystä aiheutti se, että elinkeinoelämän säännöstelyllä oli pyritty laajentumisen rajoittamiseen ja kilpailun minimointiin ja silti uusi yritys sai toimiluvan, vaikka mikään syy ei sitä puoltanut. Heinäkui-nen kirjelmä oli myös yhdistyksen kannalta pettymys. Lokakuussa tulleen vastauksen mukaan elinkeinotoiminnan säännöstelytoimikunta piti myöntävän päätöksensä voimas-sa. Tähän ratkaisuun yhdistys ilmeisesti tyytyi, sillä enempää kirjeenvaihtoa ei asian tiimoilta ole säilynyt.

Yhdistyksen vuoden 1945 vuosikertomus on lyhyt ja synkkäsanainen. Vuosi oli kaikin puolin huono ja liikenne hyvin niukkaa. Suomi oli vasta toipumassa sodasta ja vaikka kaikkien toiveena oli nopea toipuminen, vei toiminnan vilkastuminen ja normalisoituminen oman aikansa. Sodan jälkeisen ajan säännöstelymääräykset rajoittivat entisestään vientiä ja tuontia ja satamassa oli hiljaista. Pommitusten jäl-kien korjaaminen vei oman aikansa ja siihen hiljainen kausi tarjosi mahdollisuuden. Lievää myönteistä ajattelua oli kuit-tenkin jo ilmassa. Asioiden ei uskottu voivan enää muuttua huonommiksi ja satamassa oli odottava tunnelma.

Yhdistys oli sataman hiljenemisen johdosta aktivoitunut muussa toiminnassaan ja muun muassa lähettänyt kaupungin johdolle kirjeen rautateiden huonosta tilasta, jonka johdos-ta vähäininkin liikenne oli hankalasti hoidettavissa. Lisäksi yhteyttä pidettiin Suomen Speditööriyhdistykseen. Aiheena oli laitton kilpailu, jota yhdistyksen mielestä tapahtui ja joh-on tuli rivakasti puuttua. On luonnollista, että samalla kun yhdistyksen jäsenten työmäärät vähenivät, kilpailu harvoista tehtävistä tiukentui entisestään.

Vuoden 1946 alussa Turkuun oli taas pyrkimässä uusi huolintayritys. Tällä kertaa kyseessä oli Johnsson & Co. Yh-

distys oli jälleen kerran yhteydessä Suomen Speditööriyhdistykseen, jolta pyysi mielipidettä asiaan. Kirjelmään on sisällytetty myös mielenkiintoista tietoa Turun sataman tilanteesta. Yhdistyksen mukaan vuonna 1943 laivoja Turussa kävi 757 ja tavaraa Turun kautta kulki 787 tuhatta tonnia. Seuraavana vuonna luvut olivat 771 laivaa ja 637 tuhatta tonnia tavaraa ja vuonna 1945 vastaavat luvut olivat 525 laivaa ja 305 tuhatta tonnia tavaraa. Muutos oli huomattava ja sodan vaikutus oli suuri. Ilmeisesti Suomen Speditööriyhdistyksellä oli jonkin verran vaikutusvaltaa asioihin, sillä marraskuussa 1946 liitto oli saanut elinkeinotoiminnon säännöstelytoimikunnalta kirjelmän, jossa kysyttiin liiton mielipidettä jälleen uuteen yrittäjään Turun huolintamarkkinoille. Liitto pyysi yhdistyksen kantaa kirjeitse. Yhdistyksen kanta oli selvä; uusia toimijoita ei Turkuun kaivattu. Sama mielipide oli voimissaan vielä vuoden 1947 keväällä, jolloin asiaa käsiteltiin jälleen uuden yrityksen pyrittä Turun markkinoille. Silti huhtikuussa 1947 yhdistyksen jäsenlistasta, jossa on 17 nimeä, löytyy myös Oy Knudsen & Lindfors Ab.

Sodan aikainen hintasäännöstely vaikutti omalta osaltaan lähes kaikkeen elinkeinoelämän toimintaan sotavuosina. Marraskuussa 1943 yhdistys lähestyi kansanhuoltoministeriötä hinnankorotusten vuoksi. Ahtausmaksut olivat nousseet ministeriön luvalla koko maassa 4 prosenttiyksikköä jo aiemmin, mutta Turussa ahtaushinnat pysyivät entisellään. Tällöin Turun huolitsijat eivät kokeneet voivansa nostaa hintojaan. Nyt kuitenkin ahtaajat ilmoittivat nostavansa hintojaan ministeriön hyväksynnällä 11,5 prosenttiyksikköä. Yhdistys halusi jäsenilleen oikeuden nostaa myös hintoja vastaavasti.

”Tämä aiheuttaa etteivät huolintaliikkeet voi tulla toimeen aikeisemmilla maksuilla ja näin ollen on allekirjoittanut Yhdistys pakoitettu Ministeriöltä anomaan huolintamaksujen vastaavaa

koroitusta. Nykyisien voimassa olevien palkankoroitusta koskevien lakien johdosta ovat huolintaliikkeiden menot nousseet heidän saamatta minkäänlaista korvausta, ja koska nyt työmaksutkin tulevat nousemaan mainitulla 11,5%:lla katsoo Yhdistys Turussa voimassa olevien huolintamaksujen koroituksen samalla %-määrällä aiheelliseksi.”

Ministeriö pyysi lisäselvityksiä, jonka johdosta yhdistys lähetti listan Turussa voimassa olevista hinnoista ministeriölle. Lopputuloksesta ei ole varmaa tietoa, mutta voidaan olettaa, että kohtuulliseen pyyntöön suostuttiin. Lisäksi yhdistyksen aiempi tarvittaessa hyvinkin kiivas ja vilkas kirjeenvaihto kulloisenkin asian puolesta antaa olettaa, että mikäli ministeriön päätös ei olisi ollut myönteinen, yhdistys olisi ajanut asiaa edelleen aktiivisesti eteenpäin.

Seuraavan kerran yhdistys kirjeenvaihdon perusteella oli tekemisissä kansanhuoltoministeriön kanssa vuonna 1945, jolloin se anoi lupaa korottaa Turussa voimassa olleita tarkastus- ja haltuunottotariffeja. Tällöin ministeriö vahvisti uudet hinnat yhdistyksen toiveiden mukaisesti. Seuraavan kerran hintojen korotus oli ajankohtaista jo vuonna 1947. Sodan jälkeisestä työvoimapulasta seurasi luonnollisesti palkkojen nousu. Turussa tarkastusmaksumiesten tuntipalkka oli parissa vuodessa noussut 175 prosenttiyksikköä ja tämän vuoksi myös tarkastusmaksuja oli jälleen pakko korottaa. Kansanhuoltoministeriön hintaosasto suostui maltillisiin hinnankorotuksiin, mutta yhdistyksen toivomiin lukuihin ei saatu hyväksyntää.

Samana vuonna Oy Huolintakeskus Ab toi yhdistyksen käsiteltäväksi ahtaajien veloituksista syntyneen kiistan. Ahtaajat laskuttivat Turussa huomattavasti korkeampia maksuja kuin Helsingissä ja tämä ei Turussa miellyttänyt. Ahtaajat perustelivat Turun korkeampaa hintaa Helsinkiä heikommilla

työoloilla, mutta tämä ei Huolintakeskuksen mukaan voinut olla riittävä selitys. ”Kun massatavaran purkaus vaunusta laiturille eri satamissa tapahtunee suunnilleen samaan tapaan, ei mielestämme pitäisi olla olemassa edellytyksiä näin suurelle hin-
taerolle.” Kyse ei ollut pelkästään huolitsijoiden ja ahtaajien välisestä kiistasta, vaan koko Turun sataman talviliikenteen kilpailukyvyistä.

Vuosi 1946 oli jo Turun satamalle huikean kasvun vuosi. Vuoteen 1945 verrattuna ulkomaisten alusten määrä kasvoi 70 prosenttiyksikköä ja tonnimääräisesti liikenne kasvoi moninkertaiseksi. Sodan päättymisestä oli edelleen vain vähän aikaa, mutta taloudellinen kasvu oli jo alkanut ja sotakorvausteollisuus teki osansa myös viennin kasvulle.

Monien mielestä sodan jälkeisistä tapahtumista tärkein kuitenkin oli kahvilaiva Herakleen saapuminen Turkuun 24. helmikuuta 1946. Laivan lastina oli ensimmäinen kahvierä sodan jälkeen ja laivaa odotettiin suurella innolla. Poikkeuksellisen lastin vuoksi poliisi vahti rahtiruumassa asti, että kaikki sujui odotetusti ja hävikkiä ei tapahtunut. Satamaan oli kerääntynyt runsas joukko ihmisiä seuraamaan laivan saapumista ja tunnelma oli suorastaan riehakas.

Toinen merkittävä tapahtuma sodan jälkeisessä Turussa oli kaupungin 700-vuotisjuhlat vuoden 1947 heinäkuussa, jolloin kokonainen viikko oli varattu juhlia varten. Yhdistys oli mukana juhlassa ja järjesti omalta osaltaan ohjelmaa. Samassa se kutsui Suomen huolintaliikkeiden liiton jäseniä vierailulle Turkuun.



Jäsenet

Yhdistyksen ensimmäisten sääntöjen mukaan yhdistyksen jäsenyyttä saattoi hakea yritys, joka todistetusti hoiti huolinta- tai laivanselvitystoimintaa Turussa.

Yhdistyksen jäseniksi haluavien tuli allekirjoittaa sitoumus, jolla kukin jäsenyritys lupautui noudattamaan yhteisiä sääntöjä. Oy Huolintakeskuksen Ab:n allekirjoittamana sitoumuksia löytyy kaksi yhdistyksen kirjeenvaihdosta. Ensimmäinen on vuodelta 1929 ja toinen vuodelta 1947. Sitoumuksen sanamuoto oli säilynyt samanlaisena.

”Eroittamisen uhalla Turun Speditööri- ja Laivanmeklariyhdistyksestä sitoudumme me allekirjoittaneet tästä päivästä kieltäytymään jättämästä minkäänlaista korvausta huolintatehtävistä jotka vastaanotamme joko kotimaisilta tai ulkomaalaisilta toimenantajilta tai heidän asiamiehiltänsä.”

Yhdistyksen jäsenmäärä on vaihdellut ymmärrettävästi huomattavasti. Perustamisvuosikymmenellä jäseniä oli keskimäärin noin 10–15. Seuraavilla vuosikymmenillä määrä hitaasti kasvoi ja vuonna 1956 saavutettiin jo 20. jäsenen raja. Jäsenmäärä jatkoi edelleen hidasta kasvua aina 1980-lu-

vun puoliväliin saakka, jolloin se nopeasti laski alalle myllänneiden rakennemuutosten vuoksi. Kun jäsenyrytyksiä vielä vuonna 1980 oli 28 kappaletta, vuosikymmenen lopulla jäseniä oli enää 19.

Vähentynyt jäsenmäärä aiheutti haasteita yhdistyksen toiminnalle. Vuosimaksut ja liittymismaksu olivat säilyneet vuosia, ellei jopa vuosikymmeniä, samana. Yhdistyksen taloudellinen tilanne oli suorastaan surkea. Välillä tilanne oli niin paha, että rahastonhoitaja joutui maksamaan yhdistykselle tulleet laskut edustamansa yrityksen kassasta. Tilintarkastuksen yhteydessä ongelmia olisi ollut tiedossa, joten rahastonhoitaja ilmoitti suurilla yrityksillä olevan varaa maksaa enemmän ja nosti tuntuvasti niin vuosi- kuin liittymismaksuakin. Samassa yhteydessä yhdistyksen jäsenyyttä tarjottiin aktiivisesti Turussa toimiville alan yrityksille. Aiemmin yritysten oli itse pitänyt hakea jäsenyyttä, nyt yhdistys itse lähestyi mahdollisia jäseniään. Jäsenkampanja tuotti tulosta ja jäsenmäärä kääntyi jälleen hitaaseen kasvuun ollen vuonna 1999 jo 25 jäsentä.

Jäsenmäärän kasvattaminen on ollut kiinnostuksen kohteena myöhemminkin. Alan yleisten muutosten myötä jäsenyyden rajoittaminen pelkkiin huolinta- tai laivanselvitys-alan yrityksiin olisi ollut tuhoisaa. Monet alalla toimivat yritykset kun tarjoavat paljon monipuolisempia palveluita tänä päivänä. Jäsenmäärä on viime aikoina pysynyt melko samana vaihdellen vain muutamalla. Keskimäärin jäsenluku on 2000-luvulla ollut noin 30. Yleensä yritys poistuu yhdistyksen toiminnasta toiminnan loppuessa Turussa tai yrityskaupan tai fuusion myötä. Yhdistykseen kuulumisen on koettu hyödyttävän jäseniään, joten alan toimijat ovat luontevasti liittyneet jäsenistöön.

Kriittisiäkin ääniä yhdistykseen kuulumisesta on silti kuultu. Osa jäsenyrytyksistä ei ole aina kokenut yhdistykseen

kuulumisesta olevan mainittavaa hyötyä ja asiaa on ainakin satunnaisesti käsitelty hallituksessa. Keskustelua aiheesta käytiin esimerkiksi vuonna 1993.

”Keskusteltiin yhdistyksen toiminnan tarkoituksenmukaisuudesta sekä toiminnan suunnasta tulevaisuudessa. Todettiin, että yhdistyksen tärkein tehtävä on jo sääntöjenkin mukaan yhteydenpito yhdistyksen ulkopuolisiin sidosryhmiin, minkä tehtävän yhdistys on kiitettävästi hoitanutkin. Tärkeä lisätehtävä on lisäksi jäsenkunnan kouluttaminen, minkä järjestäminen varsinkin näin huonoon taloudelliseen aikaan vaatii lisäponnisteluja onnistuakseen.”

Vastauksena kritiikkiin jäsenkuntaa on pyritty informoimaan tarkemmin yhdistyksen toiminnasta ja muistutettu sen roolista niin koulutusten järjestäjänä kuin mielipidevaikuttajanakin. Monet yhdistyksen toiminnassa pitkään mukana olleista ovat pitäneet juuri yhdistyksen suuren jäsenluvun tarjoamaa kattavaa edustusta alan toimijoihin yhdistyksen vahvuutena. Tätä teemaa käsitellään luvussa Vaikuttaminen.



Hallitukset

Yhdistyksen ensimmäisenä puheenjohtajana toimi johtaja Julius Jansson, joka hoiti tehtävää 25 vuotta. Pitkään puheenjohtajaksi valittiin aina konsuli ja toimessa sai pysyä niin pitkään kuin itse halusi. Ensimmäisen naispuheenjohtajan yhdistys sai vuonna 2006, kun Seija Hummelin-Uusilehto ryhtyi vetämään yhdistystä. Koko hallitus oli hyvin pitkään alan miehisyydestä johtuen pelkistä miehistä muodostuva. Ensimmäinen naispuolinen jäsen hallituksessa oli Monica Wikeström, jonka hallitusvastuu alkoi vuonna 2000. Uuden vuosituhannen ensimmäisellä vuosikymmenellä tapahtui radikaali muutos sukupuolien suhteessa hallituksessa ja vuoden 2011 hallituksessa naisia oli jo miehiä enemmän. Muutos on ollut nopea ja kertoo samalla alalla työskentelevien naisten lukumäärän radikaalista kasvusta.

Hallitus on koko yhdistyksen toimintahistorian aikana kokoontunut yleensä muutaman kerran vuodessa ja lisäksi aina tarvittaessa pienemmällä joukolla. Yleiskokouksia oli ennen 1990-luvun alun sääntömuutosta vuosittain vain yksi. Uusien sääntöjen mukaan yleiskokous tulee pitää kaksi ker-



Tutustumismatkalla Lübeckin satamassa huhtikuussa 1987. Kuvassa mm. Harry Sirén, Torbjörn Wikeström, Raimo Adamsson, Kalevi Nummelin, Jukka Holmroos ja Hans Hasselblatt.

taa vuodessa. Sen lisäksi yhdistys pyrkii järjestämään jäsenistölleen keskustelutilaisuuksia, joissa jäsenet voivat nostaa esiin omalle toiminnalleen tärkeitä kysymyksiä, joihin toivoisivat yhdistyksen panostavan.

Yhdistyksen puheenjohtajina aikajärjestyksessä ovat toimineet:

- *Julius Jansson* (vuodet 1924–1951)
- *Eric Oscar Wikeström* (vuodet 1952–1954)
- *Nils Wetterstein* (vuodet 1955–1959)
- *Erik Eklund* (vuodet 1960–1980)
- *Gösta Berg* (vuodet 1980–1981)
- *Eino Nummila* (vuodet 1982–1983)

- *Torbjörn Wikeström* (vuodet 1984–1999)
- *Jukka Holmroos* (vuodet 2000–2002)
- *Veli-Matti Pärssinen* (vuodet 2003–2005)
- *Seija Hummelin-Uusilehto* (vuodet 2006–)

Hallituksessa on yhdistyksen sääntöjen mukaan oltava puheenjohtajan lisäksi 5–8 jäsentä. Yleensä hallituksessa on ollut nimetty varapuheenjohtaja, sihteeri ja taloudenhoitaja. Sen lisäksi aikakaudesta riippuen hallitukseen ovat esimerkiksi kuuluneet lisäksi klubimestari ja koulutusvastaava.

Tyypillistä hallituksille yhdistyksen alkuaikoina oli pysyvyys. Sen lisäksi, että ensimmäinen puheenjohtaja jatkoi tehtävässään poikkeuksellisen kauan, myös muut nimet pysyivät samoina vuodesta ja jopa vuosikymmenestä toiseen. Usein hallituksen jäseninä aloittaneet ovat myöhemmin edenneet nimettyihin tehtäviin hallituksen sisällä. Nopea vaihtuvuus hallituksen jäsenissä on vasta viime vuosikymmenien mukanaan tuoma muutos.

Lista hallituksen jäsenistä aakkosjärjestyksessä. Listasta puuttuu osa 1970- ja 1980-luvun hallituksissa istuneista, koska tietoja ei ole saatavilla.

- *Adamsson, Raimo* (1996–2004)
- *Ahti, Ragnar* (1947–1949, 1955–1956)
- *Berg, Gösta* (1957–1981)
- *Björqvist, Gunnar* (1928–1936)
- *Eklund, Erik* (1947–?)
- *Fagerström, Henry* (1987–1990)
- *Gadolin, C.A.J.* (1926–1938)
- *Grönroos, Mainio* (1924–1925)
- *Gädeke, Carl* (1924–1938)
- *Gädeke, Harald* (1947–1949, 1955–1956)
- *Hacklin, Eric* (2004–2009)

- *Hasselblatt, Hans* (1984–1993)
- *Hasselblatt, Marina* (2005–)
- *Hellman, Claes-Gustav* (1962–1971)
- *Holmroos, Jukka* (1991–2002)
- *Hummelin-Uusilehto, Seija* (2004–)
- *Hägerstrand, Ulf* (2002–2004)
- *Ilonen, Markku* (2002–2003)
- *Inget (ent. Saarinen), Hannele* (2011–)
- *Jacobson, Bo* (1996–1998)
- *Jansson, Julius* (1924–1951)
- *Kajala, Kaj* (2003–)
- *Karlsson, Pia* (2006–)
- *Kitula, Veijo* (1999–2003)
- *Korpinen, Jorma* (2004–2010)
- *Kramer, Thomas* (1924–1934)
- *Kuntze, Eric* (1960–1961)
- *Kvarnberg, Gustaf* (1940–1954)
- *Laine, Pertti* (1997–1998)
- *Lindblom, John* (1924–1947)
- *Lindblom, Tor* (1960–1986)
- *Lindman, Sören* (1986–1990)
- *Lundén, Erik* (1982–1987)
- *Lång, Christer* (1999–2003)
- *Mahlberg, Henrik* (1991–1995)
- *Mohn, Tom* (1999–2002)
- *Nummelin, Kalevi* (1970–1990)
- *Nummila, Eino* (1950–1983)
- *Perämäki, Veijo* (1988–1995, 2004–)
- *Pärssinen, Veli-Matti* (1994–2005)
- *Quintus, Holger* (1956–1971)
- *Raula, Y.* (1936–1947, 1954–?)
- *Rönkä, Jukka* (2005–)

- *Siekkinen, Jarmo* (1991–2001)
- *Sirén, Erik* (1955)
- *Sirén, Harry* (1972–1996)
- *Strömberg, L.* (1955–1959)
- *Tallgren, Karl* (1935–1946)
- *Tiusanen, Lars* (1980?–1985)
- *Tuomi, Mervi* (2010–)
- *Turja, Runar* (1950–1953, 1955–1969)
- *Törnroos, Teppo* (2003–2007)
- *Urmas, Matti* (1999–2001)
- *Uschanow, Tomas* (2008–)
- *Wetterstein, Nils* (1955–1959)
- *Wikeström, Eric Oscar* (1952–1954)
- *Wikeström, Monica* (2000–2003)
- *Wikeström, Torbjörn* (1980?–1999)



Toiminta

Koulutus

Merkittävä osa yhdistyksen toimintaa on ollut tähän päivään asti koulutustoiminta. Tavoitteena on ollut tarjota jäsenyrityksille mahdollisuus kouluttaa henkilöstöään edullisesti. Samalla koulutusten järjestäminen on ollut keino hankkia varoja yhdistykselle. Alan uutuudet ovat tuoneet samanlaisia haasteita kaikille jäsenyrityksille, joten yhteisten koulutusten järjestäminen on ollut kaikkien edun mukaista. Koulutuksia järjestettiin pitkään yhteistyössä tullin kanssa. Tapana oli, että yhdistys järjesti tilat ja tarjoilut ja tullin kouluttajan. Myös tullin hyötyi koulutustoiminnasta, koska uusien käytänteiden opettaminen useamman yrityksen henkilökunnalle samaan aikaan oli tehokas tapa välittää tietoa kaikkia koskevista muutoksista.

Luennot ja koulutustilaisuudet ovat käsitelleet esimerkiksi muutoksia tullauskäytännöissä, tariffikysymyksiä tai muita vastaavia kaikkien toimintaa koskettavia teemoja. Yhdistyksen tallella olevista vuosikertomuksista ja muista kirjallisista lähteistä on mahdollista muodostaa summittainen kuva koulutuksista ja niiden aiheista.

Vuoden 1957 marraskuussa koulutusta järjestettiin huolintatulliaajille ja -työnjohtajille. Luennoimassa olivat tullitarkastaja Kajander, Turun sataman aseman päällikkö Härrri ja kuljetus-asiamies Jussari. Koulutusta järjestettiin yhteensä kymmenenä iltana ja läsnäolijoita oli jokaisella kerralla runsaasti.

Seuraavilla vuosikymmenillä suuri osa koulutuksista käsittelee tariffiointeja. Teemana oli niin yleinen tariffiointikurssi, erikoistariffiointikurssi kuin tullitariffiointikin. Luennoitsijoina toimivat tullihallituksen henkilökunta; tulliylitarkastaja ja tullitarkastaja. Esimerkiksi vuonna 1970 järjestettiin jälleen suosittuja tariffiointikursseja, joihin otti osaa yhteensä 50 henkilöä. Vuonna taas 1972 järjestettiin tullikamarin toimesta ja yhdistyksen pyynnöstä kone- ja tekstiiliryhmien erikoistariffiointikurssit. Yhdistyksen jäseniä pyydettiin ennalta miettimään esimerkkejä ja kysymyksiä, joihin toivottiin vastauksia. Jäsenyritykset kokosivat listan, jolla oli 13 ongelmaa, joihin toivottiin vastauksia kurssilta. Esimerkiksi haluttiin tietää Efta-todistuksen kelpoisuudesta tulliselvityksajan umpeutumisen jälkeen, nimikkeiden yhdistämisestä varaosatullauksissa ja mahdollisuudesta saada korjattua virheelliset tullilaskut ilman eri anomusta silloin kun syy on tullikamarissa.

