

ALKOHOLIN SALAKULJETUS RAAHEN TULLIKAMARIPIIRISSÄ VUOSINA
1919–1932

Oulun yliopisto

Historiatieteet

Pro gradu –tutkielma

10.9.2019

Jussi-Pekka Heinonen

Sisällys

Johdanto	3
Tutkimustilanne	4
Tutkimustehtävä	8
Lähteet ja menetelmät	10
1. Salakuljetuksen laajuus ja salakuljettajien vaihtelevat taustat	12
1.1 Salakuljetustapaukset Raahen tullikamaripiirissä vuosina 1919–1932	13
1.2 Ulkomaiset merimiehet ja ulkopaikkakuntalaiset päätekijöinä 1919–1922	14
1.3 Tavalliset työläiset saavat osansa salakuljetuksesta 1923–1928	20
1.4 Salakuljettajat alkavat vähentyä 1929–1932	25
1.5 Alkoholien salakuljettajien koko kuva 1919–1932	29
2. Salakuljettamisen keinot, reitit ja määrät	33
2.1 Salakuljetusta maalla, merellä ja rannikolla	34
2.2 Takavarikoidun alkoholin litramäärät	46
2.3 Renkejä ja isäntiä – salakuljetus organisoitua	49
3. Tuomiot vaihtelevat, julkinen keskustelu tuomitsevaa	52
3.1 Salakuljetuksesta annetut tuomiot	52
3.2 Julkinen keskustelu	56
4. Loppulause	65
Lähteet ja tutkimuskirjallisuus	68
Liitteet 1-2	70
Liite 1: Kartta Oulun läänin eteläosasta	71
Liite 2: Kartta tutkittavasta alueesta	72

Johdanto

Suomen viimeisintä kieltolakia yritettiin säätää ensimmäisen kerran vuonna 1905. Vuotta aiemmin muodostettu komitea päätyi mietinnössään ehdotukseen, jossa kaupunkien raastuvankokoukset päättäisivät kolmivuositain väkijuomien kieltämisestä tai sallimisesta. Ehdotus ei kuitenkaan ollut riittävä raittiusliikkeelle, joka vaati koko maahan yhtenäistä alkoholin täyskieltoa. Valtakunnallinen kieltolaki hyväksyttiin 31.10.1907 eduskunnassa, mutta Tsaari ei vahvistanut lakia. Uusi esitys hyväksyttiin 15.3.1909, ja vahvistettiin vasta Oskari Tokoin senaatin aikana 29.5.1917. Kaksi vuotta myöhemmin, 1.6.1919, kieltolaki tuli voimaan.

Tässä tutkimuksessa käsittelen alkoholin salakuljetusta Raahen tullikamaripiirissä kieltolain aikana vuosina 1919–1932. Tutkimus keskittyy siihen, ketkä jäivät kiinni ja miten he toimivat. Kieltolaki kielsi alkoholipitoisten aineiden valmistuksen, maahantuonnin, myynnin, kuljetuksen ja varastossapidon.¹ Se ei kuitenkaan onnistunut tehtävässään, vaan aiheutti laajamittaista alkoholin salakuljetusta, jota ei pystytty täysin valvomaan.

Kieltolain aikaisen alkoholin salakuljetuksen tutkiminen on perusteltua, koska se liittyi yhteen kansainvälisen rikollisuuden muotoon. Suomi ei ollut tuolloinkaan eristäytynyt muusta maailmasta, vaan muun muassa salakuljetuksen yhteydessä tiiviisti osana sitä. Kyseessä oli myös laki, joka virallisesti sai laajaa kannatusta, mutta jota epävirallisesti laajasti rikottiin yhteiskuntaluokasta riippumatta. Kyseessä on ilmiö, jota ei ainakaan virallisesti osattu odottaa. Kansalaisten odotettiin noudattavan lakia kuuliaisesti, mutta toisin kävi. Alkoholin salakuljetuksesta tuli laajamittaista, ammattimaista ja organisoitua. Tämä antaa hedelmällisen lähtökohdan aiheen tutkimiselle.

Laki, ja sen rikkominen, liittyy myös laajempaan ja pidempikestoiseen alkoholipolitiikkaan, joka heijastuu myös tähän päivään. Taitelija, runoilija ja kielitieteilijä S. Wettenhovi-Aspa kirjoitti vuonna 1919 kieltolaista seuraavasti, jota olisi osittain voitu käyttää tietyiltä osin myös viimeaikaisessa keskustelussa alkoholilainsäädännön uudistamisesta:

Kieltolaki on isku vasten kasvoja, ei yksin mieskohtaisen vapauteen nähden, vaan myöskin kaikkea vapautta vastaan yleensä [--]. Kuinka voi-

¹ Asetus 29/1917 (<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1917/19170029009>)

² Ahtokari 1972, 26-27.

simme kunnioittaa itseämme, jos kuulumme sellaiseen kansaan, jota pidetään niin holhouksen alaisena, että sen katsotaan tarvitsevan päällensä kieltolain häpeällinen pakkopaita voidakseen olla juomatta itseänsä kuoli-aaksi[--].²

Tutkimustilanne

Kari Filpuksen väitöskirja käsittelee kieltolain aikaista alkoholin salakuljetusta Perämeren rannikkoalueella. Hänen keskeisimpiä kysymyksiä on selvittää, miten alkoholin salakuljetusta harjoitettiin, ketkä sitä tekivät ja miksi. Lisäksi tarkoitua on osoittaa, miten toiminta pyrittiin salaamaan ja miten salakuljetus muuttui kieltolain aikana. Hän tuo myös esille sen, miten salakuljetus näkyi tutkimusalueella viranomaisten työssä ja muutenkin seudun elämässä.

Filpus tulee siihen tulokseen, että kieltolain alkuvuosina alkoholin salakuljetus Perämeren alueella oli melko vähäistä. Salakuljetus keskittyi aluksi Suomenlahden alueelle ja rautateille. Vuodesta 1924 alkaen kuitenkin merireitit ja pirtulaivat korvasivat rautatiet tärkeimpänä salakuljetusreittinä. Kieltolain alkuvuosina seudun asukkaat eivät osallistuneet salakuljetukseen kovinkaan aktiivisesti. Pirtulaivojen tulon myötä seudun asukkaat tulivat kuitenkin tarpeellisiksi, sillä he tunsivat seudun meren, saaret ja rannat.

Raimo ja Risto Pullatin teos *Viinameri. Pirtusotaa Itämerellä 1920- ja 1930-luvulla* käsittelee Viro-Suomi-akselin lisäksi myös muissa Itämeren maissa tapahtuneen pirtun salakuljetuksen historiaa. Teos on poikkitieteellinen, ja se yhdistää historiaa, kansantiedettä ja kriminologiaa. Tekijöiden mukaan Suomen kieltolain aikainen salakuljetus oli yksi kansainvälisen järjestäytyneen rikollisuuden ilmenemismuoto. Tutkimukseeni teos antaa mahdollisuuden asettaa Raahen tullikamaripiirin tapahtumat osaksi laajempaa kokonaisuutta.

Salakuljetus on Pullatien mukaan kansainvälinen ilmiö, joka voi tukea valtiollisia intressejä. Pirtun salakuljetus Itämerellä on merkittävä vaihe niiden kansojen historiassa, jotka sen rannoilla asuivat. Pirtua hankittiin pääasiassa Saksasta, Danzigista, Memelistä, Tanskasta, Hollannista, Unkarista ja Tšekkoslovakiasta. Ilmiöllä oli sosiaalistaloudelliset syyt, mutta ennenkaikkea rannikon väestön vaikea tilanne muun muassa Virossa sekä

yleismaailmallinen talouslama Suomessa myötävaikuttivat salakuljetukseen. Huomioitavaa on myös Itämeren maiden suuret alkoholin valmistusmäärät sekä vahvat alkoholin myyntiyhtiöt. Rannikon asukkailla oli myös vahva rooli salakuljetuksen edistämässä, sillä heillä oli vahva tottumus kaupankäyntiin.

Kieltolaki ei tekijöiden mukaan ratkaissut Suomen alkoholiongelmia vaan pahensi sitä. Pontikankeitto pahentui etenkin Pohjois-Suomessa. Salakuljetus oli järjestäytynyttä, ja sitä tehtiin taloudellisen hyödyn saamiseksi. Monet Suomen ja Viron teollisuus-, kuljetus- ja kauppayhtiöt saivat pirtun salakuljetuksen ansiosta vahvan taloudellisen pohjan. Menestyksekkäät salakuljettajat siirtyivät myöhemmin lailliseen liiketoimintaan.

Johanna Hämäläisen pro gradu-tutkielma ”*Onpa sitä viinaa!*” – *Kieltolaki paikallisena ilmiönä Viitasaaren pitäjässä vuosina 1919-1932* vuodelta 1999 käsittelee kieltolakia, sen vaikutuksia ja ilmenemismuotoja maaseudulla paikallisyhteisöllisestä näkökulmasta. Hän keskittyy erityisesti alkoholikieltoon liittyneisiin normijärjestelmiin, kieltolain aikaisen viitasaarelaisen alkoholikulttuurin tarkasteluun sekä viitasaarelaisten alkoholi- ja kieltolakiasenteisiin.

Hämäläinen pitää teoreettisena lähtökohtanaan kieltolain, alkoholikäytön ja moraalien ympärille vähitellen kehittyneitä valtakunnallista ja paikallista normijärjestelmää. Tutkielmassa tullaan siihen lopputulokseen, että Viitasaarella ihmiset suhtautuivat kieltolaikiin välinpitämättömästi, aktiivisesti tai passiivisesti. Esimerkiksi uskonto tai raittiusaatte, nuorisoseurat tai kansakoululaitos eivät onnistuneet vaikuttamaan asenteisiin kovinkaan paljoa.

Matti Peltosen, Kaarina Kilpiön ja Hanna Kuusen toimittaman *Alkoholien vuosisata: Suomalaisien alkoholilojen käänneitä 1900-luvulla* teoksen kolme ensimmäistä artikkelia tuovat yksityiskohtaista tietoa siitä, miten kieltolaki koettiin eri väestöryhmissä. Esittelen seuraavaksi näistä artikkeleista kaksi, jotka ovat tutkimukseni kannalta oleellisia. Kolmas, Aija Kaartisen artikkeli, liittyy taas enemmän myöhemmin esiteltävään tutkimukseen.

Kirsi Rasinaho käsittelee artikkelissaan alkoholin salakaupasta Helsingissä vuosina 1919-1932. Helsingistä muodostui hyvin lyhyessä ajassa Suomenlahden salakuljetuksen keskus ja tärkeä laittoman alkoholin kauttakulkusatama, jonka kautta alkoholia välitettiin Lappiin saakka. Tämä on mielestäni tärkeä huomioida myös omassa tutkimuksessani, sillä rautateitä pitkin alkoholia tuli myös pohjoiseen.

Petri Rytkölään artikkeli keskittyy pirtun salakuljetukseen Seiskarin saaristolastajayhteisössä. Hän kertoo tapauksesta, joka kuvaa salakuljetuksen harjoittamista Itäisellä Suomenlahdella, ja näyttää lisäksi yhden yleisen muodon siitä, miten salakuljetusta rahoitettiin. Seiskarin erityispiirteenä oli toiminnan rakentuminen saarella asuneiden perheiden ja sukujen varaan. Rytkölään mukaan tämä tarjoaa tutkijalle tarkasteluikkunan laittoman alkoholikaupan lisäksi saaren yhteisöllisten rakenteiden tutkimiseen. Rytkölä tulee siihen lopputulokseen, että salakuljetusta harjoitettiin nimenomaan sen tuomien taloudellisten hyötyjen vuoksi, sillä elämä kalastuksen ja rannikkopurjehduksen varassa ei ollut aina helppoa.

Edellä mainitut teokset käsittelevät kieltolakia nimenomaan alkoholin salakuljetuksen näkökulmasta. Seuraavassa esittelen tutkimuskirjallisuutta, joka auttaa ymmärtämään itse kieltolakia paremmin, myös naisjärjestöjen näkökulmasta.

Aija Kaartinen on pyrkinyt tutkimuksessaan *Kansan raittiudeksi ja kotien onneksi – naisten kieltolakimielipiteet ja toiminta kieltolain puolesta ja sitä vastaan 1919-1932* selvittämään naisten mielipiteiden kehitystä kieltolakia koskien ja sitä, mitä keskustelu kieltolaista on kertonut naisten asemasta ja toimintamahdollisuuksista kyseisen ajan yhteiskunnassa. Hän tarkastelee naisten poliittista toimintaa mielipidevaikuttajina lehdistön ja järjestöjen kautta.

Kaartisen mukaan naisten mielipiteet kieltolakia kohtaan muuttuivat jyrkästi kieltolakiajan loppua kohden tultaessa, ainakin yleisellä tasolla. Kuva naisten laajasta tuesta kieltolakia kohtaan oli kuitenkin väärä. Naiset äänestivät kieltolain kumoon, vaikka määrällisesti ylivoimaisesti suurin osa julkisuudessa naisten käymää tai naisista ja kieltolaista käytyä keskustelua puolusti kieltolakia. Yleinen mielipide ei tullut vallitsevaksi lehdistössä. Julkisesti naiset kannattivat kieltolakia, mutta yksityisesti taas he toimivat toisin. Kaartinen pohtii, onko lehdistö tai järjestökenttä aina hyvä yleisen mielipiteen tulkki tai puhetorvi. Hänen mukaansa kieltolakikysymyksessä lehdistön tiivis puoluepoliittinen sitoutuneisuus 1920- ja 1930-luvuilla oli mielenilmaisun esteenä.

Kaartinen ottaa esille seikan, että niin kauan kuin kieltolaki ei ollut vielä voimassa, oli naisäänestäjillä valtaa. Naisäänestäjien pelossa eduskunta ja puolueet sitoutuivat kieltolakiin. Kun taas kieltolaki tuli voimaan ja naiset eivät juuri muutenkaan juoneet, heidän mielipiteensä arvo väheni.

Irma Sulkunen pyrkii selvittämään työssään *Raittius kansalaisuskontona – raittiusliike ja järjestäytyminen 1870-luvulta suurlakon jälkeisiin vuosiin* raittiusliikkeen roolin koko yhteiskunnan muutoksessa suomalaisen kansakunnan ja kansalaisyhteiskunnan alkuvuosikymmeninä. Hänen työssään tärkeä teema on järjestäytyminen, mitä ei rajata vain vapaaehtoiseen yhdistyslaitokseen tai kansalaistoimintaan vaan se ymmärretään pikemminkin yhteiskunnan ja inhimillisen elämän kaikki tasot läpäisevänä historiallisena prosessina. Sulkunen on jakanut työnsä kolmeen osaan, joissa ensimmäisessä raittiusliikkeen ja järjestäytymisen suhdetta tarkastellaan yhteiskunnan ylätasolta, toisessa taas raittiusliikkeen roolia yhteiskunnallisessa järjestäytymisessä käsitellään alhaalta päin ja kolmannessa osassa hän suorittaa tutkimuksen tulkinnallisen analyysin.

Sulkunen liittää raittiusideologian synnyn eräänlaisen yhtenäisen maailmankuvan hajoamiseen, jossa säätyihmisten maailmankuvan eri kerrokset irtautuvat toisistaan. Yhteisöllisyys alkoi kadota, ja ihmiset alkoivat nähdä itsensä entistä enemmän yksilöinä. Raittiusaate toimi eräänlaisena korvikkeena, jolla hahmotettiin uutta yhteiskunnallista todellisuutta.

Matti Peltonen on tutkinut teoksessaan *Kerta kiellon päälle. Suomalainen kieltoakimientaliteetti. Vuoden 1733 juopumusasetuksesta kieltoain kumoamiseen 1932* sitä, miksi halu kieltää on niin kova. Peltosen mukaan kieltoakiin ei ajauduttu sattumalta, vaan taustalla oli pitkä kehitys. Peltonen nostaa esiin kaksi käsitettä, suomalainen viinapää ja kieltoakihumala. Käsitteet liittyvät Peltosen pyrkimykseen kuvata Suomen alkoholipoliitista mielipideilmastoa ennen kieltoakia. Suomalaisella viinapäällä Peltonen tarkoittaa sitä, että vähäisestä kulutuksesta huolimatta suomalainen aiheuttaa alkoholikäytöllään suuret haitat. Kieltoakihumalalla tarkoitetaan taas sitä, että suomalaisten suhtautuminen kieltoakiajatukseseen oli ensimmäisen maailmansodan aikana todella yksimielistä. Kansalaiset ikään kuin päihtyivät niistä näkymistä, joita alkoholin totaalikielto avasi. Hän tulee siihen lopputulokseen, että suomalaiset alkoholikiellot synnyttivät erityistaipumuksen kiinnittää huomiota päihtymiseen ja tehdä näin päihtymisestä suomalaisten ainoan motiivin alkoholin käytölle.

Tutkimustehtävä

Tutkimuksessa selvitetään alkoholin salakuljetuksen yleisiä piirteitä Raahen tullikamaripiirissä vuosina 1919-1932. Tullikamarin tehtäviin kuuluivat muun muassa tullin kantaminen ja tilittäminen. Erityistehtäviä taas olivat jo 1600-luvulla rannikon vartioiminen sekä maarajojen vartiointi tullivartioasemien avulla. Merellä valvontaa hoidettiin tullikamarien vartioaluksilla ja tullin toimintaan kuului myös salakuljetettujen tavaroiden takavarikointi. Tutkimus keskittyy ensisijaisesti siihen, keitä kiinnijääneet salakuljettajat olivat, miten he salakuljetuksen toteuttivat ja mikä oli heidän kohtalonsa. Tutkimus rakentuu näin ollen kolmen pääkysymyksen ympärille:

1. Miten laajaa salakuljetus oli ja ketkä sitä harjoittivat?

- Mikä oli tapausten kokonaismäärä?
- Mikä oli heidän ammattinsa?
- Olivatko salakuljettajat paikallisia vai muualta tulleita?
- Mikä oli salakuljettajien motiivina?

2. Miten salakuljettajat toimivat?

- Minkälaisia määriä salakuljettajat kuljettivat?
- Millä keinoin alkoholia salakuljetettiin?
- Mitä reittejä pitkin alkoholia salakuljetettiin?
- Minkälainen oli salakuljetuksen organisaatio?

3. Minkälaisia tuomioita salakuljettajille annettiin?

- Miten rangaistukset kehittyivät kieltolain aikana?
- Minkälaista julkista keskustelua käytiin?

Näihin kysymyksiin vastaamalla pystyn rakentamaan kuvan Raahen tullikamaripiirissä tapahtuneesta alkoholin salakuljetuksesta. Salakuljettajien ammatin ja kotipaikkakunnan perusteella pyrin luomaan kuvan tyypillisestä salakuljettajasta Raahen seudulla. Lisäksi salakuljettajan kotipaikkakunnan selvittäminen kertoo hieman siitä, esiintyikö Raahessa organisoitua salakuljetusta. Muualta tulleet salakuljettajat tuskin olivat vain läpikulku-matkalla monen litran pirtulastin kanssa. Sivuan myös salakuljettajien ikää, sukupuolta,

varallisuutta sekä aiempaa rikostaustaa. Aiempi rikostausta kertoo siitä, olivatko salakuljettajat niin sanottuja taparikollisia vai loiko kieltolaki tavalliselle lainkuuliaiselle ihmiselle mahdollisuuden, johon ei voinut olla tarttumatta? Lähdemateriaali ei kuitenkaan näytä ilmiötä kokonaisuudessaan, vaan salakuljetukseen liittyy paljon piilorikollisuutta.

Salakuljetuksen keinojen ja tapojen selvittämällä pystyn analysoimaan mahdolliset muutokset kieltolain kuluessa ja keinojen kehittyessä. Miten esimerkiksi salakuljetus muuttui siirryttäessä maalta merelle, oliko kiinnijäämisen riski suurempi vai pienempi? Olivatko takavarikkomäärät isompia merellä vai mantereella?

Salakuljetuksesta annetut tuomiot auttavat selvittämään sitä, oliko salakuljetukseen liittynyt riski suuri vai pieni. Mikäli tuomiot olivat lieviä, riski kannatti ottaa. Lainsäädäntöä tiukennettiin vuonna 1922, joten on tarkasteltava, oliko tällä vaikutusta esimerkiksi uusien salakuljetustapojen keksimisessä ja käyttöönotossa?

Kiinnostavaa on myös selvittää se, minkälaista julkista keskustelua salakuljetuksen osalta käytiin. Oliko yleinen mielipide myönteinen vai kielteinen vai onko keskustelussa löydetävissä molempia näkökantoja?

