Aleksi Hurskainen
Tommi Laukkanen
Janne Nokki

# Sotatarvikkeita, telttoja ja kahden valtakunnan tulliyhteistyötä

*Kilpisjärven tullihistoriaa yli sadan vuoden ajalta*

## ”Buuströmin savotta” tuo ensimmäiset tullivartijat

Ensimmäinen maailmansota katkaisi Venäjän yhteydet länteen vuonna 1914. Kun kulkureitti Itämeren kautta oli käytännössä poikki, yksi korvaava reitti avautui Pohjois-Suomen kautta.

Ajatus sotatarvikkeiden kuljettamisesta Norjan Skibotnin (suom. Markkina) satamasta Enontekiön Kilpisjärven kautta Venäjän rintamille syntyi vuoden 1915 lopulla. Aloitteentekijöinä olivat norjalaiset huolintaliikkeet, jotka saivat mukaan myös Iso-Britannian hallituksen. Venäläiset suhtautuivat kuljetuksiin varautuneemmin Ruotsin rajan läheisyyden vuoksi. Suomen rataverkko ylsi tuolloin Karunkiin, josta matkaa Skibotniin oli vielä noin 500 kilometriä. Maantie kohti etelää alkoi Enontekiön Palojoensuusta, 200 kilometriä Skibotnista ja 150 kilometriä Kilpisjärveltä. Tavarat oli tuotava Norjasta vanhaa porotietä pitkin. Kilpisjärvellä ei ollut vielä pysyvää asutusta.

Suomen senaatti myönsi 8. helmikuuta 1916 hankolaiselle kuljetusliike Karl Boströmille luvan kuljettaa tavaraa Norjasta Karunkiin Kilpisjärven kautta. Boström aloitti sotatarvikekuljetukset maaliskuussa. Tavarat oli tuotava Skibotnista porokyydillä. Vasta Palojoensuussa porot voitiin vaihtaa hevosiin, jolloin kuormien kokoa pystyttiin kasvattamaan huomattavasti: poron laskettiin vetävän 100 kiloa, hevosen 800 kiloa. Hevosia kuljetusliike tahtoi saada kaksituhatta. Niitä koetettiin haalia kaikkialta maasta, eikä tehtävä ollut helppo. Kuormille määriteltiin reitin varrelle lepo- ja vaihtopaikat. Rautatiehallitus lupasi toimittaa Karunkiin erikoisjunan aina, kun paikalle olisi saatu 20 vaunulastillista tavaraa.

Järjestely ei ollut aivan ainutlaatuinen, sillä poikkeusliikennettä Norjasta oli myös idempänä Lapissa. Karungin tullitoimistokin oli jo vuonna 1915 selvittänyt Ruotsin puolelta saapuvia tavaroita.

Tullihallitusta kehotettiin järjestämään Kilpisjärven reitille tarvittava tullivalvonta. Helmikuussa 1916 Tullihallitus aloitti neuvottelut kuljetusliikkeen kanssa. Myös pohjoisen rajan tullivalvonnan esimies, tullitarkastaja Edvard Stjernvall, ehdotti Kilpisjärvelle kolmea ”lentävää tullivartijaa”. Syynä oli rahdin määrä, sillä kuljetusliike oli aikeissa tuoda Norjasta jopa yli 3 000 tonnia tavaraa. Tullitarkastajan mukaan rahdit oli syytä tarkastaa heti niiden saavuttua rajan yli.

Senaatti ja Tullihallitus määräsivät Kilpisjärvelle 16. maaliskuuta 1916 tilapäisen tullivartion enintään 2½ kuukauden ajaksi. Kilpisjärvelle määrättiin kaksi tullivartijaa. Lisäksi uudelleenlastauspaikkoihin Palojoensuuhun ja Sieppijärvelle tuli yhteensä neljä tullimiestä, joiden tarkempi sijoittelu jäi Stjernvallin huoleksi. Tullin oli valvottava, ettei kuormia tai vetoeläimiä kadonnut matkalla, ja katsottava, että kuljetettavat tavarat ja rahtikirjat vastasivat toisiaan. Karungin tullitoimisto passitti tavarat asiakirjojen perusteella eteenpäin. Tullitoiminnan kesto riippui kelioloista, sillä lumien sulettua tavaraa ei voitu enää kuljettaa.

Kilpisjärvellä tullimiesten täytyi antaa Norjasta saapuville porokuormille kuormakirjat ja leimata kuljetusliikkeen antamat luettelot. Koska kyseessä olivat salaiset sotilastavarat, Tullilla ei ollut oikeutta avata kuormia ja tarkastaa niiden sisältöä. Pääperuste tullivalvonnalle olikin hevosten ja porojen vientikielto, joka oli määrätty sodan takia. Ajomiesten nimet sekä porojen ja hevosten tiedot tuli olla luettelossa. Sen avulla valvottiin, ettei yksikään vetoeläin jäänyt Norjaan.

Suurten hevosmäärien tuominen rajan pintaan oli riskialtista, sillä maaliskuussa 1916 hevosia salakuljetettiin Tullihallituksen mukaan länsirajan yli Ruotsiin, eli rikottiin järjestelmällisesti vientikieltoa. Tulli toivoikin koko Länsi-Lappiin lisää poliiseja ilmiön torjumiseksi.

---

Aleksi Hurskainen, Tommi Laukkanen ja Janne Nokki
Painatus: Grano Oy 2017

Kannen kuva: Kilpisjärven tulliasema 1950-60-lukujen vaihteessa.
Kuva: Postikorttikuva. Matti Tjäderhanen kokoelmat

TULLI

*Tullin valvoma sotatarvikereitti 1916–17 vaihto- ja yöpymispaikkoineen.*
*Karttakuva: Arvo Vainionpää*

Joka tavaraerällä piti olla erillinen senaatin lupa. Tulli ei kuitenkaan toivonut näin raskasta byrokratiaa, vaan esitti, että lupa annettaisiin aina yhdelle toimijalle pitemmäksi ajaksi. Lisäksi Tullihallitus katsoi, että Boströmin kuljetuslupa ”haitatta voitaisiin ulottaa muidenkin henkilöiden ja toiminimien nautittavaksi”. Tähän ei kuitenkaan senaatissa suostuttu.

Maaliskuun 1916 lopulla Kilpisjärven väliaikaiseen tullivartioon saapuivat tullivartijat Hjalmar Gustafsson ja August Eugen Mårtensson. Aluksi tullivartijat oli määrätty sijoittumaan ”Kilpisjärven luoteispäähän”. Paikan ainoa rakennus oli järven itäpuolella oleva valtion majatalo Siilastupa. Sinne myös tullimiesten oli majoituttava. Gustafsson oli palvellut Helsingin ja Turun tullikamareissa. Mårtensson taas oli tullihöyrylaiva Auran varavartija. Paikalliset olosuhteet Kilpisjärvellä lienevät olleet heille hyvin oudot.

Tullivartijat huomasivat töiden käynnistyttyä, että kahden miehen voimin yötä päivää kulkevia tavarakuormia oli jokseenkin mahdoton valvoa. Olojaan he kuvasivatkin ”vallan tukaliksi”. Kilpisjärven ainoaan rakennukseen, Siilastupaan, oli tullivartijoiden lisäksi majoittunut kuljetusliikkeen henkilökuntaa, venäläisiä sotilaita ja varastohenkilökuntaa. Operaatio tunnettiin koko Lapissa ”Buuströmin savottana”.