Vielä 1980-luvulla koulutusten aiheet olivat pääosin samoja kuin aiemmilla vuosikymmenillä. Yhdentyvää Eurooppaa ennakoiden vuonna 1987 Turussa järjestettiin yhdistyksen toimesta EU-yhtenäisasiakirja, harmonoitu nimikkeistö-koulutus. Kurssi kesti kolme päivää ja sille otti osaa runsas määrä yhdistyksen jäsenyritysten henkilökuntaa. Luennoimassa oli muun muassa tullitarkastaja ja tulliylitarkastaja.

Koulutustoiminta oli vilkasta aina 1990-luvun alun lamaan saakka, jolloin yhdistyksen hallitus totesi, että huonossa taloudellisessa tilanteessa jäsenliikkeet eivät olleet halukkaita kuluttamaan varoja henkilökuntansa koulutukseen. Silti esi-



Pohjoismaiden speditööriyhdistysten edustajia koolla Göteborgissa vuonna 1958.

merkiksi ETA-sopimus ja vielä vuonna 1992 vasta mahdollinen EY-jäsenyys vaikutus huolintaliikkeiden rooliin olivat esillä jäsenien keskuudessa ja tarvetta koulutukselle oli. Helsingissä Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry järjesti vastaavan koulutuksen, jolloin Turussa koettiin, että oma koulutus olisi tarpeen järjestää myös Turussa. Vuonna 1994 yhdistys järjesti jäsenilleen ALV-koulutusta sekä kaksi koulutustilaisuutta EU:n tuomiin muutoksiin liittyvistä asioista. EU-aiheiset koulutukset jatkuivat myös vuonna 1995. Kursseilla käsiteltiin mm. tullittomuuden edellytyksiä, veronpalautuksia ja muista vastaavia kysymyksiä. Koulutukset jatkuivat edelleen vuonna 1997. Tällä kertaa aiheena olivat SAD-lomakemuutokset, Ahvenanmaan tilanne sekä PSYM-muutokset.

Vuonna 2001 koulutuksia järjestettiin kaksi. Toinen käsitelti vakiolaivausehtoja ja toinen oli huolinnan peruskurssi, jolle yllättäen huomattiin olevan tarvetta alalle tulevien uusi-

en työntekijöiden käytännön tietojen puutteiden vuoksi. Toimintasuunnitelmassa vuodelle 2002 nostettiin esiin edelleen euron aiheuttamat muutokset, jonka avuksi järjestettiin koulutusta. Koulutuksia on jatkettu myös myöhemmin 2000-luvulla kulloinkin tärkeiksi koetuista aiheista.

Opintomatkat

Yhdistyksen jäsenet ovat ottaneet osaa lukuisille opintomatkaille ja tutustumisretkille niin kotimaassa kuin ulkomailla. Osa matkoista on ollut yhdistyksen itsensä järjestämiä, mutta hallituksen edustajia on perinteisesti ollut mukana myös satamalautakunnan matkoilla. Matkoja tehtiin myös Turun Terminaalin nimissä. Monesti matkaan lähtivät samat henkilöt yhdistyksen edustajina. Matkat ovat usein olleet opintomatkoja, joiden määränpääksi on valittu satamia tai muita mielenkiintoisia alaan liittyviä kohteita. Useat matkakohteista olisivat pysyneet suljettuina, mikäli yksittäinen matkaaja olisi yrittänyt päästä niihin tutustumaan. Retkiä tehtiin 1970-luvulta lähtien säännöllisesti. Opintomatkojen hyötyinä voidaan pitää myös Turun tunnettavuuden kasvua kohdesatamissa. Samalla vierailut mahdollistivat aiempaa tiiviimpien yhteistyösuhteiden luomisen ulkomaalaisiin kumppaneihin ja uusien ikkunoiden avaamista Eurooppaan.

Yhdistyksen hallitus teki huhtikuussa 1990 opintomatkan Pariisiin. Lisäksi yhdistys ja Turun Terminaali tekivät yhteisen tutustumismatkan Ruotsiin ja Tanskaan. Matkaa varten saatiin käyttöön kaupungin edustusbusseja. Turussa taas kävi vieraita Mosambikista asti, kun Turun yliopiston merenkulkualan koulutuskeskus sai vierailulle ryhmän Beiran sataman konttiterminaalin henkilökuntaa. Yhdistys järjesti yliopiston



Veli-Matti Pärssinen ojentaa yhdistyksen viirin Klaipedan sataman edustajalle vuonna 2004.



Pekka Räsänen, Seija Hummelin-Uusilehto ja Gdynian sataman edustaja. Kuva vuoden 2006 opintomatkalta.



Marina Hasselblatt, Pia Karlsson ja Seija Hummelin-Uusilehto kukitettuina Münchenissä vuonna 2007.



Ryhmä tutustumassa kukkalogistiikkaan vuoden 2011 opintomatalla.

pyynnöstä kahtena päivänä ohjelmaa seurueelle. Ohjelmassa oli: ”Kiertoajelu eri kohteissa, mm. Turun satamassa, autojen maahantuontipisteessä ja jossakin terminaalissa. Lisäksi pyritään tutustumaan käytännön huolintatyöhön.”

Turun satama vieraili vuonna 1994 Göteborgissa, Hampurissa ja Cuxhavenissa. Yhdistyksen edustajia oli matkoilla mukana kolme.

Kymmenen vuotta myöhemmin vuonna 2004 opintomatkan kohteena olivat Riikan ja Klaipedan uudet EU-satamat. Vuosittaiselle opintomatkalle vuonna 2005 osallistui 25 henkeä. Matka suuntasi Saksaan Hampuriin, Lyypekkiin/Travemüнден sekä Rostockiin. Seuraavana vuonna tutustuminen toteutettiin Puolassa Gdanskin ja Gdynian satamiin ja vuonna 2007 Müncheniin. Vuonna 2008 opintomatka suuntautui Göteborgiin. Vuosikymmenen loppuvuosina matkat tehtiin Kalingradiin ja Bremenin ja Hampurin RoRo-messuille. Vuoden 2011 matka suuntautui Amsterdamiin ja Aalsmeeriin teeman ollessa kukkalogistiikka.

Luottamusneuvosto

Mielenkiintoinen osa yhdistyksen toimintaa oli luottamusneuvosto, jota nykypäivänä pidettäisiin kilpailua rajoittavana tekijänä tai jopa kartellina. Kilpailulainsäädännön ollessa nykyistä löyhempää, toiminta ei ollut nykyisessä mielessä laitonta. Silti luottamusneuvoston toiminta pidettiin mahdollisimman pienen piirin tiedossa. Ensimmäinen tallella oleva maininta luottamusneuvostosta on vuoden 1969 vuosikokouksen yhteydessä.

”Yhdistyksen jäsenliikkeille ilmoitetaan, että jäsenliikkeiden johtavat henkilöt kokoontuvat Kauppaseuran huoneistossa

helmikuun 14. pnä kello 19.00. Tässä kokouksessa käsitellään kokemuksia luottamusneuvostosta. Kello 19.30 alkaa samassa paikassa Yhdistyksen vuosikokous, jossa käsitellään vuosikokoukselle kuuluvat asiat. Vuosikokouksen jälkeen nautitaan yhteinen toveri-illallinen, johonka osallistumisesta pyydetään ilmoittamaan johtaja H. Quintus, puh. 11672, viimeistään 12.2.1969. Toivotaan runsasta osanottoa.”

Yhdistyksen toiminnassa mukana tuolloin olleiden mukaan luottamusneuvosto toimi 1960-luvulta aina 1990-luvun alkuun asti. Luottamusneuvoston tarkoituksena oli ehkäistä epätervettä kilpailua, jota alalla oli esiintynyt. Tällöin osa yrityksistä oli tarjonnut palvelujaan alihintaan varmistaakseen työpaikkojen säilymisen, ja koko ala kärsi. Luottamusneuvoston tavoitteena oli pitää hintataso kaikille kannattavana. Käytännössä luottamusneuvoston toiminta perustui vahvaan keskinäiseen luottamukseen. Vain osa yhdistyksen jäsenyrityksistä kuului neuvostoon, joten sen kattavuus ei koskaan saavuttanut täyttä potentiaaliaan. Luottamusneuvostoa johti kolmihenkinen hallitus, joka valittiin vuosittain vuosikokouksen yhteydessä. Neuvosto oli jossain määrin julkinen salaisuus; jäsenyritysten henkilöstö ei välttämättä tiennyt sen olemassaolosta tai ainakaan luottamusneuvostosta ei puhuttu yleisesti. Lähinnä neuvosto kosketti jäsenyritysten johtohahmoja Turussa. Luottamusneuvostossa mukana olleet ovat kertoneet, että monet asiakasyrityksetkin tiesivät luottamusneuvostosta tai ainakin aavistivat jonkinlaista hintasäätelyä olevan olemassa.

Kullakin luottamusneuvoston jäsenellä oli omat asiakkaansa. Jos joku asiakkaista pyysi luottamusneuvoston toimintaan kuuluneelta yritykseltä tarjousta, ilmoitti tarjouspyynnön saanut yritys asiasta luottamusneuvostolle. Neuvosto käsitteli asian luottamuksellisesti. Tarjousta pyytäneitä

yritystä hoitava jäsen ilmoitti luottamusneuvostolle hinnan, jolla kyseisen asiakkaan tehtävät hoidettiin. Luottamusneuvosto taas ilmoitti tämän tiedon jäsenilleen, jotka olivat tarjouspyynnön saaneet. Neuvoston sääntöihin kuului, että tällöin yritykselle toimitettiin muiden taholta tarjous, jossa hinta oli noin 10 prosenttiyksikköä kalliimpi. Tällöin tarjoustaan pyytänyt asiakas yleensä pysyi vanhan huolitsijansa asiakkaana. Mahdollista oli myös, että luottamusneuvoston jäsen, jolta tarjoustaan pyydettiin, saattoi ilmoittaa yritykselle, että ei ollut valitettavasti kiinnostunut juuri sillä hetkellä otamaan uusia asiakkaita. Tarjoustaan pyytäneelle saatettiin jopa kehua asiakkaan sen hetkistä huolintayhtiötä ja kehoitettiin siten pysymään saman yrityksen asiakkaana.

Järjestelmä ei ymmärrettävästi ollut ongelmaton. Koska edes kaikki yhdistyksen jäsenet eivät kuuluneet luottamusneuvostoon, muutoksia asiakassuhteissa tapahtui väistämättä ja koko ajan. Lisäksi osa luottamusneuvoston jäsenistä rikkoi sääntöjä vastaan, mikä tietenkin aiheutti ristiriitoja jäsenten kesken. Osalla Turussa toimivista yhdistyksen jäsenistä oli pääkonttori muualla kuin Turussa, yleensä Helsingissä. Turussa työskennelleiden keskuudessa luottamusneuvosto saattoi tuntua aivan luonnolliselta vaihtoehdolta, mutta monissa yrityksissä ongelmia aiheutti pääkonttori, joka ei ymmärtänyt järjestelmän mielekkyyttä. Työntekijöiden vaihtuessa entiset luottamukselliset suhteet katosivat usein samalla, mikä vei uskottavuutta järjestelmältä. Lukuisista ongelmista huolimatta luottamusneuvoston toiminta jatkui vuosikymmeniä ja sille valittiin uusi hallitus vuosi toisensa jälkeen. Monesti luottamusneuvosto herätti vilkasta ja joskus myös kiivasta keskustelua yhdistyksen hallituksen kokouksissa, mikä ei ollut kaikkien mieleen. Tämä käy hyvin ilmi 1970-luvun alun kokouksesta kirjoitetusta pöytäkirjasta:

”Luojalle kiitos siitä, että puhuttiin kovin vähän Luottamusneuvoston asioista. Aino asia, joka oli esillä, oli Farnos-yhtiöiden tarjouspyyntö.”

Luottamusneuvoston asemaa horjutti sääntöjen vastainen toiminta. Jos joku neuvoston jäsenistä rikkoi yhdessä määriteltyjä toimintaperiaatteita, ei muidenkaan motivaatio sääntöjen noudattamiseen pysynyt korkeana. Epäselvissä tilanteissa sääntöjä rikkoneen yrityksen edustaja saatettiin kutsua neuvoston kuultavaksi. Näin tehtiin esimerkiksi vuonna 1970, jolloin oli todettu erään jäsenen jo pidemmän aikaa antaneen tarjouksia ohi luottamusneuvoston käyttäen verukkeena *”opiskelu-, sukulaisuus-, tuttava- ym. suhteita”*. Tuolla kertaa sopu syntyi pienen puhuttelun jälkeen ja nuhdeltavana ollut herra lupasi jatkossa välttää vastaavia rikkeitä.

Vuonna 1972 luottamusneuvoston sääntöjä kerrattiin jälleen kaikille neuvoston jäsenille:

”Puheenjohtaja selosti niitä pahoja rikkeitä, joita on esiintunut viime aikoina ja jotka ovat pahasti horjuttaneet luottamusneuvoston toimintaa. Asiasta käytiin useita puheenvuoroja. Puheenjohtaja selosti jälleen kerran toiminnan perussääntöjä. Jos saatte hintatiedustelun, ilmoittakaa siitä välittömästi luottamusneuvoston puheenjohtajalle, joka käsittelee asian luottamuksellisesti ja palaa välittömästi muutaman päivän kuluessa asiaan, kun on todettu kuinka monelta jäsenliikkeeltä on tarjousta pyydetty ja kuka on nykyinen huolitsija. Kun nykyinen huolitsija ilmoittaa hintatasonsa, voidaan kohtuudella vaatia, että toinen osapuoli ilmoittaa hänelle asiakkaalle annetut uudet hinnat. Käytyjen keskustelujen jälkeen päätettiin yksimielisesti, että luottamusneuvosto jatkaa toimintaansa ja että kaikki osapuolet noudattavat sen ehtoja.”

Luottamusneuvoston kirjoittamattomiin sääntöihin kuului se, että toisen yrityksen henkilökuntaa ei pyrytty värväämään oman yrityksen palvelukseen. Värväämistä kuitenkin

tapahtui ja kiistatapauksia tuotiin satunnaisesti neuvoston käsiteltäväksi. Näin oli tapahtunut vuoden 1971 alkupuolella, jolloin erään jäsenyrityksen johtaja lähestyi luottamusneuvoston puheenjohtajaa kirjeellä ja toivoi, että vastaisen varalle ”niistä tehtäisiin pykälät asiakirjoihin ja että tulevaisuudessa mahdollisesti tapahtuvat ikävät värväystapaukset käsiteltäisiin Luottamusneuvostossa”.

Yhdistyksen vuoden 1971 toimintakertomuksessa mainitaan luottamusneuvoston toiminnan motiiveista ja sen kokemista haasteista.

”Förtroenderådet har fortsatt sin verksamhet för vårt gemensamma bästa. Tyvärr har dock förekommit flere fall, som är i strid mot dess strävanden. För att vårt mångårigt arbete inte varit förgäves, vore det önskvärt att medlemsfirmorna ännu en gång övervägde vad som skulle följa, om rådet måste upplösas.”

Luottamusneuvoston hajoamiseen vaikutti useita tekijöitä. Yksi tärkeä syy oli alan muutos. Harva työtehtävä oli enää selkeästi pelkkää huolintaa, jolloin hintojen vertailu oli hankalaa. Kumipyöräliikenteen lisääntyessä kuljetusyhtiöt tarjosivat huolintapalveluja oman toimintansa ohessa ja alan hinnoittelu muuttui. Yhä useampi yritys myös rikkoi luottamusneuvoston yhdessä sovittuja sääntöjä vastaan tehden neuvoston toiminnasta käytännössä mahdotonta.

Kun neuvosto lopulta ensimmäistä kertaa jätettiin valitsematta, mitään erityisen mullistavaa ei tapahtunut. Terve kilpailu toki kiristyi, mutta asiakkaat eivät suurina joukkoina siirtyneet yrityksestä toiseen. Alalla tapahtui muutenkin suuria muutoksia ja yritykset joutuivat miettimään uusia liiketoimintakeinoja pysyäkseen mukana kilpailussa. Luottamusneuvoston koettiin olevan perustamisajankohtanaan ainoa keino hillitä kilpailua, mutta lopulta aika ajoi järjestelmän ohi ilman sen suurempaa dramatiikkaa.

Historiallisesta näkökulmasta on hyvä huomata, että luottamusneuvosto ei ollut pelkästään turkulainen keksintö. Jo jatkosodan aikana nykyinen Suomen Huolintaliikkeiden Liitto, joka tuolloin tunnettiin nimellä Suomen Speditööriryhdistys, perusti oman luottamusneuvoston yhteistyössä kansanhuoltoministeriön kanssa. Tuolloin tarkoituksena oli pitää hinnat kurissa työvoimapulan ja kalustovajeen vaivassa koko alaa. Yhteistyön tuloksena syntyi huolinta-alan suositushinnasto, jonka noudattamiseen Suomen Speditööriryhdistyksen jäsenet sitoutuivat. Samassa yhteydessä luottamusneuvosto sopi alan sisäisestä lojaaliudesta asiakkaista kilpailtaessa. Säännöt olivat pitkälti samat kuin Turussa myöhemmin. Suomen Speditööriryhdistyksen luottamusneuvosto ei ilmeisesti jatkanut toimintaansa kansanhuoltoministeriön lakkauttamisen jälkeen vuonna 1949. On mielenkiintoista huomata, että Turussa koettiin tarpeelliseksi perustaa lähes vastaava neuvosto vasta paljon myöhemmin ja täysin erilaisen yhteiskunnallisen tilanteen vallitessa.

Musta lista

Veronkannon vuoksi suuri osa huolintayritysten liikevaihdosta on tullut juuri asiakkailta laskutetuista veroista. Summat ovat saattaneet olla valtavia ja asiakkaan jättäessä maksamatta laskun tappiot tuntuvia. Jokaisella yhdistyksen jäsenyrityksellä oli omat kokemuksensa huonoista maksajista. Yhteisen edun nimissä yhdistys alkoi julkaista mustaa listaa, johon koottiin huonoiksi maksajiksi tiedetyt asiakkaat. Toiminnassa mukana olevat yritykset ilmoittivat yhdistykselle kirjallisesti omat heikot asiakkaansa. Kukin oman listansa toimittanut sai valmiin mustan listan käyttöönsä. Listaa jul-

Esimerkki jäsenyri-
tyksen toimittamasta
listasta huonosti mak-
savista asiakkaista.

Ilmoitamme luottamuksellisesti seuraavat heikot
maksajat:

- ✓ Myllykone Oy, Naantali
- Autolava Oy, Raisio
- Piano-Radio, Turku
- Oy Engineering Ab, Turku
- Oy Vapor Ab, Turku
- Kurikan Lakkitehdas Oy, Kurikka
- Wallac Oy, Turku
- Kone- ja Romuvälitys, Turku
- Makeis- ja Mehu Oy, Kouvola
- Meke Oy, Parkano
- Okeva Oy, Kurikka
- Rakemix Oy, Helsinki
- ✓ Virtain Vaate Oy, Virrat

Turussa, 17 p:nä huhtikuuta 1967

JOHN NURMINEN OY

Jakelu:

Joht. E. Eklund, Oy HjoLintakeskus Ab
Joht. E. Nummila, Oy Victor Ek Ab
Joht. T. Lindblom, Oy Lindblom & Petersen Ab
Joht. H. Quintus, Oy Wikeström & Krogius Ab
Proj. C-G. Hellman, Bores Expedition
Joht. G. Berg, Merinuolto Oy
Joht. A. Merimo, Oy Beweship Ab
Joht. R. Andersson, Oy Enroth Ab
Huol. R. Karlström, Yleinen Huolinta Oy

kaistiin aina 1980-luvulle saakka. Ongelmaksi muodostuivat jäsenet, jotka ilmoittivat listalle vain ne yritykset, jotka kaikki muutkin tiesivät konkurssikypsiksi tai muuten heikoiksi. Tällainen taktikointi aiheutti epäsovua jäsenten kesken; listaa ei haluttu antaa vastikkeetta kenenkään käyttöön. Lopulta kukin yritys alkoi itse vastata luottovalvonnastaan ja musta lista jäi tarpeettomaksi.

Vielä 1960-luvulla musta lista käsiteltiin vuosikokouksissa. Jäsenet ilmoittivat tälle listalle tulevat nimet luottamuksellisesti toisilleen ja vuosikokouksessa yritykset käsiteltiin kootusti. Tällainen tiedon jakaminen jäsenten kesken on merkki suuresta lojaaliudesta ja halusta edesauttaa kunkin yrityksen

toimintaa. Joidenkin jäsenten toimittamilla listoilla oli nimiä vain yksi tai kaksi, mutta vuonna 1967 John Nurminen Oy toimitti listan, jossa oli peräti 13 yritystä. Samat nimet toistuivat listalta toiselle. Virtain Vaate Virroilta ja Myllykone Oy Naantalista löytyivät vuonna 1967 lähes jokaiselta listalta. Musta lista herätti keskustelua useissa vuosikokouksissa ja helmikuussa 1963 vuosikokouksen yhteydessä musta lista oli jälleen agendalla. Puheenjohtaja E. Eklund ylläpiti listaa, mutta oli huolissaan siitä, että yhdistyksen jäsenet saattaisivat käyttää listaa omiin tarkoituksiinsa väärälaista kilpailua luoden. Siksi hän halusi asiaa käsiteltävän myös vuosikokouksessa.

Musta lista on jälleen hyvä esimerkki yhdistyksen piirissä vallinneesta hyvästä hengestä ja yhteen hiileen puhaltamisesta. Aika ajoi listan ohi aivan samoin kuin luottamusneuvostonkin, mutta vuosikymmenien aikana lista oli avuksi koko joukolle yhdistyksen jäsenyrityksiä.

Huomionosoitukset ja suhdetoiminta

Osana sidosryhmäyhteistyötä on yhdistyksen perustamisesta lähtien ollut tapana muistaa yhteistyökumppaneita merkkipäivinä. Varsinkin perustamisen jälkeisinä vuosikymmeninä vuosikertomukseen listattiin tunnollisesti jokainen vuoden aikana lähetetty kukkakimppu, korusähke ja muut lahjat tarkkoine arvoineen. Vastaavasti yhteistyötahot muistivat yhdistystä merkkipäivinä.

Vuosikokouksessa vuonna 1990 esiteltiin ensimmäistä kertaa yhdistyksen oma viiri, jota vastaanottamaan oli kutsuttu lukuisia entisiä puheenjohtajia ja muita entisiä hallituksen jäseniä. Myös kukin hallituksen jäsen sai nimilaatalla

varustetun viirin ”osoituksena hyvästä yhteistyöstä eri yritysten välillä”. Viirit numeroitiin ja ensimmäinen luovutettiin Turun kaupungille, toinen Turun sataman edustajalle, kolmas Turun Vapaavarastolle, neljäs Sören Lindmanille hänen 50-vuotismerkkipäivänsä yhteydessä ja viirit numero 5–8 yhdistyksen kunniapuheenjohtajille.