Tutkimusalueekseni valikoitui Raahen tullikamaripiiri, koska siihen liittyvää kieltolakitutkimusta ei ole olemassa. Raahen edustalla sijaitsevat saaret näyttäisivät sopineen erinomaisesti salakuljettajien tarpeeseen, joten on mielenkiintoista selvittää, millä tavalla näitä saaria käytettiin hyväksi, jos käytettiin. Vaikka tutkimusalueeni käsittää koko Raahen tullikamaripiirin, tulee tutkimus keskittymään Raahen kaupunkiin sen keskeisen aseman vuoksi. Tutkittava ajanjakso määräytyy kieltolain voimassaolon aikaan vuosille 1919–1932. Vaikka salakuljetus jatkui vielä kieltolain päättymisen jälkeenkin, ei sitä tässä tutkimuksessa oteta tarkasteluun.

Tutkimukseni keskeisin käsite on salakuljetus, mikä tarkoittaa esineen tai asian laitonta kuljetusta paikasta toiseen. Nykyään salakuljetuksen tarkoituksena voidaan katsoa olevan ensisijaisesti verojen ja tullimaksujen välttäminen, eli tavara itsessään ei välttämättä ole laitonta. Tässä tutkimuksessa salakuljetuksella tarkoitetaan kuitenkin laittoman tavaran kuljettamista paikasta toiseen.

Toinen käsite, joka on hyvä avata jo tässä vaiheessa, on tutkimuksessa esiintyvä Raahen seutu. Raahen seudulla tarkoitetaan Raahea ja sen lähikuntia, jotka ovat tässä tutkimuk-

nessa Ylivieska, Paavola, Piehinki, Saloinen, Oulainen, Siikajoki, Pattijoki, Olkijoki, Pyhäjoki ja Haapavesi. Oulainen ja Haapavesi voitaisiin lukea myös ulkopaikkakunniksi, mutta mitä ilmeisimmin ne kuuluivat Raahen tullikamaripiirin alueeseen.

Tutkielma noudattaa seuraavaa rakennetta: Ensimmäisessä pääluvussa käsitellään salakuljettajia henkilöinä ja pyritään selvittämään, keitä he olivat. Luku rakentuu siten, että kolmessa ensimmäisessä alaluvussa käsittelen alkoholin salakuljettajia kronologisesti. Neljännessä alaluvussa kokoan eräänlaisen yleiskuvan. Toisessa pääluvussa selvitän ne keinot, mitä salakuljettajat käyttivät, kuten mitä reittejä pitkin alkoholia salakuljetettiin, paljonko sitä salakuljetettiin ja kuinka organisoidusta toiminnasta oli kysymys? Kolmannessa pääluvussa käsittelen salakuljettajien saamia tuomioita ja julkista keskustelua.

Lähteet ja menetelmät

Tutkimuksen tärkeimpinä lähteinä ovat Raahen tullikamarin arkisto ja sen sisältämät takavarikkopäiväkirjat, tullirikosjuttujen pöytäkirjat ja viranomaisten välinen kirjeenvaihto. Alkoholia kuljetettiin paljon meriteitse, jota taas tulliviranomaiset valvoivat. Tästä syystä kyseinen aineisto on tässä tutkimuksessa isossa osassa. Aineistosta selviää salakuljetuskeinot, reitit, takavarikkomäärät ja –paikat. Se sisältää tietoa myös salakuljettajista, heidän syntymäajoistaan, kotipaikkakunnista ja ammasteista.

Raahen poliisilaitoksen arkisto antaa hyvin samankaltaisia tietoja kuin tullikamarin arkisto. Erona on se, että tulliviranomaisten hoitaessa valvonnan merellä, poliisi keskittyi kieltolain valvomiseen maalla. Näin ollen poliisilaitoksen arkistosta saatavat tiedot ovat tämän tutkimuksen kannalta tärkeitä. Esimerkiksi rikospäiväkirjat ovat kronologisia lueteloita tapahtuneista rikoksista, ja ne sisältävät lyhyen selostuksen tapahtuneesta rikoksesta sekä numeron, joka viittaa poliisitutkintapöytäkirjoihin, jos ilmoitus on johtanut jatkotoimenpiteisiin.

Lisäksi käytän aineistona Raahen ja myös Oulun seudulla ilmestyneitä sanomalehtiä, jotka auttavat selvittämään alueella käytyä julkista keskustelua. Sanomalehtiä ovat Raahen seutu, Pohjan voima ja Liitto. Raahen seutu oli pieni paikallinen sanomalehti, joka kertoi pääasiassa paikkakunnan tapahtumista. Pohjan voima ilmestyi Oulussa ja oli poliittisesti jyrkästi vasempaan päin kallellaan. Liitto-lehteä julkaistiin myös Oulussa ja se oli Maalaispuolueen äänenkannattaja.

Aineistoa tulee tarkastella lähdekriittisesti. Ongelmana on selvästi se, että salakuljetuksesta saatavilla olevat lähteet koostuvat vain niistä tapauksista, joissa salakuljettaja on jäänyt kiinni tai on löydetty pirtukätkö. Näin ollen kuva salakuljetuksen todellisesta laajuudesta tulee olemaan vajavainen. Aineiston perusteella pystyy kuitenkin vastaamaan aiemmin esitettyihin tutkimuskysymyksiin.

Tutkin aineistoa sekä tilastollisin että laadullisin menetelmin. Esimerkiksi takavarikkomääristä voidaan muodostaa erilaisia tilastoja, samoin kuin annetuista tuomioista. Tilastot selventävät ja tukevat tässä tutkimuksessa omalta osaltaan johtopäätöksiä, mutta ne eivät ole itseisarvo.

1. Salakuljetuksen laajuus ja salakuljettajien vaihtelevat taustat

Kieltolaki tuli Suomessa voimaan 1.6.1919. Se kielsi yli kaksi tilavuusprosenttia alkoholia sisältävien aineiden valmistuksen, maahantuonnin, myynnin, kuljetuksen ja varastossa pidon muihin kuin lääkinnällisiin, teknillisiin ja tieteellisiin tarkoituksiin sekä kirkkoviihinä käytettäväksi. Lisäksi valtiolla oli yksinoikeus kaikkien alkoholipitoisten aineiden valmistukseen ja maahantuontiin. Apteekit taas saivat myydä alkoholipitoisia lääkeaineita 50 grammaa ostokertaa kohti ilman lääkärin määräystä.²

Tässä luvussa selvitetään se, keitä salakuljettajat olivat. Tarkastelussa on ensisijaisesti salakuljettajien ammatit ja kotipaikkakunnat. Ammatteja analysoimalla saadaan selville, onko salakuljetuksessa nähtävissä jonkin tietyn ammattiryhmän yliedustusta. Salakuljettajien kotipaikkakunnat taas kertovat sen, keskittyikö salakuljetus Raahen tullikamaripiirissä Raahen seudun asukkaisiin vai kuljetettiin alkoholi pääosin muualta tulleiden toimesta.

Lisäksi tässä luvussa sivutaan myös salakuljettajien ikää, siviilisäätystä ja yleistä toimeentuloa. Edellä mainittujen tietojen osalta aineisto on kuitenkin puutteellinen, sillä takavarikkopäiväkirjoissa ilmoitettiin muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta vain salakuljettajien ammatit ja kotipaikkakunnat. Poliisilaitoksen rikospäiväkirjat ja rikoskirjat ovat tässä tarkempia.

Luku rakentuu viidestä alaluvusta. Ensimmäisessä alaluvussa käsitellään salakuljetustapausten määrää Raahen seudulla koko kieltolain aikana. Tämä pohjustaa koko lukua. Sitä seuraavat kolme alalukua on jaoteltu aineistosta esiin nousevien muutosten mukaan. Viidennessä alaluvussa esitän kokonaiskuvan koko kieltolain aikana salakuljettaneista henkilöistä Raahen tullikamaripiirissä.

Aineistosta on tärkeää erotella salakuljetus ja muu kieltolakirikollisuus. Tässä tapauksessa salakuljetukseksi luetaan kuljetus ja varastointi, jotka liittyvät suoraan salakuljetukseen. Myynti, juopumus ja hallussapito on jätetty tilastoista pois. Vaikka salakuljetuksen tavoitteena on lopulta tavaran myynti, ei tämän tutkimuksen tehtävänä ole selvittää laitoman alkoholin myyntiä tai myyjiä. Lisäksi myytävän alkoholin alkuperän selvittäminen

² Pulkkinen 2015, 69.

olisi lähes mahdotonta, sillä usein poliisilaitoksen tutkintapöytäkirjoissa kyseessä oli yhden pullon myyminen. Pullon henkilö oli saanut joltain tuntemattomalta mieheltä, joka taas oli ostanut sen jostakin ja niin edelleen.

1.1 Salakuljetustapaukset Raahen tullikamaripiirissä vuosina 1919–1932

Salakuljetustapausten määrä Raahen tullikamaripiirissä oli kieltolain ensimmäisinä vuosina suhteellisen pieni. Tämän jälkeen tapausten määrä pysyi lähes vakiona monta vuotta, kunnes ne taas kieltolain loppuvuosina laskivat. Seuraava taulukko antaa kuvan tästä ilmiöstä.

Taulukko 1. Salakuljetustapaukset Raahen tullikamaripiirissä (1919–1932).

Vuosi	Salakuljetustapaukset
1919	1
1920	4
1921	14
1922	13
1923	12
1924	4
1925	14
1926	14
1927	17
1928	14
1929	12
1930	4
1931	2
1932	1
Yhteensä	126

Lähteet: Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA; Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Tullirikosjuttupäiväkirja 1931-1955. RTKA Ab:4. KA; Rikospäiväkirja 1916-1920. Raahen poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:5. KA; Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA; Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA; Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA; Rikospäiväkirja 1925-1927. RPLA Ava:12. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

Kuten taulukosta on havaittavissa, vuosina 1919 ja 1920 salakuljetusten määrä on hyvin pieni. Vuonna 1921 taas on nähtävissä se määrä, jossa tapaukset suurin piirtein pysyvät aina vuoteen 1929 saakka. Poikkeuksena on vuosi 1924, jolloin salakuljetustapaukset jäivät jostakin syystä vain neljään.

Reijo Ahtokari viittaa lokakuun lopussa vuonna 1927 ilmestyneeseen *Kieltolaki*-lehteen, jonka mukaan ”*Oulussa on alkanut vallita ennen näkemätön kuivuus; voidaan sanoa*

jopa pulakauden vallitsevan. Yleinen järjestys ja rauhallisuus on parantunut, poliisiputkat ovat tyhjiä eikä maanteillä tavat pirtulla kuormattuja autoja. Läänin maaherra on käyttänyt kaiken tarmonsä ja arvovaltansa lain kunnioittamisen edistämiseen. Ja tulokset näkyvät! – Tiedot alkoholipitoisten aineiden vähydestä eivät ilmeisesti olleet täysin vailla perää, sillä Vaasan Jaakkookin joutui oikein sanomalehden palstoilla valittamaan: ”Tenttu on huanua ja suutarinlakka lujas. Oikiaa spriitä ei tahro saara enää olenkaa. Monta hyvää yritystä on hukkaan menny, kun aines o loppunu keske.”³

Yllä oleva ote on ristiriidassa sen kanssa, että esimerkiksi Raahen seudulla salakuljetustapauksia oli vuonna 1927 eniten koko kieltolain aikana. Myös Ahtokari kertoo, että vuonna 1927 takavarikoitua pirtua oli kokonaisuudessaan noin 700 000 litraa ja maahan sitä tuli yli 6 miljoonaa litraa.⁴

1.2 Ulkomaiset merimiehet ja ulkopaikkakuntalaiset päätekijöinä 1919–1922

Kieltolain alkuvuosina alkoholin salakuljetus keskittyi Raahen seudulla pääasiassa satamiin, joissa ankkuroituneina olleista laivoista merimiehet myivät alkoholia, etenkin konjakkia. Kuitenkin vuosina 1919–1920 salakuljetus oli hyvin vähäistä ja itse asiassa kolmena ensimmäisenä vuotena salakuljettajat tulivat joko Raahen seudulta tai ulkopaikkakunnilta. Takavarikoidut määrät eivät olleet isoja, sillä ne vaihtelivat yhdestä kymmeneen pulloon per salakuljettaja.⁵ Todennäköisesti laivoilla työskennelleet ihmiset olivat nähneet Suomen kieltolain myötä oivan tilaisuuden ansaita hieman ylimääräistä rahaa. Filpus on huomionnut saman asian omassa tutkimuksessaan, ja hänen mukaansa iso osa satamien kautta salakuljetusta harjoittaneista henkilöistä oli saksalaisia merimiehiä, jotka myivät pääasiassa konjakkia.⁶ Virtanen taas toteaa, että satamassa riitti viinaa, sillä merimiehet olivat varautuneet tavaravaihtoon eli gulanssikauppaan.⁷

³ Ahtokari 1972, 112.

⁴ Ahtokari 1972, 112.

⁵ Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. Raahen tullikamarin arkisto (RTKA) Ab:1. KA. Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA.

⁶ Filpus 2001, 35.

⁷ Virtanen 1999, 281.

Taulukosta 2 näkyy vuosien 1919-1922 aikana ilmi tulleet salakuljetustapaukset Raahen tullikamaripiirissä sekä ne tapaukset, jotka ovat tulleet ilmi Raahen poliisilaitoksen arkistosta. Tapauksia oli keskimäärin seitsemän per vuosi ja salakuljettajia noin 14 per vuosi. Taulukkoon on laskettu vain ne tapaukset, joista on saatu salakuljettajia kiinni.

Taulukko 2: Kiinni jääneet salakuljettajat ja salakuljetustapaukset Raahen tullikamaripiirissä vuosina 1919-1922

Vuosi	Kiinni jääneet salakuljettajat	Salakuljetustapaukset
1919	1	1
1920	8	4
1921	18	14
1922	27	13
Yhteensä	54	32

Lähde: Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA. Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA. Rikospäiväkirja 1916-1920. Raahen poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:5. KA. Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA. Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA.

Yllä olevan taulukon perusteella voidaan sanoa, että kieltolain kaksi ensimmäistä vuotta olivat Raahen seudulla salakuljetuksen osalta hiljaisia vuosia. Salakuljetusta alettiin harjoittamaan toden teolla vuodesta 1921 alkaen, jolloin tapauksia on keskimäärin yhtä paljon kuin tulevina vuosina. Salakuljettajat toimivat harvoin yksin, sillä usein kiinni jääneitä salakuljettajia oli enemmän kuin salakuljetustapauksia. Lisäksi tietyt henkilöt jäivät kiinni useammin kuin kerran.

28 salakuljetustapauksessa salakuljettajia jäi kiinni 54. Oulun tullikamaripiirissä jäi vastaavasti kiinni 50 salakuljettajaa vuosina 1919–1923, Kemin tullikamaripiirissä kolme ja Tornion tullikamaripiirissä 27 salakuljettajaa.⁸ Määriä vertailtaessa voidaan yhtyä muun muassa Filpuksen väittämään, että kieltolain alkuvuosina salakuljetus keskittyi Suomenlahden alueen rantakaupunkeihin.⁹ Raahen tullikamaripiirin alueen luku on kuitenkin yllättävän iso, kun sitä vertaa Oulun vastaavaan lukuun.

Raahen poliisilaitoksen arkistosta selviää, että maissa alkoholin salakuljetus oli vähäisempää kuin satamien kautta tapahtunut salakuljetus. Vuosina 1919–1922 salakuljetustapauksia oli vain 11 ja salakuljetettu tavara oli joko spriitä tai pontikkaa. Määrä oli noin

⁸ Filpus 2001, 38.

⁹ Filpus 2001, 57.

39 prosenttia koko tuona aikana ilmi tulleista salakuljetustapauksista. Maissa tapahtuneen salakuljetuksen toimijat olivat tavallisia työläisiä, kuten räätäliyöntekijä, talollinen, työmiehies tai torppari. Huomionarvoinen asia on, että joukossa oli myös yksi nainen ja myös yksi entinen ylikonstaapeli, mikä kertoo siitä, että salakuljetus oli houkutteleva vaihtoehto monelle ihmiselle. Lukemat ovat varsin erilaisia verrattaessa Ouluun, jossa viiden ensimmäisen kieltolakivuoden aikana merkittävin salakuljetuskeino oli toteuttaa se rautateiden kautta.¹⁰

Maitse salakuljettaneet henkilöt olivat ulkopaikkakuntalaisia, ja tavara pyrittiin tuomaan Raahen seudulle usein joko junalla tai hevoscärryillä. Kotipaikkakuntien kirjo oli värikäs, sillä ilmoitettuja paikkakuntia olivat Helsinki, Pyhäjoki ja Pietarsaari. Lisäksi osassa tapauksissa tekijöistä ei ole varmuutta, sillä junasta saattoi löytyä spriitä täynnä oleva matkalaukku, jolle ei löytynyt omistajaa. Mielenkiintoinen havainto on, että pohjoisesta tulleesta junasta löytyi 13 litraa virolaista spriitä. Tämä sotii yleistä ajatusmallia vastaan, jonka mukaan rautateitse kuljetettu alkoholi saapui aina etelästä. Tässä tapauksessa kolme miestä oltiin nähty poistuvan pohjoisesta tulleesta junasta ennen Raahea, joten on mahdollista, että miehet olivat hankkineet alkoholin pohjoisesta ja tulleet Raaheen myymään sitä. Miehiä ei kuitenkaan saatu kiinni. Filpus kuitenkin toteaa, että alkoholin saatavuus Ruotsin puolelta aiheutti sen, että sitä pyrittiin lähettämään junan kyydissä etelämmäksi.¹¹

Mielenkiintoinen havainto Raahen poliisilaitoksen arkistosta on alkoholin myynnistä kerrotut tapaukset. Pääasiassa myytävä alkoholi oli pontikkaa, konjakkia tai yleisesti väkijuomia. Myyjät olivat usein tavallisia työmiehiä, mutta eräs tapaus herätti paljon huomiota. Raahelainen hierojatar edisti liiketoimiaan myymällä muun muassa pontikkaa ja konjakkia. Myytävän tavaran hän sai saksalaiselta höyrylaivalta ja eräiden miesten keittämästä pontikasta.

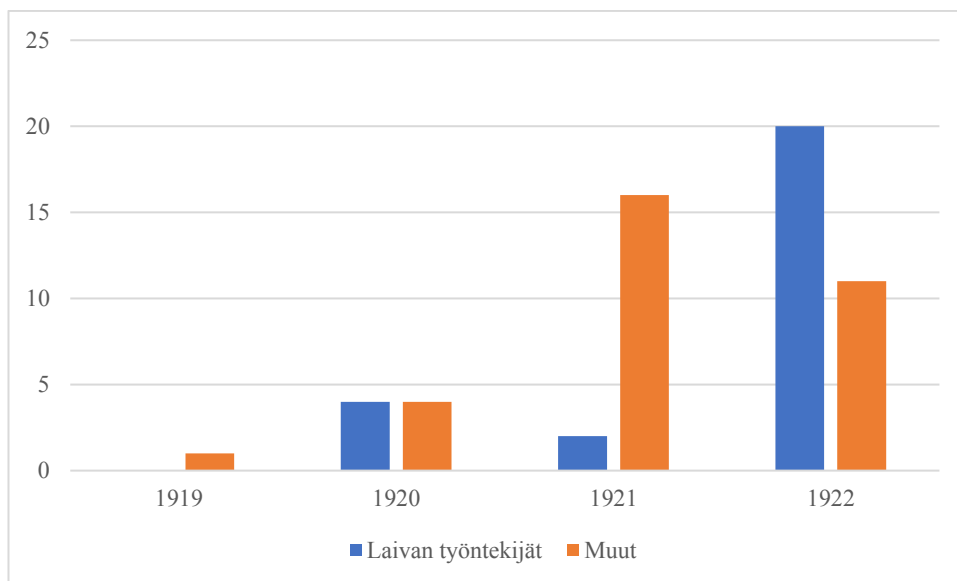
Myyntitapausten määrä on myös ristiriidassa salakuljetustapausten kanssa, sillä niiden perusteella laitonta alkoholia oli liikkeellä paljon enemmän kuin mitä salakuljetustakavarikkojen määrästä voisi olettaa. Toisaalta tämä vahvistaa sitä käsitystä, että salakuljettajista vain murto-osa jäi kiinni.

¹⁰ Filpus 2001, 24.

¹¹ Filpus 2001, 38.

