

Janne Nokki

Nuijamaan neljä vuosikymmentä



Janne Nokki
2015

Painatus: Tullin monistamo

Kannen kuva: Nuijamaan tullimiehiä

Kuvat: Tullimuseon kokoelmat, Lappeenrannan kaupunginarkisto / Saimaan Sanomien kokoelma

Nuijamaan tulliasema avautui liikenteelle 40 vuotta sitten. Tullitoiminnalla on kuitenkin paljon tätä pitemmät juuret. Nuijamaan rajanylityspaikan historia alkoi jo 10 vuotta ennen sen avaamista. Varsinkin tämä ”varhaishistoria” on lähes tuntematon. Tänäpä Nuijamaa on yksi maan merkittävimmistä tullitoimipaikoista.

Erämaa, rajamaa, sisämaa

Ensimmäinen maininta Nuijamaan kylästä on vuoden 1551 veroluettelossa. Ruotsin valtaa edusti seudulla 1300-luvulta lähtien Viipurin linna. Viipurista kehittyi myös yksi Suomen tärkeimmistä kauppakaupungeista. Sitä ympäröi laaja Viipurin pitäjä, joka pohjoisessa ylsi Nuijamaanjärven seudulle saakka.

Paitsi järviä ja jokia, alueella oli myös maanteitä. Hämeen linnasta pääsi Viipurin linnaan niin kutsuttua ylistä Viipurintietä. Tien Lappeenrannan ja Viipurin välinen osuus kulki Nuijamaan kylän länsipuolelta. Muita, pienempiä ja luonteeltaan paikallisempia teitä kulki myös lähempänä Nuijamaata.

Nuijamaanjärven alueen harvat asukkaat elivät metsästyksestä, kalastuksesta ja kaskiviljelystä. 1600-luvulla täältä alettiin kuljettaa tervaa Savosta Viipuriin ulkomaille vietäväksi. Tuottoisa liikenne kuitenkin katkesi 1700-luvun alussa käytyyn Suureen Pohjan sotaan.

Vuonna 1721 solmitussa Uudenkaupungin rauhassa Ruotsin ja Venäjän raja siirtyi kulkemaan Lappeen ja Viipurin välisen maantien poikki. Viipurin pitäjästä tuli osa Venäjää, samoin Nuijamaan kylästä. Metsäkansolan kylä ja Soslukuanjoen talo taas jäivät rajan länsipuolelle. Tämä, Venäjällä Pietari Suuren rajana tunnettu rajalinja, haluttiin sittemmin 220 vuotta myöhemmin takaisin.



Metsäkansolan Suuriniitussa, nykyisen I3-tien vieressä olevassa metsikössä, ja vain pari kilometriä nykyiseltä raja-asemalta Lappeenrantaan päin sijaitsee vanha rajakivi. Sammaloituneessa kivessä näkyvät ruotsalaisten ja venäläisten rajavaltuutettujen vuoden 1722 rajankäynnissä hakkaamat rajamerkit. Pari vuotta myöhemmin uudella itärajalla alkoi myös Tullin rajaratsastajien partiointi.

Kuva: Janne Nokki

(Kuvaa on käsitelty korostamalla kivessä olevaa tekstiä.)

Uudenkaupungin rauhan raja oli myös tulliraja. Ruotsin puolelle sitä valvomaan perustettiin vuonna 1724 Lappeenrannan rajatullikamari. Sen palvelukseen kuului myös yksi rajaratsastaja, jonka oli partioitava laajalla raja-alueella. Lisäksi Vuoksen varrella olevalle rajatulliase-malle oli sijoitettu yksi tullipalvelija. Samoin Rapattilan Taskulassa, Viipurintien varrella toimi ruotsalainen raja-asema, jonne oli sijoitettu yksi virkamies.

Muodollisesti tulliraja katkaisi kaupalliset yhteydet Saimaan ja Viipurin välillä. Rajan ylittäminen ilman passia oli kiellettyä, samoin tavarankuljetus. Rajaa oli kuitenkin jokseenkin mahdoton valvoa. Tämä rohkaisi salakuljetukseen, sillä Venäjän puolelle oli juuri perustettu kasvava Pietarin kaupunki. Myös Viipurin vetovoima pysyi ennallaan. Ruotsista käytiin Venäjän puolella taajaa myymässä voita ja nahkoja. Tuliaisiksi tuotiin venäläistä suolaa. Nuijamaan rajaseutuaikaa ei lopulta kestänyt kauan. Vuonna 1743 raja siirtyi Kymi-joelle ja Saimaalle.

Venäjän hallitsijat palkitsivat ansioituneita sotilaitaan lahjoittamalla näille maata. Monista nuijamaalaisista tuli näin venäläisten lampuoteja. Merkittäväksi talonpoikien lisäelinkeinoksi muodostui 1700-luvulla puunkuljetus. Venäjä kuitenkin vaikeutti puun maastavientiä ja kahteen otteeseen jopa kielsi sen kokonaan. Syyt olivat sotilaalliset: metsät haluttiin varata sotalaivojen rakentamiseen. Kiellot ja rajoitukset kuitenkin johtivat puutavaran salakuljetukseen.

Kun Suomi oli vuonna 1809 liitetty Venäjään, siihen yhdistettiin vuonna 1812 sadan vuoden verran Venäjään kuulunut Viipurin kuvernementti. Samana vuonna perustettiin myös Suomen tullilaitos. Suomen ja Venäjän välille jäi tulliraja, joka siirtyi saman tien Karjalan kannakselle ja Laatokan pohjoispuolelle.

Viipurin seudun pääasialliseksi tulliongel-maksi tuli joko Venäjältä tai mereltä tuleva kauppatavaran salakuljetus. Koko lääniin asetettiin tehostettu, liikkuva tullivalvonta. Tulliviskaalit valvoivat maanteiden liikennettä ja kauppiai-

den varastoja. Heillä oli myös oikeus tehdä kotitarkastuksia 50 virstaa eli reilu 50 kilometriä rannikolta sisämaahan päin ulottuvan tullivyöhykkeen sisällä. Nuijamaanjärvi ja Nuijamaan kylä jäivät tämän vyöhykkeen sisäpuolelle.

Kanava muuttaa kaiken

Saimaalta Suomenlahdelle kulkevaa kanavaa oli suunniteltu kauan jo Ruotsin vallan aikana. Toden teolla asiat etenivät vasta autonomian aikana. 1830-luvulla seudulla tehtiin maastotutkimuksia, ja kanava linjattiin kulkemaan Kansolan, Suikin, Nuijamaanjärven, Räihän ja Pällijärven kautta. Työt alkoivat 1840-luvulla. Enimmillään kanavatyömaa toi seudulle noin kolmetuhatta miestä. Myös kanavahallinto tarvitsi virkamiehensä ja rakennuksensa. Vuonna 1848 perustettiin erillinen kanavaseurakunta. Hengellisen vallan ohella kanavalla piti kuria 40-miehininen kasakkakomennuskunta.

Kanavan Lauritsalasta Nuijamaanjärvelle yltävä osuus avattiin liikenteelle keväällä 1853. Kanava yhdistyi järveen hieman Nuijamaan kylän eteläpuolella, aivan nykyisen rajalinjan kohdalla. Ennen viimeisen osuuden avaamista vuonna 1856 Viipurin kuljetettava tavara oli siirrettävä rahdinajajille Räihässä, josta kehittyi merkittävä kanava-alueen keskus.

Kanava oli koko itäiselle Suomelle erittäin tärkeä ja integroi sen maailmantalouteen ja Venäjän markkinoihin. Kanavaliikenne lähti kehittymään nopeasti varsinkin 1800-luvun lopulla. Valtaosa siitä oli lähialueelle ja Venäjälle suuntautuvaa lotjaliikennettä. Paikallisille tuli huomattavia lisäansioita lotjen hinaamisesta hevosella kanavan vartta pitkin.

Koska Suomen ja Venäjän välillä oli tulliraja, Saimaalle perustettiin joukko uusia tullitoimi-paikkoja, kuten Kuopio, Savonlinna ja Joensuu. Suomenlahdelta saapuvan ulkomaanliikenteen tulokontrolloitiin hoidettiin kanavan suulla Viipurin tullikamarissa, mistä tavarat tarvittaessa passitettiin Saimaan alueen tullitoimipaikkoihin.

Asukkaat halusivat Nuijamaalle oman papin ja kirkon. 1860-luvulla Nuijamaasta tuli Viipurin alainen kappeliseurakunta. Myös taloudellinen itsenäisyys lisääntyi, kun valtio lunasti lahjoitusmaat ja talonpojat saivat sitten lunastaa ne valtiolta omakseen. 1800-luvun lopulla kappeliseurakunnassa oli reilut 700 asukasta. Vuonna 1906 Nuijamaasta tuli viimein omaksi seurakuntansa, ja se erotettiin Viipurista itsenäiseksi kunnaksi.

Kanava kehitti myös alueen tieverkkoa. Vanha maantie Viipurin ja Lappeenrannan välillä pysyi käytössä. Toinen tie vei Nuijamaalta Jääskenkirkolle. Kokonaan uusi tie kehittyi kanavan vetotiestä, joka kulki pitkin sen vartta. Vuonna 1913 tiet nimettiin Saimaan kanavan maantiekseksi, Lappeenrannan maantiekseksi sekä Karjalan maantiekseksi. Kylän sijainnin mukaan ihmiset Nuijamaalla suuntautuivat hyvin eri suuntiin: lännessä ja pohjoisessa Lappeenrantaan, idässä Jääskkeen ja etelässä Viipuriin.



Vanhaa kanavauomaa Kansolassa. Vanha tie kulkee kanavan viertä. Kuva: Janne Nokki

1900-luvun alussa myös matkustajahöyrylai-
valiikenne Viipuriin oli vilkasta. Höyrylaiva
"Matti" lähti Nuijamaalta päivittäin Viipurin
klo 14. Laivalla oli myös raittiusravintola. Toi-
saalta sanomalehdissä valiteltiin kuinka Nuija-
maan kirkonkylällä myytiin pirtua jokseenkin
avoimesti. Sen ja paloviinan maahantuonti oli
jo vuodesta 1811 lähtien ollut kiellettyä. Sala-
kuljetus vain vilkastui ensimmäisen maailman-
sodan aikana, jolloin alkoholin saatavuutta oli
rajoitettu. Pirtu tuli mitä todennäköisimmin
kanavaa pitkin kulkevien alusten mukana. Lai-
valiikenne laajeni jatkuvasti. Pelkkää Nuija-
maa-Viipuri-väliä ajoi 1910-luvulla höyrylaiva-
osuuskunta Nuijamaan omistama höyrylaiva
"Impi".

Kanavaliikenne kasvoi myös itsenäistymisen
jälkeen. Venäjän liikenne kuitenkin loppui käy-
tännössä kokonaan. Vuosi 1923 oli Saimaan
kanavan kaikkien aikojen huippuvuosi. Saman
vuosikymmenen lopulla päätettiin, että kana-
vaa oli pakko laajentaa, sillä se uhkasi käydä
isommille laivoille liian ahtaaksi. Sulkujen
uudistamistyöt alkoivat 1930-luvulla, mutta
jouduttiin keskeyttämään vuonna 1939.

Pirtusalakuljetus jatkui kieltolain voimaantu-
lon (1919) jälkeen entistäkin vilkkaampana.
Nuijamaalle perustettiin jopa oma kunnallinen
poliisikunta kieltolakia valvomaan.

Myös maanteitä kohennettiin, kun kunta otti
niiden ylläpidon. Hevosten rinnalle tulivat
autot. Viipuri-Lappeenranta tietä oli levennet-
tävä autoliikenteen vuoksi. Matkaa kaupun-
kien välillä oli yhteensä 47 kilometriä. Autoja
käytettiin ennen kaikkea puutavaran kuljetuk-
siin. Mm. vuonna 1928 Nuijamaan kunta valitti
läänin maaherralle "raskaiden moottoriajoneu-
vojen" aiheuttavan vahinkoa tiestölle. Tämän
vuoksi kunta alkoi 1930-luvulla kantaa omaa
tieveroa, joka perustui kuljetettavan puutava-
ran kuutiomääriin. Alettiin myös suunnitella
uutta tielinjaa, joka nimettiin talvisodan alla
Valtatie 13:ksi. Kehitys kuitenkin katkesi sodan
melskeisiin.

Takaisin takamaaksi

Talvisodan jälkeisessä rajankäynnissä vuonna
1940 myös Nuijamaan kirkonkylä olisi joutu-
nut Neuvostoliitolle, mikäli venäläisten vaati-
maa Pietari Suuren rajalinjaa olisi noudatettu
kovin tiukasti. Mutta koska Stalin oli piirtänyt
rajan mittakaavaltaan niin isoon karttaan, tul-
kinnanvaraa jäi. Mutkikkaan laskentatavan
ansioista raja määriteltiin lopulta kirkonkylän
eteläpuolelle, mutta sille ei voitu mitään, että
raja katkaisi Viipurin maantien ohella Nuija-
maanjärven ja Saimaan kanavan. Jatkosodan
jälkeen raja jäi entiselleen ja sai vuoden 1947
Pariisin rauhassa lopullisen kansainvälisen
tunnustuksen.

Suomi menetti suurimman osan Nuijamaan
kunnan alueesta. Luovutetuilta alueilta tuli
lähes tuhat evakkoa, joista noin kolmannes
asutettiin jäljelle jääneen pienkunnan alueelle.
Nuijamaan yhdistämistä Lappeeseen esitet-
tiin heti sodan jälkeen, mutta lopulta kunta jäi
itsenäiseksi.

Toisin kuin 1700-luvulla, uutta rajaa valvottiin
erittäin tiukasti. Nuijamaan kirkonmäki oli
1950-luvun alkuun asti rajavyöhykettä, jol-
la ei saanut oleskella tai liikkua ilman lupaa.
Salakuljetusta ei edistänyt sekään, että toisella
puolen rajaa ei enää puhuttu saati ymmärretty
suomea. Asukkaita siellä ei ylipäättään ollut,
Neuvostoliiton rajasotilaita lukuun ottamatta.
Nämä majoittuivat entiseen Nuijamaan pappi-
laan. Ainoat rajanylityspaikat olivat Vainikka-
lan ja Niiralan rautatieasemat sekä Vaalimaalta
kulkeva neuvostosotilaiden huoltoreitti Porkka-
lan tukikohtaan. Tavaraliikenne Neuvostoliiton
kanssa hoitui pääosin rautateitse tai laivalla.
Vaalimaa avattiin vuonna 1958 ajoneuvoliiken-
teelle.

Sodan jälkeen Itä-Suomi alkoi taantua talou-
dellisesti. Varsinkin Viipurin menetys tuntui.
Rajaseudun kunnat koettivat saada aikaan teolli-
suutta, joka voisi myydä tuotteitaan Neuvostoliit-
ton markkinoille. Kunnilta ja valtiolta kuitenkin
puuttui rahaa. Samaan aikaan väki alkoi muut-
taa muualle työn perässä. Nuijamaa pysyi hyvin
maatalousvaltaisena, mutta 1950-luvulla voitiin
sielläkin havaita taloudellista kohentumista.

Kekkonen kanava

Heti vuoden 1947 rauhansopimuksen jälkeen suomalaiset koettivat esittää Neuvostoliitolle Saimaan kanavan palauttamista tai ainakin sen vuokraamista. Neuvostoliitolla ei itsellään ollut kanavalle mitään käyttöä, kun taas Suomessa sitä pidettiin taloudellisesti elintärkeänä. Neuvottelut aloitettiin uudelleen 1950-luvun lopulla, kun Suomi oli saanut Porkkalan takaisin ja Vaalimaan maantieyhteys oli avattu. Asia ei kuitenkaan tahtonut edetä. Maan vuokraaminen toiselle, ei-sosialistiselle valtiolle oli Neuvostoliitolle varsin vaikea ja arkaluontoinen kysymys.

Presidentti Urho Kekkosen johdolla asiat kuitenkin lähtivät eteenpäin. Vuonna 1960 Neuvostoliittoon tehdyn valtiovierailun jälkeen neuvottelut kanavan vuokraamisesta Suomelle alkoivat uudelleen. Valtiosopimus kanavan ja Malyj Vysotskin eli Ravansaaren vuokraamisesta Viipurinlahdella allekirjoitettiin 27. syyskuuta 1962. Saari oli tarkoitettu lähinnä puutavaran tilapäiseen lastaukseen. Kanavan vuokra-ajaksi tuli 50 vuotta ja se alkoi 27. elokuuta 1963. Lopullisesti vuokra-alue luovutettiin Suomelle kuitenkin vasta seuraavana kesänä.

Neuvostoliiton päämotiivi näin yllättävään suostumiseen oli ulkopoliittinen: halu osoittaa että sosialistinen suurvalta kohteli hyvin ystävällismielisiä ei-sosialistisia maita. Lisäksi Neuvostoliitto tahtoi tarjota Suomelle vaihtoehdon eurooppalaiselle integraatiolle ja tukea presidentti Kekkosen uudelleenvalintaa.

Käytännössä kanava oli rakennettava kokonaan uudelleen, sillä vanha ei enää vastannut 1960-luvun liikenneoloja ja 1930-luvun parannustyötkin olivat jääneet kesken. Oli myös tehtävä kokonaan uudet, sähköllä toimivat sulut, joita tuli kahdeksan. Töiden yhteydessä Nuijamaanjärven pintaa nostettiin metrillä. Uusi kanava ohitti Nuijamaan kirkonkylän sen pohjoispuolelta ja ylitti valtakunnanrajan keskellä Nuijamaanjärveä. Kanavavyöhyke oli yhteensä 43 kilometriä pitkä. Se alkoi Lauritsalasta ja ylsi Neuvostoliiton puolella olevaan Juustilaan eli Brusnitšnojeen saakka. Suomen puolella kana-

vasta oli 23,3 kilometriä ja Neuvostoliiton 19,6. Lisäksi Suomelle vuokrattiin 30 metriä leveää maa-alue kanavan molemmilta puolilta. Sulkujen ja siltojen kohdalla alue leveni 200 metriin.

Vuonna 1964 määritettiin myös vuokra-alueen rajat maastossa. Samana vuonna tehtiin pöytäkirja kanavan oikaisemisesta Nuijamaan kohdalla. Tuolloin sovittiin myös Nuijamaan ja Juustilan (Brusnitšnoje) välisen maantien uudelleen rakentamisesta vuokra-alueen sisällä kulkevaksi huoltotieksi. Sen oli tarkoitus palvella rakentamisen ja kanavan ylläpidon tarpeita. Suomi sitoutui rakentamaan tiet ja muun kanavan infrastruktuurin sekä vastasi näiden ylläpidosta.

Työt vuokra-alueella alkoivat vuonna 1964. Enimmillään niihin osallistui noin 2 600 miestä. Töitä johti vuodesta 1963 alkaen Saimaan kanavan hoitokunta, jonka johdossa oli kanavavaltuutettu. Tehtävässä toimi vuoteen 1980 saakka Mikkelin läänin maaherra Urho Kiukas. Rakennustyöt toivat syrjäiselle rajaseudulle uutta elämää: työmiehiä, insinöörejä, bensa-asemia ja kauppoja. Huoltotien alkupisteestä Nuijamaasta tuli kanavatyömaan keskus.

Kanava avattiin virallisesti 5. elokuuta 1968. Saman vuoden keväällä Urho Kekkonen oli valittu uudelleen Suomen tasavallan presidentiksi. Kekkosella oli tuolloin huomattavan rohkeita suunnitelmia. Vasta myöhemmin on saatu tietää, että kanavan oli määrä olla pelkkä päänavaus laajemmille rajamuutoksille, kenties jopa Viipurin kaupungin palauttamiselle Suomen yhteyteen.

Presidentti kävi vihkimässä kanavan henkilökohtaisesti. Kekkonen ei kuitenkaan voinut matkustaa vuokra-alueelle, koska paikalla ei ollut Neuvostoliiton korkeinta johtoa. Syy sen poisjäämiseen oli tuolloin alkanut Tshekkoslovakian kriisi. Kun ensimmäinen laiva S/S Kastelholm oli lähtenyt Brusnitšnojest, Kekkonen kiipesi kyytiin vasta Suomen puolella eli Nuijamaalla. Suomen puolen avajaisseremoniat järjestettiin Mustolan sululla.

Neuvostoliitolle kanavalla ei ollut edelleenkään taloudellista merkitystä. Kanava oli sille

Uuden kanavan alkupäätä
Nuijamaan kohdalla.
Kuva: Janne Nokki



yksi keino saada Suomi tunnustamaan Saksan Demokraattinen Tasavalta eli DDR. Toinen tiiviisti kanavaan kytkeytynyt asia oli Kekkonen tuleva ehdotus Euroopan turvallisuus- ja yhteistyökokouksesta, joka oli Neuvostoliiton päätavoite.

Alusta asti Suomessa esitettiin epäilyksiä, ettei kallis kanavainvestointi tulisi koskaan maksamaan itseään takaisin, sillä kanava ei ollut taloudellisesti kannattava. Se olikin ensisijaisesti poliittinen hanke, vaikka Itä-Suomen kunnat vilpittömästi toivoivat siitä isoa taloudellista piristysruisketta. Usealle nuijamaalaistalolle kanavatyö merkitsi maan ja metsän menettämistä. Kanavaan kohdistunut kritiikki osoittautui oikeaksi, sillä ensimmäisinä vuosina liikenne jäi vain kymmenesosaan odotetusta. Työtä kanavan rakentaminen kuitenkin toi monille. Useampi sata ihmistä jatkoi kanavakonttorin ja TVH:n tehtävissä myös avaamisen jälkeen. Kanavan vaikutusta oli, että Nuijamaan elinkeinorakenteeseen tuli uusia ammattiryhmiä.

Tulli ja kanavan valvonta

Vuokrasopimuksen mukaan vuokra-alueella oli voimassa Neuvostoliiton lainsäädäntö ja sen viranomaisten toimivalta. Alueelle oli silti

päästävä Suomesta mahdollisimman vaivattomasti. Rajan ylittämiseksi omaksuttiin poikkeuksellinen järjestely, jossa kanava-alueelle kuljettiin Saimaan kanavan hoitokunnan antamalla lupakirjalla. Passia ja viisumia ei tarvittu. Käytäntö jatkui myös kanavan valmistuttua.

Rakentajat asuivat vuokra-alueella tilapäisissä oloissa. Kaikki tarvikkeet, työvälineet, ruoka ja juoma tuotiin huoltotietä pitkin Suomesta, joten varsinaista ulkomaankauppaa siellä ei pitänyt olla. Vuokra-alueella järjestyksenpidosta vastasi kanavan hoitokunta. Hoitokunnalla oli omat järjestysmiehet, jotka olivat entisiä poliiseja ja joilla oli valtuudet tarkastaa asuntoja ja suorittaa rikosten esitutkintaa. Vuokra-alueella tehdyt rikokset käsiteltiin suomalaisissa tuomioistuimissa. Järjestysmiehillä oli toimisto Nuijamaalla, josta se kanavan avauduttua siirtyi vuonna 1969 Lappeenrantaan. Sittenkin järjestysmiehiä kutsuttiin liikennetarkastajiksi.

Vuokrattu kanava-alue ja sen työmaat muodostivat tullivapaan vyöhykkeen, jossa ei kannettu kummankaan valtion tulleva tai muita ulkomaankaupan maksuja. Suomen ja Neuvostoliiton välillä oli myös vuonna 1961 Suomen Efta-ratkaisun yhteydessä solmittu kahdenvälinen tullisopimus, joka takasi varsin vapaan kaupan. Kauppaa ei kuitenkaan käyty yritysten

kesken vaan hallitusten välisillä tavaravaihtopöytäkirjoilla.

Töiden käynnistyttyä Tie- ja vesirakennushallitus tiedusteli keväällä 1965 Tullihallitukselta, kuinka tullitoiminta kanavalla olisi järjestettävä. Tulli toivoi pääsevänsä mukaan suunniteltuun välittömästi ja mahdollisimman tiiviisti. Pääpaino oli tulevan liikenteen eikä työmaiden valvonnassa. Suomalaiset olettivat, että Neuvostoliitto kyllä valvoisi omaa aluettaan riittävän tiukasti, ettei viranomaisvalvontaa suuremmin tarvittu. Venäläiset olivat huolissaan lähinnä läntisen vaikutuksen torjumisesta, mutta eivät pitäneet pahana, jos suomalaiset työläiset omaksuisivat neuvostoliittolaista kulttuuria.

