

LAPINTULLIMIEHET 1908 – 2008

Lapin Tullimiehet 1908 – 2008

Tommi Laukkanen – Jari Kurkinen

**Tornio
2008**

© Kirjoittajat ja
Lapin Tullimiehet ry
Pohjan Väylä Oy
Kannen kuva: Tapio Huttunen
Paino: Tornion Kirjapaino
ISBN 978-952-5271-85-0

Lukijalle	7
-----------------	---

I osa: Ammattiosaston kymmenen vuosikymmentä

Tullimieskunta herää	11
Ensimmäinen kokous Helsingissä.....	11
Tullihenkilökunnan	
Alueyhdistys perustetaan	13
Yhdistystoiminnan vuosikymmenet ..	15
Toiminta piristyy	18
Yhdistys toimii	19
Kokousten asiat	20
1930-luku	22
1940-luku	23
Erilaisia korvauksia	25
Osaston toiminta vilkastuu	26
1950-luku	27
Tullitaloja rakennetaan	30
1960-luku	31
1970-luku	35
Tullitoiminta laajenee Rovaniemelle.....	36
Uudet vartiorakennukset	36
Uusia toimia.....	37
Osaston jäsenmäärä kasvaa	37
Juhlavuosi 1978	38
Aluehallinnon vakanssit tullilaitoksen yhteisiksi viroiksi	38
1980-luku	39
Vaihtuvuutta osastossa ja piirissä.....	39
Osasto 75 vuotta	40
Yhteistoimintaa tullipiirin kanssa	40
Lakonuhka keväällä 1986	41
Lapin tullipiirin johto vaihtuu.....	41
Syrjäseutulisä menetetään	42
Rajatulliyhteistyölisä.....	43
Yhteisliittoa yritetään tosissaan	43
Valtio säästökuurille, palkkausta kehitetään.....	43
Pekka Brännaren lautanen.....	44
1990-luku	45
EU-jäsenyys jo puheenaiheena	45
Näkyvää julkisuutta Pohjoismaissa – tullin ja rajavartioston työnjako.....	45
EU-valmistautuminen konkretisoituu	46
Verenpaine kohoaa.....	47

Kovaa ponnistelua pohjoisessa.....	48
Vetovastuu vaihtuu hetkeksi, liiton nimi vaihtuu.....	48
Valtion eläkeuudistus voimaan vuonna 1995.....	48
EU-jäsenyys	49
Lapin tullipiirin johdossa	
sukupolvenvaihdos	49
Osasto hajaantuu uudelleen	50
Uusi palkkausjärjestelmä – UPJ valmisteilla	50
TYKY-hanke.....	51
Muutoksia ennen vuosituhannen vaihdetta.....	51
2000-luku	53
Moniosaaminen ja vaativuustasot	53
Osaston vetovuorot vaihtuvat	53
Ammattiosastojen yhteistyötä	54
Eläkeuudistukseen liittyvä virkanimike.....	54
Toiminta- ja resurssikartoitus.....	54
Kylmäalueen lisän lopullinen vaihe	55
Osaston säännöt ajan hengen mukaisiksi	56
Aloitteellisuus edelleen monipuolista	57
Lapin tullimiehet ry 100 vuotta 8.3.2008.....	57

II osa: Tapahtumia ja dokumentteja sadan vuoden ajalta

Ammattiosaston jäsenistön aktivointi vuosikymmenten aikana.....	61
Ammattiosasto huomioi ja palkitsee	62
Pekka Brännaren lautanen.....	63
Tunnustukset ja ansiomerkit 1978 - 2008 ...	64
Oma viiri vuonna 1983	65
Lapin Tullimiehet ry:n puheenjohtajat vuosina 1908 – 2008	66
Yhteisvastuutoiminta.....	68
Pistokosken rahasto.....	68
Tuki Kari Mikkosen talon jäänlähtövahingolle 1984.....	68
Virkistystoiminta	69
Lapin tullimiehet mukana urheilutoiminnassa	71

Poliisin, tullin ja rajavartioston yhteistoiminta	
Lapissa - PTR viranomaisyhteistyön historiaa	73
Rajatulliyhteistyöhistoria	
Ruotsin kanssa	74
Rajatulliyhteistyöhistoria	
Norjan kanssa	75
Julkilausema ja eduskuntakysely	
tullin voimavarojen turvaamisesta	
kalottialueella vuonna 1992	77
Eino Virtasen eläketarina 1998 – 2004.....	81
Lapin tullipiirin eläkeläiset ry	83
Tullimiehen käyttäytyminen	84
Tullimuisteluksia Luoteis-Lapista.....	87
Lapin Tullimiehet ry Säännöt 12.12.2007	92

III osa: Tullimiesten toimintaympäristö

- ylityspaikkojen taustoja ja historiaa

Yhteydet Ruotsiin ja Norjaan ennen talvisotaa	
Tornio – Suomen portti länteen	99
Joen ylitse Ruotsiin	102
Suomen ja Norjan välinen rajaliikenne	105
Enontekiön ja Utsjoen Norjan-liikenne.....	105
Sodanjälkeinen liikenne Pohjois-Ruotsiin	
Tornion tulli.....	107
Uudet upeat maantiesillat.....	110
Aavasaksan tulli.....	110
Pellon tulli	112
Kolarin tulli	113
Muonion tulli.....	114
Karesuvannon tulli	116
Sotien jälkeinen liikenne Pohjois-Norjaan	
Kilpisjärven tulli	117
Kivilompolon tulli.....	120
Karigasniemen tulli.....	122
Utsjoen ja Polmakin tullit	124
Näätämön tulli	127
Liikenne Itärajan ylitse	
Raja-Joosepin tulli.....	127
Sallan tulli	129
Kuusamon tulli	130
Hakemisto	131
Kirjallisuutta	134

Lukijalle

Lapin Tullimiehet ry valitsi vuosikokouksessaan 2005 satavuotisjuhlatoimikunnan, jonka tehtäväksi annettiin historiateoksen laatiminen ja satavuotisjuhlapäivän 8.3.2008 suunnittelu sekä käytännön järjestelyt.

Yhdistyksen historiaa ja vanhoja muistoja aikaisemmilta vuosikymmeniltä on tallennettu muun muassa Heikki Husan toimittamassa 70-vuotishistoriateoksessa 8.3.1978 ja johtokunnan kokoamassa 75-vuotisjulkaisussa 8.3.1983.

Molempia teoksia on tarkoin hyödynnetty 100-vuotishistoriateoksessa. Kaikki historiateoksen tiedot Lapin tullimiesten yhdistystoiminnasta sekä tapahtumista perustuvat vanhoihin pöytäkirjamerkintöihin, toimintakertomuksiin ja arkistomateriaaliin ellei tekstissä ole toisin mainittu.

Historiateoksen kolmannen osion on kirjoittanut historiantutkija Jari Kurkinen. Hänen kirjoituksensa on arvokas ja monipuolinen lisä kuvaamaan Lapin tullimiesten erilaisia toimintaympäristöjä vuosisadan aikana.

Tulliliitto ry julkaisi alkuvuodesta 2006 kunniapuheenjohtaja Tauno Taipaluksen kirjoittaman Satavuotinen Tulliliitto ry -teoksen, joka on yksityiskohtainen asiatieto-historiateos pitkäaikaisen ja kokeneen järjestöihmisen taltioimana.

Tulliliiton alaisen Lapin Tullimiehet ry:n satavuotishistoriateoksessa on yhdistyksen toimintaa pyritty kuvaamaan maakunnallisen ammattiosaston omasta näkökulmasta.

Lapin Tullimiehet ry haluaa kunnioittaa satavuotishistoriateoksella menneiden sukupolvien pitkäjänteistä edunvalvontatyötä yhteisten työolojen parantamiseksi.

Torniossa 16.1.2008

Johtokunta

I OSA

Kymmenen vuosikymmentä

Tommi Laukkanen

Päytäkyä laadittu Tornion
kaupungissa tullivartijain
kokouksessa sunnuntaina Ma-
liskuun 8 päivänä vuonna 1908.

1.ksi. Suomen Tullihenkilökunnan Alueyhdistys
perustettiin Tornion kaupunkiin, johon
myös liittyivät Helsingin tullikaamarin tullivartijat, sekä Etelä- ja Helsingin tullivartijat Ruotsin vastaisella rajalla.

2.ksi. Alueyhdistyksen virkailijat valittiin, joiksi yksimielisesti tulivat seuraavat henkilöt.
valituiksi: Puheenjohtajaksi vanhempi vahtimestari Isidor Lindqvist, kirjuriksi Juho Henrik Savikukka ylimääräinen tullivartija, Rahastonhoitajaksi vanhempi vahtimestari Aleksanteri Nikolai Silfvén, ja jäseniksi vanhempi vahtimestari M. Rautio ja vanhempi vahtimestari Johan Edward Lindqvist, sekä varajäseniksi vanhempi vahtimestari Johan Artturi Karmio ja ylim. tullivartija Toivo Adolf Pieski.

3.ksi. jäseniksi liittyi yllä mainittuun yhdistykseen seuraavat: tullipäälyysmies Adolf Richard Andersson, vanhempi vahtimestari Johan Edward Lindqvist, vanh. vart. Isidor Lindqvist, vanh. vart. Aleksanteri Nikolai Silfvén, vanh. vart. M. Rautio, nuor. vart. Aksel Albert Niemi, nuor. vart. Oskari Granroth, nuor. vart. Tuure Järvinen, vanh. vart. Johan Artturi Karmio, tullipäälyysmies.

Tullimieskunta herää

Suomen Tullihenkilökunnan Alueyhdistyksen Tornion osaston, josta myöhemmin nimemuutoksen jälkeen on tullut Lapin Tullimiehet ry, perustaminen ajoittuu 27.10. - 6.11.1905 olleen suurlakon jälkeisiin tapahtumiin. Tällöin maamme tullimieskunnan keskuudessa tapahtui todellinen herätys järjestötoiminnan aloittamiseen.

Liikkeellelähtö tapahtui Turusta ja Helsingistä, maamme johtavista satamakaupungeista, joissa tullimiehiä oli eniten. Tieto tullimiesten järjestäytymisestä kulki kautta maan ja Tornion tullimiehet kiinnostuivat asiasta. Monien satamakaupunkien tullimiehet alkoivat harkita omien yhdistysten perustamista. Ensimmäiset yhdistykset perustettiin Helsingissä ja Turussa vuonna 1906 ja samalle vuodelle ajoittuu myös Tullimiesliiton (myöhemmin Tulliliitto) perustaminen. Näin toiminta alkoi ja muut paikkakunnat, joissa tullimiehiä palveli, seurasivat esimerkkiä. Norjan ja Tanskan tullimiehet olivat järjestäytyneet 1904 ja Ruotsin tullimiehet kaksi vuotta aikaisemmin. Muista Pohjoismaista saadut tiedot tullimiesten järjestäytymisestä rohkaisivat suomalaisia tullimiehiä tekemään samoin, vaikka vallitsevat olosuhteet ammattiyhdistystoimintaan olivat meillä huomattavasti vaikeammat kuin muissa Pohjoismaissa. Lähinnä Ruotsin tullimiehiltä saadut tiedot omasta ammattiyhdistyksestä rohkaisivat suomalaisia tullimiehiä yrittämään.

Venäjän Tsaarin aikainen komento, joka Suomessakin tähän aikaan vallitsi, ei katsonut suopeasti ammattijärjestöjen perustamista. Näiden järjestöjen pelättiin suuntautuvan silloista hallitusvaltaa vastaan. Järjestäytymis- ja sananvapaudesta ei voitu tällöin Suomessa puhua.

Herätys oli saatu ja nyt lähdettiin avoimeen toimintaan koko maan tullimieskunnan keskuudessa. Tornion tullimiehet pyrkivät saamaan Ruotsin tullimiehiltä tietoja heidän järjestötoiminnastaan ja soveltamaan näitä omaan toimintaansa.

Ensimmäinen kokous Helsingissä

Koko maan tullimieskunnan valitsevat edustajat, joita oli noin 60, kokoontuivat Helsingissä 3. – 4. helmikuuta 1906. Torniolaisia ja kemiläisiä tullimiehiä edusti tässä kokouksessa Isidor Lindqvist Tornion. Yhteistoimintaa oli jo tällöin Tornion ja Kemin tullimiehillä vaikka omaa yhdistystä ei vielä ollutkaan. Isidor Lindqvist oli valittu edustajaksi eikä suinkaan vailla tarkoitusta, vaan oman yhdistyksen perustaminen kangasteli jo tähän aikaan torniolaisten tullimiesten ajatuksissa.

Helsingin kokouksessaatiin aikaan merkittäviä päätöksiä. Tässä kokouksessa päätettiin lähettää anomus Tullihallitukselle, että tullimiehille myönnettäisiin kolme 150 markan ikälisää 5, 10 ja 15 vuoden palvelusta. Myös tullimiesten eläkekysymys oli esillä. Kokouksen päätöksen mukaisesti päätettiin anoa tullimiesten eläkkeiden määräämistä ylimääräisille ja vakinaisille tullimiehille 25 vuoden palvelusta ja 55 vuoden ikäisenä. Tämän eläkeikärajan määrittäminen näin alhaiseksi oli rohkea yritys.

Ikälisät saatiin ja monia muita kokouksen asettamia tavoitteita toteutui tullimieskuntaa rohkaisevasti. Tämän Helsingin kokouksen jälkeen käynnistyi omien paikallisyhdistysten perustaminen.

Palkkaus ja nimitysasiat olivat tullimieskunnan päälinnaisia kysymyksiä, joita yhteisissä keskusteluissa pohdittiin. Nyt kun oli saatu hiukan pontta näiden kysymysten ajamiselle, niin yrityksiä tehtiin ja pieniä tuloksiakin onnistuttiin saamaan. Laihat olivat tullimiesten kukkarot ja laihoina ne myös pysyivät, mutta pienikin parannus palkkauksessa ja työoloissa lisäsi uskoa omaan järjestövoimaan.

Tornion, Kemin ja muut Ruotsin vastaisen rajan tullimiehet kokoontuivat yhteisiin neuvonpitoihin Torniossa usein jo ennen oman paikallisyhdistyksen virallista perustamista. Oman yhdistyksen perustamisasia kypsyi hiljalleen. Koska tullimiehet tiesivät, että esimiehet eivät tätä järjestäytymistä hyväksyneet, asia oli hoidettava hiljaisesti.



Tornion tullikamarin portailla 1915. Edestä oikealta ylös: Edvard Stjernvall, Frans Emil Forsman, Konrad Wilhelm Planting ja Johan Emil Nyman. Alhaalta vasemmalta: Johan Lennart, Hebe Liljebäck ja Johanna Vänä Juselius. Nainen keskellä Greta Laureus. - Tullimuseon kuva-arkisto.

Tullihenkilökunnan Alueyhdistys perustetaan 1908

Sunnuntaina maaliskuun 8. päivänä kokoontuivat Torniossa ja Ruotsin vastaisella rajalla Alatornion ja Karungin alueilla palvelevat tullimiehet yhteiseen kokoukseen Torniossa päättämään jo pitemmän aikaa puheena olleen oman yhdistyksen perustamisesta.

Tästä lähti matkaan Lapin Tullimiehet ry, joka perustetun yhdistyksen nimeksi myöhemmin hyväksyttiin. Perustavan kokouksen pöytäkirja kuuluu seuraavasti;

Pöytäkirja laadittu Tornion kaupungissa tullivartijain kokouksessa sunnuntaina maaliskuun 8 päivänä 1908.

1:ksi

Suomen Tullihenkilökunnan alueyhdistys perustettiin Tornion kaupunkiin, johon myös liittyivät Kemin tullikamarin tullivartijat sekä etelä- ja keskipiirin tullivartijat Ruotsin vastaisella rajalla.

2:ksi

Alueyhdistyksen virkailijat valittiin, joiksi yksimielisesti tulivat seuraavat henkilöt valituiksi: puheenjohtajaksi vanhempi vahtimestari Isidor Lindqvist, kirjuriksi ylimääräinen tullivartija Juho Alarik Savikuja, rahastonhoitajaksi vanhempi vahtimestari Aleksanter Nikolai Silfven ja jäseniksi vanhempi vahtimestari Alb. Rautio, vanhempi vahtimestari Johan Edvard Lindqvist sekä varajäseniksi vanhempi vahtimestari Juhan Artturi Aarnio ja ylimääräinen tullivartija Toivo Adolf Pieskä.

3:ksi

Jäseniksi liittyi yllämainittuun yhdistykseen seuraavat: tullipäällysmies Adolf Richard Andersson, vanhempi vahtimestari Johan Edvard Lindqvist, vanhempi vahtimestari Isidor Lindqvist, vanhempi vahtimestari Aleksander Nikolai Silfven, vanhempi vahtimestari Alb. Rautio, nuorempi vartija Aksel Albert Niemi, nuorempi vartija Aappo Granroth, nuorempi vartija Tuure Jaatinen, vanhempi vartija Juhan Artturi Aarnio, tullipäällysmies Akseli Lindsten, nuorempi vartija Arvid Mattinen, vanhempi vartija Juho Artturi Viiri, ylim. tullivartija Toivo Adolf Pieskä, ylim. tullivartija Edvard Vanhapiha, ylim. tullivartija Juho Alarik Savikuja sekä nuorempi tullivartija Heikki Piuva.

4:ksi

Ensi huhtikuun varsinaisessa kokouksessa päätettiin yhtyä Suomen yhteiseen tullihenkilökunnan hautausrahaston osallisuuteen.

5:ksi

Viipurissa olevaan tullivartijain yleiseen kokoukseen ei voida ottaa osaa alueyhdistyksen jäsenten vähälukuisuuden takia.

6:ksi

Pöytäkirjan tarkastajiksi valittiin Toivo Adolf Pieskä ja Aleksanteri Nikolai Silfven.

Aika ja Paikka kuin yllä.

J.A. Savikuja, kirjuri

Kokouksen puolesta:

Isidor Lindqvist, puheenjohtaja

Tämän kokouksen päätöksillä perustettiin Tornion tullimiesten alueyhdistys, johon myös Kemin tullimiehet liittyivät.



Tornion tullikamari 1917. Edessä tullixpeditööri Ernst Holmström, kasööri Lauri Adolf Andersson, edellisen isä päällysmies Adolf Richard Andersson ja ylimääräinen kassanhoitaja neiti Hebe Liljebäck. - Tornionlaakson maakuntamuseon kuva-arkisto

Seuraava kokous pidettiin jälleen tullipäällysmies Anderssonin talossa 12. 4. samana vuonna. Kokouksessa liittyi neljä uutta jäsentä yhdistykseen. Päätettiin antaa tietoa Pohjois- ja Jokijalan piireihin siitä, että tullimiesten alueyhdistys on perustettu Tornioon. Yhdistyksen johtokunta myös järjestäytyi ja rahastonhoitajaksi valittiin nuorempi tulvivartija Eelis Herajärvi.

Tornion ja Kemin Alueyhdistyksen edustajana Turussa 1909 pidetyssä Tullimiesliiton edustajakokouksessa oli Albert Hackzell. Tämä oli ensimmäinen virallinen osallistuminen koko maata käsittävään tullimiesten yhteiseen kokoukseen.

Tässä Turussa pidetyssä edustajakokouksessa Albert Hackzell oli saanut tehtäväksi Tornion ja Kemin tullimiesten puolesta esittää 12-tuntisen työpäivän lyhentämistä kahdeksaan tuntiin. Myös tullimiesten lomien saanti oli hyvin paljon riippuvainen esimiesten hyvästä tahdosta ja tämä hyvä saattoi toisinaan puuttua. Niinpä Tornion tullimiesten toimesta jätettiin kirjelmä edustajakokoukselle, joka kuului näin:

”Niin kuin kaikissa paikoissa muualla saavat tullipalvelijat voimassa olevan säännön mukaan 14 vuorokautta lomaa vuodessa, jota sääntöä eivät asianomaiset ole tälläkäläisessä tullikamarissa noudattaneet ja lomansaanti näin ollen on ollut aivan mahdoton.

Alueyhdistys nöyrimmästi pyytää kokouksen lausuntoa ja mahdollisia toimenpiteitä, että mekin saisimme nauttia niistä eduista joita muille on suotu ja joita toiset saavat nauttia ja hyväkseen käyttää.” Tästä edellä olevasta käy selvästi esille, miten tullimiesten työ- ja vapaa-ajat olivat tähän aikaan riippuvaisia esimiesten hyvästä tahdosta. Annettuja sääntöjäkään ei noudatettu ellei niitä osattu vaatia noudatettavaksi. Tullimiesten oman yhdistyksen perustaminen oli osoittautunut tarpeelliseksi, jonka Tornion tullimiehet saivat huomata myöhemmin vuosikymmeninäkin. Eivätkä nämä yhteisten etujen ja asioiden valvomiset ole vähentyneet, vaan päinvastoin kasvaneet vielä yhdistyksen perustamisen jälkeen.



Tornion Etelätullin toimintaa kesällä 1914. - Tornionlaakson maakuntamuseon kuva-arkisto.

Yhdistystoiminnan vuosikymmenet

Suomen Tullihenkilökunnan Alueyhdistyksen Tornion osaston toiminta alkoi hyvin vähäisin voimin. Monet tullimiehet empivät jäseneksi liittymistä. Muutamat pelkäsivät ulkopuolista painostusta ja ennen kaikkea esimiehiään, mitä he sanovat kun lähtee mukaan yhdistystoimintaan. Tuolloin ihminen leimattiin helpolla myös poliittisesti epäkelpoiseksi kansalaiseksi. Näissä hyvin epävakaisissa oloissa lähtivät Tornion tullimiehet kuitenkin päättävästi yhdistystoimintaan mukaan ja arkailevatkin tulivat myöhemmin jäseneksi kun huomasivat, ettei yhdistystoiminnassa mitään pelättävää ollut. Jäsenmaksutkin olivat kohtuullisia.

Perustamisvuonna 1908 liittyi yhdistykseen kuusitoista jäsentä. Tullihenkilökunnan Alueyhdistyksen Tornion osasto oli ensimmäinen ammatillinen paikallisyhdistys, joka Tornioon oli perustettu. Voidaan päätellä, että toiminnan käynnistäminen oli vaikeaa. Ammattitaito järjestötoiminnassa puuttui eikä paikkakunnalla ollut esimerkkitaipauksia, joista olisi apua saanut. Kuitenkin tullimiehet olivat lähteneet ammattiyhdistystoimintaan mukaan ja näitä tehtäviä hoidettiin parhaaksi katsotulla tavalla.

Torniossa oli tähän aikaan ainoastaan yksi yhdistys ja se oli Tornion Kauppiasyhdistys. Tornion poliisit järjestäytyivät lähes 20 vuotta myöhemmin.

Tullimieskunnan määrä oli vuosisadan alkuvuosina aina vuoteen 1914 saakka vähäinen. Vasta ensimmäisen maailmansodan maininkien alkaessa lainehtia muuttui rajakaupunki Tornio todelliseksi liikepaikaksi. Tavaraa ja ihmisiä meni ja tuli yli rajan. Välitysliikkeitä perustettiin useita ja vieraita ihmisiä tuli paikkakunnalle asumaan. Myös luvaton kauppa ja salakuljetus virisi rajalla voimakkaasti, joka vaati tullimieskunnan lisäämistä. Talvisin komennettiin etelän satamakaupungeista tullimiehiä Tornioon kahden, kolmen kuukauden komennuksille. Näitä tullimiehiä torniolaiset kutsuivat lentäviksi tullimiehiksi.



Handolinin sillalla 1900-luvun alussa rajatarkastaja Ali Tornberg (oikealla) ja tullivartijat Antti Alapiessa ja Helmer Blom. - Tullimuseon kuva-arkisto

Lapin Tullimiesten historiikkaa kuvaavassa kirjoituksessa Tullimies-lehdessä vuonna 1958 todetaan näistä lentävistä tullimiehistä näin: ”Maailmansota oli tehnyt Torniota maailmanportin. Tämän kautta lähettivät ympärysvallat sotatarvikkeita Venäjälle. Tämän kautta vaihdettiin sota-invalidit ja täällä gulassit (keinottelijat) ostivat ja möivät. Tämän vuoksi tänne lähetettiin ja täällä tarvittiin paljon tullimiehiä. Heitä sanottiin lentäviksi tullimiehiksi. He tulivat suuresta maailmasta ja tiesivät monia asioita, joita tämän perän tullimiehet eivät tienneet. Monet heistä naivat täällä ihmisten tyttäriä ja jäivät tänne.”

Tullihenkilökunnan alueyhdistyksen Tornion osaston ensimmäinen puheenjohtaja Isidor Lindqvist lähti kehittämään perustetun yhdistyksen toimintaa määrätietoisesti. Hänen toimeliaisuuttaan oli varmaan se, että Tornion tullimiehet järjestäytyivät jo näinkin varhaisessa vaiheessa. Isidor Lindqvist oli todella kiinnostunut oman ammatikuntansa asioista. Hän oli mukana jo 1905 Helsingissä pidetyssä tullimiesten yhteisessä kokouksessa, vaikka varsinaista tullimieskunnan järjestäytymistä ei vielä ollut tapahtunut.



Tullimiehiä ja venäläisiä santarmeja Karungissa 1915. Maailmansota aiheutti erikoisjärjestelyjä ulkomaankaupassa ja tullinkannossa. Ruotsista tuli tärkeä kauttakulkureitti Suomeen. Koska Ruotsin puolella oli rautatieyhteys Karunkiin, rakennettiin Suomen puolelle rata Karunkiin ja sen asemalle perustettiin 1915 alussa tullitoimisto. Kun Ruotsin rautatie valmistui Haaparantaan, kävi Karungin tullitoimisto tarpeettomaksi jo kesän 1915 alussa. Se lakkautettiin virallisesti kesäkuussa 1916. - Tullimuseon arkisto, kuvateksti: Sakari Heikkinen, Tullilaitoksen historia, Suomeen ja maailmalle s. 116.

Isidor Lindqvist päätti puheenjohtajakautensa 1910 ja Tornion tullimiesten yhdistystoiminnassa alkoi muutamien vuosien toimeton kausi. Ulkopuoliset olosuhteet vaikuttivat suuresti siihen, että toiminta heikkeni. Tähän aikaan vallitsivat monessa suhteessa epävarmat ajat. Viipurissa pidettiin tullimiesten edustajakokous 1912 ja tähän kokoukseen osallistui Tornion yhdistyksen edustajana A.A.Aho.

Seuraava edustajakokous pidettiin 1914. Tornion yhdistys ei lähettänyt kokoukseen edustajaa lainkaan. Tämä osoitti jo sitä, että yhdistyksen toimintaa oli kohdannut takatalvi. Ammattiyhdistystoimintaa kohtaan tunnettiin monien kansalaispiirien taholta määrätynlaista vastenmielisyyttä, joka näytti lannistaneen Tornion tullimiestenkin yhteistoiminnan muutaman vuoden ajaksi.

Vuosien 1910 – 1917 väliseltä ajalta ei ole säilynyt juuri mitään merkintöjä Suomen Tullihenkilökunnan Alueyhdistyksen Tornion osaston toiminnasta, joka viittaa siihen, että toimintaa ei ole todella ollut.



Pellon vartion tullimiehiä 1919. Eturivissä vas. Juho Mattinen, K.W. Planting, Kaarlo Torikka, Frans Kurkinen, Hugo Aska, Iisakki Mämmilä, Onni Salonen ja Juho Saukkoriipi. - Lapin Tullimiesten arkisto

Toiminta piristyy

Kesällä 1917 järjestettiin Torniossa tullimiesten oman yhdistystoiminnan henkiinherättämiskokous, johon osallistui yli 80 tullimiestä. Näin lukuisa osanottajamäärä jo kuvasti niitä tunteita mitä tullimiehet tunsivat yhteisen ammattiyhdistystoiminnan uudelleen aloittamiseksi. Tämä oli todella innostuksen ja toiminnan vuosi, sillä 1917 aikana tullimiehet kokoontuivat Torniossa yleisiin kokouksiin peräti 18 kertaa. Tämä yleisten kokousten määrä lieenee vielä nytkin lyömätön ennätys. Asioita oli ja niistä haluttiin päättää yhdessä. Kokouksen koollekutsumisen saattoi aiheuttaa yksikin asia, jos sen katsottiin jäsenistöä kiinnostavan. Yhdistyksen johtokunta kokoontui tämän vuoden aikana vähintään yhtä monta kertaa. Tällöin toimi yhdistyksen puheenjohtajana J. D. Haikonen, varapuheenjohtajana A. Rautio ja kirjuriina K.W. Planting.

Politiikka alkoi tulla kuvaan mukaan, joka heijastui myös Tornion tullimiesten yhdistystoimintaan. Pöytäkirjamerkintöjen mukaan politiikka ei kuitenkaan päässyt ratkaisevalla tavalla häiritsemään yhdistyksen toimintaa.

Jääkäriiliikkeen vaikutukset heijastuivat vuosina 1916 – 1917 Tornioon ja Tornionlaaksoon. Useat tullimiehetkin sekaantuivat jääkärien värväystoimintaan. Tämä kaikki tapahtui venäläisten sotilaiden selän takana. Venäläiset sotilaat pyrkivät estämään tämän heidän mielestä laittoman toiminnan mutta kaikki tullimiehet eivät ajatelleet samalla tavalla. Ei ollut sekään harvinaista, että tullimies joutui venäläisen sotilaan mukana ”patrulliin” (partioon) rajalla.



Muonion ja Enontekiön tullimiehiä 1923. Vasemmalta istumassa: Tv Kalle Brännare, tpm Hugo Savikuja, tv Manu Jokelainen. Seisomassa: Aaro Haataja, Eero Savikuja ja Kalle Hannu. - Tullimuseon kuva-arkisto

Yhdistys toimii

Pellon tullimiehet olivat Tornioon nähden kaukaisen sijainnin vuoksi pitäneet 1917 omia kokouksiaan ja lähettäneet niistä päätökset Tullihenkilökunnan Alueyhdistyksen Tornion osastolle, joka oli virallinen elin. Mitään virallisesti perustettua osastoa ei Pellossa ole tullimiehillä ollut, vaan Pellonkin tullimiehet ovat kuuluneet jäseninä yhteiseen osastoon.

Rajatarkastaja Stjernvall kirjoitti Suomen Tullihenkilökunnan Alueyhdistyksen Tornion osaston johtokunnalle 15.12.1917 näin; ”Pellon – ja Jokijalan piirin tullivartijat palvellessaan erämaassa, johon ei kukaan mielellään lähde ja missä kustakin kilosta kauppatavaraa saa huomattavasti enemmän kuin muualla rajalla, tulisivat saamaan saman palkan kuin muuallakin maksetaan tullivartijoille, mutta lisäksi vielä 15 % palkkiokorotuksen, että ylimääräisille vartijoille rajalla (siis myös Tornion tullikamarissa) maksettaisiin ensimmäisenä palvelusvuotena 80 %, 2:na 90 % ja 3:na 100 % vartijain palkasta ja palkkioista. Ne vartijat, jotka toimivat rajavartioasemien esimiehinä ja joilla on koko huoli ja edesvastuu sekä opetusvelvollisuus, puhumattakaan kirjanpidosta ym. kirjoitustöistä tulisivat tästä ylityöstä saamaan vähintään 50 Smk:n kuukautisen lisäpalkkion.” Näin kirjoitti rajatarkastaja yhdistykselle, joka antoi siunauksensa tälle kirjeelle, koska siinä pyrittiin parantamaan tullimiesten ansiotuloja.

Useissa vanhoissa pöytäkirjoissa todetaan ylimääräisen tullimiehen heikko taloudellinen tilanne. Olihan käytäntö ylimääräisen kohdalla niin, että jos tähän palkkaukseen varatut määrärahat loppuivat niin kuin usein kävi, joutui ylimääräinen palkattomalle lomalle siihen saakka kunnes jälleen palkan maksuun tarvittavia määrärahoja saatiin. Ylimääräisten tullivartijoiden erottamisia tapahtui hyvinkin pienistä syistä.



Näränperän tulli Torniossa 1920-luvulla. - Esko Niskan albumi

Kokousten asiat

Tornionlaakson tullimiesten kokouksissa käsiteltiin monenlaisia ajankohtaisia asioita. Pöytäkirjassa marraskuun 25 päivänä 1917 kerrottiin kokouksen syystä: ”Kokous kutsuttu koolle liikkeessä olleen huhun johdosta, että punakaartilaiset eli huligaanit tulisivat estämään ensi maanantaina pidettävän raastuvanoikeuden istunnon, jossa on käsiteltävänä lukuisia tullijuttuja. Asian johdosta ehdotettiin, että lähetetään lähetystö työväenneuvostolta kysymään onko huhuissa perää. Lähetystön tulisi selvittää neuvostolle, että ei ehkäistä oikeuden käyntiä, jossa on paljon tullijuttuja, joka olisi hyvin loukkaavaa laille ja oikeudelle. Tällä menettelyllä he suuresti suojaisivat salakuljetusta. Jos tämä päätös on salakuljettajien yksinomaisia päätöksiä, eikä neuvoston itsensä, niin silloin tulimme ehkäisemään heidän aikeensa. Jos se on työväenneuvoston päätös niin ei voida sitten ehkäistä.”

Palkkaus, lomat ja työajat aiheuttivat kokouksien koollekutsumisia. Esimiehen antaman käskyn täyttämättä jättäminen voi aiheuttaa tullimiehelle työpaikan menetyksen. Näitä asioita joutuivat tullimiehet kokouksissaan pohtimaan hyvin usein. Osaston omille jäsenille pidettiin tiukkaa kuria, jota osoittaa sekin, että johtokunnan jäsen voitiin välittömästi erottaa johtokunnasta, jos pientäkin aihetta ilmaantui. Jos syytetty pystyi syyttömyytensä luotettavasti todistamaan niin erotuspäätös voitiin peruuttaa.

Vuoden 1917 lopulla ja etenkin maamme itsenäistymisen jälkeen poliittinen tilanne maassa kiristyi ja tämä kireys heijastui myös tullimieskuntaan. Vuonna 1918 käyty vapaus- eli kansalaissota, miksi sitä kukin nimittää tahtoo, ei ollut vaikuttamatta tulli-



Miukin tullikopin edessä syksyllä 1928. Vas: Sakari Myllyoja, Kalle Kontio, Frans Videl, Antti Jukkola, Vis-kaali Kariniemi, Helmeri Ojanperä, Paavo Herajärvi, Rekola, Vilho Hornila ja Arvi Tolkki. - Esko Niskan albumi

miesten toimintaan ja toimenpiteisiin Tornionlaaksossa. Tornion osaston puheenjohtajana oli J. D. Haikonen, joka toimeliaana ja asiallisena henkilönä hoiti tullimiesten yhteisiä asioita niin, että tästä epävakaisesta ajasta selvittiin kunnialla ja osaston toiminta pääsi ajan vakiinnuttua jatkumaan. J. D. Haikonen pyysi eroa puheenjohtajan tehtävistä 25.10.1919 pidetyssä yleisessä kokouksessa. Puheenjohtajaksi valittiin Janne Lehto, joka hoiti tehtäväänsä kuolemaansa 3.6.1931 asti. Tornion osaston vuosimaksu oli 1928 neljäkymmentä markkaa ja uuden jäsenen liittymismaksua perittiin kaksi markkaa. Jäsenmaksun peri neljännesvuosittainen rahastonhoitaja.



Tullivene Tornionjoella 1930-luvulla. - Tornionlaakson maakuntamuseon kuva-arkisto

1930-luku

Suomen Tullihenkilökunnan Alueyhdistyksen Tornion osaston toiminta 1930-luvulla oli verrattain rauhallista. Epävakaiset kansalaissodanjälkeiset ajat alkoivat vakiintua. Pirtun salakuljetus oli vuosikymmenen alussa suurta ja ulottui aina pohjan perille saakka. Laivoilla tuotua pirtua vietiin Tornioista kantamalla muualle Lappiin. Kieltolaki kumottiin 1932 ja pirtun salakuljetus loppui. Pientä kahvin ja sokerin salakuljetusta Ruotsista Suomeen esiintyi. Ruotsissa kahvi ja sokeri olivat edullisempia, joka houkutteli harjoittamaan salakauppaa. Yleensä pirtun salakuljettajat siirtyivät salakuljettamaan muita tuotteita.

Vuosikokouksessa 1931 valittiin osaston puheenjohtajaksi tullipäällysmies Jaakko Kanninen, jonka puheenjohtajakausi jatkui yhtäjaksoisesti vuoteen 1947 asti eli 16 vuotta. Poliittisesti epävakaisena aikana oli puheenjohtajan tehtävä ammattiosastossa vastuullinen ja asioita oli hoidettava erittäin harkitusti.