Vuosina 1919-1922 kiinnijääneiden salakuljettajien ammateiksi ilmoitettiin jääkäri, päällysmies, konttoristi, koneenkäyttäjä, merimies, perämies, laivakokki, laivasiivooja, työnjohtaja, kalastaja, lämmittäjä, matruusi, keittäjätär, räätäilityöntekijä, talollinen, ylikons-
taapeli, työmies ja torppari. Jo tästä listasta selviää, että laivalla työskennelleet ihmiset olivat eniten edustettuina. Eroa muihin ammattiryhmiin alkaa tulla tosin vasta vuonna 1922. Seuraavassa taulukossa asia selviää vielä hieman paremmin.

Kuvio 1: Salakuljettajien ammatit Raahen tullikamaripiirissä (1919–1922)



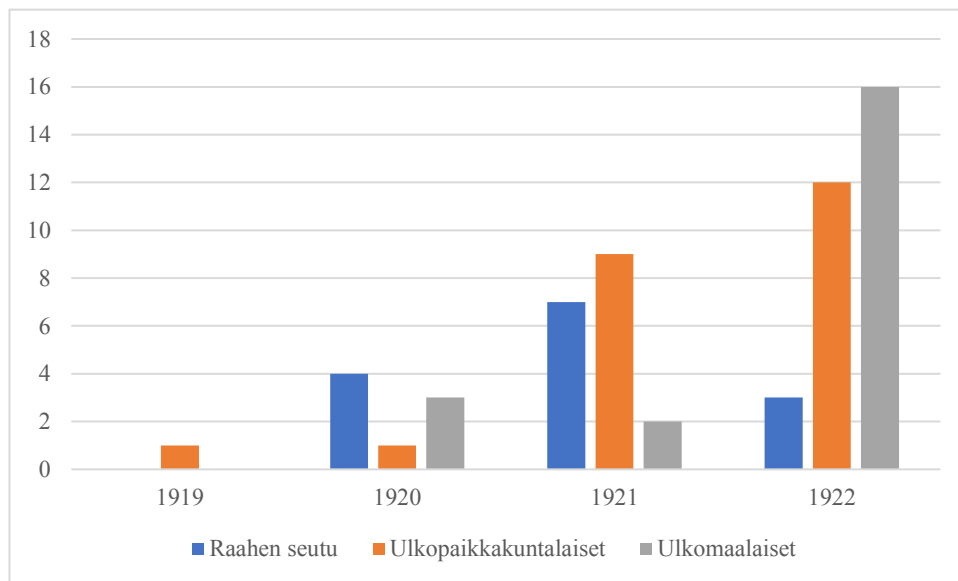
Lähde: Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA; Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Rikospäiväkirja 1916-1920. Raahen poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:5. KA; Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA.

Kuviossa 1 laivalla työskennelleet henkilöt on laskettu yhteen, kuten myös muiden ammattien edustajat. Tällä tavalla taulukosta tulee selvempi, ja se näyttää oleelliset tiedot. Taulukon 1 perusteella voidaan sanoa, että salakuljetus oli hyvin vähäistä kieltoain tullessa voimaan. Vuonna 1922 voidaan taas huomioida piikki, kun laivalla työskennelleet ovat huomattavasti enemmän edustettuina. Voidaan sanoa, että ensimmäiset kolme vuotta alkoholia salakuljetettiin sekä meriteitse että maita pitkin, kun taas vuonna 1922 salakuljetus tapahtui lähes yksinomaan ulkomaalaisista laivoista käsin.

Prosentuaalisesti tarkasteltuna laivalla työskennelleitä salakuljettajia oli noin 48 prosenttia, Muut - ryhmän¹² edustajia oli 32 prosenttia, maanviljelijöitä, kalastajia ja työläisiä kutakin 6 prosenttia ja tuntemattomia 4 prosenttia.

Salakuljettajat olivat vuosina 1919-1922 pääosin saksalaisia merimiehiä tai ulkopaikkakuntalaisia. Tämän voimme todeta kuviosta 2, joka itse asiassa noudattaa samansuuntaista kaavaa kuin kuvio 1. vuosina 1920 ja 1921 erot eivät olleet isot, mutta vuonna 1922 on nähtävissä selkeä muutos. Vuonna 1922 muutos oli havaittavissa koko maassa. Jos verrataan vuotta 1922 vuoteen 1921, voidaan havaita takavarikoidun litramäärän kasvaneen yli 200 prosenttia.¹³ Taulukkoon on laskettu kiinnijääneiden salakuljettajien ilmoitetut kotipaikkakunnat, joten se ei laskennallisesti täsmää taulukon 1 kanssa. On tärkeää erottaa tapaukset ja kiinni jääneet henkilöt, koska osassa tapauksista yhden takavarikon/pidätyksen kohdalla kiinni otettiin useampi henkilö.

Kuvio 2: Salakuljettajien paikkakunta Raahen tullikamaripiirissä (1919–1922)



Lähde: Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA; Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Rikospäiväkirja 1916-1920. Raahen poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:5. KA; Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA.

Taulukossa 3 Raahen seudulla tarkoitetaan Raaheta ja sen lähikuntia, tässä tapauksessa Ylivieskaa, Paavolaa, Piehinkiä ja Saloista. Ulkopaikkakuntalaisten kotipaikka on taas muu kuin Raahen seudulla sijaitseva kunta, tässä tapauksessa Helsinki, Pietarsaari, Kuusamo, Oulu ja yleisesti Lappi.

¹² Muut – ryhmän edustajiksi voidaan luetella esimerkiksi räätäliyöntekijä, jääkäri, konttoristi ja työnjohtaja.

¹³ Filpus 2001, 68.

Vuosina 1919–1922 ulkomaalaisia salakuljettajia oli noin 39 prosenttia, Raahen seudulla asuvia 26 prosenttia ja ulkopaikkakuntalaisia 35 prosenttia. Tässä on kuitenkin huomiotava jo edellä mainittu ulkomaalaisten salakuljettajien määrän nousu vuonna 1922, joten tapaukset eivät jakaudu vuosittain tasaisesti.

Taulukko 3: Salakuljettajien paikkakunnan vuosittainen prosentuaalinen jakauma.

Vuosi	Raahen seutu	Ulkopaikkakuntalaiset	Ulkomaalaiset
1919	0 %	100 %	0 %
1920	50 %	13 %	38 %
1921	39 %	50 %	11 %
1922	10 %	39 %	52 %

Lähde: Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA; Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Rikospäiväkirja 1916-1920. Raahen poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:5. KA; Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA.

Taulukko 3 antaa tarkemman käsityksen siitä, miten paikkakunnat jakautuivat prosentuaalisesti vuosittain. Vuonna 1920 puolet ilmoitetuista paikkakunnista sijaitsee Raahen seudulla, vuonna 1921 niitä on hieman vähemmän kuin ulkopaikkakuntalaisia ja vuonna 1922 Raahen seudun asukkaat jäävät selkeään vähemmistöön.

Vuosina 1919-1922 tuli ilmi 28 salakuljetustapausta. Suurin osa salakuljettajista oli naimattomia miehiä, joiden toimeentulo arvioitiin kuulusteluaineistossa kohtalaiseksi.¹⁴ On syytä olettaa, että näiden henkilöiden motiivit alkoholin salakuljetukselle olivat yksinkertaisesti lisätulojen hankkiminen. Yhteensä salakuljettajia oli tällä ajanjaksolla 54, joista naisia oli viisi. Lukema naisten osalta on hyvin pieni, sillä esimerkiksi Oulussa sadasta kiinni saadusta salakuljettajasta 26 oli naisia. Filpuksen mukaan motiivi naisten harjoittamalle salakuljetukselle oli se, että salakuljetuksen onnistuessa oli mahdollisuus hankkia perheelle ylimääräistä rahaa.¹⁵ Sama asia käy ilmi myös eräässä tapauksessa, jossa kaksi naista jäi kiinni salakuljetettuaan alkoholia junalla. Motiiviksi he ilmoittivat sen, että saivat rahaa jouluksi.¹⁶

¹⁴ Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA.

¹⁵ Filpus 2001, 32.

¹⁶ Rikospäiväkirja 1927-1930. Raahen poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:13. KA.

1.3 Tavalliset työläiset saavat osansa salakuljetuksesta 1923–1928

Salakuljetuksen luonne muuttui kieltolain edetessä. Merimiehet eivät vuoden 1922 jälkeen olleet salakuljetuksen pääosassa, vaan salakuljetus siirtyi työmiehille ja kalastajille.¹⁷ Pullatin mukaan salakuljetus sai ammattimaisen luonteen vuodesta 1924 alkaen, jota hän pitää käännteentekeväenä salakuljetuksen historiassa.¹⁸ Filpus huomioi myös muutoksen liittyen satamien kautta tapahtuneeseen salakuljetukseen. Hänen mukaansa kieltolain alkuvuosien jälkeen kauppalaivoilla tapahtunut salakuljetus väheni melko mitättömäksi osuudeksi koko salakuljetuksesta. On kuitenkin huomioitava, että laivojen valvontakin saattoi vähentyä, sillä mahdollisen tullitarkastuksen jälkeen viranomaisilla ei välttämättä ollut aikaa kauppalaivojen tiukkaan valvontaan tiedossa olleen pirtulaivojen toiminnan myötä.¹⁹

Vuosina 1923-1928 salakuljetustapauksia oli yhteensä 52. Keskimäärin tapauksia oli tilaston perusteella noin yhdeksän vuodessa. Voidaan sanoa, että tapauksien määrä ei keskimääräisesti juurikaan noussut verrattuna vuosiin 1919-1922. Vuonna 1924 määrä on kuitenkin yllättävän pieni ja se on selvästi alle keskiarvon. Ahtokari mainitsee, että keuhalla 1924 oli salakuljetustapausten lukumäärässä havaittavissa laskua, mutta silti takavarikoidun alkoholin määrä kasvoi jatkuvasti. Hänen mukaansa syy oli siinä, että vuoro-laivoissa suoritettiin entistä vähemmän alkoholin takavarikointia.²⁰

¹⁷ Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA; Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA; Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA; Rikospäiväkirja 1925-1927. RPLA Ava:12. KA.

¹⁸ Pullat 1993, 36.

¹⁹ Filpus 2001, 69.

²⁰ Ahtokari 1972, 62.

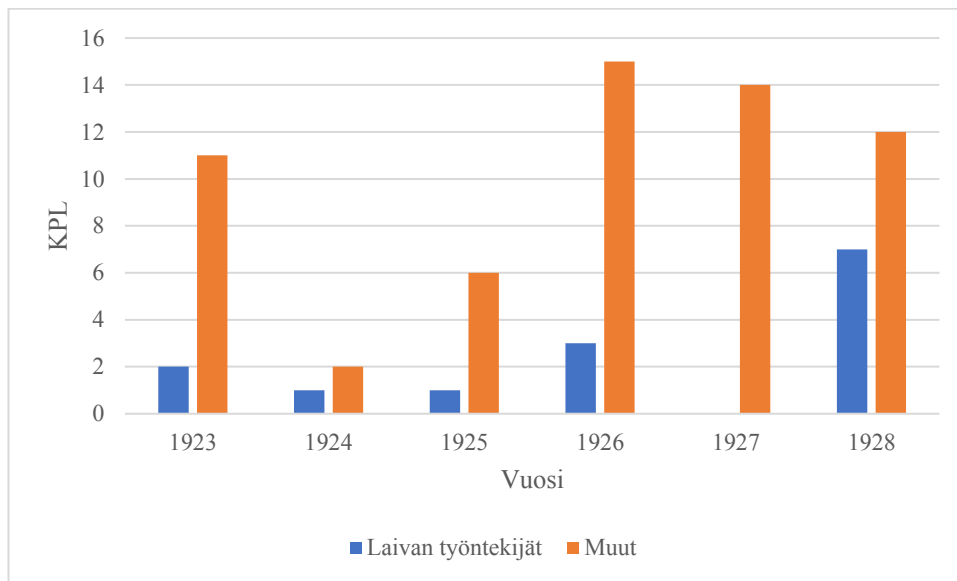
Taulukko 4: Salakuljetustapaukset ja kiinni jääneet salakuljettajat Raahen tullikamari-
piirissä (1923–1928).

Vuosi	Salakuljetustapaukset	Kiinni jääneet salakuljettajat
1923	12	13
1924	4	3
1925	14	7
1926	14	18
1927	17	14
1928	14	19
Yhteensä	75	74

Lähteet: Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA; Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA; Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA; Rikospäiväkirja 1925-1927. RPLA Ava:12. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

Vuoden 1922 jälkeen on havaittavissa muutos salakuljettajien ammatissa. Laivoilla työskennelleet henkilöt eivät vuosina 1923-1928 olleet enää eniten edustettuina salakuljettajien ammattitilastossa, vaan muut veivät voiton. Muutos on havaittavissa myös takavarikoidun alkoholin laadussa, sillä ulkomaalaisesta konjakista siirryttiin spriihin, pirttuun ja viinaan. Kyseinen muutos on liitettävissä salakuljetuksen ammattimaistumiseen sekä paikkakuntalaisten suurempaan osallistumiseen salakuljetuksessa. Ammattimaistumiseen siksi, että spriin, pirtun ja viinan salakuljetukseen liittyy laajempi kansainvälinen salakuljetuskoneisto eikä niitä tuotu maahan pelkästään kauppalaivojen mukana, toisin kuin konjakkia.

Kuvio 3. Salakuljettajien ammatit Raahen tullikamaripiirissä (1923–1928).



Lähde: Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA; Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA; Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA; Rikospäiväkirja 1925-1927. RPLA Ava:12. KA.

Kuviosta 3 voidaan nähdä, että muiden ammattikuntien edustajat kasvattivat määräänsä salakuljetuksen suhteen aina vuoteen 1927 asti, jonka jälkeen vuonna 1928 heidän määräänsä laski ja laivalla työskennelleiden salakuljettajien määrä nousi. Muualla kuin laivalla työskennelleiden ammatteihin lukeutuivat muun muassa työmies, kalastaja ja talokas. Syy tähän muutokseen saattaa olla se, että kieltolain aikainen salakuljetus alkoi rantautua myös pohjoisempaan Suomeen. Ahtokarin mukaan salakuljetus tapahtui kieltolain viiden ensimmäisen vuoden ajan Virosta Suomeen, jonka jälkeen lasteja alettiin siirtämään merellä ulkomaalaisista laivoista suomalaisiin laivoihin tai saaristoon.²¹ Näin ollen myös paikkakuntalaiset alkoivat ottaa entistä enemmän osaa salakuljetukseen, koska tavaraa oli aiempaa paremmin saatavilla.

Prosentuaalisesti katsottuna laivalla työskennelleitä salakuljettajia oli noin 19 prosenttia. Toiseksi isoin osuus oli maanviljelijöillä, joita oli 16 prosenttia. Tämän jälkeen tulivat työläiset ja kalastajat 15 prosenttia kutakin, työttömiä 14 prosenttia, eritysamattien edustajia 12 prosenttia, vaimoja ja leskiä kahdeksan prosenttia ja tuntemattomia yksi prosenttia. Edelliseen taulukkoon verrattuna ero selittyy ammattien luokittelulla. Tässä vertailussa työläisiksi luetaan työmiehiksi tai sekatyömiehiksi ammateiksensa ilmoittaneet

²¹ Ahtokari 1972, 60.

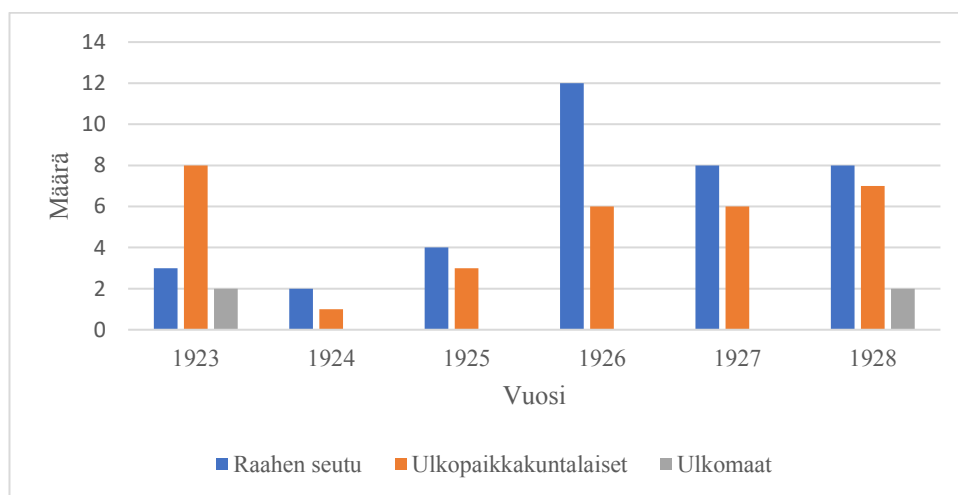
henkilöt. Erityisammattien edustajiin taas lukeutuivat muun muassa maalari, hevoskauppias, mekaanikko ja sähkötyömies. 1920-luvulla työmies tarkoitti usein sitä, että henkilö teki monipuolisia töitä, eikä häntä voitu välttämättä sijoittaa mihinkään tiettyyn ammattikategoriaan. Usein työmiehen ja sekatyömiehen²² saamat työt olivat myös erinäisiä päätöitä.

Vastaavasti Oulun tullikamaripiirin alueella suurimman salakuljettajien ammattiryhmän muodostivat vuosina 1924-1926 työmiehet, joita oli noin 64 prosenttia. Seuraavana tulivat maanviljelijät ja torpparit, joita molempia oli noin 7 prosenttia.²³

Salakuljettajien ammatteja tarkasteltaessa mielenkiintoinen huomio on se, että esimerkiksi raittiusliike veti puoleensa juuri yksittäisiä työläisiä ja työläisryhmiä. Irma Sulkusen mukaan raittiusliike sai jäsenikseen paljon sellaisia ihmisiä, joiden sosiaalinen asema oli teollisuuden lisääntyessä tavalla tai toisella heikentynyt.²⁴ Ilmeisesti sosiaalisen aseman heikentyminen altisti kuitenkin myös alkoholin salakuljetukselle.

Mielenkiintoinen salakuljettajien ammatteihin liittyvä yksityiskohta nousee esiin tapauksesta, jossa oulaistelainen työmies salakuljetti junalla 11 litraa spriitä Raahen marraskuussa 1928. Kuukautta myöhemmin, joulukuussa, sama mies kuljetti jälleen junalla 10 litraa spriitä, mutta työmiehen ammattinimike oli muuttunut joutomieheksi.²⁵

Kuvio 4. Salakuljettajien kotipaikkakunnat Raahen tullikamaripiirissä (1923–1928).



²² Sekatyömiehiä saattoi olla esimerkiksi rakennustyömaille erilaisissa avustavissa tehtävissä, samoin kuin satamissa ja maanrakennustöissä. Peltola 2008, 130.

²³ Filpus 2001, 73.

²⁴ Sulkunen 1986, 268.

²⁵ Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

Lähde: Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA; Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA; Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA; Rikospäiväkirja 1925-1927. RPLA Ava:12. KA.

Kuviosta 4 nähdään, että Raahen seudulla asuneet henkilöt ottivat salakuljetukseen yhä enenevässä määrin osaa, kasvattaen osuuttaan aina vuoteen 1926 asti. Huomionarvoista vuosien 1923–1928 aikana paljastuneissa tapauksissa on se, että ulkomaalaisia salakuljettajia on todella vähän. Yhteensä tällä ajanjaksolla heitä oli vain neljä. Raahen seudun paikkakunniksi ilmoitettiin Raahe, Saloinen, Paavola, Oulainen, Siikajoki, Pattijoki, Olkijoki ja Pyhäjoki. Ulkopaikkakuntia edustivat taas Urjala, Helsinki, Haukipudas, Lumijoki, Oulujoki, Kuopio, Alatornio, Kajaani, Kokkola, Koivisto, Ahvenanmaa, Oulu, Rauma, Parainen, Karstula ja Kotka.

Oulun tullikamaripiirin alueella kiinnijääneistä 25:n kotipaikka selviää. Filpuksen mukaan ainoastaan neljä salakuljettajaa tuli Oulun tullikamaripiirin ulkopuolelta vuosina 1924–1926.²⁶ Suunta näyttäisi olevan siis sama kuin taulukossa 7 nähtävissä oleva kehitys, eli salakuljetus alkoi siirtymään hiljalleen paikkakuntalaisten käsiin.