Hoitokunta myönsi rakennustöiden aikana lähes 15 000 kulkulupaa. Luvan menetti heti, jos rikkoi kanava-alueen järjestyssääntöjä. Vaikka rakentajat olivatkin Suomesta tuotavien tavaroiden varassa, he eivät olleet tyystin eristyksissä, vaan Neuvostoliitto pyrki luomaan kontakteja ystävyyden nimissä. Ystävyyden tyyssija oli vuonna 1967 Rättijärvellä eli Tsvetotšnojeen avattu Kansainvälinen merimiesklubi eli Interklubi, jossa järjestettiin rakentajille monenlaista ohjelmaa. Suomen viranomaiset pyysivät kuitenkin, ettei siellä tarjailtaisi alkoholia.

Kielto jäi kuitenkin tyhjäksi kirjaimeksi. Yleisimmät vuokra-alueella tuomitut rikkomukset olivat juopottelu työssä sekä kaupanteko nallonpaidoilla ja vodkalla. Käräjille päätyneiden rikostapausten vähäisyys ei välttämättä anna tilanteesta täysin oikeaa kuvaa, vaan sittemmin on kerrottu, että kanavatyömaasta muodostui eräänlainen harmaa vyöhyke, johon Suomen viranomaisten oli vaikea puuttua.

Alusta saakka oli selvää, että kanavan avautuessa laivaliikennettä varten tarvittiin uusi tullikamari. Sen paikaksi tuli Lappeenranta, ja Tullihallitus sopi vuonna 1966 kaupungin kanssa tullikamarin huonetilaohjelmasta. Keskeisessä roolissa tullikamarin perustamisessa oli Tullihallituksen tili- ja talousosaston johtaja tullineuvos Veikko Vennamo.

Kaikkea ei kuitenkaan voitu hoitaa Lappeenrannassa. Kanavan avauduttua koko Saimaan

vesistöstä oli käytännössä tulossa tullirajavyöhykettä, kuten tuolloinen lainsäädäntö asian määritti. Tullihallituksen mukaan Saimaalle tarvittiin useampia tulliasemia ja toimitiloja, kuten Ristiinaan ja Varkauteen. Tärkeää oli myös saada maahan saapuvan alusliikenteen tulovalvonta heti kanavan suulle. Alukset tulivat Suomen alueelle keskellä Nuijamaanjärveä, jossa ne siirtyivät takaisin kanavauomaan. Yksi tulliasema katsottiin tarvittavan heti Nuijamaalla. Toinen, pienempi valvontapiste halettiin TVH:n tiloihin Soskuan sululle, joka oli kanavan ensimmäinen sulku Suomen puolella.

Tullihallitus oletti, että tullitilojen rakentamiskustannukset katettaisiin kanavan rakentamiskustannuksista, sillä ilman tullitoimintaa ei olisi voinut olla liikennettäkään. Tilojen ja kalusteiden ohella tarvittiin konttorikoneita, puhelimia, radiopuhelimia, moottoriveneitä ja autoja. Syksyllä 1965 Nuijamaalle ehdotettiin toimistorakennusta, jossa Tullin käytössä olisi ollut 375 neliötä. Lisäksi katsottiin tarvittavan asuintalo virkamiehille varten. Varoja näihin ei kuitenkaan ollut TVH:n eikä kanavan hoitokunnan budjetissa, vaan ne oli esitettävä Tullin omassa rakennusbudjetissa vuonna 1966. TVH:n mukaan sen omissa laskelmissa ei ollut mukana ”Nuijamaalle tai mahdollisesti myös muualle tarvittavan laiturin kustannuksia”.

Tulliaseman tarkasta paikasta ei ollut vielä päätetty. Koska kanavaan ei voinut rakentaa laituria ja kanavassa tehtävät tarkastukset olisivat lisänneet kuljetuskustannuksia, Tulli ja passaja tarkastava poliisi voisivat Tullihallituksen mukaan astua laivaan Nuijamaanjärvellä Tullin moottoriveneellä, vaikka muukin järjestely voisi tulla kyseeseen. Soskuan sulkua harkittiin juuri sen vuoksi, että tarkastus voitiin tehdä sulutuksen aikana ja estää näin laivojen seisottaminen järvellä.

Kuten Tullihallitus keväällä 1967 Lappeenrannan kaupunginhallitukselle totesi, se joutui suunnittelemaan tullitoiminnan pelkän ”todennäköisyysarvioinnin pohjalta”. Tullihallitus uskoi silti, että Suomen kokonaistuonti kasvaisi joka tapauksessa ”lähimpien 15–20 vuoden aikana”. Tavaraliikenteessä siirryttäisiin yhä enemmän suuryksiköiden käyttöön,

joten laivatkin olisivat entistä isompia. Pääosa tullityöstä olisi sisämaassa ja myös Lappeenrannan seudulla tullivalvonta tulisi "olosuhteiden pakosta tapahtumaan varsin laajalla kentällä". Alusten tulotarkastukset päätettiin sittenkin keskittää Nuijamaan tulliasemalle.

Varsinainen tulliselvitys pyrittiin hoitamaan kuitenkin vasta Lappeenrannassa, josta tuli kanavaliikenteen keskus. Tullikamari vastasi kanavaliikenteen ohella myös kanava-alueelle suuntautuvan maaliikenteen valvonnasta. Matkustajasatama tuli Lappeenrannan linnoitukseen, tavarasatama Mustolaan kanavan varrelle.

Lappeenrannan tullikamari perustettiin valtioneuvoston asetuksella 15. maaliskuuta 1968, mutta varsinaisesti sen toiminta alkoi vasta kesäkuussa. Tulevaisuudenodotukset olivat korkealla. Etelä-Saimaa-lehti kirjoitti heinäkuun 1968 lopussa, kuinka maanteitse Lappeenrantaan eri satamakaupungeista saapuvat transi-

tokuljetukset tulisivat olemaan huomattavia. Ensimmäisenä vuonna kanavan tavaraliikenne jäi kuitenkin lähinnä kokeiluluontoiseksi. Neuvostoliittolainen m/s Saimaa aloitti matkustajaliikenteen linjalla Leningrad–Viipuri–Lappeenranta.

Vuonna 1967 tullikamariin esitettiin 56 työntekijää, jotka rekrytoitiin pääasiassa Tullin ulkopuolelta. Tullinhoitajaksi eli esimieheksi tuli tullilylitarkastaja Veikko Seppänen Helsingistä. Kesäkuussa 1968 tullikamarissa aloitti tullivartijana myös 22-vuotias lappeenrantalainen Hannu Karvinen. Samat miehet hoitivat laivaliikenteen ohella myös rautatieliikenteen tehtäviä mm. Vainikkalassa, josta oli nyt tullut Lappeenrannan alainen toimipiste. Kaupunkiin oli tulossa myös kansainvälinen lentokenttä. Karvisenkin toimenkuva muodostui laajaksi, ja siihen kuului jopa tullitarkastajan tehtäviä eli puutavaran tullausta.

Kun kanavaliikenne jäi selvästi odotettua vähäisemmäksi, kaupungin rakennuttama tullikamari osoittautui ylimitoitetuksi. Henkilökuntakin tarvittiin vähemmän kuin oli suunniteltu. Vuonna 1969 talosta luovutettiin huoneita kaupungin käyttöön. Samana vuonna varauduttiin kuitenkin ottamaan käyttöön uusia tiloja Nuijamaalta. Alustarkastukset hoidettiin joko Lappeenrannan satamassa tai Mustolan sululla, kun aluksen määräsatama oli kauempana Saimaalla.

Hannu Karvisen muistikuvien mukaan Soskuan tilat eivät koskaan toteutuneet, eikä Tullilla olisi edes riittänyt valvontaväkeä sinne. Sen sijaan Mälkiän sululle tullipäällyismiehet vietiin joskus selvittämään venäläisiä laivoja. Alukset myös muonitettiin selvityksen yhteydessä.

Valvontaa kanavan suulla ei silti voinut kokonaan unohtaa. Tehtävän otti hoitaakseen Lappeenrannan tullikamarin erityisvalvonnaksi kutsuttu ryhmä. Moni muisti hyvin ajan, jolloin Saimaalle oli salakuljetettu kanavaa pitkin paljon tavaraa. Vuonna 1969 Suomen puolella rajaa käynnistyi liikkuva kanavavalvonta, jossa avainasemassa olivat autot ja radiopuhelimet. Ongelmia aiheutti kuitenkin, että jälkimmäis-



Vanha tienviitta Soskuan sululle Kansolan nostosillalla.
Kuva: Janne Nokki

ten kuuluvuus ylsi vain kolmen kilometrin päähän tukiasemasta.

Oli myös astetta epävirallisempaa valvontaa. Lappeenrannan valvontaväki kävi myös vuokratulla kanava-alueella, vaikka muodollisesti siellä ei olisi saanut olla Suomen viranomaisia. Rajan ylitti silloin tällöin myös Hannu Karvinen:

Käytiin välillä siellä vähän katselemassa kun esimiehemme kehottivat. Saimme kanavan hoitokunnalta kulkuluvat. Olimme siviilivaatteissa ja vähän niin kuin turisteja. Kyllä venäläiset rajavartijat tiesivät keitä me olimme. Ei heillä ollut aihetta siihen puuttua. Kävimme Interklubilla juomassa kupit teetä ja seurailimme mitä tapahtui, kuten lastattiinko siellä tavaraa. Soitimme sitten radiopuhelimella Suomen puolelle että ottakaa ne pois. Kyllähän myös kanavalla työskentelevät tunsivat meidät ja eiväthän he kovin iloissaan olleet, koska halusivat käydä ostamassa viinaa.

Pian Karvisen onnistui työtovereineen paljastaa huomattavasti isompia tapauksia, joissa tavaraa oli otettu kyytiin Neuvostoliiton puolella:

Se alkoi ollessamme Vainikkalassa, jonne tuli venäläisiä sokerijunia. Kerran yhdessä suomalaisessa puutavarahinaajassa oli samanlainen sokerisäkki. Kysyimme, että mistä tämä oli saatu, niin vastattiin, että 'Juustilasta,

sieltä myö ostetaan kaikki'. Siitä juttu lähti purkautumaan. Paljastui, että suomalaiset puutavarahinaajat ja öljytankkerit, joilla ei ollut minkäänlaista ulkomaanliikenteen muonitusoikeutta, hankkivat kaiken muonansa Juustilasta, ja päälle valtavat määrät viinaa ja tupakkaa. Kymmeniä tuhansia pulloja oli tuotu Sisä-Suomeen tällä tavalla ja kuulemma rakennettu niillä rahoilla jokunen omakotitalokin. Ihmeellisintä oli, että kaikkien viinojen laskutus kulki Saimaan kanavan kanavakonttorin kautta. Kuulusteltiin sitten niitä hinaajaksuja monta vuotta ja tulihan siitä tuomioitakin.

Varsinaista kiinteää tullipistettä kanavan suule ei tullut. Sitten kun Nuijamaan raja-asema avattiin kansainväliselle liikenteelle, Tullin epäviralliset tiedustelumatkat kanava-alueelle päättyivät.

Kanava kehittyä

Kun Suomen tullipiirijako vuonna 1971 uudistettiin, muodostettiin Saimaan tullipiiri. Lappeenrannasta tuli piiritullikamari, jonka alle kuuluivat koko Saimaan vesistöalue, Mikkelin, Savonlinnan, Kuopion ja Joensuun tullikamarit sekä Varkauden tulliasema. Piirin johtajaksi tuli tullijohtaja Evert Kauranen. Tullipiiriin perustettiin myös oma valvontatoimisto, joka johti erityisvalvontaa piirin alueella itsenäisesti. Valvontaryhmä liikkui koko piirin alueella.

Suomenlahdelta kanavaa pitkin saapuvat alukset ylittivät vuodesta 1968 Suomen rajan Nuijamaanjävellä, minkä jälkeen ne siirtyvät tässä takaisin kanavaan.

Kuva: Janne Nokki



Pääosa kanavan tavarakuljetuksista oli vientiä. Vuosi 1973 oli ensimmäinen, jolloin selvää nousua laivaliikenteessä oli näkyvissä. Saimaan tullipiirissä tehtiin edelleen kuitenkin vain 460 alusselvitystä. Kokonaistavaramäärä oli noin puoli miljoonaa tonnia. Asiat alkoivat muuttua 1970-luvun lopulla, ja vuonna 1979 meni rikki miljoonan tavaratonnin raja.

Toisin kuin oli toivottu, Itä-Suomen teollisuus ei kyennyt hoitamaan kaikkia kuljetuksiaan kanavan kautta, sillä suomalaisilta varustamoilta puuttui sopivia laivoja ja Saimaan seudun satamat olivat pitkään puutteellisia. 1980-luvulle tultaessa pohdittiin siirtymistä proomujen käyttöön eli paluuta vanhanmalliseen kanavaliikenteeseen. 1980-luvun alun notkahduksen jälkeen alkoi jälleen tasainen kasvu, jota jatkui vuosikymmenen lopulle saakka.

Enemmistö kanavaa käyttävistä aluksista kulki Neuvostoliiton lipun alla. Ne toivat maahan puutavaraa, polttoaineita ja kemikaaleja. Ylivoimainen enemmistö tonneista oli raakapuuta. Kanavassa kulki 1980-luvulle saakka myös pieniä öljytankkereita. Sittenmin kanavaa alkoivat käyttää myös saksalaiset ja hollantilaiset pienalukset, jotka toivat Suomeen glaubersuolaa tai hiiltä.

Vuonna 1973 koko Saimaan tullipiirissä työskenteli enää vain 35 henkeä. Viisi vuotta myöhemmin määrä oli lähes kaksinkertaistunut 61 henkeen eli oli päästy lähelle alkuperäisiä suunnitelmia.

Tullin kanavavalvonta pysyi varsin samanlaisena koko 1970-luvun. Ennen satamaa tehtävät tullitarkastukset olivat pistokoeluontoisia tai muuhun tietoon perustuvia. Pääasiassa kanavassa tarkastettiin huvialuksia ja pienempiä aluksia. Mahdolliset uusintatarkastukset tehtiin vasta Mälkiän sululla tai Mustolassa. Nuijamaalla ei yleensä tarkastettu aluksia.

Erityisvalvonnassa toimineen Seppo Jukkalan mukaan aluksen ruuman tutkiminen kanavassa ennen Mälkiää olisi ahtauden vuoksi ollut hankalaa ja jopa vaarallistakin. Riskianalyysimenetelmiä oli 1970- ja 80-luvulla vähän. Aina voitiin luottaa tullimiesten kokemukseen ja

pieniin ruutuvihkoihin tehtyihin omiin muistiinpanoihin. Aluksia voitiin seurata määräsätamaan saakka, jos oli aihetta epäillä jotakin. Tämä tapahtui laivan miehistön tietämättä.

Alkoholia laivoissa kuljetettiin usein, saksalaislaivoissa tosin selvästi muita vähemmän. Kun alukset poikkisivat Suomen puolella useamassa satamassa tai olivat niissä useamman viikon, syntyi kontakteja. Varsinkin öljytankkereihin mahtui isoja alkoholimääriä, eikä 500–700 pulloakaan ollut mikään harvinaisuus.

Saimaan satamat olivat avoimia paikkoja ja tavallista olikin, että niistä haettiin taksilla pimeää viinaa. Joskus joku saattoi ostaa kerralla kymmenenkin litraa, eikä sen saaminen kokoon tuottanut laivamiehistöille ongelmia. Tullivalvontaa tarvittiin varsinkin Varkaudessa, Kuopiossa ja Joensuussa. Joskus aluksista myös koetettiin purkaa luvattomia lasteja ennen määräsatamaa. Erityisvalvonta seurasi epäilyttäviä tapauksia ja iski vasta myöhemmin.

Vuoden 1962 kanavasopimuksessa oli puhuttu vain tavarankuljetuksista. Neuvostoliittokin tahtoi rajoittaa matkustajaliikenteen vuonna 1967 perustetulle yhteisyritykselle. M/S Saimaa liikennöi Lappeenrannan, Viipurin, Leningradin ja Kotkan välillä vuoteen 1981. 1970-luvun alussa kokeiltiin lyhyesti Lappeenrannan ja Helsingin välistä laivaliikennettä, mutta viisumit olivat liian hankalia järjestää.

Vuonna 1967 valmistuneella Tsvetotšojen eli Rättijärven Kansainvälisellä merimiesklubilla järjestettiin Neuvostoliiton ammattiliittojen ja Neuvostoliitto-Suomi-seuran konsertteja, elokuvaesityksiä, kielikursseja sekä shakki- ja biljardiotteluita. Vaikka alkoholin tarjoilu oli kielletty, käytännössä sitä sai avoimesti. Alkuvuosina paikka kiinnosti myös suojelupoliisia mahdollisen värväystoiminnan vuoksi. Sittenmin siitä tuli Suomelle ennen muuta tulliongelma. Klubi sulki ovensa 1990-luvulla.
Kuva: Lappeenrannan kaupunginarkisto/
Saimaan Sanomien kokoelma.

Vuonna 1972 suomalainen yhtiö ryhtyi kuljettamaan turisteja Lappeenrannasta Tsvetotšnojen klubille ja takaisin. Koska matka suuntautui vain kanava-alueelle, viisumia ei tarvittu. Käytännössä matkoista muodostui puhdasta vodkaturismia. Hannu Karvinen muistaa kuinka hän joutui menemään Lappeenrannan satamaan tarkastamaan ensimmäistä Rättijärvelle lähtevää höyrylaivaa, joka oli ottanut veropaata ulkomaan muonaa. Matkan keston vuoksi Rättijärveltä ei myöskään saanut olla matkustajatuontia:

Siitä nousi sitten melkoinen meteli, koska venäläiset olivat luvanneet, että 'tervetulua ystävät' ja sitten tulee Tulli ja sanookin, ettei mitään asiaa. Moskovasta oli lopulta tullut määräys, ettei alus saa lupaa. - Muistan myös kuinka Nuijamaanjärven rannasta lähti kaiken näköisiä seurueita Sampsa-nimisellä pienellä moottorialuksella. Mummot istuivat kesäpäivänä kannella ja virret kaikuivat Nuijamaanjärvellä. Sinne mentiin sitten aina rantaan tarkastamaan kun oli tarvis. Myös passit piti katsoa.

Laivamatkat Rättijärvelle loppuivat vuonna 1976, jolloin viisumivapaat Viipurin risteilyt alkoivat. Kesällä 1977 niistä tuli säännöllisiä, ja määränpäänä oli Helsinki. Poikkeamiset Viipurissa osoittautuivat hyvin suosituiksi. Kun vuonna 1976 kanavalla oli kulkenut vain 7 500 matkustajaa, määrä nousi vuodessa 39 tuhanteen. Luvussa tosin ovat mukana myös Suomen puolella kanavaa järjestetyt matkat. Matkustajamäärät putosivat kuitenkin 1980-luvun alussa.

Viipurin-risteily kesti kokonaisuudessaan vain 15 tuntia, eli alle vuorokauden, jolloin yhtään alkoholia ei saanut tuoda, kuten ei Rättijärveltäkään. Tämä aiheutti paljon ongelmatilanteita ja tyytymättömyyttä, joka purkautui Tulliin. Muonitusvalvonnan ongelmat pysyivät ja teetivät Tullille paljon työtä.



Pitkä matka tullitieksi

Suomen neuvottelijat esittivät heti 1960-luvun alun kanavaneuvotteluissa neuvostoliittolaisille, että kanavan rinnalle tulisi saada myös kansainvälinen maantieyhteys. Tavoitteena oli suora maayhteys Nuijamaalta Viipuriin. Asiaa käsiteltiin myös Tullihallituksen ja Tie- ja vesirakennushallituksen välillä vuonna 1965, kun keskusteltiin Lauritsalasta Nuijamaalle kulkevan tien uusimisesta Suomen puolella. Sama tie jatkui kanavan huoltotienä vuokra-alueen sisälle. Tien avaaminen edellytti luonnollisesti rajavalvonnan järjestämistä. Tullin kannalta Nuijamaalle oli tulossa tullitie, jota pitkin olisi mahdollista tuoda ja viedä tavaraa.

Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen välisissä neuvotteluissa todettiin vuonna 1965, että ”painavat syyt puoltavat edellä mainittujen virastojen kiinteätä yhteistyötä ja virastollista sijoitusta saman katon alle”. Tullihallitus ehdotti ajan hengen mukaista virastotaloa, joka voitiin sijoittaa Nuijamaan kirkon ja rajan väliselle alueelle. Tulli olisi saanut 375 neliötä, poliisi 150 ja Rajavartiolaitos 60 neliötä. Maantieyhteyden ja kanavan valvonnan välisestä suhteesta ei toistaiseksi ollut tehty kovinkaan täsmällisiä päätöksiä. Tullihallitus totesi:

Tilantarvetta arvioitaessa on mm. huomioon otettava ennemmin tai myöhemmin Neuvostoliitosta vuokra-alueen kautta Nuijamaalle ja päinvastoin suuntautuva turisti- ja muu liikenne maantietä myöten, mikä seikka mm. jakaa tullivalvontatehtävät maantieliikenne- ja kanavaliikennetehtäviin.

Tullihallituksen mielestä virastorakennukseen oli syytä nimenomaan turistien vuoksi harkita myös ravintolan sijoittamista. Vielä vuonna 1965 oli epäselvää, mitä kautta huoltotieyhteys vuokra-alueelle kulkisi. Ensiksi sen oletettiin kulkevan koko ajan uuden kanavan vartta. Sitten paljastui, että tie ja kanava eroaisivat toisistaan juuri Nuijamaan kohdalla.

Rajanylityspaikka jäi suunnitteluasteelle. Elokuussa 1966 TVH äkkiä totesi kaikkien tähänastisten suunnitelmien perustuvan ”siihen, että Nuijamaalle tulee virallinen rajanylityspaikka myös maaliikenteen osalta”, mutta että asiaa

”ei kuitenkaan ollut vielä lopullisesti ratkaistu”. Tulevan kannalta osoittautui ratkaisevan tärkeäksi, että vaikka tullitiloja ei voitu rakentaa kanavavaroista, TVH oli valmis varaamaan Tullille Nuijamaalta maa-alueen ja vuokraamaan sille tilapäisen parakin maantievalvontaa varten.

Huoltotien avaaminen yleiselle liikenteelle näytti tuolloin yhä varmemmalta. Syyskuussa 1966 kanavavaltuutettu Kiukas ehdotti kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle rajanylityspaikan perustamista Nuijamaalle. Vaikka lähialue oli lähes täysin asumaton, Kiukas katsoi, että maantiestä tulisi vielä tärkeä väylä: olihan se suoriin ja nopein yhteys Saimaan ja Vuoksen seudulta Viipuriin, Leningradiin ja muualle Neuvostoliittoon. Uutta tietä siis kannatti käyttää muuhunkin kuin vain kanavan huoltoon.

Saman vuoden joulukuussa Suomen ulkoasiainministeriö tekikin virallisen aloitteen Neuvostoliiton lähetystölle. Maaliskuussa 1967 Moskovasta saatiin ilmoitus, että asiaan palattaisiin, kunhan kanava oli saatu auki. Rajavalvontaa hoitavien viranomaisten toiminta Nuijamaalla oli siihen asti epävarmaa. Vaikka asiasta ei tällä välin kerrottu tai päätetty mitään virallista, heinäkuussa 1968 Etelä-Saimaalehti tiesi olevan ”luultavaa, että Nuijamaalle avataan ennen pitkää maanteitse tapahtuvan henkilöliikenteen rajanylityspaikka, mikä lisää Tullin työmäärää huomattavasti”.