Yhdistys kutsuu satunnaisesti vanhoja hallituksessa istuneita jäsenyritysten edustajia kunniajäsenekseen. Vuonna 1995 tämän kunnian sai Kalevi Nummelin, jonka työtä kuvattiin monipuolisin sanankääntein. *”Johtaja Nummelin on esimerkillisellä tavalla palveluvuosinaan edesauttanut sekä työskennellyt perinpohjaisesti edistäen huolinta-ammatin arvoa sekä ollut kehittämässä huolintatoimia kotimaassa sekä yhteyksiä ulkomaille. Monivuotisena rahastonhoitajana Kunniajäsen Nummelin on kiitettävästi hoitanut yhdistyksen taloutta.”*

Tärkeä osa suhdetoimintaa oli toimivien välien ylläpito satamaan, tulliin, rautateihin ja muihin sidosryhmiin. Uudelle satamalautakunnalle järjestettiin aina tutustumistilaisuus, jossa yhdistys esitteli itseään ja toimintaansa. Sidosryhmien edustajat ovat olleet usein kutsulistalla vuosijuhlissa ja muissa juhlatilaisuuksissa. Merkintöjä yhteisistä illallisista on vuodelta 1957 asti, jolloin tilaisuus järjestettiin tullikamarin virkamiehille. Ilta oli ilmeinen menestys, sillä yhdistys sai kiitoskirjeen, jossa *”järjestämästänne miellyttävästä ja viihtyisästä illasta sekä tällöin osoittamastanne runsaasta vieraanvараaisuudesta pyydämme täten mainittujen virkamiesten puolesta esittää sydämelliset kiitokset”*.

Uudet tullijohtajat ja muut korkeat virkamiehet oli aina tapana kutsua vähintään lounasneuvotteluihin, kuten esimerkistä vuodelta 1969 voidaan nähdä. Tuolloin yhdistyksen kokouksessa toukokuussa käsiteltiin rautateiden piiripäällikön valintaa. *”Rautatien uusi piiripäällikkö on nimeltään Räsä-*

nen ja on hänen toimipaikkansa Tampere, johon piiriin Turkukin kuuluu. Yhdistykselle olisi varmaan hyödyllistä saada häneen yhteys ja tavata tämä uusi herra. Päätettiin ottaa piiripäällikkö Räsäseen yhteys syksymmällä kesälomien jälkeen”. Myöhemmin samana vuonna tartuttiin tuumasta toimeen. ”Päätettiin kutsua uusi rautatien piiripäällikkö tutustumaan Turun satamaan ja meihin joulukuun puolivälissä.”

Myös erilaiset matkat ovat olleet hyvä keino ylläpitää suhteita. Vuonna 1992 yhdistys järjesti neuvottelumatkan saaristoon. Mukana olivat yhdistyksen hallituksen johtohenkilöt ja tullihallituksen pääjohtaja sekä merivartioston kommodori puolisoineen. Matkalla tutustuttiin Kōkarin merivartiostoasemana ja kirkkoon sekä kalastettiin. Vuosikertomuksen mukaan ”matkan aikana keskusteltiin yhteisistä ongelmista”. Vuonna 1993 järjestettiin vastaava neuvottelumatka Ahvenanmaalle. Matkoilla mukana olleet ovat kuvanneet niiden merkitystä suureksi. Pienen joukon kesken keskustelu oli mutkatonta ja suhteista syntyi pitkäkestoisia ja henkilökohtaisia. Jos ongelmia ilmeni, oli aina mahdollista soittaa tai mennä käymään ja virallisia protokollia saattoi ohittaa.



Yhteistyöprojektit ja -tahot

Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry

Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry oli perustettu jo vuonna 1906 nimellä Speditör-föreningen i Finland ja Turun yhdistys liittyi heti perustamisensa jälkeen sen jäseneksi. Yhdistyksellä on lähes poikkeuksetta ollut edustajansa liiton hallituksessa. Liiton perustajajäseniin kuuluivat Turusta konsuli Oscar Wikeström sekä konsuli Carl Gädeke, joka oli pitkään mukana Turun yhdistyksen hallituksessa toimien varapuheenjohtajana ja rahastonhoitajana 1920- ja 1930-luvuilla. Yhdistyksen ensimmäinen puheenjohtaja johtaja Julius Jansson taas toimi Suomen Huolintaliikkeiden Liiton hallituksessa jäsenenä ja varajäsenenä vuodet 1930–1956. Muita liiton hallituksessa toimineita turkulaisia ovat olleet muun muassa Tor Lindblom ja Eric-Oscar Wikeström.

Turun yhdistyksen voimahahmot ovat yhdistyksen historian aikana olleet edustajina Suomen Huolintaliikkeiden Liiton kautta myös kansainvälisissä toimielimissä. Julius Jansson toimi Pohjoismaisen Speditööriliiton hallituksessa

jäsenenä ja varajäsenenä vuodesta 1941 vuoteen 1956. Eric Oscar Wikeström oli varajäsen vuodet 1957–1960 ja Tor Lindblom taas vuodet 1961–1980. Yhdistyksen pitkäaikainen puheenjohtaja Torbjörn Wikeström toimi Pohjoismaisen Speditööriin hallituksessa vuodet 1998–1999. Sen lisäksi hän edusti Suomen Huolintaliikkeiden liittoa FIATA:n (huolintajärjestöjen kansainvälinen liitto) hallituksessa vuodet 1997–1999.

Oy Polar-Express Ab

Kumipyöräliikenne sai varsinaisesti alkunsa aivan 1960-luvun alussa, vaikka pienimuotoisia kokeiluja oli tehty jo edellisellä vuosikymmenellä. Euroopan lisäksi paljon ajoja tehtiin Lähi-itään, jossa rakennustoiminta oli vilkastunut 1960-luvulle tultaessa. Yhdistys jäsenkuntineen oli vahvasti mukana Oy Polar-Express Ab:n toiminnassa. Yritys perustettiin huolinta-alan toimijoiden aloitteesta vastaamaan kumipyöräliikenteen kasvun haasteisiin. PEX tai Polar, jossa muodossa yritystä usein kutsuttiin, sai alkunsa vuonna 1961 Suomen Huolintaliiton jäsenten yhteistyön tuloksena. Tavoitteena oli, että oma automeklariyhtiö pitäisi hinnat kurissa ja ulkomalaiset kilpailijat Suomen ulkopuolella. Turussakin toimivat yritykset olivat aktiivisia toiminnassa ja Turusta koordinoitiin muun muassa yrityksen Ruotsin liikennettä.

Turun yhdistyksen suhteet Polariin eivät aina olleet lämpimät. Huhtikuussa 1964 kaikki yhdistyksen 24 jäsenliikettä olivat koolla keskustelemassa Oy Polar-Express Ab:n laskuttamista vakuutus- ja toimituskuluista, joita kaikki pitivät epäoikeudenmukaisina. Yhdistys lähetti ko. yritykselle kirjelmän aiheesta ja toivoi, että ylimääräisistä veloituksista

luovuttaisiin, koska ”Yhdistyksen käsityksen mukaan ne sisältyvät rahtiin ja näin ollen liikaa rasittavat varsinaisia rahdin maksajia”. Polar-Express vastasi kirjelmään ja lupasi, että asia tullaan käsittelemään johtokunnan kokouksessa kesäkuussa. Vastauksessa arveltiin kuitenkin, että ainakaan vastuuvakuutuksesta laskuttamisesta yritys ei kykene luopumaan. Kesäkuun alussa yhdistys sai uuden kirjelmän asian tiimoilta: ylimääräisistä maksuista ei luovuttu, koska Polar-Express katsoi niiden olevan välttämättömiä. ”Autokuljetus on luonoltaan erittäin nopea ja vaatii huolintaliikkeiden toivomuksesta ehdottomasti yksityiskohtaisia telex-aviseerauksia, Suomen ja ulkomaan välillä, sekä tuonnin että viennin suhteen. Tämän ansiosta pystyvät nimenomaan toimeksiantajamme, huolintaliikkeet, ajoissa ilmoittamaan asiakkailleen lähetyksiä koskevat yksityiskohdat tullauksen ja luovutuksen jouduttamiseksi”. Yhdistys kuittasi saaneensa viestin ja ilmoitti asiaa käsiteltävän seuraavan keran loppukesästä yleiskokouksessa.

Kiista Polar-Expressin ja muiden kuljetusyritysten kanssa jatkui tammikuussa 1966. Yhdistys oli saanut tiedoksi Polar-Expressiltä, Suomen Kaukokiidolta ja Finnexpress Oy:ltä, jonka mukaan kuljetusyhtiöt veloittavat purkausmaksut Turussa puretuista lähetyksistä. Yhdistyksen kanta oli, että veloitus on aiheeton ja siksi se kehotti jäsenistöään olemaan maksamatta purkauskuluja ja trukkivuokria. Kuljetusyritykset eivät pitäneet tästä päätöksestä ja siksi maaliskuussa 1966 Turussa pidettiin neuvottelukokous, jossa läsnä olivat kuljetusyritykset ja yhdistyksen johtokunta. Lopputuloksena oli uusi hinnoittelumalli, joka ilmeisesti tyydytti kaikkia osapuolia. Yhdistys kehotti jäsenliikkeitään maksamaan vanhat maksamattomat laskut nyt sellaisenaan. Uudessa mallissa kaikki maksut sisältyivät rahtiin, jolloin erillisiä kuluja ei enää laskutettu. Tätä neuvottelutulosta edelsi kuukausien

aktiivinen kirjeenvaihto sekä pitkät konkreettiset neuvottelut osapuolten välillä. Vuonna 1971 Polar-Expressin Turun haarakonttori hyväksyttiin yhdistyksen jäseneksi.

Polar-Expressistä kasvoi nopeasti kansainvälinen yritys, joka perusti tytäryhtiöitä muun muassa Saksaan, Hollantiin ja Englantiin. Turkuun taas valmistui vuoden 1969 lopussa yrityksen käyttöön Polar-terminaali, jolle myönnettiin tulliterminaalioikeudet. Avajaistilaisuudessa oli läsnä elävä venäläinen jääkarhu, joka koristi myöhemmin myös yrityksen mainoksia. Monet yhdistyksen toiminnassa mukana olleet muistavat edelleen kohtaamisensa Mishka-jääkarhun kanssa. Polar-Expressin taru päättyi vuonna 1990, jolloin se monimutkaisten osakekauppojen kautta päättyi uudelle omistajalle ja fuusioiden myötä toiminta vanhalla nimellä päättyi.

Turun Terminaali

Vuonna 1970 yhdistyksen jäsenten keskuudessa oli suurta tyytymättömyyttä terminaaliyhtiöiden hinnoittelua kohtaan. Käsittely- ja varastointikuluja pidettiin aivan liian suurina, eivätkä neuvottelut asian muuttamiseksi olleet johtaneet toivottuihin tuloksiin. Liikenne kasvoi edelleen, joten tarvetta terminaaleille oli. Juuri tämä tyytymättömyys huolinta-alan hintoja nostavaan paineeseen terminaalimaksuista sai yhdistyksen jäsenet harkitsemaan oman terminaalin perustamista. Toinen syy oman terminaalin perustamiselle oli tullin luopuminen tullivarastojen ylläpidosta. Maantiekuljetusten lisääntyessä tarve tavaraterminaaleille kasvoi koko ajan, joten terminaalille oli jo ennakolta tiedossa runsaasti käyttöä.



Turun satama ilmasta kuvattuna 1970-luvulla. Kuva: Turun sataman kokoelmat.

Yhdistys esitti mielellään ottavansa toiminnan hoitaakseen tullin luopuessa varastojen ylläpidosta ja perustavansa sitä varten oman yrityksen. Muina vaihtoehtoina olisi ollut kaupungin ylläpitämä toiminta, joka olisi tullut liian kalliiksi jäsenistölle tai täysin ulkopuolisen toimijan hankkiminen toiminnan säilymiseksi. Ulkopuolista yrittäjää ei kukaan halunnut satamaan, vaan parhaana ideana pidettiin yhdistyksen jäsenyritysten perustamaa yritystä. Tämän terminaalitoiminnan perustaminen tuli ajankohtaiseksi vuonna 1971, jolloin yhdistyksen jäsenliikkeet yksimielisesti olivat sitä mieltä, että yhdistys perustaa oman terminaaliyhtiön. *”Laivayhtiöiden paikallisina edustajina ja tulliviranomaisten luottamusta nauttivina katsoisimme tällä yhtiöllä olevan edellytykset terminaalitoiminnan hoitamiseksi”* kirjoitti puheenjohtaja E. Eklund touko-

kuussa satamajohtaja E. Ajangolle. Tämän johdosta yhdistys piti yleisen kokouksen toukokuussa 1971 ja esityslistan kärjessä oli kysymys perustettavasta terminaliyhtiöstä. Yhdistys päätti 24.5.1971 pidetyssä kokouksessa perustaa terminaali-toimintaa harjoittavan yhtiön. Se oli voittoa tavoittelematon ja perustettu sataman kilpailukyvyyn säilyttämiseksi.

Asian valmistelu lankesi hallituksen tehtäväksi. Hallitus kävi neuvotteluja satamaviranomaisten ja tullin kanssa. Molemmat tahot suhtautuivat hankkeeseen myötämielisesti, joten toiminnan aloittamista kesällä 1972 pidettiin hyvin todennäköisenä. Yhtiön nimeksi valittiin Oy Turun Terminaali Ab. Yhtiön osakkeita oli yhteensä 45 ja ne jaettiin siten, että 15 yhdistyksen jäsentä sai kukin kolme osaketta.



Ilmakuva satamasta vuonna 2006. Kuva: Turun sataman kokoelmat.



Aihetta juhlaan

Vuosijuhlia ja muita syitä nostaa malja

Yhteisten matkojen ja koulutusten lisäksi myös juhlat ovat olleet tärkeä osa yhdistyksen toimintaa. Juhlista säilyneistä tiedoista on mahdollista päätellä, että yhdistys on osannut järjestää onnistuneita ja suosittuja juhlia.



Kutsukortti yhdistyksen 25-vuotisjuhlaan vuonna 1949.

Turun Speditööri- ja Laivameklariyhdistys 25-vuotias

Turun Speditööri- ja Laivanmeklariyhdistys r.y., jonka muodostavat Turussa työskentelevät huolinta- ja laivanselvitysliikkeet, täyttää tänään 25 vuotta. Yhdistys nimittäin perustettiin helmikuun 6 p:nä 1924.

Syy yhdistyksen perustamiseen oli etupäässä pyrkimys muodostaa sellainen yhdistys, joka voisi vaarinottaa jäsentensä yhteiset edut, kuin myöskin vakaumus siitä, että tällainen huolinta- ja laivanselvitysyhdistys voisi vaikuttaa positiiviseen suuntaan paikkakunnan liikenneolojen järjestämisessä. Yhdistystä perustettaessa liittyivät melkein kaikki Turussa työskentelevät speditöörit ja laivameklarit yhdistykseen ja tällä hetkellä on 18 liikettä, paria poikkeusta lukuunottamatta, paikkakunnalla työskentelevistä huolinta- ja laivanselvitysliikkeistä jäseninä yhdistyksessä.

Voidaan hyvinkin sanoa, että Turun Speditööri- ja Laivameklariyhdistys ry. on työskennellyt hiljaisuudessa, mutta siitä huolimatta on yhdistys vuosien kuluessa monissa tapauksissa käsitellyt ja useissa tapauksissa ollut aloitteentekijänä kysymyksissä, jotka ovat koskeneet liikenneoloja Turussa. Yhteistyö yhdistyksen ja niiden viranomaisien välillä joiden kanssa yhdistys on joutunut työskentelemään, on aina ollut mitä parhain. Näistä viranomaisista mainittakoon ennenkaikkea tulli-, rautatie-, satama- ja merenkulunvirastot.

Yhdistyksen puheenjohtajana sen perustamisesta saakka on ollut johtaja Julius Jansson ja tänä juhlayövuotena muodostavat yhdistyksen johtokunnan hänen lisäksi johtajat Gustaf Kvarnberg, Harald Gädeke, Ragnar Ahti; ja prokuristi Erik Eklund.

Lehdistölle
toimitettu
tiedote koskien
yhdistyksen
25-vuotisjuhlia
vuonna 1949.

Vuonna 1949 yhdistys vietti 25-vuotisjuhlaansa. Juhlat järjestettiin helmikuussa Handelsingilletin-tiloissa. Paikalle oli kutsuttu runsaasti arvovieraita yhdistyksen jäsenliikkeiden henkilökunnan lisäksi. Vieraiden joukossa oli tullin johtoa, rautateiden työntekijöitä, satamakapteeneja, kaupunginjohdaja sekä edustaja Suomen huolintaliikkeiden liitosta. Hallitus luonnosteli kokouksessaan ruutupaperille pöytäjärjestyksen, josta laskettuna juhliin osallistujia oli kaikkiaan 56. Vielä tällöin eivät seuralaiset olleet kutsuttuja, joten herrat juhlivat keskenään. Tervehdyspuheen piti yhdistyksen puheenjohtaja J. Jansson ja juhlapuheen varapuheenjohtaja H. Gädeke. Merkkipäivästä lähetettiin tiedonanto alueen lehdistölle.

Yhdistyksen 30-vuotista taivalta taas juhlittiin Turun Kauppaseurassa perjantaina tammikuun 22. päivänä vuonna 1954. Kutsut lähetettiin juhlavilla pahvikorteilla, joissa pukukoodiksi kerrottiin smoking tai tumma puku. Edelleen herrat juhlivat keskenään ilman rouviaan tai muita naisvieraista. Läsnä oli jälleen vieraita kaikista tärkeistä yhteistyötahoista kuten tullista, rautateiltä ja ahtaajayrityksistä. Jäljellä olevien dokumenttien mukaan ilta oli ilmeinen menestys. ”*Soupen avåts under god stämning och kvällen var lyckad.*”

Toukokuussa 1959 Turussa järjestettiin pohjoismaisten speditööryhdistysten yhteinen tapaaminen ja juhla. Järjestelyistä yhdessä Suomen Huolintaliikkeiden liiton kanssa vastasi konsuli Eric Oscar Wikerström. Tarkempia tietoja konferenssin kulusta ei ole, mutta kiitoskorttien lukumäärästä voidaan päätellä tapahtuman olleen menestys. Kirjeenvaihto kaupungin poliisimestarin kanssa kuitenkin paljastaa, että juhlaillallinen järjestettiin 8.5.1959 ravintola Killassa ja sen johdosta yhdistys pyysi lupaa ravintolan aukioloajalle aina kello kahteen asti yöllä. Juhlaillallinen sisälsi seuraavaa: *Cocktail, Sandwich, Fiskrätt - vin, Kötträtt - vin, Dessert - Madeira*

och Kaffe - 1 gl. konjak, likör eller punsch. Juhlailalliselle olivat poikkeuksellisesti tervetulleita myös rouvat. Illallisen lisäksi yhdistys järjesti vieraille lounaan SS BORE II:lla. Tarjoilijoina toimivat laivan henkilökuntaan kuuluneet työntekijät.

40-vuotisjuhlat vuonna 1964

Yhdistyksen 40-vuotispäiviä vietettiin helmikuussa 1964 Hotel Hamburger Börsin juhlasalissa. Illallismaksu oli 25 markkaa kahviin saakka, jonka jälkeen jokainen vastasi itse laskustaan. Merkkipäivä huomioitiin myös paikallisissa sanomalehdissä. Uusi Aura uutisoi 8.2.1964 tapahtumasta otsikolla ”Huolinta- ja laivanselvitysalan yhteistoimintaa Turussa 40 vuotta”. Åbo Underrättelsen uutisoi otsikolla ”Speditörernas förening i Åbo fyller fyrtio år” ja Uusi Suomi otsikolla ”Huolintatoiminnalla Turussa merkkipäivä”. Uutiset perustuivat yhdistyksen lehdistölle toimittamaan tekstiin, joka kuului:

”Helmikuun 6 päivänä 1964 täyttää Turun Huolinta- ja Laivanselvitysliikkeiden yhdistys – Åbo Speditör- och Skeppsmäklar-förening ry 40 vuotta. Edesmenneen johtaja Gunnar Björkqvistin aloitteesta pitivät kaikki alan liikkeiden edustajat kokouksen 6 päivänä helmikuuta 1924, jolloin yhdistys päätettiin perustaa, ja sen vuoden ja yhdistyksen ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin johtaja Julius Jansson sekä johtokunnan muiksi jäseniksi johtajat Carl Gädeke, John Lindblom ja Gunnar Björkqvist.

Yhdistyksen toiminta muodostui sangen vilkkaaksi jo alusta lähtien, ollen sen tarkoituksena nimenomaan kauppamerenkulun edistymisen Turussa, satamaolojen parantaminen ja kehittäminen, olla yhdyssiteenä jäsenliikkeittensä välillä ja ennen kaikkea toimisi yhdyssiteenä jäsenliikkeittensä ja viranomaisten välillä, joista lä-

hinnä ovat satama-, tulli- ja rautatieviranomaiset. Tulkkoon mainituksi, että yhteistyö näiden viranomaisten kanssa on aina ollut mitä parhain, josta yhdistys lausuu parhaat kiitoksensa heille. Yhdistyksen eräänä tärkeimmistä tehtävistä on ollut alan henkilökunnan kasvattaminen ja sen ammattitaidon kehittäminen.

Yhdistyksen ensimmäisenä puheenjohtajana oli, kuten jo mainittiin, johtaja Julius Jansson, hoitaen tätä tehtävää jatkuvasti 28 vuoden ajan. Yhdistys ja sen jäsenliikkeet tuntevat suurta kiittolisuutta hänen uraa uurtavasta, viisaasta ja uhrautuvasta työstään kauppamerenkulun hyväksi Turussa, siitä työstä, jonka tuloksia me nyt saamme käyttää hyväksemme.

Yhdistyksen muina puheenjohtajina Julius Janssonin jälkeen ovat olleet mainitussa järjestyksessä konsuli E-O Wikerström, konsuli N. Wetterstein ja nykyään johtaja E. Eklund.

Tällä hetkellä kuuluu Yhdistykseen 24 alan jäsenliikettä ja sen johtokunnan muodostavat puheenjohtajan lisäksi johtajat E. Nummila, H. Quintus, T. Lindblom, C. Hellman, G. Berg ja R. Turja.

Yhdistys jäsenliikkeineen katsoo, monista vaikeuksista huolimatta, luottavasti ja valoisasti tulevaisuuteen, Turun sataman kehitykseen ja liikenteen kasvuun, ja uskoo, että Yhdistyksen työ ja tarkoitus ei ole hyväksi ainoastaan omalle paikkaseudullemme, vaan myös koko maallemme.”

Kyseessä oli merkittävä vuosijuhla, sillä naiset olivat ensimmäistä kertaa koskaan kutsuttu mukaan. Se, että naiset pääsivät mukaan juhliin, ei ollut lainkaan itsestäänselvyys. Aiheesta käytiin ennakkoon pitkällinen ja vilkas keskustelu yhdistyksen kokouksessa ja kaikki osallistujat eivät pitäneet ideaa hyvänä. Osa kokoukseen osallistuneista pelkäsi juhlas-ta tulevan kovin muodollisen ja jäykän, mikäli daamit saavat ottaa osaa juhliin. Pelko oli turha ja juhlat onnistuivat yli odotusten. Juhlaan otti osaa 34 kunnia- ja kutsuvierasta

Huolinta- ja laivanselvitysalan yhteistoimintaa Turussa 40 vuotta

Turun Huolinta- ja Laivanselvitysalan Yhdistys — Åbo Speditör. och Skeppsmäklarforening ry. täytti eilen 40 vuotta.

Edesmenneen johtaja Gunnar Björkqvistin aloitteesta pitivät

kaikki alan liikkeiden edustajat kokouksen 6. p:nä helmikuuta 1924, jolloin yhdistys päätettiin perustaa, ja sen vuoden ja yhdistyksen ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin johtaja Julius Jansson sekä johtokunnan muiksi jäseniksi johtajat Carl Gädeke, John Lindblom ja Gunnar Björkqvist.