Tärkeä kysymys oli ylimääräisten toimien vakinaistaminen. Ylimääräisiä tullimiehiä siirrehtiin paikasta toiseen, esimerkiksi kesät oltiin Kemissä satamassa ja talvet Muoniossa taikka Enontekiöllä. Myös työpaikan pysyvyys ylimääräisellä oli epävarmaa. Itärajalta ja Viipurin tullikamarista siirtyi 1930-luvun lopulla tullimiehiä Tornioon ja myös rajalle, kun itärajan vartiointi siirrettiin tullilta rajavartiolaitoksen tehtäväksi.



Tullimiehet lähdössä porolla patrulliin sotatalvena 1940. - Tullimuseon kuva-arkisto

1940-luku

Vuodesta 1920 rajatarkastajana toiminut Ali Tornberg, joka oli Tornionlaaksossa palvelevien tullimiesten hyvin tuntema esimies, siirtyi eläkkeelle 31. 12. 1940 ja hänen virkaansa ryhtyi hoitamaan tullinhoitaja Eino Saarinen. Rajatarkastajan virka yhdistettiin seuraavan vuoden alussa Tornion tullinhoitajan virkaan. Mitään ratkaisevia muutoksia ei viranhoitajan vaihdos aiheuttanut. Tarkastusmatkat suoritti nyt tullinhoitaja rajalla, jotka aikaisemmin oli tehnyt rajatarkastaja.

Tullirajavartiostossa palvelevien tullimiesten pitkään vireillä ollut eläkeikärajan alentaminen oli edelleen ajankohtainen. Tullimiesliiton edustajakokouksessa vuonna 1924 Tornion osaston edustajat olivat tehneet aloitteen eläkeikärajan alentamisesta rajalla palvelevien osalta 55 vuoteen. Aloite kaatui edustajakokouksen äänestäessä aloitteesta 17 – 3. Tornion osaston edustajat olivat ainoat, jotka äänestivät aloitteensa puolesta.

Tornionlaakson tullimiehet eivät unohtaneet asiaa, vaan sitä pidettiin lämpimänä aina kun tilaisuus siihen tarjoutui. Vihdoin 12.12.1947 annetulla asetuksella tullirajavartiostossa palveleville tullimiehille hyväksyttiin eläkeikärajaksi 58 vuotta ja eroamisiäksi 60 vuotta. Tämä kauan odotettu eläkeikärajan alentaminen toteutui vihdoinkin, ei täysin sellaisena kuin oli toivottu, mutta kuitenkin merkittävä parannus tämä oli. Eläkeikärajan muutos aiheutti sen, että useita Tornionlaakson tullimiehiä siirtyi samanaikaisesti eläkkeelle.

Uusia nuoria miehiä otettiin eläkkeelle siirtyvien tilalle juuri silloin kun joppaus eli salakuljetus voimistui Tornionlaaksossa. Sakariinin salakuljetus Ruotsista Suomeen oli vilkkaimmillaan sota-aikana ja vähän sen jälkeenkin. Autonrenkaita varastettiin etupäässä armeijan autoista ja salakuljetettiin Ruotsiin sodan päättymisen jälkeen.

Syksyn 1944 tapahtumat muodostuivat merkittäviksi Tornionlaaksossa. Väli rauhan solmimisen jälkeen aseet taukosivat itärajalla ja piiput käännettiin saksalaisia vastaan pohjoisessa. Entistä aseveljeä alettiin hoputtaa pois Suomen alueelta ja tämä aiheutti sodan syttymisen saksalaisia vastaan. Länsiraja oli jälleen kerran avainasemassa, sillä Lapin läänin väestö evakuoitiin Ruotsiin ja evakkotie kulki useista kohdista yli Tornionjoen. Evakuoimistyössä olivat myös tullimiehet auttamassa. Väestö karjoineen ja omaisuuksineen siirrettiin muutamassa päivässä yli rajan Ruotsiin. Sotavuodet olivat raskaita tullimiehille, joita useita kaatui tai haavoittui. Sodista palanneet saivat pitää entiset työpaikkansa.

Voimakas ja pitkään jatkunut kahvin salakuljetus käynnistyi uudelleen, kun Ruotsissa vapautettiin kahvi säännöstelystä kevättalvella 1950. Kahvin salakuljetus alkoi käydä kannattamattomaksi viisikymmentäluvun puolivälin jälkeen, joten monia muita artikkeleita tuli tilalle. Joppareista eli salakuljettajista oli muodostunut oikein ammattiryhmiä, jotka eivät mielellään muihin töihin hakeutuneet, vaan harrastivat salakauppaa.

Näinä villeinä salakuljetusvuosina tullimiesten määrää lisättiin Torniossa ja rajalla. Myös Kilpisjärvelle lähetettiin ensimmäiset tullimiehet 1946. Nämä joutuivat asumaan tunturin kupeeseen pystytetyssä pahviteltassa. Talveksi tullimiehet otettiin aluksi pois, kunnes Kilpisjärvelle saatiin rakennettua tullitalo 1949.



Tullin vartioteltta Karesuvannossa 1947. Tullivartija Lauri Spets asui teltassa myös talvella. Perheeseen syntyi teltta-asunnossa kaksi lastakin. - Tullimuseon kuva-arkisto

Karesuvantoon perustettiin tulli samoihin aikoihin ja ensimmäisenä rajaviskaalina Karesuvannossa oli Ilmari Karjalainen. Sonkamuotkaan ja Karesuvantoon rakennettiin tullitalot ja myöhemmin tullilaitos osti Kuttasesta talon tullia varten. Näin aloitettiin Käsivarren Lapin tullivalvonta Norjan ja Ruotsin vastaisilla rajoilla. Sota-aikana Kilpisjärven kautta Norjaan rakennettua maantietä alettiin käyttää sodan päättymisen jälkeen. Myös matkailuliikenne tuli 1950-luvun puolivälin jälkeen kuvaan mukaan.

Tullimiehet partioivat rajalla hiihtäen ja Lapissa käytettiin apuna myös poroja. Kessällä ajettiin polkupyörällä ja käveltiin. Tulli hankki myös muutamia polkupyöriä ja polkupyörän renkaita, joita tullimiehet voivat ostaa, koska sodan jälkeen ei pitkiin aikoihin saanut näitä vapaasta kaupasta ostettua.

Erilaisia korvauksia

Tullimiesten yhdistys ja Tullimiesliitto ajoivat voimakkaasti parannusta työolosuhteisiin ja palkkaukseen, mutta asetetut tavoitteet toteutuivat hitaasti. Sunnuntaityökorvaus tullimiehille saatiin vuoden 1949 alusta. Tämä oli hyvä parannus pieniin palkkoihin, koska sunnuntaisin jouduttiin vartioasemilla päivystämään samat vuorot kuin arkipäivinäkin. Tullimiehet joutuivat sunnuntaisin myös partioimaan.



Lapin Tullimiesten johtokunnan kokous 1940-50-luvun vaihteessa. Vasemmalta: Ernst Jylhä, Otto Viippola, Antti Vehkaperä ja Paavo Puoskari. - Lapin Tullimiesten arkisto



Tornion tulli olympiakesänä 1952, kuvassa on amerikkalaisia turisteja. Taustalla olevan talon seinässä on kisamainosten rivi. - Tornionlaakson maakuntamuseon kuva-arkisto

Vene-, polkupyörä- ja suksirahaa maksettiin tullimiehille omien välineiden käytöstä. Vene- ja polkupyörärahan maksaminen oli aloitettu jo 1920-luvulla ja suksiraha tuli myöhemmin.

Vartioasemien esimiehet saivat esimiesrahaa, joka oli pieni korvaus esimiehen tehtävistä. Esimiehen velvollisuus oli kirjoittaa puhtaaksi vartioaseman päiväkirja, joka kuukausittain lähetettiin rajaviskaalien kautta tullikamariin. Tähän päiväkirjaan olivat vartion tullimiehet kirjoittaneet työvuoronsa ja rajaviskaali merkinnyt vartion tarkastukset. Myöhemmin tämä yhteinen päiväkirja lopetettiin ja tilalle tuli jokaiselle henkilökohtainen päiväkirja. Päiväkirjat poistettiin kokonaan 1972.

Osaston toiminta vilkastuu

Tornion Kerholla pidettiin 1947 yhdistyksen vuosikokous, jossa Jaakko Kanniaisen jälkeen valittiin puheenjohtajaksi Otto Viippola. Kokouksessa oli kymmeniä osanottajia. Kokouksesta on jäänyt mieleen se, että Tornion Etelätullin tullimiehet pysyivät osastoa vaikuttamaan siihen, että tullimiehet saisivat Etelätullissa pesuvadin ja saippuaa käsien pesemistä varten.

Tornion osaston toiminta jatkui tämän vuosikokouksen jälkeen ripeästi. Uusi puheenjohtaja ja johtokunta ottivat asiat vakavasti. Puutteita oli paljon ja niitä pyrittiin todella korjaamaan. Vireille pantiin monia asioita, jotka toteutuivat vuosien kuluessa. Tornion osasto oli Tullimiesliiton osastoista toiseksi suurin Helsingin jälkeen, joten voimaakin oli takana.



Tullimiehiä virkapuvuissa Torniossa 1952. Vasemmalta: Aarre Kronqvist, Paavo Kurppa, Vilho Helamo ja Pauli Smeds. - Martti Smedsin albumi

1950-luku

Tornion sekä muualla rajalla palvelevien tullimiesten ammattiyhdistystoiminnassa oli 1950-luku monella tavalla merkityksellistä aikaa. Kun tullimieskunta aloitti järjestäytymisen 1906, tuli yhteisen liiton nimeksi Suomen Tullihenkilökunnan yhdistys ja Tornioon perustetun osaston virallinen nimi oli Suomen Tullihenkilökunnan alueyhdistyksen Tornion osasto. Nimi oli pitkä ja hankala, joten pitkän harkinnan jälkeen tullimiehet päättivät uudeksi osaston nimeksi Lapin Tullimiehet ry. Nimenmuutos saatiin toteutettua virallisesti 15.1.1953, jolloin oikeusministeriö hyväksyi sen. Tällöin tehtiin Lapin tullimiehet ry:lle uudet säännöt.

Kemin tullimiehet olivat olleet torniolaisten kanssa samassa osastossa pitkät ajat, mutta he tahtoivat itsenäistyä omaksi osastoksi. Kemiläiset katsoivat rajalla ja satamissa työskentelevien tullimiesten töiden olevan erilaisia ja siitä johtuen myös ammattiyhdistyksen piirissä tapahtuvan toiminnan ja tavoitteiden olevan toisinaan hyvinkin erilaisia, joten 1955 perustettiin Kemin tullimiehet ry.

Ylimääräisiä tullimiehen toimia saatiin vakinaistettua 1940-luvun lopulla ja 1950-luvun alussa. Tämä paransi omalta osaltaan jo pitkän aikaa palvelleiden tullimiesten asemaa. Ylimääräiset tullimiehet eivät saaneet aikaisemmin edes lapsirahaa, jota vakinaisille viranhaltijoille maksettiin.

Lapin tullimiehet ry:n johtokunta ajoi voimakkaasti ylitullivartijan toimien saamista ja 1953 onnistuttiin saamaan neljä ylitullivartijan tointa Tornion tullikamarin alueelle. Tästä saatiin pää auki ja myöhempinä vuosina näitä toimia tuli lisää. Myöhemmin voi-



Vuosikokouksessa on aina tarkoin kuunneltu mitä Helsingin herroilla on sanottavaa. Kuva vuosikokouksesta 1958. - Lapin Tullimiesten arkisto

tiin todeta, ettei yhdenkään Lapin tullipiirissä palvelevan tullimiehen tarvinnut lähteä eläkkeelle ennen kuin sai ylitullivartijan määräyksen.

Virkapuvut olivat kautta aikojen olleet hyvin puutteellisia. Tullimies hankki puvun itse, jos sattui löytämään sinistä kangasta, josta teetti siihen aikaan käytössä olleen kaksirivisen takin ja siniset housut. Koppalakki kesän ja turkislakki talven ajaksi ostettiin mistä satuttiin saamaan. Kirjavuutta oli tullimiesten virkapukineissa hyvin paljon, sillä tuskinpa yhtään samanlaiseen virkapukuun pukeutunutta tullimestä tähän aikaan löytyi.

Ennen 1930-lukua oli tullimiehen merkinä vain pellistä valmistettu T-kirjain, jota kannettiin takin rintapielessä tai lakissa. Myöhemmin virkapukuasia kehittyi, mutta hyvin hitaasti. Virkapukuasiaa puitiin Lapin Tullimiesten kokouksissa 1950-luvulla ja aiheesta tehtiin monia aloitteita.

Vasta 1960-luvun alkuvuosina päästiin Valtion Pukutehtaan asiakkaaksi ja samalla saatiin käyttöön uuden mallinen yksirivinen virkapuku. Virkapukua muutettiin jälleen 1.1.1974, jolloin sinisestä virkapuvun väristä siirryttiin vihreään väriin.

Sosiaalisten olojen kehittäminen etenkin rajan tullimiesten keskuudessa oli ajan-kohtaista. Ylikulupaikkojen päivystystilat olivat talojen pirteissä, joissa tullimies hoiti tehtävänsä muun talonväen seurana. Lähes poikkeuksetta päivystyspaikat olivat puutteellisia ja epämurkavia.



Lapin Tullimiehet ry vietti maaliskuun 8. päivänä 1958 yhdistyksen perustamisen 50-vuotisjuhlaa. Kuva juhlien ruokapöydästä. - Lapin Tullimiesten arkisto

Takavarikkopalkkioita alettiin maksaa ripeämmin niille tullimiehille, jotka olivat tehneet takavarikoita. Takavarikkopalkkio saattoi nousta 50 %:iin takavarikoidun tavaran arvosta. Nämä palkkiokysymykset olivat usein esillä vuosikokouksissa. Takavarikkopalkkio poistettiin lopullisesti 1.7.1972.

Viisikymmentäluvulla saavutettiin yksi merkittävimmistä parannuksista, joita tullimiehille on koskaan tullut. Vuoden 1956 alusta tuli voimaan työaikalaki, joka edellytti työajan määrääytymistä kolmen viikon jaksolla 120 tunniksi. Myöhemmin tulivat lisäksi iltä-, yö- ja lauantaityöstä maksettavat korvaukset sekä aattopäivälisät. Nämä suoranaisesti elintasoon vaikuttavat parannukset otettiin kiitollisuudella vastaan tullimieskunnassa. Tullimiesliiton ja oman paikallisyhdistyksen periksiantamaton työ tullimiesten aseman korjaamiseksi oli merkittävä ja se tuotti tuloksia.

Tullinhoitaja Eino Jalmari Saarinen kuoli 1959 talvella ja jo 1930-luvulta asti Karungissa rajaviskaalina toiminut Bore Bergman nimitettiin kesällä 1959 Tornion tullinhoitajaksi.



Filemon Teräsniiskan eläkkeelle lähtö Äkäsjoen suulla 1960. Vasemmalta: Filemon Teräsniiska, Bore Bergman, Rafael Hakaniemi, Erkki Kajander, Heikki Kajander, Kaarlo Pellikka ja Viljo Kurttio.
- Sisko Teräsniiskan albumi

Tullitaloja rakennetaan

Karesuvantoon ja Kilpisjärvelle rakennettiin tullitalot, joihin sijoitettiin tullimiehille asunnot ja virantoimitustilat. Nämä talot valmistuivat 1949. Tornioon rakennettiin tullitalo Etelätullin vanhan puurakennuksen paikalle 1951. Kivilompolon tullitalo valmistui 1965 ja laajennusosa 1972. Karigasniemelle tullitalo sijoitettiin varsinaisesti huhtikuun alussa 1955. Tätä ennen oli paikallinen rajavartiosto hoitanut tullille kuuluvia tehtäviä tällä alueella. Karigasniemellä kunnostettiin ostettu tullitalo 1956, uusi talo rakennettiin 1967 ja sitä laajennettiin 1970. Ivaloon valmistui tullitalo 1968. Tornionlaaksossa rakennettiin 1950-luvun lopulla ja 1960-luvun alussa useita ylikulkupaikkojen vartiotupia. Tällöin tullimiehet muuttivat talojen pirsteistä varsinaisiin vartiotupiin. Tämä oli merkittävä parannus rajan tullimiesten työoloihin.



Lapin Tullimiesten johtokunta Tullimies-lehden Lapin numeron suunnittelukokouksessa 1965. Tullimiesliitto julkaisi Tullimies-lehteä vuosina 1929-1973. Yhdessä jäsenosastojen kanssa toimitettiin maakunnallisia paikallisnumeroita. Vasemmalta: Martti Palsi, Antti Pentamo, Jonne Pölkky, Antti Keskitalo, Lauri Savikuja ja Esa Ala-Hurula. - Lapin Tullimiesten arkisto

1960-luku

Monet sosiaaliset parannukset tullimiesten työoloissa ja palkkauksessa saatiin aikaan 1960-luvulla. Salakuljetus alkoi vähentyä ja oltiin siirtymässä normaaliin elämänrytmiin myös tullimiesten työssä. Lapin Tullimiehet ry:n toiminta tiivistyi työmarkkinoilla tapahtuvien palkka- ym. korjausten tarkkailuun ja tullimiesten edun huomioimiseen myös Torniossa ja rajalla. Ylitullivartijan vakansseja saatiin lisää, kun pää oli saatu auki 1950-luvun alussa ja tämä korjasi vallitsevaa vakanssitilannetta. Lapin Tullimiehet ry:n puheenjohtajana toimi Veikko Kähkölä ja hänen toimikautensa päätyttyä 1965 jatkoi puheenjohtajan tehtäviä Esa Ala-Hurula.

Kuusikymmentäluvun lopulla tuli myös hiukan korjausta vakansseihin. Ylemmän palkkaluokan tullivartijan määräyksiä saatiin muutamia, jotka sijoittuivat palkkaluokitelussa ylitullivartijan ja tullivartijan väliin.

Huhtikuun 4 päivänä 1967 perustivat Lapin Tullimiehet ry:stä eronneet jäsenet uuden Tullimiesliiton alaisen osaston, Tornionseudun Tullimiehet ry:n, jonka kotipaikaksi tuli Tornio. Tähän uuteen osastoon liittyi 39 Lapin Tullimiehet ry:stä eronnutta jäsentä, etupäässä torniolaisia. Hajaannuksen syynä olivat ilmeisesti mielipide-erot, joita aiheuttivat toimialueen pitkät etäisyydet ja vähäiset mahdollisuudet jäsenkunnan keskinäiseen kanssakäymiseen. Hajaannus oli kuitenkin tosiasia ja 1908 perustettu yhdistys oli nyt jakaantunut kolmeksi yhdistykseksi. Valtaosa jäsenistä jäi kuitenkin alkuperäiseen yhdistykseen.

Lapin Tullimiesten edustus Tullimiesliiton edustajakokouksissa putosi tässä vaiheessa kuudesta edustajasta viiteen. Lapin Tullimiehet oli kolmanneksi suurin yhdistys Tullimiesliitossa 106 jäsenellään. Turku oli mennyt edelle jäsenmäärässä.



Tornion Etelätulli oli 1970-luvulla maamme maarajan vilkkain rajanylityspaikka. Autoruuhkat eivät olleet harvinaisia Tornion ja Haaparannan välisellä pengersillalla. - Tornion tullin arkisto



Lapin tullimiehiä vuosikokouksessa 1974 Muoniossa. - Lapin Tullimiesten arkisto



Kari Mikkonen ja tullin virkakäytössä ollut moottoripyörä Utsjoella kesällä 1971. - Kari Mikkosen albumi



Tullimiesliiton puheenjohtaja ja sihteeri vierailivat Kilpisjärven tullimiehiä tervehtimässä syyskesällä 1976. Vas. Veli Vehkaperä, Matti Tjäderhane, Tauno Taipalus, Ahti Saukkonen, Raimo Puranen, Erling Pedersen Norjasta, Veikko Aaltonen, Unto Luotola ja Kaarlo Pellikka. - Lapin Tullimiesten arkisto

Lapin Tullimiehet ry:n vuosikokouksessa 1969 valittiin yhdistyksen puheenjohtajaksi Simo Heliste. Hänen toimikautensa kesti vuoteen 1974 saakka.

Kilpisjärven uusi tullitalo valmistui 1969. Edellisenä vuoden helmikuussa solmittu Suomen ja Norjan välinen rajatulliyhteistyösopimus hyväksyttiin 13.6.1969 annetulla lailla sekä saatettiin asetuksella voimaan 25.9.1969 lukien.



Kolarin tullirajaviskaalin Rafael Hakaniemen hautajaissaatto elokuussa 1967. - Edvin Ylilääkkölän albumi



Lapin Tullimiesten johtokunta 1960-luvulla. Ylhäällä vas: Antti Pentamo, Esa Ala-Hurula ja Arvi Petäjäniemi. Alhaalla vas: Pauli Smeds, Veikko Kähkölä ja Leevi Ylipekkala. - Edvin Ylilääkkölän albumi

1970-luku

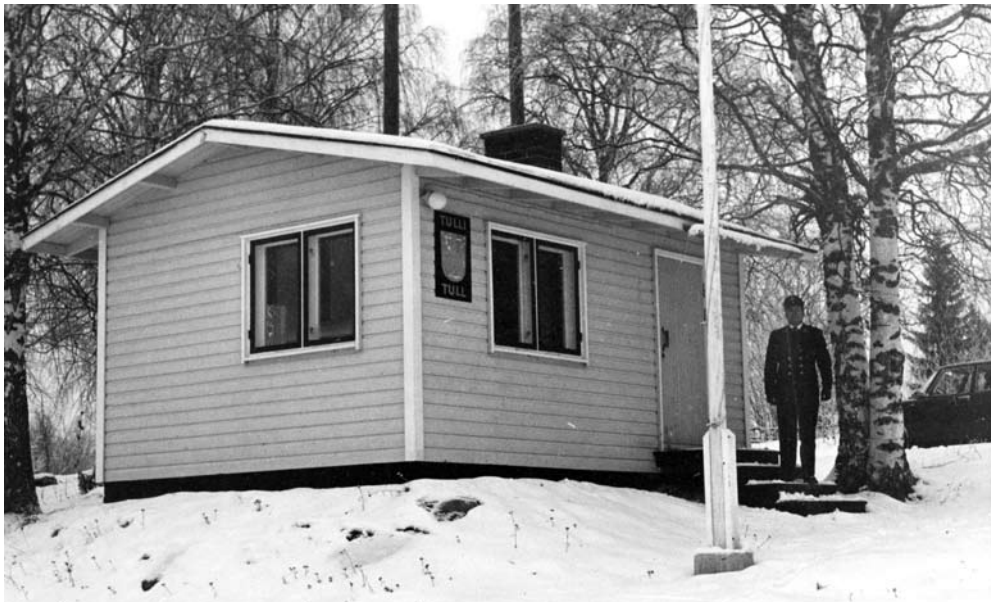
Torniossa ja maarajalla tapahtui huomattavia muutoksia 1970-luvun alussa. Vuonna 1971 poistettiin rajalta ylikulkupaikat ja tullimiehet siirrettiin tulliteille. Suomen ja Ruotsin tulliviranomaiset sopivat vapaasta raja-asukkaiden rajanylitysoikeudesta, joka tuli voimaan 1972.

Syksyllä 1971 pidettiin tullijohtaja Bore Bergmanin läksiäiset ja hän siirtyi eläkkeelle. Lapin tullipiirin johtoon määrättiin tullijohtaja Pentti Moring, joka oli toiminut vuoden päivät Kokkolassa tullijohtajana. Lapin tullipiiriin yhdistettiin myös Kemin tullikamari. Yhteistoimintaa rajalla lisättiin poliisin ja rajavartioston kanssa ja aloitettiin yhteinen partiointi. Pellon tulliasemalle sijoitettiin poliisiradio, jota tullimiehet työvuorollaan hoitivat.

Tämä vuosikymmen oli tullitoiminnan kannalta suurta kehityksen aikaa. Tulliasemille saatiin autot ja moottorikelkkoja maastossa liikkumista varten. Radiopuhelimet, joita sijoitettiin virka-autoihin ja moottorikelkkoihin, lisäsivät ratkaisevasti tullimiesten työturvallisuutta sekä tehostivat tullivalvontaa.

Työsuojelulakia, jonka toimitasopimus allekirjoitettiin 13.11.1974, alettiin soveltaa tullilaitoksessa vuoden 1975 alusta. Välittömästi seurasi myös virastodemokratian tulo tullilaitokseen ja ensimmäiset vaaleilla valitut henkilöstöneuvoston jäsenet aloittivat toiminnan vuoden 1977 alusta. Tämä toimikausi kesti vain vuoden ja syysalvella 1977 valittiin uudet henkilöstöneuvostot, joiden toimikausi kesti kaksi vuotta.

Järjestötoiminnassa pyrittiin fuusioitumaan ja vuoden 1976 lopulla järjestettiin Tullimiesliitossa ja Tullivirkamiesliitossa jäsenäänestys asiasta. Tämä yhteenliittyminen koki murskatappion, sillä yli 80 % tullimiesliiton jäsenistä vastusti yhdistymistä eivätkä virkamiehekään olleet valmiita yhteisliittoon. Heidän jäsenistään tosin suurempi osa oli yhdistymisen kannalla. Tämä yhteisliittoasia haudattiin ainakin toistaiseksi.



Korpikylän ylikulkupaikan tullivartiotupa 1970-luvun alussa. - Tullimuseon kuva-arkisto



Kaarlo Pellikka vastaanotti Tullimiesliiton viirin 50-vuotispäivänään 1974. Viiriä luovuttamassa johtokunnan jäsenet (vas) Jalmari Välimaa, Ragnar Kotavuopio, Pekka Syväjärvi ja Ahti Saukkonen. Kaarlo Pellikan vierellä on hänen vaimonsa Taimi Pellikka. - Lapin Tullimiesten arkisto

Lapin Tullimiehet ry:n puheenjohtajaksi valittiin helmikuussa 1974 Muoniossa pidetyssä vuosikokouksessa Ahti Saukkonen, jonka toimikausi kesti vuoden 1977 vuosikokoukseen saakka. Tästä lähti puheenjohtajana jatkamaan Heikki Husa.

Tullitoiminta laajenee Rovaniemelle

Rovaniemellä oli 1930-luvulla ollut lyhytaikaisesti jonkinlaista tullitoimintaa, joka johdettiin Petsamon liikenteestä. Rovaniemelle perustettiin 1.3.1976 tullaustoimisto, jota hoitamaan määrättiin yksi tullivartija. Henkilökuntaa lisättiin keväällä 1978 toisella tullivartijalla sekä annettiin tullaustoimiston käyttöön henkilöauto. Rovaniemen lentoaseman yhteyteen valmistuivat tullille tarkoitetut tilat keväällä 1978. Tätä ennen oli jo 1977 Ivalon lentoasemalle saatu tullille omat toimistotilat.

Uudet vartiorakennukset

Kolarin tulliaseman tullimiehet pääsivät muuttamaan asuntovaunusta uuteen vartiorakennukseen joulukuun 1975. Karesuvannon vartiorakennus valmistui kesällä 1977. Lisäksi Raja-Joosepin vartiolla itärajalla suunniteltiin tullin, rajavartioston ja poliisin yhteinen vartiorakennus. Torniossa Näränperän vanha vartiorakennus oli saatu vaihdettua uuteen 1972. Käsivarren tunturimaastoon Meekojärvelle valmistui partiomaja keuhattalvella 1976.



Lapin tullimiesten johtokunnan jäseniä Karigasniemen ja Ivalon tullimiesten kanssa juttutuokiota pitämässä tammikuussa 1978. Oik. Pekka Syväjärvi, Olavi Tolkki, Armas Pietikäinen, Ture Rantanen, Olavi Lehmonen, Paul Wiik, Kari Mikkonen, Esko Alajärvi, Eino Virtanen, Vesa Välimaa, Risto Vanhapiha ja Mikko Niska. - Lapin Tullimiesten arkisto

Uusia toimia

Vuonna 1973 saatiin kuusi ylimääräistä tullimestarin virkaa, jotka sijoitettiin Tornioon, Aavasaksalle, Muonioon, Kilpisjärvelle, Kivilompoloon ja Karigasniemelle. Muonion virka muutettiin myöhemmin Karesuvannon tulliasemalle, kun rajaviskaalin paikka siirrettiin Karesuvannosta Muonioon. Tullivalvojan virkoja saatiin myös samaan aikaan. Myös yksi tullivalvontatarkastajan virka saatiin myöhemmin, joka sijoitettiin Tornioon.

Valitettavasti Lapin Tullimiehet ry:lle sattui työtapaturma näiden uusien virkojen kohdalla, koska virat sijoitettiin yleiseen eläkesääntöön, eikä läntisen maarajan tullirajavartiossosta sovellettuun eläkesääntöön, joka oikeuttaa 58-vuotiaana eläkkeelle. Tämän suuntaista esitystäkään ei tiettävästi ole Lapin Tullimiesten taholta tehty.

Osaston jäsenmäärä kasvaa

Vuoden 1977 alussa Lapin Tullimiehet ry:n jäsenmäärä oli 105 jäsentä ja vuoden lopussa 125 jäsentä. Vuoden kuluessa oli yksi jäsen jäänyt eläkkeelle ja 21 uutta jäsentä liittynyt osastoon. Nämä uudet jäsenet tulivat pääasiassa Tornionseudun Tullimiehistä ja Pohjan Tullivirkamiehistä sekä yksi jäsen liittyi myös Helsingistä Lapin Tullimiesten jäseneksi.



Lapin Tullimiesten 70-vuotisjuhla Torniossa 8.3.1978. - Lapin Tullimiesten arkisto

Juhlavuosi 1978

Vuosikokous Tornion Kaupunginhotellissa 8. 3. 1978 oli samalla yhdistyksen 70-vuotisjuhlakokous. Kokousta kunnioitti läsnäolollaan vt. pääjohtaja Veikko Hynynen ja Tullimiesliiton sekä Lapin tullipiirin johto. Pääjohtajan läsnäolo paikallisyhdistysten kokouksissa oli harvinaista, joten läsnäololle annettiin erittäin suurta arvoa. Kokoukseen saapui peräti 78 jäsentä.

Välittömästi vuosikokouksen jälkeen vietettiin yhdistyksen 70-vuotisjuhla. Iltajuhlaan osallistui 180 vierasta, jotka koostuivat virassa ja eläkkeellä olevista jäsenistä sekä kutsuvieraina liiton, tullilaitoksen, kaupungin ja eri sidosryhmä- ja yhteistyötahojen edustajat. Ohjelmallinen iltajuhla koostui juhlapuheiden ja historiikin lisäksi musiikista; ensiesityksen koki myös Lapin tullimiesten marssi, jonka oli säveltänyt Reijo Rissanen ja sanoittanut Olavi Tissari.

Aluehallinnon vakanssit tullilaitoksen yhteisiksi viroiksi

Keväällä 1978 muutettiin kaikki aluehallinnon vakanssit tullilaitoksen vakansseiksi, jonka yhteydessä oli jäämässä pois Läntisen maarajan tullirajavartioston nimi. Tästä johtuen olisi myös aiemmin saavutettu 58 vuoden eläkeikä poistunut. Lapin tullimiesten johtokunta kuitenkin kiirehti eläkeoikeuden säilyttämisen puolesta ja piiritullikamarin, Tornionseudun tullimiehet ry:n sekä liiton ja tullihallituksen kanssa asia saatiin myönteiseen ratkaisuun. Piiritullikamarin esityksestä Läntisen maarajan eläkeikään oikeuttavaan alueeseen lisättiin vielä Tornion kaupungin alueella palvelevat henkilöt.

Työskentelyoloissa tapahtui 1978 kohennusta Aavasaksalla, Pellossa, Kilpisjärvelä ja Kivilompolossa. Tuolloin valmistuivat toimipaikoille autontarkastussuojat, joiden todettiin tuovan huomattavaa parannusta työn tehokkuuteen ja mielekkyyteen.

1980-luku

Uudessa virkaehtosopimuksessa nähtiin 1980-luvun alussa huomattavia kohennuksia, jotka kohdistuivat jäsenistömme sosiaaliselle puolelle. Vuoden 1980 alusta tulivat voimaan uudet sairaslomamääräykset. Sairaslomaa sai täydellä palkalla 60 päivää, tapaturman sattuessa 90 päivää ja jouduttuaan virantoimituksessa väkivallan kohteeksi 360 päivää. Lisäksi jäsenistömme oikeusturva parani lainmuutoksella valtion virantoimituksessa ja työtehtävissä aiheutuneiden vahinkojen korvaamisesta.

Kolariin ja Karesuvantoon valmistuivat uudet rajasillat 1980, jolloin yhdestä kolmeen viikkoa kestäneet kelirikkojaksot jäivät historiaan. Karesuvantoon valmistui syksyllä 1980 uusi tullirakennus ja siellä otettiin käyttöön puna-vihreät liikennekaistat. Rovaniemen tullaustoimisto muutti uusiin tiloihin keskelle kaupunkia virastotalolle.

Samana vuonna käynnistettiin Torniossa uuden E4-tullirakennuksen ja tarkastustilojen rakennustyöt. Lapin tullimiehet ry:n esityksestä Tornion kaupunginhallitukselle saatiin Tornioon Tullimiehentie, joka yhdisti tullikamarin ja uuden vartiorakennuksen E4-tiellä.

Lapin tullimiesten omaperäistä toimintaympäristöä ja siihen liittyvää jäsenten aloitteellisuutta kuvastaa, että suomalaisille tullimiehille yritettiin saada kalastusoikeus Norjan puolella sijaitseviin Pallojärveen ja Taljajärveen. Kaikista yhdistyksen, liiton sekä vastaavan norjalaisen ammattijärjestön ja NTO:n (Nordiska Tulltjänstemans Organisation) toimenpiteistä huolimatta Norjan ympäristösuojeluministeriön kanta hakemukseen oli kielteinen.

Vaihtuvuutta osastossa ja piirissä

Heikki Husa jäi eläkkeelle vuonna 1981. Hänen nelivuotisen puheenjohtajakautensa jälkeen Muonion Oloksella pidetyssä vuosikokouksessa yhdistyksen uudeksi puheenjohtajaksi valittiin Erkki Vallo.

Samana vuonna solmittuun virkaehtosopimukseen sisältyi ikälisä uudistus, jossa uudet kertymävuodet olivat 1, 3, 5 ja 8 vuotta ja lisäksi ikälisä myönnettiin toisesta ikälisästä alkaen hakemuksetta. Säännöllisessä kolmivuorotyössä olevien keskimääräinen työaika lyhennettiin 120 tunnista 114 tuntiin.

Vuosina 1978 - 1982 tullipiirin alueella tapahtui runsaasti henkilöstön vaihtumista. Eläkkeelle jäi 29 henkilöä ja uusia virkamiehiä otettiin palvelukseen 43. Lapin tullipiirin henkilöstömäärä keväällä 1983 oli 202, joista Lapin tullimiehet ry:n jäseninä oli 138 eli 68,3 %.

Vuonna 1982 vuosikokouksessa tehdyllä sääntömuutoksella johtokunnan jäsenten määrää lisättiin neljästä kuuteen. Johtokunta käynnisti myös hankkeen Lapin tullimiehet ry:n omasta viirimallista, joka valmistui lopulliseen muotoonsa yhdistyksen 75-juhlakokouksen kunniaksi 8.3.1983.



Lapin Tullimiesten 75-vuotisjuhlakokous Aavasaksalla 8. 3. 1983. - Lapin Tullimiesten arkisto

Osasto 75 vuotta

Juhlakokouksen 75-vuotiskatsauksessa puheenjohtaja Vallo totesi Lapin tullimiesten järjestäytymisasteen korkeaksi, minkä mahdollisti yleinen myönteisyys järjestötoimintaa kohtaan. Tullilaisten olot olivat kohentuneet vuosien kuluessa aktiivisen ja pitkäjänteisen työn tuloksena.

Vuosikokouksen julkilausumassa korostettiin tullilaitoksen koulutuksen tehostamistarvetta ja ajanmukaistamista sekä huumevalvonnan tehostamista mm. henkilökunnan lisäyksellä. Johtokunnan aloite työnantajalle perus- ja valvontakurssin järjestämisestä Tornioon ei kuitenkaan sellaisenaan mennyt läpi, mutta Lapista pääsi vuoden 1983 aikana ennätysmäärä henkilöitä Tullilaitoksen koulutukseen.

Yhteistoimintaa tullipiirin kanssa

Merkittävänä yhdistyksen jäsenistön vaikutusmahdollisuuksien lisääjänä nähtiin virastodemokratia-toimikunnan (myöhemmin yhteistyötoimikunta) perustaminen entisen henkilöstöneuvoston tilalle. Yhdistyksen ensimmäiseksi edustajaksi toimikuntaan valittiin puheenjohtaja Erkki Vallo.