Toivoa lisäsi myös se, että 18. lokakuuta 1968 Suomi ja Neuvostoliitto allekirjoittivat kahdenvälisen sopimuksen kansainvälisestä autoliikenteestä maiden välillä. Kun kanava oli turvallisesti avattu, suomalaiset tiedustelivat heti loka-marraskuun vaihteessa Moskovasta, joko Nuijamaa voitaisiin avata. Venäläiset vastasivat keväällä 1969, että asia oli maan viranomaisten harkittavana. Kun tiedetään Kekkosen vuonna 1968 käymistä salaisista keskusteluista rajojen muuttamiseksi, on mahdollista, että venäläiset pelkäsivät Nuijamaan voivan johtaa kiusallisiin aloitteisiin ja lykkäsivät sitä teknisiin syihin vedoten.

Tullin osalta kuitenkin tehtiin jo valmisteluja. Helmikuun 1969 alussa tullilaitoksen terveys-sisar Annikki Joutsinen kävi arvioimassa tiloja ja totesi ne pääosin onnistuneiksi:

Tutustuin myös Nuijamaan tullivart. asemaan, joka sijaitsi parakkimaisessa puurakennuksessa, oli siisti ja tilava. Nuijamaalle lähetettiin ea-kaappi.

Mitä ilmeisimmin kyseessä oli sama TVH:n parakki, joka oli toiminut kanavan järjestysmiesten eli liikennetarkastajien tilapäisenä tukikoh-tana. Samoin kylälle oli valmistunut asuintalo, joka avarine ja hyvin sijoitettui-ne huoneineen teki terveys-sisareen ”erittäin miellyttävän vai-kutuksen”.

Suomessa Nuijamaan asiaa pidettiin sinnik-käästi yllä ja mahdollisimman korkealla tasolla. Kun ulkoministeri Ahti Karjalainen helmikuus-sa 1969 vieraili Neuvostoliitossa, hän tiedusteli jälleen Nuijamaan tilannetta. Isännät antoivat myönteisiä mutta epämääräisiä lupauksia. Suomessa asia haluttiin toteuttaa nimenomaan siten, että Nuijamaan kautta Neuvostoliittoon saapuvat matkustajat voisivat pysähtyä Viipurissa, eivätkä vain jatkaa kaupungin halki kohti Leningradia. Suomalaiset koettivat kai-kin tavoin korostaa ”sitä suurta merkitystä, mikä Nuijamaan rajanylityspaikan avaamisella olisi”. Vakuuttelut eivät auttaneet, vaan neu-vostoliittolaiset lykkäsivät asiaa. Keväällä 1970 myös Lappeenrannan kaupunginhallitus esitti ulkoasiainministeriölle Nuijamaan avaamista. Suomalaisen oli kuitenkin tyydyttävä odotta-maan Neuvostoliiton viranomaisten lopullista kantaa.

Tällä välin suomalaiset muuttivat lähestymis-tapaa ja alkoivat korostaa Nuijamaan olevan välttämätön rajanylityksen sujuvuuden kan-nalta. Uutta ylityspaikkaa perusteltiin sillä, että sen avulla voitiin tasata turistibussien ruuhkia Vaalimaalla, vaikka todellisena tavoitteena oli saada tieyhteys Viipuriin. Viipuri näyttää het-kittäin olleen jopa tärkeämpi kuin koko kana-va. Varsin mielenkiintoinen on Suomen Lenin-gradin pääkonsulin helmikuussa 1971 Suomen Moskovan suurlähettiläälle esittämä arvio:

Kun raja avataan siirtyy luullakseni huomattava osa Saimaan kanavaa käyttävistä turisteista tien käyttä-jiksi. Tämä antaa melkoisen kolahduksen jo muutenkin vähäiselle kanavaliikenteelle. Tästä haitasta voitaisiin selvittää, jos Neuvostoliitto suostuisi kanavavaltuutettu Kiikkaan jo maaliskuussa 1969 tekemään ehdotukseen yhdistettyjen laiva- ja bussimatkojen sallimisesta Viipurin. Tietävästi Neuvostoliiton taholla on katsottu, että matkat Viipuriin eivät ole mahdollisia koska kau-pungilla ei ole turistien ottamiseen tarvittavia hotelli ym. tiloja. Näitä ei kuitenkaan tarvita, sillä Viipurissa tapahtuva oleskelu voitaisiin rajoittaa jopa pelkkään kulkuneuvon vaihtamiseen. Toivottava luonnollisesti olisi lyhyt oleskelu aterioineen.

Myös Lappeenrannan kaupunki odotti ”mat-kustajaliikenteen huomattavaa siirtymistä” Nuijamaalle. Ajatus yhdistetyistä risteilyistä toteutuikin aikanaan. Kanavalla ja maantiel-lä oli siten jatkuva ja kiinteä yhteys toisiinsa. Siirryttyään pääministeriksi Ahti Karjalainen jatkoi Nuijamaan asian ajamista. Välillä Neu-vostoliitto kuitenkin katsoi, että rajanylitys-paikkaa oli käsiteltävä yhdessä kanavaliiken-nesopimuksen muuttamisen kanssa, mihin ei Suomessa haluttu ryhtyä.

Tällä välin Suomessa haettiin tukinojaa Neu-vostoliiton matkailuviranomaisilta, ja alku-vuonna 1972 suomalaisten matkanjärjestäjien yhteenliittymä esitti ulkoasiainministeriölle Nuijamaan avaamista viitaten Vaalimaan mat-kustajamäärän kolminkertaistumiseen vuodes-ta 1965. Matkatoimistojen mukaan pitkä odotus rajalla vaikutti ”kielteisesti matkustajien mie-lialoihin eikä palvellut tältä osin ’ystävyyden raja’-ajatusta”. Myös eduskuntakyselyjä tehtiin. Ilmassa oli lievää hermostuneisuuden tuntua.

Suomen ulkoministeriö vihelsi pelin tässä vaiheessa poikki. Se katsoi, että tuli korostaa mieluummin Leningradia kuin Viipuria sekä painottaa matkailun rinnalla myös tavaralii-kennettä ja rajakauppaa. Parhaaksi todettiin korostaa Vaalimaan ruuhkautumista ja ”tullin ja muiden viranomaisten työn vaikeutumista”, jolloin ”toisen autoille tarkoitetun rajanylitys-paikan saaminen auttaisi tilannetta”.

Syksyllä 1972 Nuijamaan asia näytti vihdoin olevan liikahtamassa eteenpäin. Neuvosto-

liiton ulkoministeriö ilmoitti 20. maaliskuuta 1973 olevansa valmis sopimaan ylityspaikasta noottien vaihdolla. Tällä välin tammikuussa Suomi oli tunnustanut molemmat Saksan valtiot; prosessi, joka oli kulkenut yhtä matkaa Saimaan kanavan kanssa ja joka oli yksi Neuvostoliiton Suomen politiikan keskeisimpiä tavoitteita.

Moskovassa sovittiin 2. huhtikuuta 1973 noottienvaihdolla Nuijamaan rajanylityspaikan avaamisesta. Neuvostoliitto suostui avaamaan vuonna 1974 "autotien, joka kulkee Neuvostoliiton ja Suomen välisellä rajalla olevalta Nuijamaalta Suomen Neuvostoliitolta vuokraaman Saimaan kanavan Neuvostoliitolle kuuluvan osan kautta edelleen Brusnitšnojen ja Viipurin kautta Leningradiin, SNTL:n ja Suomen välistä kansainvälistä autoliikennettä varten sekä avaamaan tässä yhteydessä uuden rajanylityspaikan Neuvostoliiton ja Suomen rajalla".

Matkustaja- ja tavaraliikenteen tuli tapahtua 18.10.1968 tehdyn autoliikennesopimuksen mukaisesti. Ajoneuvot saivat kulkea vuokratua kanava-alueita pitkin, mutta niiden tuli noudattaa Neuvostoliiton lakeja ja liikennesääntöjä. Autojen kuljettajilla ja matkustajilla tuli olla passit sekä maahantulo- ja maastapois-tumisviisumit. Kumpikin valtio suorittaisi raja-, tull- ja terveydenhoidollisen tarkastuksen itse määräämissään paikoissa. Liikenne voitiin aloittaa "vuonna 1974 asianomaisten rajanylityspaikkaa varten tarvittavien tilojen tultua rakennetuiksi ja muiden tarpeellisten valmistelutöiden loppuunsaajatuiksi".

Onnistumisen varmistamiseksi suomalaiset tahtoivat kytkeä Nuijamaan julkistamisen huhtikuussa 1973 Moskovassa pidettäviin YYA-sopimuksen 25-vuotisjuhlallisuuksiin, joissa Ahti Karjalainenkin olisi mukana. Suomen Moskovan suurlähetystö antoi samana päivänä vastauksensa noottiin. Sopimus astui Suomessa voimaan 8. kesäkuuta 1973 annetulla asetuksella.

Neuvostoliiton liikenneministeriö piti parhaana avaamisajankohtana vuoden 1974 heinäkuuta. Suomalaiset matkatoimistot taas toivoivat, että Nuijamaa saataisiin auki vielä ennen vuoden

1974 matkailusesongin alkua. Ulkoministeriön osastopäällikkö Keijo Korhonen totesi Nuijamaan sopimuksen olevan "näkyvä tulos YYA:n 25-vuotisjuhlien aikana käydyistä neuvotte-luista", millä oli huomattava painoarvo juhla-päivän jälkeenkin.

Neuvostoliiton mukaan vuokra-alueen läpi oli ajettava tunnissa, mutta matkalla sallittiin puolen tunnin pysähdys joko Tsvetotšnojessa tai Brusnitšnojessa. Ulkoministeriössä oletettiin kumpaankin paikkaan olevan tulossa kaupallisia myyntipisteitä, jotka myisivät alkoholia valuutalla. Suomen valvontaviranomaiset uskoivat, että ongelmia tulisivat aiheuttamaan turistibusseista alueelle jääneet, mahdollisesti humalaiset matkustajat.

Kahdeksantena kesäkuuta 1973 poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos pitivät Tullihallituksen neuvotteluhuoneessa Yrjönkatu 8–10:ssa kokouksen Nuijamaalla tarvittavista valmisteluista, aivan kuten kahdeksan vuotta aiemmin. Lisää epävirallisia tietoja saatiin maiden Suomen ja Neuvostoliiton rajavaltuutettujen tapaamisissa Viipurissa 17. joulukuuta 1973. Neuvostoliiton mukaan asia ei näyttäneenkään onnistuvan ke-vään 1974 aikana.

Kymen läänin PTR-kokous suositti 19. syyskuuta 1974, että rajaa pidettäisiin auki kuten Vaalimaallakin eli klo 7–23. PTR-alue-taso katsoi, että poliisi hoitaisi Nuijamaalla passien ja kanavan kulkulupien tarkastukset. Seuraavan kerran kokoonnuttiin sisäasiainministeriön poliisiosaston, Rajavartiolaitoksen esikunnan ja Tullihallituksen kesken Helsingissä 22. marraskuuta 1974. Noin kuukautta myöhemmin pidettiin suomalais-neuvostoliittolainen kokous Tsvetotšnojen klubilla vuokra-alueella. Tullin edustajana mukana oli Saimaan tullipiirin johtaja Evert Kauranen ja hänen autonkuljettajanaan tullivartija Hannu Karvinen. PTR-viranomaiset ilmoittivat olevansa valmiita uuden tullien avaamiseen vaikka vielä ennen vuoden loppua. Vain poliisi toivoi tiedon noin viikkoa etukäteen, koska muuten turistiryhmien pas-sintarkastukset olisivat vaikeutuneet.

Suomen Leningradin pääkonsuli kuitenkin ilmoitti saaneensa tiedon, jonka mukaan

Neuvostoliiton viranomaiset olisivat valmiit avaamaan tullitien pysyvään käyttöön vasta keväällä 1975. Hieman kiusallista kuitenkin oli, että valtioiden välinen sopimus edellytti tullitien avaamista vuoden 1974 aikana.

Kanavan huoltotien jälkeen tuli Neuvostoliiton varsinainen tulli- ja raja-asema Brusnitsnojessa eli Juustilassa, jossa matkustajat siirtyivät pois Suomelle vuokratulta alueelta. Vielä avaamisen aattona neuvostoliittolaiset kuitenkin yllättivät suomalaiset vaatimalla rakentamaan vuokra-alueelle erilaisia raja- ja tullivalvontarakenteita, kuten autontarkastusmontun ja -sillan. Suomen tuli kustantaa myös Tsvetotsnojeen ja Brusnitsnojeen turistiautoille tulevat parkki-alueiden laajennukset. Suomalainen osapuoli katsoi, ettei tällaisia ollut mainittu sopimuksessa eikä niihin ollut myöskään määrärahoja, joten niitä ei voitu tehdä.

Neuvotteluissa mukana olleet ulkoasiainministeriön edustajat saivat sen vaikutelman ”että odotettavissa olevaan varsin runsaaseen raskaaseen tavaraliikenteeseen ei...oltu kiinnitetty asian vaatimaa huomiota”. Tämä on mielenkiintoista, sillä nykyisin yleinen käsitys on, että Neuvostoliitto vastusti nimenomaan turistiliikennettä ja korosti raskasta tavaraliikennettä. Tässä vaiheessa oli yhä avoinna, voisivatko Nuijamaata käyttää ylipäätään ollenkaan kolmansien maiden ajoneuvot.

Erimielisyyksistä päästiin, ja vihdoinkin tammi-kuussa 1975 Neuvostoliitto ilmoitti olevansa valmis ylityspaikan avaamiseen. Kun maiden kanavavaltuutetut helmikuussa sopivat avaimispäiväksi 1.6.1975, Neuvostoliiton ulkoasiainhallinto yllättäen esitti heti maaliskuun alkupuolta. Suomalaiset totesivat, ettei aikataulua ollut syytä muuttaa, koska asia oli jo julkistettu ja sovittu. Helsinkiin ehdotettua Euroopan turvallisuus- ja yhteistyökokousta (ETYK) oli valmisteltu vuodesta lähtien eri puolilla Eurooppaa pidetyissä neuvotteluissa. Helsingin kokous järjestettiin heinä-elokuussa 1975 ja oli Kekkosen ulkopoliittikan todellinen huipentuma.

Nuijamaa-prosessilla ja Ety-prosessilla näyttääkin olleen yhteys toisiinsa. Kun Helsingin

kokouksen järjestäminen ja ajankohta olivat lopullisesti varmistuneet, saattoivat myös lopulliset valmistelut Nuijamaan avautumisesta 1. kesäkuuta 1975 alkaa. Muodollisesti vuonna 1973 tehty valtiosopimus pantiin toimeen 21.5.1975 annetulla sisäasiainministeriön päätöksellä passintarkastus- ja rajanylityspaikoista, joihin Nuijamaa oli lisätty mukaan.

Viipuri jäi kuitenkin aluksi avoimeksi kysymykseksi. Vasta lokakuussa 1975 Neuvostoliitto ilmoitti Suomen lähetystölle, että kaupunki oli virallisesti avoin ulkomaalaisille. Tästä huolimatta pysyi epäselvänä, oliko Leningradin matkajien mahdollista poiketa siellä vai ei. Matkat sinne alkoivat seuraavan vuoden syksyllä kanavaa pitkin. Lappeenranta toivoi vastavuoroisesti neuvostoturisteja.

Puomi aukeaa

Avaamisen lykkääminen antoi Suomen hallinnolle aikaa saada paikat Nuijamaalla valmiiksi.

Lappeenrannan kaupungin mukaan tieyhteydet oli rakennettava ”sellaiseen kuntoon, että ne vastaavat alkavan liikenteen vaatimuksia”. Vaikka huoltotieksi rakennettu osuus Nuijamaalta Viipuriin oli sen mielestä hyvässä kunnossa, 14 kilometrin osuus Lappeenrannasta Nuijamaalle ei sitä ollut. Lisäksi kaupunki toivoi, että matkustajien valvonta tien varrella voitiin ”suorittaa nopeasti ja joustavasti sekä vain yhdessä paikassa” eli Nuijamaalla.

Rajanylityspaikan kohdalle oli tehtävä noin puolen kilometrin verran lisäkaistaa ja neljä tarkastuskaistaa. Liikenneministeriö vahvisti syksyllä 1973 tehdyt tie- ja rakennussuunnitelmat 22. helmikuuta 1974. Lisäperusteluksi kohosivat työllisyysnäkökohdat. Talvella 1974–75 työttömyys Lappeenrannassa oli alkanut kasvaa. Niinpä Nuijamaan tienparannustyö oli ”työllisyyden turvaamisen vuoksi katsottava kiireelliseksi”.

Huoltotien varrella oli valmiina TVH:n 1960-luvulla rakentama parakki, jota kanavan järjestysmiehet olivat käyttäneet ja jonka Tullin terveyssisar oli käynyt toteamassa kelvolliseksi

työtilaksi vuonna 1969. Parakissa tarvittiin silti muutostöitä, joiden kustannukset arvioitiin 150 000 markaksi vuonna 1973, mutta ne nousivat lopulta 233 000 markkaan. Pitkään rakennukseen tuli keittiö, jossa voitiin nauttia eväitä, huone vaatekaapeille, poliisien passintarkastustiski ja toiseen osaan Tullin valvontatilat. Neljän tarkastuskaistan lisäksi paikalle tulivat tarkastuspuomit, ulkokäymälä ja suoja-aita.

Tullin suunnitelmana oli sijoittaa paikalle 1+5 tullimiestä. Kun avaaminen varmistui vuoden 1975 alussa, Hannu Karviselta kysyttiin puhelimitse, lähtisikö hän uuden toimipaikan esimieheksi. Karvinen suostui ja sai vuoden alussa

Uudet tullivartijat saivat tullityöhön varsin pikaisen perehdytyksen. Siihen kuului Seppo Jukkalan mukaan yksi päivä maantieliikenteen valvontaa Vaalimaalla, jossa perehdyttiin pohjoismaiseen tietullipassiin:

Meille näytettiin sitä, että ota leimasin käteen ja lyö leima tuonne. Loppuajan harjoittelusta olin sitten Lappeenrannan luovutuskeskuksessa, missä vertasin kahta numerosarjaa keskenään.

Seppo Jukkala muistelee myös, ettei kukaan osannut arvioida tulevan liikenteen määrää, mutta "todellisuudessa siitä hiiskuttiin sellaista, ettei se ainakaan alkuvuosina tulisi olemaan



Poliisi huolehti passintarkastuksesta. Poliiseja Nuijamaalla 1970-luvulla.
Kuva: Heikki Vanhasen kokoelma

määräyksen tullivalvontatarkastajaksi. Karvisella oli usean vuoden valvontakokemus, kielitaitoa ja työn ohessa suoritettu merkonomin tutkinto. Eniten painoi kuitenkin Reserviupseerikoulussa saatu johtamiskoulutus. Nuijamaalle tulevat tullivartijat rekrytoitiin alkuvuonna 1975 lehti-ilmoituksella. Paikkoihin oli ennätysmäiset 112 hakijaa. Seppo Jukkala oli yksi heistä. Hän aloitti tulliuuransa maaliskuun alussa. Nuijamaalle pestattiin myös kolme muuta. Yksi heistä oli Sinikka Perälä, joka oli paikalla lähinnä naispuolisten matkustajien tarkastamista varten.

kovin vilkasta". Hannu Karvinen on samaa mieltä: asiasta ei paljon puhuttu.

Toukokuussa 1975 Suomen ja Neuvostoliiton ulkoasiainhallinnon edustajat päättivät vielä siirtää avajaisseremoniat rajan avaamista edeltävälle lauantapäivälle 31. toukokuuta, jotta liikenne voisi "sujua esteittä jo aamusta alkaen". Varsinaisena syynä oli se, että matkatoimistot olivat jo varanneet yhden turistibussin, jolla oli kova kiire ehtiä Leningradin lentokentälle, jotta matkustajat pääsivät ajoissa Odessaan lähtevään koneeseen.

Seremonioista ei tullut Saimaan kanavan veroisia. Suomen ulkoministeriön mukaan maa-herratason edustus oli riittävä. Nauhan leikkaamisen jälkeen suomalaiset kutsuvieraat kuljetettiin bussilla rajan yli Rättijärven klubille, jossa pidettiin lisää juhlapuheita. Tullilla ei ollut juhlallisuuksissa ainakaan virallista edustajaa. Tullimiehet tulivat Nuijamaalle vasta 1. kesäkuuta.

Helsingin Sanomat kirjoitti 6. kesäkuuta 1975 rajan yli järjestetystä kutsuvierasmatkasta. Lehden mukaan rajamuodollisuudet kestivät kummallakin puolella ”melko pitkään ja olivat ilmeisen perusteelliset”; niinpä turisticsongille oli odotettavissa ”nykyisellä tarkastustahdilla varmasti pahoja ruuhkia”. Ensimmäisen viikonvaihteen aikana rajan yli kulki useita autoseurueita ja yksityisautoja. Viralliset arviot kuitenkin poikkeavat paikalla olleiden muistikuvista. Tullimiehet ja poliisit odottivat liikennettä hermostuneina:

”Ensimmäinen Suomesta rajalle tullut auto oli bussista tehty matkailuauto, jossa oli myös sauna. Katolla olevasta piipusta tuprutti savu”, muistaa Hannu Karvinen. Kun Suomen puolella oli tehty normaali poistumisselvitys ja toivotettu hyvää matkaa, auto siirtyi Neuvostoliiton puolelle. Auto kuitenkin yllätti venäläiset täysin. Se ajoi ohi tarkastuspuomin ennen kuin nämä ehtivät tehdä mitään. Kun vielä taempi ns. varmistuspuomi oli auki, rajavartijat eivät enää saaneet sitä kiinni, koska auto painoi täyttä vauhtia. Suomalaiset odottivat, että auto palautetaan heti takaisin, mutta näin ei tapahtunut. Koska Neuvostoliitolla oli rajan takana useita kontrollipisteitä, on todennäköistä, että se kyllä pysäytettiin myöhemmin. Tämän jälkeen venäläiset kuitenkin pitivät kummankin puominsa aina visusti kiinni.

Lappeenrannan kaupunki ja julkinen sana kiinnittivät edelleen huomiota siihen, kuinka Lappeenrannasta Nuijamaalle jouduttiin ajamaan ”toistaiseksi soratietä pitkin”. Helsingin Sanomat kritisoi tien ohella myös tienviittojen ja rajanylityspaikan kylttien puuttumista. Neuvostoliittolaiset lehdet kehuivat ystävyyspuolella hyvää päällystettyä ja kauniita maisemia. Izvestijan mukaan tie saattoi ottaa heti hoitaak-

seen ”merkittävän määrän tavara- ja matkustajakuljetuksia”.

Nuijamaan avaamisella tuntuu olleen myös koko tullilaitoksen mittakaavassa ilmeisen vähäinen merkitys, sillä uuden tullitien avautumista ei huomioitu Tullin henkilöstö- ja asiakaslehti ”Tullissa”. Ensimmäisen kerran lehti kirjoitti Nuijamaasta vuonna 1977. Myös valtakunnallisessa mediassa Nuijamaa unohtui pian ja jäi ETYKin varjoon.

Ensimmäisen seitsemän kuukauden aikana Nuijamaalle saapui Neuvostoliitosta 876 ajoneuvoa ja sinne lähti 1 040. Samaan aikaan tuli Suomeen Nuijamaan kautta vajaat 19 000 henkilöä. Liikennemäärät jäivät selvästi jälkeen Imatran Pelkolan ylityspaikasta, josta oli jatkuva työmaaliikenne Svetogorskiin, mutta ei varsinaista kansainvälistä liikennettä. Tavaraa Nuijamaalle tuli 21 tonnia ja puutavaraa 1 860 kuutiota.

Juhlapuheiden ja ulkoasiainministeriön asiakirjojen lauseet näyttävät hieman oudoilta, kun niitä peilataan todellisiin olosuhteisiin. ”Ei Suomen puolella olevalla mutkaisella soratiellä olisi voinut olla mitään tavaraliikennettä, eteenkään syksyllä ja talvisaikaan”, toteaa Nuijamaalla tullivartijana palvellut Seppo Jukkala. Hänen mukaansa liikennöitsijätkin olivat hyvissä ajoin tutustuneet reittiin, eivätkä sen käyttöä edes kaavailleet. Kun talvella tuli lunta, tie muuttui kulkukelvottomaksi. Jukkala joutui itsekin viettämään yönä raja-asemalla, koska ei päässyt omalla autolla kotiin Lappeenrantaan.