Pirtulaivojen saapumisen myötä salakuljetus siirtyi paikkakuntalaisille. Syy tähän oli, että he tunsivat seudun meren, saaret ja rannat.²⁷ Raahen poliisilaitoksella oli vuosina 1923-1928 salakuljetustapauksia yhteensä 28, kun taas Raahen tulliviranomaisilla tapauksia oli 24. Lukemat ovat lähes tasan, joten voidaan sanoa, että Raahen seudulla salakuljetuksen siirtyminen paikkakuntalaisille ei johtunut ainakaan suoraan pirtulaivojen tulosta. Tiedossa ei myöskään ole, että Raahen edustalle olisi pirtulaivoja koskaan saapunut, vaan niiden asemapaikkana oli usein Hailuodon Marjaniemen edustalla.²⁸ Eräs tapaus osoittaa, että myös Raahen seudulta lähdettiin hakemaan pirtua Marjaniemen edustalta, kun viranomaiset erästä moottorivenettä tutkiessaan saivat selville, että aluevesirajojen ulkopuolella oleskeli saksalainen pirtulaiva, jonka lastina oli 35 000 litraa spriiä. 2000 litraa oli jo myyty.²⁹ Moottorivenettä ja sen miehistöä epäiltiin olleen yhteydessä tähän laivaan.

Ulkomaalaisia salakuljettajia oli vuosina 1923-1928 vain noin kuusi prosenttia, Ulkopaikkakuntalaisia 42 prosenttia ja Raahen seudulla asuvia 53 prosenttia. Yleisimmin Raahen seudulla asuneet salakuljettajat jäivät kiinni tulliviranomaisille, kun taas ulkopaikkakuntalaiset toimivat yleensä poliisin toimivallan piirissä.

²⁶ Filpus 2001, 73.

²⁷ Filpus 2001, 178.

²⁸ Filpus 2001, 64.

²⁹ Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava: 9a. KA.

Salakuljettajat olivat keskimäärin 20-30 vuotiaita nuoria poikamiehiä, joiden toimeentulo oli kohtalainen. Salakuljettajia oli yhteensä 74, joista yhdeksän oli naisia. Naisten joukossa leskiä oli neljä, naimisissa kaksi ja itsellisiä kolme.

Raahen poliisilaitos alkoi tilastoimaan sen piirissä tapahtuneita rikoksia vuodesta 1924 alkaen. Näiden tilastojen perusteella vuosina 1924-1928 Raahen poliisilaitoksessa tilastoihin 1280 juopumustapausta, 197 kuljetus ja hallussapitorikosta ja takavarikoitiin alkoholia 552,5 litraa.³⁰

1.4 Salakuljettajat alkavat vähentyä 1929–1932

Salakuljetustapausten määrä laski vuosina 1929-1932 verrattuna aikaisempiin vuosiin. Keskimäärin tapauksia oli noin viisi vuodessa. Vielä vuonna 1929 tapauksia oli suurin piirtein saman verran kuin aiemminkin, mutta sen jälkeen tapaukset vähenivät. Mielenkiintoinen havainto on, että Raahen poliisilaitoksen arkistoista ei vuoden 1929 jälkeen löytynyt yhtään salakuljetustapausta. Tämä saattaa johtua rikospäiväkirjojen aukollisuudesta, jotka sisältävät aukon vuosien 1929 ja 1933 välissä. Myöskään tutkintapöytäkirjoista ei löytynyt mitään salakuljetukseen viittaavaa.

Taulukko 5: Kiinni jääneet salakuljettajat ja salakuljetustapaukset Raahen tullikamari-piirissä (1929–1932).

Vuosi	Kiinni jääneet salakuljettajat	Salakuljetustapaukset
1929	23	12
1930	4	4
1931	7	2
1932	1	1
Yhteensä	35	19

Lähteet: Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Tullirikosjuttupäiväkirja 1931-1955. RTKA Ab:4. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

³⁰ Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA. Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

Syy tapausten laskuun saattaa olla myös siinä, että kieltolain loppuaikoina Suomessa ki-
ristettiin rangaistuksia lain rikkomisesta. Riippuen siitä, kuinka törkeä teko oli, odotti
syyllistä vankeustuomio, jonka kesto oli tyypillisesti kolmesta kuukaudesta kahteen vuo-
teen.³¹ Toinen syy on siinä, että merivartiosto alkoi valvomaan rannikkoseutuja vuodesta
1930 lähtien, tehden salakuljetuksesta entistä haastavampaa. Merivartioston mukaan ot-
taminen kieltolain valvomiseen oli seurausta pääministeri Kyösti Kallion johtaman ko-
mitean ehdotuksesta perustaa erityinen merivartiolaitos, jolle kuului merien valvonta, sa-
lakuljetuksen estäminen ja muut tullilaitoksen vartioaluksille ja ulkosaariston tullivartio-
paikoille kuuluvat tehtävät.³²

Salakuljettajien ammatteja vuosina 1929-1932 tarkasteltaessa paljastuu, että vuonna
1929, kun tapauksia oli vielä suurin piirtein sama määrä kun ennenkin, tyypillisin ammatti
salakuljettajalla oli työmies. Muut ammatit jakaantuvat tasaisesti.

³¹ Pullat & Pullat 2012, 294.

³² Heikkinen 1994, 397.

Taulukko 6. Salakuljettajien ammatit Raahen tullikamaripiirissä (1929–1932).

Ammatti	1929	1930	1931	1932
Autonkuljettaja	1	2		
Työmies	10	1	1	
Merikapteeni	1			
Merimies	2			
Koneenkäyttäjä	1			1
Lämmittäjä	1			
Tilallinen	2			
Kalastaja	1		3	
Työmiehen vaimo		1		
Ajuri			1	
Maanviljelijä			1	
Ent. Maanviljelijä			1	
Joutomies	3			
Kivenhakkaaja	1			
Tuntematon		2	1	

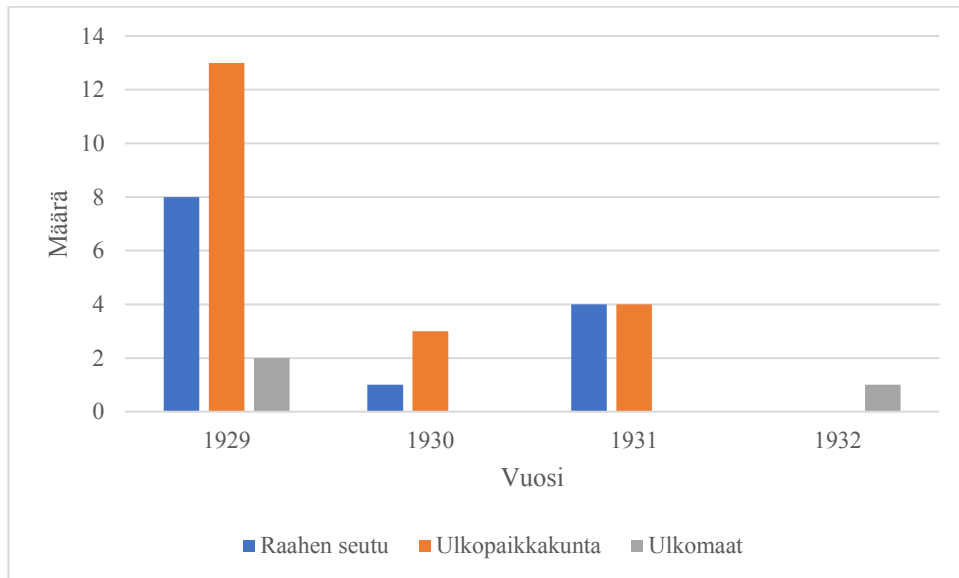
Lähteet: Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Tullirikosjuttupäiväkirja 1931-1955. RTKA Ab:4. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

Koko ajanjaksoa tarkastellessa suurin osa salakuljettajista oli työläisiä heidän osuutensa ollessa noin 43 prosenttia. Toiseksi suurimman ryhmän muodostaa laivoilla työskennelleet henkilöt 17 prosentin osuudellaan. Erityisammattien edustajia oli 14 prosenttia, maanviljelijöitä ja kalastajia molempia 11 prosenttia, työttömiä yhdeksän prosenttia ja vaimoja sekä leskiä kolme prosenttia. Kieltoain lopun työläisten suureen osuuteen liittyy jo edellä mainittu merivartiolaitoksen perustaminen, mikä selkeästi vaikutti merellä ja rannikolla tapahtuneeseen salakuljetukseen.

Salakuljettajien paikkakunniksi ilmoitettiin eniten jokin muu kuin Raahen seutu. Salakuljettaneita henkilöitä oli yhteensä 35, joista 19 ilmoitti olevansa ulkopaikkakuntalainen. Raahen seudulla asuneita henkilöitä oli taas 13 ja ulkomaalaisia kolme. Näistä vain yksi

oli nainen. Prosentteina tarkasteltaessa ulkopaikkakuntalaisten osuus oli noin 54 prosenttia, Raahen seudulla asuneiden 37 prosenttia ja ulkomaalaisten 9 prosenttia.

Kuvio 6: Salakuljettajien ilmoitetut kotipaikkakunnat Raahen tullikamaripiirissä (1929–1932).



Lähteet: Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Tullirikosjuttupäiväkirja 1931-1955. RTKA Ab:4. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

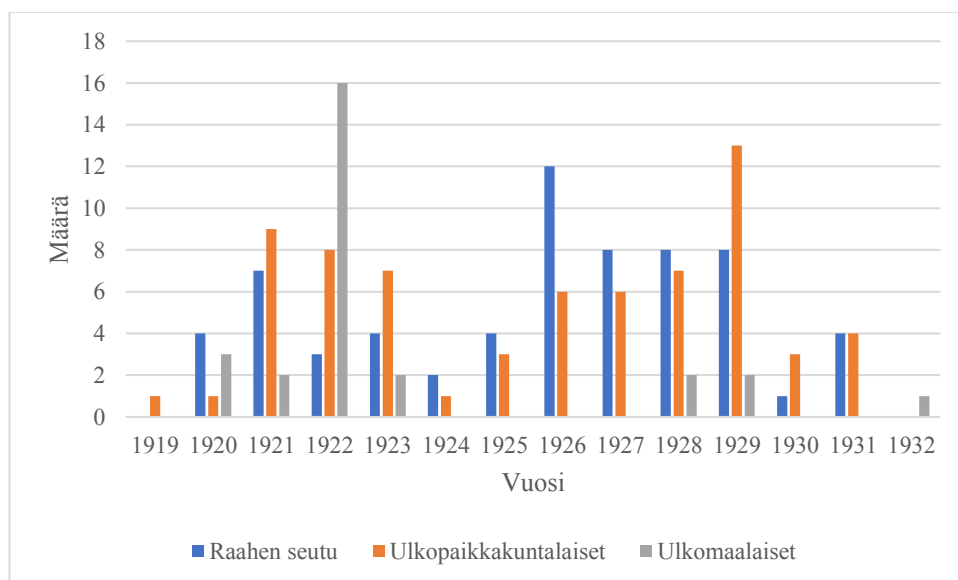
Paikkakunnittain katsottuna Raahen seudulla asuneet henkilöt ilmoittivat kotipaikkakunnakseen seuraavat: Raahen, Saloinen, Siikajoki ja Haapavesi. Ulkopaikkakuntalaisten kotikuntia taas olivat Toholampi, Rantsila, Kemi, Alatornio, Kokkola, Rovaniemi, Pietarsaari, Juankoski, Parainen, Oulu ja Uusikaarlepyy.

1.5 Alkoholin salakuljettajien koko kuva 1919–1932

Tarkasteltaessa koko kieltolain aikaista ajanjaksoa salakuljetuksen osalta huomataan, että lukuun ottamatta vuotta 1922 suurimman osan salakuljetuksesta hoitivat joko ulkopaikkakuntalaiset tai Raahen seudulla asuneet henkilöt. Raahen seudulla asuneiden henkilöiden salakuljetuksen kultavuodet osuvat vuosiin 1926–1928, jolloin kiinni otettuja henkilöitä oli heistä eniten. Ulkopaikkakuntalaiset taas hallitsivat salakuljetusta vuosina 1921, 1923 ja 1929. Lukuja vertailtaessa täytyy kuitenkin ottaa huomioon, että erot eivät ole loppujen lopuksi kovinkaan suuret. Esimerkiksi vuosina 1927 ja 1928 ero pysyy kahden henkilön sisällä.

Aineistoa tarkastellessa esiin nousivat kolme ajanjaksoa, jotka on esitelty aiemmissä alaluvuissa. Vuosien 1919-1922 aikana on nähtävissä salakuljetuksen nousu, vuosia 1923-1928 taas voidaan pitää salakuljetuksen päävuosina ja viimeinen ajanjakso, vuodet 1929-1932 kuvaa sitä, kuinka salakuljetus alkoi vähenemään. Muutokset näkyvät paitsi salakuljetustapauksissa, myös niissä henkilöissä, jotka sitä harjoittivat.

Kuvio 7: Salakuljettajien ilmoitetut kotipaikkakunnat Raahen tullikamaripiirissä (1919–1932).



Lähteet: Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA; Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Tullirikosjuttupäiväkirja 1931-1955. RTKA Ab:4. KA; Rikospäiväkirja 1916-1920. Raahen poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:5. KA; Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA. Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA; Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA. Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA; Rikospäiväkirja 1925-1927. RPLA Ava:12. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

Salakuljetuksesta jäi kiinni yhteensä 164 henkilöä, joista Raahen seudulla asuneita henkilöitä oli 65 (noin 40 prosenttia), ulkopaikkakuntalaisia 67 (noin 42 prosenttia) ja ulkomaalaisia 28 (noin 17 prosenttia). Voidaan sanoa, että pääosin salakuljetuksesta vastasivat sekä Raahen seudulla asuneet henkilöt että muilta paikkakunnilta tulleet. Naisia oli 15 (noin yhdeksän prosenttia), joten he olivat vähemmistössä.

Tyypillinen salakuljettaja yksittäistä ammattia katsottaessa oli kohtuullisesti toimeen tuleva työmies. Tämän jälkeen tulevat maanviljelijä ja kalastaja. Huomionarvoinen asia oheisessa taulukossa on merimiesten suuri määrä, mikä ei kerro koko totuutta. Kuten aikaisemmin on mainittu, laivoissa työskennelleet henkilöt, kuten merimiehet, olivat ainoastaan yhtenä vuotena salakuljetustilastojen kärjessä.

Taulukko 7. Salakuljettajien ilmoitetut ammatit Raahen tullikamaripiirissä (1919–1932)

Ammatti	Määrä
Työmies	29
Maanviljelijä	20
Kalastaja	18
Merimies	17
Koneenkäyttäjä	12
Työtön	9
Jääkäri	6
Autonkuljettaja	6
Laivakokki	5
Perämies	4
Leski	4
Lämmittäjä	3
Kaupustelija	3
Kapteeni	3
Työnjohtaja	2
Itsellinen nainen	2
Räätäilyöntekijä	1
Päällysmies	1
Konttoristi	1
Laivasiivoja	1

Matruusi	1
Ylikonstaapeli	1
Parturi	1
Tullivartija	1
Liikemies	1
Levyseppä	1
Saunottaja	1
Maalari	1
Mekaanikko	1
Muusikko	1

Lähteet: Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA; Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Tullirikosjuttupäiväkirja 1931-1955. RTKA Ab:4. KA; Rikospäiväkirja 1916-1920. Raahen poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:5. KA; Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA; Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA; Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA; Rikospäiväkirja 1925-1927. RPLA Ava:12. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

Koko ajanjaksoa tarkastellessa huomataan kuitenkin, että salakuljettajat, jotka työskentelevät eri ammateissa laivoilla, ovat enemmistössä noin 28 prosentin osuudellaan. Toisena tulevat erityisammattien edustajat 19 prosentin osuudella. Tämän jälkeen tulevat työläiset 16 prosentin osuudellaan, maanviljelijät 12 prosentin osuudellaan, kalastajat 11 prosentin osuudellaan, työttömät kahdeksan prosentin osuudellaan, vaimot ja lesket neljän prosentin osuudellaan ja tuntemattomat kahden prosentin osuudellaan. Laivoilla työskennelleet salakuljettajat voidaan laittaa samaan ryhmään heidän harjoittamansa salakuljetuksen erityisluonteen vuoksi, sillä salakuljetus tapahtui satamaan saapuneiden laivojen kautta.

Työläisten ja niin sanottujen alempien sosiaaliluokkien osuus salakuljetuksesta ja kielto-lain rikkomisesta syytetyistä tulee esiin myös Johanna Hämäläisen tutkimuksessa, joka sijoittuu Viitasaaren pitäjään. Hänen mukaansa maaseudulla työväestön runsas edustus kieltolakirikkomuksista syytettynä oli koko maan kattava ilmiö.³³

Taulukosta voidaan poimia työttömien suhteellisen vähäinen osuus salakuljetustapauksissa. Voisi helposti luulla, että työttömyys ja sitä kautta vähäiset tulot ajaisivat kohti salakuljetusta. Näin ei kuitenkaan Raahen seudulla näyttäisi olleen, vaan salakuljetuksen hoitivat pääosin jossakin ansiotyössä olleet henkilöt.

³³ Hämäläinen 1999, 57.

Salakuljettajia voidaan sanoa olleen laidasta laitaan.³⁴ Osalla esiintyi aiempaa rikostaustaa sekä salakuljetuksen osalta että myös muista asioista, kun taas osa salakuljettajista oli ensikertalaisia ja kyseisiä henkilöitä ei kiinni jäämisen jälkeen enää tapauksissa esiintynyt. Ensikertalaisten ja rikosten uusijoiden välille ei voida tehdä kovin suuria syy-seuraus-suhteita. Vaikuttaisi siltä, että salakuljetukseen ryhtyminen ei vaatinut aiempaa rikostaustaa, vaan tilaisuus teki varkaan. Lisäksi pirtun salakuljettaminen pohjoiseen oli yksinkertaisesti kannattavaa. Esimerkiksi Oulussa viinasta maksettiin paljon kovempaa hintaa kuin Etelä-Suomessa. Kemissä taas viinasta sai litralta 50 markkaa enemmän kuin Oulussa.³⁵ Kyseessä voidaan päätellä olevan kysynnän ja tarjonnan laki. Pohjoisemmassa Suomessa kysyntää varmasti riitti, mutta tarjonta oli paikoitellen vähäistä. Näin ollen hintakin muodostui korkeammaksi.

³⁴ Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA; Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Tullirikosjuttupäiväkirja 1931-1955. RTKA Ab:4. KA; Rikospäiväkirja 1916-1920. Raahen poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:5. KA; Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA; Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA; Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA; Rikospäiväkirja 1925-1927. RPLA Ava:12. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

³⁵ Pulkkinen 2015, 136.

2. Salakuljettamisen keinot, reitit ja määrät

Alkoholin, kuten monen muunkin tavaran, salakuljetuksessa oli pääasiassa kysymys siitä, miten salakuljettajat pystyivät harhauttamaan viranomaisia. Tässä luvussa käsitellään niitä erilaisia keinoja, joita salakuljettajat käyttivät. Samalla tarkasteluun otetaan takavarikoidun alkoholin litramäärät ja pyritään luomaan kokonaiskuva siitä, miten organisoitua alkoholin salakuljetus Raahen tullikamarin piirissä oli. Lisäksi luvussa tarkastellaan erilaisia salakuljetusreittejä, joiden avulla luodaan suhteellisen tarkka kuva siitä, missä salakuljetettiin ja kuinka paljon.

Luku rakentuu kolmesta alaluvusta, jossa ideana on liikkua yleisestä yksityiskohtaisempaan. Ensimmäisessä alaluvussa tarkastelen sitä, miten salakuljetukset jakautuivat erilaisille maantieteellisille alueille. Toisessa alaluvussa otan käsittelyyn takavarikoidut litramäärät ja tarkastelen niiden eroja erilaisten maantieteellisten paikkojen mukaan. Kolmannessa alaluvussa tarkastelen salakuljetuksen organisointia Raahen seudulla.

Takavarikoidun alkoholin litramäärien tarkastelu auttaa omalta osaltaan ymmärtämään valittuja salakuljetuskeinoja. On selvää, että suurten alkoholimäärien kuljettaminen esimerkiksi takin taskuissa oli mahdotonta. Näin ollen tarvittiin jokin isompi kulkuväline, esimerkiksi vene, laiva, juna, hevoskärryt tai auto. Lisäksi litramäärien tarkastelu tukee ensimmäisessä luvussa tarkasteltuja salakuljetustapauksia ja niiden määrää. Luvussa vertaillaan litramääriä myös Oulun tullikamaripiiriin vastaaviin.

Erilaisten salakuljetusreittien tarkastelu antaa mahdollisuuden kuvata salakuljetukseen käytettyjen paikkojen monipuolisuutta. Niiden tutkiminen ja huomioon ottaminen syventää tietoutta siitä, missä Raahen seudulla alkoholia salakuljetettiin ja kuinka paljon. Liitteiden 1 ja 2 kartat auttavat hahmottamaan käytettyjä salakuljetusreittejä tarkemmin.³⁶

³⁶ Ks. Liitteet 1-2.