Yhteistoiminnassa piiritullikamarin kanssa käsiteltiin kustannusbudjettiasiat, koulutukseen valinnat, vakanssiesitykset ja tullipiirin rakennustoiminta. Vakanssiasioiden kohdalla Lapin tullipiirin yhteistyötoimikunta teki periaatteellisen linjauksen, että tullivartijoiden, tullivalvojien ja ylitullivartijoiden kohdalla virkaikäjärjestys on ensisijainen. Ylitullivartija-vakanssien minimirajaksi tulliasemaa kohden vahvistettiin kaksi. Korkeampien vakanssien kohdalla koulutus, kielitaito ja muut pätevyystekijät otettiin erityisesti huomioon. Koulutukseen valinnoissa piirin laajuus ja piiritullikamarin etäisyys eri työpisteistä otettiin huomioon puoltavana tekijänä.

Muonioon valmistui rajasilta vuoden 1985 aikana ja uuden tulliaseman käyttöönotto seuraavana vuonna toi mukanaan muutamia miehistövakansseja.

Lakonuhka keväällä 1986

Voimassa ollut työehtosopimus päättyi keväällä 1986, uusien sopimusneuvottelujen ilmapiiri oli kireä ja lakonuhka käsin kosketeltavissa. Tullimiesliitto kokonaisuudessaan oli varautunut työtaisteluun ja osa liiton jäsenistöstä osallistuikin tähän, mutta Lapin Tullimiehiä se ei suoranaisesti koskenut. Koska Virkamiesliitto ei päässyt sopimukseen työnantajan kanssa päättyen työtaisteluun, tuli Tullimiesliiton ohjeiden mukaan myös Lapin tullimiehet ry:n jäsenten pidättyä lakonalaisista töistä. Käytännön työtehtävät pystyttiin hoitamaan tyydyttävästi ilman ristiriitaa eri liittojen jäsenyöntekijöiden kannalta katsoen. Pääasiana nähtiin, että sopimustulos saavutettiin ilman pitkäaikaista lakkoa ja lopputulos tyydytti pääosin jäsenistöä.

Samana vuonna vakanssikehitys eteni näkyvästi. Rovaniemelle saatiin tullimestarin esimiesvakanssi sekä Tornioon tullivalvontatarkastajan vakanssi. Tullimiesliiton ajama nk. vanhempien tullivartijoiden vakanssi, joka tuli olemaan samalla palkkaluokalla kuin ylitullivartija, otettiin jäsenten keskuudessa ilolla vastaan.

Lapin tullipiirin johto vaihtuu

Tullilaitokselle vuosi 1987 oli juhluvuosi. Tullihallitus täytti 175 vuotta 18.2.1987. Juhlapäivää vietettiin erimuotoisina avoimien ovien henkilöstö- ja vastaanottotilaisuuksina.

Vuodesta 1971 asti Lapin tullipiiriä johtanut tullijohtaja Pentti Moring siirtyi eläkkeelle 1.7.1987 ja hänen tilalleen nousi Lapin Tullimiehet ry:n pitkäaikainen jäsen, apulaisjohtaja Jarl Ahlstrand. Valinta koettiin luonnollisesti jäsenistön keskuudessa mieluisana.

Eläkeasiat, varsinkin meneillään oleva eläkeuudistus puhututtivat jäsenistöä. Tullimiesliitto seurasi tiiviisti eläkekomitean työtä ja pyrki turvaamaan erityiseläkeiän eli tullirajavartioston 58 vuoden eläkeoikeuden piirissä olevien jäsenten edut.

Syrjäseutulisä menetetään

Vuoden 1986 kevään virkaehtoneuvottelujen yhteydessä tuli ensimmäisen kerran julki, että syrjäseutulisäpisteitä tarkistetaan. Asiaa valmisteltiin kahdessa eri työryhmässä valtion työmarkkinalaitoksessa. Lapin tullimiehet ry huolestui tiedosta ja kirjelmöi asiasta Tullimiesliitolle jämäköin kannanotoin.

Syrjäseutulisäjärjestelmä oli palkkaukseen kuuluva lisä, jossa syrjäseutulisäpisteitä määriteltäessä otettiin huomioon kunnan asukastiheys, palvelutaso, etäisyys muista asutuskeskuksista, kylmyys, maarajan läheisyys ja eräät muut syrjäisyystekijät. Järjestelmän avulla taattiin myös pätevien viranhaltijoiden saanti syrjäisemmillekin asuinseuduille. Lapin tullimiehet ry:n jäsenistä kaikki kuuluivat palkkauksellisesti syrjäseutulisäpisteiden piiriin ja vaikutus palkkoihin oli toimipaikasta riippuen 4 – 28 prosenttia.

Järjestelmän katsottiin olevan jäsenistölle ns. saavutettu etu, jonka poistaminen tai korvaaminen jollakin muulla tavalla oli estettävä. Tullimiesliittoa vaadittiin seuraamaan kiinteästi tilanteen kehitystä ja tarvittaessa puuttumaan asiaan kovin ottein, jottei Lapissa palvelevien tullimiesten palkkauksellisia etuja huononnetta.

Valtion työmarkkinalaitos tarjosi vuoden 1987 aikana järjestelmän muuttamista niin, että prosenttipohjainen lisä korvattaisiin markkamääräisenä lisänä. Esitystä vastustettiin, koska toteutuessaan se ei olisi enää seurannut palkkakehitystä. Tullimiesliiton puheenjohtaja Tauno Taipaluksen helmikuussa 1988 VTY:n hallituksen kokouksesta kirjaaman muistion mukaan syrjäseutulisästä ja samaan aikaan suunnitellusta ikälisä uudistuksesta oli työmarkkinalaitoksen työryhmissä käyty kiivas keskustelu.

Virkaehtosopimuksella oli varattu palkkaerä käytettäväksi mainittujen lisien uudistuksiin, mutta palkkaerän realisointiehdoksi oli työnantajien taholta nostettu syrjäseutulisäjärjestelmän rajoitusvaatimus.

Tullimiesliiton ja sen pohjoisten jäsenosastojen sekä keskusjärjestö VTY:n yksituuminen viesti valtiotyönantajalle oli, että saavutetun edun periaate tunnustetaan myös syrjäseutulisäkysymyksessä oikeaksi. Tavoitteeksi asetettiin, että syrjäseutulisän piirissä olevien jäsenten oikeudet järjestelmän antamaan ansiotasoon turvataan erityissäädöksin.

VTY tutki myös asian viemistä työtuomioistuimen ratkaistavaksi siinä tapauksessa, ettei neuvottelutulosta saada aikaiseksi. Asian vieminen tuomioistuimeen olisi kuitenkin sisältänyt joukon riskejä, joten järjestöt pyrkivät tyydyttävään neuvottelutulokseen.

Lopputulos uudistuksen yhteydessä oli joka tapauksessa, että prosenttipohjainen syrjäseutulisä menetettiin vuoden 1988 keväällä ja vanhan järjestelmän piirissä olleille turvattiin senhetkinen markkamääräinen syrjäseutulisätaso, joka nimettiin vastedes kylmänalueen lisäksi.

Rajatulliyhteistyölisä

Tullimiesliiton, piiritullikamarin ja Lapin tullimiehet ry:n toimesta esitettiin 1986, että tullihallitus anois valtionvarainministeriöltä lupaa sadan markan suuruisen henkilökohtaisen palkanlisän maksamiseen kuukaudessa Norjan vastaisella rajalla palveleville tullimiehille siksi ajaksi, kun Norjan tullilaitokselle kuuluvia tehtäviä yhteistoimintasopimuksen perusteella hoidetaan. Tämä lisäpalkkio saatiin vuoden 1987 aikana korotettua yhdeksi palkkaluokaksi.

Norjan puolelle Polmakin tulliasemalle sijoitettiin 1983 alusta suomalainen tullimies, jonka tehtävänä oli vastata Suomen tullin virkatehtävistä ja toimia yhdysmiehenä Suomen ja Norjan tullien välillä. Neidenin tulliasemalle siirrettiin suomalainen tullimies vastaavin perustein syksyllä 1986. Aiemmin norjalaiset tullimiehet vastasivat kokonaan Suomen tullitehtävistä rajatulliyhteistyösopimuksen perusteella.

Yhteisliittoa yritetään tosissaan

Tullimiesliiton ja Tullivirkamiesliiton voimia yritettiin 1980-luvulla yhdistää kahteen otteeseen. Ensimmäisellä kerralla 1982 yritys kaatui jäsenäänestykseen. Tulliliiton äänestäneistä jäsenistä 38 prosenttia oli yhteisliiton kannalla ja 60 prosenttia vastusti sitä.

Toisella yrityksellä 1987 yhteisliittohanke sai jäsenäänestyksissä niin paljon kannatusta, että Tullimiesliiton ja Tullivirkamiesliiton hallitukset pääsivät neuvottelemaan voimien yhdistämisestä. Lapin tullimiehet ry toimi vahvasti siten, että yhteisliitto saataisiin aikaiseksi. Niin vain kävi, että kevään 1989 liittokokouksissa yhdistyminen kaatui erimielisyyksiin keskusjärjestöstä.

Valtio säästökuurille, palkkausta kehitetään

Valtioneuvoston säästöpäätökset 1980-luvun lopulla edellyttivät valtiovarainministeriön alaista tullilaitosta vähentämään henkilökuntaansa vuoden 1990 aikana 45 viralla ja vastaavan määrän vuonna 1991. Lapin tullipiirin osalle vähennystä kahden vuoden ajalle tuli yhteensä kahdeksan virkaa, jotka toteutuivat luonnollisten poistumien ts. eläkkeelle jäämisten kautta.

Säästötoimien pelättiin vaikuttavan myös piirin alueella suunniteltuihin mittaviin rakennushankkeisiin; vireille saatiin kuitenkin Tornion Etelätullin ja Pellon tullivartion laajennukset, jotka koettiin välttämättöminä henkilöstön työskentelyolosuhteiden parannuksina.

Lapin tullimiesten toimintavuonna 1989 koettiin runsaasti 'kokeiluja, tutkimuksia ja luokituksia' jotka työllistivät yhdistystä runsaasti. Näillä ilmaisuilla tarkoitettiin toimenpiteitä, joilla valtion palkkausjärjestelmää lähdettiin kehittämään, suurimpana tulospalkkauskokeilu. Johtopäätökset ensimmäisistä tuloksista eivät olleet mairittelevia. Pisteytysten suunnittelussa todettiin jääneen huomiotta Lapin erityisolosuhteet ja piirimme jäi ilman 'pottia', koska tulostavoitevaatimusta ei ylitetty.

Vuosikokoukselle tehty aloite kylmäalueen lisän jälkeenjääneisyyden korjaamisesta reaaliselle tasolle hyväksyttiin puheenvuorotta Tulliliiton valtuustossa eteenpäin vietäväksi, mutta VTY:ssä aihe muutettiin alueellisten lisäjärjestelmien kehittämismahdollisuuksien selvittämiseksi.

Pekka Brännaren lautasen

Vuonna 1988 Muonion tullirajaviskaalin virasta eläkkeelle jäänyt Pekka Brännare lahjoitti Lapin Tullimiehet ry:lle teräslautasen, joka päätettiin antaa kiertopalkintona vuosittain tunnustuksena parhaiten huumausainevalvonnassa kunnostautuneelle tulliasemalle. Valinnan tekee johtokunta. Ensimmäisen kiinnityksen sai 1989 Muonion tulliasema ja kriteerinä pidettiin huumausaineiden määrällistä takavarikointia. Tämän jälkeen Brännaren lautasen ovat ansainneet vuorollaan monet tullipiirimme toimipai-
kat länsi-, pohjois- ja itärajalla hyvistä valvontatyön tuloksista.



Tullilaitoksen koulutus tapahtuu pääosin Helsingissä. Tullipiiri on ajoittain järjestänyt piirin sisäisiä kursseja. Kuva tullivalvontakurssilta Torniossa helmikuussa 1992. - Tornion tullin arkisto

1990-luku

Torniossa 1988 pidetyssä 80-vuotisjuhlakokouksessa Erkki Vallo luopui yhdistyksen puheenjohtajuudesta. Hänen seuraajakseen valittiin Reino Alatalo. Pellon vuosikokouksessa vuonna 1990 puheenjohtajaksi valittiin äänestyksellä Asko Saukkonen.

Liiton jäsenosastojen vastuuta palkka-asioissa lisättiin 1990-luvun alussa. Palkka-kuoppaneuvottelut ja virkajärjestelyt saatiin ensimmäistä kertaa tullipiiritasolla sovittaviksi piiritullikamarin ja paikallisten ammattiosastojen kesken. Neuvottelujen helpottamiseksi osastomme jäsenistö luetteloihin virkatiedoin siten, että luettelon perusteella pystyttiin helposti toteamaan mm. eri palkankorotusten kiireellisyysjärjestys.

Vuosi 1991 alkoi närkästystä ja eripuraa aiheuttaneella HENKI-palkkakokeilulla. Järjestelmä koettiin jäsenistön keskuudessa epäoikeudenmukaiseksi ja yhteishenkeä repiväksi. Arvioinnissa ei luotettu esimiesten objektiivisuuteen. Osallistuminen kokeiluun oli vapaaehtoista, joten jäsenistöä jäi runsain määrin kokeilun ulkopuolelle ja monikaan ei päässyt tästä palkkamallista rahallisesti hyötymään.

Tulospalkkauskokeilua jatkettiin ja tullipiirin yhteistyötoimikunta valitsi kokeilun piiriin puolet piirin henkilöstöstä. Siihen kuuluivat Kemin, Pellon, Karesuvannon, Kilpisjärven, Ivalon, Polmakin, ja Näätämön toimipaikat sekä tullikamarin hallinto ja Tornion erityisvalvonta. Kullekin työpisteelle asetettiin omat tulostavoitteet, jotka piirin johto vahvisti.

Tullimiesliitolle tehtiin esitys rajatulliyhteistyölisän maksamisesta Ruotsin vastaisella rajalla yhteistä yöpäivystystä Ruotsin tullin kanssa suorittaville tullimiehille ja samalla selvitettiin mahdollisuutta maksaa päivärahaa vieraan valtion tulliasemalla työskenteleville henkilöille. Esitykset eivät johtaneet toimenpiteisiin.

EU-jäsenyys jo puheenaiheena

Tullilaitoksen henkilöstöjärjestöjä puhuttivat 1990-luvun alussa edelleen valtion säästötoimet ja Euroopan yhdentymisen vaikutukset tullilaitoksen toimintoihin. Suomen mahdollinen EU-jäsenyys ryöpsähti toden teolla päivänpolttavaksi asiaksi.

Lapin tullipiirin työjärjestys astui voimaan 1.9.1991. Jäsenosastot ja YT-toimikunta saivat esittää omat näkemyksensä työjärjestykseen, mutta tullipiirin johtoryhmästä jäi edelleen puuttumaan henkilöstön edustus.

Näkyvää julkisuutta Pohjoismaissa – tullin ja rajavartioston työnjako

Aluehallinnon kehittämishankkeet ja varsinkin tullilaitoksen sekä rajavartiolaitoksen välinen työnjako tulliteillä oli yksi puhutuimpia aiheita vuodesta 1992 lähtien. Rajavartiosto alkoi yhä enenevässä määrin kiinnostua tullilaitoksen tehtävistä. Sanasota nousi julkiseksi tiedotusvälineiden välityksellä, ensin henkilöstön edustajien toimesta, myöhemmin tullilaitoksen johdonkin lausunnot ylittivät uutiskynnyksen.



Kolarin tullissa siirrettiin tulliselvitys Ruotsin puolelle Kaunisjokisuun tulliin kesällä 1993.
- Pohjolan Sanomien arkisto

Kysymys oli maan hallituksen asettamien selvitysmiesten Pekka Ojalan ja Jukka Hirvelän raporteista, joiden lähtökohtana oli valtion hallinnon rationalisointi ja kehittäminen.

Ojalan aiheena oli keskushallinnon saneeraaminen, jossa hän olisi hajottanut tullilaitoksen tehtävät osiin; verotus menisi verohallintoon, tilastointi tilastokeskukselle, tullilaboratorio VTT:lle ja rajavartiosto olisi ottanut osan tullin operatiivisista tehtävistä. Hirvelä puolestaan kaavaili rajavartiostosta johtavaa rajaviranomaista yleisen järjestyksen ja turvallisuuden nimissä. Käytännön työssä todettiin rajavartioston aktivoivan toimintaansa länsi- ja pohjoisrajalla.

Ruotsin ja Norjan tullimiehet alkoivat olla huolissaan rajatulliyhteistyön jatkumisesta rajavartioston intoilun johdosta. Asiaa puitiin keväällä 1992 ykkösuutisena parin päivän ajan pohjoismaisissa tiedotusvälineissä. Osastomme katsoi myös tarpeelliseksi oikoa tiedotteella rajavartioston julkisuudessa vääristelyksi koettuja lausuntoja mm. tullin suorittamasta passintarkastuksesta. Vuosikokouksen 1993 yksimielisessä kannanotossa piiritullikamaria vaadittiin jäädyttämään yhteistyö rajavartioston kanssa siihen saakka kunnes yhteistyön tarkoitusperä saataisiin yleiseen tietoisuuteen ja uudelleen pohdittavaksi.

EU-valmistautuminen konkretisoituu

Alkuvuodesta 1993 tullihallitus yritti saada henkilöstöä siirtymään itärajalle. Lapin tullipiirissä itärajalle avattiin Kellošelän tulliasema (myöhemmin Sallan tulli), johon väkeä siirtyi lähinnä länsirajan tullitoimipaikoista.

Ivalon tulliaseman henkilökunnan virkapaikka siirrettiin Raja-Joosepin tulliasemalle. Norjan rajalla Utsjoelle avattiin 30.9.1993 uusi rajasilta sekä tulliasema, jonka henkilökunta koottiin muilta Norjan tulliasemilta ja Lapin tullipiirin ulkopuolelta.



Suomen ja Ruotsin tullimiehiä Kaunisjokisuun tullissa 1993. Vas. Tomas Sannerström, Gösta Lindsted, Ari Unga ja Timo Alapiessa. - Pohjolan Sanomien arkisto

Länsirajalla laajennettiin Ruotsin kanssa tullirajayhteistyötä. Pari vuotta aiemmin käynnistetty ja toimivaksi sekä hyödylliseksi koettu yhteinen yöpäivystys kolmella tullitiellä Ruotsin tullin kanssa muuttui nyt täysin.

Kesällä 1993 Aavasaksalla ja Kolarissa suomalainen tullihenkilökunta siirtyi Ruotsin puolelle Övertorneån ja Kaunisjokisuun tulliasemille ja Pellossa sekä Muodoslompolossa ruotsalaiset kollegat vastaavasti Suomen tulliasemille Pelloon ja Muonioon. Karesuvannossa vietettiin jo kahden vuosikymmenen mittaista yöpäivystysyhteistyövuotta, joten yhteisiin tiloihin asettuminen sujui luontevasti.

Verenpaine kohoaa

Maan hallituksen 1990-luvun alusta asti liikkeelle sysäämä valtionhallinnon alasajo toi jatkuvasti virastoille ja laitoksille lisää säästövelvoitteita - julkiselle sektorille tarjottiin pahimmillaan jopa 10,5 prosentin palkkojen leikkaamista, johon työntekijäjärjestöt eivät suostuneet. Lomarahoista vaihdettiin kuitenkin osa vastaavaan vapaaseen. Tullilaitokselle kertyi mm. vuonna 1993 säästöjä kaikkiaan 63 miljoonaa markkaa, josta Lapin tullipiirin osuus oli liki miljoona. Henkilöstön lomautuksia tai irtisanomisia ei tarvittu, koska luonnollinen poistuma korvasi resurssisäästöt. Säästötoimet koettiin kuitenkin ahdinkona ja lisääntyneenä työpaineena tullitehtävissä joka sektorilla, koska eläkkeelle jääneiden työntekijöiden tilalle ei saatu palkattua uutta väkeä. Lisäksi henkilöstöä rassasi EU-jäsenyyden luomat paineet ja niskaan puhalsi vielä rajavartiolaitys ministeriönsä johdolla.

Positiivista kokemusta vuosina 1993-94 saatiin kuitenkin tulospalkkiojärjestelmässä. Lapin tullipiirin tuottavuus saatiin plussan puolelle ja tulospalkkiota maksettiin jo selvänä rahana.

Kovaa ponnistelua pohjoisessa

Helmikuussa 1994 vuosikokouksen alla ponnahti julkisuuteen sisäasiainministeriön ”Rajavartioston toimivaltatyöryhmän mietintö”, jossa työryhmä ehdotti rajavartiolaitoksen toimivaltuuksien lisäämistä.

Osastomme reagoi välittömästi päätyen vahvaan puolustusstrategiaan omien työpaikkojen puolesta. Selkeät kannanotot Lapin tullimiesten näkemyksistä saatettiin Tullimiesliiton kautta tullihallituksen ja työmarkkinalaitoksen tietoon. Osastomme pyrki vaikuttamaan myös valtionhallinnon kehittämisen ministerivaliokuntaan, pääministeri Esko Ahoon ja ministeri Mauri Pekkariseen.

Rajavartioston kanssa käyty kova kädenvääntö ulkomaalaisvalvonnan suorittamisesta länsi- ja pohjoisrajalla helpottui vasta keväällä 1995, kun sisäasiainministeriö antoi määräyksen, jossa passintarkastuksen länsi- ja pohjoisrajalla suorittaa tullilaitos rajavartiolaitoksen lukuun. Määräys takasi työrauhan, vaikkakin tulli joutui useaan otteeseen torjumaan rajavartioston pyrkimyksiä päästä tulliasemille.

Vetovastuu vaihtuu hetkeksi, liiton nimi vaihtuu

Vuoden 1995 vuosikokouksessa Torniossa valittiin puheenjohtajaksi Vesa Välimaa. Hänen kautensa kesti kaksi vuotta, ja vuonna 1997 Äkäslompolon vuosikokouksessa puheenjohtajaksi palasi jälleen Asko Saukkonen.

Tullimies- ja Tullivirkamiesliiton yhteisliittopyrkimykset pohjustettiin uudelleen vuosina 1993-1995. Yhteisliittohanke kuitenkin kariutui keväällä 1995 Tullivirkamiesliiton vetäytymiseen. Tullimiesliiton nimeksi vaihtui tässä yhteydessä Tulliliitto.

Valtion eläkeuudistus voimaan vuonna 1995

Valtion eläkejärjestelmää on uusittu aika ajoin ja vuoden 1995 alussa astui jälleen voimaan uudistus. Suuri osa Lapin tullimiehet ry:n jäsenistöä joutui pohtimaan, vaikuttaako muutos henkilökohtaiseen eläkeikään ja pitääkö tähän muutokseen reagoida.

Eräät valtion eläkelainsäädännön (VEL:n) piirissä olleet ammattiryhmät säilyttivät oikeutensa valita vanhan eläkeikäjärjestelmän mukaisen erityisen, ammatillisen eläkeiän. Oikeus oli tarkkaan rajattu ja se koski vain tiettyjä virka- ja työnimikkeitä eikä lainkaan uusia työntekijöitä. Tullirajavartiostossa valintaoikeus koski ammatinimikkeitä tullipäällismies, ylitullivartija ja tullivartija.

Ammatillinen eläkeikä oli 58 vuotta niillä erityisen eläkeiän valintaan oikeutetuilla, joilla oli ollut voimassa 30.6 – 1.7.1989 vähintään kuukauden jatkunut VEL-palvelus.

Valinnan tekeminen ei kuitenkaan taannut vielä eläkeoikeutta, vaan sen lisäksi oli täytettävä loppukarenssi tai ns. pitkän palveluksen ehdot.

Erityisen eläkeiän tehtävissä toimineella oli oikeus 58 vuoden eläkeikään, jos hän oli ollut viimeiset kuusi kuukautta välittömästi ennen erityisen eläkeiän täyttämistä tässä tehtävässä ja hänellä oli viimeisen viiden vuoden aikana ennen eläkeiän saa-

vuttamista tai palveluksen päättymistä vähintään kolme vuotta eläkeaikaa erityisen eläkeiän tehtävässä. Erityisen eläkeiän loppukarenssia ei vaadittu, jos työntekijä oli ollut 40 vuotta täytettyään (ennen tai jälkeen 1.7.1989) yhteensä vähintään 12 vuotta erityisen eläkeiän tehtävässä. Valinta-aika oli 1.7.1989 – 30.6.1999 ja valinnasta tuli ilmoittaa kirjallisesti Valtiokonttorille 30.6.1999 mennessä.

Lapin tullimiesten jäsenistön keskuudessa edellä kuvatut eläkesäännökset aiheuttivat lisäpohdintaa myös sen vuoksi, että mahdollisiin uusiin virkoihin ja tehtäviin hakeutumista ei ratkaissut pelkästään oma kiinnostus, vaan tilanteessa mietittiin ratkaisun vaikutusta myös henkilökohtaiseen eläkeikään.

EU-jäsenyys

Toimintavuosi 1995 oli Suomen osalta suurten muutosten vuosi - elettiinhan ensimmäistä vuotta EU:n jäsenenä. Jäsenyys toi suuria muutoksia tullilaitoksen toimintaan myös Lapin tullipiirin alueella. Norjan vastaisesta pohjoisrajasta sekä Venäjän vastaisesta itärajasta tuli EU:n ulkorajoja ja Ruotsin vastainen länsiraja jäi EU:n sisärajaksi. Tämä aiheutti sen, että sisärajan uhkana oli henkilöstön vähentäminen kun taas ulkorajoilla tarvittiin lisää henkilöstöä.

Hyvin sujunut yhteistyö Suomen ja Ruotsin tullien kesken koki kovan kolauksen maiden liittyessä EU:n jäseneksi. Ruotsin hallitus teki erittäin radikaalin päätöksen irtisanomalla yhteensä 1200 tullilaista. Tämä päätös tuntui erityisen raskaana ja ikävänä Ruotsin Tornionjokilaaksossa, jossa suljettiin kokonaan kolme tulliasemaa. Yhteistyön vähenemisen ja asemien sulkemisten seurauksena Aavasaksan, Kolarin ja Karesuvannon toiminta siirtyi takaisin Suomen puolelle.

Norjan jäätyä EU:n ulkopuolelle Lapin tullipiirin alueella yksi merkittävimmistä muutoksista oli se, että Norjasta tullipiirin alueelle tulevat kalakuormat oli tarkastettava Torniossa. Vuoden 1996 alusta tarkastukset kuitenkin siirrettiin lähemmäksi EU:n ulkorajaa Muonioon ja Ivaloon, joihin tarvittiin lisämiehitystä tarkastustyötä varten.

Lapin tullipiirin johdossa sukupolvenvaihdos

Kevään 1997 ja 1998 välisenä aikana Lapin tullipiirin johdossa tapahtui sukupolven vaihdos. Tullipiirin johtaja Jarl Ahlstrand ja valvonnan apulaisjohtaja Veikko Pasula jäivät eläkkeelle. Uudeksi tullipiirin johtajaksi nimitettiin Juha Heikkilä ja valvonnan johtajaksi Seppo Laitamaa.



Lapin Tullimiesten 90-vuotisjuhlakokous Torniossa 7. 3. 1998. - Lapin Tullimiesten arkisto

Osasto hajaantuu uudelleen

Vuoden 1997 keväällä osastoamme ja Tulliliittoa kohautti tieto, jossa kerrottiin uuden ammattiosaston perustamisesta pohjoisrajalle ja sen liittymisestä Tullivirkamiesliittoon. Osastostamme erosi tuolloin toistakymmentä yhdistyksemme jäsentä, jotka perustivat Lapin tullivirkamiehet ry:n. Tapahtuneen johdosta Tulliliiton puheenjohtaja kutsuttiin vierailemaan lähinnä pohjoisrajan tulliasemilla, mutta hyvistä keskusteluista huolimatta eronneet jäsenet eivät perustelleet eroaan osastostamme eivätkä uuden ammattiosaston tarpeellisuudesta.

Uusi palkkausjärjestelmä – UPJ valmisteilla

Tullilaitos valmistautui uuteen palkkausjärjestelmään ja 1997 käytäntöön soveltaminen aloitettiin kolmessa toimipisteessä Eteläisessä, Lounaisessa ja Itäisessä tullipiirissä.

Osastomme aloitti UPJ:n valmistelun kartoittamalla jokaisen jäsenen toimenkuvan ja tehtävän, joiden perusteella uudessa palkkausjärjestelmässä palkkaustasot tul-taiisiin määrittelemään. Muutoksessa A-palkkataulukko korvattiin työn vaativuuden ja henkilökohtaisen osaamisen mukaan.

Samoihin aikoihin Lapin Tullimiehet ry otti esille jäsenistöään koskevan kylmän-alueenlisän kohtalon uudessa palkkausjärjestelmässä. Pelkona oli, että vuoden 1988 syrjäseutulisämenetyksen jälkeen menetetään UPJ:ssa lopullisesti jäsenistön toiminta-alueen erityisolosuhteista johtuen maksettava palkanlisä.

Uuden palkkausjärjestelmän selkeä pyrkimys oli, että samasta työstä maksetaan sama palkka. Jos vanha palkka oli korkeampi kuin uusi työn vaativuusperusteinen palkka, henkilö jäi niin sanotulle jousto-osalle. Paikkakunnilla, joissa maksettiin korkeampaa kylmänalueenlisää, jäsenistöämme huoletti jousto-osan muodostuminen niin suureksi, että sen ”puhkaisemiseen” menee vuosia. Tällöin palkkaa korottaisivat vain normaalit yleiskorotukset, muut palkankorotukset ”söisivät” jousto-osaa.

Lapin tullimiehet ry esitti, että vaikka kylmänalueenlisä sisällytettäisiinkin UPJ:ssa jousto-osaan, lisän tulisi olla rahamäärältään vakio jousto-osan sisällä, eikä mahdolliset kuoppakorotukset, virkajärjestelyt, vaativuustason nousut, järjestelyvarat tai edellisten kaltaiset palkankorotukset saisi vaikuttaa kylmänalueenlisää alentavasti.

Esimiehiä koulutettiin UPJ:n ja siihen kiinteästi liittyvän tulos- ja kehityskeskustelun (TK-keskustelut) käyttöönottoon. Esimiehet saivat suuren vastuun harteilleen, koska palkka maksettaisiin vastaisuudessa heidän ja alaistensa välisten kehityskeskustelujen perusteella.

TYKY-hanke

Valtionhallinnossa käynnistettiin 1996 koko valtion henkilöstöä koskeva työkyvyn ylläpitomahdollisuuksia parantava TYKY-hanke. Tullilaitos hyväksyttiin hankkeen yhdeksi pilottivirastoksi ja piirikohtaisesti perustettuihin työryhmiin valittiin sekä työnantajan että henkilöstön edustajat eri ammattiosastoista. Työkykyä ylläpitävä toiminta ja sen kehittäminen laajeni useamman vuoden aikana koskemaan yleisemmin työhyvinvointia ja sen huomioimista jokapäiväisessä työssä.

Muutoksia ennen vuosituhannen vaihdetta

1990-luku oli värikäs ja monitahoinen muutosvaiheiden ajanjakso aivan vuosituhannen vaihtumiseen saakka. Lapin tullimiehet ry sai uuden puheenjohtajan 90-vuotisjuhla kokouksessa Torniossa 7.3.1998. Asko Saukkonen joutui äänestyksen jälkeen väistymään ja uudeksi puheenjohtajaksi valittiin Pekka Äijälä.

Toimintaympäristössä muutos tapahtui 1.9.1999 Tullilaitoksen piirien vähetessä seitsemästä viiteen. Uudessa mallissa Lapin tullipiiriin liitettiin Oulun läänin alue ja nimeksi tuli Pohjoinen tullipiiri. Piiritullikamari pysyi edelleen Torniossa ja piirin johtajaksi tuli Lapin tullipiirin johtaja. Tällä muutoksella entinen Lapin tullipiiri laajeni maantieteellisesti Oulun läänin etelärajalle ja piirin tullitoimipaikkaluetteloon lisättiin Oulun tullikamari sekä Raahen, Kajaanin, Vartiuksen ja Korttesalmen (myöhemmin Kuusamo) tulliasemat. Tullipiiri- ja uudistamisen valmisteluvaiheessa pyydettiin lausunnot myös henkilöstöjärjestöiltä. Lapin alueella muutos sai lämpimän vastaanoton.

Edellinen tullipiirimuutos oli tapahtunut 1992, jolloin tullipiirien määrä väheni kolmestatoista seitsemään. EU-jäsenyys sekä kehitys itäisellä ja eteläisellä rajalla muuttivat tullin toimintojen strategioita ja painopisteitä. Myös läntisen rajan luon-



Lapin Tullimiesten 90-vuotisjuhla tilaisuus Torniossa 7. 3. 1998. - Lapin Tullimiesten arkisto

ne oli muuttunut oleellisesti osana EU:n sisämarkkina-aluetta, joten valtioneuvoston linjaamien hallinnon kehittämistavoitteiden toteuttamiseksi muutokset olivat perusteltuja.

Vuoden 1999 aikana tuli esille hanke uuden yhdistyksen perustamisesta länsirajalle. Hankkeen puuhamiehet perustelivat tarvetta tullitehtävien erilaisuudella EU:n sisärajalla. Uuden yhdistyksen sijasta lähdettiin kuitenkin pohtimaan Tulliliiton alaisten jäsenosastojen yhdistymismahdollisuutta. Lapin tullimiehet lähestyi Tornionseudun ja Kemin tullimiehiä esityksellä liittyä Lapin tullimiehiin teemalla ”erikseen olemme erinomaisia, mutta yhdessä ylivoimaisia”. Keskustelut eivät kuitenkaan johtaneet yhdistymiseen.

2000-luku

Ajanlaskumme kolmas vuosituhat käynnistyi uuden puheenjohtajan voimin. Sääntömääräisessä vuosikokouksessa Rovaniemellä 19.2.2000 puheenjohtajaksi valittiin Mikko Niska, joka sittemmin edusti Tulliliiton pohjoisia jäsenosastoja liittohallituksessa vuoteen 2007 asti.

Vuosina 1999 - 2001 koko jäsenistömme siirtyi asteittain uuden palkkausjärjestelmän piiriin ja edellisvuosien tapaan UPJ oli yksi suurista puheenaiheista. Alkuvaiheessa hyvin suuri osa Lapin tullimiehet ry:n jäsenistä kuului siihen ryhmään, joilla palkan takuuos (käytettiin myös nimitystä jousto-osa) oli suuri. Henkilöt asetettiin palkkatasoille työtehtävien pisteytyksen perusteella, eikä niihin voitu yhdessä hyväksytyjen soveltamisohjeiden vuoksi juurikaan puuttua. Keskustelua käytiin paljon myös ”pärstäkertoimen” vaikutuksesta henkilökohtaiseen palkanosuuteen esimiehen ja alaisen välisessä kehityskeskustelussa. Tämä pyrittiin ehkäisemään riittävällä esimiesten koulutuksella.

Uusi palkkausjärjestelmä loi myös uusia organisaatorakenteita. Laitostasolla perustettiin palkkatyöryhmä, jonka tehtäviin kuului mm. palkkausjärjestelmän yleiset kehittämislinjaukset. Työryhmään kuului työnantajan ja henkilöstöjärjestöjen edustajat. Piiritasolla perustettiin samalla rakenteella palkkatiimit, joissa käsiteltiin pääasiassa yksittäisten henkilöiden muutoshakemukset oman työtehtävän vaativuustason tarkistamiseksi. Palkkatyöryhmän ja palkkatiimien tehtäviin kuului myös vaativuustasojen määrittely luotaessa uusia virkoja tai toimenkuvia. Tärkeäksi koettiin, että piirin palkkatiimin ratkaisuihin ja päätöksiin saattoi tehdä tarpeen vaatiessa valitusosoituksen tullilaitoksen palkkatyöryhmälle.

Moniosaaminen ja vaativuustasot

Rahayksikön muuttuessa markasta euroksi 2002 uuden palkkausjärjestelmän vaativuustasojen tehtäväkuvaukset mietityttivät jäsenistöä. Rajoilla monenlaisia työtehtäviä suorittava henkilökunta koki tekevänsä sellaista työtä, joka oikeuttaisi korkeampaan palkkaustasoon. Terminä puhuttiin moniosaamisesta, jonka tarkempi määrittelykin aiheutti jo kädenvääntöä.

Yhdistys pyrki useampana vuonna vaikuttamaan päättäjiin uuden palkkausjärjestelmän vaativuustasojen korjaamiseksi. Toimipaikoilla koettiin työtehtävien muutoksia ja lisäystä, mutta palkkaukseen oli vaikea saada muutosta.