Seppo Jukkala muistaa myös, että ensimmäisen vuoden aikana maahan tuli rajan yli vain yksi venäläinen rekka ja sekin vain siksi, että oli eksynyt väärälle tielle eli tullut Nuijamaalle Vaalimaan sijasta: ”Tie oli huono myös Venäjän ja puolella ja Nuijamaalta Lappeenrantaan se kiemurteli mutkaista hiekkatietä”. Liikenteestä tuli näin ollen pääasiassa hyvin ennustettavaa:

Torstaisin Neuvostoliittoon lähti Nuijamaalta neljä linja-autoa, perjantaina taas toiset neljä sekä eräs suomalainen herrasmies, jolla oli vaimo Neuvostoliitossa. Lauantaisin eräs diplomaatti kävi Lappeenrannassa ostoksilla ja sitten sunnuntaina palasivat ne kahdeksan

suomalaista turistibussia ja suomalainen herrasmies takaisin Suomeen.

Vuosikymmenen lopulla liikenne alkoi kasvaa, kun Lappeenrannasta Nuijamaalle ulottuva tie päällystettiin. Paikoitellen sitä myös hieman oikaistiin. Näin tavaraliikenne helpottui huomattavasti.

Nuijamaa–Viipuri-maantiellä kulkevat turistiautot eivät saaneet pysähtyä Rättijärveä ja Brusnitšnoja lukuun ottamatta. Niiden tuli taittaa matka määrättyssä ajassa. Hannu Karvisen vuonna 1981 Tulli-lehdelle kirjoittaman eloisan kuvauksen mukaan Neuvostoliitosta takaisin saapuvat matkailijat myös

ihmettelivät täkäläisten tullimiesten hyvää suomenkielen taitoa yrittäessään maksaa alkonmaksujaan ruplilla ja solkatessaan kolmen päivän aikana oppimaansa venäjää.

Samoin ”joiltakin meni yli ymmärryksen miksi tullimies ei voi täällä kävellä vapaasti rajan yli kyselemään neuvostokollegoiltaan matkamiehen Viipuriin unohtamaa kassia tai mennä muuten vain rupattelemaan naapurin poikien kanssa”.

Tuolloin Nuijamaanjärven rannassa oli pieni laitur. Viipurin matkat tapahtuivat dieselkäyttöisiksi muutetuilla vanhoilla höyrylaivoilla. Niitä ja varsinkin huviveneitä käytiin joskus tarkastamassa laiturilla.

Varsinaisen ulkomaanliikenteen ohella tulliaseman valvottavana oli yhä kanavan vuokra-alueelta Suomeen tuleva liikenne. Halvan alkoholin osto Rättijärven klubilta oli monelle ylivoimainen kiusaus. Muodollisesti tulliaseman tehtävä oli yksinkertainen: maanteitse tai kanavaa pitkin Rättijärvelle menevillä ei saanut olla mitään tuomisia:

Moni kanavalla työskentelijä piti tuliaisista saavutettuna etuna ja he olivat äkäisiä meille tullimiehille, kun muuimme Nuijamaalle asumaan. Emme olleet siellä aluksi kovin suosittuja. (Hannu Karvinen)

Riskiä lisäsi se, että toisin kuin turistibussit, kulkuluvan haltijat saivat oleskella kanava-alueella ilman aikarajoitusta. Vuoden 1980 ai-

kana vuokra-alueella kävi Suomesta yhteensä 20 000 ihmistä ja 6 500 ajoneuvoa. Tästä joukosta paljastui 17 tullirikosta. Rättijärvellä kävi myös sellaista väkeä, jolla ei Hannu Karvisen mukaan ollut oikeastaan mitään tekemistä kanavan kanssa:

Milloin mikäkin suomalaiskööri kävi siellä juhlimassa. Esimerkiksi joku paikallinen ammattiosasto saattoi kerätä porukan kokoon ja hankkia luvat vuokra-alueelle kanavan toimistosta ja mennä sitten Rättijärven klubille viettämään iltaa. Tällaisia kutsuttiin kertaluviiksi ja niitä oli minun mielestäni kyllä aika paljon. – Pois lähtiessään kävijät sitten suutelivat ja halusivat neuvostoliittolaisia rajamiehiä jopa vaivautumiseen asti. Sitten kun Suomen puolella tuli tullikontrolli ja tuomisia ei sallittu, he haukkuivat meidät fasisteiksi.

Elämää idän ja lännen välissä

Tulli toimi rakennuksen oikeanpuoleisessa siivessä, jossa oli tarkastushalli ja sen takana kaksi tullaushuonetta sekä päivystyshuone. Näiden takana olivat passintarkastushuone ja poliisin toimistotilat. Tullin päädyssä oli myös yöpymistilat ja WC-tilat, joihin kuljettiin ulkoa.

Tullin vahvuus oli viisi henkeä ja poliisin saman verran. Poliisi hoiti passien ja kulkulupien tarkastukset raja-aseman aukioloaikana. Yöaikaan nämä työt hoiti tarvittaessa Rajavartiolaitos, joka silloin teki myös mahdolliset tullitarkastukset. Yhteistyö parakissa oli konkreettista, ja kaikki kolme viranomaista käyttivät samaa kahvihuonetta. Yhteiselo ei Hannu Karvisen mukaan lähtenyt käyntiin täysin kitkattomasti:

Aluksi se oli niin että poliisi, tulli ja raja vähän kyräilivät toisiaan ennakkoluuloisina, koska eivät tienneet toisistaan oikein mitään. Etenkin raja oli mustasukkainen, koska olimme rajavyöhykkeellä, joka kuului heille. Pikkuhiljaa alettiin sitten tutustua toisiimme ja samalla tajuttiin, että voimme olla toinen toistemme tukena. Silloin PTR-yhteistyö oli olemassa lähinnä ylätasolla, eikä meille alaspäin sitä juuri ollut raotettu. Ryhdyimme kehittämään tätä Nuijamaalla ja se onnistui hyvin.

”Se oli PTR:ää parhaimmillaan, todella lup-sakkaa meininkiä”, muistaa vuoden päivät Nuijamaalla palvellut Seppo Jukkala. Samoin

Nuijamaan tullin ensimmäinen nainen Sinikka Käkälä muisteli vuonna 2008 parakin sisällä vallinnutta leppoisaa tunnelmaa. Nuijamaan raja-asema muodosti oman pienen yhteisönsä, johon Seppo Jukkalan mukaan myös siivooja kuului:

Hän paistoi joka torstai pannukakkua siivouksen lomassa ja syötiin sitten kaikki sitä. Se oli tosi kotoista.

Aikaa oli, sillä alkuvuikosta ei ollut juuri muuta kuin kanavan huoltoliikennettä. Pelattiin koronaa, pöytätennistä ja korttia. Seppo Jukkala kertoo pöytätennistaitojensa karttuneen jo vuonna 1975 siinä määrin, että hän ylsi seuraavana vuonna pidetyissä Tullin valtakunnallisissa kisoissa pronssille, vaikkei ennen Nuijamaalle tuloaan ollut juuri mailaa kädessään pitänyt.

Jo ennen rajan avaamista oli sovittu, että raja-aseman liputus kuului kokonaan Tullille. Lippu oli nostettava rajan avautuessa joka aamu ja laskettava alas kello 22 kun raja meni kiinni. Tehtävä ei ollut mukava, jos satoi tai pakkasta oli 30 astetta.

Työaika oli aamukahdeksasta iltakymmeneen. Aamulla aloitettu vuoro tehtiin aina loppuun asti. Välissä oli sitten vapaapäiviä.

Matkaa Lappeenrantaa oli 60 kilometriä, mitä tuohon aikaan pidettiin kohtuuttomana työmatkana, varsinkin jos rajalla tulisi pelättyjä ruuhkatilanteita. Tullimiesten asutokysymyksen ratkaisemista pidettiin siten kiireellisenä asiana.

Jo maaliskuussa 1974 alkoivat neuvottelut tullivirkamiesasuntojen rakentamisesta Jousikankaan asuntoalueelle. Aluksi katsottiin, että voitiin käyttää TVL:n käytössä olevia asuntoja. Hätävaksi Tulli sai käyttöönsä TVL:n asuntoalueelta yhden perheasunnon. Neljää perheasuntoa pidettiin kuitenkin minimimääränä tullihenkilökuntaa varten. Toukokuussa 1974 asuntoihin saatiin 420 000 markan määräraha. Raja-aseman avauduttua lisäbudjetista saatiin 520 000 markkaa ja voitiin käyttää työllisyysmäärärahoja. Mallina käytettiin kanavahenkilökunnalle vuonna 1967 rakennettuja taloja. Lopulta Tulli sekä poliisi saivat kukin uudesta

rivitalosta kaksi 75,5 neliön kokoista perheasuntoa.

Vuonna 1975 avattuun raja-asemaparakiin tuli myös punainen ja vihreä linja matkustajia varten:

Aluksi oli niin että oli pelkkä tiski ja ihmiset kulkivat avoimessa tilassa. Me siitä sitten nappailtiin niitä tarkastukseen. Vasta vähän myöhemmin tulivat selvästi toisistaan erotetut ja valittavat linjat. Ne olivat vielä vuonna 1975 uutuus kaikilla rajoilla. (Hannu Karvinen)

Vaikka koppi oli melko pieni, ruuhkia kaistoille ei syntynyt. Karvisen mukaan sisälle tarkastukseen otettiin yksi turistibussi kerrallaan. Seppo Jukkala muistaa, ettei ylimääräisistä tuomisista syntynyt suurempia kiistoja:

Vaikka suomalaiset vodkaturistit olivat usein liikuttuneessa tilassa, he olivat kuten suomalaiset yleensä: jos jostain kärytään, niin asia halutaan hoitaa nopeasti pois. Ei siinä ruvettu rähjäämään. Yleensä tuomisia oli muutama pullo ylimääräistä ja Alkon maksuja kerättiin paljon. Tupakkaa ei silloin pahemmin tuotu.

Kun ensimmäiset neuvostoliittolaiset turistibussit saapuivat, matkustajat olivat erittäin kuralaisia, "avaruusinsinöörejä" ja "työn sankareita", jotka olivat saaneet matkan palkkioksi poliittisista ansioistaan. Busseilla oli myös tarkat tulopäivät ja -kellonajat. Myös ohjelma Suomessa oli tarkoin määrätty. Yleensä lauantaisin saapui muutama tällainen bussi. Tulijat olivat usein sangen ylimielisiä, koska olivat vakuutuneita kapitalismin mädännäisyydestä. Muita kansalaisiaan ei Neuvostoliitto olisi ulkomaille päästänytkaan.

"Kun ensimmäiset venäläiset tulivat, he olivat kuin partiopojat jonossa. Kun sanoimme, että käännös vasempaan päin, niin hyvin kääntyi", muistaa tulliaseman päällikkö Karvinen. Neuvostoliittolaisilla oli yleensä mukana ne sallitut kaksi pulloa vodkaa, jolla avaruusinsinöörit hankkivat hieman matkarafoja Suomessa. Eri-tyisvalvontaan siirtyneen Seppo Jukkalan mukaan turistit eivät yleensä halunneet syyllistyä rikkomuksiin ulkomaille, koska se oli Neuvostoliitossa ankarasti rangaistava rikos.

Aikaa oli myös pilantekoon. Hannu Karvisen mukaan Neuvostoliiton viranomaisilta tuli jos-sain vaiheessa närkästynyt huomautus, että ”suomalaiset rajavartioston ammattisotilaat” yrittävät nakertaa puna-armeijan varusmiesten moraalia. Suomen tullin ja poliisin miehet ni-mittäin tapasivat joskus katsella miestenlehtiä siten, että ne näkyivät Neuvostoliiton puolelle. Silloin naapurin rajapuomilla tuli tungosta kun he koettivat katsella kiikareilla mitä Suomessa luetaan. Matkaa oli vain muutama kymmenen metriä. Venäläiset sotilaat viittoivat aina kun lehdestä piti kääntää sivua.

Samoin tullin-, raja- ja poliisimiehillä oli sopival-la tuulella tapana grillata Neuvostoliiton raja-kopin läheisyydessä, jotta läntisen grillilihan tuoksu olisi leijaillut idän puolelle.

Vuosina 1979–80 maantien parannusten jälkeen tieliikenne kasvoi jopa 38 prosenttia.

Väkikin vaihtui vuosien mittaan hieman. Vuon-na 1984 Nuijamaalle Lappeenrannasta siirty-neelle Sirpa Haarmalle paikka oli tuttu, koska hän oli jo asunut Nuijamaan tullin rivitalossa samalla alueella missä asui myös kanavahen-kilökuntaa. Olosuhteet eivät olleet mitenkään ylelliset, mutta eivät aivan mahdottomatkaan:

*Miehillä ja naisilla oli yhteinen pukuhuone, mikä myö-
hemmän ajan mittapuulla saatettaisiin kokea epäkoh-
daksi. Meitä se ei haitannut, sillä meitä oli vähän ja
olimme kaikki tuttuja keskenämme. Pitkässä parakissa
oli kaksi wc:tä, mutta ei suihkua. Asema oli melko hata-
ra ja talvisin siellä oli kylmä. Pitkämatkaisemmat työn-
tekijät saattoivat joskus yöpyä lepohuoneessa.*

Työtä tehtiin 1980-luvullakin 14 tunnin vuorois-sa. Silloin kun turistibusseja saapui, paikalla oli yhtä aikaa yleensä kaksi henkeä Tullista ja kak-si poliisista. Lappeenrannan piiritullikamarin erityisvalvontaryhmä tuli 1980-luvulla avus-



Nuijamaan tulliaseman upouusi punainen ja vihreä kaista. Tullivalvoja Risto Petra (vas.) ja tullipäälyysmies Heimo Vainikka raja-asemaparakin sisällä vuonna 1977. Passintarkas-tuksen jälkeen bussimatkustajien oli valittava kaista. ”Tulliaulaksi” kutsutun odotustilan sanottiin vielä 1980-luvulla riittävän hyvin yhden bussillisen matkustajille. Huom. venäjän kieli oli kaistakyltissä heti suomen ja ruotsin jälkeen ennen englantia.

tamaan Leningradista sunnuntaisin palaavien tulotarkastuksissa. Aivan kuten 1970-luvullakin suomalaisbussit menivät Neuvostoliittoon perjantaina ja palasivat sunnuntaina. Merenkulkuupiirin työntekijät kävivät kanava-alueella edelleen omilla kulkuluvillaan. Kulkulupa ei sisältynyt tuontioikeutta, joten kulkuluvallisia autoja tarkastettiin Nuijamaalla aika ajoin.

Salakuljetus oli edelleen varsin pienimuotoista, lähinnä pieniä määriä alkoholia ja tupakkaa. Sirpa Haarma muistaa 1980-luvun puolivälistä yhden kerran, jolloin suomalaisen turistikassan matkustajiin kohdistui huumausaine-epäily. Hän osallistui erityisvalvonnan järjestämiin matkustajatarkastuksiin ja sai yhdessä naispuolisen kollegansa kanssa riisuttaa ja tarkastaa parikymmentä naismatkustajaa - kohtaamistilanne, jollaiseen ei ollut juurikaan perehdytty. Ilmeisesti taustalla oli vihjetieto, mutta mitään matkustajilta ei kuitenkaan löytynyt.

Rakentamista rajan takana

Suomalaisten isot rakennusprojektit Kostonmuksessa ja Svetogorskissa olivat 1980-luvulla valmistumassa. Jatkoa haluttiin, ja maiden hallitusten välillä sovittiin uudesta isosta hankkeesta Sovetskiin eli entiseen Johannekseen Viipurin eteläpuolelle. Syksyllä 1984 suomalainen Finn-Stroi aloitti siellä selluloosatehtaan ja sen asuntoalueen rakennustyöt. Koko kaupan arvo oli reilu miljardi tuolloista markkaa. Pääosa Sovetskin tavaraliikenteestä ja projektin koko henkilöliikenne menivät Nuijamaan kautta.

Lyhyen matkan vuoksi tavarat vietiin pienissä erissä, joita tuli määrällisesti paljon. Parina ensimmäisenä vuotena Sovetskiin toimitettiin Suomesta yhteensä noin 35 000 tavaraerää. Projektitoimitukset saivat tulliselvityksessä erityisaseman. Ne vietiin Suomesta pelkällä rahtikirjalla, jota oli täydennetty Tullin tarvitsemilla tiedoilla. Vientitullaukset hoituivat jaksotullauksina eli yhdellä tullii-ilmoituksella kunkin kuukauden lopussa. Ilmoitukset käsiteltiin muualla maassa. Nuijamaalla leimattiin lähinnä rahtikirjoja, eikä siellä tehty vientiselvitystä. Rahtikirjoista ja tulliselvitysasioista vas-

tasi pääasiassa Finn-Stroi, jolla oli Nuijamaalla oma toimisto.

Osa viedyistä työkoneista ja välineistä oli tarkoitus tuoda takaisin Suomeen. Samoin Suomesta vietiin rakentajille kaikki muonitustavarat. Eri-tyisehto tavaraviennille oli, että työmaalle toimitettavien tavaroiden tuli olla suomalaista tai neuvostoliittolaista alkuperää. Muiden maiden tuotteita sai viedä vain, jos voitiin osoittaa, ettei niitä valmistettu Suomessa.

Kuljetusten valvonnan vuoksi Nuijamaan tulliasemalle oli tultava töihin jo klo 5 aamulla. Suomalaiset rakentajat olivat Sovetskissa aina viikon kerrallaan. He palasivat Suomeen perjantaisin ja takaisin töihin maanantaiaamulla. Osa kulki bussilla, mutta jonkin verran oli omiakin autoja. Finn-Stroi hoiti pääosan tullivalvonnasta; jos jonkun yhtiön henkilökunnasta todettiin syyllistyneen salakuljetukseen, se tiesi melko varmaa lopputiliä. Niinpä Sovetskin rakentajilla ei yleensä ollut ylimääräisiä tavaroita.

Kun Sovetsk 1980-luvun lopulla valmistui, Nuijamaan tavaraliikenne näytti hiljenevän.

Tulli kanavan varrelle

Kun Valtatie 13 sai päällysteen, liikenne alkoi heti kasvaa. Vanha 1960-luvun parakki oli rajasemaksiksi väistämättä tilapäinen ratkaisu, eikä sinne mahtunut kerrallaan tarkastukseen kuin bussillisen verran matkustajia.

Esisuunnittelu rakennuksen uusimiseksi alkoi vuonna 1980, jolloin selvitettiin vanhan parakin kuntoa. Rakennushallitus pyrki rakentamaan samalle paikalle tai sen välittömään läheisyyteen uuden aseman. PTR-viranomaiset kuitenkin katsoivat yksimielisesti, että parasta oli yhdistää maantien ja kanavan valvonta siirtämällä koko tie kylän ja kanavan välille, jolloin raja-asema voitiin sijoittaa Nuijamaanjärven rantaan. Tullihallitus kehotti syyskuussa 1981 Rakennushallitusta muuttamaan suunnitelmia.

Vuonna 1981 tulliaseman päällikkö Hannu Karvinen kertoi Tulli-lehdessä Nuijamaalla odoteltavan uutta tulliasemarakennusta, jonka

oli tarkoitus valmistua ”parin kolmen vuoden kuluttua”. Myös valtiovarainministeriö hyväksyi suunnitelman, ja vuoden 1982 budjetissa hanke sai suunnittelurahaa 700 000 markkaa.

Suunnittelu ei kuitenkaan edennyt kovin nopeasti. Rakennushallitus pyöritteli vielä muita vaihtoehtoja, kunnes viimein suostui laatimaan suunnitelman käyttäjäviranomaisten esittämän eli ”kanavan suulle sijoitettavan vaihtoehdon mukaisesti”. Uusi tie louhittaisiin kallioon aivan kanavan rantaan, eikä rajan yli enää ajettaisi kylän läpi.

Tulevan tulliaseman hyötypinta-ala oli 378 neliötä, eli kooltaan se vastasi lähes täysin 1960-luvun suunnitelmia. Kustannusarvio vuonna 1984 oli 12,7 miljoonaa, josta tie ja satama veivät suurimman osan. 13. syyskuuta 1983 valtiovarainministeriö vahvisti uudelleen Nuijamaan raja-aseman perustamis- ja esisuunnitelman.

Keväällä 1984 Rakennushallitus esitti, että Tullihallituksen tuli varata vuoden 1985 budjettiinsa kahdeksan miljoonaa markkaa Nuijamaata varten. Alun perin tien rakennus oli tarkoitus aloittaa vuonna 1985, ja satama valmistuisi 1986. Samana vuonna arvioitiin, että kaikkia projektin osia oli lykättävä vuodella. Sataman rakennustyöt saattoivat alkaa vasta vuoden 1987 keväällä, ja uusi satama valmistuisi kesällä 1988.

Vuoden 1986 alussa määräraha todettiin riittämättömäksi. Todelliset kustannukset olivat Rakennushallituksen mukaan kivunneet lähelle 18 miljoonaa. Tässä vaiheessa rakennuksesta oli jo ”karsittu se mikä on voitu toiminnan kärsimättä”. Valtiovarainministeriö vahvisti hankkeen toukokuussa 1986. Vuonna 1987 todettiin sataman maksavan jopa yli kuusi miljoonaa markkaa. Työn kestäessä matkaan tuli vielä monta mutkaa. Hannu Karvinen sai neuvoa talon suunnittelijaa käytännössä:

Arkkitehti ei tiennyt mitään tullitoiminnasta ja rajan ylittämisestä. Me taas halusimme toimivat tilat nimenomaan sisältä. Lopulta onnistuimme varsin hyvin. Hän oli avusta niin kiitollinen, että suunnitteli kiitokseksi rakennuksen lattialaatoista muodostuvan hannunvaukuna-kuvion.

Keväällä 1987 maantie oli lähes valmis ja aseman rakennustyötkin käynnistyneet. Viranomaisten työnjaon kannalta luvassa ei ollut isoja muutoksia. PTR-aluejohto sopi, että poliisi valvoisi rajalle sisämaasta suuntautuvaa liikennettä, Tulli taas maahan rajalta tulevaa ja Rajavartiolaitos rajavyyhykkeellä olevaa tieosuutta. Rajavartiolaitos hoiti edelleen öisin poliisin ja Tullin tehtävät. Kustannukset jaettiin siten, että Tulli kustansi yhteisistä tiloista 60 prosenttia ja poliisi 40 prosenttia. Rajavartiolaitos puolestaan vastasi kaikista rajavyyhykkeen kustannuksista. Valvontajärjestelmäksi oli tulossa myös videokameroita.

Tie ja raja-asema ilman laituria maksoivat lopulta yhteensä 11 miljoonaa markkaa. Ne vihki käyttöön 3. helmikuuta 1988 valtiovarainministeriön ylijohdaja Osmo Sarmavuori. Uusi rakennus oli kaksikerroksinen. Yläkertaan sijoitettiin henkilökunnan sosiaalitilat ja alakerrassa olivat tarkastus- ja työtilat. Tulli ja poliisi saivat selvästi isommat työtilat aiempaan verrattuna. Myös tulliaseman päällikkö sai oman työhuoneen. Henkilökunnasta uusi rakennus tuntui suorastaan yllätykseltä, siistiltä ja nykyaikaiselta ja ennen kaikkea lämpimältä myös talvisin.

Samoihin aikoihin Nuijamaa sai Vaalimaan tavoin ”tulliaseman” statuksen. Vuonna 1988 Nuijamaan tulliasemalla työskenteli yhteensä yhdeksän henkeä: tullivalvontatarkastaja, tullipäällyismies, ylitullivartija, neljä tullivalvojaa ja kaksi tullivartiijaa. Henkilökunnasta kolme oli naisia. Henkilömäärä pysyi samana myös vuonna 1990. Koko Saimaan tullipiirin työntekijämäärä ylitti vuonna 1988 sadan. Nuijamaa ei ollut edelleenkaan erityisen keskeinen paikka piirin toiminnassa.