Yhdistyksen toiminta muodostui sangan vilkkaaksi jo alusta lähtien ollen se tarkoituksena nimennomaan kauppamerenkulun edistäminen Turussa, satamaoljen parantaminen ja kehittämisen, olla yhdyssiteenä jäsenliikkeittensä välillä ja ennenkaikkea toimia yhdyssiteenä jäsenliikkeittensä ja viranomaisten välillä, joista lähinnä ovat satama, tullit ja rautatieviranomaiset. Tulokoon mainituksi, että yhteistyö näiden viranomaisten kanssa on aina ollut mitä parhain, josta yhdistys lausuu parhaat kiitoksensa heille. — Yhdistyksen eräänä tärkeimmistä tehtävistä on ollut alan henkilökunnan kasvattaminen ja sen ammattitaidon kehittäminen.

Yhdistyksen ensimmäisenä puheenjohtajana oli, kuten jo mainittiin, johtaja Julius Jansson hoitaen tätä tehtävää jatkuvasti 28 vuoden ajan. Yhdistys ja sen jäsenliikkeet tuntevat suurta kiitollisuutta hänen uraa uurtavasta, viisaasta ja uhrautuvasta työstään kauppamerenkulun hyväksi Turussa, siitä työstä, jonka tuloksia me nyt saamme käyttää hyväksemme.

Yhdistyksen muina puheenjohtajina Julius Janssonin jälkeen ovat olleet mainitussa järjestyksessä konsuli E.O. Wikeström, konsuli N. Wetterstein ja nykyään johtaja E. Eklund.

Tällä hetkellä kuuluu yhdistykseen 24 alan jäsenliikettä ja sen johtokunnan muodostavat puheen-

johtajan lisäksi johtajat E. Nummila, H. Quintus, T. Lindblom, C. Hellman, G. Berg ja R. Turja. Yhdistys jäsenliikkeineen katsoo, monista vaikeuksista huolimatta, luottavasti ja valoisasti tulevaisuuteen, Turun satama- ja kehitykseen ja liikenteen kasvuun, ja usko, että yhdistyksen työ ja tarkoitus ei ole hyödyksi ainoastaan omalle paikalle, vaan myös koko maaillemme.

Yhdistyksen toiminta-aikana on Turun satamaoloissa tapahtunut valtavaa kehitystä, jota se on omalta osaltaan asiantuntemuksellaan pyrkinyt edustamaan. Yhdessä kauppakamarin ja kaupungin viranomaisten kanssa on tarmokkaasti ajettu myös mm. ympärivuotisen rahtitasoituksen aikaansaamista, mikä koituisi rautatietaitokselle ja valtiolle eduksi siinä mielessä, että tyhjen vauujen kuljetus Turkuun vähenisi, kun tänne saataisiin kautta vuoden enemmän vientiä. Valitettavasti ei asiassa vielä ole päästy myönteisiin tuloksiin.

Yhdistyksen 40-vuotisjuhlaa vietetään tänään Hamburger Börsissä. Ja torstaina laskettiin yhdistyksen seppele entisten puheenjohtajien Julius Janssonin ja E.O. Wikeströmin haudoille Turussa ja Helsingissä. Samana päivänä myös yhdistyksen johtokunta kävi ilmoittamassa pitkäaikaiselle johtokunnan jäsenelle, konsuli John Lindblomille, että hänet on kutsuttu yhdistyksen ensimmäiseksi kunniajäseneksi.

PÄIVÄN SANA

8. 2. Jeesus sanoi: menkää kaikkeen maailmaan ja saarnatkaa evankeliumia kaikille luoduille.

Mark. 16:15

Uudessa Aurassa vuonna 1964 julkaistu lehdistöiedote yhdistyksen 40-vuotisjuhlien kunniaksi.

*Uusi Auras, lauantaina
helmikuun 8 p:nä 1964.*

sekä 68 omaan väkeen kuulunutta. Juhlailallisesta ja vuosikokouksesta yhdistyksen sihteeri Runar Turja kirjoitti lähes kahdeksansivuisen monisanaisen selonteon, josta seuraavassa katkelmia.

”Päivä, jota oli odotettu jo 40 vuotta oli melkein yhtä kylmä ja tuulinen runsainen lumentuloineen kuin varsinainen vuosipäiväkin. Tämä ei kuitenkaan ollenkaan häirinnyt sitä miellyttävää odotuksen tuntua, jota jokainen sisimmässään tunsii, sillä antoihan juuri nämä ulkonaiset puitteet oikean kuvan ja tunnelman Pohjolan talvesta peittäessään kaiken lumivalkeaan juhla-asuun. [_____] Oli kysymyksessä tavallista suuremmat asiat, sillä juhlaan tulisivat osallistumaan myös naiset, mikä tapahtuisi ensimmäisen kerran Yhdistyksen koko olemassaolon aikana ja sen tähden johtokunta halusi saada kaiken mahdollisimman juhlavaksi, arvokkaaksi ja kauniiksi. [_____] Mutta ilmassa oli odotuksen jännittävää tuntua, joka ikäänkuin pakoitti johtokunnan jatkuvasti raapimaan tulitikkuja ja vähän muutakin - tulisiko kuukausien työ onnistumaan vai tulisiko siitä pannukakku. [_____] Johtaja E. Nummila johtokunnan puolesta kovaäänislaitteiden välityksellä lausui kaikki niin kunnia-, kutsu- kuin muutkin juhlavieraat naisineen tervetulleiksi toivoen, että rakkaat vieraamme tulisivat hyvin viihtymään juhlassamme. Puhe oli elegantti ja kaunopuheisen lyhyt kuten pitääkin. [_____] Noin kello 20.00 alkoi ateria ollen ensimmäisenä lajina kalasalaatti ja kuverttileipää ja viininä Rüdesheimer valkoviini. Muistiinpanijan pöytätoverit keuhivat lajia + lajia, johonka hän itsekin täydestä mielestä yhtyi ja kaikki olisivat ottaneet sitä lisää, mutta kun sitä ei tarjottu.”

”Puheessaan johtaja Eklund kosketteli Yhdistyksen tarkoituksiperiä ja työtä ja sen historiaa. Samalla hän kauniilla tavalla esiintoi Yhdistyksen perustajien ja nimenomaan aloitteentekijän sekä ensimmäisen johtokunnan merkityksen yhdistyksen kehityksessä ja kertoi hauskaasti näiden meille niin huomattavien henki-

löiden luonteenominaisuuksista. [____] Ja niin päästiin käsiksi lämpimään ruokaan, joksi oli valittu kokonainen häränseläke vihanneksineen, ranskalaisia perunoita ja madeirakastiketta, jotka huuhdottiin alas Bouchard Rouge'n punaviinillä, kuka hitaammin kuka nopeammin, jotta täyttöä saisi lasiinsa, mahdollisesti lautasellekin. Tästä lämpimästä ruuasta ei sen enempää ole kerrottavana, ei se ainakaan huomioitsijaa ylös pilviin nostanut. [____] Klubimestarin käsi heilahti kauniissa kaaressa ja laivakello soinahti tällä kertaa ilkamoivaan tapaan, sillä vuorossa oli Suomen Huolintaliikkeiden Liiton varapuheenjohtaja maisteri Esko Lappalainen, joka tunnetusti ja tunnustetusti elegantilla tavalla lausui Liittonsa onnittelet 40-vuotiaalle ja ojensi lahjana puheenjohtajan nuijan lausuen, että jollei teillä semmoista ole niin tuossa on kumminkin.”

”Veli Holger oli kuin orjapiiskuri, sillä taas heilahti käsi iskien Quintuksen kelloa saaden sen soimaan kuin viimeisen tuomion pasuunan, josta kauheasta metelistä säikähtäneenä Yhdistyksen sihteeri johtaja R. Turja koulemankalpeana ja henkistä näivetyksistä potevana kompuroi joten kuten ylös seisomaan 43 numeron uusille kengilleen täten toimeksisaaneena ja itse vapaaehtoisesti vastaanottaneena puhuakseen NAISELLE. Hän puhui. Hän puhui taivaasta ja helvetistä ja kaikesta siltä väliltä, rakkaudesta ja lastenkasvatuksesta ja romantiikasta ennen ja nyt käyttäen virtuosimaisesti hyväkseen kaikkia kauniita sanoja peräkkäin - päällekkäin - sivuttain soitellen ammattimaisen tuntehikkaasti *Viola d'Amourin* hellimpiä kieliä, mikä taito vain harvalle amatöörille jumalan armosta on suotu ja näin heittäytyen, ryökäle, vielä runonlausujaksikin sairastaen alppitautia ja hapenpuutetta kuten Arto Tiainen ja Pusulan Senja Innsbruckin talviolympialaissa saaden vihdoinkin viimeisillä voimillaan, viimeisellä sauvantyönöllään, lumisokeuden jo pimentäessä näön, lasinsa ja muut herrat laseineen kohotetuksi yhtymään maljaan NAISTEMME kun-



Varahisemmat yhdistyksen juhlat. Herrojen lisäksi myös rouvat on kutsuttu juhlimaan.

niaksi. Puhuja retkahti tuolilleen, onneksi, kuullen kuin sumussa yleisömeren raikuvat suosionosoitukset kuin valtameren pauhun ymmärtäen kuitenkin vieraiden osoittavan kiittolisuutteen kun puhuja sentään käsitti lopettaa.”

”Puheenjohtajalla oli viimeinen puheenvuoro ”virallisesti”. Kauniilla II-tenori äänellään komeana seisten hän mitä huolellisimmin valituin erinomaisin sanoin sydämellisesti kiitti puheista, lahjoista, adresseista ja sähköistä ja kaikista ystävyden ja kunniansoituksen ilmaisuista, joita yhdistys 40 vuotta täytettyään on osakseen saanut. Erikoisesti hän kohdisti hyväilevät sanansa NAISILLE, jotka tähän juhlaan olivat tuoneet jotain aivan erikoista loistoa ja kodikkuutta ja lupasi pyhästi, ettei tule kulumaan toiset 40 vuotta ennenkuin juhlitaan, sillä melko lähellä on jo 50-vuotisjuhla. Puheenjohtaja sai osakseen valtaiset suosionosoitukset ja vähältä piti etteikö hän olisi joutunut pitämään

tämän puheen uudesta. [____] Pakinoitsija unohti pakinoida sen tärkeän asian, että näiden puheiden aikana nautittiin jälkiruoasta ”Savarin Créole” ja White Port -viiniä. Ne sopivat kyllä yhteen: toinen hyvin makea ja toinen ei niinkään makea. [____] Tanssi pyöri, lasit täyttyivät, tyhjenivät ja taas täyttyivät, oli savua ilmassa kuin pahimman ilmapommituksen aikana, herrojen kasvot punoittivat yhä enemmän ja enemmän sekä sisäisestä että ulkonaisesta hehkusta, oli kuuma ja naisten liivit kiristivät, mutta ilo ei sammunut heidän silmistään, herrat repivät kauluksiansa, ja koukistivat käsi- varsiansa – sanalla sanoen kaikki oli niinkuin pitkin, mutta vielä enemmän jos ottaa vilkkaan seurustelun ja puheensorinan mitta-puuksi – vieraat kertakaikkiaan viihtyivät, heille oli ensin tarjottu arvokasta juhlallisuutta, vähän romantiikkaa ja lopuksi ilonpitoa kaikessa viattomuudessaan vapaana murheista ja kankeudesta ja estoista. [____] Kello on 02.15 sunnuntaina helmikuun 9 päivänä 1964. Salissa ovat jäljellä enää puheenjohtaja ja sihteeri-pakinoitsija vaimoineen sekä tietenkin Gunnar Österholm. Puheenjohtaja voi huokaista helpotuksesta ja niin voi koko johtokuntakin = juhla on kertakaikkiaan onnistunut mitä parhaiten sanan täydessä merkityksessä. [____] Viimeinen minkä kuulemme on veli Österholmin ystävällisen rosoinen ääni ja hänen kädenheilautuksensa: ”vi lever så lite och vi dör så länge – meri on meidän – havet är vårt”. Yhdistyksen 40-vuotisjuhla on päättynyt.”

Myöhemmät juhlat

Vuonna 1984 yhdistys täytti 60 vuotta. Tällä kertaa suuret juhlat järjestettiin ravintola Marina Palacessa. Läsnä oli 127 kutsuvierasta.

Yhdistyksen 75-vuotista taivalta juhlittiin vuonna 1999. Juhlat järjestettiin Turun palokunnantalolla. Juhlaviikkoon



Yhdistyksen vuosijuhlat Marina Palacessa. Kuvassa näkyy myös 40-vuotisjuhlan kuvauksen yhteydessä mainittu laivakello.

liittyi myös tiedotustilaisuus medialle Suomalaisella Pohjalla sekä jäsenyritysten henkilökunnalle järjestetty iltatilaisuus palokunnantalolla. Juhlien teema oli Wanhan Ajan Tanssit. Tarjolla oli seisovasta pöydästä ruokaa ja juomaa. Varsinainen iltajuhla järjestettiin seuraavana päivänä. Tällä kertaa tarjolla oli ”korkealaatuinen kolmen ruokalajin illallinen”. Merkkipäivänään yhdistys vastaanotti onnitteluja sähköiden muodossa mm. yhteistyökumppaneiltaan ja kaupungin edustajilta.

Vuonna 2004 yhdistys täytti 80 vuotta. Asian tiimoilta järjestettiin lehdistötilaisuus. Juhlat järjestettiin Svenska Klubbenilla ja osallistujia oli yhteensä 51 henkeä, mikä oli huomattavasti vähemmän kuin muina merkittävinä juhlapäivinä. Onnittelu- ja kiitospuheenvuoroja käytettiin kuitenkin kaikkiaan seitsemän.

Yhdistys juhli 85-vuotista taivaltaan kieltolaki-teemalla tammikuussa 2010 Vanhalla Raatihuoneella. Väkeä paikalla oli noin 130 henkilöä. Kutsuvieraina läsnä oli edustajia tullista ja Turun satamasta, entiset puheenjohtajat ja toimijat sekä kunniajäseneet.



Talviliikenne – ett kärt barn för Åbo

Yleistä

Turku oli pitkään ainoa satama, joka oli mahdollista pitää auki myös kovina pakkastalvina. Siksi talviliikenne keskittyi Turkuun Hangon ollessa yleensä viimeinen Turun lisäksi auki ollut satama. Vielä 1980-luvulla oli joinain talvina niin kylmää, että pohjoisen satamat jouduttiin sulkemaan ja Turun liikenne lisääntyi. Talviliikenne oli Turulle tärkeää, mutta asetti samalla runsaasti haasteita. Työmäärä satamassa ei ollut ympäri vuoden sama, jolloin pätevää työvoimaa oli vaikea saada riittävästi talven kiireitä varten. Monet jäsenyritykset ratkaisivat ongelman lähettämällä talvikuukausina lisää työntekijöitä kaupunkiin esimerkiksi Helsingin konttorista ja ylempänä Suomea sijaitsevista satamista.

Satamaa ei ollut suunniteltu niin suurilla tavaramääriä varten kuin mitä monena talvena koettiin. Siksi työvoimapulaa lisäksi puutetta oli niin varastoista kuin rautatievaunuistakin. Runsaslumisina talvina myös lumen suuri määrä teki satamasta entistä ahtaamman. Yhdistyksessä ymmärrettiin varhain, että paras edellytys talviliikenteelle oli toimiva yhteis-

työ eri tahojen välillä ja riittävä valmistautuminen kiireiseen kauteen. Siksi yhdistys määrätietoisesti vuodesta toiseen nosti esiin talviliikenteelle esteitä aiheuttavia seikkoja ja pyrki määrätietoisesti vähentämään niitä.

Ongelmat olivat tiedossa ja niitä pyrittiin ratkomaan esimerkiksi erilaisia toimikuntia perustamalla. Yhdistys oli aktiivisesti mukana talviliikenteen kehittämisessä ja kävi tarvittavaa kirjeenvaihtoa niin sataman johdon, tullin kuin rautateidenkin kanssa. Yhdistyksen vuosikertomukset alkavat usein lyhyellä luonnehdinnalla kunkin vuoden talviliikenteen onnistumisesta. Niin tärkeä asia oli koko satamalle ja samalla yhdistyksen jäsenyrityksille. Silti samat ongelmat toistuivat vuodesta toiseen. Sodan jälkeen tutkittiin mahdollisuutta rakentaa tuplaraiteet Turkuun, mutta lopulta lisäraiteiden sijaan rakennettiin lisää jäänsärkijöitä, mikä tietenkin teki Turun lisäksi myös muista Suomen satamista talviliikennekelpoisia.

Talviliikenne yhdistyksen toiminnassa

Talviliikenne oli keskusteluissa mukana heti yhdistyksen perustamisesta lähtien. Tammikuussa 1926 yhdistys lähestyi satamahallitusta kirjeellä, joka käsitteli runsaslumisen talven tuomia haasteita. Satamassa oli lunta paljon ja se haittasi kaikkea toimintaa. Rautatieraitteet olivat jatkuvasti lumen ja jään peitossa ja muutenkin lumi vei sekä tilaa että haittasi kaikkea toimintaa satamassa. Satamahallituksen vastaus saapui nopeasti ja siinä myönnettiin ongelman olemassaolo. Suurta helpotusta tilanteeseen satamahallitus ei pystynyt tarjoamaan, mutta ilmoitti kuitenkin perustavansa toimikunnan tulevia talvia silmällä pitäen pohtimaan parannuskohteita satamassa. Vielä talvikaudella vuonna 1948 oli rautateiden jäätyminen

vakava ongelma, joten nopeaa ratkaisua ongelmaan ei ollut löydetty. Käytännössä raiteet pidettiin lumettomina ja sulina käsivoimin. Parannusta oli kuitenkin satamalautakunnan mukaan luvassa. ”*Satamalautakunnan toimesta tullaan tiedustelevaan englantilaisia ja amerikkalaisia laitteita, joiden avulla voidaan koneellisesti pitää vaihteet puhtaana.*”

Joulukuussa 1926 sataman toimijat kokoontuivat yhdessä pohtimaan tulevan talven haasteita. Turun asemapäällykönapulainen oli käynyt opintomatalla Ruotsissa ja esitti nyt Ruotsissa hyväksi havaitun liikenteenohjausjärjestelmän käyttöönottoa. Yhtenä vaihtoehtona joka talvisen kaaoksen ratkaisuun esitettiin vuorotyön käyttöä. Tähän eivät huolintaliikkeet kuitenkaan suostuneet, koska tällöin työt olisivat alkaneet jo aamuisin kello 06:00 ja se olisi ollut huolitsijoille mahdotonta. Lopputuloksena tällä kertaa oli, että yhteydenpitoa parannetaan ja tavaraa ei turhaa makuuteta satamassa.

Jo 1920-luvulla yhdistys teki myös yhteistyötä suurimpien maahantuojien kanssa jo ennakkoon talviliikennettä ajatellen. Tähän liittyen Aktiebolaget John Dahlberg toimitti yhdistykselle lokakuussa 1926 listan asiakkaitaan, joiden odotti tulevana talvena tuovan paljon tavaraa maahan. Listalla on 31 eri alan yritystä leipurien tukkuliikkeestä saippua- tehtaaseen ja asfalttitehtaaseen.

Lokakuussa 1931 satamahallitus ilmoitti yhdistykselle uudesta helpotuksesta talviliikenteeseen. Merenkulkuhallitus oli luvannut Turkuun riittävästi jäänsärkijöitä suurempienkin laivojen varalta. Pysyvästi eivät jäänsärkijät voineet Turussa olla, mutta tarvittaessa oli apua tiedossa. Tämä mahdollisti entistä suurempien alusten tulon Turkuun myös talvikaudella. Laivojen ollessa nykyistä huomattavasti pienempiä ja myös heikkorakenteisempia, ei toiminta talvella olisi ollut mahdollista edes Turussa ilman jäänsärkijöiden apua.

Talviliikenne herätti keskustelua jälleen vuoden 1951 toukokuussa. Tällöin Harald Gädeke lähetti yhdistykselle yhteenvedon menneen talven talviliikenteestä. Hankaloittavina tekijöinä Gädeke piti puutteita sataman varustuksessa. Tarvittavaa työtahokkuutta oli mahdoton saavuttaa, koska laivojen järjestäminen purkua ja lastausta varten oli ahtaassa satamassa haastavaa ja vei turhaa aikaa. Rautateiden talvikunnossapito ei helpottanut tilannetta sekään. Riittävän suurien vaunumäärien saaminen satamaan ja sieltä pois oli jälleen kerran osoittautunut vaikeaksi. Tällöin laivojen odotusajat pidentyivät entisestään. Yhteistyö sataman eri toimijoiden kesken oli kuitenkin toiminut hyvin ja kaikki olivat ponnistelleet yhdessä talven haasteiden voittamiseksi. Gädeke kuitenkin arveli, että työskentelyn tehokkuutta olisi ollut mahdollista lisätä juuri yhteistyötä kehittämällä ja sataman toimintaa paremmin koordinoimalla. Näin ollen samat ongelmat olivat pinnalla niin vuonna 1931 kuin 1951. Ongelmien tiedostaminen ei siis juurikaan johtanut toivottuihin tuloksiin, vaikka kaikki tahot olivat samaa mieltä korjaavien toimenpiteiden tarpeellisuudesta.

Gädeken yhteenvedon pohjalta puheenjohtaja lähestyi jäsenistöä kirjeellä pyytäen jäsenyritysten näkemyksiä talviliikenteen ongelmista. Kirje poiki paljon vastauksia, joissa kukin yritys nimesi omasta mielestään ongelmallisia kohtia talviliikenteessä ja samalla parannusehdotuksia. Useimmat vastaajat olivat sitä mieltä, että kaupunki ei panostanut tarpeeksi satamaan ja että yhteistyö eri tahojen välillä oli välillä hyvin haastavaa ja turhauttavaa. Vastaajien mielestä Turussa ei hyödynnetty sataman mahdollisuuksia niin tuonti- kuin vientisatamanakin ja siksi vastaajat toivoivat kaupungilta lisäpanostuksia satamaan. Monet toivat esiin konkreettisia ongelmia: liian vähän puhelimia, liian vähän junavaunuja,

liian vähän mahdollisuuksia vaikuttaa sataman toimintaan. Näiden ehdotusten pohjalta yhdistys kokosi listan parannusehdotuksia ja toimitti tiedon kauppakamarille, sataman johdolle ja rautateistä vastaavalle liikennetarkastajalle. Kyseisenä talvena oli lakkoja, joiden aikana sataman puutteellisuus korostui entisestään räikeänä. Ilmeisesti ainakin Valtionrautatiet otti yhdistyksen huolen tosissaan, sillä seuraavana talvena satama-aseman hoitaja pyysi tarkkoja ilmoituksia tulossa olevista laivoista, jotta riittävä määrä vaunuja olisi mahdollista varata kutakin viikkoa varten.