*Kilpisjärven Siilastupa oli pieni kestikievari porotien varrella Kilpisjärven rannalla. Sisään oli mahduttava niin kuljetusliikkeen, Tullin, poliisin kuin Venäjän armeijan edustajien. Todennäköisesti kuvan tilapäiseltä näyttäviä rakennelmia käytettiin porosuojina tai sotatarvikkeiden varastoimiseen. Kuvannut Eliel Lager-crantz vuonna 1919. Kuva: Museovirasto*

## Kilpisjärven pamaus

Koska kyse oli kriittisistä tavaroista, niistä ei julkisuudessa paljoa puhuttu, mutta huhut kiersivät. Saksalaisten kerrottiin sabotoivan kuljetuksia. Kuormien sisältö oli sotasalaisuus. Muutaman säilyneen tullivartion raportin mukaan ahkioissa tuotiin ainakin metalleja, lääketarvikkeita, kankaita, patruunoita, srapnellin kärkiä, kenttäpuhelimia, piikkilankaa, piikkilankasaksia ja erilaisia konetarvikkeita.

Toukokuun 1916 alussa rekikuljetukset oli epätavallisen nopean kevääntulon vuoksi keskeytettävä. Venäjälle jäi toimittamatta 3 000 tonnia tavaraa, jotka oli pinottava Siilastuvan läheisyyteen odottamaan parempaa keliä. Samoin Palojoensuuhun jäi tavaraa 300 tonnia. Tullivartijoiden oli poistuttava Kilpisjärveltä Palojoensuuhun. Tullihallitus esitti kuitenkin tullivalvonnan jatkamista siellä sekä Sieppijärvellä ja Muoniossa kesäkuun loppuun saakka. Kilpisjärven tavarat jäivät kuljetusliikkeen valvontaan, ja liikkeen toimitusjohtaja lupasi toimittaa ne eteenpäin heti, kun seuraava rekikeli tulisi. Toukokuun lopussa Boström sai senaatilta myös luvan viedä osan tavaroista takaisin Skibotniin.

Muutaman päivän kuluttua kesäkuun alussa 1916 saapui Ruotsin kautta Kilpisjärvelle neljä suomalaismiestä. Viides kesäkuuta he ilmestyivät Siilastuvalle kertoen olevansa Norjaan meneviä kalastajia. Todellisuudessa he olivat Saksassa koulutettuja jääkäreitä, jotka seuraavana yönä pidättivät Boströmin väen ja asensivat sotatarvikepinoihin räjähdyspanokset. Tämän jälkeen he pakenivat Ruotsin puolelle. Seurasi joukko räjähdyksiä ja tulipaloja. Kaikki tarvikkeet eivät silti tuhoutuneet. Tapaus tunnetaan Kilpisjärven pamauksena, ja sitä on pidetty Suomen itsenäistymistaistelun alkuna.

## Liikennettä jatketaan

Välikohtauksesta huolimatta senaatti oli syksyllä 1916 valmis myöntämään kuljetusliike Boströmille luvan jatkaa sotatarvikekuljetuksia seuraavana talvena. Liikenne oli määrä aloittaa marraskuun alussa ja jatkaa sitä toukokuun loppuun. Tullihallituksen mukaan tähän voitiin suostua. Reitin valvonta todettiin sinänsä mahdolliseksi ja Tullin vartiointipaikkojen valinta onnistuneeksi. Kuljetusehtoja ja valvontaa oli kuitenkin kiristettävä. Nimismiesten täytyi vahvistaa

ajomiehille kuvalliset matkapassit. On mahdollista, että nämä olivat Suomen historian ensimmäiset kuvalliset ulkomaanpassit. Hevoset tunnistettiin metallisista tuntolevyistä, ja niiden vaihtaminen vaikeutui, koska valjaisiin oli kiinnitettävä tullilyijykkeet. Lisäksi miesten passeihin oli merkittävä hevosten tuntomerkit. Nyt kuljetukset oli hoidettava 20–25 kuorman joukkueissa, joilla oli vastuulliset esimiehet eli joukkueenjohtajat. Hevosten valvonta selittyy Venäjän viranomaisten vaatimuksilla. Suomalaisten kerrottiin ostelevan Pietarista hevosia ja vievän niitä Suomeen salakuljettamista varten.

Tullimiesten määrää oli lisättävä. Kilpisjärvelle haluttiin neljä tullivartijaa, Palojoensuuhun kolme ja Sieppijärvelle kaksi. Lisäksi kuljetusliike Boströmin oli kustannettava tullivartijoille ”kunnolliset asunnot, valon ja lämmön kera koko tavarankuljetusten ajan ja pitää heidän saatavanaan ruokaa ja muita elintarpeita kohtuullista maksua vastaan”

Myös kuljetusreitin vartiointiin järjestettiin lisää poliiseja ja sotilaita.

Kuljetuksia ei kuitenkaan päästy aloittamaan marraskuussa, ja lopullinen lupa tuli vasta joulukuun puolivälissä. Senaatin suostumuksella Tullihallitus määräsi 23. tammikuuta 1917 Kilpisjärven väliaikaiseksi tulliasemaksi. Sinne saivat lähteä tullivartijat Juho Hämäläinen ja Anders Vilhelm Lindblom. Kilpisjärvelle oli lähetetty Torniosta jo aiemmin tullivartija Karl Oskar Herdig. Ilmeisesti paikalle haluttiin nyt torniolaisia, joille Lapin olot olivat tutummat.

Tullivartijat saivat 200 markan lisäpalkkion asuin- ja elinkustannuksia varten. Miehet saivat muutamaa päivää myöhemmin tarpeellisen varustetäydennyksen, kun heille toimitettiin kolme turkkia ja kolme paria huopasaappaita.

Erikseen määrättiin, ettei sotatarvikkeisiin saanut kohdistaa tavaranvalvontaa tai tarkastuksia, joten tullimiesten päätehtäväksi jäi valvoa, ettei hevosia tai poroja poistunut maasta kuljetusten mukana. Liikennettä oli valvottava ainakin toukokuuhun. Eläinten valvonnan tehostamiseen saattoi olla toinenkin syy, sillä saksalaisten kerrottiin salakuljettavan maahan Ruotsista pernaruttobakteerilla myrkytettyjä sokeripaloja. Huhun todenperäisyydestä ei ole tietoa, mutta joka tapauksessa Boströmin hevosia kuoli epätavallisen paljon. Kuolemiin voi olla toinenkin syy. Tullihallitus oli jo syksyllä 1916 todennut vaatimansa tiukemman hevosvalvonnan yhteydessä, etteivät kevättalven 1916 eläinrääkkäykset saaneet toistua tulevana talvena.

Kevät 1917 tuli jälleen varhain, ja liikenne oli lopetettava. Kilpisjärvelle jäi jälleen tavaraa. Jo 20. huhtikuuta 1917 kaikki Lapin tilapäiset tulliasemat määrättiin lopettamaan toimintansa. Tullivartijat Herdig, Hämäläinen ja Lindblom määrättiin kesäkuun alussa Poriin. Vartioturkit ja muu tullilaitoksen omaisuus oli käytävä luovuttamassa Kemin Tullikamariin.

Samalla olot Venäjällä kehittyivät entistä sekavampaan suuntaan. Suomessa oli yhä paljon venäläisiä joukkoja, joille Kilpisjärvelle jääneet sotatarvikkeet kuuluivat.