Osaston vetovuorot vaihtuvat

Timo Kannasvuo valittiin Lapin Tullimiehet ry:n puheenjohtajaksi vuoden 2002 vuosikokouksessa Saariselällä. Hänet valittiin myöhemmin jatkokaudelle vuosiksi 2004 - 2005. Vuoden 2006 vuosikokouksessa Rovaniemellä vetovoimia vaihdettiin ja tuoreimmaksi osaston puheenjohtajaksi valittiin Sampo Väisänen.

Ammattiosastojen yhteistyötä

Pohjois-Suomen tullimiesten keskuudessa on ajoittain virinnyt hedelmällinen yhteistyö. 1960-luvun lopulla pohjoisen alueen Tulliliiton alaiset ammattiosastot sopivat keskenään, että liiton hallitukseen valitaan yhteinen Pohjois-Suomea edustava jäsen. Tullimestari Veikko Vesa Kemin Tullimiehet ry:stä valittiin ensimmäiseksi yhteiseksi liittohallituksen jäseneksi vuoden 1968 edustajakokouksessa.

Lapin tullimiehet ry ja muut Pohjoisen tullipiirin alueella toimivat ammatilliset osastot aloittivat 2005 yhteistyömallin, jossa tavoitteena oli vuosittain kokoontua kunkin osaston vuorollaan järjestämään yhteistyökokoukseen käsittelemään ajankohtaisia asioita. Oulun tullimiehet ry toimi ensimmäisen yhteiskokouksen koollekutsujana maaliskuussa 2005. Oulun kokouksen tärkeimmiksi asioiksi nousivat YT-kokouksiin valmistautuminen, palkkatiimin laajentaminen ja henkilöstön edustajan saaminen piirin johtoryhmään. Toinen kokous Lapin tullimiehet ry:n koolle kutsumana Äkäslompolossa toukokuussa 2006 kiinnitti huomiota UPJ:n tasomäärityksiin ja vuoroiesimiesten sijaisuuskysymyksiin; näistä toimitettiin yhteinen kirjelmä työnantajalle.

Kemin ja Tornionseudun tullimiehet olivat vuorostaan yhteiskokouksen koolle kutsujina keväällä 2007. Huhtikuussa Kemissä pidetyssä kokouksessa ajankohtaisina asioina puhututtivat mm. tullin organisaatiouudistukset ja -vaikutukset piirin alueella sekä palkkauksen takuuosan säilyminen työnantajälhtöisen siirron takia. Myös liiton välisessä yhteistyössä ja keskusteluyhteyksissä todettiin kohennuksen tarvetta.

Eläkeuudistukseen liittyvä virkanimike

Vuoteen 1999 mennessä erityiseen eläkeikään oikeutetut ja sen valinneet henkilöt saivat 1.1.2006 lukien työskennellä Tullilaitoksessa millä virkanimikkeellä tahansa. Heidän ei enää tarvinnut olla tullivartijan, ylitullivartijan tai tullipäällysmiehen vakanssilla säilyttääkseen oikeutensa erityiseen eläkeikään.

Toiminta- ja resurssikartoitus

Lokakuussa 2006 julkaistiin tullilaitoksen toiminta- ja resurssikartoitustyöryhmän raportti, jonka taustalla oli valtion hallinnonalojen - tullilaitoksen osalta valtionvarainministeriön tuottavuusohjelma vuosille 2006 – 2011.

Pohjoisen tullipiirin osalta raporttia tulkittiin siten, että mm. joitakin tullitoimipaikkoja lakkautetaan, toimintoja rationalisoidaan ja henkilöstömäärää vähennetään vuoteen 2011 mennessä 25 henkilötyövuotta.

Suurin osa tullipiirin henkilöstömäärästä vähenee suunnitelman mukaan luonnollisen poistuman eli eläköitymisen kautta.

Lapin tullimiehet ry:n suurin huolenaihe muutosvuosien aikana kohdentuu valvontahenkilöstön palkkaukseen ja työolosuhteisiin. Organisaatiomuutokset ja työmallien tehostamistoimet saavat sinällään ymmärrystä, mutta muutoksiin liittyvät palkkausra-
kenteet ja työolohahmotelmat mietittyvät jäsenistöä.

RESU-työryhmäraportin käytännön toimenpiteet konkretisoituivat vuoden 2007 aikana Pellon tullin osalta sekä Käsivarren ja Ylä-Lapin alueilla. Pellon tullin toiminta lopetettiin 1.7.2007 lukien ja Pellon tullimiesten virkapaikka siirtyi vuoden 2008 alusta Tornioon. Yksi henkilö siirrettiin Pellosta Muonion tulliin. Ylä-Lapin liikkuva valvontaryhmä, virkapaikkana Ivalo, valittiin vuoden 2007 lopulla ja toiminta käynnistyi helmikuun alussa 2008. Ryhmän jäseniksi hakeutuivat Norjan vastaisen rajan tullitoimipaikkojen henkilöstö Karigasniemen, Utsjoen ja Näätämön tulleista. Rajatoimipaikoille jäi siten enää tulliselvityshenkilöstö. Muonioon aiemmin sijoitettu Käsivarren liikkuva ryhmä sai lisäresursseja organisaatiouudistuksen yhteydessä. Karesuvannosta kahden tullimiehen virkapaikka siirtyi Muonioon.

Kylmänalueen lisän lopullinen vaihe

Tullihallitus päätti lopullisesti 26.3.2007 kylmänalueen lisän kompensaa-
tion maksamisesta ja maksamisen perusteista. Lisään olivat oikeutettuja ne Tullilaitoksen palveluksessa olevat virkamiehet, joille suoritettiin valtion virkaehtosopimuksen mukaista kylmänalueen lisää heidän siirtyessään Tullilaitoksen uuteen palkkausjärjestelmään. Henkilökohtaisen lisän määrä tuli olemaan 70 % siirtymävaiheessa maksussa olleesta markkamääräisestä kylmänalueen lisästä. Lisä maksettiin 1.6.2006 lukien.

Näin oli siis käyty yhteensä kahdeksan vuoden vääntö kylmänalueen lisän säilyttämiseksi UPJ:ssa. Lopullinen ratkaisu noudatti samaa linjausta, jota oli toteutettu mm. tullin yhteistyöviranomaisten - poliisin ja rajavartioston – keskuudessa.



Tulliliiton ja tullilaitoksen johtoa vieraili Lapissa liittohallitusedustaja Mikko Niskan aloitteesta maaliskuussa 2007. Näätämön tullin edustalla vasemmalta: Mikko Niska, liiton rahastonhoitaja Kalevi Ojamaa, liiton pj Markku Kosonen, tullilaitoksen henkilöstöpäällikkö Eino Hämäläinen ja Lapin Tullimiesten pj Sampo Väisänen. - Tulliliiton arkisto

Osaston säännöt ajan hengen mukaisiksi

Lapin tullimiehet ry:n sääntöjä on määraajoin pyritty uudistamaan vallitsevien olosuhteiden mukaisiksi.

Vuoden 1999 tullipiiriuudistuksen sekä yleisemmän yhteiskunnallisen muutosilmion ja jäsenistön virkapaikkaliikchedinnän vallitessa todettiin sääntömuutoksen olevan paikallaan.

Säännöissä mainittiin vielä 2006 Lapin läänin alueella työskentelevät tullimiehet. Vuosikokouksessa 2007 päätettiin sääntömuutoksesta, jossa huomioitiin Kuusamon ja muiden Lapin lääniin kuulumattomien toimipaikkojen sisällyttäminen yhdistyksen toimialueeseen. Samalla muutettiin johtokunnan aluejakoa selkeämmäksi ja johtokunnan edustuksessa pyrittiin huomioimaan myös alueelliset jäsenmäärien muutokset mm. jäsenistön virkapaikan muutosten johdosta.

Vuoden 2008 alussa Lapin tullimiehet ry:n jäsenmäärä oli 90 henkilöä. Jäseniä oli Tornion, Muonion, Kilpisjärven, Kivilompolon, Karigasniemen, Utsjoki-Polmakin, Näätämön, Raja-Joosepin, Sallan, Kuusamon, Rovaniemen ja Kemmin tullitoimipaikoilla.



Lapin Tullimiesten johtokunnan kokous Äkäslompolossa marraskuussa 2007. Vasemmalta: Marja-Liisa Impiö, Marjut Muotkajärvi, Kari Liikavainio, Ari Sarajärvi ja Veijo Hietanen. - Lapin Tullimiesten arkisto.

Aloitteellisuus edelleen monipuolista

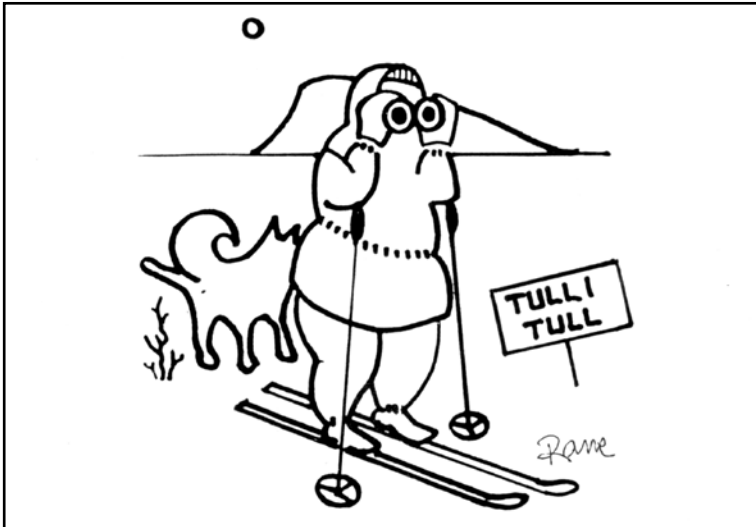
Lapin Tullimiesten vaativissa toimintaolosuhteissa palkkauksen, työolojen, työvälineiden ja virkapukineiden kehittämisalitteet ovat olleet koko vuosisadan toiminnan ajan enemmän sääntö kuin poikkeus.

Satavuotistaipaleen lähestyessä johtokunta käsitteli kokouksessaan marraskuussa 2007 mm. vuoden 2004 alusta voimaan astuneen saamen kielilain suosituksiin pohjautuvaa esitystä saamen kielitaitolisän maksamisesta kieltä taitaville tullivirkamiehille.

Lapin tullimiehet ry 100 vuotta 8.3.2008

Yhdistyksen satavuotisajankohdan lähestyessä juh latoimikunta on suunnitelmis saan panostanut erityisesti eläkkeellä ja virassa olevan jäsenistönsä tapaamiseen. Juhlapäivänä tullaan muistamaan ja kunnioittamaan ammattiosastomme rohkeita perustajia sekä ylläpitäjiä sadan vuoden aikana.

Runsaslukuisella juh laväellä on tavatessaan ainutlaatuinen mahdollisuus vaihtaa kuumumisia ja muistella menneitä vuosikymmeniä useamman tullimiessukupolven ajalta.



KUTSU

*Meillä on ilo ja kunnia kutsua Teidät
juhliin kanssamme*

*Lapin tullimiehet ry:n 100 vuotista taivalta
Tornion Kaupunginhotelliin
lauantaina 8. maaliskuuta 2008.*

*Onnitteluiden vastaanotto klo 17.00-18.30
Illallisjuhla klo 19.00-22.30*

Lämpimästi tervetuloa!

Lapin tullimiehet ry:n psta johtokunta

II OSA

Tapahtumia ja dokumentteja sadan vuoden ajalta

Tommi Laukkanen

Ammattiosaston jäsenistön aktivointi vuosikymmenten aikana

Ammattiosastotoiminta vaatii luonnollisesti aktiivisuutta toimihenkilöiltä, mutta myös jäsenistöltä. Lapin tullimiehet ry:n ensimmäiset toimintavuodet 1908 lähtien kuluivat palkkauksen ja sosiaalisten olojen kohentamiseen sekä järjestötoiminnan perustojen rakentamiseen, mutta tarpeen oli myös aktivoida jäsenistöä.

Neljännesvuosikokouksessa 17.4.1910 Näränperän vartiotuvalla on ensimmäisen kerran kirjattu pöytäkirjaan kannanotto jäsenistön aktiivisuudesta. Pöytäkirjan 5§ kertoo: ”Yleinen paheksuminen lausuttiin kokouksessa, kun kokoukseen osanotto on niin laimeaa ja toivottiin että tästä lähin kokouksiin osanotto olisi vilkkaampaa.”

Kesäkokouksessa 10.7.1917 päätettiin, että ”jokainen kokouksessa ollut toveri katsoisi velvollisuudekseen teroittaa kokouksien merkitystä niille tovereille jotka loistavat poissaolollaan.”

Jäsenhankintaa on vuosikymmenien aikana toteutettu eri tavoin. Yleisen kokouksen 2.3.1930 pöytäkirjan 4§:n on kirjattu Liittotoimikunnan kiertokirjeen n:o 1/1930 pohjalta tullimiesten järjestäytymisestä seuraavasti:

”Asian suhteen olisi suotavaa, että kaikki nykyiset Liiton jäsenet osoittaisivat halveksumisensa sellaisia ’mustia veikkoja’ kohtaan, jotka eivät vielääkään ole järjestöömme liittyneet ja olisi hyvä saada heidät erotetuksi toveripiiristä. Osastomme alueella nykyään palvelevat tullivartijat melkein kaikki ovat osaston jäseniä, mutta on muutamia poikkeuksiaakin, joiden suhteen päätettiin koettaa yllämainittua keinoa, heidän järkiinsä saattamiseksi.”

Tullimies-lehden Lapin numerossa n:o 9 1965 Lapin tullimiesten tuore puheenjohtaja Esa Ala-Hurula pohtii osaston aktiivisuutta:

”Monikaan Teistä ei varmaan tule ajatelleeksi, miten osastomme sijainti Suomen kartalle on sijoitettu. Osastomme alue joka käsittää Pohjanlahden perukasta Tornion- ja Muonionjokivarren Ruotsin vastaisen rajan Kilpisjärvelle asti sekä Norjan vastaisen rajan Utsjoelle saakka, on mittasuhteiltaan laaja.

Jäsenistömme on sijoitettu tuon monia satoja kilometrejä pitkän maarajan varrelle. Kun asumme näin hajallaan toisistamme kaukana, vaikeuttaa se osastomme toimintaa. Varsinkin perimmäisen Lapin perukoilla työskenteleviin jäseniin ei johtokuntakaan saa kyllin kiinteää kosketusta.

Nuo pitkät etäisyydet rajoittavat monelta jäseneltä pääsyä yhteisiin kokouksiimme. Kun näin on, niin kokouksissamme monen jäsenen mukana olo ja hyvä panos yhteisistä asioista keskusteltaessa jää käyttämättä. Ovathan monet hyvät asiat ja esitykset lähtöisin kansan syivistä riveistä.

Tiedän, että jäsenissämme on monia, jotka osaavat ajatella asioita realistisesti. Heillä on selkeät ajatukset. He ovat hyviä ajattelihoita, mutta valitettavasti heidän ajatuksiaan emme saa aina kuulla, koska heillä ei ole tilaisuutta saapua yhteisiin neuvonpitoihin.

Moni meistä on mielestäni liiankin vaatimaton silloin kun on tilaisuus asioistamme kokouksissa keskustella. Vapaa ajatuksen vaihto virkistää kokousta. Rohkeat puheenvuorot ovat mannaa kokouksen kulkua seuraaville.

Kehottaisinkin suurempaan rohkeuteen kannanilmaisuissa ja ajatuksien vapaampaan ilmaisuun. Täten me palvelemme itsemme ohessa työtovereita ja edistämme yhteistä hyvää kaikkien parhaaksi.”

Lapin tullimiehet ry:n 50-vuotisjuhlakokouksessa Torniossa 8.3.1958 kokouksen puheenjohtajana toiminut kokenut järjestömiehen Otto Viippola evästi vastavalittuja toimihenkilöitä yhteisten asioiden hoitamiseen:

”Luottamustehtävät vaativat miehiltä suuria ponnisteluja ja itsensä kieltämystä monien tehtävien sitoessa heidän aikaansa. Se vaatii tarmokkuutta työssä ponnisteltaessa viemällä päätökset ja velvoitteet näkyviksi hedelmiksi työsaralla ja aina vain yhteistä hyvää tarkoittaen ja itsensä usein unhoittaen.”

Jäsenkehitys

Vuosi	Jäseniä
1908	16
1936	115
1949	126
1955	141
1967	106
1983	138
1991	153
1997	113
2004	95
2008	90

Ammattiosasto huomioi ja palkitsee

Lapin tullimiehet ry sai vuonna 1983 oman viirin, joka on sen jälkeen annettu kullekin osaston jäsenelle henkilökohtaisena lahjana 50-vuotismerkkipäivän kunniaksi. Eläkkeelle lähteviä jäseniä on puolestaan muistettu puukolla, johon on kaiverrettu osaston nimi.

Ammattiosaston pöytäkirjoista ensimmäinen merkintä jäsenen huomioimisesta löytyy vuodelta 1930. Vuosikokouksen 31.1.1930 pöytäkirjan 5§ kertoo: ”Ennen kuin aloitettiin vuosikokouksen sääntömääräisten asioiden käsittely, luovutti J. Kanninen kymmenvuotiselle puheenjohtajallemme J. Lehdolle osaston jäsenistön puolesta kirjoitustuolin tunnustuksena ja kiitollisuuden osoituksena hänen pitkäaikaisesta ja uhrautuvasta työstään osaston asioiden hyväksi.”

Johtokunta päätti kokouksessaan 30.5.1943 lahjoittaa poismuuttavalle sihteerille Oskari Routavaaralle täytäkynän muistoksi yli kymmenvuotisesta toiminnasta osaston johtokunnassa.

Myöhempinä vuosina aktiivisia sekä pitkäaikaisia osaston toimihenkilöitä on palkittu kunniajäsenyydellä liitossa ja liiton ansiomerkkejä on myönnetty tunnustuksena järjestötyöstä.

Lapin tullimiehet ry on muistanut huomioida myös liittotasoa, esimerkkinä yleisen kokouksen 21.3.1943 pöytäkirjasta 5§: ”Otettiin käsiteltäväksi ehdotus 2500 markan suuruisen rahamäärän myöntämiseksi edustajakokoukseen lähteville edustajille käytettäväksi liittotoimikunnan kestitsemiseen. Kokous myönsi yksimielisesti rahamäärän, katsoen, että liittotoimikunta on kestitsemisen täysin ansainnut viimeaikaisella, palkka-asian yhteydessä suoritettulla tarmokkaalla toiminnalla osastomme hyväksi.”

Pekka Brännaren lautanen

Muonion tullirajaviskaalin virasta 1988 eläkkeelle jäänyt Pekka Brännare lahjoitti Lapin Tullimiehet ry:lle teräslautasen, joka on annettu kiertopalkintona vuosittain tunnustuksena parhaiten huumausainevalvonnassa ansioituneelle tulliasemalle. Valinnan tekee johtokunta. Ensimmäisen kiinnityksen sai 1988 Muonion tulliasema ja kriteerinä pidettiin huomattavaa huumausaineiden määrällistä takavarikointia. Tämän jälkeen Pekka Brännaren lautasen ovat ansainneet vuorollaan monet tullipiirimme toimipaidat länsi-, pohjois- ja itärajalla hyvistä valvontatyön tuloksista.

1988 Muonion tulli	1998 Tiedustelu, Tornio
1989 Tornion Etelätulli	1999 Tiedustelu, Tornio
1990 Valvontatoimisto, Tornio	2000 Tiedustelu, Tornio
1991 Karigasniemen tulli	2001 Näätämön tulli
1992 Tornion Etelätulli	2002 Tornion Etelätulli
1993 -	2003 Raja-Joosepin tulli
1994 Operaatio Kaatopaikka, Tornio	2004 Näätämön tulli
1995 -	2005 Kilpisjärven tulli
1996 Tornion Etelätulli / tutkinta	2006 Sallan tulli
1997 Tornio	2007 Muonion tulli

Vuosikokouksessa 1998 palkittiin erityistunnustuksella Mika Koponen Näätämön tullista viranomaisyhteistyön kehittämistä.



Pekka Brännaren lautasella palkittiin 1997 Tornion tulli. Vastaanottamassa vasemmalta: Pekka Närhilä erityisvalvonnasta, Kari Hannu tutkinnasta, Eija Kurki Etelätullista ja Matti Alapartanen tiedustelusta. Luovuttamassa Asko Saukkonen ja Juhani Grönholm. - Lapin Tullimiesten arkisto

Tunnustukset ja ansiomerkit 1978 - 2008

Tulliliitto ry:n kunniajäsenet

Väinö Äijälä 1980
Esko Palsi 1997

Tulliliitto ry:n kultainen ansiomerkki

Martti Palsi 1978
Väinö Äijälä 1978
Kaarlo Pellikka 1978
Simo Heliste 1978
Esa Ala-Hurula 1978
Erkki Vallo 1992
Vesa Välimaa 1997
Mikko Niska 2004

Tulliliitto ry:n hopeinen ansiomerkki

1980

Jonne Pölkky
Heikki Husa

1983

Edvin Ylilääkkölä
Paavo Kenttä
Paavo Puoskari
Jaakko Martimo
Arvi Petäjäniemi

1986

Ahti Saukkonen
Pekka Brännare

1996

Eino Virtanen
Veikko Eeronheimo
Reino Alatalo

2004

Kari Mikkonen
Tarmo Pelttari

2008

Pentti Holster
Marja-Liisa Impiö
Timo Kannasvuo
Keijo Keisu
Ilkka Kurki
Timo Lahti
Ari Mäkitalo
Marjut Muotkajärvi
Pekka Närhilä
Jukka Pelimanni
Ari Unga



Tullimiesliiton pj Unto Luotola sai Lapin Tullimiesten viirin vuosikokouksessa 1983. Luovuttamassa vasemmalta Heikki Alasaukko-oja ja pj Erkki Vallo Lapin tullimiehistä. - Erkki Vallon albumi

Oma viiri vuonna 1983

Lapin tullimiehet ry päätti vuosikokouksessaan 1982 teettää yhdistykselle oman viirin, joka samalla juhlistaisi yhdistyksen 75-vuotiskautta. Viirin suunnitteli mainostoimittaja Antti Sorro Rovaniemeltä.

Johtokunnalle jätettiin valtuudet miettiä viirin väriykselliset seikat yhteistyössä viirin suunnittelijan kanssa. Kun asiaa pohdittiin, jäivät sinivalkoiset värit yksimielisesti viirin perusväreiksi. Katsottiin, että vaikka Lapin värit ovatkin sininen, vihreä ja punainen, niin kyllä valkea lumi ja sininen taivas hallitsevat Lapin luontoa suurimman osan vuotta. Lisäksi tullin tunnus tulee merkin keskelle keltaisena. Tämän jälkeen päätettiin valmistaa viiristä koekappale.

Yhdistyksen ruskaretkellä Äkäslompolossa syksyllä 1982 viiriluonnosta esiteltiin jäsenistölle. Johtokunta oli varma, että viiri saisi lopullisen hyväksynnän. Näin ei kuitenkaan käynyt. Useimmat jäsenet katsoivat, että viirin malli oli muodoltaan virheellinen, koska se oli alaosaltaan tasareunainen. Vaadittiin ehdottomasti viirin alaosan loveamista, jotta se olisi muodoltaan parempi.

Johtokunta tuli myöhemmin samalle kannalle ja niin Lapin tullimiesten viiri sai muotonsa ja värinsä.

Merkin suunnittelija Antti Sorro totesi: ”Tällaisen merkin suunnittelu ei ole koskaan helppoa. Sen tulisi joltisestikin täyttää heraldiikan säännökset ja sen tulisi yksinkertaisella tavalla antaa asiastaan oikea kuva ja ilmentää sitä parhaalla mahdollisella tavalla.”

Itse merkin ideahan on yksinkertainen; tunturi ja revontulet. Heraldikan kielellä kuvattuna: ”Sinisellä 15 pystyjakoiseen palkkiin jaettujen revontulten kentässä valkea tunturi (Saana), jonka muodostamassa kentässä järjestön perustamisvuosi ja tullin merkki, kummatkin sinistä ja keltaista.”

Viiri pitkäaikaisena muistolahjana on hieno ojennettava päivänsankarille tai muistolahjaksi kunnille tms. yhteisöille, joiden kanssa tullimiehet ovat yhteistyössä. Lapin tullimiehet voivat myös käyttää hyödykseen standaarissa olevaa merkkiä esim. rinta-merkkiin, palkintomitaliin, tarraan tai vaikkapa järjestölippuun.

Lapin tullimiehet ry:n johtokunta toteaa yhdistyksen 75-vuotisjulkaisussa vuonna 1983:

”Olkoon tämä viiri omalta osaltaan lujittamassa sitä yhteenkuuluvaisuuden tunnetta, mitä me jokapäiväisessä työssämme ja keskinäisessä kanssakäymisessämme tarvitsemme.”



Lapin Tullimiehet ry:n puheenjohtajat vuosina 1908 – 2008



Isidor Lindqvist
1908 - 1910



J.D. Haikonen
1917 - 1920



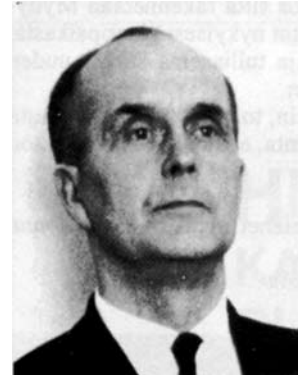
Janne Lehto
1920 - 1931



Jaakko Kanninen
1931 - 1947



Otto Viippola
1947 - 1954



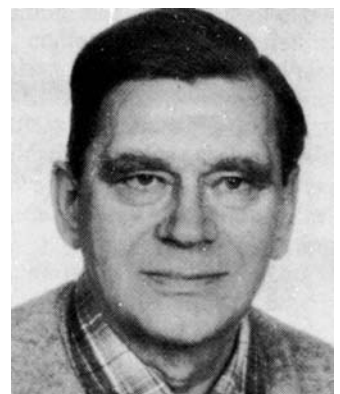
Pauli Kanninen
1954 - 1955



Paavo Puoskari
1955 - 1958



Veikko Kähkölä
1958 - 1965



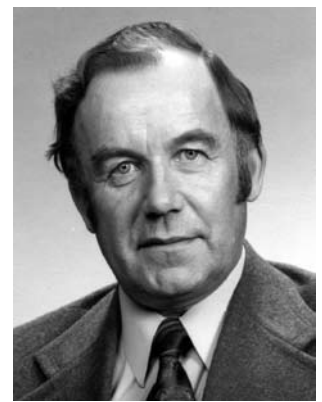
Esa Ala-Hurula
1965 - 1969



Simo Heliste
1969 - 1974



Ahti Saukkonen
1974 - 1977



Heikki Husa
1977 - 1981



Erkki Vallo
1981 - 1988



Reino Alatalo
1988 - 1990



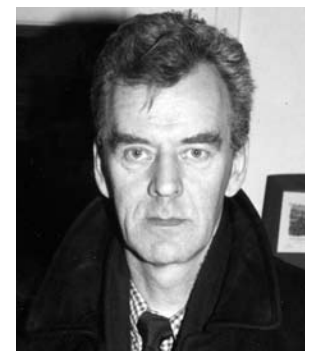
Asko Saukkonen
1990 - 1995, 1997 - 1998



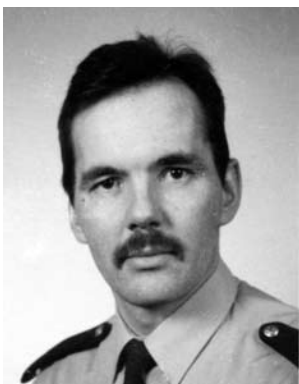
Vesa Välimaa
1995 - 1997



Pekka Äijälä
1998 - 2000



Mikko Niska
2000 - 2002



Timo Kannasvuo
2002 - 2006



Sampo Väisänen
2006 -

Yhteisvastuutoiminta

Osasto on tarvittaessa ottanut kokousasiaksi jäsenistönsä sosiaalisen ja taloudellisen tilanteen turvaamisen. Toukokuun 14. päivänä 1917 osaston kokouspöytäkirjan 14 § kirjattiin näin: ”Sen johdosta, että eräs toveri oli joutunut niin vaikeaan taloudelliseen asemaan, että olisi ollut pakotettu eroamaan saamansa siirtomääräyksen johdosta Pelloon, päätti kokous pyytää rajatarkastajalta muutosta määräykseen jos se voisi käydä päinsä. Asianomaisen puolesta ja hänen kanssaan rajatarkastajalle puhumaan valittiin toveri Granit.”

Sota-aikana naapuriosastot ovat myös rientäneet avuksi. Ruotsin tullimiesliiton Haaparannan osastolta saapui huhtikuun 10. päivänä 1943 suuruudeltaan 5000 markan rahalahjoitus, jonka Haaparannan osasto toivoi jaettavaksi sodassa kaatuneiden tullivartijain leskille ja lapsille. Lahjoitus jaettiin kahdelle sodassa kaatuneiden tullivartijain perheille.

Pistokosken rahasto

Tullivartija Viljo Pistokoski menetti henkensä virkatehtävissä salakuljettajien takaa-ajossa helmikuussa 1946. Tapahtuneesta kertoo osaston vuosikokouksen 10.2.1947 pöytäkirja: Kourunen esitti, että aikoinaan ylimääräinen tullivartija Pistokoski menetti henkensä tehtävänsä täyttäessä. Koska hänen perheensä oli nyt huonossa taloudellisessa asemassa, kerättäisiin hänen perheelleen raha-avustusta. Päätettiin, että osaston toimikunta lähettää kunkin piirin rajaviskaalille keräyslistan, johon jokainen saa vapaasti oman harkintansa mukaan merkitä rahasumman perheen avustamiseksi.

Myöhempinä vuosina, vuosikokouksessa 1965 tehtiin päätös, että Pistokosken nuorinta lasta avustettaisiin hänen koulukulujensa peittämiseksi. Vuosikokous vetosi jokaiseen tullihenkilökuntaan kuuluvaa tukemaan keräystä viiden markan vähimmäissummalla.

Tuki Kari Mikkosen talon jäänlähdivahingolle 1984

Keväällä 1984 Pellossa Tornionjoen jäät särkivät menessään Kari Mikkosen omakotitalon niin pahoin, ettei korjaustöihin kannattanut ryhtyä.

Lapin tullimiehet käynnistivät heti avustuskeräyksen virkaveljelleen oman tullipiirin alueella. Lisäksi Tullimiesliitto suoritti keräyksen muissa tullipiireissä. Kokonaisuutena saatiin kasaan sievoinen alkusumma vahingosta kärsineelle Mikkosen perheelle.



Lapin tullimiehet ry:n edustajina osaston puheenjohtaja, tullivartija Veikko Kähkölä ja sihteeri, tullivartija Pauli Smeds luovuttivat tammikuussa 1960 osaston lahjana 23. 12. 1959 kuolleen tullivartija Erkki Alarousun perheelle 15 000 markkaa. Alarousun perheeseen jäi viisi alaikäistä lasta yksinomaan perheen äidin huollettaviksi. - Lapin Tullimiesten arkisto

Virkistystoiminta

Lapin tullimiehet on järjestänyt vuosikymmenien aikana virallisuonteisten kokousten lisäksi erilaisia tapahtumia ja retkiä jäsenistölleen, huomioiden myös perheet.

Jo vuonna 1917 valittiin osastolle huvitoimikunta iltamien ym. ”henkisten evästyksen esittämiseksi”.

Yhteiset tapahtumat koettiin virkistävinä ja laajan tullipiirin alueella hajallaan asuvien jäsenistön kokoajina, jolloin voitiin tavata ja vaihtaa kuulumisia.

Siikajuhlat, joita järjestettiin 1980-luvun puoliväliin asti Kukkolankoskella tai kesäjuhlat Leppikarissa keräsivät yhteen useampia perhekuntia. Sen jälkeen vuosittaiset ruskaretket mm. Ylläkselle ja Kuusamoon keräsivät aina vähintään linja-autolastillisen jäseniä puolisoineen. Välillä on käyty laivaristeilyillä tai järjestetty yhteiset pikkujoulut tullipiirin muiden ammattiosastojen kanssa. Parhaimmillaan tapahtumat ovat keränneet väkeä yhteen 140 henkilöä.

Vuoden 1999 tullipiirimuutoksen yhteydessä Lapin tullimiehet ry ja Tullilaitoksen Urheilukerhon Lapin piiri ry organisoivat koko Pohjoisen tullipiirin henkilöstölle yhteisen ruskareissun Ylläkselle. Tapahtuma oli työnantajan tukema ja sai sen verran runsasta huomiota, että sittemmin on järjestetty vuosittain eri puolilla tullipiiriä perinteinen koko henkilöstölle avoin syystapahtuma.



Lapin Tullimiesten ruskaretki Äkäslompolossa 1985. - Erkki Vallon albumi



Arvi Petäjäniemi Lappeen hiihdoissa 1960. - Arvi Petäjäniemen albumi

Rajan hiihdot Kolarissa

Tullin Urheilukerhon Lapin piiri r.y. järjesti jäsenilleen perinteelliset rajan mestaruushiihdot 4.2. 1960 Kolarin Lappeessa sikäläisen rajavartioston tukikohdassa. Kilpailut olivat samalla karsinnat laitoksen mestaruushiihtoihin. Kaunis ilma ja hyvä keli suosi kilpailuja, jotka onnistuivat kaikin puolin hyvin. Urheilupiirin kiitokset vielä kerran rajavartiostolle hyvästä isännyydestä, naisväelle emännyydestä, sekä Kolarin tullirajaviskaalille ja pojille.

PYP:n yleiseen sarjaan lahjoittaman kiertopalkinnon sai omakseen olympiamiehemme Mäntyranta.

Tulokset muodostuivat seuraaviksi:

Yleinen 10 km.

1. Mäntyranta, Eero, Pello	30,09
2. Petäjäniemi, Arvi, Kolari	31,43
3. Marttala, Eelis, Pello	32,05
4. Köpman, Rano, Karigasniemi	34,46
5. Martimo, Jaakko, Muonio	34,47
6. Juopperi, Osmo, Kemi	34,58
7. Lampinen, Kaarlo, Ylitornio	37,24
8. Ylläkkölä, Edvin, Kolari	38,02
9. Aapajarvi, Heino, Pello	38,34
10. Saukkonen, Ahti, Ylitornio	39,07
11. Lauri, Jaakko, Karigasniemi	41,11
12. Pajari, Tauno, Tornio	42,41
13. Saari, Aarne, Tornio	45,44
14. Puranen, Lasse, Ylitornio	46,02
15. Aijälä, Kalervo, Tornio	48,16
16. Lehto, Eero, Alatornio	48,40
17. Wiik, Pauli, Alatornio	50,13
18. Aijälä, Veikko, Alatornio	53,37
19. Savolainen, Ossi, Alatornio	58,15
20. Luntta, Heino, Alatornio	59,39

EDUSTAJAMME

TULLIVARTIJA EERO MÄNTYRANTA LUNASTI LOPULLISESTI MATKALIPUN SQUAW VALLEYHIN

Läntisen maarajan tullirajavartiostossa palveleva ylim. tullivartija Eero Mäntyranta on valittu hiihdon olympiajoukkueeseen edustamaan maataamme.

Tämä 22-vuotias pellolainen tullivartija on saavuttanut urheilijana kunnian mihin moni yrittää, mutta harvat pääsevät. Eero kertoo hiihdon alkaneen jo nuorena poikana miellyttää häntä, sillä pitkä koulumatka jouduttiin talvisin kulkemaan sukilla ja koulun kilpailuissa ensimmäiset palkinnotkin hiihdettiin. 12-vuotiaana hän oli hiihtämässä pitäjän mestaruuskilpailuissa. Kesken hiihdon menivät olkaimet poikki ja housut alkoivat valua alas, mutta sekään ei estänyt Eeroa voittamasta kilpailua, ja näin tuli ensimmäinen Pellon pitäjänmestaruus Eeron nimiin.

Noin 5 vuotta sitten Eero aloitti määrätietoisien harjoittelun ja tulokset ovat jo hyvin nähtävissä. Elokuulla kertoi Eero aloittavansa valmentautumisen. Aluksi ovat kävelylenkit 15 km, mutta syksyn mittaan ne jatkuvat 30 km:iin päivässä. Päivittäinen voimistelu ja halkojen hakkaaminen kuuluvat tärkeänä osana harjoitteluun ja heti ensimmäisen lumen tultua alkaa hiihtäminen.

Me länsirajan tullimiehet jännäämme varmaan jokainen Eeron menestymistä niissä kovissa kisoissa, joihin hän nyt on matkustanut ja pidämme peukalot pystyssä Eeron puolesta kuunnellessamme radiosta kilpailuselostuksia. (P.S. Radio kertoi, että E. M. oli 15 km:n hiihdossa 6. joten pisteille pääsi.)

Tullimies-lehti 2/1960

Lapin tullimiehet mukana urheilutoiminnassa

Lapin tullimiehet ja Tullilaitoksen urheilukerhon (TLUK) Lapin piiri ry:n historia kulkee samoja jalkia.