Tammikuussa 1966 Turussa pidettiin neuvottelutilaisuus ”*Turun satamaan mahdollisesti suuntautuvan talviliikenteen hoidosta vuonna 1966*”. Läsnä olivat liikennepiirin päällikkö, satamajohtaja, liikennejohtaja sekä yhdistyksen edustajia. Neuvottelussa käytiin läpi talviliikenteen mukanaan tuomia haasteita ja sitä miten niihin voidaan jo ennalta varautua. Yksi vuodesta toiseen toistunut ongelma oli riittämätön junakalusto. Nyt talveen oli varauduttu niin lisäpäivystäjillä kuin raskailla vetureillakin. Uutuus oli kaukokirjoitin, joka oli hankittu Turun junatoimistoon. Kaukokirjoittimen avulla oli mahdollista ilmoittaa Turkuun jo ennalta saapuvista junista. Koska junavaunujen säilytykseen ei Turussa tai välIASemilla Turun ja Toijalan välillä ollut tilaa, olivat mahdolliset muutokset liikenteessä ongelma. Siksi korostettiin yhteistyön tärkeyttä, jotta esimerkiksi laivojen myöhästyessä tieto siitä saavuttaisi tarpeeksi ajoissa myös rautatiet. Yhteinen näkemys oli, että vaunut tulisi saada oikeaan paikkaan, oikeaan aikaan ja oikeassa järjestyksessä. Yhteydenpitoa helpottamaan sovittiin, että joka arkipäivä satamaviranomaiset, huolitsijat, ahtaajat ja rautatieviranomaiset pitävät neuvottelun, jossa käydään läpi kulloisetkin haasteet ja pullonkaulat. Tämä neuvottelutilaisuus osoittaa miten Turussa nähtiin

talviliikenne yhteisenä haasteena ja joka talvisista ongelmista pyrittiin ottamaan opiksi.

Vuoden 1956 yleislakko

Talviliikenteestä puhuttaessa ei sovi unohtaa vuoden 1956 yleislakkoa, vaikka se ei yhdistyksen toimintaan vaikuttanut muuten kuin jäsenyritysten taloudellisesti kannattavan vuoden kautta. Lakkoa edelsi SAK:n vaatimus 12 markan yleiskorotuksesta palkkoihin. Työnantajajärjestöjen hylättyä esityksen, oli selvää, että seurauksena olisi lakko. Lakko kesti kolme viikkoa maaliskuussa ja oli Suomen historian yleislakoista viimeisin. Talvi oli tuona vuonna poikkeuksellisen kylmä, joten laivaliikenne oli keskittynyt Turkuun. Lakko vaikutti luonnollisesti myös sataman toimintaan ja alalla jo silloin työskennelleillä on runsaasti muistoja poikkeuksellisista oloista.

Vuosi 1956 oli liikenteen kannalta historiallinen. Tuolloin sataman liikenne ylitti ensimmäistä kertaa kahden miljoonan tonnin rajan. Yhdeksän vuotta aiemmin, vuonna 1947, oli ylitetty ensimmäistä kertaa miljoonan tonnin liikenne, joten kasvu oli ollut nopeaa ja vahvaa satunnaisista huonoista vuosista huolimatta. Uuden ennätyksen ylittämistä edesauttoi lakosta huolimatta hyvin onnistunut talviliikenne. Vaikka talvikausi ei alkanut lupaavasti ja vielä tammikuussa oli hiljaista, oli helmikuussa laivoja jo jonoksi asti odottamassa satamaan pääsyä. Satamassa oli totaalinen kaaos ja tavaraa oli joka paikassa. Tavarasuojat olivat reunojaan myöten täynnä. Ilman lakkoa vuoden liikenne olisi varmasti ollut vielä suurompi, mutta silti satamassa kävi vuoden aikana 1668 alusta, mikä oli tosin 91 alusta vähemmän kuin edellisenä vuonna.

Satamaan pyrkiviä laivoja oli lakon alkaessa jo valmiiksi redillä odottamassa vuoroaan ja lakon puhjettua laivajono kasvoi entisestään yltäen pitkälle Airistolle asti. Tilanne oli kaikin puolin poikkeuksellinen. Tulli pyrki valvomaan laivoja, mutta todellisuudessa jäällä kävi aikamoinen vipinä aina tullin poistuessa paikalta. Hiihtäjiä tuli laivojen välistä ja saarista ja tullin taas palatessa, kuhina jäältä katosi nopeasti. Laivoja piti huoltaa, joten jäällä oli liikennettä myös huoltoautojen muodossa. Nopeasti pilaantuvia tavaroita oli lupa purkaa poikkeusluvalla, mutta toiminnan valvonta kaukana satamasta oli haaste. Varustamot eivät olleet mielissään laivojen seisossa jäissä jopa kuukauden odottamassa purkua ja lastausta.

Eräällä laivalla odotettiin Suomeen saapuvaksi Ison-Britannian suurlähettilästä. Laiva päätyi samaan jonoon muiden kanssa, joten jotakin oli tehtävä. Lopulta suurlähettilästä lähdettiin hakemaan autolla jäätä pitkin. Lähettiläs oli toki tyytyväinen päästessään vihdoinkin maihin, mutta poikkeuksellinen kuljetusmuoto herätti ihmetystä. Haasteelliset olosuhteet vaativat luovia ratkaisuja, joista varmasti kaikilla alalla pitkään toimineilla on omat esimerkkinsä kerrottavana.

Lakosta huolimatta vuoden 1956 talviliikenne oli menestys. Vaikka vielä 1960-luvullakin joinain talvina laivoja riitti Airistolle asti, juuri vuoden 1956 lakko ja poikkeuksellisen kylmä talvi on jäänyt monien mieleen. Erään haastateltavan mukaan tuo talvi oli mahdollisesti koko alan kulta-aikaa parhaimmillaan.



Suurten muutosten ala

Yhdistyksen olemassaolon aikana koko ala on kokenut useita muutoksia. Nykypäivän näkökulmasta on hankala edes hahmottaa, millainen huolinta- ja laivanselvitysala oli vielä 1920-luvulla. Toiminnan perusajatus ei silti ole muuttunut, vaikka toimintaympäristö ja -tavat ovatkin erilaiset. Edelleen tavoitteena on tuottaa mahdollisimman sujuvaa ja ripeää palvelua asiakkaille, jotka haluavat siirtää tuotteita myyjältä ostajalle.

Yhdistyksen perustamisen aikaan 1920-luvulla lähes kaikki työ tehtiin käsin ja työt sijoituivat satamaan ja sen lähialueille. Autoja oli käytössä, mutta niitä oli harvassa. Nosturit olivat pieniä ja koko satama aivan erinäköinen kuin tänä päivänä. Yleisesti voisi sanoa, että kaikki oli pienempää: niin laivat, varastot, satama kuin laituritkin. Kappaletavara kuljettiin erikseen pakkahuoneelle ja tavarat tarkistettiin yksitellen, pakattiin uudelleen ja toimitettiin asiakkaalle. Alalla toimivat yritykset olivat pääosin perheyrityksiä ja puhekielenä oli ruotsi. Alalla toimijat tunsivat toisensa ja henkilökohtaiset suhteet eri tahoihin helpottivat jokaisen työntekoa. Vaikka yritykset kilpailivat keskenään ja työ oli rankkaa, henki oli

yleensä hyvä. Pitkään yhdistyksen jäsenyritysten toiminta oli yhtä kuin toiminta Turun satamassa.

Muutos tuli kumipyöräliikenteen kehittymisen myötä. Monet alalla pitkään toimineet vanhan polven edustajat eivät nähneet maantieliikenteen mahdollisuuksia ja toppuuttelivat nuorempien intoa lähteä mukaan kumipyöräliikenteeseen. Muutos oli kuitenkin tulossa, uskoi siihen tai ei. Ne yritykset, jotka eivät ymmärtäneet maantiekuljetusten ja yksikkökuljetusten kehityksen vaikutusta koko alaan, jäivät auttamatta jalkoihin. Jos 2000-luvulla onkin aivan arkipäivää lastata kokonaisia autoja laivoihin, oli se vielä 1960-luvulla uutta ja ensimmäiset autolautat keräsivät satamaan suuria katsojajoukkoja. Monet alalla toimineet muistelevat, miten Turussa ensimmäisen kerran saatiin laivaan peruuttamalla mahtumaan jopa neljä rekka-autoa. Autot ajettiin sisään laivan kyljessä olleesta aukosta.

Aina 1960-luvulle asti tuli pitkälti määräsi alan tahdin ja speditöörit hoitivat tehtävänsä tullin määräysten mukaisesti. Tulli oli vahvasti läsnä niin alusten purussa kuin luonnollisesti tullivarastoilla ja pakkahuoneissakin. Suuri muutos tullitoiminnassa oli ilmoitusmenettelyyn siirtyminen 1970-luvulla, jolloin pakkahuoneet jäivät historiaan ja moderni tuontitullauskäytäntö mullisti koko tullitoiminnan. Samalla tullin aiempi rooli pysäyttäjänä ja vahtijana sai uuden muodon ulkomaankaupan edistämisestä. Samaan aikaan myös tekniset innovaatiot muuttivat jo totaalaisesti alaa.

Seuraava suuri muutos oli tietokoneet ja niiden tuomat mahdollisuudet. Jo 1980-luvulla suuri osa tuontitullauksista tehtiin konekielisessä muodossa, vaikka myös paperiversiot olivat käytössä edelleen. Aiemmat tekniset innovaatiot olivat tuoneet helpotusta esimerkiksi paperien käsittelyyn ja yhteydenpitoon, mutta vasta tietokoneiden myötä työn

tahti ja malli muuttuivat. Myöhempiä muutoksia olivat EDI-tullaus ja ITU-järjestelmä, jotka molemmat otettiin käyttöön 1990-luvulla.

Erilaiset nykyisten tietokoneiden esiasteet olivat osaltaan nopeuttamassa alan kehitystä. Reikäkorttitekniikka ja magneettinauhakoneet olivat jo suuria uudistuksia faksista ja ensimmäisistä kannettavista tietokoneista puhumattakaan. Myös puhelintekniikan uudistuminen oli tärkeää ja sähköpostin myötä yhteydenpito mullistui jälleen. Tiedon kulun nopeus kasvoi tehden samalla koko maailmasta pienemmän tuntuisen. Alalla toimijoille oli tärkeää pysyä kehityksessä mukana. Uudet laitteet pyrittiin ottamaan mahdollisimman nopeasti käyttöön. Internetin myötä maailma kutistui entisestään.

Kommunikaatiota tehostavien keksintöjen lisäksi tärkeitä olivat logistiikkaa tehostavat uutuudet kuten kontti, joka nyt on oleellisen tärkeä osa kuljetustoimintaa. Kontin monipuolisuus teki siitä täysin ylivoimaisen tavaraa liikuteltaessa. Suomeen ensimmäiset kontit saapuivat jo 1950-luvulla, joten nykypäivänä on hankala edes hahmottaa, miten suuren mullistuksen alalla kontit saivat aikaan. Sittemmin Suomesta on muodostunut todellinen konttiliikenteen maa, jonka satamat ovat suunniteltu konttiliikennettä ajatellen. Myös maantiekuljetuksissa kontit ovat tuttu näky.

Suomen liittyminen Euroopan unioniin 1.1.1995 oli jälleen suuri mullistus alalla. Valtava määrä tullauksia katosi käytännössä yhdessä yössä ja yritykset olivat pakotettuja miettimään uusia toiminnan muotoja tulevaisuutensa turvaamiseksi. Monimutkaisen EU-lainsäädännön opetteleminen vei aikansa ja toi aivan uudenlaisia töitä myös huolinta-alalla toimiville.

Ongelmana heti EU-jäsenyyden jälkeen olivat puutteelliset ohjeistukset tullivalvonnan ja ulkomaankaupan suhteen.

Yhdistys piti tehostetusti yhteyttä tulliin, jolloin suurimmilta ongelmilta vältyttiin ja heränneisiin kysymyksiin löydettiin vastaukset. Tulonmuodostus muuttui koko jäsenkunnalla. Maahantuonnin kohdalla se tarkoitti tavaran vapaasta kulu- ta johtuvaa fiskaalien maksamisen loppumista. Tämä vähensi luonnollisesti laskutusten määrää ja pienensi näin myyntika- tetta. Euroopan Unioniin liittyminen avasi samalla kuitenkin jäsenyrityksille myös uusia mahdollisuuksia. Ulkomaan- ja kotimaanliikenteen integrointi pääsi täysimittaisesti alulle, yritys kentässä tapahtui muutoksia ulkomaisten yritysten li- sääntymisen myötä, vapaavaraston ja tulliterminaalin roolit muutuivat. Ulkomaankauppa kasvoi, mikä lisäsi volyymia ja edesauttoi varsinkin kuljetusyritysten kannattavuutta.

Alan suurin rakennemuutos koettiin 1990-luvun laman jälkimainingeissa alkaneiden yrityskauppojen ja fuusioiden myötä. Lama koetteli alaa rajusti ja monet yhdistyksen jä- senyrityksistä joutuivat turvautumaan irtisanomisiin pysy- äkseen mukana toiminnassa. Asiakasyritysten konkurssit aiheuttivat monille jäsenyrityksille suuria luottotappioita ja tilanne oli muutenkin kaikin puolin tukala. Lama alkoi yllät- täen ja monen yrityksen työt loppuivat kuin seinään. Lamaa seuranneen myllerryksen jälkeen ala ei ollut enää entisellään. Monet vanhoista perheyryksistä myytiin monikansallisille yritysille ja erilaisten fuusioiden kautta Suomen markki- noille tuli lukuisia uusia yrityksiä, joihin vanhat kotimaiset yritykset sulautettiin.

On silti huomioimisen arvoista, että mikään kilpaileva kuljetusmuoto ei ole vielä tähän mennessä yltänyt laivalii- kenteen merkittävyyden tasolle. Laivaliikenne mahdollistaa monipuolisemman rahdin käsittelyn kuin lentoliikenne ja kapasiteettia on huomattavasti enemmän. Vaikka niin maan- tie- kuin rautatieliikennekin ovat tärkeitä kuljettamisen

muotoja, eivät nekään vedä vertoja laivaliikenteelle, joka on täysin välttämätöntä varsinkin maanosien välisessä liikenteessä. Käytännössä eri kuljetusmuodot täydentävät toisiaan yhä uusien kuljetusmuotojen myötä.



Vaikuttaminen

Yhdistyksellä on toimintansa aikana ollut mahdollisuus vaikuttaa moniin alaa koskeviin kysymyksiin. Kuten jo aiemmin käsiteltiin, läheiset ja toimivat välit eri toimijoiden kesken takasivat sujuvan yhteistyön ja arvostuksen. Suhteet poliittiseen johtoon ja virkamiehiin olivat suureksi eduksi. Usein nämä suhteet ovat perustuneet ennen kaikkea henkilökohtaisiin kontakteihin. Yhdistystä ovat lähestyneet lukuisat tahot vuosikymmenestä toiseen pyytääkseen lausuntoja ja näkemyksiä. Ei ole ollut poikkeuksellista, että kaupungin ylin johto on pyytänyt lisätietoja ja arvioittanut ennakolta päätöksiä yhdistyksellä varmistaa päätösten ja uudistusten palvelevan koko alan intressiä yksittäisten yritysten sijaan. Yhdistyksen on ymmärretty edustavan koko toimijakenttää ja siten sen sisältä on tiedetty löytyvän runsaasti tietoa ja kokemuksia. Sataman ja muun kuljetustoiminnan kehittäminen on ollut koko kaupungin ja jopa alueen edun mukaista, joten päätösten tekeminen riittävän tiedon pohjalta on ollut vain järkevää.

Edellä kuvattu toiminta ei olisi ollut mahdollista, mikäli yhdistyksen ei olisi ymmärretty edustavan riittävän suurta

osaa huolinta- ja myöhemmin kuljetusalan toimijoista. Ennen 1980-luvun rakennemuutoksia useat yritykset olivat edelleen perheyrityksiä, joita johdettiin joko Turusta tai ainakin muualta Suomesta. Nykyään alan toimijat ovat monikansallisia yhtiöitä, joiden pääkonttorit harvoin sijaitsevat Suomessa. Harva ulkomailta sijaitseva pääkonttori panostaa suhdetoimintaan Turun tai edes Suomen alueella. Tällöin alan oman yhdistyksen merkitys mielipidevaikuttajana ja lausuntojen antajana korostuu entisestään.

Tähän lukuun on koottu kronologisessa järjestyksessä esimerkkejä yhdistyksen ajamista asioista ja myös yhteydenottoja, joita yhdistys sai. Esimerkit kuvaavat miten monipuolisia asioita yhdistys on toimintansa aikana käsitellyt ja antaa samalla käsityksen siitä, millaisia toimintamahdollisuuksia yhdistyksellä on ollut.

Vuonna 1931 yhdistyksen jäsenten suurasiakkaat lähestyivät yhdessä Turun kauppakamaria syyttäen huolitsijoita liikakuljetuksista. Kauppakamari vei asian satamahallituksen tietoon, joka pyysi yhdistyksen näkemystä asiasta. Yhdistyksen mukaan mitään liikaveloituksia ei ollut järjestelmällisesti ve-loitettu, vaan kyse oli yksittäisistä erheistä. Kiista jatkui koko vuoden ja marraskuussa satamahallituksessa käsiteltiin taas asiaa. Asiakkaille ei yhdistyksen selitykset kelvanneet. Kiista maksuista oli esillä myös vuonna 1932, jolloin satamahallituksen pöytäkirjaan kirjattiin, että uusia valituksia aiheesta ei ollut tullut. Näin ollen asia sai raueta, mutta mikäli valituksia vielä tulisi, asiaan puututtaisiin välittömästi ja yhdistyksen jäseniä vaadittaisiin korjaamaan menettelytapansa.

Yhdistyksen ajamia alkuaikojen parannusehdotuksia oli merenkulkuhallitukselta tiedusteltu mahdollisuus Utön radioaseman toiminnan laajentamiseksi palvelemaan myös kaupallista merenkulkua. Yhdistys teki ehdotuksen vuoden

1932 helmikuussa. Merenkulkuhallituksen mukaan toiminnan laajentaminen ei ollut mahdollista, koska radioasemalla ei ollut jatkuvaa miehitystä. Harkintaan kuitenkin meni mahdollisuus radiomajakan rakentamisesta Utöseen.

Kirjeenvaihto Turussa toimivien ahtaajayritysten kanssa kesti vuosia ja vuonna 1946 välit olivat jälleen kireät. Ahtausesimiehet ilmoittivat, että eivät halua ottaa vastuulleen huolintatöitä tarkoittaen, etteivät *”he ole vastuussa oikeista merkeistä ja määristä j.n.e. lastatessaan tavaroita rautatievaunuihin”*. Yhdistys sai Turussa toimivilta ahtausyryyksiltä yhteisen kiertokirjeen, jonka lopussa muistutettiin työnantajien ja työntekijöiden herkistä väleistä. *”Sen vuoksi, että tilanne työnantajien ja työläisten kesken viime vuosien kuluessa on tullut, kuten tunnettua, yhä arkaluontoisemmaksi, toivomme että ymmärrätte tilanteemme ja teemme puolestamme parhaamme välttääksemme turhia hankauksia.”*

Linnanaukon ruoppaus tarpeeksi leveäksi kaikkien alusten kääntyä oli 1950-luvulla yhdistyksen agendalla. Väylä oli tuolloin 70 metriä leveä, kun tarvetta olisi ollut 150 metriä leveälle väylälle. Satamalautakunta laski, että tämä tehtävä olisi sitonut sen koko ruoppauskapasiteetin kolmeksi vuodeksi ja jätti siksi anomuksen huomioon ottamatta.

Koko jäsenistöä ajatellen yhdistys maaliskuussa 1953 toivoi postitoimiston aukioloaikojen laajenevan. Postitoimisto suljettiin tuolloin kello 17.00 ja se oli monissa tapauksissa yhdistyksen mielestä liian varhain. Pyyntöön ei suostuttu tuossakaan tapauksessa. Syynä oli se, että posti ei kuitenkaan olisi enää liikkunut Turusta eteenpäin myöhemmin illalla, koska viimeinen postijuna Turusta Helsinkiin lähti päivittäin kello 17:45. Yhdistyksen kirjelmässä paheksuttiin suuresti sitä, että *”posti Turusta Helsinkiin sekä päinvastoin saattaa viipyä matkallaan kokonaisen vuorokauden”*. Ratkaisuksi esitettiin

myöhemmin lähtevän junan käyttöä postin kuljettamiseen tai vaihtoehtoisesti kokonaan uutta postiautolinjaa iltapostin kuljettamista varten.

Degerbyssa suoritettu tulotarkastus Turkuun saapuville aluksille oli keskustelun ja kirjeiden aihe useana vuonna. Samalla tapaus on esimerkki siitä, miten yhdistyksen sinnikäs toiminta sai aikaan muutoksen tulotarkastuskäytäntöön. Yhdistys lähetti kesällä 1953 Tullihallitukselle pyynnön, jossa toivottiin, että tästä tarkastuksesta voitaisiin luopua kokonaan, mutta tullihallitus ei ollut myöntäväinen. Ratkaisussa todettiin, että tulotarkastus jo tuolloin oli *”niin nopea ja lievä kuin mahdollista”*. Yhdistyksen mielestä taas tarkastus hidasti alusten etenemistä useilla tunneilla.

Vanhaan kiistaan palattiin taas marraskuussa 1955, jolloin yhdistys lähetti kirjeen Tullihallitukselle. Tällöin oli käynyt ilmi, että *”Degerbyssä poikkeaminen monessa tapauksessa vallitsevasta tuulen suunnasta ja voimakkuudesta riippuen on pannut alukset erilaisille vaaroille alttiiksi”*. Väylä oli kapea ja vaikeasti liikennöitävä ja laituri liian lyhyt ja riittämättömästi valaistu. Kirjeen mukana oli katkelma saksalaisen aluksen laivan päällikön raportista, jossa kuvataan aluksen joutumista vaikeuksiin Degerbyssa. Lopuksi yhdistys toivoi, että *”koska Utön tai Enkärin väylää käyttävien, Turkuun saapuvien alusten ei tarvitse poiketa tulliasemalle saaristoreitillä, olisi yhdistyksen mielestä kohtuullista, että lännestä päin tulevia aluksia rankais-taisi ylimääräisellä selvityksellä ja tarkastuksella”*.

Tullihallituksen vastaus viipyi pitkään, mutta huhtikuussa 1957 meritullikamarit saivat kirjelmän, jossa kerrottiin Degerbyn tullivelvollisuuden loppuvan aluksilta, jotka kulkevat suoraan Turkuun tai Naantaliin Nyhamnin-Ledsundin väylää. Edellytyksenä oli luotsin käyttäminen Degerbyn ja määräsätaman välillä. Kyseessä oli ilmeisen suuri myönny-

tys tullihallitukselta, joka kirjelmän lopussa painotti kyseessä olevan ”kokeilumielessä voimassa toistaiseksi ja se voidaan kumota, mikäli havaitaan sen vaikuttavan heikentävästi tullivalvonnan ylläpitämiseen”.

Tammikuussa 1955 yhdistys oli mielissään, kun Satamalautakunta asettui yhdistyksen puolelle kysymyksessä, joka koski talletus- ja vapaavarastoja. Satamalautakunta oli perustanut erillisen lautakunnan pohtimaan mahdollisuutta rakentaa lisää varastotilaa sataman alueelle. On huomattava, että kauppa ei vielä tuolloin ollut vapaata, vaan sodan jälkeiset rajoitukset olivat osittain voimassa. Satamassa oli kuitenkin jo odottava mieliala kaupan vapauttamisen suhteen ja yhteinen käsitys oli, että rajoitusten poistuttua tuonti lisääntyisi. Tätä tulevaa muutosta ennakoimaan oli siten vain järkevä jo ennalta varautua ja huolehtia siitä, että riittävästi varastotilaa olisi tarjolla.