*Boströmillä oli konttori myös Torniossa. Kuva on otettu 8. helmikuuta 1917. Poron takana seisoo myös yhtiön toimitusjohtaja Gösta Theslöf. Kuva: Tornionlaakson maakuntamuseo –Tornedalens museum*

## Kilpisjärven sotasaalisjuttu

Kuljetusten katkettua Kilpisjärvellä makasi 1 300 tonnia erilaista sotilastavaraa, jota ei enää saatu eteenpäin. Kun Suomi joulukuussa 1917 julistautui itsenäiseksi, tavarat olivat yhä Kilpisjärvellä. Kevään 1918 myllerrysten aikana kuljetusliike Boström ryhtyi hädissään kuljettamaan sotatarvikkeita Ruotsiin ja Norjaan, joko turvaan tai eteenpäin myytäviksi.

Tammi-helmikuussa 1918 Suomen valkoinen hallitus määräsi Kilpisjärven sotatarvikkeet takavarikoitaviksi ja kuljetettaviksi Vaasaan. Hallitus sitoutui korvaamaan Boströmille 2,5 miljoonaa kruunua, jotta kuljetusliike saisi maksettua saatavansa Venäjälle. Kuljetusliike ei kuitenkaan noudattanut sopimusta ja vei tavaroita Ruotsin puolelle, jonne osa myös jäi, kuten sadoittain sotilassaappaita. Näistä Ruotsi peri lisenssimaksua yhden kruunun saapasparilta.

Tapausta tutkittiin useaan otteeseen, ja lehdistössä se jäi elämään ”Kilpisjärven sotasaalisjuttuna”, joka ei koskaan selvinnyt. Olosuhteet olivat poikkeuksellisen hämärät. Kuljetusliike Boströmin toimitusjohtaja Gösta Theslöf toimi sisällissodassa Helsingin valkokaartin päällikkönä. On mahdollista, että hänellä oli tapahtumissa ratkaiseva rooli. Toisaalta Theslöf oli jo ennen kuljetuksia ollut mukana aktivistien ja jääkäriliikkeen toimissa hankkien aseita valkoisille joukoille venäläisyhteyksiensä avulla. Voi olla, että kuljetusten yhtenä tarkoituksena oli ollut juuri niiden sabotointi.

## Satunnaista poroteiden valvontaa

Kilpisjärven vanhaa porotietä Kilpisjärven Siilastuvalta Norjan Helliskogeniin käytettiin myös 1920–30-luvuilla. Toinen talvitie kulki Ruotsin Kuttaisen ja Norjan Kautokeinon välillä. Lisäksi pohjoisessa oli useita pienempiä poropolkuja.

Kevään 1917 jälkeen Kilpisjärvellä ei enää ollut pysyvää tullivartiointia. Tullivartijoita liikkui silti seudulla satunnaisina partioina. Välillä oli myös erityiskuljetuksia. Keväällä 1934 järjestettiin isohko rakennustarvikkeiden kauttakuljetus Ruotsin Kuttaisista Norjan Kautokeinoon Suomen käsivarren poikki. Tullivalvonta hoidettiin partioimalla. Partiointimat-

kat käsivarteen olivat pitkiä ja vaivalloisia. Lappiin salakuljetettiin 1920-30-luvuilla melko runsaasti tavaraa Ruotsista ja Norjasta. Yleensä motiivina oli tiettyjen tavaroiden, kuten sokerin, korotetut tullimaksut. Paikallisten asukkaiden maailmansodan aikana saamaa erityisoikeutta tuoda tavaraa tullittomasti omaan käyttöön käytettiin usein väärin.

Kilpisjärven merkitys väheni, kun Suomi sai toisen käsivarren, Petsamon, jonne tehtiin satama ja maantie. Tie Rovaniemeltä Liinahamarin satamaan avattiin liikenteelle vuonna 1931. Ensimmäinen maantieyhteys Suomen ja Norjan välille saatiin, kun Petsamon Kolttakönkäälle valmistui silta Paatsjoen yli Norjan puolelle vuonna 1938. Petsamosta oli tulossa Tornion rinnalla Lapin tullitoiminnan uusi keskus. Kolttakönkäältä tuli 1930-luvun lopulla jonkin verran norjalaista auto- ja moottoripyöräliikennettä. Petsamon Salmijärven ja Norjan Svanvikin välillä liikennöi kesäisin myös norjalainen lossi, joka ei kuitenkaan kantanut raskaampia ajoneuvoja.

## Tie käsivarteen valmistuu, lentää ilmaan ja avataan uudelleen

Lapissa 1930-luku oli suurten tietöiden aikaa. Maantie kohti Kilpisjärveä päättyi yhä Enontekiön Palojoensuuhun, josta se kääntyi Enontekiön kirkonkylään Hettaan. Ensimmäisenä tietä Kilpisjärvelle alkoivat suunnitella norjalaiset. Norjassa kuitenkin suhtauduttiin Suomeen epäluuloisesti, mikä hidastutti hanketta. Kun maailmantilanne vuosikymmenen lopulla uudelleen kiristyi, alettiin yhteyttä Kilpisjärveltä Skibotniin yhteyttä pitää Suomessa jälleen tärkeänä. Se oli huomattavasti turvallisempi kuin Petsamon reitti, joka oli liian lähellä itärajaa.

Vuonna 1938 ilmestyneessä Lapin oloja käsittelevässä komiteamietinnössä vihjattiin, että Suomen puoleinen rautatie olisi tulevaisuudessa syytä ulottaa Kilpisjärvelle saakka. Rautatietä pohdittiin myös vuonna 1939 laadituissa salaisissa suunnitelmissa.

*Kilpisjärven tie Poussujärven pengerryksen kohdalla syyskuussa 1942. Auto on tulossa Kilpisjärven suunnasta. Kuva K.J. Laaksonen. Erkki Lilja, Jäämerenkäytävä, s. 179.*

Samana vuonna tieosuuden rakentaminen Palojoensuusta Kilpisjärvelle julistettiin kiireelliseksi, ja työt alkoivat syksyllä. Eduskunta myönsi hankkeelle 100 miljoonaa markkaa. Tavoitteena oli suora yhteys Skibotniin, jotta Suomen ulkomaankauppa ja huoltovarmuus voitiin turvata. Ensimmäinen kuormaauto ajoi Suomesta Kilpisjärvelle jouluaattona 1939, jolloin Suomi oli jo sodassa. Tie oli vasta talviajokunnossa. Vuoden 1940 lopulla tietä oli saatu valmiiksi Karesuvantoon asti. Jatkosota vei kuitenkin työmiehet rintamalle. Norjaa miehittävät saksalaiset kiinnostuivat tieyhteyksistä. Samalla Suomessa virisi uusi salainen suunnitelma saada Skibotn vapaasatamaksi Suomen käyttöön. Tullia ei vielä konsultoitu valvonnan järjestämisessä, eikä suunnitelma koskaan edennyt tämän pitemmälle. Joka tapauksessa tullitoimintaa olisi pitänyt lisätä tuntuvasti.