Lapin tullimiehet ry:llä oli vuosittain nimetty huvi- ja urheilutoimikunta, joka järjesti useana vuonna mm. läntisen maarajan tullirajavartioston mestaruushiihtokilpailuja. Urheilutoiminta otettiin mukaan osaston toimintaan vuosiko-kouksessa helmikuun 3. päivänä 1934. Osaston nimissä 1950-luvulla organisoitu urheilutoiminta oli vilkasta sekä kesällä että talvella. Hiihdon lisäksi jalkapallo, shakki, katujuoksu, suunnistus ja lentopallo olivat jäsenistölle lajeja, joihin osallistuttiin vapaa-ajalla puulaakisarjoissa tai ystävyysotteluissa ruotsalaisten kanssa. Tullimies-lehti Lapin numero 3/1953 kertoo, että "Lapin Tullimiesten huvi- ja urheilutoimikunta on tehnyt muutakin kuin maannut laakereillaan, sen todistavat jäsenille järjestetyt urheilu- ja virkistystilaisuudet menneen vuoden varrella. Fyysillistä kuntoa ja henkistä vireyttä on joukossamme aivan silmännähtävästi."

Urheilutapahtumien järjestelyt ovat myöhemmin siirtyneet kokonaan urheilukerhotoiminnan alle. Lapin piirin urheilukerhon alustava kokous pidettiin 9. huhtikuuta



Lapin tullimiehet hiihtomestaruuskisoissa 1970-luvulla. Vasemmalta: Heino Aapajärvi, Pauli Rauhala ja Viljo Buska. - Arvi Petäjäniemen albumi

1958 Tornion tullikamarissa ja varsinainen perustava kokous kuukautta myöhemmin 9.5.1958. Hyväksyminen yhdistysrekisteriin tapahtui 3.9.1959.

Hiihto on ollut vuosikymmenien ajan Lapin tullimiesten keskuudessa näkyvä harrastus sekä vapaa-aikoina että työssä. Vielä 1970-luvulla tullimiehet partioivat rajoilla hiihtäen, joten harrastusta on ollut hyvä jatkaa kilpaladuillekin saakka. Tullimies-lehti 9/1965 kertoo, että Urheilukerho ja Lapin tullimiehet järjestivät Tullilaitoksen ensimmäiset hiihtomestaruuskilpailut Torniossa 16.3.1958. Tässä lajissa Lapin tullimiehet ovat saavuttaneet kultaa ja kunniaa tullilaitoksen mestaruuskisoissa kautta aikojen. Kansallisissa ja kansainvälisissä hiihtokisoissa useampikin tullimies on edustanut tullipiiriämme, kirkkaimpana tähtenä "Mister Seefeld" Eero Mäntyranta, joka voitti kaksi kultamitalia ja viestihopean Seefeldin olympialaisissa 1964 sekä maailmanmestaruudet MM-hiihdoissa 1962 ja 1966.

Lapin tullimiehet ry on osallistunut tarvittaessa urheilukerhon talouden tukemiseen. Vuonna 1971 osasto antoi 1000 markan ja 1983 TLUK:n Lapin piirille 5000 markan avustuksen Äkäslompolon majojen ylläpitokustannuksia varten.



Paikallistason PTR-vuosisuunnitelman laadinta Munnikurkkiossa 1988. Vasemmalta: Timo Kannasvuo, Ossi Hyvönen, Ilkka Laitinen, Kosti Hietala ja Seppo Valkama. - Timo Kannasvuon albumi

Poliisin, tullin ja rajavartioston yhteistoiminta Lapissa - PTR viranomaisyhteistyön historiaa

Lapin Tullimiehet ry:n yleinen kokous joulukuun 30. päivänä 1926, pöytäkirjan 2§ - 4§ kertoo seuraavaa: ”Puheenjohtaja J. Lehto selosti rajatarkastajan ehdotusta, suostuvatko rajatullivartijat ottamaan vastaan Maaherran antamat poliisivaltuudet sillä ehdolla, etteivät he silti joudu Maaherran eikä muidenkaan poliisiviranomaisten määräysten alaisiksi vaan olisivat kuten tähänkin asti, rajatarkastajan käskyn alaiset. Valtuudet oikeuttaisivat ainoastaan laajempaan toimintaan virka-asioissa. Asian laatuun nähden ei kokous katsonut voivansa tehdä muuta päätöstä kuin lausua toivomukseen että kukin rajalla palveleva tullivartija ottaisi nämä valtuudet vastaan, kun siinä samalla tulisi lisätukea itse kunkin virantoiminnalle.

Tästä kokouksen päätöksestä päätettiin tiedottaa rajalle ja kysyä ketkä kaikki ovat halukkait ottamaan mainitut valtuudet vastaan.”

Yhteistoimintaa rajavartioston, poliisin ja tullin välillä on ollut varsinkin Ruotsin vastaisella rajalla sotien jälkeisestä ajasta lähtien, mutta se on ollut muodoiltaan vapaata ja epävirallista. Vuonna 1947 on Rajavartiolaitoksen Esikunta antanut tulli- ja rajavartiioviranomaisten käymien neuvottelujen pohjalta ohjeet Lapin rajavartioston esikunnalle Tornion tullipiiriin ja Lapin rajavartioston yhteistoiminnasta ja vuonna 1949 on kaikkien kolmen osapuolen yhteistoiminnasta tullivalvonnassa annettu asetus.



PTR-moottorikelkkapartio Utsjoen tuntureilla vappuna 1997. - Tommi Laukkasen albumi

Vuodesta 1966 lähtien alettiin pitämään säännöllisesti rajavartioston ja tullin yhteistoimintaneuvotteluja, joihin myös poliisi tuli mukaan vuodesta 1968 lukien. Tämä yhteistoiminta oli tässä vaiheessa pääasiassa tietojen vaihtamista, mutta sen lisäksi suoritettiin myös yhteistä partiointia ja yhteisiä moottoriajoneuvojen tarkastuksia. Syksystä 1972 lähtien yhteistoimintaa kehitettiin järjestämällä säännöllisesti poliisin, tullin ja rajavartioston yhteistoimintapartiointia aluksi Ylitornion, Pellon ja Kolarin alueella ja siellä saatujen hyvien kokemusten perusteella yhteistyö laajennettiin käsittämään myös Muonion, Enontekiön, Inarin ja Utsjoen kunnat ja viimeisessä vaiheessa Tornion kaupungin. Niillä paikkakunnilla, joilta puuttui jokin osapuoli, tapahtui yhteistoiminta kahden osapuolen kesken. Yhteistoimintaa laajennettiin myöhemmin myös merelle, jossa suoritettiin yhteistä valvontatoimintaa.

Rajatulliyhteistyö Ruotsin kanssa

Suomen ja Ruotsin välillä tehtiin 5.11.1962 sopimus rajatulliyhteistyöstä. Tämä sopimus hyväksyttiin joulukuussa 1962 annetulla lailla ja saatettiin voimaan asetuksella 27.1.1963 alkaen. Myöhemmin annettiin asetus rajatulliyhteistyösopimuksen eräiden määräysten soveltamisesta ja tullihallitus julkaisi 7.2.1963 kuulutuksen rajatulliyhteistyöstä Suomen ja Ruotsin välillä.

Rajatulliyhteistyötä koskevista määräyksistä todettiin, että molemmien puolin Suomen ja Ruotsin välistä valtakunnan rajaa oli kolmen kilometrin levyinen valvontavyöhyke, jolla eräin edellytyksin voitiin myös toisen maan puolella suorittaa valvontaa. Määräysten mukaan voitiin toisen maan tullihenkilökunta velvoittaa palvelemaan toisen maan alueella ja harjoittamaan siellä tullitointia oman tai molempien maiden lukuun. Käytännössä yhteistyö toteutui alkuvuosina niin, että tulliteillä Tornio – Haparanda, Aavasaksa – Övertorneå, Pello – Pello ja Karesuvanto – Karesuando kumpikin maa huolehti maahan saapuvan liikenteen tulliselvityksen ja -valvonnan lisäksi toisen maan vientimääräysten noudattamisesta kaupallista liikennettä lukuun ottamatta. Suomen tulliviranomaiset huolehtivat pitkään tulliteillä Kolari – Kaunisjoensuu ja Muonio – Muoniovaara molempien maiden tullitoimenpiteistä.

Käytännön yhteistyö Suomen ja Ruotsin tullien kesken väheni maiden liittyessä EU:n jäseniksi 1995. Ruotsin hallitus irtisanoi yhteensä 1200 tullilaista ja Ruotsin Tornionjokilaaksossa suljettiin EU-jäsenyyden alkuvaiheessa kokonaan kolme tulliasemaa. Rajatulliyhteistyösopimus Suomen ja Ruotsin välillä on kuitenkin edelleen voimassa.

Rajatulliyhteistyö Norjan kanssa

Ensimmäinen kosketus Norjan tullihallituksen kanssa rajatulliyhteistyön merkeissä tapahtui kesällä 1959, jolloin molempien maiden tullilaitosten pääjohtajat tekivät yhteisen tutustumismatkan maiden väliselle rajalle. Ensimmäinen tullitie, jolla tätä yhteistyötä alettiin käytännössä harjoittaa, oli 1959 avattu tieyhteys Enontekiö - Palojärvi - Kautokeino. Nykyisin valtakunnan rajalla Suomen puolella sijaitsee Kivilompolon tulli.

Alussa yhteistyö perustui samaan järjestelmään kuin Suomen ja Ruotsin välinen rajatulliyhteistyö. Kumpikin maa huolehti sisään tulevan liikenteen valvonnan yhteydessä myös toisen maan vientimääräysten noudattamista, jolloin matkustajan tarvitsi pysähtyä vain kerran.

Kivilompolon kohdalla Norjassa ei ollut järjestettyä tullivalvontaa lähimmän tullimiehen ollessa Altassa. Tämän johdosta sovittiin lisäksi, että Kivilompolossa suoritetaan Norjan puolesta sinne suuntautuvan liikenteen valvonta ja tarvittaessa pasitetaan tullinalaiset tavarat johonkin Norjan II. tullipiiriin tullitoimipaikkaan. Tätä koskevat ohjeet Norjan tullihallitus antoi helmikuussa 1963.

Lossiyhteys avattiin 1960-luvulla Utsjoelta Norjaan ja siellä jouduttiin hoitamaan vastaavat toimenpiteet Norjan puolesta kuin Kivilompolossakin.

Suomen ja Norjan välinen rajatulliyhteistyö saatettiin vakinaiselle kannalle helmikuussa 1968 maiden välillä solmitulla sopimuksella, joka hyväksyttiin 13.6.1969 annetulla lailla sekä saatettiin asetuksella voimaan 25.9.1969. Norjan kanssa tehdyn rajatulliyhteistyösopimuksen eräiden määräysten soveltamisesta annettiin asetus 24.10.1969 ja tullihallitus antoi tämän asetuksen nojalla tarkemmat määräykset rajatulliyhteistyöstä Norjan kanssa. Päätöksen mukaan molemmien puolin pitkin Suomen ja Norjan välistä maarajaa oli seitsemän kilometrin levyinen valvontavyöhyke, jolla tapahtui Suomen ja Norjan välisen liikenteen tullivalvonta ja -selvitys soveltaen sekä Suomen että Norjan määräyksiä.



Suomi-Norja rajatulliyhteistyökokous Utsjoella elokuussa 1998. - Tommi Laukkasen albumi

Suomen tulliviranomaiset voivat tarvittaessa suorittaa valvontaa Norjan valvontavyöhykkeellä ja vastaavasti Norjan tulliviranomaiset Suomen valvontavyöhykkeellä.

Liikenteen tullivalvonnan ja -selvityksen suorittivat: Kilpisjärvellä molempien maiden puolesta joko Suomen tai Norjan tulliviranomaiset, joiden molempien sijoituspaikkana oli Kilpisjärven tulliasema, Kivilompolossa molempien maiden puolesta Suomen tulliviranomaiset, Karigasniemessä molempien maiden puolesta Suomen tulliviranomaiset, Nuorgamissa (Polmakissa) molempien maiden puolesta Norjan tulliviranomaiset, Näätämissä (Neidenissä) molempien maiden puolesta Norjan tulliviranomaiset.

Suomen liittyessä EU:n jäseneksi, rajatulliyhteistyösopimusta selkeytettiin ja se hyväksyttiin EU:ssa.



Kalottialueen tullien henkilöstöjärjestöjen yhteiskokous Karesuvannossa toukokuussa 1992. Vas: Ilkka Kurki, Esa Nikurautio, Antero Alaniemi, Kjell Lambela, Risto Muukkonen, Reino Rajala, Krister Töyrä, Erkki Vallo, Ari Unga, Erik Poläng, Asko Saukkonen ja Svante Pounu. - Pohjolan Sanomien arkisto

Julkilausuma ja eduskuntakysely tullin voimavarojen turvaamisesta Kalottialueella vuonna 1992

Kalottialueen tullin henkilöstöjärjestöt Suomesta, Ruotsista ja Norjasta pitivät yhteiskokouksen Karesuvannossa toukokuussa 1992. Kokouksessa pohdittiin valtioiden säästötoimenpiteiden ja Pohjoismaiden mahdollisen EU-jäsenyyden vaikutuksia valvonnan tasoon Kalottialueen välisillä rajoilla.

Yhteinen kokous antoi julkisuuteen, lehdistölle ja päättäjille julkilausuman, jossa kannettiin vakavaa huolta tullin voimavaroista.

Kannanotto noteerattiin mm. eduskunnassa kun kansanedustaja Esko-Juhani Tennilä teki asiasta kirjallisen kysymyksen. Tennilän kysymys ja valtiovarainministeri liro Viinasen vastaus seuraavilla sivuilla.

Kansanedustaja E-J Tennilän kirjallinen kysymys Tullin voimavarojen turvaamisesta kalottialueella

Kalottialueen tullien henkilöstöjärjestöt ovat pitäneet tapaamisen Karesuvannossa ja tuoneet ilmi syvän huolestumisensa tullien voimavarojen vähentämisestä "säätö- ja EY-huumassa", kuten kolmen Pohjoismaan kalottialueen tullimiehet yhteisessä kannanotossaan toteavat.

Pohjoisessa työskenteleviä tullimiehiä huolestaa erityisesti huumausaineiden kuljetuksen lisääntyminen lännestä päin valvonnan heiketessä. Tullien henkilöstöjärjestöt toteavat, että jo vuosia on tullien päätehtävänä kalottialueella ollut huumausaine- ja rikosvalvonta, jossa on myös saatu hyviä tuloksia aikaan. Uhkakuvat rikollisuuden ja huumeiden leviämisessä ovat lisääntyneet idästä päin, mutta lännestä tuodaan huumeita edelleenkin samassa määrin kuin aikaisemminkin.

Yhteistyössä tullien ja poliisien kanssa on onnistuttu mm. tekemään huomattavia huumausainetakavarikoita. Takavarikkojen myötä huumausaineita on saatu pois markkinoilta ja näin pystytty helpottamaan poliisin kasvavaa työtaakkaa sisämaassa. Jos valvontaa rajalta pysyvästi vähennetään tai siirretään muualle, tulee poliisin tilanne sisämaassa olemaan kestämaton. Tulleilla on kalottialueella ollut perinteisesti hyvät ja kiinteät suhteet. Kalottialueen useilla ylikulkupaikoilla tullihenkilöstö työskentelee yhteisillä tulliasemilla, ja useissa paikoissa tehdään yöpäivystys yhdessä. Valvonnassa tarvittavan tiedon vaihto on hoitunut hyvin ja ilman esteitä.

Kalotin tullien henkilöstöjärjestöjen mielestä huumausaine- ja rikosvalvontaan tulee tulevaisuudessa panostaa voimavaroja. Valtakunnan rajalla tapahtuvalla valvonnalla voidaan parhaiten estää huumausaineiden maahantuontia. Valvontaa rajalla tulee edelleenkin kehittää tullien yhteistyön pohjalta, jolla sektorilla kalottialue on jo tällä hetkellä esimerkkinä koko muun Euroopan tulevalle yhteistyölle.

Kalottialueen tullien henkilöstöjärjestöt ovat huolestuneita myös kasvi- ja eläintautien (esim. vesikauhu eli rabies) leviämisestä sekä uhanalaisten eläinten säilymisestä, jos rajavalvonta poistetaan EY:n sisärajoilta. Kansainvälinen terrorismi ja laitton aseiden maahantuonti tulisi varmuudella lisääntymään rajojen avauduttua.

Edellä olevan perusteella ja valtiopäiväjärjestyksen 37 §:n I momenttiin viitaten esitän kunnioittavasti valtioneuvoston asianomaisen jäsenen vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Aikooko hallitus todella vähentää tullin voimavaroja Lapissa länsirajalla ja helpottaa näin mm. huumeiden kuljetuksen lisäämistä maahamme lännestä käsin?

Helsingissä 27 päivänä toukokuuta 1992

Esko-Juhani Tennilä

1992 VP 262

Ministeri Iiro Viinasen vastaus 2.7.1992

Valtiopäiväjärjestyksen 37 §:n I momentissa mainitussa tarkoituksessa Te, Herra Puhemies, olette 27 päivänä toukokuuta 1992 päivätyn kirjeenne ohella toimitanut valtioneuvoston asianomaiselle jäsenelle jäljennöksen kansanedustaja Tenkilän näin kuuluvasta kirjallisesta kysymyksestä n:o 262: Aikooko Hallitus todella vähentää tullin voimavaroja Lapissa länsirajalla ja helpottaa näin mm. huumeiden kuljetuksen lisäämistä maahamme lännestä käsin.

Vastauksena kysymykseen esitän kunnioittavasti seuraavaa:

Valtiontalouden tasapainottamiseksi valtioneuvoston tekemien henkilöstön säästöpäätösten (VNp 16.3.1989, VNp 29.11.1990 ja VNp 30.4.1991) perusteella tullilaitoksen edellytetään vähentävän henkilöstövoimavarojaan vuosina 1990-1995 yhteensä 283 henkilötyövuodella. Säästövelvoitteesta tullihallitus on kohdennanut Lapin tullipiirille 34 viran tai tehtävän lakkauttamisen vuoden 1995 loppuun mennessä. Tämä merkitsee vuoden 1990 alun Lapin tullipiiriin 217 vakanssin henkilöstövahvuudesta 16 prosentin vähennystä. Verrattuna muihin tullipiireihin Lapin tullipiiriin vähennykset eivät ole suurimpia. Esimerkiksi Satakunnan tullipiiriin vastaava vähennysveloite on 22 prosenttia, Keski-Pohjanmaan tullipiiriin 19 sekä Oulun tullipiiriin 21 prosenttia.

Kohdennettaessa henkilöstösupistuksia tullihallitus on ottanut huomioon toimintaympäristön muutoksista aiheutuvat painotukset. Liikenne Venäjältä ja Baltian maista on kasvanut voimakkaasti, ja vapaan liikkumisen edelleen helpottuessa liikenne näiltä alueilta lisääntyy. Tämä on aiheuttanut huumausaineiden, hormoni- ja lääkevalmisteiden, alkoholin, aseiden yms. salakuljetuksen lisääntymisen. Varsinkin alkoholijuomien ja muiden myytäviksi kelpaavien tavaroiden katukauppa on aiheuttanut ongelmia valvontaviranomaisille. Tämä on johtanut siihen, että näiltä alueilta tulevien matkustajien tarkastuskatetta on jouduttu nostamaan jopa 100 prosenttiin joillakin rajanylityspaikoilla.

Tämän liikenteen valvonta on yksi tullilaitoksen valvontasektorin painopistealueista lähivuosina. Euroopan talousaluetta koskevan sopimuksen tullessa voimaan maamme itärajasta ja eteläisestä merialueesta muodostuu ETA-alueen ulkoraja, jonka valvontaan joudutaan tehostamaan sopimusvelvoitteiden täyttämiseksi. Euroopan yhteisön jäsenyydellä Ruotsin ja Norjan ollessa myös sen jäseniä olisi huomattavia vaikutuksia läntisen ja pohjoisen maarajan valvonnassa. Tällöin tällaisen sisärajan valvonnasta olisi suuressa määrin luovuttava ja siirrettävä tullivalvonnan painopiste ulkorajojen valvontaan.

Tullilaitoksen henkilöstöpolitiikassa voidaan sisärajan valvonnan väheneminen ottaa huomioon luonnollisen poistuman avulla, mikä helpottaa sopeutumista mahdolliseen EY-jäsenyyteen.

Etelä-Suomen satamien ja lentokenttien lisäksi huumausaineita on viime vuosina salakuljetettu läntisen ja pohjoisen maarajan kautta. Vuonna 1991 Lapin tullipiirissä paljastettiin runsaat 15 prosenttia kaikista huumausaineiden salakuljetustapauksista. Tullilaitoksen tavoitteena on pysäyttää huumausaineet jo rajalla.



Koska matkustajamäärät ovat suuret, tehokas huumausaineiden salakuljetuksen ehkäiseminen perustuu tietoperäiseen ja kohdehakuiseen valvontaan ja riittävän teknisen ja muun välineistön hyväksikäyttöön. Tässä tarkoituksessa sekä kansallinen että kansainvälinen yhteistyö on tärkeää. Kansainvälisten tietojen vaihdolla tullihallituksella on keskeinen osuus.

Huumausaineiden salakuljetus Venäjältä ja Baltian maista Suomeen kasvaa jatkuvasti, ja huumausainevalvonnassa joudutaan yhä enemmän valvomaan tältä alueelta tulevaa liikennettä. Jotta riittävä valvontataso Lapin tullipiirin alueella kyetään säilyttämään, on edelleen parannettava kansallista poliisin, tullilaitoksen ja rajavartiolaitoksen välistä yhteistyötä sekä kansainvälistä yhteistoimintaa. Keskeinen tällä alueella on mm. poliisi-,ulli- ja rajavirtioviranomaisten tietojenvaihdon järjestämistä koskeva lakihanke. Pohjoismaisella rajatulliyhteistyöllä on pitkät perinteet. Tätä yhteistyötä on edelleen syvennettävä. Lapin tullipiirissä on tavoitteen lisätä yhteismiehitystä raja-asemilla Ruotsin ja Norjan kanssa.

Näin voidaan lievittää henkilöstösupistusten haittavaikutuksia.

Helsingissä 2 päivänä heinäkuuta 1992
Valtiovarainministeri Iiro Viinanen

Eino Virtasen eläketarina 1998 – 2004

Eläkeuudistusten yhteydessä tullirajavartiostossa palvelleiden tullimiesten erityiseläkeoikeutta on useaan otteeseen oltu poistamassa. Vuonna 1947 hyväksytty 58 vuoden eläkeikäraja saatiin kuitenkin pitkään säilytettyä, varsinkin ennen uudistusten voimaantuloa jo tullilaitoksen palveluksessa olevien kohdalla.

Pitkän virkauran tehneelle tullimiehelle eläke on tärkeä ja ansaittu. Eläkeikärajat näyttävät säännöksissä selkeältä, mutta säännösten tulkintojen johdosta virkamies voi kuitenkin joutua poikkeuksellisen byrokratian uhriksi.

Tornion Etelätullin, Utsjoen, Karigasniemen, Ivalon ja Raja-Joosepin tullitoimipaikoilla yhteensä 36 vuotta palvellut Eino Virtanen kertoo oman eläketarinansa;

Vuonna 1996 Raja-Joosepin tulliasemalla avattiin tullimestarin virka. Silloinen tullipiirin johtaja Jarl Ahlstrand kehotti myös minua hakemaan kyseistä virkaa. Toimin tuolloin Raja-Joosepissa tullipäällysmiehen virassa.

Pyysin varmuuden vuoksi tullijohtajaa selvittämään, tulisiko eläkeikäni mahdollisesti tullimestarin virkanimikkeestä huolimatta säilymään 58 vuodessa. Asia tarkistettiin sekä Tullihallituksesta että Valtiokonttorista. Asia oli kummankin organisaation taholta selvä, koska olin hoitanut 40 vuotta täytettyäni alempaan eläkeikään oikeuttavaa virkaa yli 12 vuotta. Valitettavasti en ymmärtänyt pyytää Valtiokonttorilta tietoa kirjallisena.

Ilmoitin 1.10.1998 Valtiokonttorille eläkeiän valinnasta. Sain 27.12.1999 Valtiokonttorilta päätöksen, jossa todettiin, etten ole oikeutettu 58 vuoden eläkeikään.

Valitin Valtiokonttorin päätöksestä 4.1.2000 Valtion eläkelautakunnalle, josta 31.5.2000 tuli minulle päätös, jonka mukaan olisin oikeutettu 58 vuoden eläkeikään. Valtion eläkelautakunta palautti asian Valtiokonttorille uudelleen käsiteltäväksi.

Valtiokonttori ei tyytynyt tähän päätökseen, vaan vei asian Vakuutusosastoille. Vakuutusosastoissa asian käsittely kesti noin kaksi vuotta. Päätös tuli viimein 11.6.2002. Päätöksen mukaan minulla ei ollut oikeutta alempaan 58 vuoden eläkeikään ja annettuun päätökseen ei saa hakea muutosta.



Eino Virtanen. - Raja-Joosepin tullin arkisto

Asiakirjoissa, joita Valtiokonttori oli toimittanut Vakuutusosastoille, oli kuitenkin virhe joka saattoi vaikuttaa ratkaisevasti Vakuutusosaston kielteiseen päätökseen. Valtiokonttori oli nimittäin väittänyt, ettei kukaan tullimestari olisi päässyt eläkkeelle 58 vuoden iässä ajanjaksolla 1989 – 1999.

Lapin tullipiirissä oli kolme tullimestaria päässyt eläkkeelle 58 vuoden iässä ns. pitkän palvelun perusteella. Laadin heinäkuussa 2002 asiasta kantelun oikeuskanslerille ja pyysin oikaisua Valtiokonttorin päätökseen, koska Valtiokonttori oli antanut vääriä tietoja Vakuutusosastoille.

Kirjeenvaihto oli runsasta Eino Virtasen, oikeuskanslerin ja Valtiokonttorin välillä. Syyskuussa 2003 oikeuskansleri antoi päätöksen (13 sivua), jossa se toteaa mm., ettei voi puuttua Vakuutusosaston antamiin päätöksiin, koska kyseinen instanssi on nk. riippumaton tuomioistuin. Sitä vastoin oikeuskansleri antoi huomautuksen Valtiokonttorin projektipäällikölle virheellisestä menettelystä.

Prosessin jälkeen olin yhteydessä Ivalon terveyskeskuksen ja Rovaniemen Mediviren työterveyslääkäreihin. Molemmat lääkärit olivat sitä mieltä, etten ollut saanut tasavertaista kohtelua Valtiokonttorin taholta. Kesäkuussa 2004 minut ohjattiin Valtiokonttorin toimesta ammatilliseen kuntoutustutkimukseen Rovaniemelle. Tilaisuuteen osallistuivat itseni lisäksi mm. tullipiirin johtaja, kaksi työterveyslääkärää ja kuntoutusylilääkäri. Yhteenvetona todettiin yksimielisesti ettei minun tarvinnut palata työelämään. Olin jäänyt sairauslomalle vuoden 2002 tammikuussa.

Joulukuussa 2004 minulle ilmoitettiin Valtiokonttorista, että he tulevat myöntämään minulle yksilöllisen varhaiseläkkeen. Jonkin ajan kuluttua sain kuitenkin tiedoksi Valtiokonttorilta, ettei yksilöllinen varhaiseläke enää ollut mahdollinen, joten Valtiokonttori myönsi minulle työkyvyttömyyseläkkeen 1.1.2005 lukien.

Eino Virtanen muistaa suurin kiitoksin silloista Tulliliiton puheenjohtajaa Tauno Taipalusta erittäin vahvasta panostuksesta asian käsittelyssä. Liiton kautta Eino sai tärkeää juridista apua VTY:n ja SAK:n lakimiehiltä.



Lapin tullipiirin eläkeläisten kesätapahtuma Kukkolanoskella 1990-luvun puolivälissä.
- Juhani Hannun albumi

Lapin tullipiirin eläkeläiset ry

Lapin tullimiehet ry kutsui eläkeläisjäsenensä tutustumaan Pellon uuteen tulliasemaan 8.5.1991. Kutsua noudatti moni eläkeläinen Tornioista Muonion korkeudelle asti. Tutustumiskäynnin yhteydessä Lapin tullimiesten puheenjohtaja Asko Saukkonen teki ehdotuksen, että Lapin tullipiirin alueella toimivien Tullimiesliitto ry:n ja Tullivirkamiesliitto ry:n jäsenyhdistysten eläkeläiset tulisivat mukaan Lapin tullimiesten eläkeläisten retkeilyjaoston toimintaan. Kysymys oli ensisijaisesti tullipiirin eläkeläisten ulko- ja kotimaan matkoista, niiden järjestämisestä ja toteuttamisesta. Lisäksi ajatuksena oli tiivistää virassa olevien ja eläkeläisten välistä yhteistoimintaa.

Pellon tapaamisessa tuli esille, että entisten tullityöntekijöiden keskuudessa kaivattiin aktiivista yhteistä toimintaa oman tullipiirin alueella ja tullilaitoksen eläkeläisyhdistyksen kotipaikka Helsinki nähtiin liian pitkän matkan päässä olevana kokoontumispaikkana.

Lapin tullimiesten retkeilyjaoston vetäjäksi lupautui Martti Palsi ja sihteeriksi Antti Vehkaperä. Eläkeläisten yhteyshenkilöiksi länsirajalle nimettiin Väinö Äijälä (Tornio), Pekka Heikkilä (Karunki), Jonne Pölkky (Ylitornio), Heino Aapajärvi (Pello), Arvi Petäjäniemi (Kolari) ja Pekka Brännare (Muonio - Enontekiö). Muiden alueiden yhteyshenkilöitä tiedusteltiin Pellon tapaamisesta laaditun tiedotteen avulla.

Myöhemmin eläkeläiset päätyivät perustamaan oman rekisteröidyn yhdistyksen, joka kirjattiin yhdistysrekisteriin 3.6.1993 nimellä Lapin tullipiirin eläkeläiset ry. Ensimmäinen vuosikokous pidettiin Ylitorniolla 26.2.1992.

Hyväksytyjen sääntöjen mukaan yhdistyksen tarkoituksena on tullin virasta tai toimesta eläkkeelle siirtyneiden henkilöiden etujen ajaminen ja oikeuksien valvominen, toimia heidän oikeudellisten ja taloudellisten etujensa parantamiseksi, edistää jäsentensä hyödyllisiä harrastuksia, vaikuttaa yhteenkuuluvuuden lujittumista sekä olla yhteistoiminnassa muiden eläkeläisten yhdistysten kanssa.

Tarkoituksensa toteuttamiseksi yhdistys tekee jäsenistöään koskevia aloitteita ja esityksiä, edustaa heitä neuvotteluissa, toimeenpanee keskustelutilaisuuksia, järjestää retkeilyjä ja henkisiä harrastuksia ylläpitäviä yms. ajanvietetilaisuuksia.

Jäseneksi yhdistykseen on oikeutettu liittymään jokainen tullitoimesta eläkkeelle siirtynyt henkilö sekä eläkkeellä olevan aviopuoliso tai perheenjäsen Lapin tullipiirin alueella.

Yhdistyksen puheenjohtajana vuoden 2008 alussa toimi Juhani Hannu, sihteerinä Pauli Savikuja ja rahastonhoitajana Veikko Pasula. Jäsenmäärä Lapin tullipiirin eläkeläisyhdistyksessä on viimeisten vuosien aikana ollut 60 – 70 henkilöä.

Yhdistys on järjestänyt erilaisia tapahtumia oman maakunnan alueella ja retkiä Etelä-Suomeen, Ruotsiin ja Viroon.

Tullimiehen käyttäytyminen

Tullimies on aina ollut julkisviranomainen, jolta on edellytetty nuhteetonta käyttäytymistä sekä virassa että viran ulkopuolella. Poikkeusolojen, kuten kieltolain aikana, asia on ollut erityisen suurennuslasin alla.

Vuonna 1930 ammattiosaston yleisen kokouksen pöytäkirjan 3§ maaliskuun 31 päivänä VPK:n talossa kertoo seuraavaa:

”Otettiin käsittelyn alaiseksi, kieltolain ja yleisen raittiuden noudattaminen tullimiesten keskuudessa. Todettiin, että yhäkin on sattunut tapauksia, että tullimiehetkin ovat esiintyneet juovuksissa yleisilläkin paikoilla ja siten törkeästi rikkoneet maamme lakia sekä tuottaneet suurta häpeää toimitovereilleen. Pitäisihän meille kaikille olla selvillä, että kieltolaki vaatii meiltä ehdotonta raittiutta, toimessa ja toimen ulkopuolella sekä kotona että kylässä ja kun meidän tehtäviimme kuuluu myöskin tämän lain valvonta, pitää meillä myöskin olla miehuutta sen noudattamiseen. Jos meidän keskuudessamme yhä edelleenkin löytyy rikkojia, selväähän lienee meille kaikille, että vaikka vain yksilöitä voisi laki tuomita, niin kuitenkin suuri yleisö tuomitsee näiden yksilöiden mukana meidät kaikki.

Kokous päätti tämän pöytäkirjan otteella huomauttaa kaikkia tullivartijoita, osaston jäseniä ja myös ei-jäseniä, että yllämainitut törkeät lainrikkomukset eivät keskuudessamme saa jatkua ja jokainen meistä pitääköön selvänä, että ei päällystömme eikä myöskään osasto voi eikä tahdo auttaa sellaista meistä, joka tahallisesti itsellensä ja meille kaikille häpeää tuottaa.”

Varhaisempina aikoina joutuivat tullimiehet Torniossa ja rajalla sotilaalliseen komentoon. Tätä osoittaa myös oheinen Mustarannan vartion käytösohje, joka on annettu syyskuun 16 päivänä 1914. Rajaviskaalit huomauttivat usein myöhempinäkin vuosikymmeninä tullimiehille, että tulli on puolisolitaallinen laitos ja vartiossa oleva tullimies on velvollinen tekemään ilmoituksen esimiehelle, joka tulee vartiota tarkastamaan. Käytännössä rajaviskaalit saivat harvoin ilmoituksen, vaikka usein olisivat sitä odottaneet, mutta tullinhoitajalle ilmoitus tehtiin ja tietysti tullihallituksen pääjohtajalle. Tätä puolisolitaallisuutta jatkui aina kuusikymmentäluvun lopulle saakka, jolloin pääjohtajavaihdos lopetti puolisolitaallisuuden lopullisesti.

”Käytösohjeet”

Ruotsin vastaisen rajavartioston tullipalvelijoille.

Pantuaan virkalakin päähänsä, astuu kukin virantoimitukseen ja on hänen silloin esimiehen tai tullilaitoksen muuhun virkamieheen nähden otettava huomioon seuraavaa:

1 § Kohdatessaan ja kulkiessaan myöskin takaapäin esimiehen ohi on jo kuuden askeleen päässä tehtävä sotilaallista kunniaa eikä nostettava virkalakkia.

2 § Vastata esimiehen tervehdykseen huudahduksella Jumala antakoon, Herra päällysmies, Herra viskaali, tullinhoitaja, tarkastaja, päätirehtööri, nykyisin viimeainutussa tapauksessa Herra luutnantti, Herra eversti, Teidän ylhäisyytenne senaattori tai kenraalikuvernööri.

3 § Esimiehen läsnäollessa ei kukaan saa luvatta istuutua tai polttaa tupakkaa, vaan tulee kuuliaisena seisoa hiljaa ja suorana kädet riippuen vapaasti ja suorina alas. Puhuteltaessa on tehtävä kunniaa, katsottava suoraan silmiin, vastattava lyhyeen ja selvään sekä lujalla äänellä.

4 § Matkan päästä kutsuttuna lähestyttävä juosten tulematta aivan lähelle pysähdyttävä kahden askeleen päähän ja sitten vasta tehtävä kunniaa.

5 § Kun esimies lähestyy vahtitupaa on vartijan nopeasti tultava ulos tielle, joka johtaa vahtituvan ohi. Jos useampi vartijoista on saapuvilla asettuvat he riviin askeleen päähän toisistaan pitkin tietä, jota esimies kulkee ja tekevät kaikki kunniaa. Esimiehen kysymykseen vastaa vanhin, jos ei kysymystä ole suoraan asetettu toiselle.

6 § Jokainen ilmoitus ja pyyntö on tehtävä mikäli mahdollista lähimmälle esimiehelle sillä hänen on ensisijassa oltava selvillä kaikesta mitä tapahtuu tehdäkseen siitä sitten vuorostaan ilmoituksen edelleen.

7 § Saadusta muistutuksesta on ensi tilassa ilmoitettava lähimmälle esimiehelle.