Raja-asema oli edelleen auki klo 8–22. Erityisvalvontaryhmä tuli Lappeenrannasta sunnuntaisin tarkastamaan takaisin palaavia turistibusseja. Yleensä tuolloin tarkastukseen tuli koko bussi ja siitä valitut henkilöt. Mahdolliset tullauslaskut kirjoitettiin käsin. Yleensä asiakas maksoi ne käteisellä tulliasemalla tai jätti tavaran säilytykseen ja haki sen myöhemmin maksua vastaan. Nuijamaan rahat käytiin tilitämässä Lappeenrannassa.



Nuijamaan tullin vuonna 1988 vihitty rakennus.
Kuva 1990-luvun alusta.

Satama, jota ei ollut olemassa

Keskeinen osa koko raja-aseman uudistamista oli siirtää kanavaliikenteen tulliselvitys Lappeenrannasta Nuijamaalle. Syynä olivat 1970-luvun lopulla alkanut kanavaliikenteen kasvu ja valvonnassa havaitut puutteet. 1960-luvun toiveet tehokkaasta kanavaliikenteen valvonnasta näyttivät vihdoin toteutuvan.

Jo vuonna 1969 Lappeenrannan matkustajasatamaan oli haluttu köydet jotka erottivat toisistaan ulkomaan- ja kotimaanmatkustajat. 1980-luvun alussa köydet todettiin riittämättömiksi, sillä ulkomaan matkustajat luikkivat niiden alta tullikontrollin välttämiseksi ja pyrkivät sekoittumaan samalla laiturilla kulkeviin kotimaan Saimaan-risteilijöihin. Piiritullikamarin silloinen johtaja Kauranen toivoi kaupungilta, että se olisi rakentanut laiturille jonkinlaisen tehokkaamman teknisen esteen.

Kanava- ja maantieliikenteen tullitoiminnot yhdistämällä uskottiin paitsi tehostettavan valvontaa, myös kyettävän pitämään valvontaviranomaisten henkilöstömenot mahdollisimman pienenä. Toimintojen yhdistäminen oli myös kanavaa liikennöivien matkailuyhtiöiden toivomus. Ne halusivat, että Nuijamaalla voisi nousta laivaan tai poistua sieltä. Tulliasemalla työskentelevä väki ei ollut tehtävien lisäämisestä entisellä miehityksellä aivan yhtä innostunut.

Keväällä 1983 Rakennushallitus totesi, että TVH:n ja Saimaan kanavakonttori kuitenkin

vastustivat tiukasti laivojen tullitarkastuksen aloittamista Nuijamaalla, ”koska tämän katsotaan heikentävän kanavaliikenteen kehittämistä”.

Vuonna 1984 tehdyssä Tullin muistiossa sanotaan, että Nuijamaan tulliaseman tuli hoitaa kaiken Lappeenrannan pohjoispuolelle kanavaa pitkin menevän ulkomaanliikenteen tulo-tarkastukset sekä muonitusten valvonnan ”sikäli kun sitä ei tapahtunut jo lähtösatamassa”. Menotarkastus aluksille olisi vain poikkeustapauksessa. Tullin erityinen toive oli, että kaikki Saimaalle menevä ulkomaanliikenne voitiin tarkastaa Nuijamaalla, niin matkustajalaivat kuin raskaat rahtialuksetkin aina pienaluksia myöten, joille hoidettaisiin myös tulliselvitys.

Näitä tehtäviä varten kanavan suulla Nuijamaanjärvellä katsottiin tarvittavan pistolaituria, johon mahtuisi myös kauppa-aluksia. Pienaluksille oli tulossa kokonaan oma laiturinsa.

Hanke kuitenkin joutui vastatuuleen, sillä joulukuussa 1985 Suomen Laivameklariliitto lähetti valtiovarainministeriölle kirjeen, jossa suoraan pyysi sitä luopumaan suunnitelmasta. Liitto vetosi siihen, ettei rahtialuksia pysäytetty matkan aikana muussakaan liikenteessä, vaan vasta määräsatamassa, vaikka liitto myönsi ymmärtävänsä Tullin ja Rajavartiolaitoksen ”tarpeen suorittaa tehokasta valvontaa maamme rajoilla”. Laivameklarien mukaan ei ollut myöskään omiaan lisäämään Saimaan kanavan käyttöä, jos matkalla tulisi ”turhia pysäytyksiä” ja kuluja, valtio mukaan luettuna.

Kaikki kolme valvontaviranomaista olivat yksimielisiä siitä, että rajan valvonta oli kanavan kohdalla liian heikkoa. Vastakkain olivat valtion turvallisuus ja taloudelliset intressit. Hannu Karvinen toteaa:

Eihän siinä lähtökohtaisesti ollut mitään mieltä, että kun koko itäraja oli tiukasti valvottu, niin keskeltä pääsi laivalla Sydän-Suomeen ilman valvontaa. Toki se hidasti liikennettä ja varmasti aiheutti kuluja, mutta turvallisuuden kannalta se oli ehdottoman oikea ratkaisu. Vastustus oli kovaa, koska uuden menettelyn katsottiin rikkovan jo muovautuneita käytäntöjä. Käytettiin siinä puolin ja toisin kovaa kieltä. Tullipiirin johtaja Blomster taisi sitten olla se, joka lopulta ajoi Nuijamaan laiturin läpi.

Alun perin laiturin pituuden tuli perustamissuunnitelmissa olla jopa 180 metriä, mutta kustannussyistä sitä lyhennettiin puolella 90 metriksi, jolloin laiturin mahtui kerralla vain yksi kauppa-alue. Laiturin tuli kestää muonitusten vuoksi myös pakettiautoja. Ruuhkien varalta varauduttiin käyttämään kontrolliin myös Nuijamaan jälkeen tulevaa Suikin laituria tai Soskuan sulkua, mikä sekin kuulosti vahvasti 1960-luvulta.

Laivameklarien huoli johtui siitä, että täällä kuten muuallakin Saimaan alueella näiden oli virka-ajan ulkopuolella noudettava tullimiehet kotoaan autolla valvomaan muonitusta ja sinetöimään laivojen muonituskaapit. Vuonna 1987 Nuijamaalla selvitettiin noin 250 huvialusta ja tehtiin tulokset vajaan 1 400 alukselle.

Laiturin suunnittelu laitettiin vastustuksen vuoksi useiksi vuosiksi jäihin. Poliisi katsoi vuonna 1987, että laiturin oli passintarkastuksen vuoksi välttämätön. Rajavartiolaitos oli laiturilla tuolloin lähinnä virka-aputehtävissä. Kaikki kolme PTR-kumppania pysyivät kannassaan, ettei tarkastukselle ollut muuta vaihtoehtoa kuin se kohta, jossa kanava ja järvi kohtasivat.

Kanavakonttorin mukaan Nuijamaa ei ensinkään palvellut yleistä liikennettä, ja jopa valtioneuvoston asetuksessa oli virhe, jos Nuijamaa oli siinä todettu satamaksi, jota ei tosiasiallisesti ollut olemassa. Tullia edustanut Lappeenrannan piiritullikamarin valvontapäällikkö Reino

Räsänen totesi samassa yhteydessä, ettei myöskään Tulli voinut olla satamanpitäjä. Kaikki kolme PTR-viranomaista katsoivat että niiden tuli ehdottomasti päästä mukaan TVH:n suunnitteluun.

Äkkiä tilanne kuitenkin muuttui valvontaviranomaisten eduksi, kun keväällä 1987 kanavan matkustajaliikennettä harjoittavat yhtiöt toivoivat, että ”Nuijamaan satamasta” tehtäisiin liikenteen solmukohta, jossa voitaisiin ottaa tai jättää matkustajia. Samana vuonna toinen varustamoista, joka teki matkoja Kotkan ja Lappeenrannan välillä pysähtyen välillä Viipurissa, tuli Tullin rekisteröidyksi asiakkaaksi. Keväällä 1988 oli kuitenkin todettava, ettei tarvittavaa laituria ehdittäisi saamaan valmiiksi alkavalle purjehduskaudelle. Poliisin mukaan voitiin tyytyä sellaiseen ratkaisuun, jossa rahatialuksia ei tarkastettu Nuijamaalla, mutta sen sijaan tarkastettaisiin kaikki huvialukset, matkustaja-alukset ja hallinnolliset alukset.

Kanavakonttori ryhtyi nopeasti suunnittelemaan Nuijamaalle tilapäistä ponttonilaituria. Laivapaikkoja tarvittiin sittenkin kaksi, toinen pistolaiturille ja toinen rantalaiturille. Niinpä laiturin hinta teki noin kahdeksan miljoonaa markkaa. Niin käytännössä kuin juridisestikin tämä tarkoitti sataman perustamista Nuijamaalle, joka oli lain määräämä virallinen passintarkastuspaikka. Rahoitusta ei kuitenkaan ollut tarpeeksi. Tulli esitti vuodelle 1989 lisää määrärahoja. Lopulta laiturin tehtiin Tullin kustannuksella, koska se tarvitsi sitä eniten.

Valmistuneella laivalaiturilla selvitettiin lopulta lähinnä kanavaa pitkin tulevia huvialuksia. Jonkin aikaa siellä pysähtyi myös Lappeenrannan ja Viipurin väliä risteilevä matkustaja-alue. Matkustajia otettiin kyytiin Nuijamaalla, ja joskus joku myös jäi siellä kyydistä. Tällainen oli kuitenkin lähinnä satunnainen. Pääosa kanavaliikenteen tulliselvityksestä oli aiempaan tapaan Lappeenrannan satamassa.

Tästä alkoi silti Nuijamaan tullin öinen aluspäivystys, joka alkoi kun maaraja meni iltakymmeneltä kiinni. Päivisin saapuvat laivat selvitettiin Lappeenrannassa, muuna aikana työ tehtiin Nuijamaalla. Samoin muualle Saimaalle,

kuten Joensuuun tai Varkauteen suuntaavat laivat selvitettiin aina Nuijamaalla. Niinpä Tullista oli aina yövuorossa yksi henkilö, jonka piti tarkastaa ja sinetöidä laivojen muonituskaapit pääasiassa niissä olevien alkoholijuomien takia. Erityisen suuri työtaakka se ei ollut. Myös Sirpa Haarma teki tätä työtä:

Työ oli päiväystyöluentoista, tein käsitöitä ja onneksi asemalla oli tv:kin. Ohjelmaa tosin ei vielä silloin tullut läpi yön.

Aina kun kanavakonttori ilmoitti kaikista Juus-tilassa tulossa olevista aluksista, tulliaseman piti lähettää partio laivanselvitykseen. Se oli aiempaa helpompaa, kun tulliasema oli kanavan vieressä. Sitten tulliasema sai suoran yhteyden kanavaliikenteen atk-järjestelmään, eikä erillisiä ilmoituksia enää tarvittu.

Risteilymatkojen osalta ongelmaksi tuli kuitenkin pian laiturin käyttö, sillä Tullihallituksen mukaan se oli rakennettu vain tullitien valvomista varten. Tulli ei katsonut voivansa ylläpitää yleistä liikennepaikkaa, kuten TVH oli keväällä 1989 esittänyt. Toisaalta tullitarkastusten laiturilla todettiin edelleen hidastavan alusten etenemistä, sillä ne veivät aikaa noin 10–20 minuuttia. Isomman laiturin rakentamisprojekti lopulta keskeytettiin kesällä 1990, koska ylläpitokustannuksista ei päästy sopuun Tullin ja merenkulkupiirin kesken.

1980-luvun lopulla kanavan läpi menevien matkustajien määrä oli noussut noin 30 000:een vuodessa. Lokakuussa 1990 Neuvostoliiton kanssa tehtiin uusi matkustajaliikennesopimus viisumivapaista Viipurin-matkoista. Tämä ns. Viipuri-kortti antoi oikeuden vuorokauden oleskeluun. Matka voitiin tehdä joko maanteitse tai risteilyaluksilla. Sopimuksessa sallittiin pysähtyminen Viipurissa myös huviveneille. Vuodesta 1991 Viipuriin pääsivät myös kolmansien maiden kansalaiset. Nuijamaalla tapahtuvat matkustajalaivaan nousemiset tai laivasta poistumiset jäivät harvinaisiksi.

Huviveneille jäi silti pakollinen tullin ja passitarkastus Nuijamaanjärven rannalla ennen kanavaa olevassa betonilaiturissa. Huvialusten määrä kasvoi erityisesti 1990-luvun alkuvuosina.

Tullitiellä tulee vilkasta

Kun Nuijamaan uusi tulliasema oli vuonna 1987 valmistunut, sitä vuodesta 1975 johtanut Hannu Karvinen totesi, että rakennuksesta tuli hyvä, mutta liian pieni, sillä kymmenen vuoden päästä Nuijamaalta kulkisi yli miljoona matkustajaa. Tuolloin hän sai vastaansa yleistä naurua. Karvisen ennustus kuitenkin osui lähes oikeaan. Vain ajan suhteen oli pientä heittoa, sillä miljoonan matkustajan raja ylittyi jo kahdeksan eikä kymmenen vuoden päästä.

Liikenne Nuijamaalla alkoi heti uuden raja-aseman valmistuttua kasvaa. Neuvostotalouden liberalisointi lisäsi kaupallista toimeliaisuutta, ja Suomessakin sen nähtiin tarjoavan suuria mahdollisuuksia mm. elintarviketeollisuuden tuotteille. Eräät kansainväliset yritykset valmistautuivat myös venäläisten matkailijoiden tuloon. Odotettua ostosmatkailua ei kuitenkaan näyttänyt tulevan.

Vuonna 1987 rajan ylitti Nuijamaalla reilut 200 000 matkailijaa ja 35 000 ajoneuvoa. Henkilöautoja oli reilut 5 200. Kulkuluvalla kulkijoita oli noin 20 000 henkilöä ja 8 500 ajoneuvoa. Seuraavana vuonna henkilöautojen määrä kasvoi parilla tuhannella, ja vuonna 1989 luku yli kaksinkertaistui reilusta seitsemästä tuhannesta yli 16 tuhanteen. Samaan aikaan linja- ja kuorma-autojen määrä väheni, kun Sovetskin rakennushanke oli valmistunut.

Vuonna 1988 Suomeen tuli Nuijamaalta myös ensimmäinen neuvostoliittolainen henkilöauto. Se oli melkoinen tapaus, josta tulliasemalla puhuttiin pitkään. Pääasiassa venäläisautot olivat sikäläisten yritysten omistamia, ja niillä oli omat keltaiset rekisterikilvet. Kyydissä oli vain omia matkatavaroita. Yksi Tullin tehtävä oli tarkastaa neuvostoliittolaisten ajoneuvojen liikennevakuutus. Jos se puuttui, Tulli laati sellaisen rajalla. Rahtiliikenne oli edelleen melko vähäistä, mutta tuolloin alkoivat myös Nuijamaan tullin ensimmäiset tuontitavaran passitukset muualle Suomeen.

1990-luvun alussa alkoi venäläisten bussimatkailu. Tulijat olivat pääasiassa Pietarin seudulta. Yleensä matkat olivat lyhyitä, enintään kah-

den vuorokauden pituisia. 40 hengen bussissa saattoi olla jopa 40 säkillistä kirpputoritavaraa, kuten kameroita, kiikareita ja partateriä sekä kaikenlaista rihkamatavaraa kuten maatuskoita tai puulusikoita. Siihen aikaan kaikki meni toreilla kaupaksi - neuvostoliittolainen tavara oli outoa ja eksoottista ja hinnat halvat. Nuijamaalta yli saapuvat turistit menivät yleensä kaikki myymään tavaroitaan Lappeenrantaan. Suomi päätti panna kirpputoribussit kerralla kuriin. Itäisen tullipiirin päällikkö Kaj Blomster määräsi kaikki venäläismatkustajien tuomat tavarat tullattaviksi, koska ne oli katsottava kaupalliseksi tuonniksi. Tehovalvontaa jatkettiin vuoden verran, ja rihkamakauppa alkoi vähitellen hiipua.

Kun kaikki tavarat tulkittiin kaupalliseksi tuonniksi, matkustajien tuomat esineet jäivät Tullin haltuun. Tavaroita koetettiin verottaakin, mutta se oli hankalaa ja työlästä. Hallitsematon torikauppa saatiin aisoihin, mutta Hannu Karvisen mukaan otteet olivat Tullillakin melko kovia. Tilanne asetti tulliaseman kovalle koetukselle. Nuijamaalta oli vuokrattava autiotaloja, jotka täytettiin Tullin haltuun ottamalla jätessäkeillä täynnä neuvostorihkamaa.

Käytännössä ”punaisten torien” myynti oli hyvin organisoitua toimintaa. Tullipiirin erityisvalvontaryhmään kuuluneen Seppo Jukkalan mukaan turistit olivat ”pelkkiä muuleja”; jos heiltä otettiin haltuun järjestelmäkameroita tai kiikareita, niin he luopuivat niistä hymyssä suin. ”Aidot turistit erottuivat joukosta, sillä heille kamera saattoi olla ainoa omaisuus, eivätkä he olleet valmiita antamaan niitä pois”, Jukkala kertoo. Tulli antoi matkustajille näiden kameroista kuitteja, joita vastaan heidän tuli esittää tavarat tulliasemalla takaisin palatessaan.

Samana vahvistaa tulliaseman silloinen päällikkö Hannu Karvinen, joka pitää myös tiukennettua valvontaa seurannutta valitustulvaa hyvin organisoituna ja Suomesta käsin johdettuna: ”Minäkin kirjoitin kymmeniä vastineita valituksiin, joissa väitettiin tullimiesten syöneen turistien eväät ja muuta yhtä mieletöntä”. Karvisen mukaan 1990-luvun alun neuvostoturistien valvonta oli kokonaisuudessaan ”kamottava tehtävä”.

Sirpa Haarma muistaa kuinka hän 1990-luvun alussa tarkasti erään iäkkään venäläismatkustajan tavaroita. Matkalaukussa oli muutama

Nuijamaalla haltuun otettuja venäläisiä alkoholijuomia tulliaseman takavarikokohuoneessa.

Kuva: Hannu Karvisen albumi.



paita, ei mitään hygieniavälineitä ja sanoma-lehteen käärityt eväät. 1990-luvun alkuvuosi-na venäläisten pelättiin varastavan, eikä heitä haluttu päästää kauppoihin sisään kuin yksi kerrallaan.

Pian venäläiset alkoivat tulla maahan omilla autoilla ja tekivät ostoksia. Rajoituskyltit kauppojen oville katosivat. 1990-luvulla Nuijamaan tienvarteen tulivat ensimmäiset kalakioskit venäläisostajia varten.

Kun kaupustelijoiden vyöry oli laantunut, Nuijamaan liikennettä kasvatti suomalaisten ostosralli rajan yli. Venäjältä käytiin hankkimassa edullista alkoholia, tupakkaa ja bensiniä. Ensimmäiset autojonot Suomesta päin tulivat kanavatielle. Vuonna 1993 Nuijamaalla ylitti rajan yli 360 000 ihmistä. Ajoneuvoja oli yhteensä lähes 150 000.

Täyden palvelun toimipaikaksi

Nuijamaan tulliasema toimi edelleen useissa muissa piiritullikamarin tehtävissä. Kun maantieliikenne illalla pantiin poikki, voitiin Nuijamaalta joutua Lappeenrantaan valvomaan lentokentälle charter-lentoja tai satamaan matkustajalaivoja. Työntekijöitä oli ensin kymmenen, ja 1990-luvun alussa saatiin vuosittain aina muutama lisää. Vaikka pienikin apu oli iso, kokonaistilanne ei Hannu Karvisen mukaan paljon muuttunut:

Meillä alkoi sitten jo loppua porukat, kun laskettiin että näin ja näin paljon pitää lähettää väkeä sinne ja tänne, niin laskennallisesti jäätin useasti miinuksen puolelle.

Neuvostoliiton hajoamisen kanssa yksiin osui myös toinen iso muutos Suomen rajavalvon- nassa. Vuonna 1991 passintarkastus siirtyi poliisilta Rajavartiolaitykselle. Rajamiehet tulivat Nuijamaan raja-asemalla oleviin poliisien tiloihin. Tullin kannalta muutos ei ollut erityisen iso, sillä yhteistyötä oli tehty jo pitkään.

Syyskuussa 1992 muodostettiin uusi Itäinen tullipiiri, johon yhdistettiin Kymen ja Saimaan piirit. Uuden tullipiirin johtajaksi syksyllä 1992 tuli tullineuvos Kaj Blomster, joka oli aiemmin

johtanut Saimaan piiriä. Hän teki strategisen ratkaisun, jolla tullaus ja verotus siirrettiin sisämaasta raja-asemille. Hannu Karvisen mukaan tämä paransi huomattavasti tullivarmuutta, kun yhtä paljon tavaraa ei enää päässyt rajalta vaikeasti valvottavilla passituksilla.

Kun tullaus ja verotus siirrettiin Nuijamaalle, sinne tulivat myös Tullin VAX-päätteet. Sirpa Haarma ei ollut aiemmin koskaan käyttänyt tietokonetta ja muistaa pelänneensä, että hän rikkoisi sen. Käteistullausten myötä oli ryhdyttävä käyttämään kassakirjaa. Pian tuli myös rekisteröityjen asiakkaiden tullaus, joiden tullilaskut otettiin vastaan jaksoittain. Pääosa oli puutavaraa, josta jätettiin tavarahan saavuttua täydentävä tullii-ilmoitus.

Käteistullausten summat olivat kerralla enimmilläänkin vain joitakin tuhansia markkoja. Yksittäisiä kertoja oli kuitenkin paljon. Raaka-puuta tuotaessa tullimaksua ei edes mennyt. Erikoisempia tavaroita olivat Venäjältä tuodut akvaariokalat, joita pari miestä vei myytäväksi Helsinkiin. Eksoottisempiin tullaajiin lukeutuivat myös Valamon luostarin munkit, jotka toivat Venäjältä kankaita ja valmiita munkin-kaapuja.

Myös itärajan raja-asemien välinen yhteistyö oli tiivistä. Se oli usein konkreettista, kuten tietyn henkilön tai tavarahan maahan saapumisen tai maasta poistumisen seuraamista. Tullipiiristä käytiin myös isommalla joukolla koulutuksessa ja ajankohtaispäivillä Helsingissä.

Kaikki tekivät Nuijamaalla tarvittaessa edelleen lähes kaikkea. Vaikka Sirpa Haarma teki lasten takia lyhempää työpäivää ja hoiti lähinnä tullaus- ja verotustehtäviä, hänkin kävi välillä tarkastamassa ja sinetöimässä ajoneuvoja. Myös tulliaseman päällikkö Hannu Karvinen osallistui kaikkeen työhön itse:

Joskus kun tultiin venäläisten vaatimuksesta hakemaan päällikköä paikalle, he eivät millään meinanneet uskoa kun tulin haalareissa suoraan jonkin kuorma-auton alta tarkastamasta. Heille olisi pitänyt olla koppelakki päissä ja kaluunat kaulassa.

1990-luvun alussa alettiin puhua Nuijamaan ympärivuorokautisesta aukiolosta. Aluksi aukioloaikaa pidennettiin iltakymmenestä puoleenyöhön. Hannu Karvisen mukaan piiritullikamarin kanssa käytiin asiasta jonkin verran neuvotteluja:

Aluksi se sitten oli aika vähäistä, jokunen rekka tai busi saattoi tulla. Olihan niillä hyvin aikaa ajaa se päiväsaikaankin tai iltamyöhällä. Koetimme kyseenalaistaa, että oliko se ylipäättään tarpeen, että joku käy hakemassa bensaa ja tupakkaa vaikka aamuyöstä. Se ei ollut mielekästä ainakaan kun asiaa katsoo meidän resurssiemme kannalta.

Rajanylityspaikka avattiin lopulta ympärivuorokautiseksi 1. heinäkuuta 1994. Samana vuonna liikenteen kasvu oli siihen asti kaikkein huikeinta. Samoin oli seuraavana vuonna, jolloin Nuijamaan matkustajat jopa kaksinkertaistivat puolesta miljoonasta miljoonaan matkustajaan. Ympärivuorokautisuus vaati Tullilta paljon lisää väkeä.