Saksalaiset ottivat Käsivarrentien rakentamisesta yhä enemmän vastuuta. Vuosina 1941–43 tietöitä tehtiin venäläisellä vankityövoimalla. Toukokuussa 1944 saksalaiset tehostivat rakentamista ja toimittivat paikalle 1 700 vankia, jotka ilmeisesti saivat kaikki surmansa. Lapin sota päättyi siihen, kun viimeiset saksalaiset sotilaat poistuivat Kilpisjärveltä 25.–27.4.1945. Käsivarren historian seuraavan pamauksen järjestivät saksalaiset, jotka vetäytyessään tuhosivat kaikki rakennukset ja räjäyttivät sillat. Vain Ahdaskurun yksiaukkoinen kiviholvisilta Kilpisjärven ja Norjan rajan välillä säästyi, koska siltaa ei tuolloin näkynyt lumen alta. Saksalaiset myös miinoittivat vastavalmistuneen tieosuuden Karesuvanto–Kilpisjärvi.

Raivaustyöt ja korjaaminen aloitettiin kesällä 1945. Syyskuussa Käsivarrentie oli jo siinä kunnossa, että autolla pääsi etelästä Kilpisjärvelle asti.

## Tulli tulee takaisin

Toisen maailmansodan jälkeen Lappi oli levoton. Asukkaat oli evakuoitu syksyllä 1944. Kesällä 1945 väki alkoi palata takaisin. Puute oli kova, ja naapurimaista tavaraa sai helpommin kuin Suomesta. Suomessa jatkui tiukka tuontisäännöstely ja lisenssipakko. Tämä rohkaisi salakuljetukseen, joka alkoi laajentua syksystä 1945 lähtien. Maahantuontilisenssien valvonta oli Tullin tehtävä. Enontekiö määrättiin vuonna 1944 matkustuskieltoalueeksi. Tämä jatkui

*Ahdaskurun silta on Lapin ainoa kiviholvisilta, joka säästyi sodan tuhoilta. Silta sijaitsee Tullin ja valtakunnanrajan välisellä maantieosuudella noin neljä kilometriä valtakunnanrajalta. Silta hyväksyttiin virallisesti museokohteeksi vuonna 1982. Kuva: Petri Kannasvuo*

useita vuosia sodan jälkeen. Niinpä Enontekiön asukkaat eivät saaneet käyttää tullivapaata tuontioikeutta, joka oli käytössä länsirajan asukkailla ja jota valvottiin nimismiesten antamien rajapassien avulla.

Torniolaiset tullivartijat Vilho Helamo ja Pekka Brännäre määrättiin palvelukseen Kilpisjärvelle kesäksi 1946 tullivalvontaa varten. Matka Muoniosta Kilpisjärvelle tehtiin 4. heinäkuuta postilaitoksen kuormaauton lavalla.

Käsivarren harvat rakennukset oli pääosin tuhottu. Ainoat ehjät rakennukset olivat rajavartioston parakkina toimiva Siilastupa, retkeilymaja sekä metsänvartija Viikin asuinrakennus. Kesäksi 1946 tullivartijat Helamo ja Brännare asettuivat Siilastuvan luo rajavartiostolta saatuun vaneritelttaan. Vaneri- ja pahvitelttoja käyttivät sodan jälkeen myös teitä korjaavat työmiehet.

Keväällä 1946 Tullihallitus tiedusteli Metsähallitukselta mahdollisuutta saada tontteja Enontekiöltä. Myös Kilpisjärvelle oli tarkoitus saada asuinrakennukset, kuten koko läntiselle rajalle.

Kesäkuussa 1946 Tullihallitus pyysi puolustusvoimien pääesikunnalta 75 taskuasetta Lapin tullimiehille. Tätä perusteltiin turvattomuudella, jota partioivat tullimiehet kokivat kohdatessaan salakuljettajia. Vaikeakulkuiset maastot, kova kysyntä ja heikko valvonta tarjosivat salakuljetukselle otolliset olosuhteet.

Viranomaisten yhteistyötä oli tehostettu länsirajalla tammikuusta 1946 lähtien. Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen miehet koettivat yhteispartioin kitkeä villiksi paisunutta salakuljetusta. Yhteistoiminta Rajavartiolaitoksen ja Tullin välillä oli kiinteää; virka-apua annettiin puolin ja toisin jatkuvasti. Heinäkuussa 1946 myös norjalaiset perustivat tullivartion Helligskogeniin, 12 kilometrin päähän valtakuntien rajalta.

*Helligskogenin tulliasema vuonna 1953. Kuva: Norjan tullin kokoelmat*

Vaikeuksista huolimatta Kilpisjärven tieyhteys Norjaan oli vihdoin saatu Suomen ulkomaankaupan käyttöön. Kesäkuussa 1946 Kilpisjärven kautta alkoi suomalainen kuorma-autoliikenne. Marraskuussa se oli lopetettava olosuhteiden pakosta. Enää ei harkittu porojen ja hevosten käyttöä. Kaamoksen myötä myös Tulli poistui talveksi Kilpisjärveltä.

Vuodesta 1947 eteenpäin Käsivarrentien korjaamiseen ja parannuksiin voitiin käyttää jälleenrakennusvaroja. Valtiovallan tavoitteena oli korvata tällä reitillä Neuvostoliitolle menetetty Petsamo ja yhteys Jäämerelle. Talvisin tien ylläpito oli vaikeaa, eikä sitä voinut ajaa autolla. Ajamista haittasivat myös pula polttoaineesta, renkaista ja kalustosta. Tiet ja sillat olivat kaikkialla hyvin huonossa kunnossa. Paikoin lumimyrskyt hidastivat Suomen ja Norjan välistä liikennettä tai pysäyttivät sen kokonaan.

Vuoden 1947 kesäksi Pekka Brännäre palasi yhdessä tullivartija Yrjö Metsälän kanssa Kilpisjärvelle. Pysyvän vartioinnin edellytyksenä oli, että tulliasemalle saataisiin rakennukset. Määrärahat olivat kuitenkin tiukassa, koska suurin osa Lappia oli rakennettava uudelleen, mukaan lukien länsirajan tullirakennukset. Tullirakennuksissa Ruotsin raja tuli ensin, ja Tullihallitus asetti Kilpisjärven tulliaseman tärkeysjärjestyksessä neljännelle sijalle. Vuonna 1948 Kilpisjärven tullitaloa päästiin kuitenkin rakentamaan. Se sijoittui tien varrelle noin kolmen kilometrin päähän Siilastuvan paikalta Norjaan päin.

Marraskuussa 1948 Kilpisjärven osittain valmistunut rakennus uhkasi jäädä talveksi kylmyyden ja kosteuden armoille. Lisämäärärahaa kaivattiin kipeästi, jotta rakennusta voitiin lämmittää talven ylitse.

*Tullivartija Pekka Brännäre Tullin toimisto- ja asuinteltan edustalla kesällä 1946. Kuva: Tullimuseo*

*Tulliasemateltta Kilpisjärvellä kesällä 1947. Kuva: Tullimuseo*

Vuoden 1949 puolella teltasta päästiin viimein oikeaan tullitaloon. Toiminnan edellytyksiin oli saatu huikea parannus. Tilaa uudessa talossa oli 250 neliötä, josta suurin osa asuintiloja. Toimistotilan koko oli 23 neliötä. Lisäksi talossa oli erilliset huoneet vieraita ja komennusmiehiä varten.

## ”He työskentelivät oloissa, joista sana puutteellinen antaa liian kalpean kuvan”

Lapin tullimiesten olot eivät ole koskaan olleet samanlaiset kuin muualla maassa. Ankara talvi ja puutteelliset resurssit vaikeuttivat töitä, ja vapaa-aikakin kului usein pitkiin välimatkoihin. Nimimerkki L.P. kuvasi vuoden 1947 lokakuun Tullilehti-henkilöstölehdessä Lappiin tekemäänsä virkamatkaa. Tullivartija Lauri Spetsin perhe asui Karesuvannossa teltassa, jossa syntyi kaksi lastakin. Lapsia vaivasi yskä. Järkyttynyt kirjoittaja totesi Käsivarren tullimiesten ”työskentelevän oloissa, joista sana puutteellinen antaa liian kalpean kuvan”.