8 § Niillä vartiomiehillä missä sotaväkeä on vahdinpäidossa avustamassa on yhteistyöhön nähden hyvää suhdetta sotilaan kanssa mikäli mahdollista ylläpidettävä sekä sotilaspäällystölle tehtävä kunniaa. Sama olkoon asian laita poliisiin nähden.

Annettu tullitarkastajan konttorissa Torniossa syyskuun 16 päivänä 1914.

*Edv. Stjernvall
v.t.*



Pekka Brännare

Tullimuisteluksia Luoteis-Lapista

Pekka Brännare (1925 - 2000) muisteli Lapin tullimiehet ry:n 75-vuotisjuhlajulkaisussa 8.3.1983:

Muoniosta on vuodesta 1553 lähtien merkittyjä tietoja paikkakuntamme oloista ja tapahtumista. Tältä ajalta olevat tiedot ovat nähtävissä ja luettavissa eri kirjoituksissa ja muisteloissa. Näiden perusteella voidaan todeta, että Muoniosta on vuonna 1788 muodostettu Ylitornion kirkkopitäjän kappeliseurakunta. Riikinjaon jälkeen vuonna 1812 Muoniosta on tullut itsenäinen seurakunta.

Ylitornio on jo 1550-luvulta lähtien ulottanut vaikutustansa tänne, sillä heikäläisellä Olli Anundinpoika Tulkilla on ollut omistus- ja nautintaoikeus Muonionväylään Muonion alustasta Visannon koskelle noin kahden peninkulman matkalla sekä Muonion parhaisiin kalajärviin.

En aio kuitenkaan yrittää mitään historian kirjoitusta vaan muistelen tässä kouluikäisenä poikasena Muonion pappilan arentaattorinpirtissä kuulemiani kertomuksia menneistä ajoista ja senaikaisista tullitapahtumista.

Tullilaitoksen toiminta oli Suomen sodan jälkeen järjestetty Tornion- ja Muonionjoen varressa aina Kolariin asti. Muonio-Enontekiö eli Luoteis-Lappi oli tämän järjestelmän ulkopuolella ns. taka-alueena eli 'Villinä maana'.

Muoniolaiset kansanmiehet ovat tiettävästi 1800-luvulta lähtien harjoittaneet kaupankäyntiä lappalaisten ja lantalaisten kesken laajalla alueella ja sen ajan mittapuun mukaan laajasti. Kaupankäynti on ulottunut Norjaan Jäämeren rannoille pohjoisessa ja Savoan sekä Pohjanmaalle etelässä. Kaupankäynnin tavaroina ovat olleet erilaiset lapin tuotteet, turkikset, poronnahat, metsänriista, kalat, voi, poronsarviliima ym. luontaistaloustuotteet.

Koska Tornioon oli pitkä matka, välttämättömiä tavaroita ei aina hankittu sieltä, vaan hankinta kohdistui vaihtokauppana Ruotsista ja Norjasta. Nämä tavarat eivät olleet laillisesti tulliselvitettyjä ja niiden myynti oli tietenkin luvatonta.

Tulliryöstö 1894

Tullitoiminnan kannalta vuodella 1894 oli Muoniossa erikoinen merkitys. Silloin tapahtui sellaista, mitä ei oltu ennen nähty eli 'tulliryöstö'.

Kolarista saapui Muonioon silloinen tullin esimies (luultavasti rajaviskaali Rynö) apunaan kaksi tullivartijaa suorittamaan tarkastusta ja etsintää kolmessa muoniolaisessa kauppa- ja kauppaliikkeessä, koska heidän tiedossaan oli Muoniossa myytävänä olevia ruotsalaisia ja norjalaisia tarvikkeita. Tullimiehet saapuivat Muonioon osaksi jalan ja osaksi veneellä väylää pitkin.

Perimätiedon mukaan tarkastus oli alkanut kirkonkylän keskustassa olevasta kauppa- ja kauppaliikkeestä. Sieltä oli löytynyt kaikenlaista tulliselvittämätöntä kauppatavaraa, jotka tullimiehet takavarikoivat.

Kylässä levisi tieto kulovalkean tavoin: tullimiehet ovat tulleet. Tämä aiheutti kahdessa muussa kauppatalossa vähän pohjoisempaa kovan kiireen vastaavanlaisten tavaroiden evakuoimiseksi kylän laidassa olevaan metsään. Kun tullimiehet tulivat pitämään tarkastusta, kuuma tavara oli jo siirretty piiloon.

Pitäjän poliisi oli nimismiehen määräyksestä ja tullimiesten pyynnöstä kuuluttanut tullimiehille apuvoimia lain nimessä takavarikoitujen tavaroiden kuljettamiseksi Muonionniskan Niemenpäähän, johon tavarat kerättiin honkalautan päällä Kolarisiin viettäväksi. Kun tavarat oli lastattu lautalle ja se oli irtoamassa rannasta, oli joukko nuoria miehiä hyökännyt ryöstämään takavarikoidut tavarat. Osa miehistä oli etelästä tulleita kulkumiehiä eli niin kutsuttuja Suomen miehiä, jotka olivat uittotöissä. Joukossa oli myös paikkakunnan miehiä.

Virkavallan ja ryöstäjien välillä oli tullut kova yhteenotto. Aseina olivat tukkikanget, uittokeksit, lauttavittat ja muuta käteen sattuvaa. Nimismies oli antanut poliisille luvan käyttää asettakin, mutta poliisi ei ollut käyttänyt, oli kai ajatellut selviävänsä em. työkaluilla. Nimismiehen on kerrottu joutuneen käyttämään asetta, mutta liekö lyijykuula ollut niin tehoton vai oliko otsaluu niin kova, ettei siihen tullut kuhmua kummempaa.

Kahakan seurauksena osa tavaroista oli mennyt virran viettäväksi Muonion koskeen, osan tavaroista olivat ryöstäjät saaneet mukaansa paetessaan lähimetsiin ja Ruotsin puolelle Muonionvaaraan. Osa tavaroista oli jäänyt tullimiesten haltuun. Tapahtumapaikan läheisyyteen oli kertynyt ihmisiä seuraamaan kahakkaa, toiset pelolla seuraten kauempaa ja toiset salaa, etteivät joutuisi aikanaan todistajiksi oikeuteen.

Ottelusta ei selvitty aivan ehjin nahoin. Muonionvaarassa nuoli haavojaan viikonpäivät muuan Juuan Antiksi kutsuttu kulkumies, luultavasti kotoisin Pielisen rannoilta Juuan pitäjästä. Hän oli saanut tukkikangesta selkäsaunan. Eräs kulkumies oli tietävästi kadonnut sinä kahakassa eikä häntä sen jälkeen löydetty mistään. On arvioitu, että hän menehtyi haavoihinsa tai pääsi karkuun muille maille.

Muutamit ryöstäjistä pakenivat aina Jäämeren rannoille Norjaan asti. Jotkut heistä olivat useita vuosia karkureissulla ja palasivat takaisin, mutta oli sellaisiakin jotka jäivät asumaan Norjaan lopuksi ikäänsä.

Tapahtuman jälkiselvitys tapahtui Muonion käräjillä. Tietävästi muutamille langes-tettiin sakkorangaistuksia kun taas karkuteillä olevat selvisivät rangaistuksitta.

Tämän tapahtuman jälkeen ja siihen liittyen löytyi Muonion kirkonkylän lähimetsistä kaikenlaista tavaraa mm. rautapatoja, kattiloita, hevosenenkiä, kirveitä, kuokkia, lapioita, kahvimyllyjä ja seinäkelloja ryöstön ja varastoitujen kätköjen jäljiltä.

Tapaus painui pikkuhiljaa unholaan niin kuin yleensä aina tapahtuu, mutta joskus vanhojen muisteluiden yhteydessä tapaus pilkahtaa esiin.

Tulliryöstön jälkeen on tietävästi ollut rauhallisempaa aikaa, sillä vastaavanlaista ei ole ainakaan julkisuuteen tullut.

Aikaa kului aina vuoteen 1909, jolloin Muoniossa oli tullin toimesta järjestetty tilapäinen tullivartio. Vartioon kuului tullivartija ja hevostullimies. Vasta ensimmäisen maailmansodan alkuvaiheessa tuli kiinteä tullivartio ja siitä lähtien toiminta vakiintui niin kuin muuallakin jokivarressa. Aluksi Muoniossa oli yleensä vain kaksi tullimiestä, joista toinen päällysmiehenä. Talviaikoina oli lisäksi hevostullimies.

Tullin toiminta Enontekiölle (Hetta) ulottui vuonna 1920, aluksi talvivartiona vakiintuen myöhemmin.

Lapin tullipiirin alueella on lukuisa joukko nykyisiä tullimiehiä, joiden isät ja iso-isät ovat olleet Muoniossa ja Enontekiöllä talvikomennuksella tai pitempiäaikaisessa palveluksessa. Talvisotaan saakka maantie aurattiin vain Muonioon asti. Muoniosta Enontekiölle oli talvisin käytössä vain hevosilla ja poroilla kuljettava tie.

9-vuotiaana tullivartiossa

Esimerkiksi torniolaisen talvikomennusmiehen lähtiessä käymään kotonaan, oli ensin tul-tava porolla Muonioon, josta pääsi linja-autolla Kaulinrantaan ja sieltä junalla Tornioon. Torniossa käyntiin tarvittiin vähintään neljä matkapäivää ja perillä oloaika sen lisäksi.

Poikasena toimin monen komennusmiehen poronhoitajana kotonani Muoniossa sen ajan kun mies oli reissussa.

Ehkä näistä seikoista johtuen opin tuntemaan jo 1930-luvulta lähtien kaikki tullimiehet, jotka täällä ovat olleet.

Kertoessani silloisten tullimiesten täällä olosta ja seurattessani aika läheltä heidän työtään, mieleeni tulee ensimmäinen tullitehtäväni talvella 1935 ollessani silloin 9-vuo-tias koulupoika. Eräänä talvipäivänä pyysi tullipäällysmies Hugo Savikuja minua suoritta-maan tullivalvontatehtävän Muoniossa olevalla rahtitavarain varastolla. Savikuja kertoi, että tullivartijat Jalmari Haapea ja isäni tullivartija Kalle Brännare ovat Kittilän kairassa hevosella partiomatkalla ja hän on sairas eikä voi lähteä valvontaa suorittamaan.

Tehtävänäni oli valvoa Hettaan vietävien elintarvikkeiden lastaus. Oli nimittäin niin, että siihen aikaan Enontekiön väestölle oli hankittu Hollannista sokeria ja Saksasta jauhoja. Tarvikkeet oli muistaakseni tuotu laivalla Vaasaan ja sieltä rautateitse Kaulin-rantaan, josta edelleen kuorma-autolla Muonioon. Viimeinen taival Muoniosta Het-taan tapahtui poroilla, joita oli noin 60.

Mennessäni tavara-asemalle, asemanhoitaja sanoi hettalaisille poromiehille, että lastaus voi alkaa. Poromiehet katsoivat toisiaan ja sanoivat, että kokeillaanpa osaako poika tehtävänsä.

Lastaus alkoi, pororaito eteni varaston oven edessä vauhdilla. Jokaisen poron re-keen nakattiin 80 kg painoinen säkki ja kun raito oli kulkenut oven ohi, sain luvuksi 62 sakkia. Kun pitkä pororaito laskeutui Ollin mäeltä Muonionjärvelle ja edelleen kohti Hettaa, tuli mieleeni oliko laskelmani oikea. Päätin suorittaa uusintalaskennan siten, että hiihdän pororaidon sivulla ja laskea uudestaan. Tätä tehdessäni poromiehet ky-syivät, mitä se poika tuossa hiihtää. Yksi miehistä vastasi, että pojalla taisi mennä rätin-ki sekaisin. En puhunut mitään, mutta totesin uuden laskennan tulokseksi 63 sakkia.

Menin laskennan jälkeen päällysmiehelle ilmoittamaan valvonnasta ja saamani lu-vun. Hän ilmoitti tiedon puhelimitse päällysmies Jussi Syväjärvelle, joka valvoi perillä purkauksen.

Tämä oli eräs sen ajan tarpeita vastaava passitusjärjestelmä ja sen toteutus. Läh-tiessäni kotiin, päällysmies kiitteli ja sanoi, että kyllä sinusta saattaa tulla vaikka tullimies. Niin kävi, että yksitoista vuotta myöhemmin minusta tuli tullimies.

Kun Käsivarren maantietä Palojoensuusta Karesuvantoon ja edelleen kohti Kilpis-järveä rakennettiin, tuli vuonna 1940 tarve sijoittaa Karesuvantoon tullimiehet valvo-maan. Aluksi heitä oli kaksi, mutta liikenteen kasvaessa tullimiehiä tarvittiin lisää.

Tullivartijaksi 1946

Norjan vastaiselle rajalle määrättiin ensimmäiset tullimiehet palvelukseen kesän ajaksi vuonna 1946. Torniolainen tullivartija Vilho Helamo määrättiin toimimaan esimiehenä ja minut ylimääräisenä tullivartijana toimimaan kaverina.

Oli heinäkuun 4. päivä 1946, kun menimme postilaitoksen kuorma-auton lavalla Muoniosta Kilpisjärvelle.

Asuntonamme oli rajavartiostolta käyttöömmme saatu faneritelttä. Tehtävämme oli tullivalvonta, passintarkastuksen suoritti rajavartiosto. Yhteistoiminta oli rajan ja tullin välillä kiinteä, virka-apua annettiin puolin ja toisin.

Palvelumme Kilpisjärvellä päättyi lokakuun lopulla, koska talveksi vartio lopetettiin. Helamo meni takaisin Tornioon ja minä talveksi Pelloon. Minun kohdallani sama toistui kesällä 1947, Kilpisjärvellä oli toisena tullivartijana Yrjö Metsälä.

Lopuksi totean tullimiehen aseman rajaseudulla muuttuneen kovasti vuosikymmenten aikana. On mieluisaa havaita, että nyt tullimies ei ole enää välttämätön paha. Jokaiseen kuntaan toivotaan tullimiehiä lisää ja otetaan avosylin vastaan.

Kuvaavana esimerkkinä voin mainita asenteiden muutoksen kun hiljattain käytiin keskustelua Muonion tulevan rajasillan paikasta. Yleisön joukossa oli sellaisiakin, joilla oli huoli miten tullivalvontaa voidaan suorittaa Muonion Niemenpäästä, jos silta rakennetaan Myllykorvaan 1,3 kilometriä nykyisestä lossipaikasta etelään päin ja tulliasema siirtyy uuden sillan korvaan. Tähän vastasin, että toivotaan parasta, mutta ei pelätä pahinta.

Pekka Brännare



Pekka Brännare viimeisinä virkapäivinä huhtikuussa 1988 Kilpisjärvellä Saivaaran edessä. - Kalervo Brännaren albumi

LAPIN TULLIMIES

SAN. OLAVI TISSARI 8.3.1978

SÄV. REIJO RISSANEN

MAESTOSO
MF

VUO - SI - A SEIT - SE-MÄN KYM-MEN-TÄ ON SIIR - TY - NYT MUIS - TO - JEN JOUK - KO - HON.
MIE - HET ON VAR - TI - O - PAI - KOIL - LAAN VAL - VO - NEET RA - JOIL - LA SUO - MEN - MAAN.
MEN NEIS - SÄ PAL - JON ON MUIS - TEL - TA - VAA, KUN PA - LAA AA - TOK - SET AI - KO - JEN TAA.

FINE
1. 2.

TUT - TU ON MEIL - LE LA - PIN MAA POH - JAN - LAH - DEN RAN - TA - MIL - TA SEL - KO - SI - EN TAA.
MIES - POL VET O - VAT VAIH - TU - NEET. I - SÄN AS - KE - LEI - SIIN PO - JAT U - SEIN AS - TU - NEET.
MON - TA ON OL - LUT VAI - HET - TA. I - LOIS - TA JA I - KÄ - VÄÄ - KIN TU - TUN AI - HET - TA.

POCO FF
MENO MOSSO

VEL - JET NYT SOI - KO - HON LAU - LU KAI - KEL - LE SIL - LE MI MEI - TÄ
VEL - JET NYT NOUS - KO - HON MAL - JA KAI - KEL - LE SIL - LE MI MEI - TÄ

26 MF
FF
D.C. AL FINE

YH - DIS - TÄÄ JA O - MAN LAU - LUN - SA SAA TÄÄ LAA - JA LA - PIN - MAA.
YH - DIS - TÄÄ JA O - MAN MAL - TAN - SA SAA TÄÄ KAI - RAIN KUL - TA - MAA.

Vuosia seitsemänkymmentä on
siirtynyt muistojen joukkohon.
Tuttu on meille Lapinmaa
Pohjanlahden rantamilta tuntureitten taa.

Veljet, nyt soikohon laulu tää
kaikelle sille, mi meitä yhdistää.
Ja oman laulunsa saa
tää laaja Lapinmaa.

Miehet on vartiopaikoillaan
valvoneet rajoilla Suomenmaan.
Miespolvet ovat vaihtuneet
Isän askeleisiin pojat usein astuneet.

Veljet, nyt nouskohon malja tää
kaikelle sille, mi meitä yhdistää.
Ja oman maljansa saa
tää laaja Lapinmaa.

Menneissä paljon (on) muisteltavaa,
kun palaa aatokset aikojen taa.
Monta on ollut vaihetta,
iloista ja ikävääkin jutun aihetta.

Lapin Tullimiehet ry:n
70-vuotisjuhla 8.3.1978

Lapin Tullimiehet ry

Säännöt 12.12.2007

1 §

Nimi ja kotipaikka

- 1) Yhdistyksen nimi on "Lapin Tullimiehet" ry.
- 2) Yhdistyksen kotipaikkana on Tornion kaupunki, jossa sen hallitus sijaitsee.
- 3) Yhdistys liittyy paikallisena jäsenyhdistyksenä Tulliliitto ry:hyn, josta näissä säännöissä jäljempänä käytetään nimitystä liitto.

2 §

Tarkoitus ja tehtävät

- 1) Yhdistyksen tarkoituksena on koota Pohjoisen tullipiirin alueella olevaa tullihenkilökuntaa yhteistoimintaan näiden sekä liiton sääntöjen mukaisesti.
- 2) Tarkoituksensa saavuttamiseksi on yhdistyksen tehtävänä:
 - a) toimeenpanna kokouksia, opintokursseja, urheilu- ja virkistystilaisuuksia.
 - b) valvoa paikallisena elimenä jäsentensä taloudellisia ja oikeudellisia etuja, kohottaa heidän ammatillista ja sivistyksellistä tasoaan toimittamalla anomuksia ja kirjelmiä asianomaisiin virastoihin ja tekemällä toiminta-alaan kuuluvista asioista esityksiä aloitteita liiton kokouksille.

3 §

Liittyminen

- 1) Yhdistyksen jäseneksi pääsee jokainen sen toimialueella palveleva tullimies, joka sitoutuu noudattamaan yhdistyksen ja liiton sääntöjä sekä niiden hallintoelinten määräyksiä.
- 2) Jäseneksi aikovan on siitä tehtävä kirjallinen anomus yhdistyksen johtokunnalle ja annettava henkilöllisyydestään ne tiedot, joita johtokunta pitää tarpeellisenä.
- 3) Liittyessään suorittaa jäsen yhdistykselle vuosikokouksen määräämän kirjamaksun sekä vuotuisen jäsenmaksun kahdesti vuodessa tammi-maalis- ja heinä-syyskuun aikana.

4 §

Eroaminen ja erottaminen

1) Jäsen voi erota yhdistyksestä ilmoittamalla siitä kirjallisesti johtokunnalle tai sen puheenjohtajalle tai suullisesti yhdistyksen kokouksen pöytäkirjaan yhtä kuukautta aikaisemmin. Eronneen jäsenen on suoritettava yhdistykselle kaikki voimassa olevat maksunsa kuluva puolivuotiskauden loppuun.

2) Jäsen voidaan erottaa yhdistyksestä:

- a) jos hän jättää säädetyt yhdistykselle tulevat maksut suorittamatta ilman johtokunnan hyväksymiä syitä yli kahden kuukauden suorituskauden päättymisestä,
 - b) jos hänen havaitaan toiminnallaan vahingoittavan yhdistyksen ja liiton toimintaa, työskentelevän vastoin näitä ja liiton sääntöjä tai yhdistyksen ja liiton hallintoelinten päätöksiä,
 - c) jos hän käyttäytymisellään tai muulla toiminnallaan alentaa tullimiesten ammattikunnan mainetta tai esiintyy epätoverillisesti järjestötovereitaan kohtaan.
- 3) Ehdotuksen jäsenen erottamisesta tekee yhdistyksen johtokunta yhdistyksen kokoukselle, joka vähintään 3/4 äänten enemmistöllä päättää erottamisesta. Jäsenmaksujen suorittamisen laiminlyönnestä aiheutuvat erottamiset päättää johtokunta.
- 4) Erotettavaksi ehdotetulle jäsenelle on annettava tieto ja ilmoitettava, missä yhdistyksen kokouksessa asia käsitellään ja on hänelle annettava tilaisuus jättää kokoukselle kirjallinen vastine tai saapua henkilökohtaisesti puolustautumaan.
- 5) Eronnut tai erotettu jäsen menettää kaikki oikeutensa yhdistykseen ja liittoon.
- 6) Eronnut tai erotettu jäsen voidaan yhdistyksen kokouksen päätöksellä ottaa uuteen jäsenenä yhdistykseen.

5 §

Hallinto

1) Yhdistyksen toimintaa johtaa sen lainmukaisena hallituksena johtokunta, joka edustaa yhdistystä ja valvoo sen toimintaa.

2) Johtokuntaan kuuluu vuosikokouksen

- a) kahdeksi vuodeksi kerrallaan valitsema puheenjohtaja ja,
 - b) vuodeksi kerrallaan valitut jäsenet siten, että jokaiselta alueelta (neljä aluetta) pyritään valitsemaan yksi johtokunnan jäsen / alkava 15 jäsentä.
- Johtokunnan jäseniä voi olla vähintään 4 ja enintään 12.

Alueet ovat seuraavat:

I-alue: Tornion ja Kemin kaupungit, Ylitornion, Pellon ja Kolarin kunnat, Oulun lääni poislukien Kuusamon ja Kuhmon kaupungit

II-alue: Muonion ja Enontekiön kunnat

III-alue: Inarin ja Utsjoen kunnat

IV-alue: Sallan kunta, Kuhmon, Rovaniemen ja Kuusamon kaupungit.

- c) johtokunta valitsee keskuudestaan varapuheenjohtajan ja muut tarpeelliset virkailijat. Sihteeri ja rahastonhoitaja voidaan valita myös johtokunnan ulkopuolelta.
- d) johtokunta on kaikesta toiminnasta ensisijassa vastuussa yhdistyksen vuosikokoukselle.
- e) johtokunta on kokonaisuudessaan vastuussa yhdistyksen rahavarojen ja muun omaisuuden hoidosta.
- f) johtokunta kokoontuu puheenjohtajan tai varapuheenjohtajan kutsusta tarpeen vaatiessa tai jos joku johtokunnan jäsenistä sitä vaatii.
- g) päätökset johtokunnan kokouksissa tehdään yksinkertaisella äänten enemmistöllä ja äänten mennessä tasan voittaa se mielipide, jota toimessa oleva puheenjohtaja äänestää.
- h) johtokunta on päätösvaltainen, jos puheenjohtaja tai hänen sijaisensa ja vähintään puolet johtokunnan jäsenistä on saapuvilla.
- i) yhdistyksen nimen kirjoittavat puheenjohtaja ja sihteeri molemmat yhdessä tai toisen estyneenä ollessa varapuheenjohtaja toisena.

6 §

Kokoukset

- 1) Korkein määräämisvalta yhdistyksessä on sen kokouksella. Vuosikokous pidetään helmi-maaliskuun aikana.
- 2) Muita kokouksia pidetään tarpeen vaatiessa silloin,
 - a) kun johtokunta pitää sitä välttämättömänä tai
 - b) jos vähintään 40% yhdistyksen jäsenistä sitä kirjallisesti johtokunnalta vaatii, erityisesti ilmoitettua asiaa varten.
- 3) Kutsu yhdistyksen vuosikokoukseen on tiedotettava jäsenistölle postissa lähetettävien kutsukortein vähintään 15 vuorokautta aikaisemmin ja muihin kokouksiin 3 päivää aikaisemmin.
- 4) Vuosikokouksessa:
 - a) valitaan kokouksen virkailijat, todetaan kokouksen laillisuus ja toimitetaan muut tarpeen vaativat toimenpiteet,
 - b) käsitellään edellisen vuoden toiminta- ja tilikertomukset ja tilintarkastajain lausunto,
 - c) päätetään hallituksen vastuuvapaudesta ja vahvistetaan tilinpäätös,
 - d) vahvistetaan talousarvio kuluvalle vuodelle,
 - e) määrätään kirjausmaksun ja jäsenmaksujen suuruus,
 - f) käsitellään ja päätetään vuosikokoukselle jätetyistä alustuksista ja esityksistä,
 - g) valitaan yhdistyksen puheenjohtaja, joka samalla on myös johtokunnan puheenjohtaja, joka toinen vuosi ja valitaan johtokunnan muut jäsenet sekä tilintarkastajat ja heidän varamiehensä.
- 5) Vuosikokoukselle aiotut asiat, joita ovat oikeutetut esittämään yhdistyksen jäsenet, johtokunta ja liiton hallitus, on jätettävä johtokunnalle viimeistään tammikuun 15 päivään mennessä ja niistä on kokouskutsussa mainittava.
- 6) Muissa kokouksissa käsitellään ne asiat, joita varten kokous kutsutaan koolle ja on niistä kokouskutsussa mainittava.

7 §

Tilit ja tilien tarkastus

- 1) Yhdistyksen tilit päätetään kalenterivuositain.
- 2) Johtokunnan tulee jättää tilit tilintarkastajille viimeistään seuraavan vuoden tammi-kuun 30 päivään mennessä.
- 3) Tarkastuksesta on tilintarkastajain annettava johtokunnalle perusteltu kirjallinen lausunto viimeistään helmikuun 10 päivään mennessä, jossa tulee ilmetä mahdolliset muistutukset ja huomautukset sekä että puoltavatko tilintarkastajat tili- ja vastuuvapauden myöntämistä ja tilinpäätöksen vahvistamista.
- 4) Tilintarkastajilla on oikeus milloin tahansa toimittaa tarkastuksia tilinpidossa ja varojen hoidossa, tutkia johtokunnan raha-asioita koskevia päätöksiä sekä antaa mahdollisista havaitsemistaan virheistä ja laiminlyönneistä selostus yhdistyksen kokoukselle ja tulee heistä yhden olla läsnä vuosikokouksessa.

8 §

- 1) Yhdistyksen kokouksissa toimitetaan vaalit suljetuin lipuin, äänestykset avoimesti. Äänten mennessä tasan ratkaisee vaaleissa arpa. Äänestyksissä voittaa se mielipide, jota toimessa oleva puheenjohtaja äänestää.
- 2) Muutokset näihin sääntöihin voidaan tehdä vain vuosikokouksessa ja vaaditaan niiden hyväksymiseen vähintään 3/4 äänten enemmistö sekä että sääntöjen muutos-ehdotus on säädetyssä järjestyksessä otettu työjärjestykseen.
- 3) Yhdistyksen purkamisesta on päätettävä kahdessa yhdistyksen kokouksessa, joista toinen on vuosikokous, ja vaaditaan tällöin molemmissa kokouksissa vähintään 3/4 äänten enemmistöllä tehty yhtäpitävä purkamispäätös sekä että aiotusta purkamisesta on säädetyssä järjestyksessä tehty aloite ja kokouskutsuissa siitä ilmoitettu.
- 4) Yhdistyksen purkautuessa jätetään varat sen jälkeen kun sitoumukset ja velat on suoritettu liiton hallintaan. Ellei vuoden kuluessa perusteta uutta vastaavanlaista yhdistystä, jäävät varat Tulliliiton omaisuudeksi.
- 5) Jos liitto on jo aikaisemmin purettu, niin tehtäköön siinä kokouksessa, jossa yhdistyksen purkamisesta lopullisesti päätetään, päätös varojen käytöstä niin että ne jaetaan tullivartijain alaikäisille lapsille ja ellei heitä ole tullivartijain leskille.
- 6) Yhdistyksen säännöt eivät saa olla ristiriidassa liiton sääntöjen kanssa.

III OSA

Tullimiesten toimintaympäristö - rajanylityspaikkojen taustoja ja historiaa

Jari Kurkinen



Tornion ja Haaparannan kaupungit yhdistänyt ns. Handolinin silta rakennettiin Haaparannan lennätinpäällikkö Carl Handolinin toimesta vuosina 1886–87. Se oli puurakenteinen, 393 metriä pitkä ja kaksi metriä leveä kävelysilta. Sillan molemmissa päissä oli tullivartiot ja keskellä puinen koppi, jonne maksettiin siltamaksu, 50 penniä tai 50 äyriä. - Kerttu Husan aalbumi



Handolinin silta Haaparannalta kuvattuna. - Pohjolan Sanomien arkisto



Tornion eteläkarttutupa 1921 Tornion täyttäessä 300 vuotta. - Tullimuseon kuva-arkisto

Yhteydet Ruotsiin ja Norjaan ennen talvisotaa

Tornio – Suomen portti länteen

Kuningas Kustaa II Aadolf perusti Tornion kaupungin 1621. Sen liikenteellinen erityisasema syntyi Ruotsin ja Venäjän 1809 solmimassa Haminan rauhassa. Tuolloin Venäjän tsaari Aleksanteri I määräsi Ruotsin ja Venäjän välisen rajan kulkemaan pitkän Tornionjokea, mutta niin, että joen länsirannalla, Suensaarella, sijaitseva Tornio jäi Suomen suuriruhtinaskunnan puolelle. Uusi raja jakoi suomenkielisen Tornionjokilaakson erottaen kylät ja perheet kahden eri valtion alueelle. Raja oli kuitenkin vain muodollisuus, jokilaakson ihmiset olivat vuosisatoja hoitaneet asioitaan molemmilla puolilla Tornionjokea. Pienestä ja syrjäisestä Tornioista muodostui kaupapaupunki ja samalla vilkas läpikulkupaikka. Tornionjoen länsipuolisten alueiden ja Tornion välisten yhteyksien vähennyttyä uuden rajan myötä perustettiin Ruotsin puolelle Haaparannan kaupunki vuonna 1842.

Ensimmäisen maailmansodan päätyttyä ja Suomen itsenäistyttyä elettiin Torniossa täydellistä hiljaiseloa. Tornion ja Haaparannan välinen yhdysrata valmistui huhtikuun alussa 1919 ja se helpotti olennaisesti maiden välistä liikennettä. Kaupunki oli pieni: vuonna 1920 asukkaita oli vajaa 1 800 ja kymmenen vuotta myöhemmin noin 2 300.

Torniossa oli tulliasema ja tavaramakasiini, jotka toimivat rautatieaseman vieressä. Ruotsiin suuntautunutta maaliikennettä palvelivat lisäksi Hallituskadun päässä ollut Eteläinen vahtitupa ja Näränperässä Pohjoinen vahtitupa.

Tornion ja Haaparannan kaupungit yhdistänyt ns. Handolinin silta rakennettiin Haaparannan lennätinpäällikkö Carl Handolinin toimesta vuosina 1886–87. Silta palveli päivittäisiä ostosmatkoja ja se purettiin pengertien valmistuttua 1930.



Tie Haaparannalta Tornioon 1930-luvulla. - Tullimuseon kuva-arkisto

Tornion yhdisti Haaparantaan soistuva Näränperän maakannas, jota pitkin oli ainoa maantieyhteys Suomesta Ruotsiin. Rajalla oli tsaarinvallan aikainen, punaisesta graniitista tehty, Venäjän valtakunnan vaakunalla varustettu rajakivi sekä vuonna 1904 rakennettu puinen tullirakennus.

Keväällä 1929 havahduttiin Tornion tullipiirissä yhä kasvavaan kansainväliseen matkailijaliikenteeseen. Tornion tullikamari anoi toukokuussa tullihallitukselta lupaa pitää Tornion eteläinen vahtitupa avoinna vuorokauden ympäri, se kun oli Tornioista Haaparannalle suunnitellun uuden pengertien varrella.

Tornion ja Haaparannan välinen pengertie rakennettiin 1930. Ruotsin ja Suomen viranomaiset päättivät, että kummankin maan omistamalla pengerosuudella noudatetaan kyseisen maan liikennesääntöjä. Tämä olikin tärkeä määräys, sillä Suomesta Ruotsiin ajettaessa siirtyivät autot oikeanpuoleisesta vasemmanpuoleiseen liikenteeseen maiden rajaviivan kohdalla.

Maantiepenger Tornion ja Haaparannan välillä otettiin käyttöön 8. 7. 1930. Uuden pengertien valmistuttua kansainvälinen liikenne lisääntyi olennaisesti. Näistä asioista kirjoitti rajatarkastaja Tornberg Tornion kaupunginhallitukselle marraskuussa 1930:

"Varemminkin sallittiin sekä Haaparannan että Tornion asukkaiden vapaasti liikennöidä hevosillaan ja autoillaankin rajan yli sikäli, että esim. haaparantalainen sai tuoda kyytiin ja tavarakuormankin Tornioon ja Tornion kaupungin alueelle, mutta ei viedä Suomesta kyytiä tai tavaraa, paitsi yksityinen omaa tarvetta varten ja omalla kuljetusneuvollaan. Tällaista liikettä ei katsottu sellaiseksi ammattimaisen liikkeen harjoittamiseksi Suomessa, johon ulkomaalaisella tulisi olla asianomaisen maaherran antama lupa elinkeinolain 279.1919 2 §:n mukaisesti. Tällainen laintulkinta tällä rajalla on johtunut vuosisataisesta käytännöstä ja perustuu se osaksi erinäisten sopimusten määräyksiin liikenteestä tällä rajalla".



Liikenteenohjaus Haaparannalta Tornioon 1960-luvun puolivälissä. Ruotsi siirtyi oikeenpuoleiseen liikenteeseen 3. syyskuuta 1967. - Tornion tullin arkisto

Joustava liikennöintikäytäntö kuitenkin loppui elokuun alussa 1930, kun uusi asetus Suomen ja Ruotsin välillä tehdyn ajokorttien ja henkilömoottoriajoneuvojen rekisteröimistodistusten molemminpuolista hyväksymisestä astui voimaan. Aikaisempaa vapaampaa tulkintaa ei enää voitu soveltaa. Ammattimaisessa liikenteessä olevat ruotsalaiset autot pysäytettiin nyt Tornion eteläisellä rajavartioasemalla tiepenkereen Suomen puoleisella osalla. Ammattimaisen kuorma-autoliikenteen kuormat oli uudelleen kuormattava toiseen, joko ruotsalaiseen tai suomalaisen kuorma-autoon rajan molemmin puoleisilla rajavartioasemilla. Tällainen järjestely häiritsi merkittävästi liikennettä. Yksityiset kuorma-autot olivat edullisemmassa asemassa tässä suhteessa, mutta niilläkin oli muodollisuuksia ja lisämenoja rajan yli liikkeessään. Rajatarkastaja Tornberg ehdotti, että sallittaisiin kaikkien Torniossa ja Haaparannalla rekisteröityjen autojen vapaasti kulkea ilman mitään muodollisuuksia ja maksuja rajaliikenteessä Tornion ja Haaparannan kaupunkien alueilla. Autoilla tulisi olla molemmissa maissa voimassaoleva autovakuutus sekä niiden tulisi mennä tullen ilmoittautua kummankin maan rajavartioasemilla. ”Näitä autoja ei toistaiseksi ole niin monta, ettei niitä pian opittaisi tuntemaan ja niistä voitaisi pitää lukua ja huolta niiden rekisteröimispaperien nojalla”, totesi rajatarkastaja Tornberg. Kesällä 1931 sallittiin ympärivuorokautinen liikenne myös Näränperän kautta.

Liikenne Tornion ja Haaparannan välisellä maantiepenkereellä oli ajoittain hyvin vilkasta. Rajatarkastaja Tornberg ehdotti marraskuussa 1935 Suomen puoleiselle maantiepenkereen osuudelle 20 km tuntinopeusrajoitusta, ”koska pengeri on vain 5 metrin levyinen ja usein liukas ja rapakoinen”.

Joen ylitse Ruotsiin

Ihmisten kanssakäyminen Tornion- ja Muonionjokilaaksossa ”väylän yli” on ollut vilkasta ja luonnollista jokivarren asukkaille siitä saakka, kun asutusta alueella on ollut olemassa. Vuosisatojen ajan kuljettiin kesäisin veneellä ja talvella hiihtäen. Eteläisemmässä jokilaaksossa kuormia kuljetettiin hevosilla ja pohjoisemmilla alueilla poroilla. Autojen merkitys lisääntyi vähitellen 1920-luvulta alkaen myös Ruotsissa pitkään jatkuneen hevosten näivetystaudin vuoksi, joka rajoitti normaalia kanssakäymistä ja osittain rajakaupan kuljetuksia. Tornionjokilaakson asukkaiden vuosisataisia yhteyksiä hoidettiin itsenäisyytemme kahtena ensimmäisenä vuosikymmenenä melko vapaasti. Rajan ylitystä valvoivat kuitenkin kummankin maan tulliviranomaiset.