Sataman kautta kulkeva tavara oli kasvanut sodan jälkeen säännöllisesti ja vuoden 1955 heinäkuussa oltiin jo siinä tilanteessa, että tullitarkastajia oli liian vähän. Siksi Turkuun toivottiin perustettavan kaksi tullitarkastajan virkaa lisää. Linnanaukion suuret suojat olivat jo täysin vailla tullitarkastajaa ja muutenkaan tilanne ei enää ollut korjattavissa ylitöitä teettämällä. Tilanne ei korjaantunut ainakaan ennen joulukuuta 1956, jolloin yhdistys kirjoitti Turun kauppakamarille kirjeen, jossa toi esiin huolensa tulevaan talveen liittyen. Tullausjonot olivat kasvaneet jo pitkiksi ja pelkona oli, että talvella tilanne muuttuisi entistä huonommaksi. Yhdistyksen mukaan ”tullitarkastajien lukumäärän on edelleen sama kuin vuosina ennen sotaa. Ottaen huomioon nykyiset ja ennen sotaa vallinneet tullausmuodollisuudet on itsestään lankeavaa että tullitarkastajien työtaakka on moninkertaistunut huomioimatta edes lisääntynyttä tuontia”. Oheen oli liitetty laskelma tava-

ranvaihdosta eri vuosina. Vuonna 1938 vienti ja tuonti olivat 677.000 tonnia, vuonna 1947 1000.000 tonnia ja vuonna 1955 jo 1597.000 tonnia.

Turun kauppakamari koki asian hyvin tärkeäksi ja lähetti tullihallitukselle kirjelmän, jossa toi esiin ongelman laajuuden. Kirjelmässä toistettiin pitkälti yhdistyksen oman kirjelmän tietoja ja lopussa tuotiin esiin lisävirkojen välttämättömyys, sillä *”tilanne on kärjistynyt sellaiseksi, ettei ylityökään voi sitä auttaa vaan ainoastaan henkilöstön lisääminen”*. Vastaus tullihallitukselta tuli seuraavan vuoden helmikuussa, jolloin ilmoitettiin, että vuoden 1957 kesäkuusta lähtien lisätään tarkastajien määrää kahdella. Lisäksi tullihallitus toivoi, että *”kun avuksi nykyisin asetetaan erityiset kirjurit, tulliselvityksen nopeuttamiseksi, saataneen tulliselvitys Turussa vähitellen nykyistä tyydyttävämmälle kannalle”*. Tullitarkastajakysymys on jälleen hyvä esimerkki yhdistyksen vaikuttamismahdollisuuksista. Yksittäiset yritykset tuskin olisivat saaneet muutosta aikaan, mutta yhdistyksen hyvät suhteen kauppakamariin ja selkeästi muotoiltu kirjelmä auttoivat kaikkia satamassa toimijoita.

Tullihallituksen lupauksista huolimatta tilanne ei edelleenkään parantunut ainakaan tammikuuhun 1958 mennessä, jolloin ongelmia aiheutti Linnanaukion laiturin osuudella olevan yhden tullitarkastajan riittämättömyys. John Nurminen Oy lähestyi yhdistystä asian tiimoilta ja pyysi yhdistyksen ryhtyvän toimenpiteisiin asian korjaamiseksi. Tilanne oli nimittäin se, että tullitarkastaja *”ei parhaalla tahdollakaan ehdi suoriutua työtaakasta siellä kohtuulliseksi katsomamme ajan kuluessa”*. Tästä seurasi lukuisia ongelmia kuten huolinta-liikkeiden pankkitakuiden *”jäätymistä”*, käteistalletusten lisääntymistä ja tullauksien loppuunsaattamisen viivästymisiä. Yhdistys otti viipymättä asian hoitaakseen ja lähetti Turun tullikamarille toiveen asian korjaamisesta pikimmiten.

Ainoa ongelma tullihallituksen kanssa 1950-luvulla ei ollut Degerbyn tulliasemaa koskeva kysymys tai pieni tullitarkastajien lukumäärä, vaan ongelmia aiheutti myös tullihallituksen suunnitelma lyhentää tavaroiden tulliselvitysaikaa. Tuolloin muissa satamissa tulliselvitysaika oli yleisesti 20 päivää. Turussa aika oli aiemmin ollut 40 päivää, mutta lokakuussa 1956 tullihallitus lyhensi ajan Turussa 30 päivän mittaiseksi. Vuoden 1957 syyskuussa oli kuitenkin jo suunnitelmissa lyhentää aika Turussakin vastaamaan Suomen muiden satamien vastaavaa aikaa, mikä aiheutti huolta niin satamassa, satamalautakunnassa kuin Turun kaupungissakin. Satamalautakunta pyysi yhdistykseltä lausunnon, joka oli tarkoitus liittää kaupunginhallituksen kirjelmään. Kaupunginhallituksen omassa kirjelmässä tullihallitukselle tuotiin esiin, miten Turku on panostanut satamaan ja erityisesti sen talvikelpoisuuteen. Kesällä suuri osa sataman varastosuojista oli tyhjiä, mutta kaupunki hyväksyi tämän välttämättömänä panostuksena talviliikenteen toimivuuden takaamiseksi. Turun asema muihin satamiin verrattuna oli poikkeava ja siksi kaupunginhallitus toivoi tullihallituksen olevan lyhentämättä tullausaikaa. ”*Se että 20 päivän tullausaika tulisi osoitautumaan riittämättömäksi johtuu talviliikenneaikana hyvin tunnetusta maakuljetusten epävarmuudesta ja hitaudesta, eikä suinkaan vähiten lisenssijärjestelmän aiheuttamista hankaluuksista. Normaalialla suurempi paine talviliikenteen aikana aiheuttaa lisäksi monia muita viivästymisiä tavarankäsittelyssä*”. Yhdistyksen oma lausunto ei valitettavasti ole tallella, vaikka selvää lieneekin, että yhdistys sellaisen lähetti.

Kirjeenvaihto sataman kanssa oli pääosin äärimmäisen kohteliasta. Yhdistys lähestyi satamalautakuntaa nostokurkien saatavuutta koskevan ongelman tiimoilta toukokuussa 1956. Kesäkuussa satamalautakunnan vastauksessa luvattiin

ongelmaan paneutua huolella ja kerrottiin, että nostokurkien käyttäjä -opiskelijoita on otettu lisää ja helpotusta ongelmaan on luvassa. Lisäksi kerrottiin, että ”*poikkeuksellisen vaikea ja pitkä talviliikennekausi vei melko tarkkaan nosturinkäyttäjien lailliset ylityötunnit, mutta niihin on anottu ja joku päivä sitten myös saatu lisäystä. Erinäisten nosturinkäyttäjien kanssa sovituille järjestelytoimenpiteillä on laskettu mahdollisuuksien kohdulliseen ylityöhön riittävän*”.

Yhteistyö yhdistyksen ja yhteistyötahojen kanssa toimi molempiin suuntiin. Kun Tullikamari vuonna 1959 harkitsi aukioloaikojensa muuttamista, se lähetti yhdistykselle asiasta kyselyn ja toivoi vastauksia jäsenistöltä. Ainakin seitsemän jäsentä vastasi kyselyyn ja toiveet olivat lähes kaikilla samat. Tullikamarin toivottiin olevan auki ympäri vuoden samojen aukioloaikojen puitteissa ja myös lauantain aukioloaika pidettiin välttämättömänä. Samoin pyysi satamalautakunta yhdistyksen mielipiteen varranttivarastojen riittävyttä koskien. SOK oli rakentamassa suurta uutta varastoa ja kaupunki oli harkinnut vanhan varaston ostamista sataman käyttöä varten. Yhdistys piti ajatusta hyvänä ja painotti, että varastotilasta on aina pulaa.

Välillä asiat joihin yhdistys joutui puuttumaan, vaikuttivat suorastaan triviaaleilta. Esimerkiksi vuonna 1961 ongelmia aiheutti liian vähäinen satamavalvojen määrä, mistä johtuen kaikki laivat eivät saaneet tarvitsemaansa apua köysien irrottamiseen, vaikka tilaus olisikin tehty ajoissa. Satamalautakunta lupasi puuttua asiaan ja lisätä satamavalvojen määrää riittävälle tasolle.

Vuonna 1962 satamajohtaja K. Haikkola lähestyi yhdistystä kirjeellään, jossa pyysi yhdistyksen apua sataman kehittämiseksi. ”*Satama toivoo, että se osaltaan voisi mahdollisimman hyvin toimia ja edelleen kehittää toimintaansa Teidän*

ja asiakkaittenne tyydytykseksi. Tiedän, että sataman osalta on yhtä ja toista toivomisen varaa. Osa puutteellisuuksista on sellaista laatua, jota ehkä on vaikea tai mahdoton korjata, mutta osa taas on ehkä helpommin autettavissa. [___] Tässä mielessä toivoisin saavani lähempää kosketusta ja arvokkaita tietojanne kulloinkin esiintyvistä haitoista. Pyydän myös huomauttaa, että minun on vaikea toimia sataman ja sen liikenteen kehittämiseksi ilman läheistä yhteistyötä ja kosketusta ensisijassa juuri huolitsija-liikkeisiin.”

Kumipyöräliikenteen kehittymisen ja kasvamisen yhteydessä satama oli taas uusien haasteiden edessä. Autoille tarvittiin lisää tilaa. Siksi kaupunginhallitus tammikuussa 1963 lähetti yhdistykselle kirjeen, jossa pyysi jäsenten näkemyksiä siitä, oliko kiitolinjaliikenteen kasvuun varautuminen tarpeellista, miten suuri mahdollisesta tavara-asemasta pitäisi rakentaa ja miten jäsenet kokivat kiitolinjaliikenteen kehittyvän. Yhdistys vastasi kaupungille helmikuussa kaikkien jäsentensä puolesta. Kirjelmässä suhtaudutaan positiivisesti tavara-aseman rakentamiseen, mutta sen toivotaan sijaitsevan satama-alueen ulkopuolelle liikenteen pitämiseksi sujuvana. ”On nimittäin otettava huomioon ne ehkä monet sadat suuret kuorma-autot, jotka päivittäin joutuisivat liikennöimään varsinaisella satama-alueella, joka ilman näitäkin on ahdas. Jo yksistään autojen paikoitus olisi suuri ongelma, on mahdollista että ne blokeerisivat osan kaduista ja teistä satamassa kokonaan.”

Välillä yhdistyksen jäseniä kutsuttiin jopa neuvotteluihin, joihin yhdistyksellä ei edes ollut sanavaltaa tai muutaakaan mahdollisuutta vaikuttaa. Näin kävi esimerkiksi vuonna 1962, jolloin Yleis- ja erikoisalojen ammattiliitto kutsui kolme yhdistyksen jäsentä neuvottelemaan työehtosopimuksesta. Yhdistyksen kanta oli selvä: työehtosopimukset olivat liittojen asia. Neuvottelukumppanit eivät tästä kannasta pi-

täneet, mutta lopulta asia jäi sikseen. ”*Kolme neuvottelua ja muutamia päänsärkypulvereita tähänkin tarvittiin.*”

Maaliskuussa 1963 satamassa lakkoiltiin ja seurauksena oli suoranaainen kaaos. Tullihallitus ilmoitti tällöin tullaushelpotuksista, joiden tarkoituksena oli helpottaa lakon jälkeistä sekasortoa. Tullin lupaama kolmen päivän pidennys tullausaikoihin ei kuitenkaan riittänyt Turussa ja vielä huhtikuussa yhdistys lähestyi tullihallitusta toivomuksella tullausaikojen pidentämisellä entisestään. ”*Lakon aikana saapui Turun satamaan sangen paljon laivoja, jotka lakosta johtuen eivät päässeet sen paremmin purkamaan kuin lastaamaankaan lasteja sallitun ajan puitteissa. [___] Tavaraa ei löydetä tullimakasiineista eikä kentiltä, josta syystä tullaukset käyvät hitaasti, niitä joudutaan katkomaan samoin kuin passituksiakin, kulkuneuvoja ei ole tarpeeksi jne.*” Vastaus pyyntöön ei ole tallessa.

Uusi lentoterminaalirahtirakennus oli suunnitteluvaiheessa vuonna 1989. Yhdistys oli yhteydessä rakennusyhtiön edustajaan, joka kävikin esittelemässä suunnitelmia yhdistyksen jäsenille. Yhdistyksen jäsenille oli varattu mahdollisuus ennakoon ilmoittaa tarpeistaan uutta rakennusta koskien. Hanke ei edennyt kovin nopeasti, sillä vuonna 1990 yhdistys kävi useaan otteeseen keskusteluja Finnairin ja ilmailuhallituksen kanssa aiheesta. Ongelmana olivat tilaratkaisut. Yhdistys vaati Finnairia varaamaan kentältä tilaa rahdille, jotta huolitsijat voisivat toimittaa tavarat ja laittaa ne lentokuntoisiksi. Finnair vastusti vaadetta kustannussyihin vedoten ja esitti vastavaroisesti, että huolintaliikkeet itse vuokraisivat vastaavan tilan omia tarpeitaan varten. Tämä ei kuitenkaan yhdistyksen mielestä ollut toimiva ratkaisu ja siksi yhdistys päätti syyskuussa 1990 vielä kerran lähestyä Finnairia asian tiimoilta.

Satama teki Oy A.E. Ericksonin kanssa sopimuksen konttiterminaalin rakentamisesta vuonna 1991. Yhdistys ei sellai-

senaan hyväksynyt sataman ja Ericksonin välistä sopimusta ja niinpä satamalautakunnassa istunut Hans Hasseblatt pyysi yhdistyksen toiveen mukaisesti asian jäävän pöydälle. Yhdistyksen jäsenille tuli näin aikaa tehdä asiaa koskevat huomautukset. Lopulta yhdistys vaati muutoksia trailerien hakemiseen terminaalialueelta sekä konttien nosto-oikeuteen terminaalialueella. Alkuperäiseen sataman ja Ericksonin väliseen sopimukseen tehtiinkin lopulta muutoksia.

Uuden konttiterминаalin rakentaminen oli osa suurempaa muutosta koko sataman alueella. Tarkoituksena oli keskittyä lisäksi liikennejärjestelyiden kehittämiseen, raidejärjestelyihin sekä kenttäalueiden käyttöön. Yksi osa suunnitelmaa oli sataman osittainen aitaaminen, mitä yhdistys pitikin myönteisenä asiana. Yhdistys kuitenkin vastusti suuresti sataman suunnitelmaa tehdä sopimus aidatun alueen valvomisesta Oy A.E. Erickson Ab:n kanssa. Tämän järjestelyn pelättiin aiheuttavan kohtuutonta hyötyä Ericksonille ja vastaavasti hankaluuksia kaikille muille toimijoille. Toiveena yhdistyksen taholta oli valvonnan antaminen jonkin neutraalin tahon hoidettavaksi. Koska Erickson hoiti itsekin huolintatehtäviä, yhdistys pelkäsi sen mahdollisesti kieltävän kaikkien muiden toimijoiden maapuolen työt aidatulla alueella. Yhdistys toivoi valvonnan päätyvän Turun sataman satamavalvojien vastuulle. Asiasta käytiin runsasta kirjeenvaihtoa ja yhdistys ilmoitti, että ei aio perääntyä äärimmäisen tärkeäksi koemaassa asiassa.

Tapaus Oy Uggendahl

Huhtikuussa 1937 tammikuussa yhdistyksen tietoon oli tullut, että eräs Turussa toimiva huolintaliike, joka ei kuulu-

nut yhdistykseen, oli veloittanut asiakkailtaan liian korkeita rahteja ja esittänyt vielä jälkivaatimuksiakin. Koska yhdistys oli huolissaan koko alan maineesta Turussa, se lähestyi liikaa veloittavan yrityksen asiakkaita kirjeellä. Ensimmäinen kirje on huhtikuulta 1937 ja seuraava lähes samansisältöinen tammikuulta 1938. Molemmilla kerroilla kyse oli samasta yrityksestä, mikä käy ilmi myöhemmästä kirjeenvaihdosta.

”Luottamuksellisesti. Allekirjoittanut Yhdistys on saanut tietää että eräs paikkakunnallamme työskentelevä – Yhdistykseen ei kuuluva huolintaliike, on syyllinen suuriin yliveloituksiin kosk. rahteja ja jälkivaatimuksia, ja koska yhdistys myöskin tietää että Te kuulutte puheenalaisen toiminimen asiakas-piiriin, katsoo Yhdistys velvollisuutenansa ilmoittaa Teille kyseessä olevasta menettelytavasta, sillä otaksuttavaa on että myöskin Te olette joutuneet yliveloituksen alaisiksi. [] Koska Yhdistyksemme pitää erittäin tärkeänä että haitallisia ilmauksia Yhdistyksen jäsenien edustamalla alalla vastustetaan, – on Yhdistys halukas, – Teidän etuanne silmälläpitäen ja kustannuksetta – ryhtymään valmistaviin tutkimuksiin kosk. lähetyksistänne veloitetuista kustannuksista. Tämän vuoksi pyydämme Teitä lähettämään meille muutamia huolintalaskuja, ja sellaisia joissa on veloitettu rahti- ja jälkivaatimusmaksuista, – sekä päivättynä mieluummin ennen huhtikuuta 1937. Lähempiä tietoja antaa allekirjoittanut, Joht. Jansson, – puhelin 910. Kunnioittaen Turun Speditööri- ja Laivameklariyhdist. puheenjohtaja.”

Kirjeen lisäksi yhdistyksen kirjeenvaihdosta löytyy lista liikaa veloittaneen yrityksen asiakkaista. Jokaisen nimen kohdalle listaan on merkitty punainen ruksi, joten oletettavasti yhdistys on lähestynyt samalla kirjeellä kaikkia listan yrityksiä. Liikaveloituksista syytetty yritys oli nimeltään Oy Uggendahl. Tämä käy ilmi yhdistyksen Kestilän Pukimo Oy:lta toukokuussa 1937 saamasta kirjeestä, jonka liitteenä

oli huolintalaskuja. Yhdistyksen tarkastettua asian kävi ilmi, että yliveloituksia oli todellakin tapahtunut. Oy Uggendahliin oli oltu yhteydessä yhdistyksen toimesta ja yritys lupasi korvata ylimääräiset huolintalaskut.

Ilmeisesti Oy Uggendahl ei pysynyt lupauksessaan, sillä yhdistyksen seuraavan vuoden alussa lähettämään kirjeeseen tuli myös runsaasti vastauksia epäilyttävillä huolintalaskuilla varustettuina. Esimerkiksi Turun suurin kangaskauppa F. Kjisik lähetti kopiota laskuista ja kiitti yhdistystä yhteydenotosta. Kaikki yhdistykseltä kirjeen saaneet eivät kuitenkaan olleet yhtä yhteistyöhaluisia. Rautateollisuus Oy Pyrkijän tammikuussa 1938 lähettämässä kirjeessä suomittiin koko huolinta-alaa.

”Omasta puolestamme olemme vuosien kuluessa todenneet arv. speditöorien olevan taiteilijoita laskun kirjoittamisalalla ja tämä koskee vähän kaikkia speditöörejä sekä täällä että ulkomailakin. On erittäin hauskaa jos järjestys saataisiin paranemaan speditööripiireissä, mutta me emme katso olevan asiallista sekoittaa ulkopuolisia puhdistushommiinne, on mielestämme parempi aloittaa ne sisältä käsin, siellä on kyllin tekemistä aluksi.”

Yhdistys vastasi kolmen päivän kuluttua Pyrkijälle hyvin loukkaantunein sanankääntein.

”Huolintaliikkeet eivät ole kärsineet vahinkoa vaan tavaroiden vastaanottajat, ja niiden joukossa ehkä myöskin Te, mutta jos ette välitä siitä, onhan se Teidän oma asianne. Useammille toisille vastaanottajille, jotka ovat osoittaneet ymmärrystä kosk. tätä asiaa on Yhdistys ollut tilaisuudessa järjestämään että huomattavia määriä, jotka aikoinaan yliveloitettiin, on maksettu takaisin, ja kaikissa näissä tapauksissa on sama huolintaliike ollut syyllinen. [] Huolinta-toiminta yleensä ei anna aiheutta suurempiin ”puhdistus-hommiin” kuin mikä muu liiketoiminta tahansa, ja niin ollen Yhdistyksen pyrkimykset vastustaa haitallisia ilmauk-

sia, pitäisivät herättää suurempaa ymmärrystä ja kannatusta niiden asiallisten keskuudessa joiden taloudellisia etuja loukataan. Voimme ainoastaan valittaa ettette ole tätä ymmärtäneet.”

Ilmeisesti keskustelu päättyi tähän tai myöhempi kirjeenvaihto on kadonnut. Tapausta voidaan pitää kuvaavana esimerkkinä siitä, miten yhdistys koki edustavansa koko alaa ja piti tärkeänä huolehtia huolinta-alan maineesta, vaikka kyseessä ei ollut edes yhdistyksen jäsenyritys.

Yhdistys pyrki lukuisilla kannanotoillaan tehostamaan toimintaa Turun satamassa ja lyhentämään toimitusketjun pituutta. Suomessa toimimisen haasteena on alusta lähtien ollut hankalat ja vaihtuvat ilmasto-olosuhteet ja syrjäinen sijainti. Yksi osa tehokkuutta on nopea yhteydenpito. Puhelimia on ollut käytössä koko yhdistyksen olemassaolon ajan ja postikin on Suomen sisällä kulkenut ainakin pää ratojen varsisissa vuorokaudessa. Molemmat ovat silti kysymyksiä, joihin yhdistys on ottanut kantaa. Tämä osoittaa, miten tärkeänä koko jäsenkunnan kannalta kyseisiä seikkoja on pidetty.



Turun asema ja markkinointi

Vaikka Turku oli varsinkin talviliikenteessä pitkään käytännössä ainoa vaihtoehto asiakkaille, ei Turkuun aina riittänyt ympäri vuoden tasaisesti töitä. Yleinen mielipide oli pitkään se, että valtiovalta suosi muita Suomen satamia, erityisesti Helsinkiä, Turun kustannuksella. Oman sataman markkinoinniseksi on siksi ollut tehtävä töitä ja yhdistys on ollut aktiivisena mukana tässä markkinointitoiminnassa jo vuosikymmenien ajan.

Kysymys Helsingin suosimisesta ei ollut pelkästään turkulaisten keksintöä, vaan aiheesta käytiin keskusteluja useilla areenoilla. Uuden käänteen keskustelu sai syyskuussa 1950, jolloin Keskuskauppakamarin tiedoituksia -lehdessä uutisoitiin aiheesta. Suomen satamakaupungit olivat yhteistyössä lähestyneet keskuskauppakamaria ja vaatineet toimia Helsingin suosimisen lopettamiseksi.

”Suomen Speditööriyhdistys oli pyytännyt KKK:ta ryhtymään sellaisiin toimenpiteisiin, että Haminan, Kaskisten, Kemin, Oulun, Kuopion, Uudenkaupungin, Tornion ja Tammisaaren kaupungit saataisiin tekemään sopimus Helsingin kaupungin kanssa

satamaliikennemaksujen jakamisesta niissä tapauksissa, jolloin ulkomailta maahan tuotu tavara toimitetaan maahantuontipaikkakunnan sataman kautta toiselle kotimaan paikkakunnalle tultavaksi. [] Asiasta KKK oli hankkinut Helsingin kaupungin satamalautakunnan lausunnon, jossa todetaan, että sopimukset liikennemaksujen jaosta ovat tekemättä ja Helsingin ja edellään mainittujen kaupunkien kesken ja yhdyttiin speditööriyhdistyksen toivomukseen sopimuksen aikaansaamisesta”.