Kuten muillekin itärajan toimipaikoille, myös Nuijamaalle siirrettiin ennen EU-jäsenyyttä väkeä Länsi-Suomen tullitoimipaikoista, joita uhkasi töiden loppuminen. Myös tullitoimipaikkojen lakkauttamisista puhuttiin, kun Suomi olisi liittynyt EU:n jäseneksi. Nuijamaan tullissakin kuultiin eri murteita ja laskettiin paljon leikkiä jääkiekosta, olihan paikalla mm. HIFKin, Lukon, Ässien ja SaiPan kannattajia. Miehiä oli edelleen enemmistö. Sirpa Haarma kertoo:

Joskus jutut olivat ronskimmanpuoleisia, mutta ei siinä auttanut olla kovin nirppanokka. Välillä hieman "keskusteltiin" vuorojen pituudesta, kun toiset tahtoivat pitkiä vuoroja, jos heillä oli 25 kilometrin työmatka, toiset taas eivät olisi niitä halunneet. Pääasiassa tunnelma oli kuitenkin hyvin lupsakka ja henki oli hyvä. Kuuluimme selvästi yhteen.

Juuriltaan lappeenrantalainen Juha Vanhanen tuli Nuijamaalle vuonna 1993 Kokkolasta. Kokkolaan verrattuna Nuijamaa oli varsin vilkas paikka. Tulliasema tuntui yhä perheen kaltaiselta yhteisöltä, jossa kaikki tunsivat toisensa ja moni asui lähellä Tullia ja rajaviranomaisia varten rakennetuissa rivitaloissa. Myös päällik-



Matkustajatarkastusta Nuijamaan raja-asemalla vuonna 1994. Korkeasti verotetut tuotteet pysyivät rikkomusten keskiössä myös kasvavan liikenteen aikana. Vasemmalla Nuijamaan tullin Marja Reponen ja taustalla tullipiirin tullietsivä Sakari Kokki.

könä ollessaan Vanhanen teki heinäkuun 1994 jälkeen välillä yövuoroja, hoiti verotusta ja käteistullauksia.

Yksi tehtävä kuitenkin jäi Tullilta ympärivuorokautisuuden myötä pois: lippua ei enää tarvinnut käydä nostamassa ja laskemassa, sillä se liehui kellon ympäri. Lisäksi sen rinnalle tuli kohta toinen lippu, EU:n tähtilippu.

Rikollisuus kasvaa

Nuijamaan harvat tullirikokset koskivat 1970- ja 1980-luvulla alkoholia. Lainsäädännön mukaan kolmeen litraan asti kannettiin kolminkertaiset Alkon maksut. Seitsemään litraan asti selvisi Tullin kirjoittamilla sakoilla. Tästä isommat salakuljetusjutut menivät käräjäoikeuteen. Nuijamaan ensimmäisessä kuorma-autojutussa puskurien sisältä löydettiin yli seitsemän litraa alkoholia. Se oli suuri uutinen myös paikallisessa lehdistössä, muistelee Seppo Jukkala.

Kasvava liikenne toi tullessaan myös kasvavat riskit. Itäisen tullipiirin osuus koko maan tullirikoksista kasvoi koko ajan. ”Itärikollisuus” pelotti kaikkialla maassa.

EU-jäsenyyssaikana alkoi Nuijamaalla viinan lisäksi myös massiivinen savukkeiden salakuljetus. Usein yöllä maahan saapuvista puutavarakuormista löytyi huomattavan isoja savukekätöjä. Tupakkaa kätettiin myös henkilöautojen polttoainetankkeihin tai rakenteisiin. Joskus jopa auton pissapojan säiliö oli täytetty puhtaalla alkoholilla.

Pian ympärivuorokautisuuden jälkeen syksyllä 1994 valmistuivat piirustukset myös Nuijamaalle rakennettavasta uudesta autontarkastushallista. Halli saatiin valmiiksi vuonna 1995. Tullipiirin erityisvalvontaryhmään kuulunut Seppo Jukkala painottaa autontarkastushallin olleen valvonnan kannalta ylivoimaisesti merkittävin parannus Nuijamaalla:

Se oli valtava edistysaskel. Muistan kun otimme sinne tarkastukseen ensimmäiset seitsemän pakettiautoa, niin kuudessa niistä oli pohjajemma; joitakin kartonkeja ja pulloja, jotka olivat siihen asti menneet läpi kun ei ollut nostureita eikä monttua käytössä. Talvisaikaankin oli mukavaa katsoa autoja hallissa ja vielä kunnon työkaluilla. Kun halli saatiin, autoihin tehdyt kätöt vähenivät heti.

Vielä 1980- ja 90-luvun autoihin tehtiin paljon palkki- tai lattiakätöjä. Nykyajan autoihin sellainen olisi jo vaikeampaa.

Seppo Jukkalan uran toistaiseksi suurin takavarikkojuttu vuonna 1997 liittyy Nuijamaan.

Takavarikon teki Lappeenrannan valvontaryhmä yhdessä Tampereen tullin kanssa. Jäljille päästiin, kun päätettiin kohdistaa tehovalvontaa rekkoihin, joita tuli määrättyltä paikkakunnalta Baltiassa Hämeen seudulle TIR-kuljetuksena Venäjän kautta. Operaatio alkoi eräänä perjantai-iltana kello 18, kun ryhmä sai Nuijamaalta tiedon tällaisen rekan saapumisesta. Valvontaporukka saattoi kuorman Hämeenlinnaan saakka ja tutki siellä sen sisällön. Kuorma koostui mattorullista, mutta todellisuudessa ne olivat kaikki naamioituja pirtusäiliöitä. Kuormassa oli kaikkiaan 16 000 litraa pirtua. Kaksi aiempaa kuormaa kyettiin paljastamaan, joten takavarikon kokonaismäärä oli 48 000 litraa.

Venäjältä saapuvissa puutavarakuormissa tuli 1990-luvun lopulla entistä enemmän pirtua. Pirtukätöjä paljastui, kun lautoja ja tukkeja hieman nostettiin. Yhdessä tapauksessa kuormassa olevien lautanippujen sisään oli tehty pesä pirtupulloille.



Lieriöön
kätettyjä
viinapulloja.
Kuva: Seppo
Jukkalan albumi

Talvella 2002–2003 Nuijamaalla paljastui poikkeuksellisen laaja salakuljetustapaus. Se selvisi, kun eri puolilta hieman kauempana rajan pinnasta alkoi löytyä ontoksi koverrettuja tukkeja. Viranomaisten epäilykset alkoivat herätä, sillä kukaan ei huvikseen tehnyt tällaista. Paljastui pian, että näissä Venäjältä hankituista ja Suomessa tullatuissa puukuormissa oli pitkään tullut huikeita määriä tupakkaa ja alkoholia. Yksin savukkeita oli useita miljoonia. Vuonna 2006 tekijät, yhteensä 24 henkilöä, tuomittiin pitkiin vankeusrangaistuksiin törkeästä veropetoksesta ja laittomaan tuontitavaraan ryhtymisestä. Lisäksi valtiolle maksettavia veroja tuli yli 600 000 euroa. Organisaatio oli ollut laaja ja hyvin hajautettu.

EU:n ulkorajalla

1.1.1995 Nuijamaasta tuli Euroopan Unionin ulkoraja, kun Suomesta tuli EU-maa. Samana päivänä Timo Taipaleesta tuli Nuijamaan tulliaseman uusi päällikkö. Hän sai perehtyä kahteen itselleen täysin uuteen asiaan, maantieliikenteeseen ja EU-säännöksiin. Ensimmäisenä arkipäivänä toinen tammikuuta useita toimitajia tuli haastattelemaan tulliaseman päällikköä. Haastattelu oli pakko pitää varsin yleisellä tasolla, muistelee Taipale.

Asiat alkoivat vähitellen sujua. Jäsenyyden jälkeen tavaroiden vienti Venäjälle ja samalla lomakkeiden käsittely vilkastuivat. Oli T1-passituksia, SAD-lomakkeita ja vientimenettelyyn asettamisia. Varsinkin riskitavaroiksi määritellyissä tuotteissa tuli olla huolellinen ja kohdistaa niihin tarkastuksia. EU oli tulliliitto, ja sen velvoitteet oli täytettävä tarkasti.

Venäjän kauttakulussa käytettiin kansainvälistä TIR-carnet-asiakirjaa, sillä ulkorajalle tultiin EU:sta T1-passituksella eli eurooppalaisen SAD-lomakkeen osalla. Niinpä TIR-carnet oli usein aloitettava eli ”avattava” vasta Nuijamaalla, jotta tavara voitiin viedä Suomesta Venäjälle ja siellä määräpaikkaan. Nämä asiakirjan avaukset veivät paljon aikaa ja aiheuttivat osaltaan jonoja Nuijamaalle.

Rajalle tuli jatkuvasti rekkoja, joilta puuttuivat kaikki asiakirjat, ja ne oli laadittava vasta Nuijamaalla. Myös turvallisuus oli Tullin huolena. Rekkojen jarruja mitattiin dynamometrillä. Tuohon aikaan venäläiset rekat saattoivat olla erittäin huonokuntoisia. 1990-luvulla Nuijamaan tullin kanssa samaan rakennukseen tuli huolintaliike, joka pystyi hoittelemaan tullauksia yritysten puolesta.

Tullia erityisesti työllistävä asia oli EU:n edellyttämä maataloustuotteiden vientitukien (Feoga) tarkastus, joista osa oli tehtävä nimenomaan tavaran poistumisvaiheessa rajalla. Kesällä 1996 määrättiin, että Nuijamaalla oli tehtävä kaksi Feoga-tarkastusta päivässä. Ne pyrittiin ajoittamaan sellaiseen ajankohtaan, jolloin paikalla oli riittävästi henkilökuntaa. Vuonna 1997 joudut-

tiin jo linjaamaan, että nämä tarkastukset kuuluivat kaikille.

1990-luvun loppupuolella Nuijamaalle ei enää siirretty väkeä Länsi-Suomesta, vaan otettiin uutta, nuorta väkeä. Monimutkaiset EU-säädökset vaativat paljon myös kokeneemmilta, joiden samaan aikaan myös perehdytettävä uutta henkilökuntaa. Vuonna 1996 tulliaseman esimies jakoi kunkin vuoron alussa työt ja huolehti, että tehtäviä ja pisteitä vaihdettiin saman päivän aikana. Viennissä oli iltapäivällä kolme, ulkona yksi ja kaksi toimistossa. Tuonnille ja viennille oli 1990-luvun lopulla tehtävä oma erillinen asiakastiskinsä.

Myös uudenlainen yhteistyö Venäjän puolen kollegoiden suuntaan oli käynnistynyt. Varsinaisesti se alkoi vuonna 1994 solmitun uuden tulliyhteistyösopimuksen jälkeen. Suomi pyrki oman etunsa nimissä tukemaan Venäjän tullilaitosta, jotta rajaliikenne olisi pysynyt järjestyksessä ja riskit aisoissa. Tuolloin Suomen tullilla lahjoitti ensimmäiset faksit Venäjän puolen rajatoimipaikoille.

Timo Taipale joutui luomaan kontaktin rajantekaisiin kollegoihinsa melko lailla tyhjästä:

*Menin rajan yli Brusnitšnojen tulliasemalle ja kysyin, missähän päällikkö mahtaa istua. Koputin oveen ja jotakin sieltä kuului. Esittelin itseni ensin suomeksi ja hän katseli hieman, että kukahan tuon hullun turistin on tänne ohjannut. Sitten yritin sanoa saman venäjäksi. – Alkaen siitä yllättävästä tapaamisesta, joka oli niin välitön, tämän Prohorovitshin kanssa minulla ei ollut koskaan mitään ongelmia, mitä ei olisi voitu ruutupaperilla ja kynällä, saksalla, englannilla ja venäjällä ratkaista. Ei minulla niissä tapaamisissa koskaan mitään tulkkia ollut. Välillä juttelimme kasvimaan viljelystä ja kisasimme siitä, kumpi sai kasvamaan isompia perunoi-
ta.*

Tapaamisia oli säännöllisesti kuukausittain ja useamminkin, jos oli tarvetta. Venäjän puolelta ei kuitenkaan ollut oikeutta tulla Suomen puolelle, joten Suomesta oli aina mentävä sinne. Ongelmat Venäjän puolella olivat tuolloin usein hyvin perustavanlaatuisia infrastruktuuriasioita. Brusnitšnojen raja-aseman olosuhteet olivat alkeelliset ja rakennus oli hyvin vanha.

Sisällä oli pahoja sähköongelmia ja lopulta jopa sortumavaara.

Merkittävä uusi yhteistyömuoto 1990-luvun lopulla oli EU:n tukema Twinning-vaihto, jossa Suomen ja Venäjän tullien työntekijät olivat jonkin aikaa työssä toisen maan puolella. Samaan aikaan Suomen tulli osallistui merkittävästi entisen Neuvostoliiton alueelle suunnattuihin EU:n TACIS-ohjelmiin, joilla pyrittiin kehittämään infrastruktuuria ja viranomistoimintoja. Suomen kansallisena motiivina oli sujuvoittaa rajanylitystä.

Tilaongelmia ja johtamishaasteita

Vielä 1990-luvun lopulla Nuijamaan tullin väkeä lähti tarvittaessa tekemään laivanselvityksiä Lappeenrantaan. Henkilökunnan lisäämisestä huolimatta Tullin miehitys Nuijamaalla oli varsinkin yöaikaan liian ohut, todettiin toimipaikan tiimipalaverissa vuonna 1997. Samana vuonna tehdyssä työterveysasema Medivireen kyselyssä työ Nuijamaalla todettiin kuormittavaksi mutta silti myönteiseksi, ja henki oli edelleen hyvä. Tiedonkulussa todettiin kuitenkin olevan jonkin verran puutteita.

Suurin puute oli itse rakennus. ”Työterveyshuolto mittasi rakennuksen hiilidioksiditason, minkä jälkeen alettiin vitsailla että rakennus on alppimaja – siellä oli niin paljon hiilidioksidiä, että Nuijamaalla voitiin järjestää Suomen hiihtomaajoukkueelle korkean paikan leirejä”, kertoo sieltä Lappeenrannan piiritullikamariin vuonna 1994 siirtynyt Juha Vanhanen. Ilmanvaihtoa koetettiin parantaa kaikin tavoin, mutta henkilömäärä oli yksinkertaisesti liian iso. Ilmastointilaitteidenkaan teho ei ollut riittävä.

Nuijamaan tullin verotuksen esimiehenä vuosina 1996–2004 toiminut Sirpa Haarma muistaa:

Rakennus oli siinä määrin ahdas, että alakerrassa työskentelevien oli vuoroteltava päätteillä. Sähköpostien lähettäminen tai vastaanottaminenkin oli tehtävä vuoroissa. Välillä vitsailtiin, että siirtyminen sylikkään työskentelyyn olisi helpottanut asioita.

Sirpa Haarmalla oli raja-aseman alakerrassa pieni huoneentapainen, mutta työrauhaa siellä ei ollut. Samassa huoneessa tehtiin käteistulauksia ja laskettiin kassaa. Samoin huoneesta oli suora yhteys tulliselvityshuoneeseen, johon asiakkaat toivat papereitaan. Kun rakennukseen tuli kerralla paljon puutavaraa tuovia rekakuskeja, niin väkeä kulki huoneissa edestakaisin koko ajan.

Vaikka uudesta raja-asemasta ei toistaiseksi ollut toiveita, Nuijamaan tulliasemalla tehtiin 1990-luvun puolivälin jälkeen pientä remontointia. Yläkerran lepo huoneet muutettiin työhuoneiksi. Tulliaseman päällikkö, valvontapäällikkö ja verotuksen päällikkö saivat omat työhuoneet. Sirpa Haarma sai työhuoneekseen entisen naisten WC- ja pukuhuonetilan. Siinä oli onneksi ikkuna, mutta varsin pieni. Tärkeintä oli että oli edes hiukan omaa rauhaa.

Myös henkilöstöjohtamisen vaatimukset kasvoivat, kun Tullin uusi palkkausjärjestelmä ja kehityskeskustelut tulivat Nuijamaallekin vuosituhannen vaihteessa. Varsinkin kehityskeskustelut tuli saada järjestetyksi kiivastahtisen työn lomassa. Jotkut pitempään olleista väsyivät ja etsiytyivät muihin tehtäviin.

Tullaushenkilökuntaa työllisti vuonna 2003 käyttöön otettu uusi sähköinen tullausjärjestelmä ITU, jonka käyttö vaati henkilöstön kouluttamista. Tehtäviä alettiin kierrättää, jotta tarvittaessa kaikki pystyivät hoitamaan kaikkea. Sama henkilö saattoi käsitellä osan päivästä tuontia, osan vientiä. Näin tullityön kokonaisuudesta sai hyvän kuvan. Silti tehtävät raja-asemalla alkoivat väijäämättä eriytyä toisistaan.

Vuonna 2004 Tullilla oli Nuijamaalla jo noin 85 henkeä. ”Väen kasvu vaikutti myös siihen, ettei joukko enää ollut yhtä yhtenäinen kuin 1990-luvulla. Alkoi muodostua pienempiä ryhmiä, eivätkä kaikki enää tunteneet toisiaan. Jonkin verran muodostui myös raja-aitaa vanhemman ja nuoremman polven välillä”, kertoo Sirpa Haarma.

EU toi mukanaan myös tullitoiminnan voimallisen kehittämisen. Vuonna 1996 aloitussa Tullin laatu-projektissa nuijamaalaiset

katsoivat kyyneensä parantamaan asiakaspalvelua. "Tullausketjua" kuvattiin Nuijamaalla kiivaasti tavoitteena suurempi tehokkuus ja joustavuus. Ketjun kuvia kiinnitettiin kahvihuoneen seinälle, ja kaikki saivat lisäällä sinne tehtäviä työvaiheita. Kaiken kiireen keskellä tuli ennättää myös kirjamaan suoritteita.

1990-luvun loppu oli tullilaitoksessa organisatiouudistusten aikaa. Vuoden 1999 tullipiiriuudistuksessa poistettiin kokonaan käsitteet "piiritullikamari" ja "tulliasema". Itäinen tullipiiri pysyi pääosin entisen kokoisena ja Nuijamaa sen alaisena.

Laitostason hankkeisiin osallistumisen ohella raja-asemalla oli pakko tehdä myös omaa kehittämistä. Tiimiesimiehiä tuli koko ajan lisää, ja varsinaisten esimiesten alle perustettiin "kymppijärjestelmä", jossa "kympt" vastasivat käytännön toiminnan pyörittämisestä. Heidän tuli huolehtia työkierrosta, joka nähtiin samalla keinona työssä jaksamiseen. Rangaisusvaatimusten kirjoittamiseen lievemmästä salakuljetuksesta kiinnijääneille järjestettiin erityistä koulutusta. Nuijamaalle haluttiin myös käsipuhelimia, joilla ulko- ja sisähenkilöstö saattoi olla yhteydessä toisiinsa. Matkapuhelmia ei vielä ollut kaikkien käytössä.

Takavarikoidun tupakan määrä oli yksi Nuijamaan erityisongelmista. Veromerkkien liimaamisesta valtiolle luovutettaviin savukkeisiin luovuttiin, koska niitä ei enää vuodesta 1996 lähtien myyty tullihuutokaupassa ja ne menivät suoraan hävitykseen. Valtioneuvoston tasolla päätettiin, että ei ollut enää eettistä, että valtio myi terveydelle haitallista tupakkaa. Koska tupakka lisäksi oli usein väärrennettyä, olisi ollut varsin outoa, jos tuoteväärrennöksiä torjuva viranomainen itse olisi huutokaupannut sitä.

EU:n ulkopuolelta maahan saapuvan ostosmatkailun tärkeä kimmoke oli veroton myynti. Aluksi maasta poistuvat saattoivat hakea tax-free-palautukset Käävän kaupasta noin puoli kilometriä raja-asemalta sisämaahan päin. Oli teoriassa mahdollista, että palautukset haettuaan henkilö kävikin Lappeenrannassa myymässä tavarat eikä vienyt niitä maasta. Asiaa

oli Sirpa Haarman mukaan vaikea valvoa, mutta tilanne helpottui kun raja-asemalle perustettiin oma tax-free-palautuspiste.

Paitsi että sisällä oli ahdasta, pahoja ruuhkia tuli myös ulkona. Niistä oli haittaa muillekin kuin tullilaitokselle ja sen palveluksessa oleville. Vuosina 1996–97 Nuijamaan asukkaat alkoivat kritisoida yhä enemmän liikenteen melua ja ilmansaasteita:

Kyläläisille talvisin tuntui karmea pakokaasun haju Nuijamaalle johtavassa rinteessä, kun venäläinen diesel tohotti tavaraa taivaalle. Mekin kun tehtiin rekkoihin tehotarkastuksia, niin pois lähtiessä pää oli pyörreissä pakokaasusta. (Seppo Jukkala)

1990-luvun puoliväli oli siirtymäaikaa itärajan tavaraliikenteessä myös toiselta kannalta. Tässä vaiheessa valtaosa kuljettajista oli vielä suomalaisia, jotka hakivat pyöreää puutavaraa ja haketta Venäjän puolelta. Muutamassa vuodessa heidän osuutensa supistui minimiin. Suurin osa autoista oli rekisteröity Venäjälle, ja niitä ajoivat venäläiset kuljettajat. Syksyllä 1998 ruplan arvon romahdus näkyi Nuijamaan liikenteessä hetkellisesti, mutta kasvu alkoi pian uudestaan.

1980-luvulla valmistunut raja-asema oli mitoitettu vain 300–500 000:lle rajanylittäjälle vuodessa. Sitten kun Hannu Karvisen ennustus miljoonasta rajanylittäjästä kävi toteen, Nuijamaalla oltiin pulassa. Asemaa ei mahtunut laajentamaan, koska se oli kirkonkylän ja kanavan välissä. Vuonna 2000 matkustajia oli 1,4 miljoonaa ja ajoneuvoja yli 800 000. Aluetason viranomaiset esittivät 30. maaliskuuta 1998 yhteisesti liikenneministeriölle uuden raja-aseman rakentamista. Saman vuoden lopulla käynnistyi yleissuunnittelu, jossa oli mukana ulkopuolinen konsultti. Tämän pidemmälle ei kuitenkaan päästy. Niinpä vuonna 1998 raja-asemalla oli tyydyttävä vain "pikaparannustomiksi" kutsuttuihin uudistuksiin.

Varsinkin tiesuunnittelu vei aikaa ja hidasti samalla tulli- ja raja-aseman rakentamissuunnitelmia. Vuonna 1997 Nuijamaalle suunniteltiin rekkojen odotusaluetta, jota kutsuttiin "paisuntasäiliöksi". Samanlainen odotusalue oli

tarkoitus saada myös saapuville rekoille rajan tuntumaan, josta niitä ohjattaisiin liikennevalloilla. Suomalaiset ja EU-maiden henkilöautot siirrettiin lähinnä kanavaa olevalle kaistalle. Toistaiseksi voitiin vain tehdä muutama kaista lisää.

Uudet nopean liikenteen kaistat oli rakennettava kanavan huoltokaistoille, ja ne hankaloittivat luotsien ja sulkumestarien työtä. Kun kanavan läheisyys oli 1980-luvulla ollut käytännöllistä, tilanne oli nyt toinen. Varsinkin joulun alla Venäjälle autolla menevät saattoivat joutua odottamaan rajalla parista tunnista pariin päivään.

Vuonna 2001 Nuijamaalla rajan ylitti keskimäärin 2 300 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenne kasvoi vuositasolla 10–15 prosentin vauhtia. Raskasta liikennettä oli noin 13 prosenttia eli 150 000 autoa. Varsinkin raakapuun tuonti maanteitse kasvoi. Noin puolet Nuijamaan liikenteestä suuntautui Lappeenrantaan ja vajaa kolmannes Kouvolaan, loput Imatralle ja Mikkeliin. Venäjän puolelle menevä liikenne taas suuntautui 60-prosenttisesti Viipuriin ja kolmannes Pietariin. Venäläisistä rajanylittäjistä puolet oli Suomessa ostosmatkalla.