Suomen ja Ruotsin välinen kuorma-autoliikenne oli Tornionjokilaaksossa maailmansotien välissä melko vähäistä. Tähän oli useita syitä: Tornionjoen ylitse ei ollut siltoja tai losseja, joten ainoastaan talvinen jäätieliikenne oli mahdollista. Tornion tullikamari pyrki ohjaamaan liikenteen Tornion kautta valvonnan helpottamiseksi. Pienimuotoisen rajakaupan piirissä liikkui lähinnä maataloustuotteita, joita oli totuttu vuosisatojen ajan kuljettamaan talvella jääteitä pitkin hevosilla tai kesäisin veneillä.

Tornionjokilaaksosta oli 1920-luvulla vientiä Ruotsin puolelle. Se helpottui olennaisesti Tornion ja Kaulirannan välisen rautatien valmistuttua 1928. Tavaravirrat keskittyivät kulkemaan yhä enemmän Tornion ja Haaparannan välisen rautatiesillan kautta. Suomalaisia vientituotteita olivat mm. puutavara, kala, voi sekä lihatuotteet, jotka kulkivat Torniossa sijainneen vientiteurastamon kautta. Tornionjokilaakson pohjoisimmista osista vietiin Ruotsiin mm. tervaa ja porotuotteita.

Merkittävä vientituote oli myös karjan rehuksi tarkoitettu heinä, jota kuljetettiin talvisin jääteitä joen ylitse. Sitä vietiin talvella 1924–25 noin 150 000 kiloa. Huhtikuussa 1925 Tornion lehdessä julkaistussa lehtiutisessa ei mainittu, olisiko kuljetuksissa ollut mukana myös kuorma-autoja.

Rajatarkastaja Tornberg organisoï myös itse heinän kuljetuksia. Se johtui lähinnä siitä, että ruotsalaisia ja suomalaisia hevosia ei saanut päästää kosketuksiin toistensa kanssa, ja talolliset kyselivät rajatarkastajalta, miten heinän vienti tulisi suorittaa. Tornberg raportoi tullihallitukselle talvella 1930: ”Matkani aiheutui siitä, että halusin järjestää parista paikasta Ylitorniolla heinien viennin Ruotsiin. Närkin kylässä tämä kävikin päinsä erinomaisesti kun siinä voidaan suoraan rautatien rantaraiteelta viedä heinäpaalit jälle, missä ne kuormataan autoihin ja jätse viedään yli rajan.”

Tullimuodollisuuksia väljennettiin 1920-luvun lopulla ja suomalaiset saattoivat tuoda tavaraa Ruotsista useamman eri ylityspaikan kautta. Tullihallituksesta kirjoitettiin rajatarkastajalle toukokuussa 1929: ”-- tullihallitus on määrännyt, että niissä tapauksissa, jolloin rajan yli tapahtuva tavarantuonti on niin suuri, että tulli tavaroista nousee yhteensä yli 20 markan, saadaan tuoda tavaroita, maksamalla säädetty tulli, Tornion tulliaseman lisäksi myöskin Ylitornion Alkkulan rajavartioaseman, Pellon aseman, Kolarin aseman ja Muonion aseman kautta. --Näille asemille annetaan käyttöön voimassaoleva tullitariffi.”

Kun hevosliikenne pohjoisrajalla oli hyvin rajoitettua ja Suomesta piti kuljettaa tiiliä, heinää ja muitakin tavaroita Ruotsiin, alkoivat rajapitäjien asukkaat tammikuussa 1939 vaatia oikeutta ajaa autoilla Tornionjoen ylitse. Ruotsissahan liikenne oli jo järjestetty siten, että ruotsalaisautot saivat kulkea rajan yli virallisista ylikulkupaikoista.



Aavasaksan siltaa rakennettiin keväällä 1965. Etualalla lossi- ja jäätieramppi Suomen puolella.
- Sakkeuksen poikien albumi

Suomalaisautot eivät oikeastaan saaneet tulla tai mennä Ruotsiin muualta kuin Tornion eteläisen vartioaseman kautta. Ruotsissa sallittiin suomalaisten autojen mennä pitemmällekin kuin vain rajan ylitse noudattaen voimassa olleita määräyksiä.

Rajatarkastaja Tornberg ehdotti tullihallitukselle osoittamassaan kirjeessä, että ruotsalaiset autot saisivat kulkea muualtakin Torniojoen ylitse, varsinkin noutaessaan tavaroita raja-asemilta, sillä rajavartijat voivat valvoa, että autot palaavat myös takaisin. Hän tiedusteli, voitaisiinko Suomessa suostua siihen, että ruotsalaiset autot saisivat kulkea talvisin Suomen auratuilla teillä. Rajaseudulla ei tuohon aikaan talvisin päässyt ajamaan kuin Kaulirannan ja Muonion väliä, jota talvisin aurattiin. Ruotsissa olivat kaikki pohjoisetkin tiet auratut ja liikennöinti siis laajempaa.

Liikenteen ongelmia Suomen puoleisessa Tornionjokilaaksossa kuvastaa rajatarkastaja Tornbergin kirje tullihallitukselle helmikuussa 1939. ”--Viime sunnuntaina tuiskui täällä niin vahvasti lunta, ettei teitä Tornionjoen yli ole vielä saatu auratuksi. Kun minun on mentävä Tornioista autolla ensiksi Ruotsin puolta Ylitorniolle ja siitä joen poikki Suomen puolen auratulle tielle, en pääse vielä lähtemään Ylimuonioon, ennen kuin tie joen yli aurataan. Auraus toimitettaneen aivan ensi päivinä, kun Suomen puolen maantiet ensiksi saadaan kuntoon auratuiksi.”

Matkailu lisääntyi ja pohjoismaisia henkilöautoja saapui yllättäen maahamme myös Ylitornion kautta keväällä 1939. Joku autoista oli ehtinyt jatkaa matkaansa kohti Rovaniemeä, mutta muut kerättiin rautatieasemalle odottamaan tullihallituksen tarkempia ohjeita.

Puolustusministeriö ehdotti rakennettavaksi Tornionjoen ylittävän sillan Ylitornion kohdalle maaliskuussa 1941. Tällä aloitteella oli luonnollisesti sotilaspoliittiset tarkoitukset, ja se hautautui jatkosodan sytyttyä, kuten niin monet muutkin rauhan-aikaiset hankkeet.

Pellosta on ollut ikimuistoisista ajoista vilkas liikenne Tornionjoen länsipuolelle. Pohjolan Sanomissa oli tammikuussa 1927 kirjoitus, jossa toivottiin lossia joko Turtolan tai Pellon kohdalle. Suomalaiset ja ruotsalaiset viranomaiset sopivat lossiyhteyden saamisesta Pellon kohdalle keväällä 1933 ja kesäkuussa Oulun läänin maaherra Pehkonen ja Norrbottenin maaherra Gärde tutustuivat mahdolliseen lossipaikkaan. Tästä hankkeesta myös TVH antoi vuotta myöhemmin lausuntonsa. Kun työn suorittamista varten ei kuitenkaan osoitettu tarpeellisia määrärahoja, jäi lossiyhteys toteutumatta.

Seuraavan kerran lossihanketta vauhditettiin talvisodan aikana, joulukuussa 1939, jolloin Tornionlaakson kuntain keskustoimikunta pyrki saamaan lossiyhteydet samalla kertaa myös Kolariin, Muonioon ja Karesuvantoon. Väli rauhan aikana neuvotteluja jatkettiin kaikkien neljän lossin osalta ja Pellon lossin piirustukset oli jo kiireellisimpänä hyväksyttykin.

Myös Kolariin suunniteltiin ylikulkupaikkaa. Tornionlaakson kuntain Keskustoimikunta totesi perusteluissaan syyskuussa 1940 ulkoministeriölle: ”Kun Kolarin kirkonkylä tulee lähivuosien aikana yhdistettäväksi Kolarin – Kurtakon – Kallon kautta rakennettavalla maantiellä Kittilän kirkonkylän sekä Ounasjokilaakson kanssa, muodostuu Kolarista Pohjois-Suomen ja Ruotsin välisiä liikenneyhteyksiä silmällä pitäen tarkoituksenmukainen ylikulkupaikka.”

Hiljainen Muonion kirkonkyläkin alkoi vilkastua ennen talvisotaa. Ulkomaalaisia matkailijoita kulki maaliskuussa 1938 Ruotsin Muodoslompolon ja Muonion jäätien kautta uuteen, juuri avattuun Pallastunturin lomahotelliin. Turisteja saapui sekä ulkomaanpassailla että pohjoismaisilla matkakorteilla. Virallinen ulkomaalaisten rajanylityspaikka oli Torniossa. Rajavartijat eivät kuitenkaan uskaltaneet palauttaa matkailijoita Ruotsiin.

Varhaisia Ruotsiin liikennöineitä oli myös muoniolainen Paavo Pietikäinen (1905 – 92). Hänestä rajatarkastaja Tornberg kirjoitti huhtikuussa 1939: ”Pietikäinen soitti minulle tänään ja pyysi saada aurata tien Ruotsin puolelle yli rajan ja ilmoitti samalla, että hänellä olisi aikomuksenaan mennä Ruotsin puolta käymään Karesuvannossa, ei minulla ole mitään auraamista vastaan, mutta on hänen mentävä vartioaseman kautta ja vielä merkittävä auton numero ja laatu ja palattava samaa tietä takaisin.”

Tornionlaakson kuntain keskustoimikunta ehdotti Muonion yhdistämistä Ruotsin puoleiseen tieverkostoon talvisodan aikana joulukuussa 1939 todeten lausunnossaan, että ”Muonion kirkonkylää jo nykyisellään voidaan pitää sellaisena liikennesolmukohtana, joka olisi yhdistettävä naapurivaltakunnan tieverkkoon.”

Enontekiön kunta oli liikenteellisesti poikkeusasemassa. Alue oli köyhää ja sinne oli eteläisestä Suomesta pitkä matka ja kuljetukset tulivat kalliiksi. Kuntalaisilla oli oikeus tullivapaasti tuoda tavaraa naapurimaista omiksi tarpeikseen. Samoin kotona valmistettujen tuotteiden tulliton vienti oli sallittu. Valtiovarainministeriö myönsi anomuksesta myös Enontekiön kauppiaille lupia tullittomaan tuontiin ja vientiin.

Käsivarrentie päättyi ennen sotia Enontekiön Palojoensuun kylään, josta Karesuvantoon kuljettiin Ruotsin puoleista maantietä. Tornionlaakson kuntain keskustoimikunta teki joulukuussa 1939 aloitteen lossin hankkimiseksi palvelemaan Suomen ja Ruotsin välisiä liikenneyhteyksiä Karesuvannossa. Toimikunta totesi perusteluissaan: ”Enontekiön Karesuvannon kylä on aikaisemmin suuressa määrin käyttänyt hyväkseen Ruotsin puolen tieverkkoa ja joen ylikulku onkin täällä ollut vilkasta. Kun Palojoensuun - Karesuvannon maantie valmistuu, tulee paikallinen asutus ilmeisesti suuntaamaan huomionsa Suomen puolella oleviin liikennekeskuksiin. Paikallista

asutusta silmälläpitäen ei lossiyhteyden järjestäminen Karesuvantoon siis ehkä enää olisi välttämättömän tarpeen vaatima. Vastaista matkailuliikennettä varten on lossiyhteyden järjestämistä kuitenkin pidettävä tarpeellisena.”

Suomen ja Norjan välinen rajaliikenne

Suomen ja Norjan välillä ei ollut kuorma-autoliikennettä ennen vuotta 1940. Tämä johtui siitä, että Suomen ja Norjan tieverkkoja ei oltu yhdistetty. Ainoa mahdollisuus päästä autolla Suomesta Norjaan 1930-luvulla oli käyttää pientä norjalaista lossia, joka liikennöi Petsamon Salmijärven ja Norjan Svanvikin välillä.

Vaikka varsinaisia maanteitä ei ollutkaan, yhdisti pohjoisia naapurikansoja liikenteellisesti toisiinsa monet epäviralliset kulkureitit, poropolut ja vesistöt. Eniten käytettyjä polkureittejä olivat Enontekiön Palojoensuusta Kilpisjärvelle ja edelleen Norjaan Skibotniin johtanut porotie. Suomen käsivarren poikki johti talvitie Ruotsin Kuttaisista Norjan Kautokeinoon. Tenojoen varren pikkukylistä ja Utsjoen kirkolta kuljettiin Norjaan kesäisin veneellä Tenon ylitse ja talvelle jäätä pitkin. Vuonna 1920 Tarton rauhassa Suomelle luovutetun Petsamon asukkaat käyttivät kulkureittinään Suomen ja Norjan rajajokena ollutta Paatsjokea. Jäämeren rannikon kalastajakylistä käytiin Norjan Kirkkoniemessä kalastajaveneillä.

Pohjois-Suomen ja Norjan välisiä kuljetuksia tarkasteltaessa on hyvä muistaa, että Petsamon, Inarin, Utsjoen sekä Enontekiön pitäjien paikalliset asukkaat olivat oikeutettuja tullitta maahantuomaan omiksi tarpeikseen kaikkia maahantuotaviksi luvallisia tavaroita, mutta ei ylellisyystavaroita. He olivat myös oikeutettuja viemään maasta tullitta kaikkia pitäjänsä kotitekoisia tuotteita. Valtiovaraministeriö oikeutettiin myöntämään vastaavanlaisia vienti- ja tuontilupia myös näiden kuntien alueella toimiville kauppiaille. Siksi kuntalaiset tekivätkin enemmän kauppaa naapurimaiden kuin suomalaisten yritysten kanssa.

Asetus Suomen ja Norjan välillä tehdyn ajokorttien ja henkilömoottoriajoneuvojen rekisteröimistodistusten molemminpuolisesta hyväksymisestä astui voimaan 20.12.1930. Asetus ei kuitenkaan koskenut ammattimaista liikennettä, joka oli vielä tavallaan sopimuksettomassa tilassa.

Enontekiön ja Utsjoen Norjan-liikenne

Norjalaiset tekivät Enontekiön suunnalla aloitteen tammikuussa 1931. Altalainen Altenfjord Handelstandsföreningen olisi tuonut kalakuorman joko laajan tunturiin poikki Enontekiölle tai Enontekiön poikki Ruotsiin. Heillä oli Ford-vyöauto, kuorma-auto, jonka pyörien ympärille oli asennettu kumiset telat, joiden avulla ajoneuvo pystyi liikkumaan paksussa lumessa. Suomalaiset eivät antaneet näille pioneereille kuljetuslupaa vedoten siihen, että edellisen vuoden lopussa voimaan astunut Suomen ja Norjan välinen sopimus ajokorttien ja ajoneuvojen rekisteritodistusten molemminpuolisesta hyväksymisestä ei koskenut ammatiliikennettä.

Enontekiön alueen kautta ovat norjalaiset oikaisseet Ruotsiin jo vuosisatojen ajan. Samoin ovat menettelleet ruotsalaiset matkatessaan Norrbottenista Ruijaan. Aikaisemmin liikenne oli tapahtunut poroilla, mutta 1930-luvun taitteessa näille käsivarren oikoteille ilmestyi ensimmäisiä moottoriajoneuvoja.

Norjalaisten harjoittama liikenne suuntautui 1930-luvun alussa lähinnä Kautokeinon kylästä Karesuvantoon ja sieltä joen ylitse Ruotsiin. Kautokeinosta Karesuvantoon kulki Syväjärven erämaatalon kautta vanha postitie, joka oli käytännössä ainoastaan suolle rakennettu pitkostie telapohjineen. Tätä tietä käyttivät myös kolme ranskalaista Citroen-autoa, jotka kesällä 1930 tulivat Altasta Karesuvantoon.

Rajatarkastaja Tornberg suositteli maaliskuussa 1931, että tällainen kauttakululiikenne sallittaisiin. Hän perusteli kuljetuslupaa sillä, että Enontekiön alue muutenkin nauttii tullivapaan alueen eduista. Lisäksi hän pyrki säästämään valtion varoja, koska tämän erämaatien vartiointi olisi ollut vaikeata tai ehkä täysin mahdotonta. Hän kuitenkin edellytti, että tavaran kuljettajat raportoivat kuljetetuista tavaramääristä Enontekiön nimismiehelle.

Puuttuva tieyhteys Norjasta Kilpisjärven kautta Suomeen koettiin ongelmaksi etenkin Norjassa. Norjalaiset tiedustelivat Suomelta huhtikuussa 1932 mahdollisuuksista rakentaa tie Skibotnista Enontekiölle. Suomalaiset kuitenkin kieltäytyivät valtion rahapulaan vedoten saman vuoden marraskuussa.

Rajatarkastaja Ali Tornberg järjesteli 1934 Enontekiön rajaliikennettä uuteen malliin. Hän neuvotteli tullihallituksen kanssa ratkaisun, jonka mukaan Enontekiölle aloitettiin tullaamattomien tuontitavaroiden kuljetukset Tornion rautatieasemalta. Näin kunnan asukkaat saivat elintarvikkeita edullisemmin kuin aikaisemmin ja tämän toivottiin vähentävän elintarvikkeiden maahantuontia naapurimaista. Tornbergin ajatuksena oli: ”Enontekiöläiset pois Ruotsin ja Norjan kaupallisesta holhouksesta.”

Tornberg ajatteli asioita myös pidemmälle ja toivoi, että Enontekiön kauppiaat pystyisivät viemään suomalaisia elintarvikkeita Ruotsiin ja Norjaan. Tuontitavarat lastattiin VR:n kuorma-autoihin Torniossa, autoa vaihdettiin tavallisesti Muoniossa ja tullisinettien tarkastus suoritettiin tullin toimesta Palojoensuussa. Neuvottelemalla VR:n kanssa edulliset rahtisopimukset hän uskoi, että Enontekiön asukkaat voisivat myydä enemmän porotuotteitaan myös Etelä-Suomeen. Enontekiöläisten kauppiaiden maahantuontianomuksia myös hylättiin kotimaisiin tuotteisiin vedoten. Erikseen käsiteltiin pilaantuvien elintarvikkeiden maahantuonti, kananmunia ja margariinia tuotiin Ruotsista ja Norjasta kuten aikaisemminkin.

Utsjoki oli 1930-luvulla täysin eristynyt muusta Suomesta. Kaupallisesti se suuntautui Norjaan, jonka kanssa kaupankäynti oli tullivapaata. Utsjoelle ei ollut lainkaan maantietä, vaan liikenne tapahtui etelästä päin talvitietä poroilla. Yhteydet Norjaan olivat helpommat, Tenojoen ylitse oli kuljettu satoja vuosia kesällä veneillä ja talvella poroilla. Utsjokelaiset hoitivat kauppasiansa Norjan Karasjoella, Tanassa, Nessebyssä sekä Vadsössä.

Sotien jälkeinen liikenne Pohjois-Ruotsiin

Tornion tulli

Tornio oli sodan päätyttyä vielä muutamia vuosia ainoa ympärivuotinen kuorma-autoille sopivana rajanylityspaikka, mutta 1940-luvun loppuvuosina avattiin Tornionjoen yläjuoksulla Pellon lossi. Lapin jälleenrakennuksen aikana rajakauppa luonnollisesti vilkastui ja väestö osti säännöstelyn puitteissa erilaisia hyödykkeitä molemmin puolin rajaa. Vientilisenssien alaista kauppatavaraa, kuten puuta ja heinää kuljetettiin joen ylitse veneillä ja talvella hevosilla. Rajanylitys oli sallittu tulliasemien kohdalla ja tulliviranomaisten valvonnassa.

Suomi alkoi valmistautua vuoden 1952 olympiakisoihin monella eri tavalla. Tornion tulliasema, Suomen läntinen portti, vaati myös kunnostamista. Tornion etelätullin kunniallisesti palvellut puurakennus purettiin, ja sen paikalle rakennettiin uusi tullirakennus vuonna 1951. Rajan ylittävää tieliikennettä haittasi saman vuoden keväällä paha kelirikko, ja esimerkiksi Tornion ja Kemin välisellä maantiellä sallittiin vain kahdeksan tonnin kokonaispainot.

Tornion tullin historian upein päivä oli 8.7.1952, jolloin olympiatuli ylitti rajan matkallaan Ateenasta Helsinkiin. Kauniina kesäiltana oli yleisöä paikalla yli 8 000 henkeä. Kokonaisuutena ei matkailijaliikenne länsirajan tullialueella sanottavasti lisääntynyt olympiakisojen vuoksi.



Tornion uusi tullirakennus valmistui 1951. - Tullimuseon kuva-arkisto



Tornion Etelätulli 2000-luvulla. - Tornion tullin arkisto

Liikenteen jatkuvasti vilkastuessa mietittiin myös keinoja, joilla Tornion ja Haaparannan kaupunkien keskustoihin syntyviä liikennemuuhkia voitaisiin purkaa. Tähän todettiin eräänä ratkaisuna olevan toisen tullitien avaaminen ruuhkia helpottamaan. Entisestä Näränperän tullitiestä tehtiin paikallisen kevyen liikenteen tullitie ja se avattiin liikenteelle kesäkuun alussa 1957.

Tornion tullissa oli liikenteen kasvaessa paljon erilaisia ongelmia. Monet autot eivät olleet TIR-katsastettuja ja niitä ei voinut kuormata tarkastamatta päästää Ruotsin puolelle. Saadakseen tullipassituksen liikennöitsijällä piti olla pankkitakaus, ja nämä asiat tulivat monelle yrittäjälle yllätyksenä. Vuonna 1960 levitettiin Tornion Ruotsiin johtavaa tietä ja siinä olevaa rajaväylän siltaa. Samalla tie kestopäällystettiin ja siltaan uusittiin päällysrakenne.

Liikenne lisääntyi jatkuvasti ja tullitielle muodostui paikoitellen pitkiä jonoja. Molemmissa rajakaupungeissa pohdittiin keinoja tukalan tilanteen ratkaisemiseksi. Ruotsin puolella rakennettiin uusi tie Haaparannan ohitse 1970-luvun alkuvuosina.

Liikenteen kasvaessa Suomen puolella rakennettiin mantereeseen ja Tornion keskustan välille uusi E4 -tien silta kesällä 1979. Uusi tie Tornion Haaparannalle ja tulalausalue valtatie E4:n välille rakennettiin 1981. Tornion tullin yhteyteen rakennettiin samalla puna - vihreäkaistat, joita ei sitä ennen Suomen maaroille oltu tehty.



Aavasaksan tulliasema 1900-luvun puolivälissä. - Tullimuseon kuva-arkisto

Tornion tullitie pääsi uutisotsikoihin keväällä 1985. Ruotsissa alkoi 2.5. valtion virkamiesten lakko, joka pysäytti Suomesta tulevan tavaraliikenteen. Tukholman ja Kapellskärin satamien kautta tapahtuneet kuorma-autokuljetukset pysähtyivät kokonaan, koska satamien tullimiehet olivat lakossa. Kiireellisiä kuljetuksia voitiin kuitenkin suorittaa Tornion kautta Ruotsiin, koska Haaparannan tullimiehet oli rajattu lakon ulkopuolelle. Tornion kautta lähtivät kiertämään etenkin elintarvikkeita ja tuoretuotteita kuljettaneet kuorma-autot ja niiden määrä pohjoisella reitillä lisääntyi hetkellisesti.

Tornion ja Haaparannan kautta kulkevan E4 -tien uutta linjausta lähdettiin toteuttamaan 2007 syksyllä. Uusi E4 -tie suunniteltiin noin 100 metriä etelään entiseltä linjaltaan.

Uudet upeat maantiesillat

Nykyisin Tornion- ja Muonionjokilaaksoissa monet hienot maantiesillat yhdistävät Suomen ja Ruotsin tieverkot toisiinsa. Tornion pohjoiseen sijaitsevat Aavasaksan, Pellon, Kolarin, Muonion ja Karesuvannon maantiesillat, jotka samalla ovat myös virallisia maiden välisiä rajanylityspaikkoja.

Kaikkia näitä maantiesilloja edelsivät lossit, jotka saatiin liikenteeseen sotiemme jälkeisinä kasvun vuosikymmeninä. Lossien kantavuudet olivat aluksi varsin vaatimattomia, mutta 1960-luvulla losseja uusittiin noin 30 - 40 tonnin kantoisiksi. Maakunnan edelleen vaurastuessa ne siirtyivät historiaan ja vuosina 1965 - 85 länsirajalle rakennettiin suomalais-ruotsalaisena yhteistyönä kuusi maantiesiltaa, jotka mahdollistivat joustavammat ja nopeammat autokuljetukset maiden välisessä kaupassa sekä yhä lisääntyvässä kauttakulkuliikenteessä.

Aavasaksan tulli

Lossi Aavasaksan ja Matarengin välillä alkoi kulkea vuonna 1957, ensin epävirallisesti ja valtakuntien välisen sopimuksen mukaan säännöllisesti vuonna 1958. Ruotsin valtio hankki lossin ja huolehti sen käytöstä. Käyttökustannukset jaettiin puoliksi. Tuohon aikaan Ruotsissa oli vielä vasemmanpuoleinen liikenne, joten senkin asian hoitaminen oli aina erikseen sovittava. Tässä tapauksessa sovittiin niin, että liikenne vaihtui vasemmanpuoleiseksi Suomen puolen rannassa. Jääteistä piti kummankin osapuolen huolehtia alueellaan.

Lossin kantavuus oli vain seitsemän tonnia, joten mitään suuria tavaraeriä ei sulan maan aikana Aavasaksan kautta voinutkaan kuljettaa, vaan oli kierrettävä Tornion kautta.

Lappiin oli jo vuosikymmeniä kaivattu uusia maantiesilloja Tornion pohjoispuoliselle jokivarrelle. Aavasaksan uusi upea maantiesilta rakennettiin ruotsalaisten toimesta ja se vihittiin käyttöön lokakuussa 1965. Aavasaksan lossi siirrettiin Kolarin. Myöhemmin parannettiin Pellosta Rovaniemelle johtavaa tietä, jolloin saatiin toimivat ja nopeat kuljetusyhteydet Keski-Lapista suoraan Pohjois-Ruotsiin.



Aavasaksan tullin toiminta päättyi 2000-luvun alussa. - Tornion tullin arkisto



Pellon tulli lossilta kuvattuna 1960-luvun alussa. Tullirakennuksen edessä liikennemerkki joka ohjaa oikeanpuoleiseen liikenteeseen. - Lapin tiepiirin kuva-arkisto



Pellon tulli 1990-luvulla. Tullitoiminta Pellossa päättyi 1.7.2007. - Pohjolan Sanomien arkisto

Pellon tulli

Pellolla on ollut liikenteellisesti keskeinen asema Ylitornion ja Kolarin välissä, lyhyet yhteydet Ylitornion järvikyliin ja hyvä tieyhteys Rovaniemelle. Sen sijaan joen vastarannalta on puuttunut voimakas keskus ja Pellon teollisuus on ollut naapurikuntiin verrattuna vähäistä.

Suomen ulkoministeriö oli yhteydessä ruotsalaisiin viranomaisiin Pohjois-Suomen ja Pohjois-Ruotsin välisten tieyhteysklien kehittämiseksi keväällä 1949. Asiaa tehtiin ratkaiseva päätös 22.6.1949, jolloin presidentti J. K. Paasikivi allekirjoitti erityisen asetuksen Suomen ja Ruotsin välisten lossiyhteysklien saamiseksi Pellon ja Karesuvannon kohdille.

Kesäkuussa 1949 annetun asetuksen perusteella alettiin suunnitella lossiyhteyttä Pellosta Ruotsin puolelle. Suomalaiset olivat olleet liikenteen vilkastuessa hyvin kiinnostuneita tästä yhteydestä. Lossin hankkimis- ja käyttökustannukset päätettiin jakaa maiden välillä, mutta Suomi rakensi ja ylläpiti lossin sekä hoiti liikenteen. Suomen puolelle sijoitettu lossi oli moottorilla varustettu teräslossi ja sen kantavuus oli 12 tonnia. Lossiliikenne käynnistyi juhlallisesti 28.8.1949 maaherra Hannulan vihittyä lossin käyttöön. Talvisin käytettiin jäätietä, kuten ennenkin. Lossin viereen rakennettiin Pellon uusi tullirakennus.

Pello siirtyi liikenteellisesti uudelle aikakaudelle elokuun lopussa 1972, jolloin avattiin uusi suomalaisten rakentama Pellon maantiesilta välittämään liikennettä naapurimaiden välille.



Kolarin tulli suljettiin vuoden 2000 aikana. - Pohjolan Sanomien arkisto

Kolarin tulli

Kolarissa Suomen ja Ruotsin välinen tullitie avattiin joen jäälle, Kaunisjoensuun ylikulupaikalla 27.2.1956. Tie oli auki autoliikenteelle päivittäin klo 13 - 20, mutta liikenne oli aluksi vähäistä ja melko hiljaisena se jatkuikin. Tämä raja-asema ei ole ollut merkittävä maamme kansainvälisen kuorma-autoliikenteen kehityksen kannalta. Joen vastarannalla ei ole merkittävää asutuskeskusta, lähin ruotsalaistaajama on Pajala.

Kolarin Kaunisjokisuulla on ollut lossiyhteys Muonionjoen yli Ruotsiin elokuusta 1968 alkaen. Tehdyn sopimuksen mukaan lossin hankki ja sitä ylläpiti Ruotsin valtio. Lossin kantavuus oli 30 tonnia ja se kulki vain kesäisin, talvella käytettiin jäätietä.

Kolarin sillan suunnittelu ja rakennuttaminen kuului valtioiden välisen vuonna 1980 solmitun sopimuksen mukaan Ruotsille ja sillan suunnitteli Ruotsin tielaitos. Lähes 200 metrin pituinen silta avattiin liikenteelle heinäkuussa 1980. Silta rakennettiin aivan Kaunisjokisuun lossipaikan viereen. Se palveli parhaiten rajaliikenteen tarpeita lähellä Kolarin kirkonkylää ja oli muutenkin vaihtoehtoja edullisin toteuttaa.



Muonion tullitupa 1950-luvun loppupuolella. - Tornion tullin arkisto

Muonion tulli

Tullin toiminta Muoniossa alkoi 1909, jolloin sinne järjestettiin tilapäinen tullivartio. Ylikulku Ruotsiin tapahtui talvella jäätietä myöten ja kesällä veneillä. Lapin sodan päätyttyä vetäytyivät viimeiset saksalaisjoukot Kilpisjärveltä Norjan puolelle 25.4.1945 ja paluu rauhan oloihin alkoi myös Länsi-Lapissa ja Käsivarren alueella. Käsivarrentie saatiin ajettavaan kuntoon jo syyskuussa 1945, mutta tietä ei aurattu seuraavana talvena Palojoensuun pohjoispuolisella osuudella. Karesuvanto, Kilpisjärvi ja Käsivarren yksittäiset perhekunnat olivat liikenteellisesti vaikeassa asemassa, koska kuljetukset alueelle olivat porokyydin varassa. Suomalaiset pääsivätkin Ruotsin viranomaisten



Muonion tulli Niemenpäässä 1980-luvun alussa. - Tullimuseon kuva-arkisto

kanssa sopimukseen siitä, että suomalainen moottoriajoneuvoliikenne saattoi toistaiseksi käyttää Muonion pohjoispuolella Ruotsin puoleista maantietä matkallaan Karesuvantoon. TVH:n aurausauto avasi 28.1.1945 Muoniosta jäätien Ruotsin puoleiselle maantielle.

Helmi- tai maaliskuussa 1945 avattiin tilapäinen rajanylityspaikka Muonion pohjoispuolella Kätksuvannossa, mutta liikenne oli varsin hiljaista. Suomalaisen linja-auton raportointiin ajaneen maaliskuussa pari kertaa tätä kautta Karesuvantoon. Ylikulku Muonion kirkonkylästä Ruotsiin oli ensi alkuun Niemenpäässä ja sinne hankittiin tullimiehille pieni koppi 1955. Marraskuussa 1956 aurattiin tie Muoniosta Ruotsin puolelle talvikauden ajaksi käytettäväksi tullitienä.

Suomalaisten hoidossa ollut lossiliikenne päättyi suomalaisten rakentaman uuden sillan valmistuttua elokuussa 1985. Ruotsin viranomaiset vastustivat aluksi sillan rakentamista hiljaisen liikenteen vuoksi. Uusi silta lisäsi kuorma-autoliikennettä ja myös kelirikon aiheuttamat katkokset jäivät pois. Keväällä 1986 rajalle valmistui uusi tullitalo ja ruotsalaiset rakensivat samoihin aikoihin oman tullitalonsa Muodoslomploon, hieman kauemmaksi rajasta.

Muonion tullista kehittyi tärkeä tullauspaikka EU:n ulkopuolelta tuleville elintarvikekuljetuksille. Siellä tutkittiin kolmen eläinlääkärin toimesta Norjasta tulleiden ja EU:n sisäpuolelle jääneiden kala- ja katkaraputuotteiden laatu ja tarkastettiin kuormakohtaiset asiakirjat. Kalantarkastus loppui 1999 alussa ja Muonion tullin aukioloaika lyhennettiin virka-ajaksi.



Muonion tulli 2000-luvulla. - Tullihallituksen viestintä



Karesuvannon tulli kesällä 1977. - Pohjolan Sanomien arkisto



Karesuvannon tulli talvella 2008.
Tulliasema suljettiin 1. 7. 2007.
- Tornion tullin arkisto

Karesuvannon tulli

Enontekiön Karesuvantoon avattiin tullin toimipiste 1947 ja heinäkuussa alettiin 1948 rakentaa tullitaloa, joka valmistui seuraavana vuonna. Kesäkuussa 1949 annetun asetuksen perusteella alettiin Karesuvantoon suunnitella lossia yhdistämään joen molemmille rannoille levittäytynyttä asutusta ja mahdollistamaan molempia maita hyödyttävää kauttakulkuliikennettä. Uutta reittiä pitkin pääsivät ruotsalaisautot Pohjois-Norjaan ja vastaavasti norjalaisautot Pohjois-Ruotsiin myös sulan veden aikana. Harvaanasutulle Enontekiölle ja sen autoilijoille lossin merkitys oli vähäisempi, mutta mahdollistihan se autoilun Ruotsin Kiirunaan kaikkina vuodenaikoina. Tilapäinen lossi saatiin liikenteeseen vielä vuonna 1949 ja seuraavana talvena aloitettiin myös talvitien käyttäminen.

Tulevaan lossirantaan rakennettiin maantie ja jokea ylittämään asetettiin keväällä 1950 ruotsalaisten rakentama ja ylläpitämä puinen, käsin vedettävä vaijerilossi, jonka kantavuus oli 12 tonnia. Lossi liikkui sulan veden aikana klo 6 – 24, talvisin käytettiin edelleen jäätietä. Liikenne lossilla oli alkuvuosina varsin vähäistä.

Karesuvannon sillasta sovittiin maiden välillä 1979 ja silloin saatiin sillan rakentamiselle myös Rajajokikomission lupa. Sillan suunnittelusta ja rakentamisesta vastasi Suomen valtio. Vajaa 180 metrin pituinen silta valmistui 1980, jolloin myös lossisopimus päättyi. Tullille rakennettiin punavihreät kaistat.

Sotien jälkeinen liikenne Pohjois-Norjaan

Kilpisjärven tulli

Länsi-Lapista kohti Kilpisjärveä johtanut maantie päättyi ennen talvisotaa Enontekiön Palojoensuuhun, josta se kääntyi Enontekiön kirkonkylään Hettaan. Vaatimaton talvitie johti Palojoensuusta Kilpisjärvelle. Skibotnista Norjan Helliskogeniin (Pyhäouta) rakennettiin kärrytie 1890-luvulla. Noin 30 kilometrin pituinen tie rappeutui 1930-luvulla, koska liikenne oli varsin vähäistä. Helliskogenista johti Kilpisjärven Siilastuvalle polku. Tätä reittiä pitkin kuljetettiin ensimmäisen maailmansodan aikana Norjasta Suomen kautta Venäjälle merkittävä määrä tavaraa porokuljetuksina.

Palojoensuusta alettiin rakentaa tietä kohti Kilpisjärveä vuonna 1939. Syynä tähän oli suomalaisten tarkoitus saada Norjan Skibotniin teollisuuden käyttämä tuonti- ja vientisatama. Jäätymättömän Jyykeänvuonon rannalla sijainnutta Skibotnia harkittiin vaihtoehdoksi Petsamon Liinahamarin satamalle. Rovaniemeltä Liinahamariin oli noin 530 kilometriä, ja Kaulirannan rautatieasemalta Skibotniin noin 400 kilometriä.