2.1 Salakuljetusta maalla, merellä ja rannikolla

Meri on perinteisesti näytellyt merkittävää roolia suomalaisessa alkoholin salakuljetuksen historiassa. Tähän viittaa jo Raimo ja Risto Pullatin tutkimuksen nimi *Viinameri*, jossa tekijät ristivät Itämeren uudestaan sen alueella olleen runsaan pirtun salakuljetuksen johdosta. Satamat liittyvät olennaisesti mereen, sillä ne toimivat varsin toimivina alkoholin välityspaikkoina. Lisäksi alkoholia salakuljetettiin rautateiden ja maanteiden kautta.

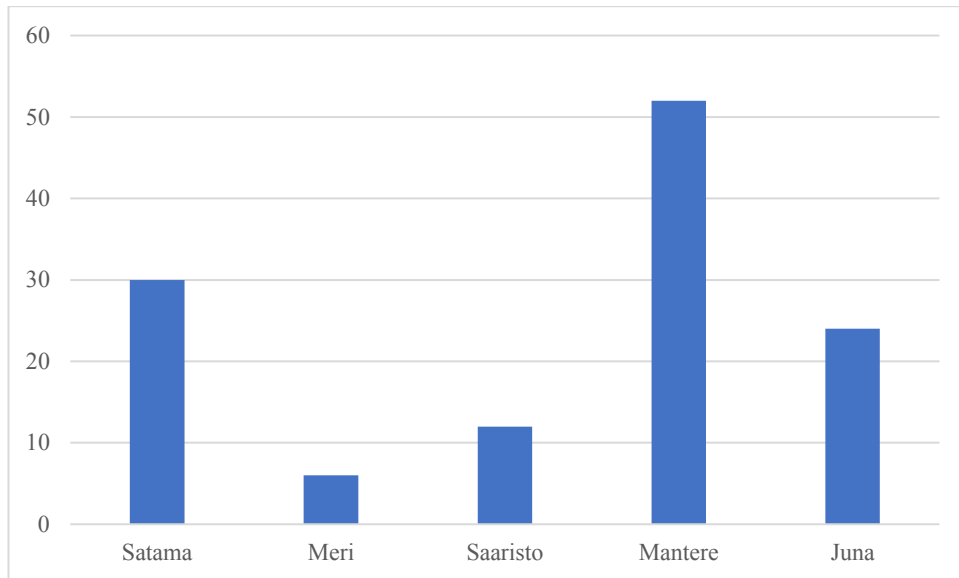
Kuten jo ensimmäisessä luvussa todettiin, kieltolain alkuvuosina alkoholia kuljetettiin Raahan seudulle pääasiassa merten ja satamien kautta. Ulkomaalaiset merimiehet saivat suhteellisen helposti kuljetettua lähtösatamastaan mukanaan jonkin verran alkoholia, jota he sitten myivät satamissa eteenpäin. Sana alkoholin saatavuudesta kiri nopeasti, ja janoiset ihmiset osasivat helposti suunnistaa oikealle laivalle.

Myös Filpus on huomionnut ulkomaalaisten laivojen merkityksen kieltolakirikoksissa. Hänen mukaansa laivat tulivat hakemaan pohjoisesta muun muassa puutavaraa ja samalla myös toivat joitakin tuotteita Pohjois-Suomeen. Eroja Raahan tilanteeseen kuitenkin oli, sillä Kemissä ja Torniossa satamat olivat tärkein väylä alkoholin salakuljetuksessa. Oulussa taas korostui, varsinkin kieltolain alkuvaiheessa, rautateiden osuus. Filpus toteaa myös, että se, mikä salakuljetuksen mahdollisti, oli yksinkertaisesti laivojen suuri määrä sekä satamissa että redillä.³⁷

Seuraavassa kuviossa näemme, miten alkoholitakavarikat jakautuvat sen mukaan, missä ne on tehty. Tässä vaiheessa jaottelu menee yksinkertaisesti siten, että on merellä tapahtuneet takavarikat, satamissa tapahtuneet takavarikat, mantereella tapahtuneet takavarikat, saaristossa tapahtuneet takavarikat ja junissa/rautatieasemilla tapahtuneet takavarikat. Tarkastelen tässä luvussa myöhemmin hieman tarkemmin sitä, missä paikoissa tarkalleen takavarikat tapahtuivat.

³⁷ Filpus 2001, 34-35.

Kuvio 7: Takavarikkopaikat Raahen tullikamaripiirissä (1919–1932).

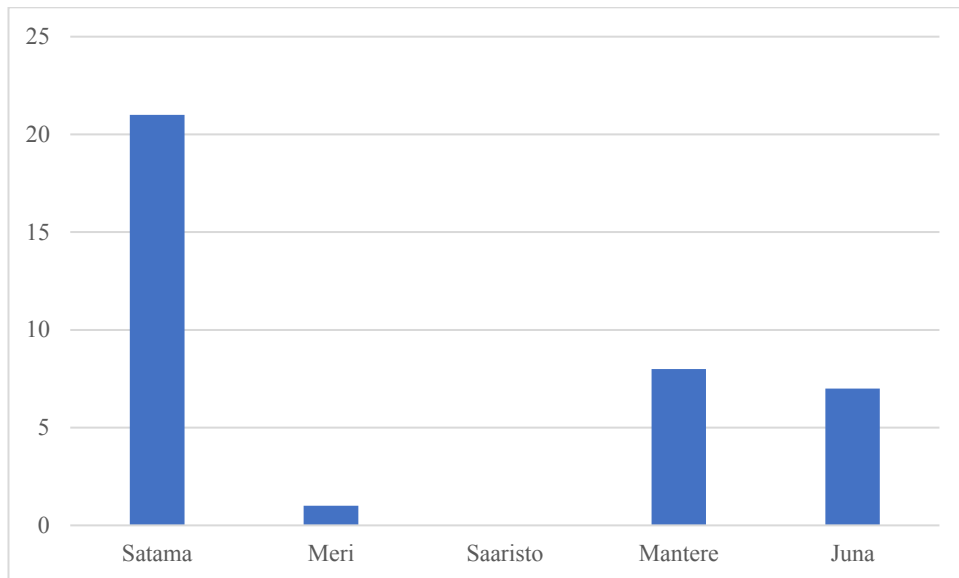


Lähteet: Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA; Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Tullirikosjuttupäiväkirja 1931-1955. RTKA Ab:4. KA; Rikospäiväkirja 1916-1920. Raahen poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:5. KA; Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA; Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA; Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA; Rikospäiväkirja 1925-1927. RPLA Ava:12. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

Mantereella tapahtuneita takavarikkoja oli eniten koko tutkittavalla ajanjaksolla. Satamissa ja junissa tapahtuneet takavarikot tulivat tämän jälkeen. Merellä sekä saaristossa tapahtuneet takavarikot ovat selkeässä vähemmistössä. On kuitenkin huomioitava, että mantereen puolellakin takavarikot keskittyivät rannikolle.

Saadaksemme paremman kuvan takavarikkopaikkojen jakautumisesta on hyvä hieman jaksottaa tarkastelua kieltoain eri vuosille. Seuraavassa kuviossa tarkastelussa on vuosien 1919–1922 takavarikkopaikat.

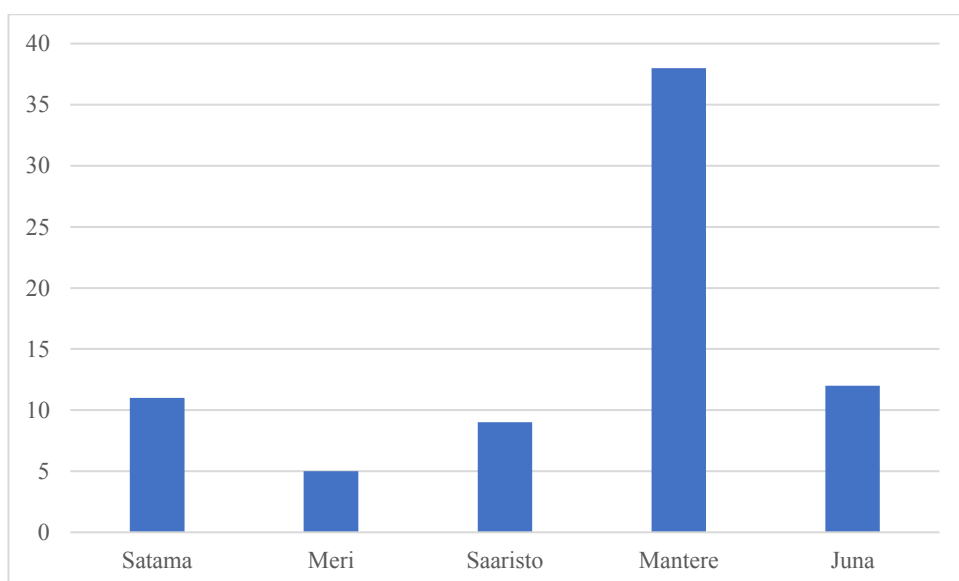
Kuvio 8: Takavarikkopaikat Raahen tullikamaripiirissä (1919–1922)



Lähteet: Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA; Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Rikospäiväkirja 1916-1920. Raahen poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:5. KA; Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA.

Kuvio tukee jo ensimmäisessä luvussa todettua asiaa. Kieltolain ensimmäisinä vuosina alkoholia virtasi Raahen satamien kautta, pääosin ulkomaisten kauppalaivojen mukana. Merellä tapahtuneet takavarikot olivat selvässä vähemmistössä, mikä johtuu ainakin osittain valvomisen puutteesta.

Kuvio 9. Takavarikkopaikat Raahen tullikamaripiirissä (1923–1928).



Lähteet: Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA; Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA; Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA; Rikospäiväkirja 1925-1927. RPLA Ava:12. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

Vertailtaessa vuosia 1923–1928 kieltolain ensimmäiseen neljään vuoteen voimme huomata eron takavarikkopaikoissa. Satamissa tapahtuneet takavarikot vähentyivät huomattavasti, kun taas mantereen puolella tapahtuneet takavarikot lisääntyivät merkittävästi. Tässä tutkimuksessa mantereen alaisuuteen on kuitenkin laskettu myös rannat, joten se ei kerro koko totuutta.

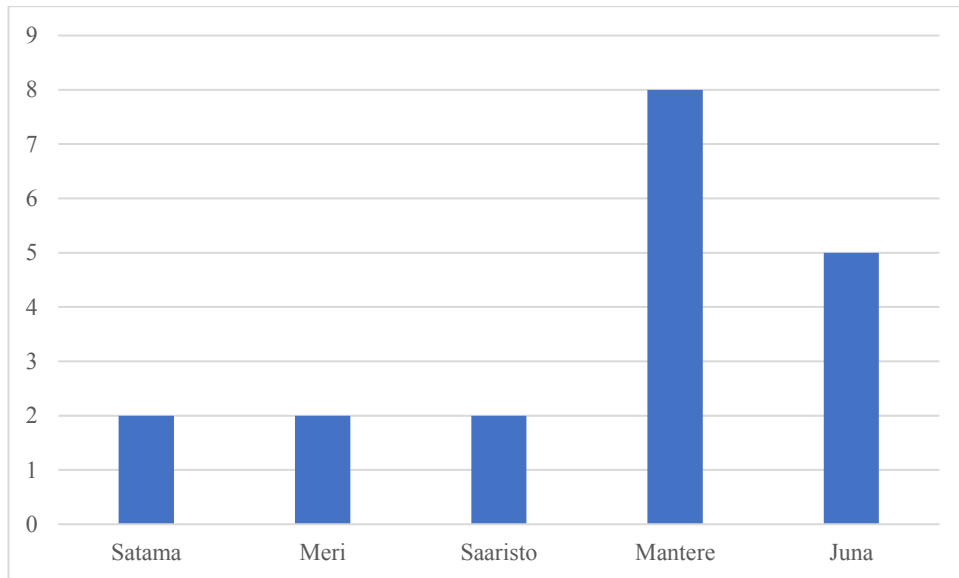
Syitä mantereen puolella lisääntyneisiin takavarikkoihin oli monia. Satamat alkoivat ilmeisesti käydä salakuljettajien kannalta liian vaarallisiksi, ja näin ollen ulkomaalaiset merimiehetkään eivät enää halunneet ottaa kiinnijäämisen riskiä. Sekä tulli että poliisivoimat lisäsivät valvontaa sekä merellä että mantereen puolella. Tästä syystä myös takavarikkomäärät lisääntyivät.

Raahen seudun kohdalla löytyy eroavaisuuksia Oulun vastaaviin takavarikkopaikkoihin. Esimerkiksi vuosina 1924-1926 Oulun tullikamaripiirissä tehtiin takavarikkoja pääasiassa saaristossa ja merellä, joiden osuus kyseisen ajanjakson kokonaismäärästä oli noin 62 prosenttia. Myös mantereella tehtiin paljon takavarikkoja, mutta lukua nostaa etenkin rannoilla tehtyjen takavarikkojen suuri osuus.³⁸ Ongelmalliseksi vertailun tässä kohtaa tosin tekee se, että Filpus on merkinnyt takavarikkopaikkojen lisäksi ainoastaan litramäärät, eikä tapausten määrää. Mereltä päin kohdistunut salakuljetus lisääntyi myös Raahen seudulla, mutta ei niin merkittävästi kuin vastaavasti Oulun seudulla.

Kieltolain loppuvuosina kuvio näyttää hyvin samanlaiselta kuin vuosina 1923–1928. Erona on vain se, että tapauksia oli vähemmän, joskin tarkasteltava ajanjakso on myös lyhyempi. On syytä muistaa myös se, että kuten jo ensimmäisessä luvussa on todettu, Raahen seudulla salakuljetustapaukset alkoivat vähentyä kokonaisuudessaan kieltolain loppua kohti tultaessa.

³⁸ Filpus 2001, 64.

Kuvio 10. Takavarikkopaikat Raahen tullikamaripiirissä (1929–1932).



Lähteet: Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Tullirikosjuttupäiväkirja 1931-1955. RTKA Ab:4. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

Kuviosta 9, sekä kuviosta 10 voidaan todeta helposti se, että mantereella tapahtuneet takavarikot alkoivat yleistyä vuodesta 1923 lähtien. Syynä tähän on hyvin todennäköisesti viranomaisten valvonnan lisääntyminen merellä, saaristossa ja satamissa. On kuitenkin syytä muistaa, että myös salakuljettajat tehostivat keinojaan kieltolain edetessä. Tästä johtuen edellä esitettyihin kuvioihin on suhtauduttava varauksella, sillä kaikkia salakuljettajia ei saatu kiinni.

Merellä, satamissa, saaristossa, mantereella ja rautateillä salakuljetukseen käytetyt keinot poikkesivat luonnollisesti toisistaan. Satamiin alkoholi tuotiin pääasiassa ulkomaalaisten kauppalaivojen mukana, joskin mukana on myös muutama Suomen lipun alla seilannut purje- tai höyrylaiva. Merellä tapahtuneissa takavarikoissa pysäytettiin usein moottorivene, jonka lastina oli pirtua. Yleinen keino moottoriveneen avulla salakuljettaneilla oli myös käyttää niin sanottuja pirtutorpedoja, jotka kulkivat veden alla veneen perässä. Tämä oli varsin hyödyllinen tapa, sillä torpedoja oli vaikea huomata. Mikäli kuitenkin käry kävi, oli torpedoissa kiinni ollut köysi leikattavissa pois.³⁹

³⁹Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA; Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Rikospäiväkirja 1916-1920. Raahen poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:5. KA; Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA; Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA; Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA; Rikospäiväkirja 1925-1927. RPLA Ava:12. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

Sanomalehti Pohjan Voima kertoo eräästä merellä tapahtuneesta takavarikosta seuraavasti:

Raahen tullin kesällinen kaappaus.

Kuten aikoinaan olemme kertoneet, yllätti Raahen edustalla viime kesäkuun 9 p:n illalla tullivartioalus erään moottoriveneen, joka näytti olevan hämähäpäisillä retkillä. Vartioalus lähti ajamaan moottorivenettä takaa, jossa oli 2 miestä, mutta se pääsi nopeakulkuisempaan pakenemaan. Siltä paikalta, jotta moottorivene oli ollut, löydettiin heti tämän jälkeen 30 litraa spriitä sisältäviä kanistereita useampiakin.⁴⁰

Sanomalehti Raahen Seutu kertoi spriitorpedon käytöstä:

Torpedon kehys on rakennettu rautatangoista, joiden sisälle mukavasti ja erittäin tukevasti voidaan sijoittaa kahteen riviin 36 kappaletta 15 litran vetoisia kanistereita. Torpedo kiinnitetään köydellä moottoriveneen perään ja veneen kulkiessa eteenpäin seuraa torpedo mukana. Torpedon mainio puoli on se, että se tulee kaiken aikaa veden pinnan alla eikä sivulta päin saata sitä erottaa. Jos moottorivenettä, joka hinaa perässään tällaista torpedoa, hätyytetään, voidaan köysi helposti katkaista ja torpedo painuu pohjaan. Sopivan hetken tullessa voidaan torpedo naarata ylös merenpohjasta ja kuljettaa maihin. Rantaan saapuessa katkaistaan jälleen köysi ja torpedo jää makaamaan muutaman metrin syvyyteen rannalle. Sieltä korjaavat sen yöllä tavaran vastaanottajat, tyhjentävät kanisterit ja laskevat torpedon takaisin meren pohjaan, mistä se helposti voidaan palauttaa varastopaikkaan uutta sisältöä saamaan.⁴¹

Hyvin tyypillinen tapaus satamissa tapahtuneesta salakuljetuksesta oli esimerkiksi vuodelta 1921, jolloin tullivartija oli tarkastanut erään saksalaisen höyrylaivan. Laivasta löytyi 11 pulloa konjakkia, jonka omistajaksi oli ilmoittautunut laivan siivoaja. Toinen hyvä esimerkki löytyy vuodelta 1922, jolloin Lapaluodon satamassa olleesta saksalaisesta höyrylaivasta löytyi 49 pulloa konjakkia, litramääränä yhteensä 51 litraa. Alkoholista yritettiin salakuljettaa maihin osa laivan henkilökunnasta.⁴²

⁴⁰ Pohjan Voima (PV) 18.11.1927

⁴¹ Raahen Seutu (RS) 24.7.1923

⁴² Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA.

Vuodelta 1923 löytyy taas tapaus, jossa merellä Hailuodon ja Raahen välillä tulliviranomaiset pysäyttivät kalastusveneeseen. Veneestä löytyi 10 litraa spriitä pakattuna viiteen kannisteriin. Kiinnijääneet henkilöt ilmoittivat kaikki ammatikseen kalastuksen.⁴³ Salakuljettajien ollessa liikkeellä purjeiden avulla liikkuneella veneellä, oli kiinnijäämisen riski huomattavasti suurempi verrattuna siihen, että he olisivat liikkuneet moottoriveneellä. Viranomaisten käytössä olivat kuitenkin moottoriveneet, eivätkä purjeveneet pärjänneet vauhdissa. Sinänsä pätevä keino naamioida salakuljetusyritys tavalliseksi kalastusreissuksi meni pieleen, koska viranomaiset saattoivat kieltolaista johtuen tarkastaa useita merellä seilanneita veneitä ja aluksia varmuuden vuoksi.

Mereltä saattoi löytyä myös pirtu- tai spriikanistereita kellumassa pohjaan köytettyinä. Tällainen tapaus oli esimerkiksi vuonna 1925, jolloin Raahen tullikamarin palveluksessa ollut tullivartija löysi Hailuodon edustalta kaksi 10 litran pirtukanisteria edellä mainitulla tavalla varastoituna.⁴⁴

Merellä tapahtuneiden takavarikkojen vähyys johtunee osittain myös siitä, että suurin osa takavarikoista ehdittiin tekemään jo ennen kuin lastit saapuivat Raahen lähivesistöille. Tiedossa on, että pirtulaivat ankkuroituivat mielellään Hailuodon edustalle, josta alkoholia kuskattiin aina Raahen asti. Näin ollen Oulun tulliviranomaiset saattoivat saada salakuljettajat kiinni ennen Raahen tulliviranomaisia.⁴⁵

Pirtua ei aina kannattanut tuoda välittömästi mantereelle, vaan se kannatti varastoida esimerkiksi jonnekkin saareen. Tämä oli kuitenkin suhteellisen riskialtis keino, sillä monesti tällaiset varastopaikat saattoi löytää joku ulkopuolinen, joka sitten ilmoitti asiasta viranomaisille tai vaihtoehtoisesti otti alkoholit parempaan talteen. Lähdeaineistossa ilmenee useita sellaisia alkoholilöydöksiä nimenomaan saaristossa, joiden omistajasta ei ole minikäänlaista tietoa. Yksi edellä mainitun kaltainen tapaus on esimerkiksi vuodelta 1925, jolloin Pitkänkarin takarannalta poliisikomissario löysi 27 litraa pirtua kanistereihin pakattuna.⁴⁶

Mantereen puolella salakuljetus tapahtui pääasiassa joko autolla, hevosella tai ihan vain kävellen. Auto mahdollisti suhteellisen nopean liikkumisen paikasta toiseen, mutta toisaalta se oli helposti tunnistettavissa. Hevonen ja mahdollinen reki taas tarjosivat hyvän

⁴³ Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA.

