

Rajavartioliiton jäsenlehti

nro 3/2009

rajaviesti

rajanylityspaikoilla - maastossa - merellä - ilmassa - tukitoiminnoissa



TEEMA: Frontex

Frontexin operaatiossa Kreikassa

Frontexin pääjohtajan haastattelu

Frontex-maailmaa aluesihteerin silmin

***“Eurooppalaisen raja-
valvontahenkilöstön
on verkostoiduttava”***



Suurikokoisten koirien tarpeisiin

Tarvitseeko työparisi paljon energiaa työssään?

Onko työparisi altis nivelvaivoille?



PERFORMANCE

Runsaasti vitamiineja ja tarpeeksi energiaa kovaan työhön (457 kcal/100g)

Hill's-tuotteiden arvonlisävero laskee lokakuussa 17% → 12%

HEALTHY MOBILITY

Suunniteltu erityisesti tukemaan:

- aktiivista liikkumista
- nivelten liikkuvuutta
- liikkumisen helppoutta

HEALTHY MOBILITY SNACKS

Palkitse koirasi uusilla terveellisillä Science Plan -makupaloilla, jotka auttavat koiraasi pysymään aktiivisena ja liikuntakykyisenä.



vets' no.1 choice™

The power of precise nutrition™



Kymenlaakson ammattikorkeakoulu

University of Applied Sciences

Tutkintoon johtava aikuiskoulutus

MERENKULUN KOULUTUSOHJELMA, 270 op

Merikapteenin suuntautumisvaihtoehto **merikapteeni (AMK)**, pohjakoulutus perämies/vahtiperämies, osa opintoja luetaan hyväksi

Merenkulkualan insinöörin suuntautumisvaihtoehto **insinööri (AMK)**, pohjakoulutus vahtikonemestari, osa vahtikonemestariopintoja luetaan hyväksi

Opiskelu toteutetaan lähiopetuksena (päiväopetus) 4.1.2010–31.7.2012 ja suoritettavien opintojen laajuus on 153 op.

HAKU 28.9.–9.10.2009 www.amkhaku.fi

Lisätietoja

Merenkulun ja logistiikan osaamisala

koulutusohjelmavastaava Ari Helle, p. 044 702 8519

opintosihteeri Kiti Venäläinen, p. 044 702 8525

Hakutoimisto

hakutoimisto@kyamk.fi, p. 044 702 8891

www.kyamk.fi • www.gekkonen.fi

Turvallisuusalojen koulutusta ja tutkintoja

- vartijan työn perusteet
- vartijan peruskurssi
- vartijan ammattitutkinto
- turvallisuusvalvojan erikoisammattitutkinto
- lukkosepän ammattitutkinto
- lukkoseppämestarin erikoisammattitutkinto
- turvallisuustekniikan erikoiskurssit
- järjestyksenvalvojan perus- ja erityiskurssit
- tulityökurssit
- työturvallisuuskorttikoulutus
- erityiskohtaiset koulutukset



Ota yhteyttä!

koulutussuunnittelija Anne Kotkavuori
puh. 020 513 1545,
anne.kotkavuori@edupoli.fi

Edupoli

Lämmittäjäkatu 2 A,
Helsinki
Ammattitie 1, Porvoo
Virnatie 5 A, Vantaa
P. 020 51311
www.edupoli.fi

edupoli

www.edupoli.fi

sisällys

Sisällys	3
Pääkirjoitus	3
Niiralassa päästiin yhteisymmärrykseen	4
"Kysymys on leivästä"	6
Rajavartioliitto ja Merivartioliitto tapasivat	7
Rajaturvallisuutta kehittämässä	7
FRONTEX: Frontexin pääjohtajan haastattelu	8
FRONTEX: Edunvalvonnan yhteistyö laajenee	10
FRONTEX: Aluesihteerin Frontexin kiemuroissa	12
FRONTEX: Operaatiossa Kreikassa 2008	15
Kouluttajana RJK:ssa	19
Can-Amin Outlanderit	22
Tuula Multaharju eläkkeelle	24
Matka itäiseen Karjalaan	26
Retki Rukajärven kenttävartoihin	29
Ennemmin tai myöhemmin	32
Garminin tarjous rajavartioille	33
Helmi ja Hevi	33
Kysymysten rajamailla	33
P-KR:n henkilöstöyhdistys palkitsi	35
Eräkontti	36
Powerslide Nordicit testissä	39
Garmin Forerunner 310XT ja 405CX testissä	40
Rajaviestimaraton 2009 lähestyy!	43

NYT UUTTA!

Tutustu uusiin Rajaviesti -lehden
internetsivuihin osoitteessa:
www.rajaviesti.fi

rajaviesti

Päätoimittaja: Jorma Kariniemi, Nivankatu 71, 96100 Rovaniemi, 0440 693 585, työ 020 410 5767,
puheenjohtaja@rajavartioliitto.fi.

Toimitus: Olli Ranua, Vuotungintie 48, 93600 Kuusamo, 0400 830 040, rajaviesti@rajavartioliitto.fi.
Painopaikka: KS Paino, Kajaani 2009.

Ilmoitusasiat: Myynti ja laskutus: Ilpo Pitkänen Oy, Insinöörinkatu 7, 00880 Helsinki,
(09) 5868 300, fax. (09) 5868 3099.

Levikki: Lehti toimitetaan jäsenenä kaikille liiton jäsenille, ja mm. Rajavartioliiton
kaikkiin toimipisteisiin, liiton sidosryhmille, ilmoittajille ja kansanedustajille.

Rajaviesti nro 4/2009: Artikkelien oltava toimituksessa viimeistään 27.11.2009.

Kansi: Tommi Roth.
ISSN 1236-0104.

pääkirjoitus

Rajavartioliiton uusi päällikkö kenraali Jaakko Kaukanen on pannut Rajavartioliiton uudistuksen rattaat liikkeelle. Muutos Rajavartioliiton jatkua suuntaan, johon olisi ollut järkevää mennä ehkäpä jo vuosia sitten.

Kuitenkin johtamisjärjestelmään tehtävä muutos näyttää heikentävän ja jopa kokonaan poistavan vanhojen henkilöstöryhmien urakehityksen. Tämän suuntainen kehittäminen ei Rajavartioliiton mielestä ole hyväksyttävää.

Uusien asutuskeskuksiin perustettavien vartioasemien päälliköiksi on käytettävä nykyistä jo olemassa olevaa ja siihen tehtävään koulutettua vanhempaa opistoupseeristoa. Samalla tulee kehittää raja- ja merivartioiden koulutusta niin, että he voivat ottaa vastaan opistoupseereilta vapautuvat tehtävät aikanaan kun opistoupseerit loppuvat.

Jos suoritusportaan tehtävissä ei ole minkäänlaista urakehitystä, tulee se vaikeuttamaan Rajavartioliiton rekrytointia merkittävästi. Uudistuksen yhteydessä on myös tarkasteltava johtajien ja suoritusportaan oikeaa suhdelukua.

Rajavartioliiton ollen tekemässä samanaikaisesti uutta asetusmuutosta, jolla poistettaisiin aliupseerikoulutusvaatimus kokonaan rajavartioiden kelpoisuusvaatimuksista. Tämän suuntaista asetusmuutosta esitettiin jo koulutustyöryhmyöskentelyn aikana ja silloin todettiin, ettei se ole tarpeellista. Tällainen asetusmuutos ei Rajavartioliiton mielestä ole hyväksyttävää. Olemme sotilaallinen valmiusorganisaatio, jonka suorittavalla henkilöstöllä tulee olla aliupseeritason johtajuuskoulutus.

Viime vuonna moitin pääkirjoituksessani Rajavartioliiton erimielisyyssasioiden ja neuvottelutoiminnan viivästymistä. Asioiden hoitamisen ja ensinnäkin vastauksien saaminen kestää usein kohtuuttoman kauan. Nyt näillä ylipitkillä erimielisyyksineuvotteluilla on kuitenkin saatu ratkaisu P-KR:n sijaisuuskiistassa. Siitä onnittelut pitkään töitä puurtaneille neuvottelukumppaneille. Samassa kirjoituksessa esittämäni jatkuvan neuvottelun periaate ei ole vielä toteutunut ja keskeneräisiä asioita on kasaantunut ensi talveen. Asioita kerittäisiin ottaa neuvoteltavaksi vielä ennen tulevia neuvotteluita.

Järjestyksessään toinen Rajaviestimaraton järjestetään tänä vuonna Vantaan maratonin yhteydessä. Viime syksynä heitin Levillä arvion noin sadasta osallistujasta tämän vuoden tapahtumaan. Nyt yritänkin innostaa vielä niitä henkilöitä, jotka miettivät osallistumistaan Rajaviestimaratonille – ryhtykää toimeen! Tehdään tapahtumasta hauska, innostava ja mieleenpainuva tapahtuma koko Rajavartioliiton henkilöstölle.

Yhä kerran vetoan myös Rajavartioliiton esikuntaan myönteisestä suhtautumisesta tapahtumaa kohtaan. Tapahtuma olisi saatava liiton tunnustamaksi yleisen kunnan ylläpitäjäksi. Rajavartioliitos voisi tukea tapahtumaa ja olla siinä mukana samalla tavalla kuin henkilöstöjärjestötkin.

Jorma Kariniemi
Puheenjohtaja

Yksimielisyyden saavuttaminen kesti

Osapuolilla yksimielisyys Niiralan vuoropäälliköistä

Rajavartiolaitoksen esikunnan ja Rajavartioliitto ry:n välillä käytiin 4.8.2009 RVLE:ssa paikallisneuvottelu erimielisyydestä, mikä koski sitä oliko Niiralan rajatarkastusasemalla vanhemman rajatarkastajan tehtävässä, mutta vuoropäällikön tehtävään sijaiseksi määrätyille virkamiehille maksettava tehtäväkohtainen palkkaus vaativuustason 20,0 mukaan 1.5.2006 lukien.

Rajavartiolaitoksen esikuntaa edusti henkilöstöosaston apulaisosastopäällikkö eversti Vesa Huuskonen. Rajavartioliitto ry:tä edusti pääluottamusmies Markku Pietikäinen.

Osapuolet olivat yksimielisiä siitä, että Niiralan rajatarkastusasemalla rajatarkastajan tehtävään määrätyille, mutta tosiasiallisesti vuoropäällikön tehtäviä hoitaneille tulee maksaa tehtäväkohtainen palkkaus vaativuustason 20,0 mukaisesti.

Rajavartioliitto korostaa, että erimielisyysratkaisu perustuu virkaehtosopimuksen oikeaan tulkintaan. Tällä neuvottelutuloksella neuvotteluosapuolet toteavat olevansa yksimielisiä virkaehtosopimuksen tulkinnasta ja soveltamisesta. Paikallisneuvottelulla ei oteta yleisempää kantaa sijaisuusjärjestelyihin. Mahdolliset erimielisyydet ratkaistaan kussakin tapauksessa erikseen. Pöytäkirja on tarkastettu ja allekirjoitettu RVLE:ssa 7.8.2009.

Mistä erimielisyydessä oli kysymys?

Niiralan rajatarkastusaseman rajatarkastushenkilöstö on työjärjestyksen mukaan organisoitu siten, että asemalle on perustettu rajatarkastusryhmät samalla tavalla kuin Vaalimaan ja Nuijamaan rajatarkastusasemille. Työjärjestyksen mukaan Niiralan rajatarkastusasemalla rajatarkastusryhmän johtaja on rajatarkastusryhmän jäsenen suoranainen esimies. Rajatarkastusryhmän johtaja perehtyy ryhmän henkilöstön koulutustasoon ja työtehtävien hoitamiseen siinä laajuudessa, että hänellä on perusteet suorittaa ryhmän jäsenille suoritusarvioinnit sekä tavoite- ja kehityskeskustelut samalla tavalla kuin Vaalimaan ja Nuijamaan rajatarkastusasemilla.

RVLPAKB.1:n (Dnro 2417/103/22.12.2006) tehtävänimikkeiden mukaisessa vuoropäällikön (4860) tehtävässä olevalla ei ole suoranaisia alaisia vaan heidän tehtävänä on suunnitella, johtaa ja valvoa työvuorossa olevan henkilöstön työskentelyä ja ra-



Paljon on Niiralassa ehtinyt liikennettä virrata, ennen kuin rajanylityspaikan vuoropäällikköerimielisyyteen saatiin yhteisymmärrys. (Kuva: Jorma Summanen)

jatarkastusten toteutumista sekä ratkaista työvuoronsa aikana tehtävät tärkeimmät hallinnolliset päätökset (päivittäinen johtaminen). Rajatarkastusryhmän johtajan (20,5) ja hänen alaisuudessaan toimivan vuoropäällikön (20,0) tehtävänimikkeiden käytössä on menetelty tämän mukaisesti Nuijamaan ja Vaalimaan rajatarkastusasemilla.

Vastaavasti Niiralan rajatarkastusaseman rajatarkastusryhmien johtajana toimivat on määrätty vuoropäällikön tehtävään ja arvioitu vaativuustasolle 20,0, elleivät he olleet erityisryhmän johtajia (20,5). Vuoropäällikön

sijainen-nimikkeellä vuoropäällikön tehtäviin on lisäksi määrätty myös vanhempia rajatarkastajia. Heidän tehtävän vaativuutta ei kuitenkaan ole arvioitu vuoropäällikön tehtävän vaativuustasolle 20,0 vaan vanhemman rajavartijan ns. perustehtävien vaativuustasoille 16,5-17,5.

Rajavartioliitto selvitti miten sijaisuuskäytännöt olivat toteutettu Niiralan, Vaalimaan ja Nuijamaan rajatarkastusasemilla sekä Vartiuksen ja Raja-Joosepin rajavartioasemilla. Selvityksen perusteella Vaalimaan ja Nuijamaan rajatarkastusasemilla sekä Vartiuksen ja Raja-Joosepin rajavartioasemilla sijaisuusjärjestelyt oli toteutettu siten, että vuoropäällikön tehtäviä sijaistivat ainoastaan toiset vuoropäälliköt tai sitä vaativampaan tehtävään määrätty virkamiehet. Ainoastaan eräissä poikkeustapauksissa oli Raja-Joosepin rajavartioasemalla määrätty vanhemman rajatarkastajan tehtävään määrättyjä virkamiehiä hoitamaan vuoropäällikön tehtäviä rajatarkastuspaikalle.

"Se on kyllä hieno homma että asia järjestyi lopulta. Pitkään on jouduttu tappelemaan oto-homman takia. Kerrankin positiivinen yllätys talon puolelta."

Niiralan rajatarkastusasemalla oli sijaisuusjärjestelyt toteutettu muista rajatarkastuspaikoista poikkeavalla tavalla. Niiralan rajatarkastusasemalla on suunnitelmallisesti ja jatkuvasti määrätty työvuoroihin työvuoropäällikön tehtäviin vanhemman rajatarkastajan tehtävään määrättyjä virkamiehiä, joiden tehtäviin on kuulunut toimia vahvistetun työvuoroluettelon mukaisesti rajatarkastusaseman rajatarkastustehtäviä suorittavan työvuoron vanhimpana (vuoropäällikkönä). Vuoropäällikkönä toimiessaan he suunnittelevat, johtavat ja valvovat työvuorossa olevan henkilöstön työskentelyä ja rajatarkastusten toteutumista sekä ratkaisevat työvuoronsa aikana tehtävät tärkeimmät hallinnolliset päätökset samalla tavalla kuin vuoropäällikön tehtäviin määrätty rajatarkastusryhmän johtajat.

"Hyvä ratkaisu ja liiton toimintaan täytyy olla tyytyväinen. Usko on nyt olemassa, että neuvottelutoiminnalla voi jotakin saada aikaan vaikka aikaa kuluukin. Pidän käsittämättömänä lähtötilannetta, jossa ei tehtävää arvioitu vaikka samanlaisia tehtäviä oli jo olemassa RVL:ssä. RVLE:lta tarvittaisi mielestäni enemmän otetta valtakunnallisiin linjauksiin samankaltaisissa tehtävissä."

RVLE:n määräyksen (Dnro 71/17/23.4.2008) mukaan sijaisuudella tarkoitetaan tehtävän hoitamista sinä aikana kun tehtävän vakinainen haltija on estynyt sitä hoitamasta virkavapauden, sairauden tai muun vastaavan synn vuoksi. Henkilö voidaan määrätä sijaisena hoitamaan vain tehtävää, jota sen vakinainen haltija on estynyt hoitamasta virkavapauden tai vastaavan synn vuoksi.

Rajavartioliiton mukaan Niiralan rajatarkastusasemalla on sijaisuusjärjestelyä käytetty vastoin edellä mainittua sijaisuusmääritelmää. Edellä mainitun määräyksen mukaisten sijaisuuksien piiriin eivät kuulu tapaukset, joissa sijaisuusjärjestelyillä korvataan säännönmukaisesti vuoropäällikkövajetta, joka johtuu muusta kuin siitä, että tehtävän vakinainen haltija on estynyt sitä hoitamasta virkavapauden, sairauden tai muun vastaavan synn vuoksi.

Rajavartioliitto selvitti myös vuoropäällikön tehtäviin käytettyä aikaa Niiralan, Nuijamaan

rajatarkastusasemilla sekä Vartiuksen ja Raja-Joosepin rajavartioasemilla. Selvityksen kannalta on huomattava, että vuoropäälliköt eivät tee kaikkia työvuorojaan vuoropäällikön tehtävässä, koska kussakin työvuorossa Nuijamaan rajatarkastusasemaa lukuun ottamatta on aina vain yksi vastuussa oleva ja erikseen määrätty vuoropäällikkö. Työvuorossa voi näin ollen olla rajatarkastustehtäviä suorittava vuoropäällikkö, joka ei vastaa työvuoron johtamisesta ja ratkaisuisista työvuoron aikana. Nuijamaalla työvuoroissa voi olla toinen vuoropäällikkö, joka toimii tavaraliikennekeskuksessa työvuoropäällikkönä kuitenkin niin sanotusti henkilöliikennekeskuksessa vastuussa olevan vuoropäällikön alaisuudessa. Tästä on tarkastelujaksojen jälkeen luovuttu.

Selvityksen perusteella Rajavartioliitto toteaa, että Nuijamaan rajatarkastusasemalla käytettiin kokonaistyöajasta vuoropäällikön tehtäviin suhteellisesti eniten työaikaa kun siihen laskettiin mukaan myös tavaraliikennekeskuksessa työvuoropäällikkönä työskennellyt aika. Raja-Joosepin rajavartioasemalla käytettiin työaikaa suhteellisesti toiseksi eniten työvuoropäällikön tehtäviin. Kolmanneksi eniten työaikaa käytettiin vuoropäällikön tehtäviin Niiralan rajatarkastusasemalla. Tässä yhteydessä on huomattava, että Niiralan rajatarkastusasemalla työajanlaskentaan on otettu mukaan myös vanhemman rajatarkastajan vuoropäällikkönä tekemät työt. Vanhempien rajatarkastajien tekemät vuoropäällikön tehtävät eivät työajallisesti merkittävästi poikenneet Niiralan rajatarkastusasemalla varsinaisesti vuoropäällikön tehtäviin määrättyjen virkamiesten vuoropäällikön tehtäviin käytetystä työajasta.

Selvitykset osoittivat, että Niiralan rajatarkastusasemalla vuoropäälliköt ja vanhemmat rajatarkastajat tekivät vuoropäällikön tehtäviä keskimäärin enemmän kuin Vartiuksen rajavartioasemalla vuoropäällikön tehtävään määrätty virkamiehet, joiden vaatavuustaso kaikilla on vähintään 20. Henkilöstön käytön kannalta näyttää olevan ratkaisevaa se, onko kyseessä ympärivuokautinen rajanylityspaikka vai suljetaanko se yöajaksi, kuten Vartiuksen ja Raja-Joosepin rajavartioasemat. Ensisijaisesti suunnittelulla huolehditaan siitä, että kussakin työvuorossa on liikennemääristä riippumatta aina yksi työvuoropäällikkö. Vuoropäälliköiden määrään ei niinkään vaikuta liikennemäärät vaan aukioloajan pituus ja kattavuus.

Rajavartioliiton mukaan tehtävät tuli arvioida tehtävän tosiasiallisen sisällön perusteella eikä tehtävämääräyksen ja tehtävänimikkeen perusteella, jos ne ovat ristiriidassa keskenään. Niiralan rajatarkas-

"Oikeus on voittanut taas. Tehystä työstä maksetaan siihen kuuluva palkka. Rajavartioliiton toiminta on ollut huippuluokkaa, erittäin kärsivällistä ja pitkäjänteistä."

tusasemalla vanhemman rajatarkastajan tehtävään määrätty ja vaatavuustasolle arvioidut virkamiehet ovat työn tosiasiallisen sisällön perusteella tehneet vuoropäällikön vaatavuustason tehtäviä samalla tavalla kun Vaalimaan ja Nuijamaan rajatarkastusasemilla sekä Vartiuksen ja Raja-Joosepin rajavartioasemilla. Koska Niiralan rajatarkastusasemalla teetetty sijaisuusjärjestelyt eivät ole osapuolten tarkoittamia lyhytaikaisia ja epäsäännöllisiä järjestelyjä vaan pääosin säännöllisiä, etukäteen työvuoroluettelossa suunniteltuja työvuoroja, jotka eivät ole olleet tietyn vuoropäällikön RVLE:n määräyksessä (Dnro 71/17/23.4.2008) mainituista poissaolosta johtuvia, tulee tehtävät arvioida vuoropäällikön tehtävinä.

Osapuolet ovat yksimielisiä siitä, että Niiralan rajatarkastusasemalla rajatarkastajan tehtävään määrättyille, mutta tosiasiallisesti vuoropäällikön tehtäviä hoitaneille tulee maksaa tehtäväkohtainen palkkaus vaatavuustason 20,0 mukaisesti.

Asian osalta voidaan olla tyytyväisiä, että asiassa saavutettiin osapuolten kesken siedettävä ratkaisu. Valitettavaa asiassa on se, että asian vääntäminen kesti kohtuuttomasti ja yksimielisyyden saavuttamiseen käytetään tarpeettoman paljon voimavaroja.

(Lainaukset Niiralan rajanylityspaikan henkilöstöltä)



Säännöllinen säästäminen kannattaa aina

Säästämisen voit aloittaa esimerkiksi siirtämällä kuukausittain pienen summan tilille tai sijoitusrahastoon. Säästäminen ei siis vaadi suurta alkupääomaa, vaan vuosien saatossa pienistäkin säästöistä voi kertyä tuntuvat varat.

Aloita kuukausisäästäminen jo tänään. Soita ja varaa aika 0200 3000 (pvm/mpm) ma-pe 8-20.

Teemme sen mahdolliseksi

Keskuskatu 28
Suomussalmi
nordea.fi



Rajavartioliitto ja Pardia liittotapaamisessa

”Kysymys on leivästä!”

Palkansaajajärjestö Pardian ja Rajavartioliiton liittotapaaminen pidettiin 31.8.2009 Pardian toimistolla Itä-Pasilassa. Tapaamiseen osallistuivat Palkansaajajärjestö Pardiasta liiton puheenjohtaja Antti Palola ja kehittämisasiantuntija Anne Nordström. Rajavartioliitosta tapaamiseen osallistuivat puheenjohtaja Jorma Kariniemi ja pääluottamusmies Markku Pietikäinen. Tapaaminen on osa Pardian ja sen jäsenjärjestöjen välillä vuosittain käytäviä kehityskeskusteluja.



Ilmeet ovat vakavammat kun kyse on leivästä. Rajavartioliiton puheenjohtaja Jorma Kariniemi ja pääluottamusmies Markku Pietikäinen (vas) luovuttivat liittotapaamisessa Pardialle ruisleivän. Leivän otti vastaan Pardian puheenjohtaja Antti Palola (oik).



Ilmeet ovat aina iloisemmat kun kyse on mansikoista. Mansikat otti vastaan Pardian kehittämisasiantuntija Anne Nordström (oik).

Rajavartioliitto luovutti tilaisuuden aluksi Pardian toimistolle ruisleivän. ”Kysymys on leivästä” sanat antavat useita mielenyhtymiä. Ay-toiminnassa tarvitaan aina ruista ja sitä saa parhaiten ruisleivästä. Palkansaajajärjestö Pardian ja Rajavartioliiton toiminta, jopa elinehto on toiminnan jatkuva analysointi ja kehittäminen. Järjestöjen olemassaolo perustuvat sen jäseniin. Järjestöjen tehtävä on huolehtia jäsenten edunvalvonnasta – huolehtia

”leivästä”. Tämä ”leipä” on käsitettävä hyvin laajasti. Kyse on jäsenten taloudellisista, sosiaalisista ja henkisistä eduista. Toisaalta järjestöjen on itse arvostettava toimintaansa. Siksi ”mansikoitakin” saa nauttia. Toimintaan pitää suhtautua vakavasti, mutta ei ”elämää” suurempana eli kuolemanvakavana.

Yhteinen toiminta on Pardian kehittämisasiantuntija Anne Nordströmin mielestä kaiken perusta.

- ”Pardian toiminnan kehittämisessä tarvitaan kaikkien osapuolten näkemyksiä”, Anne tiivistää.

Pardian puheenjohtaja Antti Palola on todennut, että yhteisten linjojen saavuttaminen edellyttää rakentavaa keskustelua ja siksi tapaamiset ovat tärkeitä.

- ”Tästä on hyvä jatkaa”, Palola totesi tilaisuuden päätteeksi.