Talvisodan aikana ja sen jälkeen tienrakennusta jatkettiin kohti Karesuvantoa. Tie valmistui talvitienä käytettäväksi jouluna 1939, jolloin ensimmäinen kuorma-auto kävi Kilpisjärvellä. Vuosina 1941 – 43 tietä rakennettiin verkkaisesti osittain venäläisellä vankityövoimalla, mutta toukokuussa 1944 saksalaiset laittoivat töihin yli tuhat miestä.

Helmikuussa 1945 sotatoimien päätyttyä alkoivat norjalaiset rakentaa tietä Ruotsin Kuttaisista Suomen alueen kautta Norjan Kautokeinoon ja kuljettaa sitä kautta elintarvikkeita, karjaa ja huoltokuljetuksia Ruotsista tuhottuun Ruijaan. Tämä tie ei vaikuttanut sinänsä suomalaisten liikennöintiin, mutta aloitti sodan jälkeisen Norjan ja Ruotsin kauttakulkuliikenteen Käsivarren alueella.

Käsivarren tietä ei voitu käyttää, ennen kuin saksalaiset olivat poistuneet Kilpisjärven alueelta. Saksalaiset vetäytyivät Norjan puolelle 25. - 26.5.1945, jolloin Lapin sodan voitiin virallisesti katsoa päättyneen. Heidän poistuttuaan todettiin, että Karesuvanto – Kilpisjärvi -tie oli täysin tuhottu ja miinoitettu, autolla ajaminen oli mahdotonta. Miinanraivaukset ja tien korjaaminen aloitettiin kesällä 1945 ja syyskuun alussa autolla pääsi Kilpisjärvelle asti. Talvella 1945 - 46 tie Karesuvannosta Kilpisjärvelle oli auraamatta ja vain yksinäisiä suksimiehiä ylitti valtakunnan rajan.

Käsivarrentien liikennehistoriaa tarkasteltaessa on muistettava, että Norjanliikenteen kehitystä jarruttivat monet seikat. Pulaa oli polttoaineiden ja renkaiden lisäksi kalustosta, tie oli sodan jäljiltä käyttökelvottomassa kunnossa tai miinoitettu ja sillat räjäytetty. Liikenne keskeytyi sekä lumimyrskyjen että siltoja tuhonneiden tulvien vuoksi. Vienti- ja tuontikuormille vaadittiin valtion lisensitoimikunnan lupa, joka piti perusteluineen anoa etukäteen. Lisäksi Enontekiö kuului heinäkuusta 1944 heinäkuuhun 1947 asti matkustuskieltoalueeseen; ainoastaan läntisten rajapitäjien asukkaat saivat liikkua raja-alueella esittämällä nimismieheltä saamansa rajapassin.



Kilpisjärven tulliasema 1960. - Tullimuseon kuva-arkisto

Suomen tulli aloitti toimintansa Kilpisjärvellä kesällä 1946. Tuolloin Kilpisjärvellä oli vain rajavartioston parakki, retkeilymaja sekä metsänvartija Viikin asuinrakennus. Tulli majaili ensimmäisen kesän teltassa nykyisen Kilpisport-liikkeen kohdalla. Heinäkuussa norjalaiset avasivat tullivartion Helligskogissa, 12 kilometrin päässä valtakuntien rajalta ja suomalaiset tullimiehet asettuivat Siilastuvalle telttamajoitukseen.

Suomalaisten kesäkuussa 1946 aloittama kuorma-autoliikenne Kilpisjärven kautta Norjaan päättyi marraskuussa, koska tietä ei talveksi aurattu. Myös tulli poistui talven ajaksi Kilpisjärveltä. Haparoiva liikenne Käsivarren kautta oli kuitenkin aloitettu ja Kilpisjärventie alkoi vakiinnuttaa asemaansa varteenotettavana rajakaupan vienti- ja tuontiväylänä.

Kilpisjärvellä rakennettiin 1948 mm. tullitaloa ja TVH:n varikkoo, jotka valmis-
tuivat seuraavana vuonna.

Vuoden 1950 maaliskuussa aurattiin tie auki mutta huhtikuussa Kilpisjärvelle sai ajaa vain öisin, jolloin tien pinta oli jäässä ja se kesti paremmin rasituksia kuin päivällä. Maaliskuussa 1951 norjalaiset aurasivat tien Karesuvantoon asti.

Syksyllä 1952 päätettiin Käsivarren tie muuttaa läpi vuoden käytettäväksi maantiekse. Tien varteen pystytettiin lumiaitaa aurauksen helpottamiseksi. Seuraavana talvena tiellä oli vähäistä kuorma-autoliikennettä, mutta keväällä 1953 tie oli lumimyrskyjen vuoksi poikki ja tie Skibotniin saatiin aurattua vasta toukokuun puolivälissä. Talveksi 1953 - 54 liikenne keskeytettiin kokonaan.



Kilpisjärven tulli 1990-luvulla. - Tullihallituksen viestintä

Tie päällystettiin öljysoralla Palojoensuusta Karesuvantoon elokuussa 1963 ja päällystettyä tietä pitkin päästiin Kilpisjärvelle 1971.

Kilpisjärven tullissa tapahtui merkittäviä muutoksia 1969, jolloin Norjan puoleinen tulli lakkautettiin ja molempien maiden viranomaiset alkoivat työskennellä yhdessä Kilpisjärven vastavalmistuneessa tullirakennuksessa.

Liikenne väheni kun Pohjois-Ruotsin Kiirunan kautta avattiin uusi tie Narvikiin 1985, jolloin myös Lofoteille suuntautunut liikenne siirtyi tälle tielle.



Kivilompolon tulliasema 1971. - Tullimuseon kuva-arkisto

Kivilompolon tulli

Enontekiön Hetasta Palojärven kautta Kautokeinoon on kulkenut saamelaisten polkuteitä jo ikimuistoisista ajoista asti. Myös Ruotsin Kuttaisista kulkenut polkutie johti Palojärven kautta Kautokeinoon. Liikennettä saamelaiskylien välillä hoidettiin porokuljetuksin ja Kuttaisista kuljetettiin maailmansotien välillä runsaasti puutavaraa Ruijaan.

Hetta - Palojärvi -tiesuuntaa tutkittiin jo vuonna 1939, mutta hanke siirtyi sotien vuoksi. Vielä 1950-luvun alussa käytössä oli vain pitkospuut. Hetta ja Kautokeino saatiin liikenteellisesti yhdistettyä tammikuussa 1958, jolloin norjalainen lumikiitäjä aloitti säännöllisen liikenteen näiden kylien välillä. Norjalainen traktori toi tammikuussa kauttakulikutavarana kolme kalakuormaa Kautokeinosta Hettaan ja näin Palojärven tiellä oli kokeiltu myös ”kumipyörillä” tapahtuvaa tavarankuljetusta. Tammikuussa 1959 norjalaiset kuljettivat traktorilla eteläisempään Norjaan matkalla ollutta poronlihaa ja myöhemmin keväällä traktoriliikenne vilkastui. Hetta - Kautokeino -tie julistettiin väliaikaiseksi tullitiekse saman vuoden huhtikuun alusta alkaen. Pääsääntöisesti tulliselvityksen piti tapahtua Hetassa, mutta poikkeustapauksissa myös Palojärvellä.

Tietä Hetasta kohti Kautokeinoa alettiin rakentaa joulukuussa 1959 ja tienrakenustöissä olleet suomalaiset kuorma-autot ylittivät valtakunnan rajan ensimmäisen kerran joulukuussa 1960. Rahtiliikenne alkoi tammikuussa 1961.

1961 ja rajan ylitse Norjaan kuljetettiin sahatavaraa, porotuotteita, heinää sekä erilaista taloustavaraa, Norjasta tuotiin kalaa, kalajätettä, liuskakiviä ja elintarvikkei-



Kivilompolon tullin 2007. - Tornion tullin arkisto

ta. Norjalaiset kuljettivat tätä kautta mm. polttoaineita, liuskakiviä ja elintarvikkeita. Maantie Hetasta Kautokeinoon valmistui lopullisesti lokakuussa 1962.

Syrjäinen Hetan ja Kautokeinon välinen maantie sai aikaan kokonaan uuden ajattelumallin suomalaisten ja norjalaisten tulliviranomaisten keskuudessa. Vähäisen liikenteen vuoksi alettiin miettiä keinoja kulujen karsimiseksi. Ensimmäinen kosketus Norjan tullihallituksen kanssa rajatulliyhteistyön merkeissä tapahtui kesällä 1959. Ensimmäiseksi maiden välistä tulliyhteistyötä harjoiteltiin Palojärvellä, jossa tulliasema toimi asuntovaunussa. Koska Norjan puolella lähin tullimies oli Altassa, niin sovittiin, että Suomen puolella suoritetaan Norjan puolesta myös sinne suuntautuneen liikenteen valvonta ja tarvittaessa passitetaan tullinalaiset tavarat johonkin Norjan II. tullipiiriin tullitoimipaikkaan. Tätä koskevat ohjeet antoi Norjan tullihallitus helmikuussa 1963. Palojärven tullitie avattiin kansainväliseksi tullitieksi 15.4.1963 ja se oli alusta asti auki ympäri vuorokauden.

Tulliasemana toiminut asuntovaunu siirrettiin 1967 Palojärven kylästä Norjan rajalle, asumattomaan Kivilompoloon, jonne myöhemmin rakennettiin tullitalo sekä tullimiesten asunnot. Vuosituhannen lopussa tällä tiellä suurimman liikennöitsijär ryhmän muodostivat norjalaiset, joiden osuus tulliaseman liikenteestä oli 80 - 90%. Valtaosa autoista kuljetti tavaraa Norjan sisäisessä liikenteessä. Muu rajan ylittävä kuorma-autoliikenne koostui lähinnä suomalaista, ruotsalaisista ja tanskalaisista kuorma-autoista. Ruotsista Kivilompolon kautta Pohjois-Norjaan kuljetettiin mm. ruotsalaista sahatavaraa ja valmistaloja sekä tanskalaisia huonekaluja.



Karigasniemen tulliasema 1972. - Veikko Mäen albumi

Karigasniemen tulli

Inarin Kaamasesta Karigasniemen kautta Norjan Karasjoelle ja edelleen Lakselviin johtava maantie rakennettiin jatkosodan aikana, vuosina 1941 - 44. Autolla ajettavaan kuntoon se saatiin vuonna 1941. Tie rakennettiin saksalaisten joukkojen tarpeita silmälläpitäen ja tientekijöinä oli mm. venäläisiä sotavankeja. Saksalaiset vetäytyivät rakentamaansa tietä pitkin Norjaan syksyllä 1944 ja vetäytyessään tuhosivat sillat ja miinoittivat tien.

Tie saatiin auki vuoden 1945 loppuun mennessä. Siitä tuli Lapin sodan päätyttyä liikenteellisesti merkittävä kansainvälinen tie, jota pitkin kuljetettiin Norjaan puutavaraa ja Suomeen päin erilaisia kalatuotteita.

Karigasniemeen tulli sijoitettiin varsinaisesti huhtikuun alussa 1955. Tätä ennen oli paikallinen rajavartiosto hoitanut tullille kuuluvia tehtäviä tällä alueella. Karigasniemelle rakennettiin uusi tullitalo 1967 ja laajennusosa 1970. Suomen ja Norjan välisen tulliyhteistyösopimuksen mukaisesti Karigasniemen tullin toiminnasta vastasivat suomalaiset tullimiehet.



Karigasniemen tulli kesällä 2007. - Tornion tullin arkisto



Utsjoen tulli ja Saamen silta kesällä 2007 Ailigas-tunturin päältä kuvattuna. - Tornion tullin arkisto



Utsjoen tulli kesällä 2007. - Tornion tullin arkisto

Utsjoen ja Polmakin tullit

Maamme pohjoisimman kunnan, saamelaisenemmistöisen Utsjoen liikenteellinen asema oli varsin erikoinen aina 1950-luvun loppuvuosiin asti, jolloin sinne valmistui Inarin Kaamasesta maantie. Autolla päästiin sotien aikaan Norjan Kirkkonien kautta Skipagurran kylään, josta edelleen veneillä Nuorgamin kautta Utsjoelle, talvisin ajettiin väli Skipagurra - Utsjoki hevosilla.

Kesäkuussa 1946 saatiin kuorma-autoliikenne Utsjoelle jälleen toimimaan. Kuorma-autot ajoivat Karigasniemen kautta Norjan Karasjoelle, josta ne kääntyivät Tenojoen pohjoisrantaan myötäilevälle norjalaiselle maantielle. Jokea seuraten ne ajoivat Utsjoen kohdalle, missä kuormat purettiin ja siirrettiin veneellä joen ylitse Suomen puolelle.

Utsjoelle kuljetettiin etelästä tulleet tavarat joko Tenoa seurailevaa Norjan puoleista maantietä tai Tenojokea pitkin. Talvisin Utsjoelle ajettiin jäätietä pitkin Rovisuvannosta, jolloin valtakunnan raja vilisti pyörien alla yli sadan kilometrin matkan.

Tavaraa ostettiin Norjasta ja se kuljetettiin Utsjoelle kesäisin veneillä ja talvella jäätyneen Tenojoen ylitse.

Tietä Kaamasesta Utsjoelle alettiin rakentaa 1956 ja se saatiin ajokuntoon seuraavana talvena. Joulukuussa 1957 ajoi suomalainen kuorma-auto jään ylitse Utsjoelta Norjaan, jolloin oli aikaansaatu uusi liikennereitti Ivalosta Utsjoen kautta edelleen Norjan puolelle.

Heinäkuussa 1958 aloitti toimintansa suomalainen lossi pari kilometriä Utsjoen keskustan itäpuolella, Laitin talon luona. Suomen puoleinen lossipaikka oli nimeltään Karnjargga ja Norjan puoleinen oli Roavegiedde. Rajalle asettuivat myös tullimiehet.

Norjaan puutavaraa kuljettaneet kuorma-autot ajoivat lastattuina Karasjoen kautta mm. Kirkkoniemeen, mutta palasivat tyhjinä Utsjoen lossin kautta takaisin Ivaloon. Talveksi lossiliikenne keskeytyi ja käytössä oli jäätie, jota pitkin kuljetettiin maaliskuussa 1959 Norjaan mm. puutavaraa. ja myöhemmin talvina myös tukkikuormia sekä rata- ja kaivospölkkyjä. Norjalaiset kuljettivat Utsjoen kautta Osloon mm. poronlihaa ja riekkoja sekä porontaljoja Kiirunaan. Näin myös aikaisemmin niin syrjäinen Utsjoki tuli kansainvälisen kuorma-autoliikenteen kauttakulkupaikaksi.

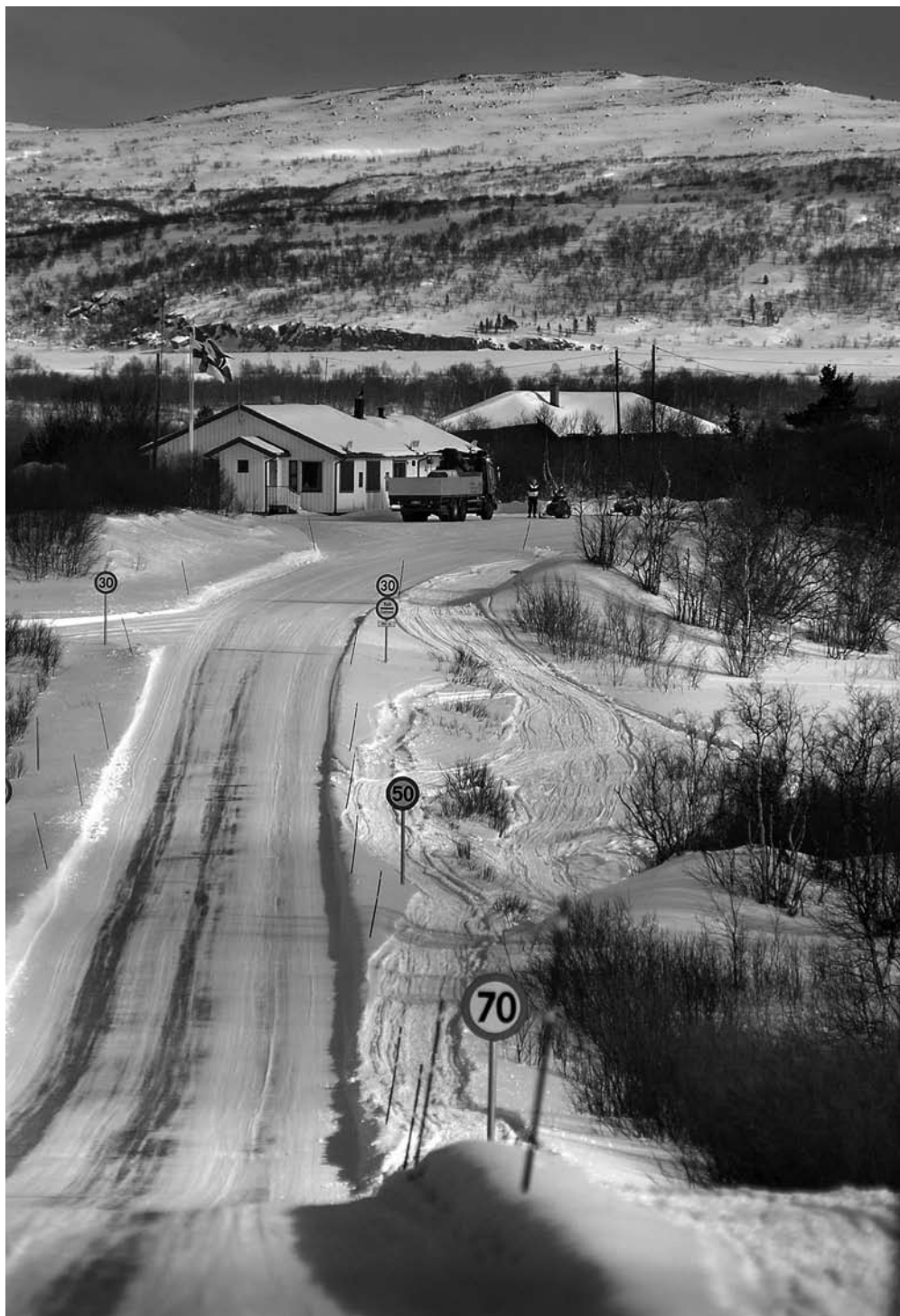
Utsjoelle valmistui uusi lossi kesällä 1962. Liikenne mullistui perusteellisesti 1960-luvun lopulla, kun kirkkonkylästä alettiin rakentaa 70 kilometrin pituista maantietä Nuorgamiin, Suomen pohjoisimpaan kylään. Tieyhteys valmistui kesällä 1969, ja rajanylityspaikka siirtyi Utsjoelta Nuorgamiin. Tullaukset hoidettiin norjalaisten toimesta Norjan puolella Polmakin kylässä.

Kansainvälinen kuorma-autoliikenne moninkertaistui hankalan lossiyhteyden siirryttyä historiaan. Norjalaiset kuorma-autot ajoivat tätä kautta hoitaessaan maansa sisäisiä kuljetuksia ja välttivät näin erilaisia Norjan tieveroja sekä silta- ja lauttamaksuja. Monet norjalaistiet olivat talvisin suljettuja ja Suomen kautta kulkevat reitit olivat muutenkin parempia ajaa.

Utsjoen lossi lopetti liikenteensä 1970 uuden Nuorgamin tien valmistuttua. Kirkkonkylän kohdalla suunniteltiin siltaa Pohjoismaiden ministerineuvostossa vuonna 1974, mutta hanke keskeytyi. Suunnittelutyöt alkoivat TVL:n Lapin piirin toimesta uudelleen 1986. Vuosina 1992 - 93 rakennettiin yhdessä norjalaisten kanssa Saa-men silta, joka ylittää Tenojoen Utsjoen kohdalta. Samaan aikaan valmistui Utsjoen tullirakennus. Uuden maantiesillan avauduttua 30.9.1993 liikenne siirtyi käyttämään uutta, parempaa ja turvallisempaa tieyhteyttä ja 23 vuotta jatkunut liikenne Nuorgamin kautta hiljensi rajakauppaliikenteeksi.



Polmakin tulli joulukuussa 2007. Tulli on toiminut samassa rakennuksessa vuodesta 1970 lähtien.
- Tullihallituksen viestintä



Näätämön tulli huhtikuussa 2005. - Harri Nurminen

Näätämön tulli

Syrjäisestä Inarin Näätämön kylästä on ollut saamelaisten ja suomalaisten liikennettä rajan yli Norjan Neideniin satojen vuosien ajan. Liikenne tapahtui poroilla, Inarinjärven pohjoisiin kyliin ei ollut tietäkään ennen kuin 1960-luvulla. Tie Kaamasesta Sevetijärvelle ja edelleen Norjan puoleiseen Neideniin valmistui lopullisesti syyskesällä 1969. Norjalaiset rakensivat tullirakennuksen Norjan puolelle ja se otettiin käyttöön loppuvuodesta 1971.

Tie oli vienti- ja tuontikuljetusten osalta varsin hiljainen. Vuonna 2000 suurin osa Näätämöntiellä liikkuvista kuorma-autoista oli Norjan sisäisessä liikenteessä liikenoivia norjalaisautoja matkallaan Etelä-Norjasta Kirkkoniemeeseen.

Liikenne Itärajan ylitse

Raja-Joosepin tulli

Raja-Joosepin tie liittyy osaltaan suomalaisten vuosina 1947-59 rakentamiin Paatsjoen voimalaitoksiin. Pääurakoitsijana toimi Imatran Voima Oy ja suunnittelijana diplomi-insinööri Gustaf Thelestam.

Imatran Voima Oy:n ja Gustaf Thelestamin maine tehokkaina rakentajina johti lopulta siihen, että heidän vastuulleen uskottiin Murmanskista noin 50 km päässä sijaitsevan Ylä-Tuloman jättiläismäisen voimalaitoksen rakentaminen. Urakka kesti lähes viisi vuotta ja enimmillään siihen osallistui 2 700 suomalaista.



Raja-Joosepin tulli talvella 2007. - Tullihallituksen viestintä

Ylä-Tuloman rakennustyömaan ensimmäinen ongelma oli sinne rakennettava maantie. Tientekomahdollisuuksia alettiin tutkia Raja-Joosepin kohdalla, Neuvostoliiton puolella syyskuun alussa 1959. Vaikka venäläiset olivat ilmoittaneet poistaneensa alueella olleet miinat, oli suomalaisilla miinanraivausryhmä, joka kulki kartoittajien edellä. Tiedustelijat yöpyivät aluksi Suomen puolella, mutta töiden edistyttyä yli 20 kilometrin päähän rajasta he siirtyivät parakkimajoitukseen. Ensimmäiset suomalaiset kuorma-autot ylittivät rajalinjan Raja-Joosepissa 2.9.1959 viedessään tiedusteluosastolle asuntoparakin, veneitä, työkaluja ja rautatavaraa. Tien suunnittelu kohti Ylä-Tulomaa oli alkanut. Vuoden 1959 viimeisinä kuukausina tietä raivattiin koskemattomaan erämaahan ja samalla korjattiin Suomen puoleista maantietä.

Voimalaitoksen valmistuttua 1965 Raja-Joosepin kautta alkoi ”normaali” tavara-liikenne Murmanskiin. Rajanylityspaikka avattiin virallisesti tammikuussa 1967. Raja-Joosepin rajanylityspaikka avattiin kansainväliselle liikenteelle heinäkuussa 1989. Inarin Raja-Joosepin kautta kulkenut liikenne lisääntyi 1990-luvulla. Tietä korjattiin rajan molemmilla puolilla ja tieosuus Ivalo – Raja-Jooseppi muuttui kantatieksi 91 vuonna 1996. Raja-Jooseppia vastapäätä, Venäjän puoleiseen Lottaan valmistui suomalaisten rakentama raja-asema joulukuussa 1992. Ivalon ja Murmanskin välistä valtatieä korjattiin vuodesta toiseen ja tie oli heikkoa etenkin Venäjän puolella.



Kellošelän tull- ja raja-asema 1990-luvun puolivälissä. Asema toimi ensimmäisinä kuukausina 1993 tie-laitoksen vaunuissa. Keväällä muutettiin viipaleparakkiin, jossa toimittiin siihen asti kunnes uusi tull- ja raja-asema valmistui helmikuussa 1998. - Pohjolan Sanomien arkisto



Ilmakuva Sallan tulli- ja raja-asemasta 2000-luvun vaihteessa. Kelloselän ylityspaikan virallinen nimi vaihtui Sallaksi syyskuussa 1999. Salla avattiin kansainväliselle liikenteelle 27. 9. 2002. - Kelloselän rajavartioston arkisto

Sallan tulli

Sallan Kelloselkään avattiin väliaikainen ylikulkupaikka 1993. Sen kautta kuljetettiin rakennustarvikkeita luovutetun Sallan alueelle, noin 70 kilometrin päässä rajalta sijaitsevalle Alakurtin sotilaskylätyömaalle, jossa oli yhtenä urakoitsijana Puolimatka Oy. Sotilaskylän rakentamisen ja rajan avautumisen taustalla olivat historialliset tapahtumat. Saksojen yhdistymisen ja joukkojensa vetämisen ehdoksi Itä-Saksasta Venäjä asetti asuntojen rakentamisen kaikille Venäjälle kotiutuville sotilaille. Alakurttiin rakennettiin 600 asuntoa ja tarvittavat palvelut kuten lämpölaitos, pankki ja kauppa.

Tammikuussa 1993 suomalaiset urakoivat Venäjän puolelle uuden tullirakennuksen. Puolimatka Oy aloitti talvitien avaruuden rajan ylitse ja se oli alkuna Kelloselän ja Kairalan väliselle tietyömaalle, joka varmisti yhtiön huolto- ja tarvikekuljetukset Alakurttiin. Sotilaskylän valmistuttua liikenne hiljeni.

Kelloselän kautta voidaan liikennöidä Kantalahden kautta Murmanskiin. Tie lyhentää matkaa Pohjois-Suomesta Arkangelin suuntaan.



Kuusamon tulli talvella 2008. Korttesalmen ylityspaikan nimi muutettiin Kuusamon tulli- ja raja-asemaksi vuosien 2001-2002 vaihteessa. Kuusamo avattiin kansainväliselle liikenteelle lokakuussa 2006. - Tullihallituksen viestintä

Kuusamon tulli

Elokuussa 1964 käynnistyivät Oulu Oy:n ja Neuvostoliiton edustajien neuvottelut Kuusamon Korttesalmessa, jonne avattiin tilapäinen rajanylityspaikka puukuljetuksia varten. Neuvostoliiton puoleinen rajanylityspaikka oli nimeltään Suoperä. Syyskuussa rajalle saatiin tarvittavat tilat sekä puomit.

Liikenne Korttesalmen kautta alkoi tammikuussa 1965, jolloin rajan takana työskenteli 25 Oulu Oy:n hakkuumiestä ja puuta kuljetettiin Suomen puolelle kymmenellä kuorma-autolla. Myöhemmin kalustoa lisättiin ja kuorma-autoja oli ajossa parikymmentä. Vuoden 1965 aikana Korttesalmen kautta tuotiin maahan noin 151 000 pinokuutiometriä tukkeja, joista kertyi lähes 5 000 autokuormaa. Korttesalmen kautta kuljetetut raakapuumäärät kasvoivat varsin nopeasti ja Korttesalmi kasvoi-kin itärajamme merkittävimmäksi puutavaraliikenteen rajanylityspaikaksi. Ylikulku Kuusamon rajanylityspaikalla alkoi uudelleen 1.9.1964. Henkilöiden ja ajoneuvojen rajanylitykset olivat mahdollisia rajavaltuutettujen viseeraamilla ylitysluvilla.

Hakemisto

Aarnio, Juhan Artturi,	13	Hannu, Kari,	63
Aaltonen, Veikko,	33	Hannula,	112
Aapajärvi, Heino,	72, 83	Heikkilä, Juha,	49
Ahlstrand, Jarl,	41, 49, 81	Heikkilä, Pekka,	83
Aho, A.A.,	17	Heikkinen, Sakari,	17
Aho, Esko,	48	Helamo, Vilho,	27, 90
Ala-Hurula, Esa,	31, 34, 61, 64, 66	Heliste, Simo,	34, 64, 67
Alajärvi, Esko,	37	Herajärvi, Eelis,	14
Alaniemi, Antero,	77	Herajärvi, Paavo,	21
Alapartanen, Matti,	63	Hietala, Kosti,	73
Alapiessa, Antti,	16	Hietanen, Veijo,	56
Alapiessa, Timo,	47	Hirvelä, Jukka,	46
Alarousu, Erkki,	69	Holmström, Ernst,	14
Alasaukko-oja, Heikki,	64	Holster, Pentti,	64
Alatalo, Reino,	45, 64, 67	Hornila, Vilho,	21
Andersson, Adolf Richard,	13, 14	Husa, Heikki,	7, 36, 39, 64, 67
Andersson, Lauri Adolf,	14	Husa, Kerttu,	98
Aska, Hugo,	18	Hynynen, Veikko,	38
Bergman, Bore,	29, 30, 35	Hyvönen, Ossi,	73
Blom, Helmer,	16	Hämäläinen, Eino,	55
Brännare, Kalervo,	90	Impiö, Marja-Liisa,	56, 64
Brännare, Kalle,	19, 89	Jaatinen, Tuure,	13
Brännare, Pekka,	44, 63, 64, 83, 87, 90	Jokelainen, Manu,	19
Buska, Viljo,	72	Jukkola, Antti,	21
Eeronheimo, Veikko,	64	Juselius, Johanna Vänö,	12
Forsman, Frans Emil,	12	Jylhä, Ernst,	25
Granit,	68	Kajander, Erkki,	30
Granroth, Aappo,	13	Kajander, Heikki,	30
Grönholm, Juhani,	63	Kannasvuoto, Timo,	53, 64, 67, 73
Gärde,	104	Kanniainen, Jaakko,	22, 26, 62, 66
Haapea, Jalmari,	89	Kanniainen, Pauli,	66
Haataja, Aaro,	19	Kariniemi,	21
Hackzell, Albert,	14	Karjalainen, Ilmari,	25
Haikonen, J.D.,	18, 21, 66	Keisu, Keijo,	64
Hakaniemi, Rafael,	30, 34	Kenttä, Paavo,	64
Handolin, Carl,	98, 99	Keskitalo, Antti,	31
Hannu, Juhani,	82, 83	Kontio, Kalle,	21
Hannu, Kalle,	19		

Koponen, Mika,	63	Mämmilä, Iisakki,	18
Kosonen, Markku,	55	Mäntyranta, Eero,	72
Kotavuopio, Ragnar,	36	Niemi, Aksel Albert,	13
Kourunen,	68	Nikurautio, Esa,	77
Kronqvist, Aarre,	27	Niska, Esko,	20, 21
Kuningas Kustaa II Aadolf,	99	Niska, Mikko,	37, 53, 55,
Kurki, Eija,	63		64, 67
Kurki, Ilkka,	64, 77	Nyman, Johan Emil,	12
Kurkinen, Frans,	18	Närhilä, Pekka,	63, 64
Kurkinen, Jari,	7	Ojala, Pekka,	46
Kurppa, Paavo,	27	Ojamaa, Kalevi,	55
Kurttio, Viljo,	30	Ojanperä, Helmeri,	21
Kähkölä, Veikko,	31, 34, 66,	Paasikivi, J.K.,	112
	69	Palsi, Esko,	64
Lahti, Timo,	64	Palsi, Martti,	31, 64, 83
Laitamaa, Seppo,	49	Pasula, Veikko,	49, 83
Laitinen, Ilkka,	73	Pedersen, Erling,	33
Lambela, Kjell,	77	Pehkonen,	104
Laukkanen, Tommi,	74, 76	Pekkarinen, Mauri,	48
Laureus, Greta,	12	Pelimanni, Jukka,	64
Lehmonen, Olavi,	37	Pellikka, Kaarlo,	30, 33, 36,
Lehto, Janne,	21, 62, 66,		64
	73	Pellikka, Taimi,	36
Lennart, Johan,	12	Pelttari, Tarmo,	64
Liikavainio, Kari,	56	Pentamo, Antti,	31, 34
Liljeback, Hebe,	12, 14	Petäjaniemi, Arvi,	34, 64, 70,
Lindqvist, Isidor,	11, 13, 16,		72, 83
	17, 66	Pieskä, Toivo Adolf,	13
Lindqvist, Johan Edvard,	13	Pietikäinen, Armas,	37
Lindsted, Gösta,	47	Pietikäinen, Paavo,	104
Lindsten, Akseli,	13	Pistokoski, Viljo,	68
Luotola, Unto,	33, 64	Piuva, Heikki,	13
Martimo, Jaakko,	64	Planting, Konrad Wilhelm,	12, 18
Mattinen, Arvid,	13	Poläng, Erik,	77
Mattinen, Juho,	18	Pounu, Svante,	77
Metsälä, Yrjö,	90	Puoskari, Paavo,	25, 64, 66
Mikkonen, Kari,	33, 37, 64,	Puranen, Raimo,	33
	68	Pölkky, Jonne,	31, 64, 83
Moring, Pentti,	35, 41	Rajala, Reino,	77
Muotkajärvi, Marjut,	56, 64	Rantanen, Ture,	37
Muukkonen, Risto,	77	Rauhala, Pauli,	72
Myllyoja, Sakari,	21	Rautio A.,	13, 18
Mäki, Veikko,	122	Rekola,	21
Mäkitalo, Ari,	64	Rissanen, Reijo,	38, 91

Routavaara, Oskari,	62	Vallo, Erkki,	39, 40, 45,
Rynö,	87		64, 67, 70,
Saarinen, Eino Jalmari,	23, 29		77
Salonen, Onni,	18	Vanhapiha, Edvard,	13
Sannerström, Tomas,	47	Vanhapiha, Risto,	37
Sarajärvi, Ari,	56	Vehkaperä, Antti,	25, 83
Saukkonen, Ahti,	33, 36, 64,	Vehkaperä, Veli,	33
	67	Vesa, Veikko,	54
Saukkonen, Asko,	45, 48, 51,	Videl, Frans,	21
	63, 67, 77,	Wiik, Paul,	37
	83	Viinanen, Iiro,	77, 79, 80
Saukkoriipi, Juho,	18	Viippola, Otto,	25, 26, 62,
Savikuja, Eero,	19		66
Savikuja, Hugo,	19, 89	Viiri, Juho Artturi,	13
Savikuja, Juho Alirik,	13	Virtanen, Eino,	37, 64, 81,
Savikuja, Lauri,	31		82
Savikuja, Pauli,	83	Väisänen, Sampo,	53, 55, 67
Silfven, Aleksanteri Nikola,	13	Välimaa, Jalmari,	36
Smeds, Martti,	27	Välimaa, Vesa,	37, 48, 64,
Smeds, Pauli,	27, 34, 69		67
Sorro, Antti,	65	Ylilääkkölä, Edvin,	34, 64
Spets, Lauri,	24	Ylipekkala, Leevi,	34
Stjernvall, Edvard,	12, 19, 85	Äijälä, Pekka,	51, 67
Syväjärvi, Jussi,	89	Äijälä, Väinö,	64, 83
Syväjärvi, Pekka,	36, 37		
Taipalus, Tauno,	7, 33, 42, 82		
Tennilä, Esko-Juhani,	77, 78, 79		
Teräsniska, Filemon,	30		
Teräsniska, Sisko,	30		
Thelestam, Gustaf,	127		
Tissari, Olavi,	38, 91		
Tjäderhane, Matti,	33		
Tolkki, Arvi,	21		
Tolkki, Olavi,	37		
Tornberg, Ali,	16, 23, 100,		
	101, 102, 103,		
	104, 106		
Torikka, Kaarlo,	18		
tsaari Aleksanteri I,	99		
Tulkki, Olli Anundinpoika,	87		
Töyrä, Krister,	77		
Unga, Ari, 47, 64,	77		
Valkama, Seppo,	73		

Kirjallisuutta

Blomberg Olli – Kurkinen Jari – Nummela Ilkka, Ulkomaanliikenteen vuosisata, 2000

Ericsson Harald – Nokki Janne, Pohjolan Klondyke, 2006

Heikkinen Sakari, Suomeen ja maailmalle, Tullilaitoksen historia, 1994

Peura Kaija ja Paavo, Joppareita, tullihurtia ja rajakyyliä, 2001

Pönkä Terho, Tullimiesliiton historia II 1947 – 1979, 1980

Saarinen Iivari, Tullimiesliiton historia 1906 – 1956, 1956

Taipalus Tauno, Satavuotinen Tulliliitto ry, 2005