Vierailijat kävivät tutustumassa myös Norjan ja Ruotsin puoleisiin tulliasemiin. Vastakohta kotimaahan oli melkoinen. Ruotsin puolen virkamiehet olivat siistin ja hyvin varustetun oloisia sinisissä virkapuvuissaan, mantteleissaan ja lakeissaan. Lisäksi kaikille oli valtion puolesta varattu siistit ja lämpimät asunnot. Suomalaisten tilannekin alkoi kuitenkin parantua hitaasti mutta varmasti.

Vuonna 1949 Kilpisjärven tullitalossa asui yhteensä kahdeksan ihmistä. Isoimmat tilat, 65 neliötä, oli ylitullivartija O. Lehmosella. Tässä kolmen huoneen huoneistossa hän asui vaimonsa ja kolmen lapsensa kanssa. Lisäksi kolme tullivartijaa, L. Wallén, J. Rantamaula ja O. Vuollo, jakoivat vajaan 50 neliön suuruisen kaksihuoneisen huoneiston.

Jo ensimmäisenä vuonna rakennus todettiin epäkäytännölliseksi ja siihen ehdotettiin lisärakennusta, josta olisi hyvä näkyvyys tielle. Syksyllä 1949 huomattiin, että rajanylittäjät ruuhkauttivat helposti toimistotilan, koska sinne johti yksi ainoa ovi.

Vaikka teltasta oli päästy sisätiloihin, olosuhteet ulkona olivat kovat. Kilpisjärven tulliaseman ulkotyövuorot jakoi tammikuussa 1955 kaksi tullivartijaa. Kummankin täytyi oman vuoronsa aikana tehdä 2–4 tunnin partiomatkoja pääasiassa hiihtäen. Valtio antoi suksia ja turkkeja varten pienen korvauksen. Partioalueena oli Kilpisjärven kylän ja valtakunnanrajan välinen maasto.

*Kuvassa vuonna 1949 valmistunut tullitalo 1950–60-lukujen vaihteessa. Lähtevä ja saapuva liikenne pysäytettiin puomilla. Tullin toimistotilat olivat rakennuksen keskiosassa. Kuva: Postikorttikuva. Matti Tjäderhanen kokoelmat*

Tullivartija Kaarlo Niska oli tammikuussa 1966 tullut työhön Kilpisjärven tulliin Tornion seudulta. Yleisradion vuonna 1967 tekemässä dokumentissa ”Ihmisiä kaamoksen keskellä” hän kuvasi kaamoksen oloja karuiksi. Kerran hän oli eksynyt tunturiin kolmeksi vuorokaudeksi lumimyrskyn ja kaamoksen aikana. Niska oli joutunut yöpymään käsin kyhätyssä lumilinnassa ja luuli loppunsa jo koittaneen, kunnes sään selkeydyttyä erotti Saana-tunturin silhuetin horisontissa ja kykeni suunnistamaan takaisin.

Vuonna 1967 Lappiin päätettiin hankkia Tullin ensimmäiset moottorikelkat. Lumikko-kelkat eivät kuitenkaan täysin vastanneet odotuksia, ja niiden käytössä ilmeni jatkuvasti ongelmia.

## Liikenne lisääntyy, samoin Tullin tehtävät

Käsivarrentie kesti vielä 1950-luvulla huonosti liikenteen rasitusta. Kevätaikaan Kilpisjärvelle sai ajaa vain öisin, jolloin tien pinta oli jäässä. Talvisin liikenne oli usein poikki jopa kuukausia lumimyrskyjen vuoksi. Aika ajoin norjalaiset aurasivat tietä. Syksyllä 1952 Käsivarrentie päätettiin muuttaa läpi vuoden käytettäväksi maantieksi ja tien varteen pystytettiin lumiaitaa aurauksen helpottamiseksi. Talvella tiellä nähtiin usein vähäistä kuorma-autoliikennettä.

Vuoden 1954 uuden tielain mukaisesti Käsivarrentiestä tuli valtatie 21. Parannustyöt alkoivat toden teolla 1960-luvulla. Osuus Pellosta Sieppijärvelle valmistui vuonna 1960 ja loppuosa 1960-luvulla. Osuus Kangosjoki-Muonio-Palojoensuu rakennettiin kokonaan uudestaan vuosina 1963–68. Samalla saatiin tieyhteys Rovaniemelle. Tie Palojoensuusta Karesuvantoon päällystettiin öljysoralla elokuussa 1963. Tiestä tuli Lapin ensimmäinen öljysoratie.

Käsivarrentie helpotti yhteyksiä myös Ruotsiin, jonne avautui uusia rajanylityspaikkoja ajoneuvoille. Ruotsiin suuntautuvat ”rasvaretket” toivat tielle liikennettä entistä laajemmalta alueelta.

Vuonna 1951 helpotettiin Pohjoismaihin rekisteröityjen autojen tilapäistä maahantuloa, eikä niiden enää tarvinnut esittää kansainvälisiä matkakirjoja tullittoman maassaolon varmistamiseksi. Pohjoismaiselta kuljettajalta vaadittiin silti kirjallinen sitoumus ajoneuvon poistumisesta kolmen kuukauden kuluessa. Matkakirjajärjestelmästä ja sitoumuksista luovuttiin vuonna 1958.

Liikennettä vilkastutti 1950-luvulta lähtien kasvava turismi. Vuosittain rajan ylitti tuolloin Kilpisjärvellä yli 50 000 matkailijaa. Määrä kasvoi 1950-luvun lopulta 1960-luvun alkuun kaksinkertaiseksi, ja kasvu jatkui 1960-luvun lopulla.

Kilpisjärven tullin ensimmäiset ajoneuvoliikennetilastot ovat 1950-luvun puolivälistä. Vuonna 1955 Kilpisjärveltä tuli maahan reilut 3 600 henkilöautoa, vajaat 200 kuorma-autoa ja 200 linja-autoa. Yhteensä rajan ylitti kumpaankin suuntaan vajaat 8 000 henkilöautoa, neljäsataa kuorma-autoa ja saman verran linja-autoja. Vilkkaimpia olivat kesäkuukaudet. Kilpisjärvi oli Tornion jälkeen ajoneuvoliikenteeltään Lapin toiseksi vilkkain ylityspaikka, jossa oli autoja selvästi enemmän kuin Pellossa, Karigasniemellä tai Karesuvannossa. Samoin vuonna 1960 Kilpisjärvi oli Lapin toiseksi vilkkain ylityspaikka.

Vuonna 1965 Kilpisjärven matkailijoita oli kaikkiaan lähes 130 000, henkilöautoja yli 36 000, kuorma-autoja oli 3 000 ja linja-autoja lähes 600. Vilkkain kuukausi oli heinäkuu, jolloin rajan ylitti noin puolet kaikista koko vuoden matkustajista ja henkilöautoista. Oli päiviä, jolloin autoja oli yli tuhat, ja päiviä, jolloin niitä oli vain muutama. Talvikuukausina henkilöautoja oli vain muutama sata kuukaudessa. Myös linja-autoliikenne painottui kesäaikaan. Kuorma-autoliikenne puolestaan oli tasaisempaa, kahdesta kolmeensataan autoon kuukaudessa vuoden ympäri.