KESÄLAHDEN MAANSIIRTO OY

Palokankaantie 20, 59800 Kesälahti, Finland
Puh. (013) 686 610, fax (013) 371 341
e-mail: toimisto@kesalahdenmaansiirto.fi
www.kesalahdenmaansiirto.fi

Rajavartioliiton ja Merivartioliiton hallinnon edustajat yhteistapaamisessa

Yhteisillä tavoitteilla neuvotteluihin

Rajavartioliiton ja Merivartioliiton hallinnon edustajat tapasivat toisensa 9. syyskuuta 2009 Itä-Pasilan Järjestötalon saunakerroksessa.

- Näissä neuvotteluissa oli helppo löytää yhteiset tavoitteet, koska ongelmatkin ovat yhteisiä, totesi Rajavartioliiton puheenjohtaja Jorma Kariniemi tyytyväisenä.

- Tunnelma oli tilaisuudessa hyvä ja rakentava – tästä on hyvä jatkaa kohti varsinaisia neuvotteluja, totesi Merivartioliiton puheenjohtaja Juha Masalin.

Rajavartioliitto ja Merivartioliitto sopivat tavoitteiden lisäksi siitä, että he tarkastavat yhdessä työtaistelusuunnitelman ja järjestävät viikolla 43 ensimmäisen yhteisen työtaisteluharjoituksen.

Liitot eivät toivo työtaistelua, mutta kaikkeen on varauduttava, mikäli neuvottelemalla ei saavuteta hyväksyttävää ratkaisua.

- Rajavartioliiton kokemusta hyödynnetään yhteistä työtaisteluorganisaatiota koottaessa, kiteytti Kariniemi ja toivoi, ettei organisaatiota tarvitse koota tositoimiin.



Merivartioliiton Veikko Lehtosella (vas) sekä Rajavartioliiton Mikko Malisella ja Risto Heikkisellä ovat yhteiset tavoitteet kirkkaasti mielessä. Ongelmat nähdään hyvin samalla tavalla kummasakin liitossa he toteavat.

Mitä puheenjohtajat Juha Masalin (vas) ja Jorma Kariniemi tekevät hämärässä? Liitot tiivistävät yhteistyötä merkittävästi jatkossa. Neuvottelukierros on tulossa ja yhteinen kone on pantava kuntoon, he toteavat yhteen ääneen.



Teksti Jorma Kariniemi

Rajaturvallisuutta kehittämässä

Raja- ja merivartiokoulu järjesti 25.8. Otaniemessä kaikille avoimen seminaarin. Osallistujia oli tilaisuuden vetäjän mukaan ”Tupa täysi”. Saimme kuulla erittäin mielenkiintoisia luentoaiheita eri tutkimustuloksista. Rajakoulu oli saanut luennoitsijoiksi merkittäviä luennonpitäjiä.

Tilaisuuden avauksen jälkeen saimme kuulla komentajakapt. Tom Hanenin luentoa. Luennon aihe oli Turvallisuuden ilmiöt. Luennoilla käytiin läpi mm. onnettomuuksien syitä. Inhimillinen erehdys, mikä on monesti julkisuuteen annettu lausunto jostakin onnettomuuden syystä, onkin seurausta jostakin, se ei ole syy.

Siirtolaisuuden suunnista tulevaisuudessa oli luennoimassa Helsingin yliopiston dos Arno Tanner. Hän kertoi mm. siirtolaisuuden työntö- ja vetotekijöistä, muuttoliikkeeseen vaikuttajista ja kuinka muuttoliike jatkuu kehittyvästä maailmasta kehittyneeseen maailmaan. Uutena asiana kuulijoille varmaan tuli, kuinka demokratiastaan heikot maat elävät rahalahetyksin. Mitä tapahtuu, kun henkilöt eivät lähetä rahaa enää omaisilleen kotimaahansa.

Tulevaisuudessa on odotettavissa myös viljelymaan köyhtymistä, ja näin ollen nälkäpokolaisuus todennäköisesti lisääntyy.

Seuraavana kuulumme luennon ”Rajavartiolaitoksen riskianalyysi semioottisesta näkökulmasta”, luennoitsijana maj. Matti Pitkäniitty. Rajavartiolaitoksen alkaessa v.2000 tekemään riskianalyysiä vaikeutena oli nimenvallinta. Ensin valittiin nimi riskianalyysi ja sitten alettiin miettimään, mitä se pitää sisällään. Mitä riski on, se voi olla; todennäköisyys x vakavuus/laajuus, se on myös; raivo ja vaara. Rajavartiolaitoksessa on strategista, operatiivista ja taktista riskianalyysiä. Riskianalyysillä ennakoidaan lakisääteisten tehtävien hoitamiseen kohdistuvia haitallisena pidettäviä tapahtumia. Operatiivisen riskianalyysin tavoitteena on toiminnan laadun varmistaminen ja takti-

sella riskianalyysillä kustannustehokkuus. Toimintaa määrittävät riskit ovat valtaa. Näin ollen voisi kysyä ohjaako Rajavartiolaitoksen toimintaa pelkästään taktinen riskianalyysi strategisen riskianalyysin puuttuessa kokonaan?

Evl. Jaakko Hamunen luennoi rajatarkastuksien Jonotusteoriasta. Siinä Excel-taulukolla pelkistettiin kuinka paljon rajatarkastajia tarvitaan työvuoroon henkilöiden liikennemäärien ollessa tietyillä tasoilla. Tämä Jonotusteorian kehittäminen menee vielä jatkovalmisteluun ennen käyttöönottoa.

Seminaari oli hyvin onnistunut ja tällaiselle julkiselle seminaarille on varmasti tilausta myös jatkossa. Ensivuodeksi oli lupeissa vastaavanlainen seminaari.

Ilkka Laitinen jatkaa EU:n rajaturvallisuusviraston johtajana

“Frontexilta edellytetään entistä vahvempaa panosta EU:n rajaturvallisuudelle”

Tämän Rajaviesti-lehden teemana on Frontex. Kun Frontexin pääjohtajana toimii suomalainen rajamies, on luonnollista aloittaa teema hänen haastattelullaan. Ilkka Laitinen valittiin myös vastikään toiselle pääjohtajakaudelle, joka alkaa ensi toukokuussa ja ylennettiin kenraaliksi, joten siinäkin mielessä hänen haastattelunsa on varsin ajankohtainen.

Tehtävä, arvo ja nimi? *EU:n rajaturvallisuusvirasto Frontexin pääjohtaja prikaatikenraali Ilkka Laitinen*

Ikä? 47

Perhesuhteet? *Naimisissa, kaksi aikuista lasta (sallalainen ja muoniolainen)*

Vapaa-ajan harrastukset? *Eurooppalainen rajaturvallisuusyhteistyö, matkailu, kunto, hiihto, tennis, musiikki*

Aiemmat palveluspaikat ja tehtävät? *Varusmies ja va-palvelus Pohjois-Karjalan rajavartiostossa 1981-1982, Lapin rajavartiostossa eri tehtävissä 1985-1993, Kaakkois-Suomen rajavartiosto 1995-1998: rajatoimiston päällikkö ja apulaishomentaja, Rajavartiolaitoksen esikunta 1998-2000 ja 2002-2005: tiedotuspäällikkö, yksikön päällikkö sekä raja- ja meriosaston apulaisosastopäällikkö (oman tehtävän ohella EU:n riskianalyysikeskuksen johtaja 2003-2005), Ulkoasiainministeriö 2000-2002 (Suomen EU-edustusto) : erityisasiantuntija, Virkavapaalla 2005- (Frontex)*

Onnittelut valinnastanne Frontexin pääjohtajaksi uudeksi viisivuotiskaudeksi! Klassinen urheilukysymys: Miltä nyt tuntuu? *Parhaat kiitokset. Totta kai tuntuu hyvältä. Oli tärkeää, että Frontexin hallintoneuvosto halusi minun jatkavan enimmäisajan viisi vuotta ja erityisesti se, että päätös oli yksimielinen. Parempaa lähtökohtaa toiselle viisivuotiskaudelle ei olisi voinut olla. Se on hyväksi myös virastolle.*

Mitkä ovat mielestänne Frontexin lähitulevaisuuden suurimmat haasteet? *Viraston sisältä katsottuna haasteellisinta on vakiinnuttaa operatiiviset toimintamallit ja kehittää työn laatua. Lähtökohdat sille ovat erinomaiset, kiitos todella ammattitaitoisen*

henkilöstön ja jäsenvaltioiden rajavartiolaitosten tuen.

Euroopan unioni on parhaillaan valmistelussa seuraavaa oikeus- ja sisäasioiden viisivuotissuunnitelmaa, jota kutsutaan Tukholman ohjelmaksi. Se on jatkoa Suomen ensimmäisellä puheenjohtajakaudella vahvistetulle Tampereen ohjelmalle (1999-2004) ja Haagin ohjelmalle (2004-2009). Toinen merkittävä tekijä on Lissabonin sopimuksen toivottu voimaantulo. Frontexilta edellytetään entistä vahvempaa panosta EU:n rajaturvallisuudelle. Sen on voitava vaikuttaa laittoman maahantulon lisäksi myös kaikkeen sellaiseen rajat ylittävään rikollisuuteen, johon ylipäättään voidaan rajavalvonnan keinoin vaikuttaa. Tämä edellyttää riskianalyysijärjestelmän kehittämistä ja vaikuttavuuden parantamista. Jäsenvaltioiden osallistuminen yhteisiin operaatioihin on niin ikään suuri haaste. On myös mahdollista, että Frontex hankkii käyttöönsä omaa kalustoa. Kolmas merkittävä haaste liittyy yhteistyöhön kolmansien maiden kanssa.

Onko Frontexin budjetti riittävän kokoinen, jotta sillä on todellinen mahdollisuus kehittää EU:n rajaturvallisuutta? *EU:n päättäjät ovat viraston neljän vuoden toiminnan ajan huolehtineet riittävästä budjetista. Näyttää siltä, että tämä kehitys jatkuu huolimatta talouskriisistä.*

Mitkä ovat EU:n pahimmat laittoman maahantulon väylät ja kuinka näitä reittejä pyritään “tilkitsemään”? *Pelkästään tilastoja katsoessa suurimmat haasteet ovat maaraajoilla, joilla tapahtuu noin puolet kiinniotoista. Toisen puolikkaan jakavat aika tavalla tasan merirajat ja lentoasemat. Meritse tapahtuvan laittoman maahantulon tekotavat asettavat kuitenkin merirajat tärkeimpään asemaan. Siellä kysymys on ihmishenkien pelastamisesta ja*



Frontexin pääjohtaja prikaatikenraali Ilkka Laitinen. (Kuva: Hellevi Vahala)

erityisen törkeästä ihmissalakuljetuksesta. Välimeri ja Kanarian saaret ovat edelleen haastavimmat alueet. Maaraajoilla Turkin vastainen raja on sitkeästi rajamiesten riesana, kuten myös Keski-Euroopan itäinen, lähinnä Ukrainan vastainen maaraaja.

Onko Frontex onnistunut jättämään kädenjälkensä yksittäisiin jäsenvaltioihin käytännön tasolle esim. rajavalvontaan ja rajatarkastuksiin? *Yksi Frontexin strategisista tavoitteista on kehittää jäsenvaltioiden rajavalvontakykyä. Tämä tapahtuu koulutuksen kautta ja yhteensovittamalla parhaita toimintamalleja. Vaikka tämän tavoitteen päämäärä on kaukana tulevaisuudessa, on myönteisiä tuloksia nähtävissä jo nyt. Frontexin riskianalyysien laatua ja määrää on kehitetty voimakkaasti. Kun jäsenvaltioilla on parempi tilannekuva, ovat vastatoimetkin tehokkaammat.*

Mikä on Frontexin todellinen mahdollisuus vaikuttaa jäsenvaltioiden ulkorajavalvontaan, kun niistä kuitenkin vastaa jokainen jäsenvaltio itse? *Frontexilla ei ole tarvetta, valtuuksia eikä keinoja vaikuttaa jäsenvaltioiden kansalliseen rajavalvontaan. Niillä on vastuu ja toisaalta valta ratkaista miten ja millaisilla resursseilla tehtävä hoidetaan. Frontex vastaa jäsenvaltioiden välisen operatiivisen yhteistyön koordinoinnista ja antaa tukea jäsenvaltioille eri keinoin.*

Ulkorajojen tilannekuva kuitenkin edellyttää sitä, että myös rajavallvonnan heikot kohdat ovat tiedossa. Tässä ja aina rakentavassa mielessä Frontex seuraa ja analysoi jäsenvaltioiden rajaturvallisuusjärjestelmien toimivuutta, tulevaisuudessa entistä enemmän.

Kuinka suurena haasteena Frontex näkee tiedonkulun kehittämisen EU:n jäsenvaltiosta toiseen, jotta ajankohtainen ja nopeaa reagointia tarvitseva tieto välittyy sitä tarvitseville, eikä jää pyörimään byrokratian rattaisiin? Frontex on onnistunut sitkeän työn tuloksena verkottamaan jäsenvaltioiden kansalliset riskianalyyttiset. Tätä verkostoa kutsutaan Frontexin riskianalyyttiverkostoksi (FRAN). Operatiivinen tieto, riskianalyysit ja tilannekuva välitetään tämän verkoston kautta. Muu operatiivinen yhteydenpito on kanavoitu Frontexin tilannekeskuksen ja jäsenvaltioiden pysyvien yhteispisteiden välillä ja niiden kesken. Nämä verkostot takaavat sen, että jäsenvaltioilla on käytännössä sama tilannekuva ja tieto, mitä Frontexin esikunnassakin. On sitten jäsenvaltioiden rajavartiolaitosten vastuulla huolehtia siitä, että tarvittava tieto ohjautuu alueelliselle ja paikalliselle tasolle.

Kuinka tärkeää on rajavartiomiesten yhtenäinen koulutus koko EU:n alueella? Rajavartioiden ammattitaidon kehittämistä ei voida korostaa liikaa. Sen mukana järjestelmä seisoo tai kaatuu, riippumatta siitä, millaista teknistä kalustoa on käytettävissä. Schengen-järjestelmän vuoksi rajavallvonta on tänä päivänä eurooppalainen asia, vaikka vastuun siitä kantavatkin jäsenvaltiot. Yhtenäinen koulutustausta ja ammattitaito ovat niin ikään omiaan vahvistamaan jäsenvaltioiden keskinäistä luottamusta.

Suomen rajavallvonnan ja rajatarkastusten taso on tunnetusti laadukasta. Missä asioissa Rajavartiolaitoksella olisi mielestänne eniten kehitettävää ja parannettavaa, kun katsotaan Frontexin näkökulmasta? Suomen rajavartiolaitos on Euroopan eliittiä. Sillä on erittäin ammattitaitoinen ja motivoitunut henkilöstö, toimiva organisaatio ja nykyaikainen kalusto. Viranomaisien välinen yhteistyö toimii esimerkillisesti. Sen lisäksi rajavartiolaitos nauttii paikallisen väestön ja päätöksentekijöiden luottamusta. On selvää, että kehittämisen varaa on jatkuvasti ja kaikilla tulosalueilla. Mikään ei ole rempallaan.

Suomalaisen rajamiehen reviiiri on viime vuosina levinnyt Suomen rajojen ulkopuolelle muihin EU-maihin kehittämään eurooppalaista rajaturvallisuutta. Miltä tu-



Ajoneuvotarkastusta rajanylityspaikalla Frontexin RABIT -ryhmän jäsenen toimesta. (Kuva: Euroopan Komission Audiovisuaalinen Palvelu)

levaisuus tässä suhteessa näyttää? Kaikki merkit viittavat siihen, että eurooppalainen rajaturvallisuusyhteistyö vahvistuu sekä määrällisesti että laatuunsa puolesta. Operatiivinen EU-yhteistyö on siten pysyvä ja olennainen osa myös kansallista rajaturvallisuutta.

Suomessa RVL:n työntekijöiden työsuhteen ehdot ovat kohtuullisella tasolla, mutta kaikissa jäsenvaltioissa ei näin ole. Tämä varmasti omalta osaltaan houkuttaa esimerkiksi korruptioon. Ollaanko Frontexin kautta yhtenäistämässä paitsi rajavallvontaa ja -tarkastuksia, myös palvelussuhteen ehtoja? Palvelussuhteasioissa, samoin kuin rajavallvonnan operatiivisissa ratkaisuissa ei Frontexilla eikä Euroopan unionilla ole kovin paljon vaikutusmahdollisuuksia. Ne kuuluvat yksiselitteisesti kansalliseen toimivaltaan. Palvelussuhteen ehdot ovat pitkän kehitystyön tulos ja niistä ratkaisut tehdään ottaen huomioon jäsenvaltioiden lainsäädäntö, yleinen ja valtionhallinnon palkkataso. Yleisesti ottaen EU:ssa harmonisointi tarkoittaa tavallisesti pienintä yhteistä nimittäjää. Siinäkin on riskinsä.

Frontexin eri operaatioissa käyvät virkamiehet ovat usein joutuneet komennuksen jälkeen vääntämään kättä saamatta jääneiden rahojensa perään. Miksi eri jäsenmaiden virkamiehille ei voisi maksaa samansuuruisia päivärahaa, esim. EU-päivärahaa? Tätä asiaa on Frontexissa käsitelty pitkään, perusteellisesti ja hartaasti. Tilanne on kuitenkin sellainen, että muiden kuin EU-virkamiesten päivärahat määritetään kansallisen lainsäädännön mukaisesti. EU-lainsäädäntö ei voi ajaa sen ylitse. Toisaalta Frontexin perustamisasetus yksiselitteisesti määrää, että

virasto maksaa jäsenvaltioille takaisin toiminnasta aiheutuneita kustannuksia. Tästä syystä Frontex ei voi maksaa suoraan operaatioihin osallistuville rajavarti-joille, vaan rajavartioloitoksille. Käytäntö on sama myös muilla vastaavankaltaisilla EU- virastoilla. Ainoa tapa harmonisoida esimerkiksi päivärahoja on tehdä se kansallisen lainsäädännön kautta.

Nähdäänkö Frontexilla tulevaisuudessa omaa henkilökuntaa ja kalustoa operatiivisissa tehtävissä? Siltä näyttää kaluston osalta. Jotta Frontexin operatiivista ja reaktiokykyä voidaan kehittää tarpeiden mukaan, on sillä oltava tarvittavaa kalustoa käytettävissään. On nähtävissä, että jäsenvaltioiden kyky lähettää erityisesti aluksia ja ilma-aluksia on saavuttamassa lakipisteensä. Tämä ei tarkoita EU:n ulkorajavallvonnan ylikansallistamista. Jäsenvaltioilla on kiistaton vastuu ja suvereniteetti ulkorajavallvonnasta. Frontexin johtama EU-yhteistyö on siksi nähtävä täydentävänä elementtinä aivan kuten tähänkin saakka.

Terveisenne Rajavartiolaitoksen henkilöstölle? Suomalaiset rajavartiomiehet, jotka osallistuvat EU-operaatioihin ovat eurooppalaista parhaimmistoa ellei parhaita. Motivaatio ja osaaminen on huippuluokkaa. Eurooppalaiset kokemukset ovat omiaan kohottamaan itsetuntoa terveellä tavalla. Toivon todella, että mahdollisimman moni rajamies, palveluspaikasta tai arvosta riippumatta hakeutuu kansainvälisiin tehtäviin. Siinä voi antaa paljon, mutta myös saa paljon. Tämä kuulostaa kuluneelta kliseeltä, mutta tarkoitan todella sitä: olkaa ylpeitä itsestänne, rajavartioloitoksestanne ja isänmaastanne.

Eurooppalaista rajavalvontaa harmonisoidaan ja integraatio syvenee

Eurooppalaisen rajavalvontahenkilöstön on verkostoiduttava ja lisättävä yhteistoimintaa

Rajavartioliiton aloitteesta Palkansaajajärjestö Pardia ja Rajavartioliitto ovat ryhtyneet kehittämään rajavalvontahenkilöstön verkostoitumista ja kansainvälistä toimintaa. Eurooppalaisittain rajavalvontaa on harmonisoitu jo pitkään. Rajavalvonnan yhä syvenevä integraatio jo Shengenin sopimuksen myötä edellyttää myös rajavalvontahenkilöstön ay-toiminnan laajentamista kansainvälisesti ja erityisesti ulkorajan valvonnasta vastaavien jäsenvaltioiden välillä.

Suomessa on pitkät perinteet turvallisuus- ja puolustusalan henkilöstön edunvalvonnassa ja ay-toiminnassa. Rajavartioliitto on rajavartiolaitoksen suurin henkilöstöjärjestö, joka on toiminut henkilöstön edunvalvojana yli 50 vuotta. Miten asiat sitten ovat Euroopan tasolla?

- Asian suhteen on oltava aloitteellinen, toteavat hanketta eteenpäin vievät Palkansaajajärjestö Pardian kansainvälisten asioiden vastaava asiantuntija Päivikki Kumpulainen ja Rajavartioliiton pääluottamusmies Markku Pietikäinen. Asia on saanut hyvän vastaanoton EPSU:ssa.

Päivikki Kumpulaisen mukaan EPSU:n valtionkomiteassa käytiin keskustelua myös siitä, että EPSU:n puitteissa olisi tärkeää järjestää rajavartiointiin ja näiden ryhmien edunvalvontaan liittyvä laajempi seminaari lähivuosina. EPSU:n edustaja onkin tiedustellut, olisiko Pardiassa mahdollisuutta tällaisen tilaisuuden koordinointiin. Tähän on Pardian johdon taholta näytetty vihreää valoa. Pardiassa odotetaan tämän tärkeän foorumin järjestelyaloitetta EPSU:lta.

- Foorumin toteutuminen avaa uuden sivun eurooppalaisen rajavalvontahenkilöstön edunvalvonnassa, uskoo Rajavartioliiton pääluottamusmies Markku Pietikäinen.

- Pardian aloitetta EPSU:n rajavartijaverkoston perustamisesta pidettiin ajankohtaisena ja tärkeänä, ja se otettiin mielenkiinnolla vastaan, Päivikki Kumpulainen jatkaa.

Pääluottamusmies Markku Pietikäisen mukaan Pardilla on ratkaiseva merkitys verkostoitumisessa. Verkostoituminen ei tapahdu itsestään vaan se vaatii työtä.

- Pardian kansainvälisillä yhteiskuntasuhteilla on tässä työssä suuri merkitys,



Pardian kansainvälisten asioiden vastaava asiantuntija Päivikki Kumpulainen (vas) ja Rajavartioliiton pääluottamusmies Markku Pietikäinen käyvät läpi EPSU:lle rajavalvontahenkilöstön verkostoitumista kartoittavaa kyselyä.

Markku Pietikäinen painottaa.

Pietikäinen muistuttaa, että rajavalvonta on nähtävä laajasti, koska se pitää nykytieteen mukaan sisällään niin rajavalvonnan kuin rajatarkastukset.

- Henkilöstökirjo on näin hyvin laaja rajatarkastuksesta, rikostorjuntaan aina perinteiseen raja- ja merivalvontaan saakka. Tukitoiminnot ovat tärkeä osa rajavartiolaitosta vaikka sitä ollaan koko ajan ulkoistamassa, Pietikäinen katsoo.

Miksi, miten ja millaista kansainvälistä edunvalvontaa?

Palkansaajien ja kansalaisten kannalta tärkeät kysymykset lisääntyvät jatkuvasti syvenevässä ja laajenevassa Euroopan Unionissa.

- Viimeisin, kaikkia syvästi koskettava asia on talouskriisi, jossa nyt ryemme, toteaa Päivikki Kumpulainen. Hänestä kansallinen edunvalvonta on laajentunut

osaksi eurooppalaista ja myös globaalia edunvalvontaa.

- Jos mieltä olla varteenotettava, kansallisesti vaikuttava edunvalvontajärjestö, on sitä oltava myös kansainvälisessä toiminnassa. Näin voidaan parhaiten ja kokonaisvaltaisesti vaikuttaa jäsenten asemaan ja palvelussuhteenehtoihin, Päivikki Kumpulainen korostaa.

- Näin on myös rajavalvonnan ja rajavalvontahenkilöstön osalta, pääluottamusmies Markku Pietikäinen muistuttaa.

Päivikin mukaan Pardian tontti tässä työssä on eritoten pohjoismainen ja eurooppalainen yhteistyö ja vaikuttaminen.

- Teemme sitä monella tasolla ja monin eri tavoin. Isoissa kysymyksissä, kuten esimerkiksi talouskriisiin ja julkiseen rahoitukseen liittyvissä kysymyksissä vaikutamme sekä keskusjärjestömme STTK:n kautta että suoraan Euroopan tason järjestössämme EPSU:ssa ja sen pohjoismaisessa vaalipiirissä, hän kiteyttää ja jatkaa, että EPSU:ssa keskeisin paikka on valtionkomitea, jonka jäsen Pardian puheenjohtaja on. Pardian puheenjohtaja on myös EPSU:n hallituksen jäsen.

Eurooppalaisen rajavalvontahenkilöstön yhteistyöhön on tarvetta

Pietikäisen mukaan Rajavartioliitolla on myös kiinnostusta ja tarve Eurooppa tason yhteistyöhön. Painetta yhteistyöhön, jopa yhteisiin näkökantoihin ja kannanottoihin luovat monet ajassa tapahtuvat asiat. Liikkuvuus lisääntyy koko ajan, EU:n komissio ja EU:n jäsenvaltioiden operatiivisesta ulkorajayhteistyöstä huolehtiva virasto Frontex sovittavat yhteen rajavalvontaan liittyviä toimia ja Schengen-alue yhtenäistää rajavalvontaa.