Rajaliikenteen vaikutukset koko Etelä-Karjalan alueeseen olivat jo 2000-luvun alussa huomattavat. Vaikka kuolemilta oli pääosin välttytty, tieosuuden onnettomuustiheys oli korkea, keskimäärin kaksi henkilövahinkoa vuodessa.

2000-luvun alussa Nuijamaalla työskenteli jo 20–30 henkeä kerrallaan, mikä tarkoitti että tilanahtaus paheni koko ajan.

Tulliaseman muutostyöt perustettiin ennusteisiin, joiden mukaan vuoteen 2030 mennessä Nuijamaan kevyt ja raskas liikenne olisivat kasvaneet 150 prosentilla. Epävarmuustekijöinä pidettiin jo 2000-luvun alussa Venäjän tullimääräyksiä, polttoaineiden hintakehitystä sekä yleistä taloudellista ja poliittista kehitystä.

Venäjä oli pitkään ollut tyytymätön kymmenen vuotta käytössä olleeseen Viipuri-korttiin. Järjestely oli hyvin yksipuolinen: yksikään venäläinen ei päässyt rajan yli ilman viisumia



Rekan tehotarkastusta ulkosalla vuonna 1994, ennen autontarkastushallin valmistumista. Etualalla Juha Kansonen.

edes yhdeksi päiväksi. Keväällä 2000 Venäjän suurlähetystö ilmoitti Viipuri-kortin poistumisesta, jota oli väläytelty lähes alusta lähtien. Kortti sai yllättäen vielä kuukauden lisäaikaa. Samalla luvattiin perustaa Lappeenrantaan Venäjän konsulaatin toimipiste, jota kaupunki oli ehdottanut jo vuonna 1975. Viisumit oli jatkossa hankittava sieltä, kun elokuussa 2002 viisumivapaat matkat lopullisesti päättyivät. Suomalainen matkailijaliikenne supistui heti huomattavasti.

Pääpaino oli siten entistä enemmän raskaassa liikenteessä. Kun rekkamiehet jonottivat Venäjän rajalle, he sotkivat tienvarret Nuijamaalla perusteellisesti. Pientareet täyttyivät eväspereista ja tölkeistä, samoin kuin pulloista, joihin oli tehty tarpeita. Pahimmat ruuhkat olivat yleensä joulun alla, jolloin kuskien olot olivat kaikkein kurjimmat. Sirpa Haarma kertoo miettineensä tuolloin, että heille olisi pitänyt antaa jotakin lämmikettä, vaikkapa edes tee-

vettä isolla astialla. Venäläiset kuitenkin säilyttivät tyyneytensä kaikissa oloissa, vaikka olivat joutuneet odottamaan hyvin pitkään.

Sen sijaan Venäjältä Suomeen palaavat suomalaiset kuljettajat saattoivat rajalla olla usein pahalla tuulella, jos olivat joutuneet odottamaan pitkään Venäjän puolella ja tullipapereissa Suomessa sattuihin olemaan jokin ongelma. Silloin Suomen tulli sai toimia myös Venäjän tullin sijaiskärsijänä, sillä Venäjän puolella valittaminen olisi vain pidentänyt odotusaikaa.

Kahden aseman malliin

2000-luvun alussa Nuijamaan ongelmat pahenivat, mutta niitä oli vaikea ratkaista ilman radikaaleja ratkaisuja. Ainoa vaihtoehto oli sama kuten 1980-luvullakin: siirtää raja-asemaa ja tietä. Nuijamaan päällikkönä toimineen Timo Taipaleen mukaan kesti kuitenkin melko kauan kunnes asiassa löytyi yhteisymmärrys. Ensiksi sovun oli löydyttävä paikallis- ja aluetasolla. Sen jälkeen rahoituksen suhteen väännettiin kättä vielä pitkään valtakunnallisella tasolla.

Vuonna 1996 Nuijamaata vastapäätä rajan toiselle puolelle alettiin rakentaa uutta raja-asemaa. Nuijamaalaisista tuntui, että sitä tehtiin ”kuin Iisakin kirkkoa”. Hanke kaatui välillä rahoitusvaikeuksiin. Työt aloitti suomalainen Polar, mutta vei loppuun Hartela. Aivan kuten neuvostoajan projekteissa, rakennustarvikkeet vietiin Venäjälle Nuijamaan kautta.

Saimenskiksi eli Saimaaksi ristitty Venäjän uusi tulli- ja raja-asema valmistui syyskuussa 2000. Valtioiden pääministerit Mihail Kasjanov ja Paavo Lipponen vihkivät sen 13. syyskuuta. Nauhan leikkaamisessa avusti Venäjän tullikomitean pääjohtaja Mihail Vanin. Lopulta kävi ilmi, ettei Venäjän rajavartiopalvelu hyväksynyt Saimensk-nimeä, ja virallinen nimi oli vaihdettava Brusnitšnoje 2:ksi, joka sittemmin lyheni pelkäksi Brusnitšnojeksi. Vanhan Juus-tilan (ven. Brusnitšnoje) kanssa uudella raja-asemalla ei ollut enää paljoakaan tekemistä. Matkaakin näiden kahden Brusnitšnojen välillä oli noin 20 kilometriä. Sittemmin käyttökelvot-

tomaksi tullut vanha Brusnitšnojen rakennus hävitettiin.

Heti syyskuussa 2000 rajan ylitti 54 prosenttia enemmän kuorma-autoja kuin vuonna 1999. Se, että matkaa oli Venäjän tullista Suomen rajalle enää vain muutama kilometri, ei ollut omiaan poistamaan ruuhkia. Paineet muutoksiin Suomen puolella kasvoivat. Samana syksynä Tullihallitus asetti oman työryhmän selvittämään Vaalimaan ja Nuijamaan uudistamista. Vuonna 2001 voimaantuleva Suomen Schengen-jäsenyys toi lisää tarkastusvelvoitteita. Maaliskuussa 2001 valtioneuvosto hyväksyi Nuijamaan ja Vaalimaan raja-asemien uudistamisen. Nuijamaan uudistustarve nähtiin kiireellisemmäksi ja päätettiin toteuttaa ennen Vaalimaata. 3. huhtikuuta 2001 talouspoliittinen ministerivaliokunta päätti esittää lisätalousarvioon 21 miljoonaa markkaa Nuijamaan tiejärjestelyihin. Ulkoasiainministeriö aloitti neuvottelut Venäjän kanssa.

Toukokuussa 2001 Itäisen tullipiirin johtaja Tommi Kivilaakso esitti Tullihallitukselle raskaan ja henkilöliikenteen eriyttämistä ratkaisuna, jolla rekkaruuhkia voitiin helpottaa Suomen puolella. Toisena perusteluna hän esitti, että näin Tulli saattoi kohdentaa valvontatoimintansa liikenteen häiriintymättä, kuten ottaa yksittäisiä ajoneuvoja tai ajoneuvoryhmiä tehotarkastuksiin. Eriyttämistä ei voitu toteuttaa entisellä paikalla, vaan tietä oli siirrettävä kauemmas länteen päin.

Ongelman aiheutti se, että jos liikenne eriyttäisiin, se vaatisi Tullilta aiempaa enemmän henkilöstöresursseja. Tulliaseman päällikön Timo Taipaleen mukaan eriyttäminen oli kuitenkin ainoa tapa, jolla ruuhkia voitiin saada vähennetyksi:

Selvä oli, että pienen raja-aseman malli oli henkilöstön käytön kannalta tehokkaampi, koska henkilöstöä voitiin siirtää nopeasti paikasta toiseen. Kahden aseman mallissa tämä ei enää toiminutkaan vaan siirtämisestä tuli kankeampaa ja hitaampaa.

Suunnitelmaksi muotoutui, että Suomen puolelle tulisi kaksi erillistä raja-asemaa, toinen rekkoja ja toinen henkilöautoliikennettä var-

ten. Kummallekin johtaisi oma tiensä. Vastavaa järjestelyä ei ollut muualla Suomen rajoilla. Kun 1980-luvulla Nuijamaalla oli pyritty yhdistämään auto- ja laivaliikenne, niin nyt tavoitteena oli eriyttää kaksi maantieliikenne- muotoa toisistaan.

Suomessa rajauudistuksen rahoitukseen ei tullut isompia lykkäyksiä. Kustannukset kuitenkin kohosivat suunnittelun aikana huomattavasti, aivan kuten 1980-luvullakin oli käynyt. Eriytetylle asemalle tarvittiin myös aiempaa laajempi alue. Raja-aseman alueesta tuli noin 35 hehtaarin kokoinen aukea, josta puut kaadettiin. Rakentamisesta vastasi valtion kiinteistöomaisuutta hallinnoiva Senaatti-kiinteistöt Oy.

Vaikka raja-asemien sijainti oli kunkin valtion itsensä päätettävissä, rajan yli kulkevien teiden muuttamisesta oli sovittava yhdessä Venäjän kanssa. Suomen neuvotteluvaltuuskunta nimettiin virallisesti 5. lokakuuta 2001. Kumpikin osapuoli vastasi tieosuudestaan itse. Venäjän puolen tieosuus jatkoi Suomen huoltovastuulle jo kuuluvaa 1960-luvulla rakennettua kanavan huoltotietä. Tavoiteaikataulun mukaan kaikkien rakennustöiden tuli olla valmiita vuoden 2005 aikana.

Venäjällä FSB:n rajavartiopalvelu ja federaation valtiollinen tullikomitea olivat jo antaneet hankkeelle tukensa. Neuvottelut veivät kuitenkin aikaa. Valtiosopimus raja-asemien siirrosta allekirjoitettiin 5. maaliskuuta 2004. Vasta sopimuksen jälkeen voitiin aloittaa tien ja uuden raja-aseman rakentaminen. Suomen tieosuuden kustannukset olivat tässä vaiheessa 14,5 miljoonaa euroa, ja uusi tulli- ja raja-asema maksoi 8,5 miljoonaa euroa. Tiestä laadittiin alustava yleissuunnitelma yhdessä Leningradin alueen tiekomitean kanssa. Valtatie 13:n uusi linjaus oli noin 3,5 kilometriä, josta valtaosa eli 2,8 km kulki Venäjän puolella.

Hallituksen esityksessä (HE 65/2004 vp.), jolla pyydettiin Suomen eduskuntaa hyväksymään sopimus, viitattiin siihen, kuinka Nuijamaan ylityspaikka oli ”merkittävä Suomen ja koko Euroopan unionin Venäjän kanssa käymän kaupan logistisen toimivuuden kannalta”. Toettiin myös, että suuri osa Keski- ja Itä-Suo-

men Venäjän-liikenteestä käytti rajanylitykseen Nuijamaata. Toisaalta valtaosa ylittäjistä oli venäläisiä, ”mikä pidensi tarkastusaikojaa oleellisesti”, varsinkin kun huomioon oli otettava Schengenin sopimuksen velvoitteet. Tiellä kulki vuonna 2002 vuorokaudessa noin 2 400 autoa, joista raskaita ajoneuvoja oli parikymmentä prosenttia. Vuotta myöhemmin autojen määrä oli hieman pienempi, mutta raskaan liikenteen osuus oli noussut 25 prosenttiin. Liikenne-ennusteessa katsottiin rajanylitysten määrän kaksinkertaistuvan vuoteen 2015 mennessä.

Sopimus tuli lopullisesti voimaan 12. joulukuuta 2004, kun osapuolet olivat vaihtaneet sitä koskevat nootit. Suomi ja Venäjä sitoutuivat pyrkivänsä parantamaan maantie- ja kautakulkuliikennettä vuoden 1973 sopimuksen ja 1994 tehdyn viimeisimmän kanavasopimuksen pohjalta. Tavoitteena oli, että kehittämistoimenpiteet olisivat valmiit vuonna 2005.

Suomen uudelle raja-asemalle rakennuksia tuli yhteensä kuusi. Materiaalina niissä olivat teräs, metalli ja lasi. Rajan ylittämisestä tehtiin systemaattinen prosessi, joka alkoi hyvissä ajoin ennen rajaa. Rekat saivat vuoronumerot kaksi kilometriä ennen rajaa. Ajoneuvot opastettiin omille kaistoilleen ajoneuvotyyppin ja kuljetettavan lastin mukaan. Tulliselvitettävä tavaraliikenne ohjattiin tavaraliikennekeskukseen. Kaikki asiakastoiminnot olivat alakerroksissa. Rakennukseen tuli runsaasti lasia, mikä symboloi viranomaistoiminnan avoimuutta. Toisaalta asiakkaiden yksityisyyttä suojattiin erottamalla punainen ja vihreä linja toisistaan seinällä.

Välillä kaaosta aiheuttivat kaaosta pakettiautojen joukot, jotka ilmestyivät raja-asemille öiseen aikaan. Timo Taipale kertoo:

Pakettiautoissa oli kaupallista tavaraa, josta osa meni tulliselvitykseen ja osa ei. Kun niitä alettiin ohjata tulliselvitykseen, niin osa autoista karkasi, osa Suomen, osa Venäjän puolelle. Lopputuloksena oli liikennekaaos. Ongelma alkoi Vaalimaalta, ja siirtyi sitten Nuijamaalle ja osin myös Imatralle.

Taipaleen mukaan kaikkein tärkeintä uudistuksessa oli, että asemaa voitiin muuttaa tai laajentaa tulevaisuuden tarpeiden mukaan, eikä sitoa sitä tiettyyn tila- ja liikennratkaisuun kuten aiemmin oli tehty.

Loppuvuonna 2004 Timo Taipale siirtyi työskentelemään Lappeenrantaan. Tilalle tuli lyhyeksi aikaa Eero Kauranen, joka johti Nuijamaan tullia noin neljän kuukauden ajan. Tässä vaiheessa rakennustyöt olivat jo pitkällä. Keväällä 2005 tulliasema sai uuden päällikön Petri Kukkosesta, joka oli sitä ennen toiminut Vaalimaan tullin päällikkönä. Tuhti-henkilöstölehdelle antamassaan haastattelussa Kukkonen odotteli, että Venäjä vihdoinkin aloittaisi oman tieosuutensa rakentamisen, ”ettei metsien kautta tarvitse matkustaa”.

Vuonna 2006 vihittiin käyttöön Nuijamaan nykyinen rakennus Tulli- ja raja-asema.

Aivan kuten perustamisensa yhteydessä Nuijamaan raja-asema liittyi jälleen yhteen Suomen ja Euroopan lähihistorian taitekohdista. Vain pari kuukautta Nuijamaan sopimuksen allekirjoittamisesta, 1.5.2004 Euroopan unioni laajeni itään. Suomelle muutos merkitsi, että Venäjän rajasta tuli ainoa varsinainen ulkoraja. Samalla Suomi lakkasi olemasta ainoa EU:n jäsenmaa, jolla oli yhteinen maaraja Venäjän kanssa. Raja-aseman uudistuksella oli muutenkin vahva EU-ulottuvuus. Maantie Nuijamaalta Venäjälle oli osa eurooppalaista TEN-liiken-



Nuijamaan tulli- ja raja-aseman sijaintipaikat vuodesta 1975. Ensimmäinen raja-asema oli rajan pinnassa, toinen kanavan varrella ja kolmas ja viimeisin uuden tien varrella. Kartassa näkyy myös vanhan kanavan uomaa. Kuva: Risto Silvola



neverkkoa. Lisäksi joulukuussa 2002 Venäjä ja Euroopan unioni olivat sopineet, että komissio kustansi osan Brusnitsnojen uudelle raja-asemalle Venäjän puolella vievästä tiestä.

Kun Venäjän tie saatiin kesällä 2006 vihdoin valmiiksi, ylityspaikka vihittiin käyttöön 8. syyskuuta 2006. Valtioneuvostoa tilaisuudessa edusti liikenne- ja viestintäministeri Susanna Huovinen. Samalla rakennettiin kolmen kilometrin verran odotuskaistaa Venäjälle menevää raskasta liikennettä varten.

Lopullisesti raskas ja henkilöliikenne eriyettiin vuonna 2007. Tässä vaiheessa Nuijamaan tulliaseman palveluksessa oli noin 90 henkeä. Useimmat pitivät tulevaa eriyttämistä työolojen paranemisena, varsinkin tilojen vuoksi. Toiset taas katsoivat, että se vähentäisi kanssakäymistä ja muuttaisi työtoverien väliset suhteet etäisemmiksi.

Pettymyksiä kuitenkin tuli, kun Senaatti-kiinteistöjen uudessa rakennuksessa paljastui jonkin verran rakenteellisia ongelmia. Isot ikkunat häikäisivät sisällä olijoita, ja ilmanvaihto oli puutteellinen. Vasta vuonna 2014 rakennus saatiin toimivaan kuntoon.

Jonot pitenevät entisestään

Liikenteen kasvu jatkui kovana koko uuden raja-aseman rakennustöiden ajan. Vilkkaimmat vuodet olivat kuitenkin vasta edessä päin. Vuodesta 2007 tuli Suomessa todellinen kauttakulkuliikenteen vuosi. Erityisesti kauttakuljetukset koettelivat Vaalimaata, mutta vilkasta oli myös Nuijamaalla.

Vuoden 2007 marraskuussa satoi lunta reilut puoli metriä parissa vuorokaudessa. Liikenne meni täysin sekaisin, ja syntyi pitkiä jonoja. Vaalimaalla jono oli pahimmillaan 60 kilometriä. Myös Nuijamaalle oli kymmeniä kilometrejä pitkät autojonot. Tästä selviämiseksi tulipoli perusti rekkaruuhkapäivystyksen, jota veti Lappeenrantaan Nuijamaalta vuonna 2004 siirtynyt Timo Taipale. Perustettiin päivystysrinki, joka ohjasi rekkoja lähtöpaikoilta asti tasaten rajanylityspaikkojen liikennettä yhdessä

poliisin kanssa. Yksi ratkaisu oli passittaa rekat tukkoiselta Vaalimaan tieltä Nuijamaalle ja Imatralle. Jonoista ei kuitenkaan vielä päästy tällä eroon.

Vuonna 2005 jo vajaat 60 prosenttia transitona Venäjälle vietävistä autoista meni Vaalimaan kautta, 23 prosenttia Nuijamaalta ja 19 prosenttia Imatralta. Vuonna 2008 Suomen satamien kautta vietiin Venäjälle yhteensä noin 850 000 autoa eli 97 autoa tunnissa. Tässä vaiheessa arvioitiin, että peräti 70 prosenttia kaikista Venäjälle tuotavista autoista tuotiin Suomen rajan yli.

Vaikeuksia syntyi myös Venäjän puolella. Alkuvuonna 2007 Venäjän tulli pyysi Suomen tullia ohjaamaan kaikki autorekat satamista Vaalimaan sijasta Nuijamaalle ja Imatralle. Tullivalvonnan kannalta autorekoissa ei ollut suurempia ongelmia. Niissä ei yleensä salakuljetettu mitään. Myöskään Venäjällä epäiltyä kaksoislaskutusta ei autojen suhteen ollut yhtä helppo harjoittaa, sillä lastin pystyi helposti toteamaan paljaalla silmällä. Kaikki ongelmat aiheutuivat rekkojen valtavasta määrästä tulliselvityksessä ja siitä, ettei tila raja-asemilla ja niille johtavilla maanteilla tahtonut riittää.

Lähes katastrofin uhkasi aiheuttaa Venäjän huhtikuun 2008 lopussa yllättäen antama autonkuljetusasetus, jolla autoja sai kuljettaa maahan 29. toukokuuta 2008 lähtien enää vain Imatran ja Nuijamaan kautta. Perustelu oli liikennevirtojen tasaaminen, mutta määräys uhkasi ruuhkauttaa pahoin nimenomaan yllämainitut Suomen rajanylityspaikat ja niille johtavat tiet, koska mahdollisuutta liikenteen tasaamiseen ei enää Suomen puolelle jäänyt. Koko vuoden 2008 ajan Nuijamaan rekkajonot ylsivät valtatie 6:lle eli Lappeenrantaan saakka.

Kaakkois-Suomen asukkaat olivat huolissaan, sillä tienvarsien laajennetut jonotusalueet aiheuttivat monia vaaratilanteita, kun kaikki Vaalimaalle matkalla olleet autonkuljetusrekat joutuivat äkkiä kiertämään varsin pitkän lenkin Venäjälle päästäkseen. Asetuksen kumoamista pyydettiin venäläisiltä useassa tapaamisessa vuonna 2008 aina valtionpäämiestasoa myöten. Lopulta tammikuussa 2009 asetuksen

toimeenpano keskeytettiin, ja lopullisesti se kumottiin vuonna 2010.

Venäjän tulli eli tuolloin suurten muutosten aikaa. Vuonna 2007 Brusnitsnojessa työskenteli 212 henkeä eli noin kaksi kertaa se määrä kuin Nuijamaalla. Venäjän tulli pyrki estämään salakuljetuksen ja keräämään rahaa valtion budjettiin. Kaupallinen tavara tullattiin pääosin sisämaassa, kun taas rajalla tullattiin lähinnä vain yksityishenkilöt. Kun Venäjällä oli aiemmin tehty tehotarkastuksia rekkoihin, oli syntynyt ruuhkia. Nyt kontrollia pyrittiin yksinkertaistamaan ja siirtymään yhden luukun asiointiin. Vuonna 2008 säädettiin myös Venäjän raaka- puulle asteittain nouseva vientitulli, 10 eurosta 15 euroon kuutiolta. Vuonna 2009 niiden oli tarkoitus kohota 50 euroon, mutta niin pitkälle ei lopulta menty. Puutullien seurauksena Nuijamaan puutavararekat vähenivät. Samana vuonna kaikki liikenne pieneni voimakkaasti kansainvälisen laman vuoksi.

Vuonna 2009 tuli voimaan myös EU:n vaatimus saapuvan ja lähtevän liikenteen pakollisista turvatiedoista. Ennen kuin uuteen käytäntöön siirryttiin, tulliaseman päällikkö Petri Kukkonen arveli Tuhti-lehdessä, että turvatietojen tarkistaminen myös tyhjiä lastiysiköistä voisi aiheuttaa uusia ruuhkia.

Valtatie 13 kaipasi edelleen uudistamista, sillä parannuksista ja ohitustaistoista huolimatta se oli yhä mutkainen ja kapea. Vuonna 2010 rajan ylitti keskimäärin 2 300 autoa vuorokaudessa eli suunnilleen saman verran kuin kymmenen vuotta aiemmin. Henkilöautoliikenteen arvioitiin kasvavan kasvuun kolminkertaiseksi vuoteen 2030 mennessä mikä tarkoitti noin 6 500 autoa päivässä Nuijamaan ylityspaikalla. Uuden aseman avaamisen jälkeenkin Lappeenrannan ja Viipurin välisen reitin pullonkaulaksi jäi Brusnitsnojen tullista alkava vanha kanavan huoltotie, jota ei ollut suunniteltu näin laajalle liikenteelle. Tietä ruuhkauttivat entisestään mutkaisuus ja kanavan sulkujen avaaminen. Toisaalta rekkaliikenne myös kuormitti vuokra-alueella olevia siltoja ja sulkuja. Suomen liikennevirasto otti tavoitteeseen uuden tieyhteyden suunnittelun Venäjän puolelle.

Sittemmin huoltotien kapeus Venäjän puolella on aiheuttanut joitakin vakavia onnettomuuksia. Vaikka tien ylläpito kuuluu Suomelle, vuokra-alueen rajat estävät tien leventämisen. Venäjän puolella maantieyhteyksiä Pietarin ja Viipurin alueella on kehitetty.

Vuodenvaihteet olivat laman jälkeenkin aina kriittisiä aikoja rajoilla. Alkuvuonna 2011 Nuijamaantien rekkajono oli seitsemän kilometrin mittainen ja viisikilometrinen jono odotti myös Brusnitsnojen raja-aseman takana Venäjän puolella. Samaan aikaan Suomeen pyrki Venäjän tullin jälkeen noin kilometrin verran rekkoja. Jonotusajaksi arveltiin rajalla seitsemän tuntia. Henkilöautokaistoilla jonoja ei kuitenkaan ollut.