Kilpisjärven tullia työllistivät erityisesti ne norjalaiset, suomalaiset ja ruotsalaiset, jotka kulkivat rajojen yli päivittäin ostoksille. Rajalla tehtiin kauppaa puolin ja toisin. Ilman Kilpisjärven tulliasemaa lähin valvontaasema olisi ollut Karesuvannossa, josta matkaa Norjan rajalle on noin 120 kilometriä. 1970-luvulla Suomesta käytiin ostamassa Norjasta erityisesti margariinia, voita ja verovapaata piipputupakkaa.

Suomen liityttyä yleiseurooppalaiseen Eurooppatiesopimukseen vuonna 1965 Tornion ja Kilpisjärven välinen tieosuus sai numeron E78. Järjestelmä uusittiin vuonna 1992, jolloin tie sai nykyisen muotonsa ja nimensä E8.

*Bussituristeja Kilpisjärven matkailumajalla 1950-luvulla. Kuvaaja Fredrik Georg Runeberg. Kuva: Matkailun edistämiskeskuksen kokoelma. Museovirasto*

*Helligskogeniin valmistui 1959 uusi norjalainen tulliasema. Kuvassa Helligskogenin tulliaseman esimies Erling Pedersen maaliskuussa 1968. Kuva: Norjan tullin kokoelmat*

Vuonna 1949 valmistunut tullitalo kaipasi 1960-luvulle tultaessa korjausta ja laajennusta, mutta valtion rakennusohjelmatoimikunta hylkäsi esitykset kiireellisempien rakennushankkeiden vuoksi. Kilpisjärven tullihenkilökunta asui ja työskenteli puutteellisissa ja lainvastaisissa olosuhteissa, kuten Tullin pääjohtaja Nikolai Saarnio useaan otteeseen huomautti. Merkittäviä lisävaatimuksia toi myös Suomen kehittyvä sosiaalilainsäädäntö. Tehtävien kasvu vaati Kilpisjärvelle lisää henkilökuntaa, ja puutteellisiin asuinoloihin sitä oli vaikea saada, perheellisistä puhumattakaan.

Määrärahoja Kilpisjärven rakennusten uudistamiseksi esitettiin Tullihallituksen menoarviossa useampaan kertaan. Tullihallitus katsoi vuonna 1967, että vanhan tullitalon korjaukset ja lisärakennus olisi suurten etäisyyksien takia järkevää tehdä yhdellä kertaa. Työt päästiin aloittamaan kesällä 1968. Suunnittelusta vastasi Rakennushallitus. Rakennustöiden tuloksena Tullin työtilojen neliömäärä yli kaksinkertaistui.

*Suomen tullimiehiä Kilpisjärven puomilla kesällä 1966. Vasemmalta Jorma Rantamaula, Kaarlo Niska, Raimo Kotavuopio ja Kaarlo Mattinen. Edessä Kari Tyrväinen. Kuva: Kaarlo Niskan kokoelmat*

*Suomen tullimiehiä Kilpisjärvellä 1960-luvun lopulla. Kuva: Mikko Niskan kokoelmat*

## Suomalais-norjalaista tulliyhteistyötä

Käytännön yhteistoimintaa Suomen ja Norjan tulliviranomaisten välillä oli jo 1950-luvulla. Yhteistyö alkoi, kun maantie Enontekiöstä Norjan Kautokeinoon valmistui ja Kivilompolosta tuli rajanylityspaikka. Kumpikin maa valvoi Kivilompolossa oman tuontinsa ohessa myös toisen maan vientimääräyksiä. Parantuvat tieyhteydet lisäsivät liikennettä, vaikka samalla pitkät välimatkat aiheuttivat monia käytännön hankaluuksia. Rajanylitystä helpotti myös heinäkuusta 1952 lähtien sovellettu Pohjoismaiden välinen passivapaus. Ainoat viranomaistoimet olivat mahdollinen tulliselvitys ja tullivalvontatoimenpiteet.

Suomi oli solminut ensimmäisen rajatulliyhteistyösopimuksensa vuonna 1962 Ruotsin kanssa. Samaan aikaan neuvottelut alettiin myös Norjan kanssa. Taustalla oli Pohjoismaiden neuvoston suositus, jolla maiden välistä liikennettä ja rajanylitystä oli pyrittävä helpottamaan.

Suomen ja Norjan välinen yhteistyö huipentui, kun maiden välinen rajatulliyhteistyösopimus solmittiin 10.12.1968. Norjan puoleinen Helligskogenin tulli lakkautettiin, ja toukokuusta 1970 alkaen norjalaisia tullimiehiä on työskennellyt Kilpisjärven tullilla. Kilpisjärven lisäksi Kivilompolossa, Karigasniemellä ja Utsjoella Suomen puolella on tehty työtä yhdessä norjalaisten kanssa. Norjan puolella rajayhteistyöhön perustuen suomalaisia tullimiehiä on ollut Polmakissa ja Neidenissä eli Näätämössä.

Rajatulliyhteistyön ensisijaiseksi tarkoitukseksi määriteltiin matkustaja- ja tavaraliikenteen helpottaminen yksinkertaistamalla ja yhdenmukaistamalla tullivalvontaa ja tulliselvitystä maiden välillä. Tullaukset, maksut ja valvontatoimet hoidettaisiin vain yhden kerran jommallakummalla puolen rajaa.

Keskeinen osa sopimusta oli molempien maiden 7 kilometrin levyinen valvontavyöhyke valtakunnanrajan molemmin puolin. Sen sisällä saattoivat toimia kummankin maan tulliviranomaiset. Tulliselvitys ja tullivalvonta voitiin hoitaa kummalla puolen rajaa tahansa. Rajatulliyhteistyösopimus Norjan kanssa astui virallisesti voimaan 12. syyskuuta 1969.

Kun eduskunta oli hyväksynyt sopimuksen kesäkuussa 1969, molempien maiden tullien johto teki elokuussa Norjan rajalle viikon kestävän tarkastusmatkan, jonka aikana sovittiin alustavasti käytännön tehtäväjaosta. Suomen tulli ottaisi hoitoonsa liikenteen Kivilompolossa ja Karigasniemellä, Norjan tulli taas Utsjoella, Polmakissa ja Neidenissä. Kilpisjärvestä tuli ainutlaatuinen sikäli, että siellä kummankin maan tullit toimivat yhdessä Suomen puolella. Molemmat valtiot saivat tästä selvää säästöä rakennus- ja henkilökuntamenoihin.

Tullihallitus antoi käytännön määräykset rajatulliyhteistyöstä vuoden 1969 lokakuussa. Valvontavyöhykkeen sisällä kumpikin tullilaitos sai toimia toisen lukuun. Suomen tulli sai toimia Norjassa aina, ”milloin se katsottiin tarpeelliseksi salakuljetuksen estämiseksi tai vastustamiseksi”. Käytännössä valvonta keskittyi rajat ylittäville maanteille. Tullilaitokset saattoivat pyytää myös virka-apua kummankin maan poliisilta. Käytännön yhteistoiminta alkoi vasta vuoden 1970 puolella.