- Komission, parlamentin ja kansalliset tavoitteet eivät välttämättä ole samantyyppiset, toteaa pääluottamusmies Markku Pietikäinen.

Pietikäisen mukaan ympäristön muutoksesta johtuvat edunvalvonnan tarpeet, niiden muutokset, eurooppalaisen edunvalvonnan ja sopimustoiminnan käytäntöjen seuraaminen, niiden hyvät ja huonot käytännöt, henkilöstön oikeusaseman, oikeussuojakeinojen ja palvelussuhteen ehtojen kartoittaminen, koulutuskysymykset muun muassa vaativat eurooppalaista yhteistyötä myös työntekijöiden edunvalvonnan alueella.

Miten vaikutamme?

Päivikki Kumpulaisen mukaan Eurooppa tason järjestömme keskeinen tehtävä on seurata EU:n valmistelua ja päätöksente-

koa, jolla on vaikutusta julkiseen sektoriin ja sen työntekijöihin ja vaikuttaa näissä kysymyksissä ja jatkaa, että keskeinen tehtävä on edistää ay-oikeuksia julkisessa ja valtionhallinnossa, sillä ne ovat Euroopan tasolla usein suppeampi kuin muilla aloilla.

- Myös Euroopan Parlamentti on yhä tärkeämpi lainsäädännön valmisteluun vaikuttaessa. Tässä työssä juuri valtionkomitea on suuntaviivoja ja neuvoja-antava elin valtionsektorin osalta. Komitea evästää EPSU:n toimijat kansallisilla näkökannoilla ja tietämyksellä, Päivikki huomauttaa.

Päivikki kertoo, että keskeinen vaikuttamiskohde ja vuoropuhelukumppani EPSU:laisen valtionkomitean kannalta ovat myös Euroopan tasolla verkottuneesti ja aktiivisesti toimiva valtionhallinnon pääjohtajaverkosto ja sen valmistelevat virkamiestyöryhmät. Pääjohtajat toimivat systemaattisesti ja laativat suuntaviivoja eurooppalaista valtion keskushallinnon kehittämiseksi kaksivuotissuunnitelmansa pohjalta.

Jäsenjärjestöt valitsevat oman alansa toimintamallin – myös rajavartijat

Monet Pardian jäsenliitot ovat verkottuneet ja organisoituneet eri tavoin eurooppalaisittain ja pohjoismaisittain. Liitot ja eri toimialat ovat joustavasti tehneet yhteistyötä itselleen parhaaksi katsomalla tavalla. Joillakin, kuten esimerkiksi poliiseilla, verovirkailijoilla ja tullin pardialaisilla järjestöillä on sekä pohjoismaiset että eurooppalaiset yhteistyöorganisaatiot, joissa pohditaan oman alan kysymyksiä. Jotkut liitot tekevät puolestaan pelkästään pohjoismaista yhteistyötä. Edellä mainitun lisäksi kaikki Pardian valtion sektorin jäsenliitot siis kuuluvat Pardian kautta EPSU:un.

- On tärkeää huomata, että vain EPSU:lla on unionin vahvistama virallinen asema Euroopan tason vuoropuhelussa eli vaikuttamis- ja neuvottelutoiminnassa, Päivikki toteaa.

Julkista alaa edustavan EPSU:n sisällä toimivat myös eri vastuuhenkilöiden vetäminä ja eri komiteoiden alla erilliset alakohtaiset verkostot pardialaisittain tärkeillä vankilavirkailijoiden ja palomiesaloilla. Tätä verkostotoimintaa kehitellään myös muille aloille. Rajavartioliiton ja Pardian aloitteesta viime kevään ryhdyttiin selvittämään mahdollisuuksia muodostaa eurooppalainen rajavartijaverkosto.

- Tätä työtä teemme siis parhaillaan EPSU:n valtionkomiteassa. Nyt kiinnostuksensa asiaan ovat jo eräät maat ilmaisseet, mutta asiaa pitää vielä valmistella, Päivikki toteaa.

Mikä European Federation of Public Service Unions on?

Faktaa: European Federation of Public Service Unions, EPSU on Euroopan tason julkisen alan ammattiliitto, joka edustaa yli 200 ammattiliittoa ja 8 miljoonaa julkisessa palvelussa työskentelevää jäsentä. EPSU on kaikkein edustavin järjestö julkisella alalla. EPSU on perustettu vuonna 1978. EPSU:n puheenjohtajana toimii Anne-Marie Perret, ranskalaisesta FGF-FO:sta Carola Fischbach-Pyttel on EPSU:n pääsihteeri. Palkansaajajärjestö Pardian puheenjohtaja Antti Palola on EPSU:n hallituksen jäsen.

Mitkä asiat ovat "Eurooppalistalla"

Päivikin mukaan, työelämän alalla Eurooppa tason asialistalla on myös palkansaajille tärkeitä asioita kuten ay- ja työelämän oikeudet, työympäristö ja -suojelu, sisämarkkinat, palveluiden ja työntekijöiden vapaa liikkuvuus, tasa-arvo ja näihin liittyvä työlainsäädäntö. Myös ympäristökysymykset ja niiden työelämävaikutukset nousevat yhä tärkeämmiksi.

- Puolustus- ja turvallisuusalan järjestäytymisoikeus ei ole eurooppalaisittainkaan itsestäänselvyys. Suomalaisella ay-osuamisella on varmasti tässä suhteessa paljon annettavaa, Pietikäinen uskoo.

Viimeisten kahden vuoden aikana esillä on ollut eurooppalaisen työaikalainsäädännön (työaikadirektiivin) muuttaminen työntekijöille epäedulliseksi. Eurooppalainen ay-liike saavutti asiassa tässä vaiheessa tavoitteensa edellisen parlamentin ja omien kansallisten edustajiensa välityksellä. Ensimmäisessä Suomessa ajateltiin, että direktiivin muutos ei vaikuta mitenkään suomalaisen työelämään. Mutta kun direktiivissä todettiin muun muassa, että työpaikoilla vietetty päivystysaika ei ole työaikaa, on selvää, että asia oli otettava vakavasti ja kysyttävä, mitä paineita tämä ja jopa 60 tunnin työviikon mahdollistava direktiivi luo Suomen työaikalainsäädännölle ja sitä kautta edustamiemme alojen työaikoihin?

- Rajavalvonnan osalta Frontex-operatiot voivat olla yksi konkreettinen esimerkki, Pietikäinen toteaa.

Päivikki Kumpulaisen mukaan myös julkisten palvelujen asema, laatu ja tarjonta ovat tärkeitä kansalaisille ja julkisen sektorin työntekijöille.

- Koko maailman ja Euroopan trendihän

on, että niitä tulee mahdollisimman laajasti vapauttaa markkinoille. Palveluja voidaan kuitenkin suojella ja kehittää Euroopan tasoisella lainsäädännöllä tai muulla ohjauksella, jos niin halutaan. Julkisen alan liitot haluavat niin tapahtuvan, Päivikki tähdentää.

Hyvänä asiana Päivikki toteaa, että kaikkien direktiivien vaikutus ei kuitenkaan ole negatiivinen.

– Esimerkiksi samapalkkadirektiivi on edistänyt Suomen samapalkkakeskustelua ja tavoitteita, kuten samapalkkaisuusohjelmaa, jossa on tavoitteena tasoittaa palkkaeroa viisi prosenttia vuoteen 2015 mennessä, Päivikki uskoo.

Myös sopimuksia solmitaan

Päivikin mukaan on syytä huomata, että Eurooppa tason työntekijä- ja työnantaja-järjestöt solmivat sopimuksia ja laativat

suosituksia työelämän kysymyksistä. Sen jälkeen ne saatetaan kansalliseen käytäntöön (implementoidaan) jäsenmaissa. Tällaisia sopimuksia on tehty muun muassa etätöystä ja työperäisestä stressistä. Myös Suomen valtion etätöysopimus juontuu EU-direktiivistä.

– Kun Euroopan keskusjärjestötasolla tehdään sopimuksia, Pardia tehtävänä on seurata sekä Euroopan tason järjestöme että STTK:n kautta mitä neuvotteluissa tapahtuu ja mitä sopimukset sisältävät. Ja kun Euroopan komissio laatii työelämän direktiivejä, Pardia on valppaana ja katsoo mitä ne voivat tarkoittaa käytännössä Suomen valtiosektorilla, Päivikki korostaa.

Valtion sektori vaatii vuoropuhelua

Päivikki toteaa ilokseen, että vuoden 2005 jälkeen myös valtion sektorin neuvotte-

lutoiminta (sosiaalidialogi) piristyi. Silloin luotiin Euroopan tasolle epävirallinen valtion sektorin vuoropuhelu.

– Käytännössä siis neuvottelemme Euroopan jäsenmaiden työmarkkinajohtajien kanssa valtionhallinnon kehittämiseen ja sen työelämä ja henkilöstövaikutuksista. Asioita ovat olleet muun muassa e-hallinto, johtaminen, palkitseminen – johtavana ajatuksena työnantajapuolella tehokkuuden ja tuottavuuden lisääminen. Myös työstressistä ja tasa-arvokysymyksistä on laadittu yhteisiä kannanottoja. Tavoitteemme on vakinaistaa myös valtion vuoropuhelujärjestelmä. Asiasta on tarkoitus päättää tämän syksyn aikana Ruotsin puheenjohtajakaudella, kertoo Päivikki aikataulusta.

FRONTEX-maailmaa aluesihteerin silmin

Frontex-matkojen järjestely- ja jälkityöt rantautuivat hallintoyksiköihin kokonaisuudessaan vuoden 2008 alusta. Olin päässyt tutustumaan aiheeseen luvattuani ihan uteliaisuuttani auttaa vuoden 2007 viimeisiin lukeutuneen Frontex-operaation matkajärjestelyissä ja paperitöissä omien miesten osalta. Silloin homma tuntui virkistävältä vaihtelulta, mutta en osannut odottaa, mitä kaikkea työ tuo tullessaan.

Muistan vuodesta 2008 sen, että pahimpina aikoina toivoin sairastuvani, että saisin maata kotona vuoteessa ja levätä kunnolla. Varmaan johtuu jonkinlaisesta sähköviasta päänupissa, että kun tällaisia reissujärjestelyjä ryhtyy hoitamaan, niin niihin paneutuu oikein tosissaan ja korvausanomuksen laadinnastakin tulee

suorastaan kunniakysymys. Helmikuusta alkaen joulukuuhun asti tulin osallistuneeksi 14 eri Frontex-reissun järjestelyihin ja 12 hoidin korvausanomusta myöten loppuun. Vähemmästäkin menee sisäisen koneiston mittarit kriittisen puolelle, kun lisäksi pitäisi vielä pystyä hoitamaan omat tavalliset työtkin.

Suurin kynnyks näiden asioiden hoitamiseen oli se, että kaikki piti hoitaa englannin kielellä, mutta onneksi pystyi käyttämään sähköpostia. Taisin kyllä muutaman kerran nähdä kuvitelmissani, miten Frontexin virkailijat Varsovassa nauravat kippurassa aluesihteerin Sutelan valitsemille ilmaisuille, mutta en antanut sen häiritä. Kirjoittamiseen pystyy kuitenkin panostamaan jotenkin paremmin, kuin puhumiseen – ainakin tällainen keski-ikäinen merkonomi, joka

on viimeksi käyttänyt puhuttua englanninkielistä maailmassa selviämiseen yli 20 vuotta sitten.

Tosin sen kerran, kun olin laittanut liikkeelle vuoden toisen korvausanomuksen, sain puhelinsitoon numerosta, joka hädin tuskin mahtui puhelimeni näyttöruutuun. Nappasin vanhaan tyyliin luurin ja latelin vakiolitania. Toisesta päästä kuului pehmeä, englantia lievästi murtava naisääni, joka sanoi: "Hello, this is Jolanta Sobiesiek from Frontex. Am I speaking with mrs Sutela?" Suorastaan tunsin, miten veri valui kohisten varpaisiini ja kaikki kielitaito lennähti päästäni jonnekin avaruuteen. Änkytin jotain vastaukseksi ja terästäydyn ymmärtämään, mistä on kysymys. Rouva Sobiesiek oli hyvin ymmärtäväinen ja ystävällinen ja onnistuin selvittämään, mistä oli kysymys ja mistä se johtui. Olin tehnyt yhden vaivaisen yhteenlaskuvirheen, jonka seurauksena korvausanomuksen loppusumma oli väärin. Oikaisimme virheen siinä puhelinkeskustelussa ja aikanaan tilille naksatti sentilleen oikea summa. Sähköhdyksellä selvittiin siitä kommelluksesta. Noloimman kolauksen sain kerrasta, jolloin vastaanottajan nimen perusteella aloitin viestin sanoilla Dear Mr Tornay ja sain seuraavassa viestissä hyttävän sävyisen oikaisun, että kyseessä onkin Mrs Tornay. Mutta mistä näitä voisi tietää? Tuon tapauksen jälkeen lisäsin omaan englanninkieliseen allekirjoitukseeni nimen eteen Mrs -lyhenteen, jottei vastapuolella sattuisi moisia väärinkäsityksiä. (Tosin Sari on kansainvälinen nimi ja



Kuva: Tommi Roth

tarkoittaa intialaisen naisen vaatetta, joten kuka antaisi tuollaisen nimen pojalleen?)

Eniten järjestelyissä rassasi ja rassaa edelleen se, että tieto Frontexistä Suomeen kulkee vähän turhan nihkeästi. Toisinaan ajattelin, että tuolla Euroopan metropoleissa ei varmaan ole helppoa ymmärtää sitä, että näin pienessä maassa kuin Suomi on, voi matkustaminen olla yllättävän mutkikasta. Ei meiltä noin vain hypätä suoraan ensimmäiseen sopivaan lentokoneeseen, vaan aluksi pitää matkustaa junalla, vuokra-autolla tai kotimaan lennoilla, että päästään edes Helsinkiin. Sielläkin saattaa joutua viettämään yhden ylimääräisen yön hotellissa, jotta on paikalla lentokentällä riittävän aikaisin, eikä aina voi luottaa siihen, että hotellissa varmasti on tilaa juuri silloin, kun sitä tarvitsisi. Nämä kaikki aiheuttavat korvausanomuksissa lisäselvitysten tarvetta ja matkasihteerille harmaita hiuksia.

Kulttuurierojen tiliin voi sitten taas pistää sen, että esimerkiksi ulkomaisista hotelleista ei saa vastausta yhtä nopeasti ja joustavasti kuin suomalaisista hotelleista.

Kun sitten on saanut matkat varatuksi ja porukan ulkomaille, ei voi vieläkään hengittää vapaasti, sillä aina on olemassa mahdollisuus, että matkalla jotain menee pieleen. Esimerkiksi se veret seisauttava puhelinsoitto, jossa matkaaajat ilmoittivat saapuneensa perille Slovakiaan, mutta matkatavarat aseet mukaan lukien olivat kadonneet matkalla. Mitäpä siinä sitten teet täältä käsin muuta, kuin kehotat painostamaan lentokenttävirikailijoita jäljittämään tavarat ja hankkimaan ne takaisin. Onneksi kaikki kadonneet tavarat saapuivat perässä suhteellisen pian.

Osa kommelluksista selviää vasta jälkikäteen, kun matkalaskua tarkastaessaan huomaa nipun aivan outoja matkustuskuluja. Selviää, että isäntämaa ei lupauksesta huolimatta ollutkaan järjestänyt jatkokuljetuksia ja porukka oli joutunut matkustamaan omin neuvoin junalla kohteeseensa. Onneksi ei tarvitsen itseen lähteä seikkailemaan vastaavalla tavalla.

Myönnän toki, että alussa pyrin hyysämään matkaaajia liikaakin, mutta sen asian olen pyrkinyt oikaisemaan. Alkuvaiheen rutiinimaiset paperityöt olen jättänyt kokonaan matkustajien huoleksi. Sen sijaan matkasuunnitelmien ja matkalaskujen tallentamisessa autan useinkin, mikä taas vähentää jälkiselvittelyjen tarvetta. Samalla tulee tarkastetuksi, että kaikille kuluille löytyy asianmukaiset kuitit ja mikäli jotain on kadonnut, voidaan läksytyskin hoitaa samalla kertaa. Päätellen siitä, miten kiltisti tämä Frontex-porukka täällä kantaa



Kuva: Tommi Roth

kuittinsa aina minibaarin lappuja myöten pöydälleni, olen onnistunut herättämään jonkinasteista kauhua.

Tämä vuosi on tuonut tullessaan uudet haasteet ja kommellukset, joista pahin oli onnettomien sattumusten ja väärinkäsitysten summana tekemättä jäänyt korvausanomus. Onneksi Frontex ihmetteli, kun ei kaikille meinaa raha kelvata ja asia tuli kuntoon vaikkakin rimaa hipoen. Haasteesta kävi hyvin toukokuinen nopean toiminnan joukkojen harjoitus, josta tieto tuli vastuuhenkilölle torstai-iltana ja maanantaina piti olla jo lentokoneessa. Sekin onnistui, vaikka välillä piti hikeä pyyhkiä, kun ei voinut olla varma sähköpostin toimivuudesta ja viestien kulkeutumisesta. Onneksi sentään puhelimet toimivat.

Korvausanomuksen tekeminen onkin sitten se hermot hautaan saattava viimeinen niitti. Matkalaskun käsittelyn jälkeen kerätään kaikki matkaan liittyvät kuitit ja laskut ja ryhdytään sovittamaan niiden summia Frontexin toimittaman korvausanomuksen riveille. Matkan monimutkaisuudesta riippuen kuitteja on henkilöä kohden 5 - 10 kpl. (Kun matkalaisia on yhteensä viisi, voitte laskeskella mielessänne, mikä määrä kuitteja tuohon koko nippuun sisältyy!) Jonkinlaisen järjestyksen silti löytää, jos

kuitteja ei liimata A4-arkille, mutta kun tässäkin on eroja eri vartiostojen välillä. Jos kuitit on liimattu sekaisin eri arkeille, niitä on mahdoton saada järkevään järjestykseen ja lisäksi liima syö tekstin lämpöherkstä paperista lähes näkymättömiin.

Kaiken kaikkiaan Frontexin mukanaan tuomat lisätyöt ovat aiheuttaneet useita migreenikohtauksia ja syvää uupumusta, enkä suuremmin itkisi perään, mikäli nämä työt otettaisiin pois täältä ruohonjuuritasolta. Tälläkin hetkellä on porukkaa Kreikan suunnassa Focal Point 2009 -operaation puitteissa ja koska vuoden loppuun on vielä erinäisiä kuukausia aikaa, niin luultavasti näitä reissuja ehtii vielä tulla eteen useampiakin. Ehkä sujuvin ratkaisu olisi keskittää kaikki Frontexin matkoihin liittyvät asiat yhdelle taholle koko Rajavartiolaitoksen osalta. En kuitenkaan tarkoita tällä yhtä henkilöä, sillä se ei riitä. Tulisi perustaa sopiva tiimi, joka pitäisi langat tasapuolisesti käsissään ja varmistaisi, etteivät talon jo muutenkin vähäiset varat hupene maailmanmatkailuun.

Vaikka alkuperäisessä suunnitelmassa loppuvuosi näyttäisi minun kannaltani hiljaiselta, niin en kuitenkaan aikaisempien kokemusten perusteella luota siihen. Vielä ehtii tapahtua...

Sari Sutela



"Kuinka voimme palvella?"

Toimitamme asiakkaidemme tarpeisiin soveltuvat järjestelmät, hoidamme niiden huolto- ja ylläpitotoimet, annamme apua niiden käytössä, koulutamme ja huolehdimme asianmukaisesta dokumentoinnista.

Etähallinta-, vikadiagnostiikka- ja etävalvontapalvelumme varmistavat järjestelmien tehokkaan ja häiriöttömän toiminnan vapauttaen asiakkaamme resursseja ydinliiketoimintaan.

Turvallisuutta hallitsemme etänä ja ylläpidämme paikallisesti maankattavalla palveluorganisaatiollamme. Olemme tehtävässämme myös yli 20 vuoden kokemuksella kustannustehokkaita.

Lue lisää osoitteesta www.niscayah.fi.



Drontal® Droncit®



PIDÄ HUOLTA LEMMIKISTÄSI – HOIDA POIS KIUASALLISET LOISET

Kätevät, kerta-annettavat tabletit tehoavat kaikkiin yleisimpiin sisäloisiin. Muista myös isojen koirien oma tabletti – Drontal® comp. Forte.



Drontal® comp. vet
Droncit® vet.
Drontal® comp. Forte vet.



HYVINVOINTIA RAKENTAMASSA

ORION PHARMA ELÄINLÄÄKKEET
PL 425, 20101 Turku, puh. 010 4261, faksi 010 426 7771, www.drontal.fi

Drontal® comp. vet. tabl. Febanteeli 150 mg, Pyranteeliembonaatti 144 mg, Pratsikvanteli 50 mg. Pakkauskoot: 2 ja 24 tabl. Käyttö: Koirien pyörö- ja heisimatojen häätö. Ei suositella nartuille tiineyden kahden ensimmäisen kolmanneksen aikana. Annostus: 1 tabl./10 kg. **Drontal® comp. Forte vet. tabl.** Febanteeli 525 mg, Pyranteeliembonaatti 504 mg, Pratsikvanteli 175 mg. Pakkauskoot: 2 ja 10 tabl. Käyttö: Koirien pyörö- ja heisimatojen häätö. Ei suositella nartuille tiineyden kahden ensimmäisen kolmanneksen aikana. Annostus: 1 tabl./35 kg. **Droncit® vet. tabl.** Pratsikvanteli 50 mg. Pakkauskoot: 2 ja 20 tabl. Käyttö: Koirien ja kissojen heisimatojen häätö. Annostus: Heisimadot: 5 mg/kg = 1/2 tablettia/5 kg, 1 tabletti/10 kg. Leveä heisimato eli lapamato: 40 mg/kg = 4 tablettia/5 kg, 8 tablettia/10 kg. Lue käyttöohjeet huolellisesti ennen lääkintää. Myyntiluvan haltija: Bayer HealthCare AG, Leverkusén, Saksa

3.9.2008

Komennus Kreikassa 2008

Osallistuin Frontexin johtamaan EU:n ulkorajaoperaation Kreikassa Krystallopigin rajanylityspaikalla heinäkuussa 2008. EU:n ulkorajaa Kreikan ja Albanian välillä on kaiken kaikkiaan 282 km, josta Krystallopigin rajanylityspaikan vastuulla on 32 km, ja asemalla työskentelee noin sata rajapoliisia. Vuosittain Krystallopigin rajanylityspaikan kautta kulkee noin 1,2 miljoonaa ihmistä.

Vastuualueellaan rajapoliisi ottaa kiinni kuukausittain noin 100 - 2000 laitonta maahantulijaa. Useimmiten kiinni otot tapahtuvat yöaikaan, koska päivisin maastossa liikkuminen on erittäin raskasta kuumuuden vuoksi. Lähes poikkeuksetta laittomilla rajanylittäjillä ei ole mukanaan mitään matkustusasiakirjoja. Normaalisissa tapauksissa henkilö kuljetetaan kiinni oton jälkeen paikalliselle poliisiasemalle jossa hänet kuulustellaan. Yleensä tämä toimenpide kestää korkeintaan muutaman tunnin, jonka jälkeen henkilöt palautetaan Albanian viranomaisille. Yleisin syy laittomaan maahantuloon on työn teko Kreikassa tai muualla EU:n alueella. Useimmiten Kreikassa laittomat maahantulijat työskentelevät rakennusmiehinä, tarjoilijoina, hedelmienmyyjinä tai muissa vastaavissa matalapalkkaisissa ammateissa. Kastoriassa järvenrannalla saattoi ilta-aikaan havaita useita albaaniperheitä, jotka majoittuivat autoissaan tai retkivuo-teissaan jalkakäytävällä. Kyseiset ajoneuvot toimivat päiväsaikaan hedelmien myyntipisteinä.

Työskentelin rajanylityspaikalla paikallisten passintarkastajien, kahden englantilaisen ja yhden tanskalaisen kollegan kanssa. Onnekseni muut vierailevat kollegat olivat olleet alueella pidempään, siksi heistä oli iso apu, kun opettelin paikallisia työtapoja ja toimintamalleja. Normaalisti raja-asemalla työskenteli yksi vuoropäällikkö, neljä



Kreikan ja Albanian raja-asemien välinen alue.

passintarkastajaa sekä yksi rajapoliisi joka toimi ulkomiehenä. Itse passintarkastusta emme voineet suorittaa omatoimisesti, vaan käytännössä toimimme taustalla ja autoimme aina tarpeen tullen. Liikenne Krystallopigin raja-asemalla oli kokonaisuudessaan varsin hektistä. Rajan saattoi ylittää Albaniaan myös jalkaisin, joka osaltaan vaikutti asiaan. Havaintojeni perusteella noin 95 prosenttia rajanylittäjistä oli joko kreikkalaisia tai albanialaisia, mutta saattoipa joskus ihmisvirrassa tavata myös jonkun pohjoismaalaisenkin.