⁴⁴ Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA.

⁴⁵ Esim. Filpus 2001, 66.

⁴⁶ Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA.

suojan, jos kanisterit kätettiin esimerkiksi heinien ja muiden tavaroiden sekaan. Jalkaisin kulkeneet salakuljettajat olivat yleensä menossa jo myymään tavaraa, mutta takkien alta saattoi löytyä huomattava määrä alkoholia. Tätä tarkoitusta varten valmistettiin myös erikoistakkeja.⁴⁷

Esimerkkeinä mantereen puolella tapahtuneista salakuljetuksista todettakoon vuodelta 1923 kaksi tapausta, joissa alkoholia kuljetettiin hevosen reen mukana. Ensimmäisestä hevosen reestä löytyi paperikäärössä neljä spriikanisteria, matkalaukusta 12 spriikanisteria, toisesta matkalaukusta yhdeksän spriikanisteria, vaaterepusta 18 kanisteria sekä taskusta kaksi kanisteria. Yhteensä spriitä oli 46 3/5 litraa. Reen kuljettaja ei kuitenkaan omistanut tavaroita, vaan oli kertomansa mukaan vain pyynnöstä niitä kuljettanut. Toisessa tapauksessa lasti oli paljon maltillisempi. Reestä löytyi yksi spriikanisteri, jossa tavaraa oli viisi litraa. Kuljettaja ei myöntänyt tietävänsä asiasta mitään ja väitti, että kanisteri oli laitettu rekeen hänen huomaamattaan.⁴⁸

Hevonen ja reki oli muutenkin oiva yhdistelmä, jos haluttiin kuljettaa suuria määriä alkoholia. Esimerkiksi Siikajoella nimismies käräytti vuonna 1926 erään palstatilallisen, jonka reessä lastina oli 370 litraa spriitä. Aineistosta ei kuitenkaan selviä, mikä herätti nimismieheessä epäilykset lastin laillisuudesta.⁴⁹

Rautateiden kautta tapahtuneessa salakuljetuksessa keinot olivat melko yksinkertaiset. Yleensä alkoholia löydettiin matkatavaroiden seasta kapsäkeistä. Näin siinä tapauksessa, että salakuljettajat olivat junassa mukana. Jos ostaja tiedettiin määränpäässä, saattoivat salakuljettajat myös pyytää jotakin tuntematonta matkustajaa viemään lastia perille. Yksi tapa oli myös lastata alkoholia tavarajuniin ja kirjoittaa laatikoiden päälle esimerkiksi ”taloustavaraa”, tai ”omenia”.⁵⁰

⁴⁷ Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA.

⁴⁸ Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA

⁴⁹ Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA.

⁵⁰ Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Rikospäiväkirja 1916-1920. Raahen poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:5. KA; Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA; Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA; Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA; Rikospäiväkirja 1925-1927. RPLA Ava:12. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA; Filpus 2001, 31.

Junalla tuotiin välillä isojakin alkoholilasteja. Esimerkiksi vuonna 1929 kolme kokkolaista kaverusta jäi kiinni salakuljetuksesta Raahen asemalla, kun heidän matkatavaroitensa seasta löytyi yhteensä 14 ½ litraa spriiitä. Vuonna 1927 taas kaksi naista, kotoisin Helsingistä ja Kajaanista, kuljetti yhteensä 20 litraa spriiitä vaatteidensa alla junassa.

Lapaluodon ja Maivaperän satamat olivat yksi tärkeimmistä paikoista maahan virranneen alkoholin kannalta kieltoain alkuvuosina. Lapaluodon satamassa tapahtuneita alkoholin takavarikkoja oli yhteensä 20 kappaletta. Maivaperän satamassa takavarikkoja oli taas yhdeksän kappaletta.⁵¹

Taulukko 11: Takavarikot satamien osalta Raahen tullikamaripiirissä.

Paikka	Määrä	Tapaukset
Lapaluoto	340 L	20
Maivaperä	139 L	9

Lähteet: Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA; Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Tullirikosjuttupäiväkirja 1931-1955. RTKA Ab:4. KA; Rikospäiväkirja 1916-1920. Raahen poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:5. KA; Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA; Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA; Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA; Rikospäiväkirja 1925-1927. RPLA Ava:12. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

Lapaluoto oli satamien osalta niin sanotusti pääväylä salakuljetetulle alkoholille. Molemissa satamissa kuitenkin yksittäisissä tapauksissa takavarikoidut alkoholimäärät olivat suhteellisen pieniä. Esimerkiksi vuonna 1921 tullipäällysmies takavarikoi laivan siivoojattarelta Lapaluodon satamassa 11 pulloa konjakkia.⁵² Vuonna 1922 taas Maivaperän satamassa tullivartija takavarikoi merimieheltä yhden pullon spriiitä ja yhden pullon likööriä.⁵³

Lapaluodon satamassa saatiin kiinni myös yksi iso salakuljetusrinki, kun tullivartija ilmoittoi kesäkuussa vuonna 1926 purjelaivasta löytyneet 16 täyttä kanisteria pirtua ja yhden vajaan. Sisältöä näillä kanistereilla oli yhteensä 165 litraa. Purjelaivan miehistö oli Suomesta, kotoisin Paraisilta.⁵⁴

⁵¹ Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA; Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Rikospäiväkirja 1916-1920. Raahen poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:5. KA; Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA; Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA; Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA; Rikospäiväkirja 1925-1927. RPLA Ava:12. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

⁵² Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA.

⁵³ Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA.

⁵⁴ Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA.

Alkoholi liittyi myös Lapaluodossa vuonna 1925 tapahtuneeseen mellakkaan. Pohjan voima kertoo, että Lapaluodossa oleskeli tilapäisesti vieraspaikkakuntalaisia, jotka alkoivat juopottelemaan. Lapaluodossa oli tuohon aikaan vain kaksi poliisia, eivätkä he pystyneet tilannetta hallitsemaan. Tästä syystä apuun täytyi kutsua apuvoimia Raahesta. Mellakka saatiin heidän avullaan nopeasti lopetettua. Kaiken kaikkiaan pidätyksiä tapahtui 18 kappaletta.⁵⁵

Yllä oleva tapaus on yksi esimerkki etelästä tulleesta salakuljetuspirtusta. Todennäköisesti kyseinen pirtulasti oli tullut Suomeen Viroota, josta ainakin osa siitä jatkoi matkaansa pohjoiseen. Tapauksessa on myös huomioitava salakuljetetun tavaran laatu. Kun useimmissa Lapaluodossa tai Maivaperässä takavarikoitu tavara oli ollut konjakkia, niin tässä tapauksessa se oli pirtua. Lisäksi sitä oli huomattavan paljon. Konjakin alkuperä oli usein Saksa, kun taas pirtua virtasi enimmäkseen Viroota.

Raahen seudun rannikko tarjosi saaristonsa kautta monia hyviä reittejä laittoman alkoholin kuljetukseen ja varastointiin. Aineistossa esiin tulivat Raahen saaristosta Pitkäkari, Tasku, Mikonkari, Preiskari ja Louekari, joka tosin kuuluu osaksi Preiskarin saarta. Siikajoen edustalta Rautakallion ja Kalajoen edustalta Rahjan saaret nousivat myös omalta osaltaan esiin.

Takavarikoidut määrät vaihtelivat. Esimerkiksi vuonna 1925 Pitkäkarissa takavarikoitiin 29 litraa pirtua, Taskussa 10 litraa ja Mikonkarilla 60 litraa spriitä.

Taulukko 12: Takavarikot saariston osalta.

Paikka	Määrä	Tapaukset
Pitkäkari	199 L	3
Tasku	10 L	1
Mikonkari	60 L	1
Preiskari	360 L	3
Rautakallio	530 L	1
Rahja	580 L	1
Louekari	10 L	1

⁵⁵ PV 12.8.1925

Lähteet: Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA; Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Tullirikosjuttupäiväkirja 1931-1955. RTKA Ab:4. KA; Rikospäiväkirja 1916-1920. Raahen poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:5. KA; Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA; Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA; Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA; Rikospäiväkirja 1925-1927. RPLA Ava:12. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

Yllä olevaan taulukkoon on laskettu saaristossa tapahtuneiden takavarikkojen litramäärät. Suurimmat yksittäiset takavarikot tapahtuivat Rautakalliolla ja Rahjassa, missä kummasakin takavarikoitiin valtava määrä alkoholia kerralla. Preiskarissa ja Pitkäkarissa tapauksia oli molemmissa kolme, mikä nosti ne suosituimmiksi paikoiksi. Yksi yhdistävä tekijä tapauksille on se, että suuressa osassa takavarikkoja tekijät jäivät tuntemattomiksi.

Lokakuussa vuonna 1926 eräs työmies löysi Preiskarin saaresta 13 kappaletta 10 litran vetoisia kanistereita, jotka sisälsivät spriitä. Paikalle saapuivat ylikonstaapeli sekä poliisikonstaapeli, jotka löysivät vielä lisäksi neljä kappaletta 10 litran vetoisia kanistereita. Nämä kanisterit sisälsivät myös spriitä. Yhteensä spriitä löytyi siis 170 litraa. Omistajia vedottiin tulemaan oikeuden eteen julkisen kuulutuksen avulla, mutta he eivät koskaan saapuneet.⁵⁶ Vuoden 1925 kesäkuussa poliisikomissario löysi Pitkänkarin takarannalta saaristosta kolme kanisteria, jotka sisälsivät yhteensä 27 litraa pirtua. Tässäkään tapauksessa omistajia ei saatu koskaan oikeuden eteen.⁵⁷

Myös Pullatit tuovat esiin suurten ja pienien saarien merkityksen salakuljetuksessa. Heidän mukaansa ne toimivat pääosin välietappeina. He nostavat luonnonolosuhteet tärkeäksi asiaksi, kun mietitään saariston soveltuvuutta salakuljetukseen. Esimerkiksi Hailuodon ja Tornion välinen rannikkoalue, etenkin Kemin edusta, sisältää paljon saaria ja luotoja, minkä vuoksi olosuhteet olivat salakuljetukselle varsin hyvät.⁵⁸

Oman esimerkkinsä saariston merkityksestä salakuljetuksessa kertoo Petri Rytkölä, joka artikkelissaan *Saaristokalastajat pirtun salakuljettajina* kertoo Seiskarin saaren asukkaiden erityislaatuista toiminnasta salakuljetuksen suhteen. Saarella salakuljetuksesta muodostui tärkeä elinkeino, jossa osallisena oli usein koko suku.⁵⁹

Rannikko oli myös salakuljettajien suosiossa. Tähän vaikuttivat meren läheisyys sekä mahdollisesti salakuljetuksen logistiikka, sillä saarilta ja mereltä alkoholia tuodessa rannikko on luonnollisesti ensimmäisenä vastassa.

⁵⁶ Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA.

⁵⁷ Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA.

⁵⁸ Pullat & Pullat 2012, 273-276.

⁵⁹ Rytkölä, 2006, ”Saaristokalastajat pirtun salakuljettajina”, 89.

Aineistosta nousee esiin Raahen seudun rannikolla olevat paikat, kuten Tauvo, Karinkanta ja Pyhäjoen rannikko. Alla olevan taulukon avulla selvennetään takavarikkomääriä paikan mukaan.

Taulukko 13: Takavarikot rannikon osalta.

Paikka	Määrä	Tapaukset
Tauvo	3 190 L	8
Karinkanta	110 L	1
Pyhäjoen Rannikko	300 L	1

Lähteet: Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA; Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Tullirikosjuttupäiväkirja 1931-1955. RTKA Ab:4. KA; Rikospäiväkirja 1916-1920. Raahen poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:5. KA; Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA; Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA; Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA; Rikospäiväkirja 1925-1927. RPLA Ava:12. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

Tauvo on selvästi suosituin ilmoitettujen rannikkotakavarikkojen keskuudessa. Siellä suurin yksittäinen takavarikko sisälsi jopa 1070 litraa spriitä. Jos verrataan rannikolla tapahtuneita takavarikkoja saaristossa tapahtuneisiin, voidaan huomata, että rannikon takavarikoissa tekijät saatiin kiinni, kun taas saaristossa ei. Tämä viittaa siihen, että saaristoa käytettiin pääasiassa alkoholin välivarastopaikkana ennen sen kuljettamista mantereen puolelle. Rannikolla itse tekijät jäivät helpommin kiinni.

Syyskuussa vuonna 1926 nimismies sai kiinni kolme kalastajaa Siikajoen Tavossa. Takavarikoitu määrä oli 40 litraa spriitä. Lisäksi Tavosta löytyi saman verran spriitä, joiden omistajia ei saatu edesvastuuseen. Samana vuonna edellä mainittuja kolmea kalastajaa syytettiin myös 930 litran spriilastin salakuljetuksesta.⁶⁰

Mantereen puolella esiin nousevat luonnollisesti maantiet, kylät ja kaupungit. Alla olevassa taulukossa olen erotellut eri paikkakunnat ja kylät sekä niissä takavarikoidut alkoholimäärät ja tapaukset.

Taulukko 14. Takavarikot mantereen osalta.

Paikka	Määrä	Tapaukset
Raahe	220 L	26
Kalajoki	945 L	3
Siikajoki	965 L	5
Pöllä	470 L	2
Saloinen	170 L	1
Olkijoki	70 L	1
Pyhäjoki	200 L	1

Lähteet: Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA; Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Tullirikosjuttupäiväkirja 1931-1955. RTKA Ab:4. KA; Rikospäiväkirja 1916-1920. Raahen

⁶⁰ Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA.

poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:5. KA; Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA; Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA; Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA; Rikospäiväkirja 1925-1927. RPLA Ava:12. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

Takavarikkoja tehtiin yllä olevan taulukon mukaisissa paikoissa niin maanteillä kuin itse kylien ja paikkakuntien alueella. Selvästi eniten mantereen puolella tehtyjä takavarikkoja suoritettiin Raahessa. Siikajoella takavarikkoja oli viisi kappaletta, Kalajoella kolme, Pöylässä kaksi ja Saloisissa, Olkijoella sekä Pyhäjoella kussakin yksi kappale.

Litramäärissä tarkasteltuna eniten alkoholia takavarikoitiin Siikajoella ja Kalajoella. Itse takavarikkotapausten vähäinen määrä suhteessa takavarikoituihin litramääriin näillä paikkakunnilla kertoo siitä, että yksittäiset kiinniotot olivat merkittäviä.

Rautateitse tuleva alkoholi takavarikoitiin pääosin Raahen asemalla, joten sen perusteella ei ole tarpeen tehdä tarkempaa analyysia.

Marraskuussa vuonna 1926 otti nimismies Siikajoella kiinni kalastajan, jolla oli hallussaan 110 litraa spriitä. Samassa kuussa salakuljetuksesta jäi kiinni myös autonohjaaja Siikajoella, jonka hallussa oli 70 litraa spriitä. Suurimmat yksittäiset takavarikot Siikajoen osalta olivat vuonna 1926 tapahtunut palstatilallisen kiinnijääminen, 370 litraa, ja vuonna 1928 autonkuljettajan ratsia, 335 litraa.⁶¹

2.2 Takavarikoidun alkoholin litramäärät

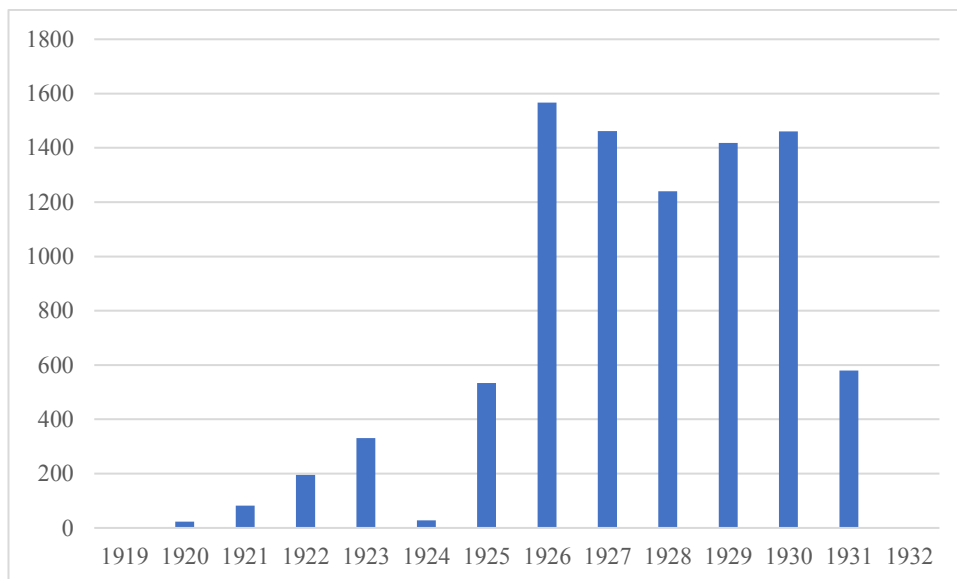
Alkoholia takavarikoitiin Raahen tullikamarin piirissä kieltolain aikana yhteensä 8927 litraa.⁶² Vastaavasti Oulun tullikamarin piirissä takavarikoitiin tuona aikana 59 358 litraa.⁶³ Oulussa takavarikoitiin alkoholia siis lähes seitsemän kertaa enemmän kuin Raahessa. Tämä selittyy luonnollisesti Oulun suuremmalla koolla ja isommalla merkityksellä maantieteellisesti. Lisäksi Oulu oli eräänlainen portti Lappiin.

⁶¹ Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA.

⁶² Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA; Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Tullirikosjuttupäiväkirja 1931-1955. RTKA Ab:4. KA; Rikospäiväkirja 1916-1920. Raahen poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:5. KA; Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA; Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA; Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA; Rikospäiväkirja 1925-1927. RPLA Ava:12. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

⁶³ Filpus 2001, 24-117.

Kuvio 11. Takavarikoidun alkoholin litramäärät Raahen tullikamaripiirissä (1919–1932).



Lähteet: Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA; Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Tullirikosjuttupäiväkirja 1931-1955. RTKA Ab:4. KA; Rikospäiväkirja 1916-1920. Raahen poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:5. KA; Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA; Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA; Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA; Rikospäiväkirja 1925-1927. RPLA Ava:12. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

Takavarikoidun alkoholin litramäärät tekevät nousua 1920-luvun puoleenväliin saakka. Vuosi 1924 on selvästi poikkeusvuosi. Vuonna 1926 taas takavarikoitiin eniten alkoholia koko tutkittavana ajanjaksona, jonka jälkeen takavarikoidut litramäärät pysyttelivät 1200 litran ja 1600 litran välissä.

Vuosina 1919–1922 alkoholia takavarikoitiin erityisen paljon satamissa. Merellä ja saaristossa ei takavarikoitu yhtään litraa alkoholia. Junissa ja rautatieasemilla sekä mantee-reen puolella takavarikoitiin lähes yhtä paljon kummassakin.

Taulukko 8: Takavarikoidun alkoholin litramäärät paikan mukaan Raahen tullikamaripiirissä (1919–1922).

Paikka	Litraa
Satama	151
Meri	0
Saaristo	0
Mantere	39,5
Juna	42

Lähde: Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA; Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Rikospäiväkirja 1916-1920. Raahen poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:5. KA; Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA.

Oulussa vastaavasti takavarikoitiin vuosina 1919-1922 yhteensä 2 556 litraa alkoholia. Satamissa takavarikoidun alkoholin osuus tässä oli 245 litraa, mantereella 521 litraa ja rautateilla 1 579 litraa. Merellä ja saaristolla ei Oulussakaan takavarikoitu tällä ajanjaksolla yhtään alkoholia.⁶⁴ Huomattavaa on, että satamien osalta Raahen tullikamaripiirin alueella takavarikoitiin vain alle sata litraa vähemmän alkoholia kuin Oulun vastaavalla. Isoja eroja tulee taas mantereen ja rautateiden osalta, joissa salakuljetus oli Oulussa merkittävämpää. Vuosina 1923-1928 tilanne on erilainen. Takavarikoidut litramäärät kasvoivat ja eroja alkoi löytyä myös takavarikkopaikoissa. Mantereella takavarikoitiin selvästi eniten alkoholia. Hyvänä kakkosena tulee saaristo. Selvästi vähiten alkoholia takavarikoitiin junissa/rautatieasemilla, satamissa sekä merellä.