Yhteistyösopimus edellytti myös tilojen parantamista. Syyskuussa 1969 Kilpisjärvelle valmistui uusi tullirakennus, jota oli esitetty pitkään. Yksikerroksinen toimistorakennus oli kooltaan 122 neliömetriä. Nyt Kilpisjärven tullin asuin- ja työtilat voitiin erottaa toisistaan. Vanha tullitalo otettiin kokonaan asuinkäyttöön. Samalla tulliaseman läheisyyteen valmistui useamman asuinhuoneiston rivitalo.

1970-luvun puolivälissä Kilpisjärvellä työskenteli kahdeksan suomalaista ja neljä norjalaista tullivirkamiestä. Norjan tullin väki tuli Kilpisjärvelle joka päivä töihin pääosin Skibotnista. Suomalaisten taas oli pitkien välimatkojen vuoksi asuttava tulliasemalla. Tullirajaviskaali Pekka Brännare kertoi yhteisistä oloista vuonna 1977 Lapin Kansa -lehden haastattelussa. Käytännössä norjalaiset tarkastivat norjalaisia ja suomalaiset suomalaisia. Kielitaitoa yritettiin kohentaa kursseilla, ja se pysyi yllä myös päivittäisen käytännön yhteistyön ansiosta samalla virkapaikalla. Moni skibotnilaisista osasi suomea hyvin entuudestaan.

1970-luvun lopulla Kilpisjärvellä työskenteli tullimestari Ahti Saukkosen alaisuudessa seitsemän Suomen tullin tullivartijaa. Väki oli nuorta, sillä esimiestä lukuun ottamatta kaikki olivat alle 30-vuotiaita.

*Suomen tullimiehet aloittivat syyskuussa 1969 työt uusissa tiloissa. Vanha tullitalo voitiin ottaa kokonaan asuinkäyttöön. Tuolloin tullimiehiä oli kaikkiaan kuusi. Ensimmäiset viisi Norjan tullimiestä saapuivat Kilpisjärvelle 1. toukokuuta 1970. Samalla Helligskogenin tulliasema lakkautettiin Norjan puolelta. Kuva: Tullimuseo*

*Syyskuussa 1969 käyttöön otettu tullirakennus Norjan suunnasta kuvattuna. Rakennuksessa on vielä autotalli. Kuva: Tullimuseo*

Yhteishenki pelaa Kilpisjärvellä suomalaisten ja norjalaisten virkaveljien välillä hyvin. Suomalaiset tullivartijat Niilo Nevalainen ja Matti Tjäderhene leppoisassa keskustelussa norjalaisen virkaveljensä Erling Pedersenin kanssa.

# Suomalaisnorjalaista tullivalvontaa Kilpisjärvellä

*Lapin Kansa -lehti 7. heinäkuuta 1977.*

Kilpisjärven tulliasema sai erillisen autontarkastussuojan vuonna 1979. Samalla 1969 valmistuneen tulliasemarakennuksen autotalli muutettiin toimistotiloiksi.

Enimmillään Suomen tullin miehitys Kilpisjärvellä oli 1980-luvun alussa, jolloin siellä työskenteli 13 henkeä. Suomen tullin asuntopulaa helpotti Kilpisjärvelle keväällä 1983 valmistunut uusi valtion omistama rivitalo, mikä auttoi perheellisten työskentelyä.

*Norjasta saapuvien kuljettajien puhuttamista Kilpisjärven tullissa 1970-luvulla. Etualalla Suomen tullin Raimo Puranen. Kuva: Pohjolan Sanomien kuva-arkisto*

## Liikenne kehittyy

Vuonna 1971 tielle saatiin päällyste aina Kilpisjärvelle saakka. Tullirajayhteistyö edesauttoi osaltaan liikenteen kehitystä, kun pysähdyksiä oli vain yksi. Myös siirtyminen pohjoismaisen tietullipassin käyttöön helpotti merkittävästi kaupallisen liikenteen rajanylitystä.

Rajatulliyhteistyösopimusta neuvoteltaessa liikenteen kasvu oli huimaa. Vuonna 1968 rajan ylitti Kilpisjärvellä yhteensä lähes 40 000 henkilöautoa, noin 4 500 kuorma-autoa ja 460 linja-autoa. Seuraavana vuonna henkilöautoja oli jo 55 000, kuorma-autoja yli 5 000 ja linja-autoja lähes viisisataa. Vuonna 1970 henkilöautoliikenteen kasvu hieman hidastui ja kuorma- ja linja-autojen määrä jopa väheni.

1970-luvulla Kilpisjärven rajanylitysliikenne alkoi kasvaa uudella voimalla. Vuonna 1975 yksinomaan Norjasta Suomeen saapui yli 55 000 henkilöautoa, yli 4 000 kuorma-autoa ja reilut 600 bussia. Kolme vuotta myöhemmin henkilöautoja ylitti Suomen rajan lähes 90 000. Kuorma-autoliikenteen määrä pysyi lähes samana. Pääosa kuorma-autoista oli kuormattuja.

1980-luvulla liikenteen kehitys oli jälleen tasaisempaa. Vuosikymmenen puolivälissä liikennemäärät laskivat, kun Ruotsista tehtiin Norjan Narvikiin uusi tie. Vuonna 1990 Kilpisjärveltä tuli maahan enää noin 80 000 henkilöautoa. Yhteensä saapuvia ja lähteviä henkilöautoja oli noin 164 000, kuorma-autoja 6 300 ja linja-autoja noin 1 700. Suuntaus oli vähenevä. Vuonna 1995 Kilpisjärveltä Suomeen tulevia henkilöautoja oli enää noin 50 000. Yhdessä lähtevien ajoneuvojen kanssa määrä oli enää hieman yli sadantuhannen. Kehityksen suunta kääntyi uudelleen 1990-luvun lopulla. Kuorma-autoissa sen sijaan laskua ei näkynyt. Niitä oli vuonna 1995 yhteensä jo yli 9 000.

1980-luvulta alkaen Pohjois-Norjan vaurastuminen lisäsi liikennettä Kilpisjärvellä. Tromssan kaupungin ja sen laajan 62 000 asukkaan talousalueen päivittäistavarahuoltoliikenne kulki pääosin Kilpisjärven kautta. Myös entisestään kasvava matkailuliikenne vilkastutti Kilpisjärven liikennöintiä. Tullivalvonnan vilkkaimmat kuukaudet ajoittuivat rajanylityspaikoilla kesäaikaan. Keväisin kulkupiikkejä oli pääsiäisen ja vapun välillä.

Vuonna 1992 Käsivarren tie sai nykyisen muotonsa ja E8-tieluokituksen. Eurooppatie-sopimukseen Suomi oli liittynyt jo 1960-luvulla.

*Tullin moottorikelkkapartio Timo Kannasvuo ja Kari Alapuranen Kilpisjärven tunturimaisemissa 1980- luvun lopulla. Kuva: Tullimuseo*

# Tulliyhteistyötä EU:n ulkorajalla

*EU:n ulkoraja Kilpisjärvellä 2000-luvulla. Kuva: Kilpisjärven tulli*

Pohjoismaiden haasteeksi kohosi 1980-luvun lopulta lähtien Euroopan integraatio. Vuonna 1994 Pohjoismaat liittyivät Euroopan talousalueeseen (Eta), joka tarkoitti vapaakauppaan siirtymistä.

Kun Suomi vuonna 1995 liittyi EU:n jäseneksi ja Norja jäi unionin ulkopuolelle, Kilpisjärvestä tuli EU:n ulkoraja. Molemmat maat olivat kuitenkin osa Etaa.