Karu ja vuoristoinen maasto suurine korkeuseroineen ohjasi laittomia maahantulijoita usein laaksoihin joita pidettiin painopistealueina, kuten myös rajalle johtavia teitä, uria sekä vedenottoaikoja. Alueella oli kaksi suurta jokea joiden tulvatilanne vaikutti siihen mistä milloinkin joen saattoi ylittää. Tiettyyn aikaan vuodesta jokien kerrottiin olevan niin leveitä, että joen ylitys onnistui vain kahta alueella olevaa siltaa pitkin. Tällöin partiointia keskitettiin siltojen läheisyyteen jossa väijytyksiä oli helppo tehdä.

Kevään ja syksyn kerrottiin olevan raja-valvonnan kannalta haastavinta aikaa, koska luvattomat rajanylittäjät eivät tarvinneet niin paljoa vettä kuin kuumina kesäpäivinä. Talvella laittomia maahantulijoita saattoi kuolla vuoristossa kylmyyteen. Tällöin omaisten kerrottiin soittavan poliisille muutama päivä katoamisen jälkeen, ja kyseltiin oliko partioilla havaintoja kadonneista.

Muutaman kerran pääsimme paikallisten rajapoliisien mukana yhteispartioon. Kun ensimmäistä kertaa olimme yöpartiossa, oli toinen partio mennyt valoisaan aikaan läheisen vuoren laelle, ja pimeyden saavuttua tähyesti lämpökameralla lähialuetta.

Minibussi jolla kiinni otetut kuljetettiin poliisi-asemalle.



Ennen puoltayötä meidät hälytettiin vuoren rinnettä kulkevalle tielle, josta saimme kiinniotettua 15 luvattonta rajanylittäjää. Kaikki kiinniotetut olivat hyvässä kunnossa olevia miehiä ja kiinniottotilanne sujui rauhallisesti ilman ongelmia. Paikalle kutsuttiin poliisitunnuksin varustettu minibussi, jolla kiinniotetut siirrettiin poliisiasemalle.

Toinen mieleen painunut tapahtuma oli kun eräänä aamuna olimme matkalla Kastoriasta raja-asemalle. Tanskalainen kollegani havaitsi valtatie läheisyydessä olevassa laaksossa kaksi epämääräistä kulkijaa puun juurella. Kerroimme asiasta meitä kuljettaneille rajapoliiseille, ja käännyimme välittömästi takaisin kyseisen laakson suuntaan. Lyhyen takaa-ajon jälkeen saimme kiinni kaksi nuorta albaanimestä. Heillä oli mukanaan vettä ja muutama leivänpala sekä 50 euron seteli. Kummallakaan miehistä ei ollut mukanaan mitään matkustusasiakirjoja. Paikalliset kollegat arvelivat että kiinniotetut olivat odottamassa valtatie varrella henkilöä, joka olisi kuljettanut heidät autolla sisämaahan. Tämän ongelman vuoksi kreikkalaisilla oli käytössä useita tarkastuspisteitä myös syvällä sisämaassa.

Kreikkalaisten rajapoliisien työ tuntui loputtomalta urakalta. Ihmisiä tuli maahan katkeamattomana virtana niin raja-aseman



Rajapoliisi tähyttämässä lämpökameralla.

kautta kuin luvattomasti maastoitse. Päivän aikana raja-asemalla näki useita erilaisia kuljetuksia joilla luvattomia rajanylittäjiä palautettiin takaisin Albanian puolelle. Kokonaisuutena operaatio oli mielestäni onnistunut sekä erittäin tarpeellinen. Monet alueen ongelmat konkretisoituivat niin minulle kuin muillekin kollegoilleni. Esimerkiksi paikalliseen ilmastoon tottuminen on ”pähkinänruskean” ihon omaavalle suomalaiselle varsin haastavaa. Suojaliivien käyttö sekä kaikkien tarvittavien varusteiden kantami-

nen neljäkymmenen asteen helteessä, vie mehut pontevimmastakin työmiehestä. Yhteistoiminta muiden eurooppalaisten viranomaisten kanssa on mielenkiintoista ja palkitsevaa. Ammatilliset tiedot ja taidot kehittyvät, kielitaitoa unohtamatta. Erilaiset operatiiviset toimintatavat ja taktikat antavat perspektiiviä myös oman virkauran varrelle. Henkilökohtaisesta kontaktiverkosta eurooppalaisiin kollegoihin on apua nykyisissä ja varmasti myös tulevaisuudessa.



www.maanpuolustusyhtio.fi

Yli 600 tuotetta verkkokaupassa



Lämmitä etukäteen, jos et halua raaputtaa!



Hydronic-autonlämmitin



Mukavuutta ja turvallisuutta
Eberspächer-
autonlämmittimellä.

- SULAT IKKUNAT
- LÄMMIN SISÄTILA
- HELPPO KÄYNNISTYS

Lisää
käyttömukavuutta
EasyStart-
radiokauko-ohjain.



Eberspächer
lämmittää

Maahantuoja: WIHURI OY AUTOLA puh. 0205 1010 Jälleenmyyjät, katso: www.autola.wihuri.fi
kysy lisätietoja: eberspacher@wihuri.fi

Mallitietoa 2.0-16.0 metriä kumi & RIB veneitä



NORCAP
MARINE

RIB- ja kumiveneiden asiantuntija

Katso vaihtoveneet verkkosivuiltamme!



Toimitamme ammattikäyttöön suunnitellut RIB- ja kumiveneet monen vuoden kokemuksella.
Valikoimissamme valmiita venepaketteja katsastusvarusteita myöten, sekä räätälöidyt ratkaisut perä/sisä/jet-moottoreilla.

RIBCRAFT
CHALLENGE THE ELEMENTS

VALIANT
RIBS INFLATABLE BOATS

PARKER
RIBS



Raymarine

NORTHSTAR

MERCURY
"I'm On The Water"

SUZUKI

Norcap Marine(Norcap Oy Ab) Vattuniemenkatu 15 00210 Helsinki 010 548 5600 info@norcap.fi www.norcap.fi & www.ribcenter.fi

JHL

myös turvallisuusalan vahva vaikuttaja

Suomalaisten hyvinvointi syntyy satojen ammattiryhmien työstä. Hyvinvointipalvelujen yhteinen ammattiliitto on
Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL.

Ammattiliittosi on JHL olitpa työssä kunnalla, valtiolla,
seurakunnassa tai yksityisissä hyvinvointipalveluissa - yrityksissä tai järjestöissä.



JHL JULKISTEN JA
HYVINVOINTIALOJEN LIITTO

Onnittelee 90-vuotiasta Rajavartiolaistosta

www.jhl.fi



Paikallisjäähdytystä, lämmitystä
suodatusta, kostutusta - kaikkea
mikä liittyy ilmapölykäsittelyyn
turn-key.

NVC ilmapölykäsittely
air handling

Kallentie 2 Phone +358-2-4328500
FIN-21250 MASKU Fax +358-2-4328501
Finland E-mail novenco@nvc.fi

FinnProtec Oy
- TURVALLISUUSTUOTTEITA AMMATTILAISILLE -

**SOTILAS- JA VIRANOMAISVARUSTEET
VAATIVAAAN KÄYTTÖÖN**

PELI™ ALLEN VANGUARD™ SIRCHIE®
FN HERSTAL ESS SOG SIM
VIDISCO LTD. ...JA PALJON MUUTA

www.finnprotec.fi

RUSKOVILLA®
Ulko- ja sisätiloihin pehmeää merinovillaa
**Villa ylläpitää
lämpötasapainon**
Meiltä myös villaiset sukat,
lapaset, kaulurit,
päähineet ja pohjalliset

Tilaa ilmainen tuoteluettelo: 03-871 460 • www.ruskovilla.fi

Suomalaista
puukauppaa
jo vuodesta **1872**

**Ostamme syksyn
korjuuseen havutukkia**

Tarvitsemme tukkivaltaisia leimikoita syksyn
puutoimituksiin. Nyt on hyvä aika tehdä puukauppa ja
varmistaa metsätuloille 50 % verohyöty. Hyvän lisätuoton
puukauppatuloille saat myös Stora Enson SE Tähtitilillä.
Kysy lisää puunostajiltamme!

Stora Enso Metsä
p. 02046 1478

www.storaenso.com
/puukauppa

STORAENSO

Reppu ja reissumies – meren rannalta Lapin perukoille

Markus Haapala viihtyy kouluttajan roolissa

”Työn monipuolisuus kiehtoo ja se antaa intoa myös sen tekemiseen” sanoo 31-vuotias vanhempi rajavartija Markus Haapala. Hän toimii rajavartijalle hieman poikkeuksellisessa tehtävässä - liikuntakasvatusupseerina Raja- ja merivartiokoulun Imatran yksikön Erikoisrajajääkärikomppaniassa.

Pohjat tälle tehtävälle antoi aikoinaan urheilulukio ja oma 14 vuotiaana alkanut soutu-ura, joka on tuonut tähän mennessä 20 Suomen mestaruutta ja yli 50 mitalia SM-tasolta.

Kaikesta huomaa, että Markus Haapala viihtyy työssään ja tekee sitä suurella sydämellä. Työn luonteen vuoksi tämä reipas ja avoin rajamies oli varsin vaikeasti tavoitettavissa haastateltavaksi. Niinpä sovitimme juttutuokion hänen vuosiloman aikana Immolan kasarmilla.

Porvoon suomalainen

Markus on syntyperältään stadin kundi, mutta asui koko lapsuutensa ja varttui nuorukaiseksi Porvoossa, jossa kävi pääosin myös koulut. Lukioon piti sitten mennä Helsinkiin, sillä siellä oli lähin urheilulukio.

Lukion jälkeen oli edessä varusmiespalvelus, jonka hän suoritti Utin laskuvarjojääkäreissä.

- Intin jälkeen laitoin heti paperit rajalle ja ehdin tehdä vain pikkaisen siviilitöitä kun kutsu kävi ja ilmoittauduin Kaakois-Suomen esikunnassa 1.12.1998. Vuoden alussa aloitin opinnot rajavartijan peruskurssilla ja sen jälkeen oli tarjolla ulkomiehen tehtäviä Vaalimaan rajantarkastusasemalla, muistelee Markus Haapala uransa alkua.

Komentajan kuskista kouluttajaksi

-Vaalimaalla vierähti aika nopeasti kahdeksan kuukautta ja passintarkastustehtäviin en ehtinyt vielä perehtyä, kun tuli seuraava siirto. Ruuskasen Paavo jäi eläkkeelle ja esikunnan kuljetusryhmään haettiin hänen tilalle miestä tehtävänä toimia komentajan autonkuljettajana.

Tätä herkkua kesti lähes 7,5 vuotta. Kun rajavartiolaitoksessa aloitettiin erikoisrajajääkärikoulutus Raja- ja merivartiokoulun Imatran yksikössä kesällä 2007, haettiin



Kouluttaja reppuineen syyskuisessa metsässä.

yksikköön henkilöä liikuntakasvatusupseeriksi. Alun perin tehtävä oli suunniteltu opistoupseerille, mutta toisella kierroksella avattiin portti myös rajavartijalle ja tähän haasteeseen vastasi Markus Haapala.

- Hain tehtävää ja aloitin homman 1.9.2007. Tehtävään soveltuvaa koulutusta minulla oli urheilulukioista opiskeltu valmennusoppi ja oma kilpaurheilutausta. Toimenkuvan mukaisesti päätehtäväni on kouluttaja (liikuntakasvatusupseeri).

Erikoisrajajääkärit – nykypäivän valiojoukko

- Toki me kaikki kouluttajat tehdään töitä ristiin, mutta tämä liikuntakasvatus on minun päävastualueeni. Eli jos olen töissä, hoidan kaikki liikuntakoulutustapahtumat ja testit. Liikuntakasvatukseen ohjelman mukaisesti kuuluu suunnistus, uintia, vähän pallopelejä käydään pelaamassa, lihaskunto- ja cooperin testit. Uutena asiana on hiljattain tullut myös bioimpedanssi testi, jolla selvitetään kehon koostumusta miten esimerkiksi rasvaprosentti kehittyi vuoden aikana. Eli lihoo ko pojat.

- Meille tulee palvelukseen huomatta-

vasti keskivertoa parempaa sakkia kunnan puolesta, mutta eihän nämä testit ole koskaan täysin aukottomia. Jos verrataan saapumiserän nuorten miesten kuntoa koko Suomen tasoon, niin voidaan puhua silloin jo valioluokan varusmiehistä. Poiki- en ensimmäisen cooperin testin keskiarvo hipoo 3100 metriä.

- Heinäkuussa palvelukseen tullut ikäluokka oli vahvuudeltaan 68, mutta siitä on tippunut joitakin ja nyt rivissä on nyt 60. Tämä on ihan luonnollista, sillä pääsykokeiden ja palvelukseen astumisen välillä on sattunut jalkavammoja, kuten loukkaantumisia. Nämä jalkavammat tiputtavat luonnollisesti henkilön vaativasta koulutuksesta. Psykkisistä syistä kotiutettavia ei oikeastaan meille tule, sillä pääsykokeet seulovat nämä hyvin. Toki joskus jokin poikkeustapaus voi tulla.

- Tämä pääsykoeruljanssi on yksi minun päätehtävistä, jonka hoidan yhdessä saapumiserän johtajan kanssa. Testeihin kuuluvat psykiset – ja fyysiset testit sekä henkilöiden haastattelut. Tähän viimeiseen saapumiserään (heinäkuu 2009) haki noin 180 ja tämä on hieman laskemaan päin, sillä ensimmäisenä vuonna hakijoita oli yli

200 ja viime vuonna se vielä hieman nousi. Tämä laskeva suhdanne on yhteneväinen Utin kanssa ja ehkä nykyajan nuorissa ei löydy kovin paljoa halukkaita kovaan koulutukseen. Tästä on tietenkin myös maine levinnyt jo koulutuksen käyneiden taholta ja kaikista arimmat eivät uskalla hakeutua.

Me vanhemman polven rajassa armeijan käyneet muistamme, että kovaa se oli ennenkin koulu sissinä. Siihen aikaan panostettiin paljon liikkumiseen ja tallattiin tai hiihrettiin pitkin metsiä päiväkaupalla. Nykypäivän erikoisrajajääkäriin koulutus on muuttanut luonnettaan, vaikka fyysistä kestävyyttä tarvitaankin enemmän.

- Se on nyt erilaista, nyt ei enää kävellä ja hiihdetä niin paljoa kilometreissä, vaan tässä yksikössä on enemmän esimerkiksi varustusta mukana ja räväkkyyttä tehtävän suorittamisessa. Esimerkiksi kaupunkitaiselussa kovissa liivivarusteissa täytyy suoriutua kovemmista tehtävistä, linjaa Markus.

Vaihteleva työ – myös palkka motivoi

- Jos ei ole liikuntapuolen tehtäviä (työajasta noin 25 %), osallistun normaaliin yleiseen sotilaskoulutukseen. Tarvittaessa olen toiminut harjoituksessa joukkueenjohtajan tehtävässä. Myös toimistorutiineja tekee jokainen, kuten tapahtumien kirjaaminen Vartiin ja varusteiden häviämistapauksissa kuulustelut ja ilmoitusten laatiminen. Harjoituksen johtajan tehtäviä en ole hoitanut, koska olen vain rajavartija. Niiden johtaminen ja suunnitelmien teko kuuluu upseereille, jotka ovat saaneet juuri siihen koulutuksen.

Rajavartija kouluttajana varusmiesyksikössä on vieläkin enemmän poikkeus kuin sääntö, sillä perinteisesti tehtävät ovat olleet upseerien ja opistoupseerien hommia. Kuinka rajavartija on sitten otettu joukkoon?



Vesistö-koulutusta kanooteilla.

- Luonne on muuttunut hirveästi viimeisten vuosien aikana. Vaikka olenkin rajavartija upseereiden joukossa, olen ikäluokassani paljon vanhempi kuin suurin osa upseereista. Myös nuorten upseerien uudistunut ajattelutapa on sellainen, etteivät he pidä mitään hierarkiarajoja. Ollaan työkavereita samassa työpaikassa samalla tasolla. Tosi helppo on ollut tulla tähän tehtävään, eikä ketään ole syrjitty, kiittelee Markus.

- Vaativuusluokka mulla on karvan verran huonompi kuin jos tätä tehtävää hoitaisi opistoupseeri. Ero tulee vain koulutus kohdan arvioinnissa, mutta tähän olen todella tyytyväinen, eikä siitä ole tarvinnut kinata.

Mielenkiintoisinta työssä

- Monipuolisuus, työ vaihtelee päivittäin laidasta laitaan ja kaikki päivät ovat erilaisia. Koulutus on niin laajaa ja laajalla alalla sekä monipuolista, ettei siihen ehdi tyllistyä. Vaikka tässä edetäänkin siten, että vedetään vuosi ja sitten tulee uudet alokkaat ja vedetään toinen vuosi, alkaa jo vanhemmat asiat unohtua ja jälleen ne tuntuvat uusilta ja haasteisilta.

- Rikkaus on myös se, että vaikka olenkin liikuntakasvatusupseeri, niin minut on otettu mukaan kaikkeen koulutustyöhön. Toki tässä parin ensimmäisen vuoden aikana olen joutunut paljon myös itse opiskelemaan ja nyt alkaa jo tuntua siltä, että pystyn hyvin opettamaan toisia.

Hyvässä hommassa on toki myös toinen puoli.

- Varjopuolena pitäisin sitä, että ollaan tosi paljon töissä. Metsäharjoituksia on runsaasti ja kotona oloon ja vapaa-aikaan jää vähemmän aikaa. Niin intoutunut olen tähän työhön, että en ole muita varjopuolia keksinyt tämän kahden vuoden aikana. Ajoittain harjoitukset sattuvat rypäisiin, kuten viime keväänä, olin 1,5 kuukauden aikana kuukauden metsässä. Tahti oli se että piipahdin kotona ja taas kahdeksi viikoksi metsään.

Markus Haapala aloitti soutu-uransa Nesteen Soutajissa 14-vuotiaana.

- Tämä vaikeuttaa luonnollisesti osallistumista mihinkään säännölliseen elämän menoon ja tämän johdosta yksilölajit esimerkiksi urheilussa sopivat paremmin.

- Jatkokurssille olen aikonut hakeutua parin vuoden sisällä vaikka se ei tämän tehtävän hoitamiseen millään tavalla vaikuta. Toki sillä tulee olemaan merkitystä sitten palvelusuran jatkoon kannalta, sillä tämä ei tule olemaan mikään eläkevirka. Tällä hetkellä minulle on luvattu, että kymmenen vuotta tässä tehtävässä saisin olla, mikäli säilytän työkyntöni ja imun tähän työhön. Tämän jälkeen pitää tuoretta verta saada tilalle.

Harrastuksena soutu

- Seurustelen säännöllisen epäsäännöllisesti, mutta asun toistaiseksi yksin. Toki tyttöystävä on ja joitakin suunnitelmia meillä on tehtynä, muotoilee Markus juuri yhdessä tehdyn Lapin retken jälkeen.

Markus Haapalan elämän sisältönä on koko nuoren elämän ajan ollut urheilu. Tämä on antanut hänelle hyvän pohjan myös nykyiseen työhön.

- Pienenä painin ja sitten harrastin koripalloa. 14-vuotiaana aloin harrastaa kilpasoutua, joka lähti kaveripiiristä. Lähdin yhden kesän kokeilemaan ja kipinä iski ja muista lajeista luovuin samalla. Juniorina myös pärjäsin hyvin. Yksikkömestaruuksia tuli useita ja olin mukana myös soutu-maajoukkueessa. Miesten luokassa en pärjännyt enää SM-tasolla, mutta isommissa veneissä olen nyt ollut mukana kasvattajaseurani Nesteen Soutajien porukoissa. Välillä myös kokeilin paikallista Vuoksen Soutajien tiimiä, mutta palasin sitten takaisin omien pariin, joiden kanssa olen saavuttanut yli 50 SM-tason mitalia, joista 20 on kultaista, kertoo Markus. Myös kirkkoveneet ovat tulleet tutuksi, sillä ansiolistalla on mm. Sulkavan soudun voitto.

- Viimeiset 3-4 vuotta soutu on ollut enää harrastuspohjalla, mutta esim. viime vuonna tuli SM-printissä vielä hopeaa, muistelee Markus Haapala.

GARMIN

Erittäin herkkä SiRF-teknikkaa hyödyntävä GPS-vastaanotin.

- **MikroSD** -korttipaikka mahdollistaa entistäkin suurempien kartta-alueiden lataamisen laitteiden muistiin.
- **Elektroninen kompassi** antaa suuntatietoa myös paikallaan ollessa.
- **Ilmapainemittari** automaattisella paineikäyrän tallennuksella.
- **Korkeustiedosto:** Korkeus, nousu-/laskusuhte, minimi- ja maksimikorkeus, kokonaislasku ja nousu, keskimääräinen ja maksimi nousu/lasku suhde.
- **12 kanavaa** käyttäjä jatkuvasti jopa 12 satelliittia paikanmääritykseen.
- **GPS-tarkkuus:** < 15 metriä, 95% tyyppillinen, EGNOS-korjauksella jopa 3 m.

60CSx
 Mitat: 15,5 x 6,1 x 3,3 cm
 Näytön koko: 2,6", 5,6 x 3,8 cm
 Resoluutio: 176 x 220 pikseliä
 Paino: 213 g paristoinen
 Paristot: 2 x AA alkali tai NiMH-akut
 Pariston kesto: jopa 20 tuntia
 Vesitiivis IEC 529 IPX7, (1 m 30 min)

Tarkat Suomi Pro-kartat mikroSD- tai DVD-aineistona

MAASTOON • VENEeseen • AUTOON

IAMS®

Koiran täysravinto

Alla tutustumistarjous-kuponi Sinulle Rajaviesiin lukija.

Loistava hinta-laatusuhde!
 Mainio ylläpitoruoka.
 Ravinto sisältää kaikki koirasi tarvitsemat ravintoaineet.

Valikoimassa pentukoille Puppy Junior ja aikuisille Adult ruuat.

Tällä kupongilla IAMS koiran täysravintopussi 15 kg hintaan **29€** norm. 39,90€ / 44,90€

1 tarjousakki/ kuponki / asiakas.
 Kuponki on voimassa 30.10.2009 asti jälleenmyyjillämme, kts. www.severa.net

Good for Life IAMS®

EURAS HALOGEN-KÄSIVALAISIN



Kotelointiluokka IP 43

Ladattavalla Eurasa käsivalaisimella viet valoa sinne, minne menetkin, näet ja näyt pimeässä. Akkukäyttöinen Eurasa käsivalaisin poistaa kerrallaparihuuholet ja epävarmuuden käyttötehosta. NiCd akut.

Valaisin latautuu verkkovirralla omassa seinälinneessään ja on samalla omassa paikassaan saatavilla. Valaisimen latausajat: ennen käyttöönottoa lataus 14 tuntia, jonka jälkeen latautuu täyteen tehoon 6 tunnissa, 1/2 tehoon 3 tunnissa. Heijastimen halkaisija 100 mm. Valokilian fokusointi tapahtuu valaisimen kehysrenkaasta.

Valmistusmaa Saksa. Takuu 1 vuosi.
 Tehdaspakkaus 10 kpl.

Malli	Akun kennot	Paino	Polttimo	Valaisumatka	Valaisuaika
73.14	2 kpl	450 g	Halogen 2 W	n. 600 m	120 min.
73.00	4 kpl	550 g	Halogen 4 W	n. 1000 m	120 min.
73.64T	6 kpl	700 g	Halogen 4 W	n. 1000 m	2-8 tuntia
73.56	6 kpl	710 g	Halogen 20 W	n. 1500 m	30-120 min.

Euras käsivalaisin - eikä enää paristohuolia.

Maahantuoja: Oy Tam-Cal Ab, Hopeasalmentie 6, 00570 Helsinki
 puh: 09-684 8135, 09-684 8136 | telefax: 09-684 8700

PÄÄSY KIELLETTY - PELASTUSLAITOS

puhtaan työympäristön puolesta puhtaan työympäristön puolesta puhtaan työympäristön puolesta



PIG-ENVIRO PIG-Farmi Oy Apilatie 10 21530 PAIMIO puh (02) 470 5778 www.pig-enviro.fi



Teksti ja kuvat Testiryhmä

Mönkijätestin osa 2: Can-Am Outlander 400, 650 ja 650+

Maaston ja tiestön valtiaat!

Edellisessä Rajaviestissä tarjosimme lehden lukijoille Can-Amin mönkijätestin ensimmäisen osan. Tässä toisessa osassa kerromme kuinka Can-Amin todelliset maastohirnut, eli Outlanderit selvittivät paitsi erilaiset maastoreitit, myös sileän asfaltin ja soratien.

Kaikki Outlanderit olivat tieliikennekäyttöön rekisteröityjä, joten niiden käyttötarkoitus on varsin laaja. Aivan kuten pitääkin. Pelkkä maastomönkijä on lähinnä maanomistajan työkalu, mutta tieliikennemallia voi käyttää huoletta muuallakin. Siis mikäli se siihen muuhun käyttöön soveltuu. Varsinaiseen usean sadan kilometrin matka-ajoon asfaltilla mönkijä ei kyllä sovellu, mutta heti kun poiketaan vaikkapa syheröiselle soratielle, kaikki on mahdollista! Ja sieltä on mukava poiketa maaston puolelle – mikäli on maanomistajan lupa!