Keväällä 2011 suunniteltiin uutta odotustilaksi tarkoitettua lisäkaistaa Metsäkansolasta Mustolaan ja parannettiin päällystettä. Samoin rajanylityspaikan läheisyyteen oli tarkoitus tulla 500 rekan pysäköintialue. Työn oli määrä alkaa 2010-luvulla useassa vaiheessa. Toistaiseksi sitä ei ole vielä aloitettu.

Uudistusten polttopisteessä

Nuijamaan kahden aseman malliin sisältyi myös ajatus Suomen viranomaisten uudesta työnjaosta. Samana syksynä 2006, kun Venäjän puoleinen uusi raja-asema oli avattu, muodostettiin Nuijamaalle Tullin ja Rajavartiolaitoksen suunnittelutyöryhmä kehittämään yhteistointaa. Tarkoituksena oli jakaa raja- ja tullitarkastukset uudelleen siten, että Rajavartiolaitos hoitaisi myös tullitarkastukset henkilöliikenteen kaistoilla. Tulli taas hoitaisi ne omalla puolellaan. Tuolloin Tullia työllisti tuolloin erittäin paljon raskas liikenne ja varsinkin autonkuljetusrekat. Raskaan liikenteen kaistalle pyrittiin ohjaamaan kaikki henkilö- ja pakettiautot, joilla olisi tulliselvitettävää tavaraa.

Ensimmäinen Nuijamaalla työskentelyä koskeva selvitys valmistui maaliskuussa 2007. Tavoitteena oli, että kumpikin viranomaisen keskittyisi jatkossa omaan ydinosamiseensa. Tätä oli valmisteltu jo Tullihallituksen ja Rajavartiolaitoksen johdon välisillä yhteistyömuis-

tioilla vuosina 1999 ja 2004. Tehtävät oli jatkossa tarkoitus rajata siten, että toisen ollessa päävastuullinen toinen antaisi apua. Tullaus ja verotus jäisivät kuitenkin yksinomaan Tullin tehtäviksi.

Tullin ammattiliitot kuitenkin suhtautuivat eriyttämiseen epäluuloisesti ja katsoivat Tullin olevan luopumassa tehtävistään. Ne myös vastustivat viranomaisten parityöskentelystä luopumista. Monen Nuijamaalla työskentelevän mielestä kokeilu oli raakile. Käytännössä Tullille kuitenkin tuli monia uusia tehtäviä, kuten rekkakusien passintarkastus. Suurimman huolen aiheutti se, että alkuvaiheessa kaavauilla viranomaisten muodostamilla yhteisryhmillä olisi ollut vain yksi esimies, ja näytti todennäköiseltä, että pääosa näistä olisi tullut Rajavartiolaitoksesta.

Pilotointi käynnistyi Tullin ja Rajavartiolaitoksen johdon päätöksellä keväällä 2008. Yhteistyökohteiksi otettiin liikenteen säännöstely, tullivalvonta ja rajatarkastukset kaistoilla, kuljettajan ajo-oikeuden ja ajokuntoisuuden valvonta sekä raskaan liikenteen rajatarkastukset.

Tämän jälkeen kokeilua muokattiin. Viimein maaliskuussa 2009 Nuijamaalla voitiin aloittaa pilotointi. Aluksi kumpikin osapuoli tarvitsi paljon koulutusta ja myös uusia laitteita. Ongelmia tuli tulliaseman päällikön Petri Kukkoselta mielestä myös sen vuoksi, että organisaatioiden johtamiskulttuurit olivat niin erilaiset. Rajavartiolaitoksella oli sotilaallinen linjaorganisaatio, Tullilla taas matriisi, ”jossa päätösten läpivienti on haasteellista”, hän totesi Tuhti-lehdelle keväällä 2009.

Loppuraporteissa todettiin myös toinen ero viranomaisten välillä: Rajavartiolaitos pyrki pääasiassa aukottomaan, sataprosenttiseen valvontaan ja pistokokeisiin, kun taas Tullin tarkastukset olivat jo pitkään perustuneet riskianalyysiin ja profilointiin. Käytännössä kumpikin viranomainen joutui vastaamaan uuden ajan tuomiin uusiin haasteisiin. Yhteistyö tuotti myös paljon hyvää tulosta, josta esimerkkinä vuonna 2008 Nuijamaalla paljastunut ihmisalakuljetustapaus, jonka Tulli havaitsi ajoneuvon tarkastuksessa. Tulli ryhtyi kokeilun

tuloksena tekemään myös Rajavartiolaitokselle kuuluvat raskaan liikenteen rajatarkastukset tulliselvityksen yhteydessä. Nuijamaan malli haluttiin laajentaa myös Vaalimaalle.

Samaan aikaan alkanut valtion tuottavuusohjelma kuitenkin varjosti kaikkia kokeiluja ja oli yksi syy siihen, että niihin suhtauduttiin niin varauksellisesti. Kun Tulli joutui säästöpainetta jättämään määräaikaiset työsuhteet uusimatta, sisämaan tullitoimipaikkojen tehtävien siirryttyä Nuijamaalle väkeä ei tahtonut enää riittää Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteisryhmiin. Tämä vaikeutti myös ulkovuorojen yhteissuunnittelua. Erityinen resurssiongelma Nuijamaalla aiheutui siitä, että jopa yli puolet henkilöstöstä suoritti Tullin perustutkintoa. Valtaosa väestä oli tullut vasta vuosina 2004–2005, kun uutta asemaa oli rakennettu.

Lopullisesti pilotointi päättyi vuonna 2011. Tullin ja Rajavartiolaitoksen ylin johto vahvisti jo tammikuussa 2010, että yhteistoimintamalli pantaisiin toimeen Nuijamaalla. Koulutusohjelmien malli siirrettäisiin koko itärajalle.

Tätä NUIJA 1:ksi ristittyä Nuijamaan kokeilua seurasi joulukuussa 2012 toinen, joka sai nimen NUIJA 2. Siinä jatkettiin kahden rajaviranomaisen tehtävien yhteensovittamista. Rajavartiolaitos otti tarkastaakseen Tullin ohella myös henkilöliikenteen liikennevakuutukset ja lemmikkieläinten maahantuloodellytykset sekä leimasi rajalla verottoman matkailijamyynnin kauppalaskut. Valtaosan kummastakin tehtävästä hoiti edelleen Tulli, ja sille siirtyivät kaikki Rajavartiolaitoksen havaitsemat epäselvät ja toimenpiteitä vaativat tapaukset. Käytännössä raskas liikenne tarvitsi selvästi enemmän Tullin palveluja, kun taas henkilöliikenteellä asiointitarvetta oli vain poikkeustilanteissa.

Yhteistyötä tultaneen lisäämään sisäisen turvallisuuden puitteissa myös jatkossa. Nuijamaan kokeilujen tuloksia on sittemmin pohdittu mm. ministerien Henna Virkkusen ja Päivi Räsäsen vuonna 2014 asettamassa työryhmässä.

Vuonna 2013 Nuijamaan tullissa käynnistyi myös toisenlainen hanke. Se oli osa Valtiokonttorin Kaikki kunnossa -hanketta (Kaiku).

Nuijamaalla se sai nimen ”Valoa idästä”. Pääosassa oli työhyvinvointi. Lähtökohtana olivat Tullin toimintaympäristön muutokset, joista ylivoimaisesti vaikein oli resurssienvähennysvelvoite. Tavoitteena oli parantaa työyhteisön toimivuutta ja viihtyisyyttä sekä ”tehdä Nuijamaasta houkutteleva työpaikka”. Keskeisessä osassa oli myös esimiestoiminnan kehittäminen. Käytännön tasolla Valoa idästä toteutui henkilöstön työpajoissa, joissa keskusteltiin työntekoa koskevista teemoista. Tullin sisäistä työkiertoakin pyrittiin kehittämään edelleen. Vuoden 2014 seurantapäivillä voitiinkin havaita, että työtehtävät olivat selkiintyneet.

Kanavan kohtaloita

Vuoden 1990 lokakuussa Neuvostoliiton kanssa tehdyssä sopimuksessa Saimaan kanavan liikenteestä viitattiin vielä YYA-sopimukseen. Toisaalta siinä huomioitiin Suomen toivomus laajentaa kanavan matkustajaliikennettä. Viisumittomille laivaristeilyille pääsi yhä Tsvetotšnojeen ja Viipuriin, mutta aika oli rajattu 48 tuntiin. Venäjän federaation kanssa teh-

tiin 10. kesäkuuta 1994 uusi pöytäkirja matkustajaliikenteestä. Siinä sallittiin paluu risteilyltä joko laivalla, linja-autolla tai junalla. Tämä oli samalla ensimmäinen sopimus, jossa ei enää mainittua Tsvetotšnojea ja Inter-klubia.

2000-luvun alussa myös kanavaliikenne vilkastui erityisesti pyöreän puutavararan vuoksi, jota Etelä-Karjalan puunjalostustehtaat toivat entistä enemmän Venäjältä. Muu kanavaliikenne oli pitkään varsin tasaista, kunnes alkoi vuosikymmenen lopulla vähentyä selvästi. Keskeisenä syynä olivat puutavaralle Venäjälle asetetut vientitullit. Suomen selluloosateollisuus ryhtyi pian käyttämään muita puulajeja ja kotimaista puuta.

Neuvottelut vuonna 2013 umpeutuvan kanavasopimuksen uusimisesta aloitettiin hyvissä ajoin vuonna 2003. Venäjän liikennehallinnon uudistukset kuitenkin hidastivat niitä. Venäjällä haluttiin tutkia pitkään ennen neuvottelujen jatkamista, kannattiko jatkaa entistä sopimusta, laatia kokonaan uusi vaiko kenties perustaa yhteisyritys kanavan hallinnoimiseen. Elokuussa 2005 presidentti Vladimir Pu-



Kaikki Saimaan kanavan huvialusliikenne on edelleen EU:n ulkorajaliikennettä. Huvialuksille suoritetaan maahantulo- ja lähtötarkastus Nuijamaan laiturilla. Tulliselvitys voidaan tarvittaessa tehdä laiturilla. Rajavartiolaitos ja Tulli saapuvat laiturille autolla raja-asemalta.

tin totesi Suomen vierailullaan asettavansa virallisen valtuuskunnan neuvottelemaan uutta sopimusta. Näin tapahtui 13. syyskuuta 2005. Kolme vuotta myöhemmin saatiin ensimmäinen luonnos lausuntokierrokselle. Vuonna 2009 Venäjä esitti muutoksia mm. kanavan hallinnointiin ja vuokra-alueen kulkulupiin. Lopulta uusi sopimus allekirjoitettiin 27. toukokuuta 2010 pääministerien Vanhasen ja Putinin tapauksessa Lappeenrannassa.

Kun Venäjä oli muuttanut viisumikäytäntönsä vuonna 2002, kanavan matkailijamäärät putosivat heti lähes 90 tuhannesta vuodessa vain noin 12 tuhanteen. Kesällä 2009 viisumittomat Viipurin risteilyt alkoivat kuitenkin uudelleen ja matkailijamäärä alkoi jälleen kasvaa.

Vuonna 2010 Suomi luopui Malyj Vysotskij -saaren vuokraamisesta. Samalla vuokra-alueeseen lisättiin Nuijamaalta Brusnitsnojen raja-asemalle johtava uusi maantie sekä sen ja vanhan huoltotien välinen alue. Kokonaisuutena vuokra-alue pieneni jonkin verran. Toinen muutos tuli vuonna 2012, kun kanavan hoitokunnan korvasi kanavavaltuutetun toimisto.

Neuvostoaikaan verrattuna uudessa vuokrasopimuksessa oli monia helpotuksia. Huviveneet saivat myös yöpyä ja liikennöidä kanavassa yhtä vapaasti kuin kauppa- ja matkailualukset. Huviveneiden määrä on pysynyt melko vakaina. Nuijamaan laiturilla tehdään edelleenkin vain huvialusten tarkastuksia. Tullin ja Rajavartiolaitoksen valvonta perustuu sähköiseen valvontaan.

Salakuljetustapauksia kanavassa havaittiin myös 2000-luvulla. Kerran Tullille tuli ilmoitus siitä, että joku oli kanavassa soutuveneellä ottamassa tavaraa suoraan laivasta. Pienentyneet liikennemäärät on helpottanut kanavan valvontaa.

Tullin uudessa organisaatiossa

Vuonna 2009 Tulli teki koko maassa laajan resurssikartoituksen, jollaisia oli tehty viimeksi 1990-luvulla. Ne olivat tuolloin koskeneet Länsi-, Etelä- ja Pohjois-Suomea. Myös uutta

kartoitusta tehtäessä todettiin, etteivät organisaation muutokset saaneet uhata Itäisen tullipiirin logistiikan toimivuutta. Resurssikartoituksen jälkeen alkoi pitkä valmistelutyö, jonka tuloksena tullipiireistä luovuttiin ja siirryttiin valtakunnallisiin toimintoihin. Paikallisuutta edustivat edelleen tulliyksiköt eli tullit, joita tuli yhdeksän. Nuijamaan tullista tuli tällainen yksikkö. Uusi organisaatio astui voimaan vuoden 2013 alussa.

Nuijamaan tullin alaisuuteen kuuluvat Nuijamaa, Lappeenranta, Vainikkala sekä Tullin liikkuva juna- ja läpivalaisuryhmä sekä koko Etelä-Karjalan alueen liikkuva ryhmä. Nuijamaan tulli myös vastaa Lappeenrannan lentokentän liikenteen valvonnasta sekä matkustajasatamasta. Samoin Nuijamaa vastaa omalla toimialueellaan liikenteen valvontatehtävistä, kuten alusten ja lastiyksiköiden ja matkustajien tarkastuksista, riskianalyyseista, erilaisista muista tarkastuksista, läpivalaisusta sekä koiraja venetoiminnasta. Vaikkei Nuijamaan tulli edelleenkään hoida itsenäistä tullirikostorjuntaa tai tutkintaa, se kirjoittaa rangaistusvaatimukset pienemmistä tullirikkomuksista.

Nuijamaan tulli vastaa alueellaan myös asiakaspalvelun ylläpidosta. Sisämaan tullitoimipaikkojen sulkeminen siirsi monia tehtäviä rajanylityspaikoille, jotka oli pidettävä aina auki. Asiakaspalvelun lakkaaminen Joensuussa siirsi osan siellä tehdystä työstä Nuijamaalle. Yhtenä alueuudistuksen tavoitteena oli sijoittaa paikalliset asiakaspalvelu- ja valvontatehtävät saman johdon alaisiksi. Nuijamaalla työskentelee myös Tullin muiden valtakunnallisten osastojen henkilöitä. Nuijamaan tulli toimii Tullin valtakunnallisen Toimipaikkaosaston alaisuudessa.

Nuijamaa on nykyisin koko maan tärkeimpiä alueellisia tullitoimipaikkoja Vaalimaan, Helsingin lentotullin ja Helsingin tullin ohella. Näin Nuijamaa on käytännössä saanut vuonna 1968 perustetun Lappeenrannan piiritullikamarin paikan. Vaikkei se ole samalla tapaa itsenäinen kuin entinen piiritullikamari, voidaan silti sanoa historian kiertäneen reilussa neljässä vuosikymmenessä melkoisen ympyrän.

Kilotyöistä Ukraina-pakotteisiin

Nuijamaan raskas liikenne kasvoi vuoteen 2008, mutta romahti seuraavana vuonna. Sen jälkeen alkoi uusi kasvu. Lisää kasvua tavaraliikenteelle povattiin syntyvän, kun Venäjä vuonna 2012 liittyi Maailman kauppajärjestö WTO:n jäseneksi. Samana vuonna saatiin voimaan myös uusi 50 vuoden vuokrasopimus Saimaan kanavasta.

Henkilöliikenteen trendi oli 1990-luvulta aina vuoteen 2014 saakka nouseva. Vuonna 2007 rajan ylitti Nuijamaalla 1,6 miljoonaa ihmistä ja seuraavana jo lähes kaksi miljoonaa. Vuoden 2009 notkahduksen jälkeen suunta nousi huomattavasti: vuonna 2010 sen kautta kulki 2,3 ja 2011 3,2 miljoonaa matkustajaa. 2010-luvun alun tulevaisuudenvisioihin sisältyikin vuoteen 2014 asti Venäjän ja EU:n välinen viisumivapaus, minkä arvioitiin johtavan vuoteen 2020 mennessä matkustajamäärän kaksinkertaistumiseen. Tämä tarkoitti nimenomaan henkilöautojen määrän kasvua.

Henkilöliikenteen kasvulle oli vahvoja taloudellisia perusteita, sillä keskeinen syy venäläisten Suomen-matkailuun oli maan uusissa tullimääräyksissä. Vuoteen 2010 asti matkailija sai tuoda Venäjälle tullitta 35 kiloa tavaraa. Tuolloin määrää kasvatettiin 50 kiloon. Venäjällä haettiin tavarantuojiksi henkilöitä lehti-ilmoituksilla, ja se oli hyvin organisoitunutta. Matkailijat toimivat siten Venäjän kaupallisessa tuonnissa. Seppo Jukkalan mukaan mukana oli samalla myös tavarantuontia Suomeen:

Alkuvaiheessa kukin matkailija määrättiin ostamaan yksi kartonki tupakkaa Suomeen lähtiessä. Niitä alettiin jakaa matkanjohtajien toimesta. Sitten kun oli ajettu rajalta sisämaahan päin, matkanjohtaja keräsi tupakat pois. Sitten ryhmät menivät markettiin ja panivat savukkeet auloissa oleviin säilytyslokeroihin. Vastaanottaja maksoi ne sitten käteisellä avainta vastaan ja haki tupakat lokerosta. Paluumatkaa varten kukin turisti sai ostoslistan Venäjälle vietävistä tavaroista. Venäläismatkailijoiden ostokset ovat edelleen sen luontoisia, etteivät ne voi olla omaan käyttöön.

Vuonna 2014 voimaan tulleista Ukraina-pakotteista huolimatta Nuijamaalta tuleva kilotuojia eli "kilotyttö" tai "kilomummo" on Lappeenrannassa edelleen yleinen näky.

Keväällä 2015 Nuijamaan rajan ylitti viikonlopun noin 9 000 henkeä, arkipäivinä 5 000–6 000 vuorokaudessa. 2000-luvun alussa tehdyt ennusteet tavaraliikenteestä näyttivät kuitenkin jäävän toteutumatta. Syitä tähän oli tuolloin mahdoton ennustaa. Vuonna 2014 alkanut kriisi sai EU:n määräämään tietyt tavarat vientikieltoon, mihin Venäjä vastasi kieltämällä useimmat EU:sta tuotavat elintarvikkeet. Alun epävarmuuden jälkeen selvisi, että Venäjän tulli sallii pakotteiden alaisten tavaroiden matkustajatuonnin omaan käyttöön. Tämä oli omiaan lisäämään rajamatkailua. Toisaalta EU:n viisumivapautta lykättiin epämääräiseen tulevaisuuteen.

Nuijamaan kehitys reilussa neljässä vuosikymmenessä on ollut hämmästyttävä. Vastaavaa ei ole kokenut yksikään muu tullitoimipaikka. Alkuun Nuijamaa haluttiin perustaa poliittisista syistä, mutta vahvoin taloudellisin odotuksin. Vuosikymmentä myöhemmin sijaintipaikkaa muutettiin lähinnä valvonnan parantamisen vuoksi. Lopulta tulli- ja raja-asema uusittiin täydellisesti nimenomaan käytännön ruuhkista selviytymiseksi.

Nuijamaan rooli tulee olemaan tärkeä myös tulevaisuudessa, sillä on syytä uskoa, että rajat ja valtiot pysyvät ennallaan. EU:n ulkoraja vaatii vahvaa tullitoimintaa. Parakkiin tuskin enää palataan. Tulevaisuus näyttää, mutta kuten voimme nähdä, historia viitoittaa tietä. Ja kuten huomaamme, joskus historian signaaleja on vaikea havaita.

Nuijamaan tulliaseman päälliköt

Hannu Karvinen (tullivartiotarkastaja) 1975–1994

Juha Vanhanen 1994

Timo Taipale 1995–2004

Eero Kauranen 2004–2005

Petri Kukkonen 2005–2015

Lasse Jutila 2015–



Kuvassa oikealta Nuijamaan tullin päällikkö Lasse Jutila, Hannu Karvinen ja Nuijamaan tullin varapäällikkö Kimmo Lakka vuonna 1988 rakennetun ja nyt jo hylätyn tulliaseman nurkalla.

Lähteet

Aamulehti 1.6.1975

Asetuskokoelma ja säädöskokoelma

Etelä-Saimaa 25.7.1968, 1.6.1975, 25.1.2011, 10.5.2014

Sirpa Haarman haastattelu, 7.5.2015

Heikkinen, Sakari, Suomeen ja maailmalle. Tullilaitoksen historia. Tullihallitus. Painatuskeskus Oy. Helsinki 1994.

Helsingin Sanomat 6.6.1975

Hentilä, Seppo, Kaksi Saksaa ja Suomi. Saksan –kysymys Suomen puolueettomuuspolitiikan haasteena. Historiallisia Tutkimuksia 216. SKS Helsinki 2003.

Ilta-lehti 21.12.2006

Izvestija 31.5.1975

Seppo Jukkalan haastattelu, 21.5.2015

Hannu Karvisen haastattelu, 2.6.2015

Eero Kaurasen haastattelu, 21.5.2015

Timo Taipaleen haastattelu, 21.5.2015

Juha Vanhasen haastattelu, 21.5.2015

Mikroliitti Oy: Lappeenranta Nuijamaantien osayleiskaava-alueen muinaisjäännösinventointi 2014. <http://mikroliitti.pp.fi/1-julkiset-raportit/Lappeenranta/Lappeenranta%20Nuijanmaantie%20oyk-alueen%20muinaisj- inventointi%202014.pdf>

Nuijamaan tulli. Timo Taipaleen vuonna 2004 laatima painamaton historiikki.

Paaskoski, Jyrki, Viipuriin ja maailmalle. Saimaan kanavan historia. Otava. Helsinki 2002.

Projektiutiset. Rakennusalan ammattilehti 4/2006.

Valtiovarainministeriö: Rajaliikenteen hallinnan tehostaminen sekä Rajavartiolaitoksen ja Tullin viranomaisyhteistyön edelleen syventäminen. Työryhmän raportti. 21/2014.

Savon Sanomat 1.6.1975

Sirpa Haarman kokoelma: Nuijamaan työpalaverimuistioita vuosilta 1996–98.

Sisäasiainministeriö: Selvitys itäliikkuvuuden kasvun vaikutuksista ja resurssitarpeista. Sisäministeriön julkaisu 11/2015.

Sopimussarja: Valtiosopimukset

Tikka, Marko, Kanavan kansaa, rajan väkeä. Nuijamaan historia 1860–1989. Bookwell Oy. Porvoo 2011.

Tullin Kaiku-kehittämishankkeen loppuraportti 28.5.2014

Tullin arkisto: Tullihallituksen kirjeet, toimitilojen suunnittelua ja rakentamista koskevat asiakirjat

Tiehallinto. Valtatie 13 Lappeenranta–Nuijamaa. Yhteysvälin kehittämisselvitys. Tielaitos. Kaakkois-Suomen tiepiiri. Helsinki 2002. http://www.lapnu13.info/ys/muut_esisuunn/vt13_yhteysvalin_kehittamisselvitys.pdf

Trud 31.5.1975

Tuhti. Tullin henkilöstölehti 1/2001, 2/2004, 4/2005, 1/2007, 1/2008, 1/2009, 3/2009, 5/2009

Tulli (Tullin henkilöstö- ja asiakaslehti) 11/1977, 2/1981, 12/1986, 3/1988, 10/1990

Tullimies 4/1969

Tulliutiset 5/1993, 5/2000

Ulkoasiainministeriön arkisto: 87 C Rajanylityspaikan avaaminen Neuvostoliittoon Nuijamaalta matkailu- ja tavaraliikennettä varten I–II.

Valkonen, Sari, Enkelinä rautaesiripun edessä. Teoksessa Naiset Tullissa. Sulkakynästä sähköiseen tullaukseen, 267–269. Mercurius 4. Tullin julkaisusarja. Helsinki 2008.

www.liikennevirasto.fi Liikennetilastoja

www.tulli.fi Tilastoja



TULLI
• TULL •
CUSTOMS