Suomen ja Norjan välinen tulliyhteistyösopimus vahvistettiin kesäkuussa 1997 hallinnolliseksi sopimukseksi, jonka osapuolina olivat Norja ja Euroopan unioni. Käytännön muutoksia siihen ei tehty, ja alkuperäinen vuoden 1969 sopimus pysyi edelleen voimassa.

Suomen tavoin Norja liittyi Schengenin sopimukseen, mikä tarkoittaa, että passintarkastuksia ei tehdä kuin Schengen-alueen ulkorajoilla. Suomi alkoi soveltaa Schengenin sopimusta vuonna 2001. Käytännössä vanha pohjoismainen passivapaus jäi voimaan Suomen ja Norjan rajalla.

Vielä 1980-luvun lopulla Kilpisjärvellä Suomen tullissa työskenteli 12 henkilöä. 1980- ja 1990-luvuilla tulliaseman tilat olivat edelleen osin puutteellisia. Toimipaikalta puuttui erityisesti perheasuntoja, eikä asuntojen kokonaismäärä ollut riittävä. Kilpisjärvelle oli ajoittain vaikea saada pysyvää henkilökuntaa. Asuintiloja ei saatu lisää, koska Suomen tullihenkilöstöä oli tarkoitus muutenkin supistaa 1990-luvulla.

1990-luvulla ja 2000-luvulla kummankin maan tulleista Kilpisjärvellä työskenteli 6–7 henkilöä. Lisäksi kummallakin tullilla oli erilliset liikkuvat tullivalvontaryhmänsä, jotka työskentelivät myös Kilpisjärvellä ja käyttivät sen tiloja. Vuonna 2016 Norjan tulli uudisti organisaatiotaan, ja Kilpisjärven tullin norjalaisvahvuus nousi 12 henkilöön.

Kokonaisliikennemäärältään Kilpisjärven rajanylityspaikka on Suomen ja Norjan välisen EU-ulkorajan vilkkain. Yhteensä virallisia tulliteitä on kuusi. 2010-luvulla Kilpisjärven ajoneuvoliikenteen määrissä on palattu 1980-luvun alun huippuvuosien tasolle. Vuonna 2016 Kilpisjärveltä saapui Suomeen yli satatuhatta henkilöautoa ja noin 18 000 kuorma-autoa ja linja-autoa. Norjaan meneviä ajoneuvoja oli suunnilleen saman verran, eli yhteensä rajan ylitti reilut 200 000 henkilöautoa. Kuorma-autoja ja linja-autoja ajoi rajan yli yhteensä yli 36 000. Liikenne kasvaa edelleen vahvasti.

*Vasemmalla Ari Mäkitalo Suomen tullista ja oikealla Kjell Lambela Norjan tullista Kilpisjärvellä marraskuussa 2010. Kuva: Marjut Muotkajärvi*

## Kilpisjärven tullin uusi aika

Tullin toimitiloja remontoitiin 1970-, 1990- ja 2000-luvuilla, jolloin niihin tehtiin sekä toiminnallisia että huonetilamuutoksia.

Uuden liikennealueen ja toimitilojen hankesuunnittelu Kilpisjärvelle käynnistettiin keväällä 2014, suunnitteluvaihe toteutettiin vuonna 2015 ja rakentaminen aloitettiin kesällä 2016. Uudet tullirakennukset otettiin käyttöön helmikuussa 2017, jonka jälkeen kaikki entiset tullirakennukset purettiin. Talvitauolla ollut tie- ja liikennealueiden rakennusurakka jatkui alkukesästä 2017 ja valmistui syyskuussa 2017.

Uudella tulliasemalla on huoneistoalaa kaikkiaan noin 500 neliömetriä kolmessa eri rakennuksessa. Aseman rakentamiskustannukset olivat 2,165 miljoonaa euroa, mikä alitti asetetun kattohinnan 175 000 eurolla. Lisäksi tiealueiden rakentaminen maksoi 2,8 miljoonaa euroa. Toimitilojen ja liikennealueiden suunnittelussa panostettiin hyvään toiminnallisuuteen ja turvallisuuteen sekä kiinteistöjen energiatehokkuuteen.

Uudet selkeät liikennejärjestelyt, valtatien tasauksen parantaminen, uusi valaistus, liikennevalot ja uudet eriytetyt tullikaistat sekä pysäytysalueet, parantavat valtatien 21 liikenteen sujuvuutta Tullin kohdalla sekä liikenteen ja alueella toimivan henkilöstön turvallisuutta. Rajanylityspaikan liikennejärjestelyt ovat nyt nykyaikaisia, toimivia ja turvallisia. Lisäksi uuden tulliaseman liikennejärjestelyissä on huomioitu ympäristöasiat rakentamalla hulevesiä varten nykyvaatimusten mukaiset pohjavesisuojaukset.

Kilpisjärven uudishankkeesta haetaan mallia muiden Norjan rajan tulliasemien ja liikennealueiden uudistustyöhön.

Kilpisjärven tullin uusi liikennealue ja uudet toimitilat vihittiin käyttöön 14. syyskuuta 2017.

*Tullin asiakas- ja viranomaistilat eriytettiin syksyllä 2001. Kuvassa asiakkaiden odotustila.*
*Kuva: Jukka Laine*

*Asuinkäytössä ollut vanha tullitalo etualalla ja tulliasema taaempana syksyllä 2008. Kaikki kuvan rakennukset purettiin uudishankkeen aikana kesällä 2017. Kuva: Jukka Laine*

*Entisten tullirakennusten purku kesäkuussa 2017. Kuva: Kilpisjärven tulli*

*Kilpisjärven tullin uuden liikennealueen hulevesiä varten rakennettiin nykyvaatimusten mukaiset pohjavesisuojaukset kesällä 2016. Kuva: Tommi Laukkanen*

## Lähteitä

Kansallisarkisto (Tullihallituksen kirjeet 1916–55, Tullihallituksen liikennetilastot 1954–70)
Lapin Kansa 7.7.1977
Leinonen, Kullervo, Käsivarren reitti Venäjän huollossa ensimmäisen maailmansodan aikana. Faravid 5/1982. Pohjois-Suomen historiallinen yhdistys. 247–331.
Pitkoksilta pikiteille. Lapin tiepiiri 75 vuotta. 1925-2000. Toim. Erkki Lilja ja Petteri Mäkelä. Jyväskylä 2000.
Lapin tullimiehet 1908–1978. Toim. Heikki Husa. Lapin tullimiehet ry. Oulu 1978.
Lapin tullimiehet 1908-2008. Toim. Jari Kurkinen ja Tommi Laukkanen. Lapin tullimiehet ry. Tornio 2008.
Lilja, Erkki, Jäämerenkäytävä. Pohjois-Suomen rata- ja tiehankkeiden historiaa. Näkijöitä –tekijöitä- kulkijoita – salaisia suunnitelmia. Rovaniemi 2013.
Lilja, Erkki (haastattelutietoja)
Kulju, Mika (haastattelutietoja)
Niska, Kaarlo (haastattelutietoja)
Niska, Mikko (haastattelutietoja)
Tornion tullin arkisto (Kilpisjärven tulliaseman arkisto)
Tulli (henkilöstölehti 1973–90)
Tullilehti (henkilöstölehti)
Tullimies (henkilöstölehti)
Tullin arkisto (Tullihallituksen kirjeet ja tullirakennuksia koskevat asiakirjat)
Ulkomaankauppa. Vuosijulkaisu 1975–
Tullin liikennetilastot. www.tulli.fi