OUTLANDER 400

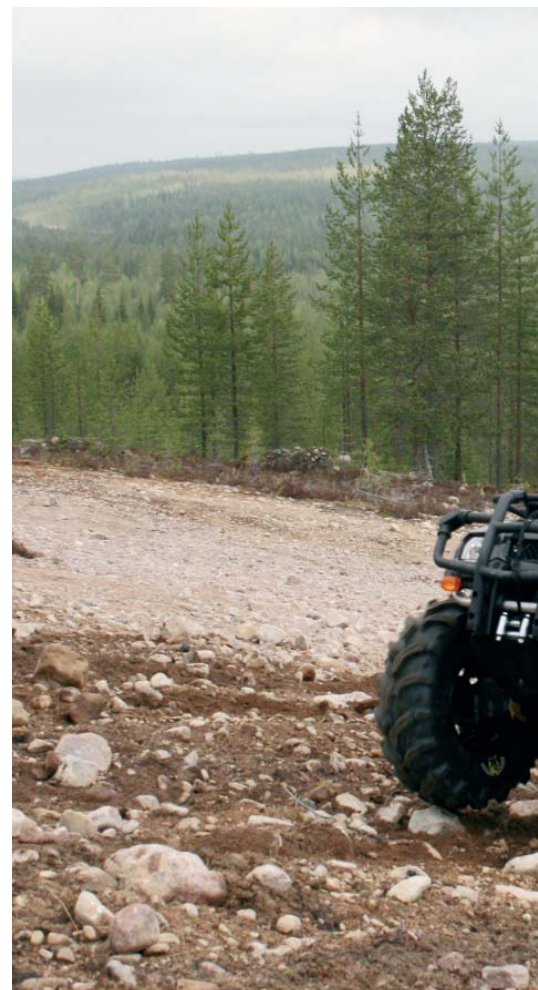
"Tieliikennekäytössä: Rauhallisen kuljetajan peli, tässä mönkijässä tuntui eniten se,

että maastovehkeestä on tehty tieliikennekelpoinen. Pikku Outlanderissa oli alla vakio renkaat, ne olivat tieliikennekäytössä huomattavasti paremmat kuin isomman Outlanderin mutarenkaat.

Ohjaus ei vatkannut ja meno oli muutenkin helppoa ja vaivatonta. Pienin Outlander ei poikennut isommistaan tieliikennekäytössä tehoja lukuun ottamatta mitenkään.

Maastossa: 400 EFI oli maastossa kevyt ja ketterä käsiteltävä. Vakio renkailla se ei edennyt yhtä hyvin, kuin mutarenkailla varustettu isoveljensä. Outlander 400:lla ajettaessa etenemisen täytyi olla sellaista, että esimerkiksi jängän pintaa ei saanut rikkoa. Mikäli jängän pinta rikkoontui ja renkaan kuviointi meni tukkoon, oli vinssi-hommien vuoro. Testiryhmän mönkijöistä

juuri tällä pienimmällä ja keveimmällä onnistui parhaiten hiljainen ja luontoa säästävä eteneminen. Vinssi on hyvä keksintö mönkijän irrottamisessa, tekniikka kuitenkin petti testiryhmämme, sillä ison Outlanderin vinssi teki tenät ja ko. peli jouduttiin vetämään toisen mönkijän vinssillä pois jängän syleilystä."



- Ketterä, hyssyttelyyn hyvä peli
- Peruskampe
- Kevyt maastossa
- Asfaltilla hieman pehmeä ohjaustuntuma
- Koskemattomalla pinnalla jopa suolla hyvä pääsemään (normi renkailla)
- Hieman jäi kaipaamaan lisää potkua konehuoneeseen
- Viskolukkojen toiminta ei vakuuttanut
- "Hyvä yleiskäyttömönkkäri. Ei suuren kuorman vetoon paras mahdollinen."

OUTLANDER 650 vakio

"Tieliikennekäytössä: Vakiorenkailla varustettu Can-Am 650 oli tieliikennekäytössä muutoin samanlainen kuin mutarengasversio, mutta ohjauksen levottomuus puuttui juuri renkaista johtuen.

Maastossa: Suurimmat eroavaisuudet maastoajossa isompirenkaiseen malliin olivat etenemiskyky jängällä ja jonkin verran pienempi maavara. Pohjapanssarin tarpeellisuuden huomasi kivikossa ja kantojen seassa ajettaessa. Kovatkaan jymähdykset eivät aiheuttaneet kalustolle vaurioita, lisäksi panssari oli hyvä tilanteissa, joissa mönkijä oli hetkellisesti pelkästään mahansa varassa. Liekojen ja kaatuneiden puiden ylitykset onnistuivat



650+

hyvin, niissä pätevät samat lainalaisuudet kuin moottoripyörillä."

"Voimaa riittävästi työhommiin. Hyvät ajo-ominaisuudet, Automaattinen Visco-Lok-tasauspyörästöjärjestelmä ei hyvä tiukassapaikassa - kaikki pyörät eivät pyöri. Kiinteät lukot toimisivat paremmin. Vakiorenkaat eivät sovellu jängälle, kerää sammalta harskuihin sutiessa."

- Kevyt maastossa
- Asfaltilla hieman pehmeä ohjaustuntuma
- Pehmeällä alustalla paino alkaa haitata
- Hyvät väännöt koneessa jopa isomman kuorman vetoon
- Viskolukkojen toiminta ei vakuuttanut
- "Erinomainen yleiskäyttömönkkäri ja kuorman hinaukseen riittävä."

OUTLANDER 650 varustepaketilla

"Tieliikennekäytössä: Can-Am 650 oli tieliikennekäytössä riittävän tehokas ja ketterä, sillä pystyi ajamaan muun liikenteen seassa vaivatta. Erityisesti risteyksistä lähdettäessä portaattomalla voimansiirrolla varustetut mönkijät kiihtyivät varsin hyvin muihin kulkijoihin verrattuna. Liikennevaloihin tultaessa moottorijarrutus hiljensi vauhtia niin, että aina ei tarvinnut edes jarruihin koskea. Can-Amin selästä näkyvyys muun liikenteen tarkkailemiseen oli merkille pantavan hyvää. Ajoasento oli myös hyvä ja hallintalaitteisiin tottui nopeasti. Erityisesti suuntaavilun keinuvipu oli hyvä, samanlainen olisi voinut mielestäni olla myös Spyderissä. Suuremmissa nopeuksissa 650 mutarenkailla paljasti maastoon räätälöidyn luonteensa, ohjaus muuttui levottomaksi ja ajaminen työlääksi.

Maastossa: Loistava etenemiskyky jängällä koeajokysilyssä olleiden mutarenkaiden ansiosta. Siinä missä Can-Amin 400 jäi jängällä kiinni, pystyi tällä isommalla renkailla varustetulla pelillä ajamaan vauhtia vierestä ohi.

Mönkijän iskunvaimennus oli hyvä, mättäikössä pystyi pitämään yllä reipasta vauhtia, eikä vanhaa "Bigbearimaista" sinne tänne pomppimista tapahtunut. Mönkijöiden ulkomitat ovat kasvaneet vuosien saatossa aika paljon, vielä niillä onnistui kuitenkin puikkelehtia puiden väleissä kohtuullisen hyvin."

"Hyvät ajo-ominaisuudet kohtuunopeudessa. Ohjaus alkaa ravistaa nopeuden kasvaessa.

Hyvä näkyväisyys ympärille, koska istutaan korkealla. Kaupungissa hyvä, helppo tarkkailla liikennettä.

Renkaat jängällä hyvät, harskut eivät kerää sammalta. Isommalla renkailla myös maavara kasvaa, mikä helpottaa puun runkojen ylityksessä. Visco-Lok ongelmat samat kuin vakiomallissa. Kaukokäyttöinen vinssi hyvä, samoin varustekassi tavaratelineellä. Jousitus ja jarrut hyvät."

- Maastossa hyvä ajettava
- Maavara riittävä
- Korkeudesta huolimatta vakaa rin-teessä
- Erinomainen pääsemään pehmeällä alustalla
- Isolla puolella hankala ajaa maastossa
- Teho riittävä vaikka kuorman vetoon
- Asfaltilla epävakaa
- "Hyvä maastossa, ei niinkään tien-päällä."



650

Tuula Multaharju eläkkeelle

Rajavartioliiton entinen toimistotyöntekijä Tuula Multaharju jäi eläkkeelle.

Rajavartioliitossa yli 10 vuotta toimistosihteerinä toiminut Tuula Multaharju vietti 60-vuotis päiväänsä Kannelmäessä olevassa kulttuurikeskuksessa Kanneltalossa 20.8.-09. Vuonna 2005, Pardian syntymäpäivänä, Tuula siirtyi Pardian palvelukseen, jossa hän työskenteli ”reserviin” siirtymiseen asti. Pardiassa Tuula työskenteli mm TurvaPardian sihteerinä, johon Rajavartioliittokin kuuluu.

Eläkkeelle siirtymistä oltiin todistamassa vauhdikkaasti samban merkeissä. Saimme nauttia samba-esityksestä ja -musiikista. Tuula on toiminut aktiivisena henkilönä samba-kerhossa ja halusi jakaa tämän hienon harrastuksensa meidän kanssamme. Rajavartioliittoa juhlista edusti puheenjohtaja Jorma Kariniemi ja pääluottamusmies Markku Pietikäinen. Tuula oli kutsunut mukaan myös pitkään yhdessä töitä tehneitä henkilöitä, heitä oli edustamassa eläkeläiset Reijo Kortelainen ja Risto Kiiskinen P-KR.



Vikailmoitukset 24 h
0800-181 818



Centos Finland Oy

Satamatie 4, Hamina
Puh. 05-230 9000
www.centosfinland.fi

ELEKTRIA

- SÄHKÖURAKOINTI, SÄHKÖSUUNNITTELU
- KORJAUSTYÖT, SÄHKÖTARVIKKEET
- ATK-LÄHIVERKOT, HÄLYTYSJÄRJESTELMÄT
- VALOMAINOSASENNUKSET JA -KORJAUKSET



JUURTELAN SÄHKÖ OY
TORANGINTAIVAL 3 93600 KUUSAMO
Puh. 08-8180400, 0400-685357



PUOLUSTUSHALLINNON
RAKENNUSLAITOS

Parhaat palveluratkaisut

**Onnittelemme
90-vuotiasta
Rajavartiolaitosta**

KAJAANIN KAUPUNKI

PL 133, 87101 Kajaani
Puh. (08) 61551
www.kajaani.fi



KUUSAMO

Puh. 010 7633100
www.s-kanava.fi

ELÄINTARVIKE
Norppis Oy

Kanava-aukio 2, 55100 Imatra, puh. (05) 476 1154

- akvaariot, akvaariotarvikkeet
- lemmikkieläinten ruoat
- koira- ja kissatarvikkeet
- jysijä- ja lintutarvikkeet

**EUKANUBA®:
IAMS®:**



**KUKKOLA-
YHTIÖT**

Koskikatu 27
Rovaniemi
Puh. 040-848 9000

KLV

KYMENLAAKSON VESI OY

Hyvää
talousvettä
kaikille
kymenlaaksolaisille

VISI OY

**Turva- ja viestintätekniikkaa
vuodesta 1955**

Visi Oy, Seppolantie 9, 48230 KOTKA, Finland
PUH: +358-5-2111940, FAX: +358-5-2111950
Anssinkatu 12, 55100 IMATRA, Finland
PUH: +358-400-251442, FAX: +358-5-5411950
info@visi.fi, www.visi.fi



Teksti Reijo Kortelainen
Kuvat Ari Komulainen

Matkakertomus Itä Karjalasta

Kun Mihail Gorbatshev toi mukanaan Neuvostoliiton avautumisen, perestroikan ja glasnostin, se merkitsi suomalaisen itämatkailulle uusia ulottuvuuksia. Vuonna 1991 lieksalainen ryhmä Rukajärven veteraanien perillisiä päätti lähteä katsomaan löytyisikö vielä isien ja ukkien jalanjälkiä noilta 40-luvun taistelutantereilta.

Pikainen visiitti suuntautui tuolloin Kostamuksesta Ontajoki varteen ja sieltä patikoiden Tunkuan tielle Peukalonien etuvartioasemaan. Rajanylitysmuodollisuudet olivat silloin jäykät ja hymyä ei Neuvostovirkamiehiltä rajalla irronnut.

Osa samaan 91-komennuskuntaan kuuluneista päätti uusia tuon historiallisen matkan uudelleen ja samalla päätettiin, että aikaa varataan riittävästi, tarvittaessa reilu viikko, jotta tutustuminen Kostamuksen ja Värtsilän rajanylityspaikkojen väliselle Itä Karjalan alueelle ei jäisi tyngäksi ainakaan aikataulusyistä.

Rajamuodollisuudet

Ryhmä tarvitsi luonnollisesti viisumit, jotta matka ylipäättään onnistuisi. Isto Turpeinen hoiteli viisumiasiaa Helsingissä Lähialuematkat matkatoimiston kautta. Viisumihakemukset vakuutustodistuksineen, valokuvineen ja matkaselvityksineen lähetettiin kootusti Istolle ja hän marssi niiden kanssa matkatoimistoon. Matkareitiksi oli kukin laittanut sovitusti Kostamus-Rukajärvi-Ontajärvi-Mujejärvi-Repola-Lentiira-Sukkajärvi-Porajärvi ja Värtsilä. Matkatoimistolle ei kuitenkaan käynyt näin pitkä luettelo paikkakuntia ja

he lyhensivät sen Kostamus – Värtsiläksi, sillä toimiston mukaan viisumianomus ei menisi läpi, jos siihen luetellaan useita paikkakuntia. Kun viisumit aikanaan saatiin niissä ei ollut paikkakuntia lainkaan vaan ainoastaan kutsujaorganisaatio, joksi oli merkitty RosBiznesTur –yritys Pietarista. Matka oli turistimatka ja kertaviisumille tuli hintaa 65 euroa mieheen.

Vartiuksessa Suomen puolella rajan ylitys tapahtui rutiinilla ilman turhia muodollisuuksia. Heti rajan ylityksen jälkeen oli ensimmäinen kontrolli, jossa tarkastettiin autossa olevien passit ensimmäisen kerran. Varsinainen raja- ja tullitarkastus tapahtui asemarakennuksessa. Ensimmäiseksi nuori ystävällinen rajavartijaneitokainen selvitti kädestä pitäen maahan-tulo eli mikraatiokortin täyttöä. Kortin täytti jokainen matkaaja kahtena kappaleena ja siihen kirjattiin käytännössä kaikki se tieto uudelleen, joka löytyi jo passiin liimatusta viisumista. Rajanylittäjä sai toisen kappaleen mikraatiokortista leimattuna itselleen paluuselvitystä varten.

Ajoneuvon kuljettaja toimi automaattisesti ryhmän vetäjänä ja hän tuli passintarkastukseen ensimmäisenä ilmoittaen



Rajavartiopalvelun vanhempi toimiupseeri tarkasti passimme ja kirjasi aikomamme reitin piirin keskuspaikassa Mujejärvellä.

Viereisellä sivulla: Pieningän retkikunta seurasi Kivijärvellä auringon laskua vasemmalta Ari, Reke, Isto ja Kalle

kuinka monta henkilöä autossa matkustaa. Luonnollisesti tarvittiin auton rekisteriote, ns. greengard-vakuutustodistus ja tässä tapauksessa valtakirja auton varsinaiselta omistajalta auton käytöstä Venäjällä. Käytössämme oli ”reke” Kortelaisen velipojan vaimon nelivetomaasturi. Autoon olimme hankkineet Ingonord vakuutusyhtiöltä vielä 35 euron lisävakuutuksen mahdollisia itse aiheutettuja kolarikorvauksia varten. Passintarkastuksessa sama ystävällinen rajavartija nainen naputteli aikansa tietokoneella ja lätki leimoja papereihin, minkä jälkeen matka jatkui tulliselvitykseen.

Tullissa tarvittiin kaksi asiakirjaa, joista toinen eli matkustajan tulli-ilmoituksen (<http://www.kolumbus.fi/itahuolinta/tulli.pdf>) antoi ainoastaan ajoneuvon kuljettaja. Ilmoituksessa kyseltiin erilaisia asioita matkaan liittyen mm. rahavarat, matkakassien lukumäärä jne. Samalla kaavakkeella annettiin ajoneuvotiedot sekä ilmoitettiin paluupäivä. Tämäkin asiakirja tehtiin kahtena kappaleena, joista toinen jäi tulliin ja toinen asiakkaalle. Toinen tullille tehty asiakirja oli konelukuinen ja siihenkin kirjattiin henkilötiedot, passi- ja viisumitiedot. Myös tämä kaavake tehtiin kahtena kappaleena. Paperitulvaan hukkumaisillaan olevaa suomalaista turistia ohjasti venäläinen tullivirkailijainainen kärsivällisesti ja ystävällisesti. Lopulta saimme asiakirjat kuntoon autositoutumisineen päivineen. Siirryimme ulos, jossa alkoi ajoneuvotarkastus. Nuori tullimies käskytti hieman arkaillen kaikki matkalaukut läpivalaisuun, Komulaisen Arin repussa ollut kevytteltä, tarkemmin sen alumiinikaaret lienevät näkyneet läpivalaisuissa niin, että virkailijoita tuli paikalle useampi ihmettelemään tilannetta. Laukku auki ja hymyä poskeen, kun asian laatu paljastui.

Ulkona tapahtui vielä ajoneuvon penkomista ja yleistä ihmettelyä tavaramäärästä, jonka olimme matkaamme varten autoon ahtaneet. Nuori tullimies kävi vielä sisätiloissa laittamassa lisäleimoja papereihin ja viittoili matkalle kohti Venäjää. Vielä rajatarkastusaseman toisella laidalla nuori rajavartija pysäytti automme, tarkisti kertaalleen passit ja nyt matka saattoi varsinaisesti alkaa. Toyotan nokka alkoi syödä asfalttia matkalla kohti Kostamusta.

Venäjän migraatiolainsäädäntöön on tullut muutoksia 15.1.2007. Yli kolme arkipäivää Venäjällä oleskeleva ulkomaalainen on rekisteröitävä Venäjän maahanmuuttoviranomaisille (Federalnaja migratsionnaja sluzhba). Ulkomaalaisen rekisteröinnin hoitaa venäläinen vastaanottaja. Lakimuu-

ksien mukaan väliaikaisesti maassa oleskelevan ulkomaalaisen rekisteröinnin voi hoitaa myös postitse. Rekisteröintiin vastaanottaja tarvitsee kopion ulkomaalaisen passista, viisumista ja maahantulokortista. Rekisteröintiä varten on vastaanottajan täytettävä myös erillinen rekisteröintilomake. Vastaanottaja antaa ulkomaalaiselle rekisteröintilomakkeen kantaosan, jota ulkomaalaisen on pidettävä passin, viisumin ja maahantulokortin lisäksi mukanaan kaupungilla liikkeessaan. Poistuessaan vastaanottajan majoituksesta ulkomaalainen luovuttaa rekisteröintilomakkeen kantaosan takaisin vastaanottajalle, joka toimittaa sen edelleen maahanmuuttoviranomaisille. On kuitenkin suositeltavaa, että ulkomaalainen pitäisi kopiota rekisteröintilomakkeen kantaosasta mukanaan vielä matkalla majoituspaikastaan rajalle mahdollisen miliisitarkastuksen varalta. Meille tämä rekisteröityminen tuotti päänvaivaa, toisena päivänä

Ontajärvellä selvisi, että paikallisen postitoimiston virkailija oli uusi ja vieläpä lomalla, joten rekisteröityminen jäi viime hetkeen eli kolmanteen päivään, kun saavuimme Mujejärvelle. Mujejärvelle saavuttuamme peräämme säntäsi paikalliselta torilta rajavartiopalvelun vanhempi toimilupseeri. Uudella Chevroletilla grui-saillut virkamies seurasi meitä miliisikonttorin kulmalle ja alkoi jututtaa heti, kun pysäytimme auton. Hän otti passeista tietomme ylös ja kyseli matkastamme kaikkea mahdollista. Matkaselvityksen annoimme tällekin virkamiehelle samoin kuin rajalla maahan tullessamme täsmälleen kuten asian laita oli. Ilmoitimme, että olemme turistimatalla ja katselemassa sotatantereita, joilla isämme ja ukkimme olivat aikoinaan olleet. Samalla ilmoitimme etsivämme Irina Struzhikia, passitoimiston päällikköä, virkailijaa, jolta ennakkotie-

tojen mukaisesti saisimme erityisluvan kulkea matkasuunnitelmamme mukaisesti Venäjän rajavyyhytyksen läpi käydessämme Lentiirassa. Vanhempi toimilupseeri katsoi kelloaan ja sanoin Irinan olevan ruokatunnilla ja tulevan tunnin kuluttua, siispä menimme paikalliseen ravintolaan ruokailemaan.

Tunnin kuluttua vähemmän ystävällisen miliisin opastuksen jälkeen löysimme tiemme Irinan toimistolle. Mikäli meillä olisi ollut kopiot passeistamme valmiina olisi lupien kirjoittaminen tapahtunut välittömästi, nyt Irina tarvitsi aikaa tunnin jotta hän saisi hankittua kopiot. Tunti ylimääräistä aikaa, joten läksimme auton tankkaukselle. Palattuamme Irinan toimistolle siellä oli myös sama vanhempi toimilupseeri, joka kävi virastossa ennen meidän sisään menoa. Kun tunti oli täysi, menimme hakemaan lupiamme. Irina ilmoitti yllättäen, että matkamme Lentiiraan ei onnistu. Voisimme kyllä vierailla Repolassa, mutta sieltä on palattava Mujejärven kautta ja jatkettava matkaa Voloman kautta etelään. Nyt oli selvää, että matkasuunnitelmaamme tuli muutos. Mikä osuus oli vanhemmalla toimilupseerilla, se jäi askarruttamaan kuin myös se olisimmeko ehtineet saada rajavyyhytykset, jos meillä olisi ollut ne kopiot valmiina! Repolaan mennessä oli tienvarressa rajavyyhytyksestä kertova taulu. Irina oli kuitenkin meille ilmoittanut, että Repolassa voimme käydä. Tästä meille syntyi vahva käsitys, että rajavyyhytysmääräyksiä noudatetaan paikallisesti soveltaen. Repolassa ei rajavartiovirkamiehillä kuitenkaan ollut asemapaikkaa.

Karjalan tasavallan tiestö on todella huonoa ja silloista ajetaan niin pitkään kuin niistä vähäkään pienellä omatoimisuudella pääsee. Kuvan silta on Pieningästä.



Paikalla oli ainoastaan valtavat varuskuntakompleksit, joista kerromme myöhemmin joulukuun lehdessä.

Katseltavaa Karjalassa riittää

Rajantakaiset kylät ovat vahvasti Neuvostoaikaisen arkkitehtuurin mukaisia. Luonto on kaunista, mutta kaikkialla, missä ihmiset ovat liikkuneet muovipullot ja erilaiset roskat olivat jääneet siihen, missä käyttäjän tarve oli loppunut. Se oli masentavaa katseltavaa.

Repola oli aamuauringossa oikea idylli. Matkasuunnitelmaan tulleen muutoksen vuoksi jouduimme palaamaan Mujejärvelle. Päätimme käyttää vapautuneen ajan Pieningän saloon tutustumiseen. Pieninkä on Euroopan suurin erämaa-alue. Kun olimme aikoinaan syksyisin Ilomäen ja Inarin vartiotorneista tähystelleet itäisellä taivaanrannalla siintäviä lumipeitteisiä Pieningän vaarajonoja ja haaveilleet, josko joskus pääsisi siellä käymään, niin nyt noista haaveista tuli totta. Pieninkä ei toden totta pettänyt. Paikallinen Kivijärvi mykisti ilta-auringossa meidän kaiken kokeneen erämaankävijäporukan. Samoin yli neljänsadan metrin korkeuteen noussut vaaranhuippu antoi upean näkymän kohti Moskovaa, kuten Komulaisen Arin isä oli jo partioretkeltään saamaansa näkymää pojalleen kuvaillut. Saatoin vain kuvitella, mitä Arin mielessä liikkui, kun hän nyt yli kuusikymmentä vuotta myöhemmin sai nähdä saman isänsä kuvaileman maiseman.

Liikennekulttuuri katastrofi

Rajalta Kostamuksen kautta Segezaan johtava tie oli pääosin hyväkuntoista päällystetietä osin jopa erinomaista. Pääväyläl-

tä poikkeava tiestö vastaavasti muutamia poikkeavia tiepätkiä lukuun ottamatta erittäin huono kuntoista, Iston mukaan Toyota Avensiksella ei tänne ole mitään asiaa. 83-vuosimallin neliveto maasturi sopi liikkumiseen erinomaisesti. Muutamat vastaan tulleet sillat piti tarkastaa silmämääräisesti ja ylikävellen ennen kuin uskalsi raskaan maasturin sillalle ohjastaa. Paikallinen väestö ajaa tiestöllä meikäläisen mittapuun mukaan vailla päätä, vailla häntää. Hurjat ohitukset harjanteilla tai ryntäys vastaan-tulevan kaistaa vasemmalle kaartuvissa mutkissa oli päivän selvää, kun kiireiset venäläiset paahtoivat tiestöllä eteenpäin. Jäi vähän sellainen vaikutus, että ohi on päästävä hinnalla millä hyvänsä. Tilanteita matkalla riitti, vaikka liikennetiheys ei erämaatiestöllä kovin runsasta ollutkaan. Keskituntinopeus noin 1300 kilometrin matkalla oli noin neljäkymmentä kilometriä tunnissa. Pitkiä matkoja taittui ainoastaan kahta kymppiä, siis kärsivällisyyttä Venäjän liikenteessä tarvittiin.