Huomion arvoista on, että Turku ei mainita tässä listassa lainkaan. Joko Turku oli jo aiemmin tehnyt oman sopimuksen Helsingin kanssa tai yritti tässä tilanteessa käydä omin päin neuvotteluja asian suhteen. Sama ongelmahan kuitenkin koski myös Turun ja Helsingin satamien suhteita.

Vuoden 1962 vuosikertomuksessa pohdittiin Turun asemaa. ”Käsityksemme on, että arvoisat jäsenemme tässä suhteessa täyttävät sängen korkeat vaatimukset ja ovat henkilökohtaisilla suhteillaan saaneet paljon aikaan satamamme liikenteen lisäämisesi. Mutta se ei riitä, on eräitä seikkoja, joita ei voida edes keskuudessamme vallitsevalla korkealla moraalilla korvata. Näistä mainittakoon muutamia: epätydyttävät rautatieyhteydet sisämaahan, epätydyttävät maantieyhteydet esim. Tampereelle, satamalaitoksen korkeat taksat esim. nosturimaksut, varastovuokrat, ahtaajien hintapolitiikka esim. 30%. Nämä muutamat esimerkit osoittavat täysin selvästi, että olemme paitsiossa Mäntyluotoon ja Raumaan verraten.”

Tammikuussa 1970 huolta herätti useiden suurten asiakkaiden esittämä uhkaus liikenteen siirtämisestä Turusta toisiin satamiin tavarankalalan löydettävyyden takia. Siksi yhdistys lähetti paikallisille ahtaus- ja purkausliikkeille kirjeen, jossa toivoi parannusta asiaan. Samaan aikaan ongelmia aiheutti erään yhdistyksen jäsenen laskuttamat kohtuuttoman suuret terminaalimaksut, minkä seurauksena muut

jäsenet olivat joutuneet ikävään tilanteeseen selittäessään omille asiakkailleen lisäkustannuksia. Tilannetta ei lainkaan helpottanut Tampereen kauppakamarilta tullut viesti, jonka mukaan useat tamperelaiset yritykset olivat hyvin tyytymättömiä Turun sataman toimintaan. ”*Tamperelaiset tuojat ovat toistuvasti joutuneet toteamaan, että etenkin jäätilanteen, lakon tai muun vastaavan syyn aiheuttaessa liikenteen ohjautumista Turkuun, ei sataman kyky selvitä lisääntyneestä työpaineesta näytä alkuunkaan vastaavan sitä, mihin on totuttu.*” Ongelmana oli muun muassa tavaroiden purkaminen sattumanvaraisesti eri makasiineihin, mistä seurasi tilanteita, joissa ”*tavaraa nou-tamaan menneelle vastaanottajalle on pystytty kyllä näyttämään saapuneen tavarain paikka, mutta ei ole voitu kertoa, millä tavalla jättäiläiskekoon kätetty kolli saataisiin esille*”.

Ratkaisuksi ehdotettiin varastotilojen laajentamista, jo olemassa olleiden kasojen lajittelemista ja parempaa organisoimista. Pienemmissä satamissa kuten Raumalla ja Mäntyluodossa ei vastaavia ongelmia kirjoittajan mukaan ollut ja siksi monet tamperelaiset harkitsivat jatkossa käyttävänsä niitä aiempaa enemmän.

Saman vuoden syyskuussa Saaristomerellä järjestettiin Turun kauppakamarin järjestämän neuvottelupäivä, jossa käsiteltiin esiin tulleita epäkohtia ja pyrittiin löytämään niihin ratkaisuja. Päivän aikana esiin tulleita kehittämiskohteita oli muun muassa satamassa käytössä olleiden veturien vaihtaminen uusiin, tietokoneiden käyttöönotto satamatoiminnan suunnittelussa, sataman tiedotustoiminnan kehittäminen, sataman varastojen uusiminen ja lastauslaitteiden lisääminen.

Turun alue järjesti erityisiä satamapäiviä eri Suomen kaupunkeissa tehdäkseen Turun satamaa tunnetuksi. Tällaisia tapahtumia järjestettiin esimerkiksi Tampereella vuonna 1980 ja Jyväskylässä vuosina 1979 ja 1984. Yhdistys oli aktiivisesti

mukana satamapäivillä ja myös kestitsi Turkuun vierailulle tulleita delegaatioita eri kaupungeista. Esimerkiksi vuonna 1978 Tampereen vientikilta teki vierailun Turkuun. Satamapäiviä pidettiin yleisesti merkittävänä ja niille osallistumista tärkeänä. Vuoden 1980 vuosikertomuksessa pohditaan tapahtumien merkitystä seuraavasti:

”Ajatellen edellisenä vuonna Jyväskylässä järjestettyä vastaavaa tilaisuutta voidaan todeta, että tällaiset tapahtumat edesauttavat Turun sataman markkinointia, ja on toivottavaa, että niitä tulevaisuudessakin järjestettäisiin Turun satamalle tärkeillä paikakunnilla.”

Vierailut jatkuivat myös 1980-luvulla. Vuonna 1987 Turussa vieraili Hämeen ulkomaankauppakilta. Vierailijajoukko oli suuri, sillä osanottajaluettelon mukaan osallistujia oli 47.

Turussa oltiin huolissaan töiden siirtymisestä muihin satamiin jälleen vuonna 1984. Huolestuttava kehitys haluttiin pysäyttää ja asiaa pohtimaan perustettiin epävirallinen sataman markkinointikomitea. Ryhmään kuului yhdistyksen puheenjohtaja, sihteeri ja edustajia Kauppakamarista, auto liikenteestä, ahtaajista sekä Turun Vapaavarastosta ja Oy Bore Line Ab:lta. Hallitus kehotti jäseniään kaikin tavoin houkuttelemaan liikennettä *”jo nyt tungoksessa olevasta Helsingistä Turkuun”*. Näin kukin jäsen saattoi olla osaltaan avustamassa kokonaisliikenteen kehitystä Turussa.

Yhdistys on ollut aktiivisesti mukana sataman markkinointikomitean toiminnassa myös myöhemmin. Mainosyhteistyötä on tehty messujen, mainosmateriaalin, ilmoittelun sekä satamakalenterin muodossa. Kilpailu satamien välillä oli kovaa ja muilla satamilla Suomessa oli samanlaiset markkinointipyrkimykset. Turun Sanomissa julkaistiin maaliskuussa 1993 monisivuinen Turun sataman mainos, jossa yhdistyksen jäsenet olivat näkyvästi esillä. *”Turku on valtakunnan*

toiseksi suurin satama, jonka palveluja käyttävät Turun seudun yritysten ohella asiakkaat ympäri Suomen. Turun valtteja ovat tiheä linjaliikenne keskeisiin Euroopan satamiin. Valttina on myös tavarankäsittelyn nopeus. Turun sataman kautta kulkeekin maan toiseksi suurin matkustajien ja rahtitavaran virta.” Markkinointikomitea jatkaa edelleen toimintaansa ja sen pyrkimykset ovat pysyneet pääosin samoina.



Lyhyitä paloja valituilta vuosilta

1920- ja 1930-luvut

Yhdistyksen toinen varsinainen toimintavuosi, vuosi 1926, oli vilkas. Talviliikenne onnistui poikkeuksellisen hyvin. Kirjeenvaihtoa yhdistys kävi A.E. Ericksonin, kauppakamarin, satamalautakunnan ja suurien vientiyritysten kanssa. Keskustelujen aiheena olivat muun muassa eri työntekijäryhmien palkkakysymykset ja lastaus- ja purkausmaksut.

Yleinen taloudellinen taantuma 1930-luvun alkupuolella heikensi koko Suomen taloudellisia näkymiä. Tällöin oli Turun kannalta tärkeää saada mahdollisimman suuri osa mahdollisista kuljetuksista kulkemaan Turun kautta. Lama oli pahimmillaan vuosina 1932–1933, jolloin yhdistyksen pöytäkirjojen mukaan Turussa oli hyvin hiljaista.

Vuonna 1934 taantuma oli jo laantumassa ja liikenne vilkastui. Ongelmia aiheutti kuitenkin yhdistyksen jäsenen passiivisuus jopa sellaisissa tilanteissa, jolloin keskustelunaihe oli kaikkia koskettava. Yhdistyksen puheenjohtaja J. Jansson piti tilannetta hyvin valitettavana ja toivoi jäseniltä

aktiivisempaa otetta toimintaan. Hän muistutti, että monissa kysymyksissä asioiden yhteinen käsittely ja tilanteisiin puuttuminen oli tehokkaampaa kuin yksittäisten jäsenten pyrkimykset yksin hoitaa ongelmansa. ”Föreningen hade sålunda under senaste år blivit anmodad att uttala sig om det nya tullpackhusets placering i Åbo hamn, alltså en fråga av synnerligen stor vikt för de intressen medlemmarna representera, men hade till de tvänne möten som utlysts för frågans behandling infunnit sig endast 3 medlemmar vardera gånger.”

Puheenjohtajan vakavista sanoista huolimatta parannusta ei juuri tapahtunut, sillä vuonna 1936 puheenjohtaja Jansson joutui taas ojentamaan yhdistyksen jäseniä vuosikerptomuksessaan, joka laatijansa mukaan oli lyhyt juuri siksi, että paljon mitään ei ollut tapahtunut yhdistyksen jäsenten passiivisuuden vuoksi. ”Å andra sidan bör i detta sammanhang framhållas, att några initiativ från medlemmarnas sida ytterst sällan framställas, beroende detta synbarligen av det ringa intresse medlemmarna visat vår Förening och dess strävanden. Av de 14 medlemmarna äro i regel icke ens hälften vid sammanträdena representerade.” Jäsenten vähäisestä osanotosta huolimatta suunnitelmat uuden tullikamarin rakentamiseksi etenivät ja yhdistys antoi myös oman lausuntonsa sen sijoittamispaikasta ja esitti toiveita rakennukseen sijoitettavista toiminnoista.

1940-luku

Edes Tanskan salmet eivät pysyneet auki vuoden 1947 talviliikenteen aikaan. Poikkeuksellisen kylmä talvi sulki heti vuoden alussa salmet lähes kolmeksi kuukaudeksi. Tämä vaikutti tietenkin väistämättä myös Turkuun ja yhdistyksen jäsenten toimintaan. Silti vuosi oli kokonaisuutena onnis-

tunut, sillä jäätyneiden salmien takia laivat eivät tietenkään päässeet muihinkaan Suomen satamiin, jolloin jäätilanteen helpottaessa kiirettä piti kaikissa satamissa. Sataman kokonaislastimäärät kasvoivat siksi selvästi edelliseen vuoteen verrattuna.

Vuosi 1948 oli yhdistyksen jäsenille suotuisa. Helsingin satama sulkeutui jo varhain tammikuussa, jolloin talviliikennekausi Turkuun oli pitkä ja tuottoisa. Edes aiempina vuosina toimintaa hidastaneet ongelmat junavaunujen saatavuuden kanssa eivät kiusanneet, sillä vaunujen saatavuutta ja sujuvaa liikennettä vahtimaan oli palkattu rautatieviranomaisen toimesta liikenteenvalvoja. Satamassa kävi 1082 alusta ja kasvua edellisestä vuodesta oli yli 60 laivaa. Yhteistyö eri tahojen kanssa sujui jouhevasti, joskin se edellytti yhdistyksen säännöllistä yhteydenpitoa eri toimijoiden välillä.

Vuosikymmen loppui synkissä tunnelmissa edelliseen hyvään vuoteen verrattuna. Talviliikenne jäi olemattomaksi muiden satamien ollessa myös auki talvikuukaudet. Satamassa kävi vain 1016 alusta määrän vähentyessä edellisestä vuodesta muutamalla kymmenellä. Lakkoherkkä ala vaati jälleen veronsa ja yhdistyksen vuosikertomuksessa surtiin jatkuvasti toistuvia lakkoja. ”*De olagliga och beklagiga strejkerna bland hamnarbeterna på orten har också i hög grad inverkat störande och menligt för trafiken på Åbo hamn.*”

1950-luku

Vuodet 1950 ja 1951 olivat tasaisen kasvun kautta edellisen vuosikymmenen alavireisen päätöksen jälkeen. Laivoja Turkuun riitti ympäri vuoden, mikä luonnollisesti ilahdutti sataman toimijoita. Sekä tuonti että vienti kasvoivat ja ko-

konaismäärät olivat jo selvästi lähempänä kahta miljoonaa tonnia kuin yhtä miljoonaa tonnia.

Olympiavuosi 1952 näkyi myös Turun satamassa. Vuosikertomuksessa olympialaisten saamista Suomeen kuvattiin humoristiseen sävyyn: ”*Av de olympiska Spelen, som äntligen, efter sju sorger och åtta bedrävelser, gick av stapeln in Helsingfors, hade Åbo föga kännning.*” Matkustajaliikenne kasvoi, kun kisaturisteja kuljettavia aluksia saapui Helsingin lisäksi myös Turkuun. Talviliikenne sen sijaan jäi vähäiseksi leudon talven takia. Mäntyluoto oli avoinna koko talven ja Helsingin oli suljettuna vain vähän aikaa.

Talvella 1953 liikenteellä oli haasteita. Satamat Turkua ja Hankoa lukuun ottamatta sulkeutuivat melko varhain. Saapuvia aluksia oli ensin kymmeniä kerrallaan. Valitettavasti luonto asetti omat vaikeutensa myös Turun sataman toiminnalle. Talvimyrskyt kasasivat suuria jäämassoja Itämerelle, ja talviliikenne jäi vain muutaman viikon mittaiseksi. Aluksia satamassa kävi vuoden aikana 1449. Lakot olivat arkea myös vuonna 1953. Ensin sataman työläiset lakkoilivat muutaman päivän heinäkuussa ja lopulta aloittivat lokakuussa lakon, joka kesti kokonaisen kuukauden. Yhdistys oli tietysti huolissaan jatkuvien lakkojen aiheuttamasta taloudellisesta menetyksestä ja toiminnan hankaluudesta, mutta myös Turun sataman maineesta. Huolena oli, että usein toistuvat lakot antaisivat Turusta epäsuotuisan kuvan ja asiakkaat pyrkisivät löytämään muita vaihtoehtoja.

Seuraavana vuonna talous oli kasvussa ja vientimäärät nousivat. Talviliikenne alkoi helmikuun puolivälissä ja jatkui noin kuusi viikkoa. Myös kesä- ja syysliikenne olivat poikkeuksellisen vilkkaita Turussa, mikä tietenkin ilahdutti yhdistystä. Kaikkiaan satamassa kävi laivoja 1575 kappaletta.

Vuonna 1955 talviliikenne alkoi myöhään; ensimmäiset laivat saapuivat vasta helmikuun lopussa, mutta liikenne oli

silti vilkasta. Turun satamaa auttanut jäänmurtaja Voima joutui tekemään töitä tauotta, jotta kaikki laivat saatiin turvallisesti satamaan. Lakoilta ei selvitty tuonakaan vuonna. Ensin lakossa olivat rautatietyöläiset ja tullimiehet ja sen jälkeen seurasi vielä postilakko, joka häiritsi sekin yhdistyksen jäsenten toimintaa. Kaikesta huolimatta satamassa kävi 1795 alusta ja kasvua edelliseen vuoteen oli yli 200 alusta.

Vuosi 1958 oli alalle raskas. Työmahdollisuudet vähenivät, vaikka liikenne pysyikin kohtuullisen vilkkaana. Talviliikenne oli onnistunut, mutta kausi kovin lyhyt. Vuosi ei silti ollut niin paha kuin aluksi pelättiin, vaan jäsenet selvisivät kohtuullisin tuloksin ja seuraava vuosi oli vielä parempi. Työmäärä kasvoi ja sodan jälkeisen taloudellisen kasvun aika näyttäytyi nyt vahvasti. Myös talviliikenne onnistui hyvin ja vuosi oli kokonaisuutena hyvin menestyksenkäs. Ulkomaisen alusten määrä satamassa kasvoi yli sadalla edelliseen vuoteen verrattuna ja yli kahdellasadalla aluksella vuoteen 1957 verrattuna.

1960-luku

Talviliikenne vuonna 1960 oli hyvin vilkasta. Ensimmäinen alus saapui Helsingin sijasta Turkuun jo tammikuun puolivälissä. Sekä tuonti- että vientimäärät Turun kautta kasvoivat ja satamassa piti kiirettä. Suotuisa tilanne jatkui myös seuraavana vuonna, vaikka talviliikenne tuolloin jäi vähäiseksi leudon talven takia. Satamaan valmistui lisää varastoja ja asiakkaiden palvelu parani entisestään. Satamaa kehitettiin jatkuvasti vastaamaan muuttuvia tarpeita.

Suomesta tuli vapaakauppa-alue EFTA:n jäsen vuonna 1961 ja kaupankäynti sopimuksen puitteissa alkoi saman vuo-

den heinäkuussa. Tämä tiesi paljon uusia käytäntöjä ja opeteltavaa myös yhdistyksen jäsenille. Tullihallitus julkaisi käsikirjan muutoksista helpottaakseen alan yritysten työskentelyä.

Alan muutos aiheutti keskustelua yhdistyksen sisällä. Kaikki tiedostivat jo 1960-luvulla kumipyöräliikenteen kasvun, mutta perinteiset huolinta-alan yritykset olivat jossain määrin voimattomia muutoksen edessä. Autojen mukana meni huomattava määrä tavarakuljetuksia huolitsijoiden ohi. Vuoden 1962 pöytäkirjassa herätellään jäseniä pohtimaan asiaa. *”Tässä olisi jotakin tehtävä ja pian – mutta mitä, miten, milloin?”* Samana vuonna satama-aluetta asfaltoitiin, sinne vedettiin kaapeleita ja kasvavan matkustajaliikenteen tarpeisiin rakennettiin lisätiloja.

Yhdistyksen vuosikertomuksessa vuodelta 1963 suhtauduttiin säännöllisesti toistuviin lakkoihin melko raadollisesti. *”Ensi vuodesta näyttää tulevan vaikea. Kulut, tariffit ja palkat ovat jo nousseet ja nousevat vieläkin, ja periä näitä lisääntyneitä kuluja rakkailta asiakkailtamme, sanomme vaan – jaa-a. Ainoana varmana asiana on pidettävä satamalakkoa, ainakin jossain muodossa, mutta tulevaisuutta ei rakenneta lakkoilemalla, vaan ahkeralla työllä. Tämän anarkian kaaoksessakin on syytä kuitenkin toivoa parasta.”*

Vuosi 1964 oli jälleen heikompi. Tuona vuonna vienti laski huomattavasti edellisiin vuosiin verrattuna ja tuonnin muutaman prosenttiyksikön kasvu ei riittänyt pitämään tilannetta vakaana. Seuraavana vuonna sekä vienti että tuonti olivat laskussa. Kasvua oli ainoastaan matkustajaliikenteessä. Helpotusta tilanteeseen toi vuoden 1965 hyvin onnistunut talviliikenne, joka piristi huomattavasti Turun sataman liikennettä ja samalla yhdistyksen jäsenten mieliä.

Vuosi 1966 oli hyvä koko huolinta-alalle. Vienti kasvoi huimasti edellisestä vuodesta ja tuontikin jonkun verran.

Vuosikertomuksen mukaan tuona vuonna alalla vallitsi täys-työllisyys. Vaikka pyöreän puutavaran vienti laski jatkuvasti, ulkomaanliikennettä harjoittavien kuorma-autojen lukumäärä ja lastimäärä kasvoi voimakkaasti.

1970-luku

Tuonti ja etenkin vienti laskivat vuonna 1971 merkittävästi edellisestä vuodesta. Yksi syy heikkoon tilanteeseen oli pitkään jatkunut metallityöväen lakko, joka väkisin supisti tuotantoa ja sitä kautta luonnollisesti myös vientiä. Myös valtion harrastama politiikka, joka tähtäsi kestokulutushyödykkeiden tuonnin supistamiseen, vaikutti suoraan huolinta-alaan. Vuosi 1971 oli vuosikertomuksen mukaan haasteiden vuosi. ”*Kun katsellemme toimintavuottamme 1971, on yleisenä piirteenä havaittavissa, että elämme voimakasta uudistusten aikaa. Kulunut vuosi on ollut tyydyttävä – parempi se luonnollisesti olisi voinut olla. Työtä on ollut normaalia enemmän ja tämä on suurelta olisin johtunut kaikista niistä uudistuksista, jotka parhaillaan ovat toteutumassa. Ammattikunnallemme annetaan yhä enemmän uusia tehtäviä, joista selviytyminen vaatii kovaa työtä ja uusin asioihin perehtymistä. Myös asiakkaamme edellyttävät meiltä yhä vaativampia suorituksia tehtäviensä hoidossa.*”

Vuonna 1972 vienti oli virkistynyt, vaikka tuonti edelleen laskikin. Samaan aikaan matkustajamäärät jatkoivat laskuaan. Merkittävin asia vuonna 1972 yhdistyksen kannalta oli Turun Terminaali Oy:n toiminnan käynnistäminen. Terminaalin toiminta lähti hyvin käyntiin ja jo muutamassa kuukaudessa sen havaittiin olevan juuri sitä mitä toivottiinkin.

1980-luku

Uusi vuosikymmen alkoi yhdistyksen toiminnassa vilkkaana. Vuonna 1980 yhdistys kävi neuvotteluja tullin, sataman, varustamoiden, ahtaajien, rautateiden, lentoyhtiöiden ja teollisuuden ammattiliittojen kanssa. Monet Suomen Ahtausliiton ja Tullihallituksen satamia koskevat yleismääräykset eivät yhdistyksen mielestä soveltuneet sellaisinaan Turun satamaan ja siksi käytiin vilkkaita neuvotteluja mahdollisuudesta soveltaa määräyksiä paremmin Turkuun sopiviksi. Oman väriinsä vuodelle antoi seitsemän viikkoa kestänyt merenkulun lakko, jolloin Suomen tuonti ja vienti hoidettiin ulkomaisin aluksin. Turku menetti suuren osan liikenteestä tuona aikana Helsinkiin ja Mäntyluotoon. *”Teollisuuden kokemien suurten rahallisten menetysten lisäksi vaarantaa tällainen ulkomaankaupan lähes kokonaan tyrehdyttävä lakko Suomen maineen luotettavana kauppakumppanina. Tällaiset tilanteet tulisi voida estää huomioimalla ne tulevaisuudessa neuvotteluissa.”*

Vuosi 1988 oli sekä huolinta-alan että Turun sataman kasvun ja muutoksen aikaa. Sekä tuonti että vienti kasvoivat edelliseen vuoteen verrattuna. Samoin kasvoi satamassa käyneiden alusten määrä ja koko. Vuoden tärkein tapahtuma yhdistyksen kannalta oli Turussa järjestetty Pohjoismaiden Speditööriliiton kokous syyskuussa. Kokous järjestettiin yhteistyössä Suomen Huolintaliikkeiden Liiton kanssa Turun linnassa *”ja se ohjelmineen hurmasi muut pohjoismaiset kolleegamme”*. Mukana olleet ovat muistelleet miten juhlakansan sijoittuminen useampaan huoneeseen aiheutti yllättäviä vaikeuksia puheiden aikana. Puheita varten hankittu äänentoistolaitteisto ei toiminut odotetusti, joten juhlapuheet jäivät osalta vieraita täysin kuulematta.

Konkurssien vuosi. Näin kuvattiin yhdistyksen vuosikertomuksessa vuotta 1989. Tunnetuin konkurssiin mennyt

yritys oli Wärtsilä Meriteollisuus. Seurauksena oli tappioita useille yhdistyksen jäsenliikkeille. Silti vuosi oli kokonaisuutena voitollinen ja monilla aloilla jopa ennätyksellinen. Kesäkuussa 1989 saatiin valmiiksi Turun ja Tukholman välinen Searail-yhteys. Jo valmistuessaan yhteyttä pidettiin liian hintavana siihen käytettyihin investointeihin nähden ja pelkona oli, että sen vaikutus liikenteeseen jäisi pienemmäksi kuin suunnitteluvaiheessa toivottiin.