Taulukko 9: Takavarikoidun alkoholin litramäärät paikan mukaan Raahen tullikamaripiirissä (1923–1928).

Paikka	Litraa
Satama	138
Meri	157
Saaristo	702
Mantere	3804
Juna	161,5

Lähteet: Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA; Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA; Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA; Rikospäiväkirja 1925-1927. RPLA Ava:12. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

Oulun osalta tilanne oli sellainen, että alkoholia takavarikoitiin yhteensä 35 049 litraa. Satamissa takavarikoitiin 171 litraa, merellä 4 009 litraa, saaristossa 12 224 litraa, mantereella 12 775 litraa ja rautateilla 5 870 litraa.⁶⁵

Satamissa takavarikoitiin molemmissa tullikamaripiireissä suurin piirtein saman suuruisia litramääriä. Erot ovat taas isot merellä, saaristossa, mantereella ja rautateilla tapahtuneen salakuljetuksen osalta.

⁶⁴ Filpus 2001, 199 (liite 3).

⁶⁵ Filpus 2001, 199 (liite 3).

Vuosina 1929-1932 tilanne pysyi suurin piirtein ennallaan. Mantereella takavarikoitiin edelleen eniten alkoholia, saariston tullessa toisena. Satamissa ja rautateillä erot eivät olleet kovin suuret.

Taulukko 10: Takavarikoidun alkoholin litramäärät paikan mukaan Raahen tullikamari-piirissä (1929–1932).

Paikka	Litraa
Satama	48,5
Meri	24
Saaristo	1110
Mantere	2245
Juna	40

Lähteet: Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Tullirikosjuttupäiväkirja 1931-1955. RTKA Ab:4. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

Kyseisellä ajanjaksolla Oulussa taas takavarikoitiin 19 676 litraa alkoholia. Satamien osuus tästä oli 79 litraa, merellä 5 072 litraa, saaristossa 6 288 litraa, mantereella 7 673 litraa ja rautateillä 564 litraa.⁶⁶

2.3 Renkejä ja isäntiä – salakuljetus organisoitua

Filpuksen mukaan alkoholin salakuljetus oli Perämerellä portaittaista. Tähän johtopäätökseen hän päätyy vuosien 1924-1932 tullirikosjuttulehtien, takavarikkopäiväkirjojen ja raastuvanoikeuksien tuomiokirjojen pohjalta. Kaikista ylimpänä hierarkiassa olivat niin sanotut pirtuisännät. Heidän kautta operaatiot saatiin rahoitettua, ja heillä oli myös tietoa esimerkiksi siitä, milloin pirtulaivat saapuivat. Seuraavana hierarkiassa olivat kuljettajat, jotka hoitivat alkoholin esimerkiksi laivoilta saariin tai muuhun väliaikaiseen varastopaikkaan. Heidän jälkeensä kuvaan astuivat seuraavat kuljettajat, jotka kuljettivat alkoholia määränpäähensä. Alimpana hierarkiassa olivat taas niin sanotut käsi-kauppiaat, jotka myivät pieniä eriä alkoholia paikallisesti.⁶⁷

Yllä oleva hierarkia toimi myös Raahessa. Useassa tapauksessa toistui nimittäin kertomus siitä, että kiinni jäänyt salakuljettaja ei myöntänyt omistavansa lastia. Oli myös ta-

⁶⁶ Filpus 2001, 199 (liite 3).

⁶⁷ Filpus 2001, 75.

pauksia, joissa henkilöt eivät ilmeisesti tieneet kuljettaneensa alkoholia. Lisäksi saaristosta löytyneet suuret pirtulastit olivat selvästi vain välivarastopaikkoina odottamassa lopullista määränpäättänsä.⁶⁸

Reijo Ahtokari kertoo kirjassaan *Pirtua, Pirtua* oivan kuvaelman pirtun salakuljetuksesta Suomeen. Lauttasaari Helsingin lähistöllä oli salakuljetuksen kannalta tärkeä paikka, jossa saattoi toimia jopa 50 pirtuisäntää. Tärkeäksi välineeksi muodostui puhe- lin, jonka avulla oli mahdollista saada tietoa siitä, oliko reitti selvä. Isännillä oli olemassa jopa tiedustelijoita, jotka tarkkailivat kieltolakietsivien liikkeitä ja raportoivat niistä jatkuvasti. Kun reitti oli selvä, lähtivät rengit matkaan.⁶⁹

Yllä oleva kertomus antaa kuvan alkoholin salakuljetuksen järjestäytyneen rikollisuuden muodosta. Järjestäytynyttä rikollisuus oli myös Raahen seudulla. Seuraava katkelma Liitto-lehdestä kuvaa tilannetta hyvin:

Kalastusneuvos E. Hellevara kertoi havainnoistaan salakuljetuksen osalta seuraavasti:

*[--] vaikka salakuljetus toisin paikoin onkin saaristoväestön keskuudessa levinnyt siinä määrin, että joillakin paikoin voidaan erikoisesti mainita joku kylä, joka kokonaan elää salakuljetuksella, niin toiselta puolen on laajoja alueita, joissa saaristoväestö ei lainkaan ole ryhtynyt tähän hommaan [--] Salakuljetus näyttää yhä enemmän joutuneen suurjobbareiden haltuun, joiden kanssa saaristolaiset eivät kykene kilpailemaan. [--]*⁷⁰

Muutenkin Filpuksen kuvailema portaittaisuus on nähtävissä tarkastelemassani aineistossa. Salakuljetuksesta kiinnijääneiden henkilöiden kirjo on varsin laaja, kuten myös ne paikat, joissa takavarikot ilmoitettiin tehdyiksi. Varsinaiset pirtuisännät jäivät kuitenkin harvoin kiinni ja heidän henkilöllisyytensä selvittäminen aineistosta on haastavaa. On kuitenkin syytä olettaa, että isännät eivät olleet sosiaaliselta statukseltaan alimmasta päästä, vaan usein miehiä, joilla oli valmiiksi varallisuutta rahoittaa toimintaa.

Kuljettajien osalta aineisto tarjoaakin selkeämmän kuvan. Satojen litrojen alkoholilastin kuljettaminen omaan käyttöön oli epätodennäköistä. Suurille määrille ei myöskään ollut todennäköisesti ostajia valmiina. Näin ollen suurten alkoholimäärien kuljettajat toimivat rengin asemassa, vaikka he eivät sitä kuulusteluissa myöntäneetkään. Esimerkiksi

⁶⁸ Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA.

⁶⁹ Ahtokari 1972, 89-90.

⁷⁰ ”Väkijuomain salakuljetus saaristoväen keskuudessa suuresti vähentynyt”. Liitto (L) 7.8.1925

vuonna 1926 eräs palstatilallinen Siikajoelta pidätettiin, kun hänen hallustaan löydettiin 370 litraa spriitä. Samassa takavarikossa hän menetti tekovälineet, eli hevosen, valjaat ja kärryt.⁷¹ Hän toimi todennäköisesti vain kuljettajana, renkinä, jonka ainoana tehtävänä oli kuljettaa lasti haluttuun paikkaan, siinä kuitenkin epäonnistuen.

Aineistosta on nähtävissä myös tapauksia, joissa yksittäiseltä henkilöltä löytyi hallustaan hyvin pieni määrä alkoholia. Nämä henkilöt olivat luultavasti Filpuksen kuvailemia käsikauppiaita. Näiden henkilöiden kohdalla kyse ei kuitenkaan ollut enää salakuljetuksesta sen varsinaisessa merkityksessä, vaan nimenomaan laittoman alkoholin myynnistä.

Pullatit viittaavat amerikkalaiseen kriminologi James Finckenueriin, jonka mukaan ”järjestäytyneen rikollisuuden tutkiminen on vaikeaa, koska sitä ei pääse tarkastelemaan läheltä”. He lisäävät, että tutkittaessa ja analysoitaessa kieltolain aikaista pirtun salakuljetusta, luottaa tutkija vain arkistoaineistoon sekä sen aikaisiin tapahtumiin osallistuneiden muistelmiin. Erilaisista asiakirjoista selviää salakuljetuksesta kiinni jääneet ihmiset ja erilaiset ryhmät, jotka näistä muodostuvat. Pirtukuninkaita ei mainita nimeltä.⁷² Sama asetelma on myös tässä tutkimuksessa ja käytettävissä olevassa aineistossa. Ihmiset ja niistä muodostuvat ryhmät nousevat esiin, kuten esimerkiksi laivojen henkilökuntaa tai perheet ja suvut. Varsinaisia pirtukuninkaita on taas hankala saada selville.

⁷¹ Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA.

⁷² Pullat & Pullat 2012, 371.

3. Tuomiot vaihtelevat, julkinen keskustelu tuomitsevaa

Alkoholin salakuljettajilla oli erilaisia kohtaloita. Osa selvisi sakkorangaistuksilla, kun taas osa päätyi vankilaan. Jotkut päätyivät uusimaan rikoksiaan ja joillekin taas riitti yksi kiinnijäämiskerta.

Tässä luvussa käsittelen salakuljettajien erilaisia kohtaloita. Pyrin arkistomateriaalin avulla luomaan jonkinlaisen yleiskuvan siitä, mikä oli alkoholin salakuljettajan tavanomaisiin kohtalo Raahen seudulla vuosina 1919-1932.

Ensimmäisessä alaluvussa pureudun salakuljetuksesta annettuihin tuomioihin. Toisessa alaluvussa taas tuon esille sitä julkista keskustelua, jota alueen lehdistössä käytiin koskien kieltolakia, alkoholin salakuljetusta ja salakuljettajia.

3.1 Salakuljetuksesta annetut tuomiot

Koko kieltolain ajan yleisin salakuljetuksesta annettu tuomio Raahen seudulla oli sakkorangaistus. Tämä käy ilmi sekä Raahen tullikamarin takavarikkopäiväkirjoista että Raahen poliisilaitoksen rikospäiväkirjoista. Sakkorangaistuksen lisäksi tuomituilta takavarikoitiin luonnollisesti myös laittomat alkoholit, mutta myös kaikki sellainen tavara, jonka avulla tuomitut olivat alkoholia salakuljettaneet. Näitä tavaroita olivat esimerkiksi hevonen, reki tai moottorivene. Mikäli salakuljetettua alkoholia ei enää pystytty luovuttamaan valtiolle, tuomitun tuli maksaa myös tämä arvo rahana.

Vuosina 1919-1922 Raahen tullikamari kerrytti Suomen valtion kassaa salakuljetustuomioita annetuilla sakoilla yhteensä 14 210 markan verran. Tämä tarkoittaa sitä, että keskimäärin salakuljetuksesta saatu tuomio oli noin 430 markan sakkorangaistus. Huomioitavaa on, että annetut tuomiot eivät olleet millään tavalla linjassa toistensa kanssa. Esimerkiksi vuoden 1922 ensimmäisessä kirjatussa tapauksessa, jossa osallisena olivat neljä saksalaista laivalla työskennellyttä henkilöä, salakuljettajat saivat yhteensä 600 markan sakon 49 konjakkipullon salakuljetuksesta. Vuoden 1921 viidennessä tapauksessa taas suomalainen pariskunta jäi kiinni kahden konjakkipullon salakuljetuksesta. Mies sai 600 markan sakot ja nainen 400 markan sakot.⁷³ Filpus on myös huomionut sen, että tuomioihin ei esimerkiksi Tornion alueella vaikuttanut salakuljetetun alkoholin

⁷³ Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA.

määrä. Hänen mukaansa tuomareilta loppui innostus salakuljetuksen pysäyttämiseen, koska tuomiot eivät täyttäneet niitä ehtoja, jotka laki määräsi.⁷⁴

1.6.1922 kieltolakia tiukennettiin ja asetuksen nimeksi tuli virallisesti kieltolaki. Kieltolakiasetuksen pykälä 14 kuului näin:

*Joka luvattomasti maahantuo tai tuottaa alkoholipitoista ainetta tai sitä yrittää, rangaistakoon salakuljetuksesta ensi kerralla vähintään sadalla päiväsakolla tahi vankeudella vähintään kolmeksi kuukaudeksi sekä rikoksen uusiintuessa vankeudella vähintään neljäksi kuukaudeksi. Syyllisen rankaisemisen ohella olkoon tavara astioineen menetetty, samoin kuljetusneuvot, juhta tai alus, joiden pääasiallisena kuormana tai lastina on alkoholipitoista ainetta tai jotka ovat todistettavasti sellaisen aineen kuljetusta tai hankintaa varten matkalla.*⁷⁵

Pykälä 15 taas sanoi, että:

*Joka rikkoo tämän lain määräyksiä alkoholipitoisen aineen kuljetuksesta tai varastossapidosta, rangaistakoon vähintään seitsemälläkymmenelläviidellä päiväsakolla.*⁷⁶

Toisin sanoen salakuljetettavat alkoholimäärät eivät ole suoraan verrannollisia tuomion kovuuteen. Lisäksi lakipykälistä on nähtävissä mielenkiintoinen asia, nimittäin maahantuonti ja kuljetus. Maahantuonti katsottiin rangaistusasteikossa kovemmaksi rikokseksi kuin kuljetus ja varastointi. Silti molempia voidaan käsitellä salakuljetustapauksina.

Vuosina 1923-1928 sakkorangaistuksia jaettiin 69 000 markan edestä. Lisäksi muutamissa tapauksissa tuomiona oli vankeusrangaistus. Keskimäärin tämä tarkoitti sitä, että yhdestä salakuljetustapauksesta maksettava sakkorangaistus oli noin 1 643 markkaa. Selvä ero kieltolain alkuaikoihin on iso, ja se selittyy kahdella asialla. Ensimmäkin salakuljetusta harjoitettiin enemmän ja määrät olivat isompia. Lisäksi valvonta tehostui ja lakiin tulleet tiukennukset otettiin nähtävästi hyvin huomioon. Kyseiselle ajanjaksolle sijoittuu vuonna 1926 sattunut tapaus, jossa itsellinen mieshenkilö jäi kiinni 930 litran

⁷⁴ Filpus 2001, 58.

⁷⁵ Kieltolaki 1922 N:o 158 14§

⁷⁶ Kieltolaki 1922 N:o 158 15§

sprilastin kuljetuksesta. Tuomiona oli 4 kuukautta vankeutta ja lisäksi hänen tuli maksaa koko lastin arvo valtiolle. Lastin arvo oli 23 250 markkaa.⁷⁷

Vuosina 1929-1932 sakkorangaistuksista kertyi keskimäärin noin 1 071 markkaa per salakuljettaja. Yhteensä tällä ajanjaksolla sakkorangaistuksia jaettiin 30 000 markan edestä.

Vuodesta 1922 lähtien on havaittavissa tuomioiden koveneminen. Vuoteen 1922 asti salakuljettajat selvisivät suhteellisen pienillä rangaistuksilla, ja sakkorangaistukset asettuivat keskimäärin 400-600 markan tienoille. Päiväsakkojen lukumäärä oli tällöin noin 30 ja niiden arvo per sakko vaihteli 10 ja 20 markan välillä. Vuodesta 1922 lähtien tuomiot kovenivat. Päiväsakkojen arvo ei noussut, mutta niiden määrä kasvoi. Hyvin yleistä oli, että päiväsakkoja annettiin 100 tai 150, niiden arvon ollessa 15 markkaa per kappale.

Myös Raahen seudussa kirjoitettiin rangaistusten koventamisen tarpeesta vuonna 1921:

*Voimassa olevassa kieltolaissa on ollut se juuri puute, ettei se tarpeellisen tehokkaasti ole estänyt rangaistavan teon tekijää taloudellisesti hyötymästä teostaan. Kieltolaissa ei myöskään ole riittävässä määrässä pidetty silmällä tätä näkökohtaa.*⁷⁸

Seuraava kuvio osoittaa selvemmin salakuljetuksesta annettujen sakkorangaistusten vaihtelun vuosittain. Kuviossa on otettu huomioon keskimääräinen sakkomäärä ja salakuljetuksesta tai siihen liittyvästä toiminnasta tuomittujen määrä. Sakkojen suuruuteen on laskettu salakuljetuksen lisäksi mahdollinen myyntiyritys ja tavarain arvo.

⁷⁷ Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA.

⁷⁸ R.R. Aro, ”Rangaistusjärjestelmän uusiminen”. RS 12.3.1921

Kuvio 12: Salakuljetuksesta tuomittujen keskimääräiset sakkorangaistukset (1919–1932).⁷⁹



Lähteet: Takavarikkopäiväkirja 1919-1921. RTKA Ab:1 KA; Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Tullirikosjuttupäiväkirja 1931-1955. RTKA Ab:4. KA; Rikospäiväkirja 1916-1920. Raahan poliisilaitoksen arkisto (RPLA) Ava:5. KA; Rikospäiväkirja 1920-1921. RPLA Ava:7. KA; Rikospäiväkirja 1921-1923. RPLA Ava:9. KA; Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA; Rikospäiväkirja 1923-1925. RPLA Ava:11. KA; Rikospäiväkirja 1925-1927. RPLA Ava:12. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

Oliko 1000-2000 markan sakko kuinka iso taloudellinen menetys? Esimerkiksi vuonna 1925 tavallisen työmiehen tuntipalkka oli noin 5,64 markkaa.⁸⁰ Jos ajatellaan, että työmies teki kuukaudessa kahdeksan tunnin työpäiviä noin 22 päivän verran, tulisi hänen kuukausipalkkaiseen noin 992 markkaa. Tähän suhteutettuna voidaan sanoa, että kyseessä oli hyvin suuri rahallinen menetys. Tämä ei kuitenkaan merkittävästi vähentänyt salakuljetusta. Päinvastoin, salakuljetuksen onnistuessa siitä saatu rahallinen hyöty oli riskin ottamisen arvoista. Toisaalta täytyy ottaa huomioon, että kieltolain aikaan tyypillinen työviikko kesti kuusi päivää ja myös inflaation vaikutus on huomioitava. Täten taloudellista menetystä ei voida suoraan verrata esimerkiksi tähän päivään.

Sakkorangaistuksien lisäksi osa salakuljettajista tuomittiin vankeuteen. Vankeuteen tuomittiin yleensä silloin, kun kyseessä oli niin sanottu vanha tekijä tai kun henkilö ei pystynyt maksamaan vaadittua sakkoa heikosta varallisuudestaan johtuen. Tämä saattoi olla

⁷⁹ Sakkorangaistukset eivät sisällä salakuljetuksessa käytettyjen välineiden, kuten esimerkiksi moottoriveineiden, arvoa.

⁸⁰ <http://apps.rahamuseo.fi/rahanarvolaskin#FIN>

myös yksi syy siihen, miksi riskin ottaminen kannatti. Muutaman kuukauden vankilatuomio siinä tapauksessa, että varallisuutta ei ollut, oli toisaalta helppo istua, kun toinen mahdollisuus olisi ollut varallisuuden nostaminen salakuljetuksen onnistuessa. Aineistosta selviää, että kieltolain loppupuolella vankeusrangaistukset lisääntyivät.⁸¹

Vankeusrangaistuksen pituudet olivat tyypillisesti neljästä kuuteen kuukauteen. Vankeustuomiot vaihtelivat tekijän mukaan, eli oliko kyseessä uusi tekijä vai oliko salakuljettaja syyllistynyt jo aiemmin vastaaviin rikoksiin. Lisäksi tuomiot kovenivat kieltolain loppua kohden tultaessa. Esimerkiksi vuonna 1931 eräät alueen tunnetut salakuljettajat saivat kaikki suhteellisen isot vankeusrangaistukset: Kalastaja 1 Siikajoelta kaksi vuotta ja kahdeksan kuukautta kuritushuonetta, kalastaja 2 viisi kuukautta vankeutta, kalastaja 3 kaksi vuotta ja kymmenen kuukautta vankeutta, entinen maanviljelijä kaksi vuotta kuritushuonetta ja lisäksi samassa yhteydessä toistaiseksi tuntematon tekijä kahdeksan kuukautta kuritushuonetta. Osa tekijöistä sai lisäksi vielä sakkorangaistuksia, mutta tavallisesti näissä tapauksissa ne yhdistettiin vankeusrangaistuksiin.⁸²

3.2 Julkinen keskustelu

Salakuljetuksesta ja kieltolaista käyty julkinen keskustelu ja sen sisältämät äänenpainot vaihtelivat kieltolain aikana. Välillä keskustelu sanomalehtien palstoilla saattoi olla hyvinkin värikästä ja mielipiteitä oli puolesta ja vastaan.