Ruplan arvo alamaissa

Valuuttakurssit olivat sellaisessa asennossa, että rahanpuutteeseen ei turistin matkailu Venäjällä tällä hetkellä kompastu. Euron virallinen kurssi oli lähtöpäivänä 44,4474 ruplaa eli yksi rupla oli noin 2,25 senttiä. Dieselpolttoaine maksoi paikasta riippuen 18 – 23 ruplaa eli 0,405 - 0,5175 € litra. 0,35 litran varpuspullo vodkaa maksoi 37 ruplaa, eli 0.8325 €.

Ontajärvellä Romanovan pariskunta oli laittanut kotinsa maatilamatkailu kuntoon. Isäntä oli rakentanut kunnon saunan ja asuinrakennuksen huoneita oli varusteltu majoitus käyttöön. Vuorokauden majoitus, saunomisineen, iltaruokineen ja aamupaloinen maksoi 25 euroa hengeltä. Venekyyti edestakaisin kaksi kilometriä leveän



Majoitus- ja venekyytipalvelut Ontajärvellä ostimme Romanovan pariskunnalta. Palvelu toimi erinomaisesti, saunan löylyt olivat hyvät ja maistavat ruuat paikallista riistaa ja kalaa. Pariskunta toivotti suomalaiset tervetulleiksi Ontajärvelle, tarvittaessa kylän väki on valmis majoittamaan suurempiakin seurueita vieläpä kohtuulliseen hintaan.

Ontajärven yli maksoi 60 euroa neljältä hengeltä. Paluureissun venekuski joutui ajamaan kaksi kertaa, koska aallokko kasvoi pienelle alumiinipaatille haasteelliseksi. Rouva Jekaterina Romanova kertoi majoittavansa mielellään suomalaisia matkailijoita, he kehittivät palvelujaan meidän maatilamatkailun suuntaan. Hän kertoi kuinka lama oli vaikuttanut myös Karjalan kylien elämään. Töitä ei ole ja huonon marjavuoden vuoksi myös luonnontuotteista saatava tulo on romahtanut. Romanovien mukaan tarvittaessa useampi talo Ontajärven kylältä on valmis majoittamaan matkailijaryhmiä. Heillä oli jo kokemusta nelikymmenpäisen linja-autolla saapuneen porukan majoittamisesta koko kylän voimin pikatilanteessa.

Kaupoissa oli runsaasti valikoimaa ja mm. pakastinkaapit löytyivät jokaisen pienenkin kyläkaupan varustuksesta. Nelimiehen porukan ruokakassin hinta nousi vaivoin kolmeensataan ruplaan eli 6,75 €.

Pieningän kylältä etsimme paikallisten opastamina postikonttorin ja lähetimme kotiin postikortit, niiden saapumista vielä odotellaan pari viikkoa lähetyksen jälkeen.

Irina Struzhik (Mujejärvi), passitoimiston päällikkö



Retki Rukajärven kenttävartioille

Jatkosodan aikana Rukajärven suunnalla operoi kenraali Erkki Raappanan johtama 14. Divisioona. Hyökkäysvaiheen päätyttyä syksyllä 1941 Divisioonalla oli vastattavanaan yli 200:n kilometrin rintamaosuus Ontajärven eteläpäästä Nuokkijärvelle. Kiinteää taisteluasemalinjaa oli tästä vain kahdeksan kilometriä Kotskomaan vievän päätien molemmin puolin. Muu rintamaosuus valvottiin kenttävartiojärjestelmällä ja partioinnilla.

Kapteeni evp Tauno Oksaselta ilmestyi 2008 kirja "Armoton erämaa." Kirjassa paneudutaan seikkaperäisesti kenttävartioiden toimintaan ja taisteluihin lähinnä Rajajääkäripataljoona 6:n 3. komppanian näkökulmasta. Tämä kirja ja nippu karttoja oli oppaanamme, kun kävimme tutustumassa muutamaan kenttävartion paikkaan elokuun puolessa välissä. Rajajääkäripataljoona 6. oli perustettu marraskuussa 1941 Lieksan (34:s), Kuhmon (35:s) rajajääkärikomppanioista ja Kevyt Osasto 2:n nuorista miehistä. Kevyt Osasto 2:sta siirrettiin mm. RjP:n 6 jääkärijoukkueen ja myöhemmin 3. komppanian päälliköksi luutnantti – myöhemmin kapteeni - Pentti Perttuli. Perttuli oli dokumentoinut runsaasti kenttävartioiden taistelua niin sanoin kuin ahkerasti valokuvaten.



Kenttävartio Rähinän majoituskämpän seinät ovat vielä pystyssä. Keskellä Kallen käsissä on kamiinantorvi, joka on konepistoolilla ammuttu seulaksi.

Tahkokosken taistelu

Retkemme ensimmäisenä kohteena oli Ontrosenvaarasta pohjoiseen sijaitseva Tahkokoski. Elokuussa 1944 14. Divisioona koki karvaan yllätyksen: Divisioonan selustaan hyökkäsi rykmentin vahvuinen vihollisosasto tarkoituksena katkaista Ontrosenvaarassa Rukajärvelle menevä divisioonan huoltotie, eli käytännössä motittaa 14. Divisioonan päävoimat Rukajärvelle tummavetisen Tsirkka-Kemijoen

itäpuolelle. Tsirkka-Kemijoki virtaa Ontrosenvaaran - Tahkokosken alueella etelä – pohjoissuunnassa ja laskee vetensä lopulta Vienanmereen.

Suomalaisen onneksi vihollinen syötti joukkojaan joen länsirannalle pataljoona kerrallaan, jolloin vastatoimiin saatiin koottua vähäisistä reserveistä riittävästi voimaa. Kenraali Raapana oli tuolloin johtamassa Ilomantsin mottitaisteluja ja noin rykmentin verran divisioonan voimaa

oli keskitetty näihin mottitaisteluihin.

Voimien kokoamisesta esimerkkinä: 3/ RjP:n 6 tyhjensi Nuokkijärven rannalla olleet kenttävartiot ja hyökkäsi kootusti pohjoisen suunnasta vihollisen selkään. Tapahtumien painopisteessä ollut kenttävartio Asko oli motissa kolme vuorokautta, mutta piti pintansa ja lopulta 3/ RjP:n 6 vapautti sen saarrosta. Lopulta neuvostojoukot tungettiin joen länsirannalle olleelle korkealle vaaralle, joka tunnettiin korpisotureiden nimeämänä Munakukkulana tai Alcazarina. Alcazarta ei saatu vallattua koko kaksiviikkoisen taistelun aikana.

Nyt Tahkokoskella on lomakylä ja kenttävartio Askon jäänteet ovat jääneet osittain tien alle. Alcazar-kukkulana laelta löytyy taisteluhautoja, korsujen jäänteitä ja runsaasti kranaattikuoppia. On ollut kova paikka hyökätä jyrkkää rinnettä ylöspäin kohden päättäväisesti puolustautuvaa vihollista. Nyt vaarallisin liikkua oli lomakylästä tielle kurvannut ympäröivänsä ollut mönkijäkuski.



Tähän kenttävartio Joen piikkilankaesteelle pysähtyi vihollisen kaksi hyökkäystä elo- ja syyskuussa 1943. Syyskuun hyökkäyksen suoritti peräti pataljoonan, eli 1000 miehen, vihollisosasto.

Kenttävartio Joki

Seuraava kohteemme oli Tsirkka-Ke-mijoen itärannalta löytyvä kenttävartio Joki. Nyt Jokeen pääsee perille autolla. Metsäautotie kulkee kenttävartioalueen läpi. Pystytämme teltat tien levikkeelle ja vietimme yön kenttävartion piikkilankaes-teen sisäpuolella.

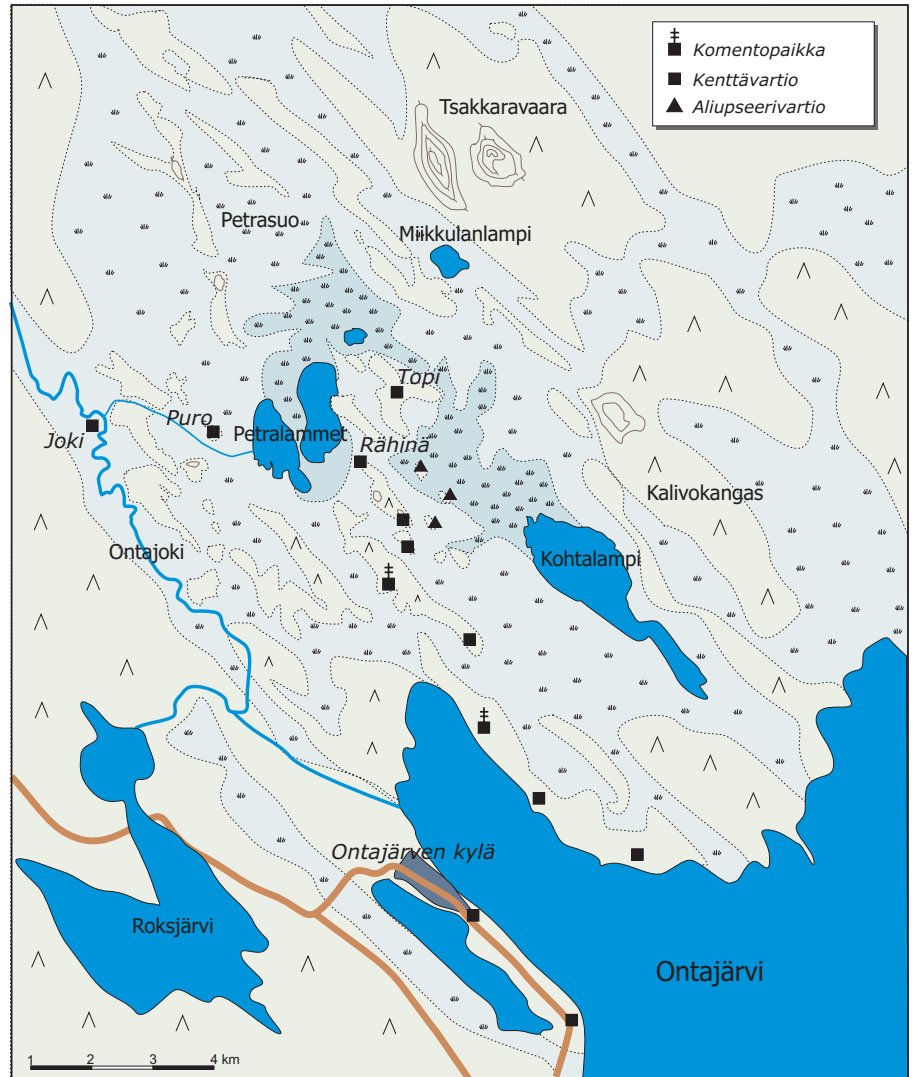
12.8.1943 aamulla hyökkäsi kenttävartio Jokeen arviolta 500 miehen vihollisosasto. Kenttävartion miehitys piti pintansa ja taistelun laannuttua kenttävartion edessä oli 12 kaatunutta vihollisotilasta ja yksi saatiin vangiksi.

Taistelun jälkeen varustuksia parannettiin ja varattiin lisää ampumatarpeita, koska arveltiin, ettei hyökkäys jää ainoaksi. Hyökkäysosasto oli kantanut mukanaan Lehdon kauppalasta, noin 50 kilometrin päästä, mm. kranaatinheittimiä, joilla yritti tuhota kenttävartion puolustuslaitteet.

13.9.1943 vihollinen yritti uudelleen Joen valtausta. Liikkeellä oli nyt peräti pataljoona, eli 1000 miestä. Kenttävartiota puolusti ylikersantti Jauhaisen johdolla 26 miestä. Aseistuksena normaalien kiväärien ja konepistoolien lisäksi oli kaksi pikakivääriä ja yksi pst-kivääri, eli 20 mm norsupysy. Vihollinen pääsi lähimmillään piikkilankaes-teen, jota tehosti putkimiinakenttä. Taistelu kesti kaikkiaan kahdeksan tuntia, mutta kenttävartio piti jälleen puolensa. Vihollisella oli tälläkin kertaa mukanaan 50 millin ja 82 millin kranaatinheittimiä. Taistelu laantui, kun vihollispataljoonaa johtanut majuri kaatui pikakiväärin tuleen ja kenttävartion hälyttämien reservien vastatoimet alkoivat purra. Suomalaisten tappiot olivat kymmenen kaatunutta ja kolmetoista haavoittunutta sisältäen myös apujoukkojen tappiot. Kenttävartion viereen suolle haudattiin 86 puna-armeijan sotilasta. Haavoittuneita oli ainakin sama määrä. Vankeja saatiin 11.

Pallo hukassa

Seuraavaksi yritämme Peukalonien tukikohtaan hieman poikkeuksellisesta suunnasta, eli idästä päin. Peukalonien sijaitsee Jousijärven eteläpäässä ja siihen loppui päätieltä tulleet kiinteät puolustusasemat. Autolla ajettava tie loppuu paria kilometriä ennen Peukaloniemeä, joten jouduimme kääntymään ruokataun jälkeen takaisin, mutta tältä tieltä ei jää linjoille matkaa kuin noin puolitoista kilometriä. Peukalonien ja päätien väliin jäi muutama erillinen suomalaisten tukikohta, esimerkkinä kuuluisa Piippu, Palo ja Suvi. Jätimme auton parkkiin soraamontun reunalle ja suuntaamme tukikohtiin puna-armeijan selustan suunnasta. Samalla sai hyvän käsityksen suomalaisten vastusta-



jan puolustusjärjestelyistä alueella.

26.–28.6.1943 Pallon hallinnasta käyty taistelu oli suurin asemasodan aikaisista Rukajärven suunnan taisteluista. Siinä ammuttiin tykistöllä suomalaisten toimesta vajaat 30 000 kranaattia ja kiväärikalibre-risten aseiden patruunakulutus oli 100

000. Vihollinen sai aluksi Pallon haltuunsa, mutta toisella vastahyökkäyksellä se otettiin takaisin. Tappiot tässä rytinässä olivat molemmin puolin kovat: venäläisiä kaatui 350, vankeja saatiin 35. Vastavasti suomalaisia kaatui 25 katosi 37 ja haavoittui 159.



Ontajärvi on kolmekymmentä kilometriä pitkä ja kymmenen kilometriä leveä Vienan Karjalan erämaajärvi.

Nyt entinen taistelukenttä kasvaa nuorta metsää – kranaattien myllertämä maasto on ollut oivaa maanmuokkausta taimettumiselle - ja siellä täällä törröttää tykistökeskityksissä katkeilleitten puiden tyviä, joita kranaattien sirpaleet ovat silponeet.

Joudumme hieman kiertelemään ympäristössä ennen kuin osumme Palloon vievälle vankalle polulle; muutkin sotaharastajat ovat näköjään käyneet paikalla. Pallon taakse rakennettu hirs- eli tukilinja erottuu maastosta vielä selvästi. Pallon kumpareella silmään pistää myös tuore räjähdyskuoppa: ilmeisesti jokin suutariksi jäänyt ammus tai vastaava on räjähtänyt tai räjäytetty jokin aika sitten. Täysin vaaraton näillä kankailla vaeltelu ei ole vielä.

Ontajärven kenttävartioiden

14. Divisioonan eteläsaumalla oli etelä - pohjoissuunnassa kolmekymmentä kilometriä pitkä ja kymmenen kilometriä leveä Ontajärvi. Kenttävartiolinja kulki järven eteläosassa järven länsirantaa ja pohjoispäässä Ontajoen itä- ja länsipuolella aina päätien tuntumaan asti. RjP 6. vastasi täällä puolustuksesta vuodesta 1942 – 1944 kevääseen.

Saamme venekyydin Ontajärven yli ja aloitamme kenttävartioiden tutkimisen todellisissa suoerämaolosuhteissa. Venäläisillä olivat omat kenttävartioiden Ontajärven itärannalla ja siitä pohjoiseen Kalivokankaalla ja Tsakkaravaaralla. Väliin jäi kolmesta – viiteen kilometriin leveä ei-kenekään-maa aavaa suota. Jos Pallo-tukikohtaan johti vankka polku, täällä muinoinen partiopolu häämöttävät vielä kankailla, mutta pääosin saa kulkea upottavaa suota.

Kenttävartioiden väliin soille on aikoinaan vedetty piikkilankaesteitä, joka paikoin ovat kaksirivisiä. Kenttävartioiden on tällä Petrasuon – Ontajoen alueella jouduttu rakentamaan suosaarekkeissa hirsivarustuksena maanpinnalle, koska laakeat maat eivät ole mahdollistaneet kaivautumista. Myös majoituspaikat ovat olleet hirsikämppejä kenttävartioiden keskustassa eikä korsuja. Soiden keskellä ei ole tarvinnut varoa raskaiden aseiden tulta.

Viimeisenä tutustumiskohteena on Ala-Petralammen länsirannalla sijainnut kenttävartio Puro. Suuntaan sinne lammen etelärantaa, joka osoittautuu virheliik-keeksi: suo on miltei kulkukelvoton, mutta selvitan pehmyen paikan vain vähäisellä sukkien kastumisella. Toisin kävi 5.9.1942, kun luutnantti Erkki Karvisen ja väapeli Eino Mäkisen partiot joutuivat vihollisen piirittämäksi ja ainoa perääntymistie vei kesäaikaan ylittämättömäksi luullun Petralampien pohjoispään suon kautta kenttävartio Puroon. Vihollinen antoi partioille

vauhtia tuomalla karanaatinheittimensä suon laitaan, mutta tulituksen teho hukui suohon. Matkaa Puroon oli kolmisen kilometriä, joten partio joutui hylkäämään varusteet ja vaatteet matkalle ja ylitti suon lopulta miltei Aatamin asussa. Aseet pidettiin kuitenkin varalta vielä mukana. Pitkään partio sai neuvotella kenttävartioiden piikkilankaesteellä, ennen kuin pääsi kenttävartiotaan. Puron miehitys luuli suon ylitystä vihollisen juoneksi.

Lähteet

Tauno Oksanen: Armoton erämaa. Rukajärven etulinjan kenttävartioiden jatkosodassa 1941-1944.

Antti Tuuri: Rukajärven aika

Matkakertomus jatkuu paluumatkan kiemuroiden ja Kuutamolahden, Klyssinvaaran ja Lupasalmen taisteluhistorioiden osalta joulukuun numerossa.



Tukikohta Pallon korsuista on monesta katto romahtanut. Aikoinaan ne on rakennettu kes-
tämään kuusituomaisen kranaatin täysosuma.



Tukikohta Pallon pohjoispuolella oli tukikohta Suvi, jonka venäläiset valloittivat 1943. Sieltä löytyi neuvostoliittolainen kypärä. Mikä on ollut kypärän kantajan kohtalo? Isto asettaa sen muistoksi kannon päähän.



Kenttävartio Puro sijaitsi Ala-Petralammen länsipuolella, matalalla kumpareella. Juoksuhautoja ei alavan maaston vuoksi pystynyt kaivamaan, joten kenttävartioiden ympärille tehtiin maatäytteinen valli.

Parempi myöhään

Vai onko? Aloin pohtia tätä kysymystä liittyen Rajavartiolaitoksen ensi vuoden alussa käyttöön tulevasta uudesta organisaatiomallista.

Virike tähän pohdintaan tuli maakunnan sanomalehden elokuun viimeisen perjantain numerosta, jossa oli uutinen Ilomantsin rajavartiolaitoksen uudesta toimipaikasta Ammattiopiston entisten tilojen siirryttyä rajavartioston hallintaan. Kuvassa aluepäälikkö Simo Purmonen hymyilee kuin se kuuluisa Hangon keksi ja vakuuttaa myös henkilöstön olevan tyytyväinen uudistukseen. Hyvä näin!

Jossakin mielessä tunnen tyytyväisyyttä, että Rajavartiolaitoksen organisaatiota uudistetaan ja johtamisjärjestelmästä karsitaan tasoa pois. Tuo tyytyväisyys tulee oikeastaan siitä, että Rajavartiolaitos on viimein keksinyt ja uskaltanut alkaa toteuttamaan niitä suunnitelmia, jotka Rajavartioliiton ry esitti jo 1990-luvun alussa.

Hieman varttuneempi väki Rajavartiolaitoksessa muistaneekin vieläkin, miten vuonna 1992 esitimme silloin vallitsevan laman keskellä radikaalia uudistusta, jolla karsittaisiin johtoporrasta ja etenkin johtajien määrää koko laitoksessa.

Muistan asian niin, että idea tästä syntyi pääluottamusmies Markku Pietikäisen aivoissa. Toimin silloin liiton järjestösihteerinä (1990–93) ja keskustelimme paljon näistä uudistuksista. Tarkemmin asiaa puihin liiton työvaliokunnassa ja hallituksessa Törmälän Kainon johdolla.

Uusia tuulia markkinoitiin myös kentällä. Omalta osaltani silloisen työni eräs kohokohdista oli, kun pääsin kertomaan asiasta rajavartioliiton koulutuspäivillä Lieksassa kahtena päivänä. Mieltä myös lämmitti se, että niin aluepäälikkö Pekka Koivisto kuin varapäälikkö Pekka Hyytiäinen olivat kuulijoitten joukossa. Muistan vielä heidän kriittiset kannanotot.

Esityksemme pääsisältö oli silloin se, että suurimmassa osassa valtakunnan itärajaa olisi siirrytty ns. yhden rajavartioaseman malliin. Tämä tarkoitti sitä, että silloin olemassa oleville johtopaikoille olisi perustettu vartioasema ja rajan varressa olevat asemat olisi lakkautettu. Silloisen käsityksemme mukaan tämä olisi ollut toteuttamiskelpoinen ainakin Parikkalan tasolta lähtien aina tuonne Sallaan asti.

Lieksa sopi erittäin hyvin juuri mallipaikaksi. Timitrassa oli sopiva tukikohta keskeisellä paikalla ja hyvin suuri osa alueen henkilöstöä asui Lieksan keskustassa. Olihan yksi merkittävä asia sekin, että henkilöstön työmatkat olisi lyhentynyt huomattavasti. Tällöin oli esillä myös verottajan kriittinen suhtautuminen työmatkavähennyksiin.

“Rajavartioliiton ry esitti jo 1990-luvun alussa, että suurimmassa osassa valtakunnan itärajaa siirryttäisiin ns. yhden rajavartioaseman malliin.”

Toisena merkittävänä perusteena nähtiin se, että valtionhallinnossa alettiin puhua yhden viranomaisen mallista esim. syrjäisellä alueella. Tämän otti puheeksi Sisäministeriön kansliapäällikkö Juhani Perttunen ministeriön yhteistoimintakoukussa. Partioiden lähtiessä Lieksasta rajalle, olisivat ne siinä matkalla hoitaneet esim. maastoliikenne -, metsästys - ja kalastuslain valvontaa tai mahdollisia muita tehtäviä siirtyessään rajalle. Tämä olisi helpottanut osaltaan myös poliisin toimintaa ja mahdollistanut sen resurssien suuntaamista sille ominaisille tehtäville.

Tuolloin Rajavartiolaitoksen johto ei halunnut tai uskaltanut lähteä näin rohkealle uudistamisen tielle. Vartiostoissa haluttiin pitää kolmitasoinen johtamisjärjestelmä. Yllättävää oli kuitenkin se, että Lieksassa paikallispuhutteluiden suurin murhe oli silloinen VES ja työaikamääräykset.



Jorma Summanen

Heidän mielestään partioille olisi tullut päivärahapartioita. Vakuutin silloin, että myös sopimukset tulee uusia tähän organisaatioon sopivaksi ja niin myös tapahtui, sillä toimirahasta luovuttiin jo syksyllä 1995 ja päivärahapartiot tulivat käytännöksi kaikilla rajavartioasemilla.

Upseeriston ja opistoupseeriston nihkeä kanta uudistukselle johtui pääosin siitä, että se olisi merkinnyt johtajatehtävien rankkaa vähenemisestä vartioasemaporstaasta.

1990-luvun alun jälkeen Rajavartiolaitos on lakkauttanut edelleen rajavartioasemia niin, että niitä on enää muutama kunkin vartioston alueella. Myös johtopaikkojen toiminta ajettiin lähes alas ja luovuttiin entisistä kiinteistöistä ja järjestettiin uusia tiloja joko kuntakeskusten virastotaloihin tai rajavartioasemien yhteyteen. Tänä aikana on myös rakennettu uusia ja korjattu entisiä asemia ja niiden muita kiinteistöjä summalla, jota en lähde edes arvailemaan. Nyt näistä kiinteistöistä hyvin suuri osa jää virattomaksi!

Tässä yhteydessä lienee hyvä todeta – mitäs me silloin esitettiin? Nyt tuo esittämämme perusidea kelpaa myös Rajavartiolaitokselle. Hyvä näin, mutta olisiko viimeisen 15 vuoden aikana voinut menetellä toisin?

Kuvien ottajat unohtuivat

Rajaviesti -lehden 02/2009 sivujen 16 ja 17 kuvien ottajat jäivät huomaamatta pois lehdestä. Tässä korjaus:

LR:n kuvaajat olivat Pasi Ylitalo ja Raimo Oja, KR:n kuvaaja oli Janne Moilanen, P-KR:n kuvaaja oli Akseli Väisänen ja K-SR:n kuvaaja oli Markus Lehtinen.

Kiitos vielä upeista kuvista!