1990-luku

Lähestyvä lama oli havaittavissa jo vuonna 1990, jolloin liikenne Turun satamassa kääntyi laskuun loppuvuodesta. Alkuvuosi oli vielä vilkkaan liikenteen aikaa, joten kokonaisuutena tuonti kasvoi, vaikka vienti jo hieman vähenikin. Alalla kuitenkin varauduttiin jo selvään taantumaa, joka iskiikin täydellä voimalla seuraavana vuonna.

Vuosi 1991 oli synkkä koko Suomelle: tuolloin alkoi sodanjälkeisen ajan suurin taloudellinen alamäki. Tilannetta ei helpottanut kesäkuussa alkanut ahtausalan lakko, joka käytännössä pysäytti kaiken liikenteen satamissa useiksi viikoiksi. Tuonti ja vienti romahtivat. Turun sataman tonnimääräinen kokonaisliikenvaihto tuonnissa laski huimat 24,9 % ja viennissä 5,4% prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Lamatunnelma tarttui myös yhdistyksen toimintaan ja jäsenliikkeiden aktiivisuus väheni huomattavasti. Jo järjestettäväksi sovittu koulutus tariffiryhmistä jouduttiin perumaan vähäisen osallistujamäärän vuoksi.

Vuosi 1992 oli kaikin puolin synkkä. Suomen bruttokansantuote laski 1991–1992 yhteensä 10% mikä oli historiallisen paljon. Tuonti ja vienti kasvoivat Turussa, mutta vain aloilla,



Yhdistyksen pitkäaikaiset jäsenet Eino Nummila ja Kalevi Nummelin muistelemassa menneitä marraskuussa 2011.



Harry Sirén, Hans Hasselblatt ja Jukka Holmroos jakamassa muistojaan vuosien varrelta.

jotka eivät koskettaneet yhdistyksen jäsenyryityksiä. Seuraavana vuonna bruttokansantuote laski vielä kaksi prosenttiyksikköä lisää, mutta lama osoitti jo helpottumisen merkkejä. Vienti alkoi vetää Euroopan ulkopuolisiin maihin ja myös Venäjän vienti kasvoi. Tuonti oli edelleen silti lamassa.

Vuonna 1994 alkoi hidas toipuminen lamasta. Tuonti ja vienti kasvoivat. Samalla Turkuun syntyi uusia huolinta- ja kuljetusliikkeitä kilpailua kiristämään. Vuoden merkittävin asia oli valmistautuminen Euroopan Unioniin liittymiseen. Jäsenyryitykset joutuivat irtisanomaan yhteensä lähes 50 työntekijää sopeutuakseen uuteen taloudelliseen tilanteeseen.

Vuonna 1997 ulkomaankauppa jatkoi kasvuaan. Tämä näkyi lisääntyvänä volyyminä, mutta myös kiristyvänä kilpailuna. Edelleen alalla tapahtui muutoksia omistussuhteissa. Jälleen keskusteltiin yhdistyksen tehtävistä. Uutena ideoitiiin kaksi kertaa vuodessa pidettävä keskustelutilaisuus, jossa yhdistyksen jäsenet saattoivat tuoda esille asioita, joihin toivoivat yhdistyksen puuttuvan. Myös koulutusten määrää päätettiin kasvattaa entisestään. Kevätkoulutuspäivä järjestettiin maaliskuussa.

Vuosi 1998 alkoi edelleen kasvun merkeissä, mutta merkkejä vauhdin hidastumisesta oli jo ilmassa. Vaikeuksia aiheutti Venäjän ruplan devalvaatiosta alkanut Venäjän kaupan lama. Ne jäsenyryitykset, joiden liikevaihdosta merkittävä osa tuli idänkaupasta, kokivat tappioita.

Vuonna 1999 yhdistys uusi sääntönsä, jotka olivat olleet voimassa jo 75 vuotta. Tärkein muutos oli yleiskokous, joka uusien ohjeiden mukaan tuli järjestää kaksi kertaa vuodessa. Samalla päätettiin, että puheenjohtaja voi olla toimessaan vain muutaman vuoden kerrallaan. Markkinoiden elpyminen idänkaupan romahduksesta oli edelleen kesken. Yhdistys sponsoroii jäsenyryityksille messumatkan Münche-

niin Transport 99 -messuille. Münchenin kuljetusmessut ovat edelleen opintomatkaohjelmassa säännöllisin väliajoin, koska messut ovat alan suurimmat Euroopassa. Joka toinen vuosi järjestettävillä messuilla vierailtiin seuraavaksi v. 2001 ja v. 2007.

2000-luku

Yhdistyksen toimintasuunnitelmassa vuodelle 2000 listattiin yhdistyksen toiminnan muodot. Näitä ovat koulutus, opintomatkat ja edustus, huomionosoitukset, kannanotot sekä jäsenistön kasvattaminen. Seuraavan vuoden toimintasuunnitelmassa painopiste oli Euron käyttöönoton valmistelussa. Tärkein painopiste uuden vuosituhannen alussa on ollut koulutukseen panostaminen. Tullauksen muuttuminen sähköiseksi on tuonut valtavasti muutoksia uusien ohjelmien ja palvelinten myötä. Koodien jatkuva lisääntyminen on vaatinut säännöllistä kouluttamista. Koulutuksia on toteutettu yhteistyössä tullin kanssa kerran tai kaksi vuodessa. Opintomatkat ovat suuntautuneet Turun intressialueille eli lähinnä Itämeren alueelle. Tärkeä toiminnan muoto on ollut myös säännölliset kuukausitapaamiset koko jäsenistölle. Tapaamisia on järjestetty jäsenistöä kiinnostavissa kohteissa kuten Merenkulkulaitoksella, Lentoasemalla, Vuosaaren satamaan, STX-telakalle, jossa yhdistys pääsi ihaillemaan - Independence of the Seas - juuri valmistunutta risteilijää, VR Cargolla, Merimieskirkolla, Turun Ammatti-Instituutissa ja jäsenyritysten toimipisteissä. Jäsenyrityksiä ja yhteistyökumppaneita on muistettu merkkipäivinä onnittelusähkein tai lahjoin.

Vuosituhanen ensimmäisinä vuosina kilpailu lisääntyi erityisesti Venäjän kuljetuksissa. Suuri osa kuljetuksista oli jo

TURUN HUOLINTA- JA LAIVANSELVITYSLIIKKEIDEN YHDISTYS R.Y.

Abo Speditör- och Skeppsmäklarforening r.f.

Year 2012

 <p>General Logistics Systems Finland Oy Huolintakatu 23, 20020 Turku Puh. 020 758 1000, Fax 020 758 1201 asiainpalvelu@gl-finland.com</p>	 <p>DHL Freight Finland Oy Luontokatu 4 20100 Turku 20020 Järvi Puh. 020 274 9000 Fax 020 274 9019 www.monihuolinta.com</p>	<p>OY MONIHUOLINTA -MULTISPEED AB Huolinta, kuljetus ja varastointi Luontokatu 4 20100 Turku 20020 Järvi Puh. 020 274 9000 Fax 020 274 9019 www.monihuolinta.com</p>	 <p>Turku Stevedoring Oy Puh. 020 252 777 0200125878 info@turkustevet.com www.turkustevet.com</p>	 <p>Ruuhkatie 11 20020 TURKU Puh. 020 276 4300 Fax 020 276 4311 www.moonway.fi</p>	 <p>Maantienojenkatu Grandinmäen Baitaan ja Eurooppaan - myös lämpökäsiteltyä kaluutta Tehtaan 98, 20000 TURKU Puh. 020 759 7072, fax 020 759 7079 www.freeco.fi</p>
 <p>Baltic Line Finland Oy Keskustaluku 13, 20020 Turku Puh. 020 791 401 Fax 020 791 409 www.balticline.fi</p>	 <p>Kokonaistalousta ja logistiikkapalveluita Yhteistyökumppaneita logistiikkapalveluita DHL Supply Chain Finland Oy Oskarikatu 2, 20020 Turku Puh. 020 5333, fax 020 533 6633 www.dhl.fi</p>	 <p>Kopelantie 4 20020 Turku Puh. 010 510 2000 Fax 010 510 2209 www.kaukokiito.fi</p>	 <p>Toukokuu 7 20020 TURKU Puh. 020 230 599 Fax 020 230 5408 www.turuntavarasasto.fi</p>	 <p>Oy Wilkström & Skovhus AB Huolintakatu 2 PL 1800, 20101 Turku Puh. 020 271800 Fax 020 721840 www.wilström.com</p>	 <p>OY HACKLIN LOGISTICS LTD Viikarikatu 2, 20020 TURKU Puh. 020 278 8300 Fax 020 278 8300 www.hacklin.fi</p>
 <p>Pensioitentie 45 20110 TURKU Puh. 020 7687 500 www.beweship.com</p>	 <p>Huolintakatu 5 PL 26, 20021 TURKU Puh. 010 565 461 Fax 020 229 2716 www.finnsteve.fi</p>	 <p>VITransport Ahtolantie 5, 21420 LEED Puh. 020 72953 Fax 020 27016 www.vitransport.fi</p>	 <p>Pansioitentie 12 20020 TURKU Puh. 020 202 550 Fax 020 202 559 www.scandictrans.fi</p>	 <p>Tallink Siip Oy PL 210 20101 TURKU Puh. 020 70588 carpo.booking@tallink.com www.tallink.com</p>	 <p>Techuji Logistics Oy Huolintakatu 2, 20020 TURKU Puh. 020 517 2202 Fax 020 517 2207 www.techujinlogistics.com met@techujinlogistics.com</p>
 <p>DSV Road Oy Vuorimäentie 2, 20020 TURKU Puh. 020 7 388 388 Fax 020 7 388 497 www.dsv.com etsturn@turku.dsv.com</p>	<p>Nurminen Logistics Oy Huolintakatu 5, 20020 Turku Puh. 010 565 461 Fax 020 229 2716 www.nurminenlogistics.com</p>	 <p>FREJA Transport & Logistics Oy Huolintakatu 5 20020 TURKU Puh. 020 7129 850 Fax 020 7129 851 www.freja.fi</p>	 <p>Tallink Siip Oy PL 210 20101 TURKU Puh. 020 70588 carpo.booking@tallink.com www.tallink.com</p>	 <p>Turun Huolinta- ja Laivanselvitysluokkien Yhdistys r.y. Abo Speditör- och Skeppsmäklarforening r.f.</p>	

Yhdistyksen ja jäsenliikkeiden mainos Turun sataman satamakalenterissa vuonna 2012.

siirtynyt venäläisille liikennöitsijöille ja pessimistisenä veikauksena yhdistyksellä oli, että jatkossa kilpailua hallitsevat kiistat liikenneluvista, ylipainosta, ylimitoista ja lupien määristä. Yhdistys oli mukana Turun alueen logistiikkakeskus-hankkeessa. Vuonna 2001 Suomen ulkomaankauppa oli jälleen taantumassa, vaikkakin idänkauppa jatkui kohtuullisena.

Vuonna 2006 tavaraliikenne kasvoi parilla prosenttiyksiköllä. Suurinta kasvu oli autojen tuonnissa. Kumipyöräliikenne kasvoi noin kolme prosenttia. Vielä vuonna 2007 tavaraliikenteen määrä kehittyi positiivisesti. Vuonna 2009 jatkui jo edellisenä vuonna alkanut taantuma. Satamassa tapahtui hallinnollisia muutoksia, kun satamalautakunta lakkasi olemasta ja tilalle tuli Turun Satamaliikelaitoksen johtokunta. Vuonna 2010 toimialan toimintaympäristö oli edelleen vaikea. Markkinavolyymit alkoivat nousta, mutta kovin nopea muutos ei ollut.

Lähteet:

Alkuperäislähteet:

- Yhdistyksen arkistot Turun maakunta-arkistossa.
- Yhdistyksen muu kirjallinen aineisto.

Tutkimuskirjallisuus:

- Blomberg, Olli: 100 vuotta huolintaa. Speditööristä logistikoksi. Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry, Hämeenlinna 2007.
- Gustafsson, Allan: Turun sataman ja sen liikenteen kehitys. Turku 1964.
- Lappalainen, Jussi T. (toim.): Turun sataman historia. Jyväskylä 1999.
- Mäki, Heikki (toim.): Erkun ensimmäinen vuosisata. Oy A.E. Erickson Ab 1889-1989. Turku 1989.

Historiikkaa vasten on haastateltu seuraavia henkilöitä:

- Hans Hasselblatt
- Jukka Holmroos
- Seija Hummelin-Uusilehto
- Kalevi Nummelin
- Eino Nummila
- Veijo Perämäki
- Veli-Matti Pärssinen
- Harry Sirén
- Mervi Tuomi

Kuvat:

- Turun satama
- Yhdistyksen arkisto Turun maakunta-arkistossa
- Yhdistyksen muu arkistomateriaali

**TURUN HUOLINTA- JA LAIVANSELVITYSLIIKKEIDEN YHDISTYS R.Y:N ,
ÅBO SPEDITÖR- OCH SKEPPSMÄKLARFÖRENING R.F:N
SÄÄNNÖT**

Yhdistyksen nimi ja kotipaikka

Yhdistyksen nimi on Turun Huolinta- ja Laivanselvitysliikkeiden Yhdistys r.y, Åbo Speditör- och Skeppsmäklarforening r.f. ja sen kotipaikka on Turun kaupunki. Sen viralliset kielet ovat suomi ja ruotsi.

Tarkoitus ja toiminta

Yhdistyksen tarkoituksena on valvoa huolinta ja laivanselvitys alalla toimivien ammatinharjoittajien yleisiä ja yhteisiä ammatinharjoittamiseen liittyviä etuja, edistää jäsentensä välistä yhteistoimintaa ja parantaa alan yleisiä toimintaedellytyksiä.

Tarkoituksensa toteuttamiseksi yhdistys seuraa alan taloudellista kehitystä ja lainsäädäntöä sekä tekee näihin liittyviä aloitteita, esityksiä ja antaa lausuntoja. Yhdistys ohjaa ja neuvoo jäseniään ammatinharjoittamiseen liittyvissä asioissa järjestämällä kokouksia, neuvontatilaisuuksia ja koulutusta sekä laatimalla tarvittavia asioita koskevia selvityksiä.

Toimintansa tukemiseksi yhdistys voi ottaa vastaan lahjoituksia ja testamentteja, omistaa toimintaansa varten tarpeellista kiinteää ja irtainta omaisuutta.

Jäsenet

Yhdistyksen varsinaiseksi jäseneksi voi päästä oikeuskelpoinen yhteisö, joka Turun kaupungissa tai sen ympäristössä ammattinaan harjoittaa huolinta- tai laivanselvitystoimintaa tai niihin läheisesti liittyvää toimintaa ja jonka yhdistyksen hallitus, sille jätetyn kirjallisen anomuksen perusteella, hyväksyy. Hallituksen päätös on alistettava seuraavan vuosikokouksen ratkaistavaksi, jos anoja siihen tyytymättömänä esittää hallitukselle kirjallisen valituksen.

Kunniapuheenjohtajaksi tai kunniajäseneksi voidaan hallituksen esityksestä yhdistyksen kokouksessa kutsua henkilö, joka on huomattavasti edistänyt ja tukenut yhdistyksen toimintaa.

Jäsenen eroaminen ja erottaminen

Jäsenellä on oikeus erota yhdistyksestä ilmoittamalla siitä kirjallisesti hallitukselle tai sen puheenjohtajalle taikka ilmoittamalla erosta yhdistyksen kokouksessa merkittäväksi pöytäkirjaan.

Hallitus voi erottaa jäsenen yhdistyksestä, jos jäsen on jättänyt erääntyneen jäsenmaksunsa maksamatta tai muuten jättänyt täyttämättä ne velvoitukset, joihin hän on yhdistykseen liittymällä sitoutunut tai sen ulkopuolella huomattavasti vahingoittanut yhdistystä tai ei enää täytä laissa taikka yhdistyksen säännöissä mainittuja jäsenyyden ehtoja.

Liittymis- ja jäsenmaksu

Varsinaisilta jäseniltä perittävän liittymismaksun ja vuotuisen jäsenmaksun suuruudesta päättää syyskokous. Kunniapuheenjohtaja ja kunniajäsenet eivät suorita jäsenmaksuja.

Hallitus

Yhdistyksen asioita hoitaa hallitus, johon kuuluu syyskokouksessa valitut puheenjohtaja ja 5– 8 muuta varsinaista jäsentä.

Hallituksen toimikausi on kalenterivuosi.

Hallitus valitsee keskuudestaan varapuheenjohtajan sekä ottaa keskuudestaan tai ulkopuoleltaan sihteerin, rahastonhoitajan ja muut tarvittavat toimihenkilöt.

Hallitus kokoontuu puheenjohtajan tai hänen estyneenä ollessaan varapuheenjohtajan kutsusta, kun he katsovat siihen olevan aihetta tai kun vähintään puolet hallituksen jäsenistä sitä vaatii.

Hallitus on päätösvaltainen, kun puolet sen jäsenistä ja lisäksi puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja on läsnä. Äänestykset ratkaistaan ehdottomalla enemmistöllä. Äänten mennessä tasan ratkaisee puheenjohtajan ääni, vaaleissa kuitenkin arpa.

Yhdistyksen nimen kirjoittaminen

Yhdistyksen nimen kirjoittaa hallituksen puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja jompikumpi yhdessä toisen hallituksen jäsenen kanssa.

Tilikausi ja tilintarkastus

Yhdistyksen tilikausi on kalenterivuosi.

Tilinpäätös tarvittavine asiakirjoineen ja hallituksen vuosikertomus on annettava tilintarkastajille viimeistään kolme viikkoa ennen kevätkokousta. Tilintarkastajien tulee antaa kirjallinen lausuntonsa viimeistään kaksi viikkoa ennen kevätkokousta hallitukselle.

Yhdistyksen kokoukset

Yhdistys pitää vuosittain kaksi varsinaista kokousta.

Yhdistyksen kevätkokous pidetään tammi-toukokuussa ja syyskokous syys-joulukuussa hallituksen määräämänä päivänä.

Ylimääräinen kokous pidetään, kun yhdistyksen kokous niin päättää tai kun hallitus katsoo siihen olevan aihetta tai kun vähintään kymmenesosa (1/10) yhdistyksen äänioikeutetuista jäsenistä sitä hallitukselta erityisesti ilmoitettua asiaa varten kirjallisesti vaatii. Kokous on pidettävä kolmenkymmenen vuorokauden kuluessa siitä, kun vaatimus sen pitämisestä on esitetty hallitukselle.

Yhdistyksen kokouksessa on jokaisella varsinaisella jäsenellä yksi ääni. Kunnia-puheenjohtajalla ja kunniajäsenellä on kokouksessa läsnäolo- ja puheoikeus.

Yhdistyksen kokouksen päätökseksi tulee, ellei säännöissä ole toisin määrätty, se mielipide, jota on kannattanut yli puolet annetuista äänistä. Äänten mennessä tasan ratkaisee kokouksen puheenjohtajan ääni, vaaleissa kuitenkin arpa.

Yhdistyksen kokousten koollekutsuminen

Hallituksen on kutsuttava yhdistyksen kokoukset koolle vähintään seitsemän vuorokautta ennen kokousta jäsenille postitetuilla kirjeillä, telefaxilla tai sähköpostitse niille, jotka ovat ilmoittaneet sähköpostiosoitteen.

Varsinaiset kokoukset

Yhdistyksen kevätkokouksessa käsitellään seuraavat asiat:

- kokouksen avaus
- valitaan kokouksen puheenjohtaja, sihteeri, kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja tarvittaessa kaksi äänenlaskijaa
- todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
- hyväksytään kokouksen esityslista
- esitetään tilinpäätös, vuosikertomus ja tilintarkastajien lausunto
- päätetään tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle ja muille vastuuvollisille
- käsitellään muut kokouskutsussa mainitut asiat.

Yhdistyksen syyskokouksessa käsitellään seuraavat asiat:

- kokouksen avaus
- valitaan kokouksen puheenjohtaja, sihteeri, kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja tarvittaessa kaksi äänenlaskijaa
- todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
- hyväksytään kokouksen esityslista
- vahvistetaan toimintasuunnitelma, tulo- ja menoarvio sekä liittymis- ja jäsenmaksun suuruus seuraavalle kalenterivuodelle
- vahvistetaan hallituksen jäsenten lukumäärä seuraavalle kalenterivuodelle
- valitaan hallituksen puheenjohtaja ja muut jäsenet
- käsitellään muut kokouskutsussa mainitut asiat.

Mikäli yhdistyksen jäsen haluaa saada jonkin asian yhdistyksen kevä- tai syyskokouksen käsiteltäväksi, on hänen ilmoitettava siitä kirjallisesti hallitukselle niin hyvissä ajoin, että asia voidaan sisällyttää kokouskutsuun.

Sääntöjen muuttaminen ja yhdistyksen purkaminen

Päätös sääntöjen muuttamisesta ja yhdistyksen purkamisesta on tehtävä yhdistyksen kokouksessa vähintään kahden kolmasosan (2/3) enemmistöllä anetuista äänistä. Tullakseen voimaan päätös yhdistyksen purkamisesta on se vahvistettava yhtä suurella ääntenenemmistöllä uudessa tätä tarkoitusta varten kutsutussa yhdistyksen kokouksessa, joka pidetään aikaisintaan kuukausi vuosikokouksen jälkeen. Kokouskutsussa on mainittava sääntöjen muuttamisesta tai yhdistyksen purkamisesta.

Yhdistyksen purkautuessa käytetään yhdistyksen varat yhdistyksen tarkoituksen edistämiseen purkamisesta päättävän kokouksen määräämällä tavalla. Yhdistyksen tullessa lakkautetuksi käytetään sen varat samaan tarkoitukseen.

2.12.1999 hyväksytty vuosikokouksessa

3.10.2000 säännöt rekisteröity Yhdistysrekisterissä

Sisällysluettelo

Esipuhe	3
Yhdistyksen perustaminen ja toiminnan alku	5
Sota-aika	13
Jatkosodasta rauhaan	21
Jäsenet	29
Hallitukset	33
Toiminta	39
• Koulutus	39
• Opintomatkat	42
• Luottamusneuvosto	45
• Musta lista	50
• Huomionosoitukset ja suhdetoiminta	52
Yhteistyöprojektit ja -tahot	55
• Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry	55
Oy Polar-Express Ab	56
Turun Terminaali	59
Aihetta juhlaan	61
• Vuosijuhlia ja muita syitä nostaa malja	61
• 40-vuotisjuhlata vuonna 1964	64
• Myöhemmät juhlata	70

Talviliikenne – ett kärt barn för Åbo	73
• Yleistä.....	73
• Talviliikenne yhdistyksen toiminnassa.....	74
• Vuoden 1956 yleislakko	78
Suurten muutosten ala	81
Vaikuttaminen	87
• Tapaus Oy Uggendahl	97
Turun asema ja markkinointi.....	101
Lyhyitä paloja valituilta vuosilta.....	107
• 1920- ja 1930-luvut	107
• 1940-luku	108
• 1950-luku	109
• 1960-luku	111
• 1970-luku	113
• 1980-luku	114
• 1990-luku	115
• 2000-luku	118
Lähteet	121
Yhdistyksen säännöt.....	123