Terveisin, Toimitus

Garmin -tarjous rajavartijoille!

Garmin tarjoaa rajavartijoille viereisessä mainoksessa olevaa Forerunner 310XT GPS-kelloa sykemittarilla erikoishintaan 319 euroa.

Laitteen normaalihintaa on 399 euroa.

Laitteen voi tilata netistä osoitteesta www.marinea.fi tai www.4runners.fi.



Treenaa tavallasi

Uusi Forerunner 310XT GPS

Erittäin herkkä ja laadukas GPS-vastaanotin joka on varustettu HotFix™ ominaisuudella. Se takaa nopean ja varman gps-signaalin haastavissakin olosuhteissa.

- Akun kesto jopa 20 tuntia ja vesitiiveys 50 m.
- Uusi pehmeä tekstiilisykevö on virtaviivainen ja mukava.
- Reilunkokoinen ja selkeä näyttö ei jätä mitään arvailun varaan.
- Laitteen käyttäjä voi hyödyntää erinomaista Garmin Connect™ palvelua treenien jälkeiseen analysointiin, tiedonvaihtoon reiteistä ja suorituksista myös muiden urheilijoiden kanssa, sekä ohjelmoida helposti seuraavan harjoituksen. Kaikki tämä hoituu kätevästi langatonta Garmin ANT+™-teknologiaa hyödyntäen.

Forerunner 310XT ja kokonaisuus näitä hienoja ominaisuuksia mahdollistavat treenien sekä kilpailuiden analysoinnin. Kuljetun jäljen näet suorituksen jälkeen kartalla.

www.garmin.fi **GARMIN**

PYÖRÄILY • JUOKSU • KÄSILAITTEET • KARTAT • OHJELMAT

Kysymysten rajamailia

- 1) Kuka oli Fanni Luukkonen?
- 2) Kuka esiintyy Ransu-koiran äänenä Pikku Kakkosessa?
- 3) Mikä elokuva alkaa sanoilla "Viina se ol kaiken pahan alku meidän perreessä"?
- 4) Milloin on saamelaiden kansallispäivä?
- 5) Missä Yhdysvaltain osavaltiossa sijaitsee Chigago?
- 6) Kuinka monta kilometriä Islannissa on rautateitä?
- 7) Minä vuonna Rajavartiolaitokselle hankittiin ensimmäiset helikopterit?
- 8) Minkä väriset ovat olympiarenkaat?
- 9) Kenen kirjoittama kirja on "Elämä lyhyt, Rytkönen pitkä"?
- 10) Ketkä kaksi suomalaista naisurheilijaa ovat saavuttaneet vähintään neljä henkilökohtaista olympiamitalia?

- Marija-Liisa Kirvesniemi (o.s. Hämmäläinen)
- 1) Hän oli Lotta-svärđ järjestön pitkäaikaisin puheenjohtaja
 - 2) Pertti Nättiä
 - 3) Kahdeksan surmanluotia
 - 4) 6.2.
 - 5) Illinoisin osavaltiossa
 - 6) Ei yhtään
 - 7) 1960
 - 8) Punainen, keltainen, sininen, vihreä, musta
 - 9) Arto Paasilinnan
 - 10) Luisteilija Kaija Mustonen ja hiihtäjä

Helmi ja Hevi



can-am



NÄMÄ EIVÄT OLE MITÄ TAHANSA MÖNKIJÖITÄ!

2010



OUTLANDER 500 EFI XT

OUTLANDER 800R EFI XT-P

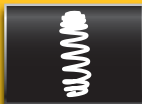
OUTLANDER MAX 800R EFI LTD

RENEGADE 800R EFI X xc



ALAN KEHITTYNEIN OHJAUSTEHOSTINJÄRJESTELMÄ

Mahdollisuus valita kahdesta ohjaustehostuksen voimakkuudesta. Reagoi nopeammin ja tarkemmin kuin mikään muu mönkijän ohjaustehostin, ja tarjoaa tehokkaimman ohjausvaimennuksen menettämättä tuntumaa ohjaukseen. (V2 XT, LTD-, ja Renegade X xc -mallit)



ENSIMMÄINEN MÖNKIJÄ, JOSSA ILMAJOUSITUS

ACS-järjestelmän Fox Racing -kaasuiskunvaimentimet ovat kuljettajan säädettävissä, joten ajo-ominaisuudet säilyvät kuormasta ja ajoalustasta riippumatta. (Outlander MAX 800R EFI LTD -mallissa)



LUOKKANSA TEHOKKAIMMAT MOOTTORIT

Uusittu Rotax® 650, jossa 60 hevosvoimaa - tehokkain ja vääntävin moottori alle 800 cm³ -luokassa. Rotax® 800R: tehokkain mönkijämoottori 71 hevosvoimallaan.

LÄHIN JÄLLEENMYYJÄSI LÖYTYY OSOITTEESTA WWW.BRPSCANDINAVIA.COM

Be with the Right People: www.brpusersclub.com

© 2009 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP).
® TM ja BRP-logo brp.com ovat Bombardier Recreational Products Inc.:n tai sen tytäryhtiöiden tavaramerkkejä.

brp.com

Pohjois-Karjalan yhdistys muisti

Perinteiseen tapaan Pohjois-Karjalan rajan Henkilöstöyhdistys muisti vuoden aikana merkkipaalun saavuttaneita jäseniään. Tällä kertaa paikkana oli Joensuun Pursiseurun maja, jonka puitteet sopivat mainiosti tilaisuuden ilmeeseen.

Puheenjohtaja Tomi Strandman totesi tämän vuotuisen tilaisuuden olevan jo viides yhdistyksen historiassa, joten perinteitä alkaa olla.

Myös juhlakalut noudattivat kiitettävästi kutsua. Eläkkeelle lähtijöistä force major oli vain Jarmo Kiiskisellä ja Antti Ticklenillä, jolle liiton viiri luovutettiin viimeisenä virassaolopäivänä Onttolassa. Tasavuotuisia juhlineista pätevä syy poisjääntiin oli vain Matti Härkösellä ja Kari Havukaisella.

Juhlapuheiden ja aterioinnin jälkeen muistelot vuosien takaisista yhteisistä satumuksista tulivat mieleen ja niille naurettiin. Illan parasta antia oli pohjoiskarjalaisittain kirjailija Heikki Turusen teoksen Simpauttajan pohjalta virinnyt keskustelu. Tämä johti lopulta siihen, että keskustelu siirtyi improvisaation pohjalta vuorosanojen tulkintaan ja tuli sellainen vaikutelma, että kohtausta olisi kohta voitu viedä jopa näyttämölle. Tässä kunnostautui erityisesti Hannu Härkönen,



Komeat miehet lippuineen, vasemmalta Asko Sormunen, Ari Komulainen, Ari Sutinen, Hannu Härkönen, Heikki Martikainen ja Sauli Tuomisto.

joka syntyperäisenä lieksalaisena tunsi hyvin kirjan ja elokuvan tapahtumat.

Eläkkeelle siirtyneet

Härkönen Hannu 1.3.2009 Onttola
Martikainen Heikki 1.3.2009 Inari
Soininen Antti 1.3.2009 Talikkajärvi
Sutinen Ari 1.3.2009 Värtsilä
Tuomisto Sauli 1.3.2009 Välivaara
Komulainen Ari 1.7.2009 Inari

Ticklen Antti 1.8.2009 Onttola
Sormunen Asko 1.10.2009 Inari
Kiiskinen Jarmo 1.10.2009 Niirala

50v täyttäneet

Komulainen Vuokko 1.1.2009 Inari
Härkönen Matti 4.1.2009 Inari
Jeskanen Taito 18.4.2009 Talikkajärvi
Kiiskinen Jarmo 19.8.2009 Niirala
Havukainen Kari 25.8.2009 Niirala



IMATRAN KAUPUNKI

Tarjoamme monipuolisia tontteja rahan arvoisin eduin oman kodin rakentajalle.

Tutustu tarkemmin www.imatra.fi tai soita 020 617 4449 ja 020 617 4450

Puu-Hanski Oy

Puusepäntäti 16, Kuhmo
Puh. 08-654 466



SALLAN OSUUSPANKKI

Kuusamontie 4, 98900 Salla
Puh. (016) 320 4600
sallan@op.fi

Suomussalmen apteekki

Kauppakatu 10-12, 89600 SUOMUSSALMI
Puhelin 08-711 045
Avoinna: ark. 9-18, la 9-14, su 11-13

Hammaslääkäri Marja Vuorinen

Kauppakatu 23 A, Kajaani
Puh. (08) 626 615

Odottavissa heikko riistavuosi

Erämailta ja – vesiltä kantautuneet tiedot kertovat melko yksiselitteisesti, että edessä on keskimääräistä heikompi erävuosi. Näin etenkin metsäkana- ja vesilintujen suhteen, joiden pesimäajan heikot sääolosuhteet kertautuvat tavanomaista heikompana poikastuotantona. Sama koskee vähäisemmässä määrin myös jäniksiä, ja hirvienkin kaatolupamäärät ovat suurimmassa osassa maata laskuvoittoiset. Kun tämä kaikki ynnätään yhteen, ei voi välttyä ajatukselta, että laskusuhdanne on myös eränkännyssä tapahtunut tosiasia.

Metsäkanalinnuista etenkin riekon tilanne alkaa näyttää jo huolestuttavalta. Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitoksen mukaan sen kannat ovat laskeneet viidessä riistanhoitopiirissä yli kolmekymmentä prosenttia viimevuotisesta, mukaan lukien lajin metsästyksellisesti tärkeimmät Lapin ja Kainuun riistanhoitopiirit. Asia on tiedostettu keskushallinnossa, mikä näkyy lajin rauhoittamisena eteläisemmissä riistanhoitopiireissä. Muiden metsäkanalintujen alamäki on huomattavasti loivempi, mutta mihinkään hurraahuutoihin ei niidenkään suhteen ole näillä näkymin aihetta.

Myös tärkeimpien riistasorsien eli sinisor-san, tavin, haapanan ja telkän pesimäkannat taantuivat edellisvuodesta. Merkillepantavaa on, että suurin alenema kohdistui sinisorsaan, joka on ylivoimaisesti tärkein vesilintujen metsästyskohde – jopa niin – että monet eivät edes muita vesilintuja metsästäkään.

Metsäjäniksen suhteen tilanne on huomattavasti lohdullisempi, joskin pääsuunta siltäkin on hieman mollivoittainen. Toisaalta alueelliset vaihtelut voivat olla hyvinkin suuria, mistä esimerkkeinä mainittakoon Pohjois-Hämeen yli kolmenkymmenen prosentin kannan lasku ja Uudenmaan yli kolmenkymmenen prosentin

kasvu edellisvuoteen verrattuna. Metsäjäniksen kannan arviot perustuvat viimetalviseen lumijälkilaskentaan, joten ne eivät kerro paljonkaan kesän poikastuotosta.

Tilanne on samankaltainen myös hirven osalta, joskin alueelliset vaihtelut ovat senkin osalta melko suuria. Kanta on heikentynyt yli kolmekymmentä prosenttia Pohjois-Karjalassa ja kasvanut samalla prosenttiluvulla Ruotsinkielisen Pohjanmaan ja Uudenmaan riistanhoitopiirien alueella.

Plussapuolelle kirjattakoon, että viime aikojen leudot ja vähälumiset talvet ovat suosineet rusakon ohella myös valkohäntäpeuraa ja metsäkaurista, joista etenkin viimeksi mainittu on selvästi hyötynyt. Toisaalta karhukanta on kasvanut siinä määrin, että lupamäärät ovat lisääntyneet peräti 60 prosentilla vuotta aikaisemmasta (79/128).

Edellä oleva tarkoittaa käytännössä sitä, että nyt jos koskaan tarvitaan malttia eränkännyssä. Vaikka siitä jatkuvasti huomauttaminen voi tuntuakin vanhan toistamiselta, kokemus on osoittanut, että metsästäjien omat saalisrajoituspyrkimykset eivät toimi vieläkään aukottomasti. Osasyynä tähän voidaan pitää harrastuksen kustannuspuolta: kun on kerran hankittu arvokkaat aseet ja metsästysluvat, niin totta kai niillä täytyy saada saalistakin. Eli tulostavuu on astunut tälläkin alalla määrävään rooliin – valitettavasti.

Välineurheilua

Tästä päästäänkin jouhevasti seuraavaan aiheeseen, eli eräalallakin merkittäväksi tekijäksi nousseeseen välineurheiluun, jota alan teollisuus ja kauppiat erilaisin messu- ja mainoskampanjoin säännöllisesti ruokkivat.

En tarkoita tällä sitä ettei lajiin saisi panostaa jos siltä tuntuu ja siihen on varaa, mutta mielestäni tässäkin asiassa pitäisi pysyä kohtuuden rajoissa. Jänistä tai peltopyytä ei kiinnosta tippaakaan kaatuuko se kolmenkymmentuhannen euron Holland&Hollandilla vaiko kolmensadan euron Baikalilla, eikä Tenon lohta se onko vavassa kullattu tai tavallinen Ambassadeur. Käytännössä saalista saadaan näillä kaikilla, kunhan välineen takana on asiansa osaava käyttäjä.

Toki huomioitava on sekin näkökanta, että paremmilla välineillä on mukavampi harrastaa.

Riekko on ajautumassa nopeasti uhanalaiseksi riistalajiksi. Kysymys ei ole enää normaalista kausivaihtelusta, vaan pitkäaikaisemmasta ilmiöstä, jota eivät maan pohjoisosien koivutuhot ainakaan auta.

Esimerkkinä voidaan mainita jo klassisena pidetty vetouisteluvene kaikkine varusteineen, jonka hintaa ei uskalla edes laskea. Niitä katsojissa tulee hakematta mieleen kerettiläinen ajatus, että onkohan omistaja laskenut koskaan saaliinsa kilohintaa? Metsästyspuolelta esimerkiksi voisi ottaa pimeänäkölaitteet ja lasereitäismittarit, joille on Suomen olosuhteissa vähän tai ei juuri lainkaan järkevää käyttöä.

Välinepuolelta löytyisi vaikka kuinka paljon vastaavia esimerkkejä, mutta niiden lukuisuuden vuoksi jätän asian sikseen – yhtä lukuun ottamatta.

Kysymyksessä on viime aikoina yleistynyt houkutuslintujen ja muiden vastaavien kapineiden lisääntynyt käyttö. Tunnustan rehellisesti, että en oikein hyväksy saaliin houkuttelemista paikalle sen voimakkaimpiin vietteihin vetoamalla, joita se ei voi luonnostaan vastustaa. Tilannehan on täysin sama kuin öisellä Mannerheimintällä, jossa voimakkaasti maalatut ja tuoksuvat ”houkutuslinnut” ovat vaanimassa tunteiden sokaisemaa saalistaan.

Hirvinauhakokeilu Pohjois-Savossa

Pohjois-Savon tiepiiri on käynnistänyt kaksivuotisen hirvinauhakokeilun riskialtteimmilla tieosuuksilla. Kokeilussa teiden varsille levitetään paikallisten riistanhoitoyhdistysten toimesta muovinauhaa, jonka pitäisi hidastaa hirvieläinten liikkumista. Myös autoilijat kiinnittävät huomionsa nauhoihin ja ovat valppaampina. Hirvinauhaa on kokeiltu aikaisemmin Karttulantien (maantie 551), mistä se laajeni keväällä myös valtatielle numero 9:lle, jossa se kattaa noin kolmekymmentä kilometriä väliä Vehmasmäki - Suonenjoki.

Suunnittelija **Raimo Kaikkonen** Savo-Karjalan tiepiiristä kertoo, että selvästi näkyvä hirvinauha lisää myös autoilijoiden valppautta kyseisellä tiealueella, mikä sekä on omiaan vähentämään onnettomuusriskiä. Tilastotietoja asiasta ei vielä ole saatavilla, mutta alustavan käsityksen mukaan nauhoitettujen tieosuuksien hirvieläinonnettomuudet olisivat vähentyneet jonkin verran aikaisemmasta, kertoo Kaikkonen.

Pohjois-Karjalassa on hirvivaaran vuoksi raivattu viime vuosina laajamittaisesti tienreunustoja. Siellä kokeillaan myös, miten hirven nuolukivien sijoittelu vaikuttaa hirvionnettomuuksiin.

Varsinaista riista-aitaa on Pohjois-Savossa 22 kilometrin ja Pohjois-Karjalassa 3 kilometrin matkalla. Uusia ei ole toistaiseksi tulossa.



Erästäjän syyskausi

Syksy on myös metsästäjän sadonkorjuu-aikaa, kun taas kalastajat keskittyvät entistä selkeämmin taimenen ja (kutu)siian pyytämiseen. Lisäksi on muistettava syksyn pimeiden, liukkaiden ja kylmenevien vesien mukanaan tuomat vaaratekijät, jotka kohdistuvat tietyin muunnoksinkin myös hirven metsästykseseen. Muita muistettavia asioita ovat:

- * karhun metsästysaika päättyy 31.10.1),
- * sepelkyyhkyn metsästysaika päättyy 31.10.,
- * meri-, metsä- ja kanadanhanhen, meri- ja sorsalintujen sekä lehtokurpan metsästysaika päättyy koko maassa joulukuun loppuun,
- * metsoa 2), 3), 4) teertä 3), 4) ja pyytä 3), 4) saa metsästää koko maassa syyskuun 10. päivän alusta lokakuun loppuun,
- * peltopyytä 5) saa metsästää Uudenmaan, Varsinais-Suomen, Satakunnan, Pohjanmaan, Ruotsinkielisen Pohjanmaan, ja Oulun riistanhoitopiireissä sekä muualla maassa riistanhoitopiirin luvalla syyskuun 10. päivän alusta lokakuun loppuun,
- * riekkoa saa metsästää Pohjois-Savon, Pohjois-Karjalan, Keski-Suomen, Pohjanmaan, Oulun, Kainuun ja Lapin 4), riistanhoitopiireissä syyskuun 10. päivän alusta lokakuun loppuun,
- * kiirunaa 4) saa metsästää Lapin riistanhoitopiirin Enontekiön, Inarin ja Utsjoen riistanhoitoyhdistysten alueella 10.9.-31.3.,
- * muflonia saa metsästää koko maassa syyskuun alusta marraskuun loppuun,
- * hirveä saa metsästää riistanhoitopiirin luvalla syyskuun 26. päivän alusta joulukuun loppuun,
- * metsäkaurista 6) saa metsästää koko maassa syyskuun 1. päivän alusta tammikuun loppuun,
- * valkohäntä-, metsä- ja kuusipeuraa saa metsästää riistanhoitopiirin luvalla syyskuun 26. päivän alusta tammikuun loppuun,
- * oravaa saa metsästää koko maassa joulukuun alusta tammikuun loppuun,
- * villisikaa saa metsästää koko maassa kesäkuun alusta helmikuun loppuun, ei kuitenkaan porsaallista naarasta,
- * fasaania, metsäjänistä ja rusakkoa saa metsästää koko maassa syyskuun alusta helmikuun loppuun,
- * ilvestä saa metsästää riistanhoitopiirin luvalla joulukuun alusta helmikuun loppuun, poisluettuna pennullinen naaras,
- * näätä ja kärppä saa metsästää koko maassa marraskuun alusta maaliskuun loppuun,
- * sutta saa metsästää poronhoitoalueella riistanhoitopiirin luvalla lokakuun alusta maaliskuun loppuun ja muualla maassa marraskuun alusta maaliskuun loppuun,
- * kanadanmajavaa saa metsästää koko maassa ja euroopanmajavaa riistanhoitopiirin luvalla elokuun 20. päivän alusta huhtikuun loppuun,
- * piisamia saa metsästää koko maassa lokakuun alusta toukokuun 19. päivän loppuun,
- * riistanhoitopiirin luvalla saa metsästää norppaa syyskuun alusta lokakuun 15. päivän loppuun sekä huhtikuun 16. päivän alusta toukokuun loppuun,
- * koko jakson ajan saa metsästää kettua, tarhattua naalia, supikoiraa, minkkiä, hilleriä ja mäyrää,
- * kalastus on kielletty lohipoitoisten vesistöjen koski- ja virtapaikoissa 11.9.-15.11. välisenä aikana.

Rajoituksia metsästysaikoihin:

1) Kuluvan kauden metsästyskiintiöt: poronhoitoalue 42, Pohjois-Karjalan riistanhoitopiiri 59, Kainuun riistanhoitopiiri (poronhoitoalueen ulkopuoliset alueet) 10, Kymin riistanhoitopiiri 9, Keski-Suomi 1 ja Etelä-Savon riistanhoitopiiri 6. Koko lupakiintiö yhteensä 127 yksilöä. Poronhoitoalueen kiintiötilanne selviää karhupalvelunumerosta (016) 379 0086. Kiintiötilannetta voi seurata myös nettiosoitteesta www.riista.fi

2) Metso on rauhoitettu Varsinais-Suomen riistanhoitopiiriin ja Utsjoen riistanhoitoyhdistyksen alueella. Metso on rauhoitettu Uudenmaan riistanhoitopiirissä poislukien Lapinjärven, Liljendalin ja Pernaja-Loviisan riistanhoitoyhdistysten alueet 10.-17.9. välisenä aikana. Metsoa saa metsästää Pohjois-Hämeen riistanhoitopiirissä 10. - 30.9. välisen ajan. Metsoa saa metsästää Etelä-Hämeen riistanhoitopiirissä 10. - 20.9. välisen ajan. Metsoa saa metsästää Etelä-Savon riistanhoitopiirissä 10.9. -15.10. välisen ajan.

3) Metsoa, teertä ja pyytä saa metsästää Kainuun riistanhoitopiirin Puolangan ja Suomussalmen riistanhoitoyhdistysten alueella 10.- 30.9. sekä Kajaanin, Hyrynsalmen-Ristijärven, Kuhmon, Paltamon, Sotkamon ja Vuolijoen riistanhoitoyhdistysten alueella 10.9.-15.10. välisenä aikana. Metsoa, teertä ja pyytä saa metsästää Keski-Suomen riistanhoitopiirissä 10.9.-15.10. välisenä aikana. Metsoa, teertä ja pyytää saa metsästää Lapin riistanhoitopiirissä pl. Utsjoen riistanhoitoyhdistys 20.9. - 30.9. välisenä aikana huomioiden kohdissa 2 ja 4 mainitut poikkeukset. Metson ja teeren metsästysaika Satakunnan riistanhoitopiiriin Ala-Satakunnan, Euran seudun, Harjavallan, Hämeenkyrön-Viljakkalan, Ikaalisten-Jämijärven, Kokemäen-Kauvatsan, Lavian seudun, Lounais-Satakunnan, Mouhijärven piirin, Noormarkun seudun, Porin, Punkalaitumen, Sastamalan, Säkylän-Köyliön ja Ulvilan seudun riistanhoitoyhdistysten alueella on 10.-30.9.

4) Riekko on rauhoitettu Kainuun, Keski-Suomen, Oulun, Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon riistanhoitopiireissä. Riekon ja kiirunan metsästys on kielletty Lapin riistanhoitopiirissä lukuun ottamatta Enontekiön, Inarin ja Utsjoen riistanhoitoyhdistyksiä, joiden alueella metsästys on sallittua 20.9. - 30.9. ja 1.1.-28.2. välisinä aikoina.

5) Peltopyy on rauhoitettu Uudenmaan riistanhoitopiiriin alueella.

6) Metsäkauris on rauhoitettu Keski-Suomen riistanhoitopiiriin Konneveden ja Suolahden-Sumiaisten riistanhoitoyhdistysten sekä Pohjanmaan riistanhoitopiiriin Toholammin riistanhoitoyhdistysten alueella. Metsäkaurista saa metsästää ajavaa koiraa käyttäen vain 30.9.-31.1. välisenä aikana.

Luettelon merkittävin muutos koskee riekon rauhoituksen laajenemista maan keski- ja eteläosien riistanhoitopiireihin, sekä tuntuvaa metsästysajan lyhenemistä kolmen pohjoisimman riistanhoitoyhdistyksen alueella.

Paikalliset metsästysseurat voivat lyhentää mainittuja metsästysaikoja, asettaa saalisrajoituksia tai kieltää kokonaan jonkin riistalajin metsästyksen, joista on oltava selvillä ennen metsästyksen aloittamista. Tätä voi vaikeuttaa vuodenvaihteen lukuisat kuntaliitokset niistä aiheutuneine nimimuutoksineen.

Oheiset metsästysajat eivät koske Ahvenanmaata, jossa on voimassa omat säädöksensä.

Jousimies

Rajan paikallislehdet

Kuhmolainen **SOTKAMO**-LEHTI **Ylä-Kainuu**
www.kuhmolainen.fi www.sotkamolehti.fi www.ylakainuu.fi



IMATRAN SEUDUN
SÄHKÖ OY

Felix Abba

PYHÄRANNAN KUNTA

Pajamäentie 4, Pyhärinta
Puh. (02) 838 3400
www.pyharanta.fi

SUOMI  **VENÄJÄ** SEURA

www.venajaseura.com

SALLAN RAUTATORI OY

Kuusamontie 23, Salla
Puh. (016) 831 300

Neste Suomussalmi

Siikarannantie 1, puh. (08) 711 504



Puh. (08) 711 083

- Sähkö- ja ruiskutuslaitteiden korjaukset
- Autojen pesu
- Huollot
- Rengastyöt
- Eperin korjaus ja varaosat
- Peräkärrien vuokraus

Ivalon Lentopalvelu Oy

Rovaniementie, 99800 Ivalo
puh. 040-570 8369
http://www.lentopalvelu.fi,
Lairikkala Harri, harri.jl@kerttu.inet.fi

ilomantsi

www.ilomantsi.fi

Ilomantsin kunta onnittelee 90-vuotiaasta Rajavartiolaistosta

KOILLISSANOMAT

www.koillissanomat.fi

Lappset Group Oy

Hallitie 17, Rovaniemi
Puh. 020 7750 100
www.lappset.com

OVAKO

IMATRA

Suojalaitetarkastus Matti Marttala

Anninportti 6, Rovaniemi
p. 041-4575 441

**NAANTALIN
SATAMA**
PORT OF NAANTALI

Naantalin Satama
Satamatie 13, FI-21100 Naantali, Finland
Tel. +358 (0)2 437 55 15, Fax +358 (0)2 435 17 27
www.portofnaantali.fi

Kesämäen Leipomo Oy

Mäntyläntie 10, 53650 Lappeenranta
Puh. (05) 456 9175
www.kesamaenleipomo.fi

AKKUKAUPPA KEMPPAINEN

Kasarminkatu 41, 87100 KAJAANI
Puh. (08) 632 520 Fax (08) 623 132
myynti@akkukauppakemppainen.fi

Rullaluistimilla minne vaan!

Parin viime vuoden aikana on markkinoille tullut uusia viritelmiä sauvarullaluistelua harrastaville. Powerslide on ken-
gän sisältävä ilmakumirenkainen rullaluistin. Vauhtia ryydittämään tarvitaan mukaan vain sauvat!

Powerslidet sijoittuvat rullaluistinten ja -sukien välimaastoon, mutta minä laskisin ne rullaluistimiksi. Oliko uutuuslaitteista sitten syrjäyttämään kymmenen vuotta vanhat Salomonin TR9 rullaluistimet? Se selviää seuraavassa.

Asfaltilla ja soralla

Powerslidejä mainostetaan maaston suhteen monipuolisina luistimina - niillä pitäisi pystyä menemään sekä asfaltilla, että soralla.

Periaatteessa näin onkin. Ilmatäytteiset kumirenkaan ovat normaaleja rullaluistimien renkaita leveämmät, korkeammat ja joustavammat, joten niiden "maastokyky" on parempi.

Jo pelkästään epätasainen asfaltti alkaa olla myrkyä kovaratteisille rullaluistimille. Powerslidet eivät huomaa juurikaan eroa epätasaisen ja tasaisen asfaltin välillä. Tämän lisäksi niillä voi huoletta treenata kovalla soratiellä tai vastaavalla pinnalla. Meno kyllä hieman hidastuu, mutta jatkuu. Soralla sauvoistakin saa enemmän tehoa, kun ne uppoavat asfaltin pintaa syvemmälle.

Kun mennään kovalta soratieltä kohti pehmeämpää alustaa, alkaakin meno sitten jossain vaiheessa tökkiä. Pehmeällä hiekkatiellä, polulla tai pellolla meno on joko mahdotonta tai sitten niin vaikeaa ja raskasta, että harvaa huvittaa.

Joka tapauksessa Powerslideillä harjoitusreitit vähintäänkin tuplaantuvat, elleivät jopa triplaannu normaaleihin rullaluistimiin verrattuna.

Kenkäosa

Powersliden kiinteä kenkä tuo ulkonäköä ja monelle myös tukevaa otetta jalasta, riippuen tietysti jalan lemistä. Itselleni testiluistimen kenkä ei ollut täydellisen tukeva, mutta sen verran hyvä että homma kyllä hoitui. Kuitenkin täydellinen tasapaino ja rento meno vaatisi juuri sopivan kenkäosan, joten ennen ostoa suosittelen kokeilemaan Powerslideja jalassa, jotta tietää sopivatko ne juuri sinulle.

Powerslideen on saatavilla paria kym-



mentä erilaista kenkää, joten jokaiselle pitäisi kyllä löytyä sopiva. Netistä tilattuna ottaa sitten harkitun riskin. Palautusoikeus kantaa ainakin sopia.

Powersliden runkoon voi myös vaihtaa useampien eri valmistajien rullaluistimista kenkäosan. Tällöin jarruttaminen tapahtuu kääntämällä toinen jalka taakse sivuttaisiin ja painamalla renkaiden reunaa maata vasten.

Rullaako vai ei?

Salomonin rullaluistimien jälkeen kun laittaa Powerslidet jalkaan ja lähtee rullailemaan, huomaa heti että meno on hieman nahkeampaa. Suuret ilmakumirenkaat edessä ja takana ovat luonnollisesti hieman huonommin rullaavat.

Kun kävin normaaleilla rullaluistimilla tunnin sauvalenkin, taittui matkaa noin 20 kilometriä. Powerslideilla samassa ajassa ja suurin piirtein samalla sykkeellä matkaa taittui puolenkymmentä kilometriä vähemmän.

Normirullaluistimet soveltuvat rullautuvuuden vuoksi hyvin aloittelijoille. Kun laitetaan Powerslidet jalkaan, lenkistä tulee väistämättä raskaampi. Mutta kun puhutaan treenamisesta, niin se on monelle suurempaa hienerytystä hakevalle vain ja ainoastaan hyvä asia!

Joitakin saattaa normirullaluistinten ison alamäen kova vauhti hieman pelottaa, joten isompirattaiset ja ilmatäytteiset Powerslidet ovat tässä mielessä ehkä

turvallisempi valinta. Itse pidän kyllä kovasta vauhdista. Silloin maisema vaihtuu! Pienillä ja kovilla renkailla rullaillessa, yhdistettynä kovaan vauhtiin, on tietysti myös suurempi kaatumisriski. Pienen pieni kivi voi aiheuttaa vaaratilanteen, ellei ole tarkkana mihin laskee. Suuremmilla ilmakumirattailla varustetuilla Powerslideilla ei ole tätä ongelmaa. Niillä voi tarvittaessa väistää vaikkapa pientareen puolelle, mikäli tiukka tilanne niin vaatii. Jos kapealla tiellä tulee vastaan samaa puolta (rullaluistimilla kun mennään vasenta puolta) sekä pyöräilijä että linja-auto, voi tilasta nimittäin olla hieman "uupelo".

Jarrut

Powersliden jarrut ovat kohtuullisen hyvät. Niiden viritäminen ei kuitenkaan tapahdu aivan käden käänteessä, vaikka niiden säätö tapahtuukin sormin vajeria kiristämällä. Mikäli ne laittaa liian löysälle, jarruteho on huono ja mikäli ne laittaa liian tiukalle, ottaa jarrut luistella kiinni. On siis löydettävä sopiva kompromissi. Jarruttaminen on myös opetettava, jotta se onnistuu tiukan paikan tullen.

Normirullaluistimilla jarruttaminen on hieman huonompitempoteisempaa kuin Powerslideilla.

Kaiken kaikkiaan uskallan suositella Powerslide Nordiceita. Moneen maastoon ja moneen keliin - jopa sateella.

Powerslide Nordicien ovh-hinta on 399 euroa.

Garmin Forerunner 405CX ja 310XT

Kello joka opastaa takaisin kotiin

Garminin integroiduilla GPS -vastaanottimilla varustetut rannetietokoneet 405CX ja 310XT ovat edelläkävijöitä entistä pienempää pakettiin ahdetuista monikäyttölaitteista. GPS sisältyy kello-osaan, joten erillistä GPS-podia ei tarvita. Laitteet mittaavat matkan lisäksi mm. sykettä ja aikaa sekä opastavat tarvittaessa esim. metsästä takaisin autolle.

Garminin 405CX:n ja 310XT:n keskenään suurin ero on laiteiden fyysisessä koossa. CX on sopivan kokoinen ranteeseen, jopa hihan alle, mutta XT ei helpolla hihan alle mahdu, vaikkakin sen paino ei ranteessa häiritse. Kun kuitenkin muistetaan, että GPS -vastaanotin on sisällytetty kelloon, ei koko ole päätähuimaava.

XT:n akun kesto on suuremman koon vuoksi 20 tuntia, kun se CX:ssä on 8 tuntia (GPS -tilassa).

XT:n mukana tulee lisäksi uusi kankainen sykevyö, mutta CX:n mukana tulee normaali sykevyö.

CX:ssä on vain kaksi normaalia näppäintä, kun XT:ssä niitä on seitsemän. CX:n muut näppäimet ovat niin sanottuja hipaisunäppäimiä kellon kehaksessa. Lisäksi XT:n suurempaan näyttöön sopii halutessa kerralla neljä tietoa CX:n kolmen tiedon sijaan.

Muutoin laitteiden ominaisuudet ovat samat.

Matkan mittaaminen

Ehkäpä parasta testin Forerunnereissa on matkan mittaaminen. Kelloon upotettuna ei GPS-vastaanotin enää kovin paljoa tilaa vie. Niin se kehitys kehittyi.

Kun kelloa käytetään opastukseen, eli tien näyttämiseen vaikkapa marjametsästä autolle, on mukava tietää kuinka pitkä matka perille on. Samoin kun lähdetään lenkille, on mukava seurata kuljettua matkaa ja merkitä se vaikkapa treenin jälkeen ylös.

Tein kaksi testiä, joilla testasin matkan mittaamisen tarkkuutta. Ensimmäinen testi oli Cooperin-testi. Kello näytti 12 minuutin jälkeen, että juostuna oli 2710 metriä. Virallinen matka 350 metriä pitkällä Sallan urheilukentän radalla osoitti kuitenkin 2550 metriä. Kello näytti siis 160 metriä liikaa – valitettavasti.

Toisen testin tein autolla. Trippasin auton matkamittarin ja laitoin kellon mittaamaan matkaa. Tasan 5000 metrin jälkeen, siis kun auton mittari näytti tätä lukemaa, pysäytin kellon matkan mittauksen. Lukema osoitti 4920 metriä. Eroa siis 80 metriä, mutta nyt toiseen suuntaan eli vähemmän. Näyttääkö auton matkamittari sitten oikein, sitä en pysty sanomaan.

Joka tapauksessa ratajuoksuun matkan mittaus on liian epätarkka. Muunlaiseen matkan mittaukseen laite sopiikin sitten varmasti erinomaisesti!

Laitteet löysivät matkan mittaamista varten satelliitit hetkessä, yhtä poikkeusta lukuun ottamatta. Silloin etsiminen kesti n. 15 minuuttia.

Hukassa!

Forerunnerit opastavat esimerkiksi marjametsästä autolle. Jotta opastaminen onnistuu parhaiten, on autolta, kotoa tai muualta lähtiessä syytä tallentaa sijainti muistiin. Sitten kun halutaan löytää takaisin, valitaan kellosta tallennettu sijainti ja annetaan kellon opastaa perille. Näytössä näkyy matkan (lennettietä) lisäksi nuoli mihin suuntaan tulee edetä. Testattaessa ominaisuuden toimintaa, lähtöpaikalle opastus heitti noin 10-20 metriä tallennetusta. Siltä matkalta esimerkiksi auto jo näkyy. Hienosti toimi ja on kyllä tarpeellinen ominaisuus.

Kartta ja kompassi on kylläkin syytä pitää mukana, sillä huonosti ladattu akku saattaa loppua ennen kuin on perillä.

Sykettä nostamassa!

Laitteet mittaavat muiden sykemittareiden tavoin sykettä, joten niiden mukana tulee sykevyö. XT:n sykevyö on uudempaa kangasmallia. Ja täytyy sanoa, että on kyllä miellyttävämpi kuin perinteinen muovinen. Ja kevyempikin on.

Laitteet mittaavat keskisykkeen ja maksimisykkeen, jonka lisäksi kulloinkin hetkellinen syke näkyy näytössä. Mikäli kelloihin on asennettu kierroksen pituudeksi esimerkiksi yksi kilometri, tuon välin keskisyke löytyy jokaisen kilometrin tiedoista, kuten mm. kuljettu matka, nopeus kilometreinä, aika ja kulutetut kalorit.

Tieto tietokoneeseen

Ennen käyttöä, laite tunnistaa sykevyön. XT:llä tämä onnistui hyvin, mutta CX löysi ilmeisesti jonkin toisen talon neljästä sykevyöstä, kun sykettä ei kelloon aluksi löytynyt. No, asia korjaantui kun laitoin ohjeronpun tietokoneeseen ja katsoin kuinka sykevyön saa kelloon paritettua.

CX:n kehaksen hipaisunäppäimet olivat aluksi outoja, mutta niihin tottui nopeasti. Erikoinen mutta toimiva ratkaisu, kun muistaa vielä lukita ne tarvittaessa. Lähellä oli kuitenkin että olisin tarkastanut kehaksen näppäinten käytön ohjekirjasta.



405CX

Olen muuten sitä mieltä, että laitetta kuin laitetta pitää pystyä käyttämään ilman että ohjekirjaa aukaisee. Tuo edellä mainitsemani sykevyön parittaminen olikin sitten ainoa kerta, kun jouduin turvautumaan ohjekirjaan.

Molemmat laitteet saa liitettyä tietokoneeseen erillisen lähetin-/vastaanottimen kautta ja sitä kautta siirrettyä tietoja tietokoneeseen. Suoritusten analysointi tapahtuu erillisen ohjelman avulla, joka sisältää myös kartan.

Ohjelman asentaminen netin kautta onnistui helpohkosti. Tietoa treenistä löytyi minulle riittävästi, mutta kartta oli pettymys. Kartta sisälsi omalta asuinalueeltani vain tien. Ja kun lisäsin treenin, eli kulkemani lenkin kartalle, se ei osunut tielle vaan jonkin matkaa tieltä sivuun. Kuljin kyllä rullaluistimilla tietä pitkin koko ajan.

Kartan tulisi olla tasoa GoogleMaps ja reitin tulisi kulkea siellä missä se on kuljettu.

Kaiken kaikkiaan molemmat Forerunnerit olivat erinomaisia laitteita. Voin lämpimästi suositella molempia!

Lisätietoa: www.garmin.fi



310XT

URHEILU SIVAKKA

Vapaudenkatu 6, Kemijärvi
Puh. 0400-157 737,
(016) 813 567

Metsästäjän
ykköskauppa
Itä-Lapissa

Katso aselista
www.urheilusivakka.com

NAPAPIIRIN KULJETUS OY

Puh. 0400 333 110
www.nakuoy.fi

LVI-asennukset ja tarvikemyynti

hanakat:

LEVIN-KITTILÄN LVI Oy

Avoimma ma-pe 7-17.00
Valtatie 2-4, 99100 Kittilä
P. (016) 643 656 F. (016) 643 657

Vankkkapuu Oy

Puutie 24, Simpele
Puh. 020 743 2700

R-SARKON OY

Rekitie 2, Rauma
Puh. (02) 822 2455

Lapin Asbesti Oy

Hitsaajantie 3, Rovaniemi
Puh. 0400-695 220, 0400-181 243

Arcmeco Oy

Varastokatu 10, Joutseno
Puh. 05-4534 441

Koneyhtymä Veljekset Lakkala

Leikkitie 4, Joutseno
Puh. 05-4535 538
Puh. 0400-386 006 & 0400-386 060

T:mi Ossi Holopainen Autojen varaosia

Rautatienkatu 3, Hamina
Puh. 05-3440 505

Metsä-Karvinen Oy

Kympintie 10, Lehmo
Puh. 0400-170 951

Kuljetusliike Tyni Oy

Mutkatie 1, Taivalkoski
Puh. 0400-255 023
jarmo.tyni@pp.inet.fi

Vuoksen Kumi Oy

Porttisillankatu 1, Imatra
Puh. 05-5434 100

Kaduko Oy

Tehdastie 258, Tohmajärvi
Puh. 013-622 005

INARIN SEURAKUNTA

Sairaalatie 5, 99800 Ivalo
Puh. 010 7785 200
www.inarinseurakunta.fi

- Varma vesihuolto • Hyvä sisäilma
- Mukava lämpö • Miellyttävä hygienia
- Helppo kodinhuolto

Suomussalmen Vesi ja Lämpö Oy

Puh. 0207 479 780, 89600 Suomussalmi

Inarilainen

Euroopan pohjoisin paikallislehti
Kelpaa sytykkeeksi
myös rajamiehelle

STARBURGER • Drive in

Suomusalmen
torilla

Puh. (08) 713 888

Avoinna:

ma-to	klo	11.00–20.00
pe	klo	11.00–04.00
la	klo	12.00–03.00
su	klo	12.00–20.00

K-RAUTA RAUTAPERTTI

TOTEUTTAA KANSASSA

Asemakatu 4, 55700 IMATRA, puh. (05) 6820 200

REIKE OY

- Konepajapalvelut
- Kunnossapitopalvelut

Lammintie 1, 56510 Puntala
Puh. 020 789 0470 Fax 020 789 0479
konepaja@reike.fi ; www.reike.fi



Maansiirtoliike Arvi Anttonen

Pumppukuja 12, Imatra
Puh. 0400-976 624

Salomaa Säätiö

Kauppakatu 26 B 32, Joensuu

40-vuotias onnittelee 90-vuotiasta



Välikatu 15
87100 KAJAANI
Puh. 08-633 2233
Fax 08-629 393

HIRSITYÖ JARMO MARJAKANGAS

Huvila, kodat
ym. pihapiirin tuotteet

Fax 016-659 435
Puh. 0400-397 550

Valmistus, pystytys tai
avaimet käteen toimitus

Alatalontie, 99150 Tepasto

Rakennustoimisto INSINÖÖRILINJA OY

Teollisuuskatu 6, Siltakylä
Puh. 05-2600 606
www.insinoorilinja.com

MEREN AMMATTILAISILLE!

**VOLVO
PENTA**

MOOTTORIMYYNTI • VARAOSAT JA TARVIKKEET •
HUOLTO • KORJAAMO • TUKKUMYYNTI • WEBSHOP

MARINE CENTER FINLAND
APPROVED VOLVO PENTA CENTER

www.marinecenter.fi

Marine Center Finland Oy, Veneentekijäntie 9, Lauttasaari, 00210 Helsinki
Puh. 0207 314 040, varaosat 0207 314 043, huolto 0207 314 041



Avoinna:

ma-pe klo 10 - 18
la klo 10 - 16

Kauppakatu 4-6
89600 Suomussalmi



Kultainen Kukko on viihtyisä ravintola
juhlien ja kokouksien pitopaikkana sekä
suosittu lounasravintola hyvän ruoan
ja tunnelman ystäville!
Maistuvat lounaat ma-la klo 10.30-15.00



Avoinna
tilauksesta.

Yli 100 vuotias komea hirsitalo tarjoaa
upeat puitteet erilaisille tilaisuuksille:
- ryhmäruokailut - kodin juhlatilaisuuksille
- neuvottelut ja kokoukset

puh. (08) 636 285, fax (08) 636 286
www.kultainenkukko.fi
veikko.huovinen@kultainenkukko.fi



Rajaviestimaraton lähestyy!

Rajaviestimaraton 2009 ja Vantaan Maraton ovat valmiina vastaanottamaan Rajavartioliiton työntekijät testaamaan kuntoaan syksyisessä massatapahtumassa sunnuntaina 11.10.2009 joko leikkimielellä tai tosissaan. Oletko valmiina? Vielä ehtii mukaan!

Vantaan maratonin täydeltä matkalta löytyy seuraavat sarjat: M, M40, M45, M50 ja M55 ja M60 sekä N, N40 ja N50. Puolimaratonilla on sarjat: M, M45, N ja N45. Varttimaratonilla on sarjat M ja N. Viimevuotiseen tapaan Rajavartioliiton mestaruuspokaalit jaetaan tasoitusten perusteella. Tulokset julkistetaan myös sarjoittain ilman tasoituksia.

Hinnat ja ilmoittautuminen

Hinnat ovat Vantaan maratonilla moniin muihin maratontapahtumiin verrattuna varsin edulliset ja Rajaviestimaratonille osallistuvilla vieläkin edullisemmat. Kokomaratonin hinta on meille 27 euroa, puolimaratonin 22 euroa ja varttimaratonin 17 euroa. Em. hinnat ovat lisäksi Rajavartioliiton työntekijöille voimassa, muista poiketen, aina 5.10.-09 saakka! Ilmoittautumishojet löytyvät Vantaan maratonin internetsivuilta osoitteesta www.vantaanmaraton.net > Ilmoittautuminen. Ilmoittautua voi nettisivujen ilmoittautumispalvelun kautta, sähköpostilla tai postitse. *Laita urheiluseuraksesi Rajavartioliitos!*



Vuoden 2008 Vantaan Maratonin "lähtökiihdytystä".

Kuten viime vuonna, kolme tasoituksella lasketuilla ajoilla nopeinta palkitaan pokaaleilla. Kaikki muut palkinnot sitten arvotaankin kaikkien osallistujien kesken.

Rajaviestimaratonin tavoitteena on saada hankittua vähintään viimevuotisen tasoiset ja runsaat palkinnot.

Majoitusta RvjaL:n jäsenille!

Mikäli olet Rajavartioliiton jäsen ja olet töissä LR:ssa, KR:ssa tai LSMV:n pohjoisosassa (Vaasasta pohjoiseen), niin lähettämällä nimesi ja osoitteesi työ sähköpostilla (henkilöllisyyden osoituksen vuoksi) osoitteeseen info@rajaviestimaraton.com, voit varata majoituksen Rajavartioliiton asunnolta. Majapaikka löytyy 12 nopeimmalle pitkämatkalaiselle ja varaus on sitova. Yöpymisen hinta on 5 euroa per yö ja majoituksen voi varata pe 9.10. - ma 12.10 väliselle ajalle. Mutta 4.9. lähtien majoituksen saa varata myös lähempänä asuvat liiton jäsenet, mikäli majoituskapasiteettia on vielä jäljellä!

www.rajaviestimaraton.com

www.vantaanmaraton.net



AINUTLAATUISTA TIETOA MIELENKIINTOISIA NÄKÖKULMIA POIKKEUKSELLISEN LAAJOJA KARTTOJA

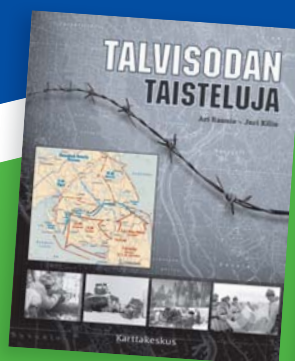
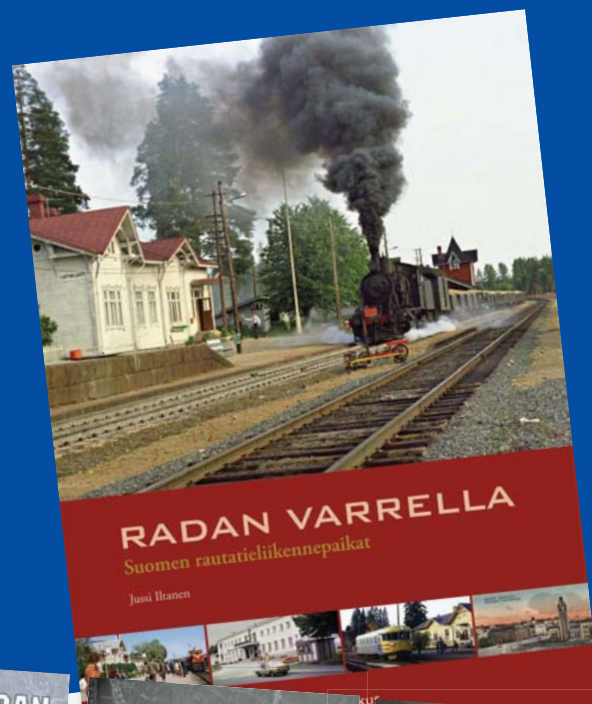
LUKIJAEU!

- 30%

Radan varrella

Suositusinta 59 €

Radan varrella on upea nostalginen katseluteos rautatieliikenteestä ja asemarakennuksista sekä kattava hakuteos suomalaisten rautatieliikennepaikkojen historiasta. Teos esittelee Suomen asemat ja muut rautatieliikennepaikat. Omissa artikkeleissaan esitellään lähes tuhat asemaa, pysäkkiä ja laiturivaihdetta, jotka ovat jossain vaiheessa olleet miehitettyjä. Kirjassa on runsaasti ennen julkaisematonta tietoa ja kuvia. Mukana on sadoittain valokuvia, asema-aiheisia postikortteja ja karttoja vuosien takaa.



Talvisodan taisteluja Jatkosodan hyökkäystaisteluja Jatkosodan torjuntataisteluja

Suositusinta 48 € / kpl

Kirjasarjassa esitellään sotiemme merkittävimpien taistelujen kulku seikkaperäisten tekstien ja yksityiskohtaisten karttojen avulla. Poikkeuksellisen laaja kartta-aineisto perustuu vanhojen karttojen ohella sotapäiväkirjoihin ja sodanaikaisiin suunnitelmiin. Kirjasarjan painopiste on suomalaisten joukkojen toiminnassa, mutta mukana on myös venäläinen näkökulma, joka pohjautuu Venäjän valtiollisen sota-arkiston asiakirjoihin.

Rajaviestin lukijana saat nämä kirjat -30 % alennuksella verkkokaupastamme joulukuun 2009 loppuun asti, kun syötät kampanjakoodiksi FNRQDRH3.



KARTTAKESKUS

Myynti:

- Hyvin varustetut kirjakaupat
- Tavaratalot
- Maanmittaustoimistot
- Verkkokauppa: www.karttakeskus.fi