Salakuljettajia kutsuttiin monilla haukkumanimillä ja pääosin Raahen seudun julkaisemat kirjoitukset tuomitsivat salakuljetuksen. Esimerkiksi helmikuussa 1925 julkaistussa kirjoituksessa kirjoittaja nimittää salakuljettajia syöpäläisiksi:

Yhteiskuntamme syöpäläisiä vastaan.

*[--] Näitä tällaisia yhteiskuntamme syöpäläisiä ovat ennenkaikkea viina-
trokarit ja salakuljettajat.⁸³*

Raahen seudun ensimmäinen uutinen kieltolain voimaanastumisen jälkeen kertoi Raahen raittiusyhdistyksen pitämistä kieltolakijuhlista. Ohjelmassa oli erilaisia puhujia, kuten muun muassa erään pasturin pitämä puhe, jossa hän selosti raittiustyön aikaisempia

⁸¹ Takavarikkopäiväkirja 1912-1930. RTKA Ab:2. KA; Tullirikosjuttupäiväkirja 1931-1955. RTKA Ab:4. KA; Rikospäiväkirja 1927-1930. RPLA Ava:13. KA.

⁸² Tullirikosjuttupäiväkirja 1931-1955. RTKA Ab:4. KA.

⁸³ R.R.A. ”Yhteiskuntamme syöpäläisiä vastaan”. RS 12.2.1925

vaiheita, väkijuomien väärinkäytön tuhoisia seurauksia ja teroitti kuulijoiden mieliin juuri voimaan astuneen kieltolain pyhyttä.⁸⁴

Ensimmäinen kieltolakia omalla tavallaan vastustava kirjoitus Raahen seudussa nähtiin kesäkuun 11. päivä vuonna 1919, kun tuntematon kirjoittaja kirjoitti seuraavasti:

Kieltolain voimaanastumisen johdosta.

Toissa sunnuntaina astui maassamme voimaan raittiusväen mielissä vuosikymmenien aikana kangastanut ihanne, täydellinen väkijuomien valmistamis- ja kauppaamiskielto nautintotarkoituksiin. Arvostetaanpa nyt voimaan astunutta kieltolakia muuten miten tahansa, niin siinä on kuitenkin kieltämätön tosiasia, nimittäin, että se on kansamme parasta tarkoittavien kansalaisten[--]itsensä uhranneen ponnistusten hedelmä. Kieltolaki otetaan eri piireissä vastaan hyvin ristiriitaisin tuntein. Samalla kertaa kun kansamme valtavan enemmistön suhtautuminen siihen on rohkeimpien ja ihanimpien yhteiskunnallisten unelmien onnellinen toteutuminen, katsovat toiset piirit sitä eri syistä hartain silmin ja epäilevät sen toimeenpanon mahdottomuutta.[--] Yhteiskuntapoliitikot pudistavat myöskin päätänsä, sillä heidän mielestään kieltolaki on vaikea, jopa aivan mahdoton toteuttaa. Heidän mielestään tätä lakia on niin helppo kiertää siinä mitä kotivalmistukseen kuin myös kauppaan ja salakuljetukseen tulee, että tästä hyvästä tarkoituksesta jäävästä laista koituu vielä kansallemme pahin mahdollinen rappeuttaja, lainkunnioituksen ja pyhyiden lopullinen hävittäjä.⁸⁵

Kirjoittaja selvästi epäili kieltolain toimivuutta. Hän otti kyllä huomioon lain tuomat positiiviset asiat, mutta tuo myös esiin sen, mitä päättäjätkin pelkäävät: Kieltolaki tulisi lisäämään sekä alkoholin käyttöä, että myös yleistä lainkuuliaisuuden vähenemistä.

Kieltolaki ja sen myötä lisääntynyt salakuljetus olivat joidenkin lehtikirjoitusten mukaan haitallista etenkin lapsille. Esimerkiksi huhtikuussa 1923 kirjoittaja oli huolissaan salakuljetuksen vaikutuksista lapsiin:

⁸⁴ "Kieltolakijuhlaa". RS 2.6.1919

⁸⁵ "Kieltolain voimaanastumisen johdosta". RS 11.6.1919

Kotien rauha ja lasten sielu.

Väkijuomatilanne maassamme käy yhä uhkaavammaksi: Salakuljetus, salakauppa ja juoppous esiintyvät yhä häikäilemättömämmin. On ehditty niin pitkälle, että raittiilla kodeilla ei ole enää kotirauhaa ja että alaikäiset lapset viedään väkijuomaliikkeen palvelukseen. [--] Ja entä ylioppilaiden juopottelu? Tämän kirjoittaja on ainakin omasta vähästä puolestaan vakuutettu siitä, että jos heitä pidättelemässä olisi todella voimakas ja valpas mielipide sivistyneistön keskuudessa, niin he kykenisivät paljon tuntuvammin hillitsemään itsensä. Muistan omalta opiskeluaajaltani, kuinka aikaisemmin niin törkeä juopottelu esim. osakuntain vuosijuhlassa saatiin puhtaasti henkisin keinoin lakkaamaan.⁸⁶

Kirjoittaja vetosi yleisen mielipiteen voimaan, joka hänen mukaansa toimisi hyvin alkoholin käytön vähenemisessä. Itse asiassa kieltolain muodostamista perusteltiin juuri yleisellä mielipiteellä. Totuus oli kuitenkin lain voimaanastumisen jälkeen toisenlainen, kun rikollisuus kasvoi ja sen myötä koko kansan hyväksymä kieltolaki joutui hieman huonoon valoon.

Helmikuussa vuonna 1919, siis ennen kuin kieltolaki oli edes astunut voimaan, oltiin epäileväisiä siitä, miten kieltolakia valvotaan: ”[--] Kysymystä siitä, miten tämä valvonta järjestetään kieltolain voimaanastuttua, ei kuitenkaan vielä ratkaistu.”⁸⁷ Kuten tiedämme, kieltolain astuttua voimaan oli sen valvonnassa edelleen huomattavia puutteita. Filpuksenkin mukaan mahdolliseen salakuljetukseen ei yksinkertaisesti kiinnitetty huomiota, mikä näkyi esimerkiksi siinä, että viranomaiset pyysivät jatkuvasti kalustoonsa päivityksiä.⁸⁸

Itse kieltolakiin liittyviä kirjoituksia julkaistiin suhteellisen paljon. Nämä kannanotot ja mielipiteet olivat pääosin positiivisia. Eräs kirjoittaja kertoo Raahen seudussa maaliskuussa vuonna 1920, miksi iloitsee kieltolaista:

[--] Alkoholi hävittää ihmistemppelin. Se jättää jäljelle vain raunioita. --- Ja tuskin kukaan voinee kiistää, ettei tuhansia hengen temppeleitä meidänkin maastamme olisi väkijuomien tähden häväisty ja tuhottu. [--] Sitä paitsi

⁸⁶ Antti J. Pietilä, ”Kotien rauha ja lasten sielu”. RS 24.4.1923

⁸⁷ ”Kieltolain valvonta”. RS 19.2.1919

⁸⁸ kts. esim Filpus 2001, 35, 46

liioitellaan suuresti salapolttojen ja muun merkitystä. [--] En ole koko kieltolain voimassaoloaikana näkynyt ainoatakaan räyhäävää päihtynyttä ihmistä.⁸⁹

Syitä kieltolain alun epäonnistumiselle etsittiin vuoden 1921 syyskuussa julkaistusta kirjoituksesta, jossa muun muassa todettiin, että rikkomukset johtuivat siitä, ettei kieltolain vastaanottoa ryhdytty aikanaan järjestämään. Perinnäinen alkoholismi vaikutti myös epäedullisesti asiaan. Lisäksi viinankeitto ja salakuljetus tarjosivat helppoja ansioita lain rikkojille. Kieltolain vastustajat esittivät yksinkertaista ratkaisua ongelmaan: väkijuomakauppa tulisi vapauttaa ja hinnat laskettaisiin niin alhaisiksi, ettei kotikeitto tai salakuljetus enää kannattaisi.⁹⁰

Kieltolain loppupuolella kirjoituksissa alkoi näkymään se, että kieltolain onnistumiseen ei enää kovinkaan laajalti uskottu. Marraskuussa vuonna 1929 Raahen seudussa pohdittiin kieltolain kohtaloa:

Mikä tulee kieltolakimme kohtaloksi.

Ei tarvitse olla mikään erityinen kaukonäkijä ja tulevien tapahtumien ennustaja määritellesään kieltolakimme tulevaa kohtaloa. Kaikki merkithän viittaavat siihen, että ennemmin tai myöhemmin on kieltolakimme kumoossa, jollei erityistä ihmettä tapahdu. Kieltolakiamme kaatamaan ovat ryhtyneet maamme arvovaltaisimmat henkilöt, m.m. muutamat maaherrat ja eräät huomattavimmat politikot. Näiden suurmiesten selän takana on sitten legio pienempi-arvoisia miehiä ja salakuljettajien suuri lauma, jotka yhdestä suusta kiljuvat: ”kumoon kieltolaki”. Eikä viime päivien huomattavimmat pääkaupunkimme lehdet ole täynnä artikkeleita, joissa peittelemättä vaaditaan kieltolakimme kumoamista. Ja minkätähden? Ainoastaan sentähden, että maaherrat ja muut arvovaltaiset herrat ovat tulleet siihen outoon ja ihmeelliseen tulokseen, että kieltolaki on tähän meidän köyhään ja pieneen maahamme kasvattaneet rikollisen kansan.⁹¹

⁸⁹ P.S. Päivänsalo, ”Miksi iloitsen kieltolaista”. RS 27.3.1920

⁹⁰ ”Raittiusesitelmiä”. RS 27.9.1921

⁹¹ X, ”Mikä tulee kieltolakimme kohtaloksi?”. RS 19.11.1929

Yllä olevassa kirjoituksessa kyseenalaistettiin kuitenkin kieltolain vaikutus rikollisuuden lisääntymiseen. Ilmeisesti kirjoittaja oli sitä mieltä, että salakuljetus ja muut alkoholiin liittyvät rikokset eivät johtuneet kieltolaista. Näkemys on kuitenkin hieman outo, sillä ilman kieltolakia pienen pirtupullon pitäminen povitaskussa ei olisi ollut rikos. Toisaalta kirjoittaja on saattanut tarkoittaa myös sitä, että itse kieltolakirikollisuus ei ollut niin pahasta ja että kieltolaki oli kuitenkin pystynyt hillitsemään maassa tapahtunutta alkoholin käyttöä.

Salakuljetuksen ja kieltolain suhdetta pohdittiin Raahen seudussa 31.7.1923 seuraavasti:

Voidaanko salakuljetusta saada vähenemään lakia lieventämällä vai onko lakia tiukennettava?

Kieltolain vastustajat väittävät, että kieltolaki on synnyttänyt salakuljetuksen. Ei muisteta, että meidän maassamme on jo ennen kieltolakia harjoitettu salakuljetusta, josta esim. Runebergin kuvaus salakuljettajasta on todistus, sekä että paitsi väkijuomia meidän maahamme tuodaan salaa paljon muutakin tavaraa, varsinkin kahvia ja tupakkaa ym. nautintoaineita. Tämä jo osoittaa, että itse kieltolaki semmoisenaan ei ole salakuljetuksen aiheuttaja.⁹²

Kirjoittaja oli sitä mieltä, että salakuljetus ei johtunut suoraan kieltolaista, vaan että salakuljetusta oli ollut aina ja tulee myös olemaan. Myös muita nautintoaineita kuin alkoholia, salakuljetettiin toistuvasti.

Eräs kirjoittaja otti marraskuussa 1924 kantaa salakuljetuksen yleiseen sallivuuteen. Kirjoittaja on selvästi huolissaan siitä, että salakuljettajien toimet ikään kuin hyväksytään sellaisenaan, eikä sen estämiseksi puututa yleisen mielipiteen tasolla tarpeeksi tarkmokkaasti:

Rikollisuus ja yleinen mielipide.

[--] Ottakoon kuka tahansa kunnian ja tunnon mies edes pintapuolisestaan tutustuakseen salakuljettajien ja pirtukauppiaiden menetelmiin sellaisina, kuin ne esiintyvät esim. poliisilaitosten toimeenpanemien takavarikoiden yhteydessä. Miten suhtautuu yleinen mielipide heihin? Miten kohtelee

⁹² R.R. Aro, ”Voidaanko salakuljetusta saada vähenemään lakia lieventämällä vai onko lakia tiukennettava”. RS 31.7.1923

*heitä kunniallinen kansanaines hienostosta halvimpaan satamatyöläiseen asti? Se ostaa näiden rikollisten levittämiä tuotteita yleisesti, kannattaa siten heidän rikollisuuttaan eikä ole tietävinään mitään niistä lähteistä, joista väkijuomat heidän pitoihinsa ja iltajuhliinsa tulevat. [--] Meidän kansamme yleinen mielipide lähenee eräillä aloilla tilaa, josta ei enää tunneta eroa hyvän ja pahan välillä. Se suojelee ilmeisesti rikollisia ja si-
veettömiä tekoja tavalla, joka aiheuttaa olettamaan, että meidän yhteis-
kuntaruumiissamme on jotain todellisia ydinvikoja, jotka eivät lupaa hy-
vää meidän kansamme tulevaisuudelle.⁹³*

Yleinen mielipide oli siis kirjoittajan mukaan varsin salliva salakuljetukselle, ja se ei hänen mukaansa tiennyt hyvää kansan tulevaisuudelle. Hänen mielestään salakuljetettujen tuotteiden ostaminen tukee salakuljettajien toimintaa ja siten rikollisuutta, mikä tietenkin on totta.

Helmikuussa 1926 Raahen seudussa salakuljettajat tuomittiin osittain entisiksi varkaiksi ja pahantekijöiksi:

Miten on kohdeltava viinatrokareita ja heidän käytyreitään?

*Kieltolain aikana on meillä suuresti lisääntynyt eräs ammattikunta, jolla kyllä on jo aikaisemminkin ollut edustajia meidän maassamme, vaikka ei niin paljon kuin nykyään. Tämä ammattikunta, johon kuuluu sekä kotimaisia että ulkomaisia jäseniä on salakuljettajain ja viinatrokarien ammattikunta. [--] Osa meidän salakuljettajistamme on entisiä varkaita ja muita pahantekijöitä, jotka ovat istuneet vankilassa tai kuritushuoneessa ja va-
paiksi päästyään vain vaihtaneet ammattia, kun ovat huomanneet viinatro-
karin ammatin taloudellisesti ainakin yhtä kannattavaksi, mutta paljon vä-
hemmän vaaralliseksi ammatiksi kuin entinen ammatti oli.⁹⁴*

Kirjoituksessa selvästi pyrittiin siihen, että yleinen mielipide salakuljettajia kohtaan muuttuisi negatiivisemmaksi. Nostamalla esiin sen, että osa salakuljettajista oli entisiä

⁹³ Antti J. Pietilä, ”Rikollisuus ja yleinen mielipide”. RS 15.11.1924

⁹⁴ R.R. Aro, ”Miten on kohdeltava viinatrokareita ja heidän käytyreitään?”. RS 4.2.1926

rikollisia, kirjoittaja pyrkii pääsemään tähän tavoitteeseensa. On totta, että osalla salakuljettajista oli olemassa entisiä tuomioita muista rikoksista, mutta silti suurin osa salakuljettajista oli aivan tavallisia ihmisiä, joiden tausta rikosten suhteen oli nuhteeton.⁹⁵

Pohjan Voimassa vuonna 1925 kirjoitettiin surkeasta raittiustilanteesta ja eräällä työpaikalla sattuneesta tapauksesta:

Kieltolakimaassa.

Raittiustilanne Suomessa on muodostunut kerrassaan surkuteltavaksi. Toimenpiteitä salakuljetuksen ja kieltolakirikoksien ehkäisemiseksi odotetaan, mutta hallituksen lupauksista huolimatta ei tarmokkaasti ole asiaan ryhtytty. Pirtuhimoiset työnjohtajat vieläpä itse ”pirtujobbarina” toimivat saavat tilanteen sellaiseksi, että työpaikoillakin juopotellaan ja että tätä suosiva ei voi edes työskennellä samoilla työpaikoilla. Viime viikon keskiviikkona ilmoitti Vaasan höyryleipomon tehtaan mestari eräälle työläiselle, että tämä on kahden viikon kuluttua vapaa tehtaan palveluksesta. Syyksi ilmoitti hän töiden vähyyden. [–] Joku aika takaperin katosi sanottun tehtaan pikkumestarilta tehtaalla kaksi pulloa pirtua ja pikkumestari ”spriinjobbari” epäili ylössanottua miestä niiden varkaaksi. Mestari on nim. jo pitemmän aikaa julkisesti tehtaalla harjoittanut spriikauppaa, ylimestari suosiollisella myötävaikutuksella.⁹⁶

Vaikkakaan kyse ei ollut Raahen seudulla sattuneesta tapauksesta, voidaan tästä kuitenkin vetää yhtäläisyyksiä siihen erikoiseen tilanteeseen, mikä kieltolain aikana koko Suomessa oli. Tässä tapauksessa epäiltiin, että työntekijä oli menettänyt työpaikkansa sen vuoksi, että hän ei hyväksynyt työpaikalla harjoitettua spriikauppaa. Varkaudesta syyttämisen oli jutun mukaan vain tekosyy irtisanomiselle. Jutun lopussa todetaankin, että ”Ja henkilölle, joka oli mainittu todistajaksi, käytiin myöskin ilmoittamassa, että saa hakea lopputilin, sillä aivan tarpeeksi hän on jo ”vehkeillyt”. – Pirtukauppaa vastaan vehkeilyllä herrat tarkoittivat?”⁹⁷ Ilmeisesti joillakin työpaikoilla myötämielinen suhtautuminen kieltolakiin oli siis huono asia. Varsinkin silloin, jos aikoi puuttua mahdolliseen salakauppaan.

⁹⁵ Ks. Rikospäiväkirja 1923-1923. RPLA Ava:9a. KA.

⁹⁶ ”Kieltolakimaassa”. PV 12.8.1925

⁹⁷ ”Kieltolakimaassa”. PV 12.8.1925

Pohjan voimassa vuonna 1928 olleessa kirjoituksessa tulee selville kieltolain aiheuttama kahtiajako kansan keskuudessa: Kieltolain puolesta puhujat olivat pääsääntöisesti tavallisia työläisiä ja vastustajat taas niin sanottua ylempää luokkaa:

Suoria sanoja viinaporvareille.

[--] Työväki tulee vastakin nyt voimassaolevaa kieltolakia puolustamaan kaikella tarmolla ja taistelemaan myöskin niitä vastaan, jotka pyrkivät kieltolakia kumoamaan ja viinatynnyrien tapit tässä maassa uudelleen aukaisemaan. Se häikäilemätön hyökkäys, mikä tämän asian yhteydessä on kieltolakia vastaan heitetty ja ne kieltolakia halventavat ja sen kumoamista tarkoittavat lausunnot ja esitykset mitkä täällä taantumusporvariston puolueiden edustajain taholta on annettu, osoittavat selvästi, että viinaporvari-asiamiesten tarkoitus on eduskunnassa tehdä työtä kieltolain kumoamiseksi ja heiden esiintymisensä kieltolakia vastaan tullut paljon julkeammaksi ja häikäilemättömämmäksi.[--]⁹⁸

Lokakuussa 1927 erilaisia naisten järjestöjä kehoitettiin Raahan seudussa tukemaan raittiustyötä, koska raittiusolot eivät kirjoittajan mukaan olleet sillä tolalla kuin niiden kuuluisi olla:

[--] Joka päivä saamme lehdistä lukea surkuteltavia todisteita siitä.[--] Juomista ylläpitävät salakuljettajat ja kauppiaat, joita meillä kuten useimmissa muissakin maissa rahanhimosta ovat antautuneet tähän lainrikkomukseen, käyttäen hyväkseen siveellisesti heikkojen ja juomahimoisten halua saada alkoholijuomia. Kaikki tiedämme, miten suurta turmiota alkoholijuomat tuottavat ei ainoastaan yksilölle, vaan heidän perheilleen ja siten koko yhteiskunnalle. Eikö olisi silloin mitä luonnollisinta, että ainakin ne naiset ja naisten järjestöt, jotka ottavat osaa yhteiskunnalliseen toimintaan missä muodossa hyvänsä, kerrassaan kieltäytyisivät kaikesta seurustelusta ja yhteistyöstä niiden kanssa, jotka juovat tai käyttävät näitä juomia.⁹⁹

⁹⁸ Työläisedustaja J. Virran lausunto eduskunnassa, ”Suoria sanoja viinaporvareille”. PV 24.2.1928

⁹⁹ Naisten raittiuskeskus, ”Raittiustyötä tukemaan”. RS 13.10.1927

Kaiken kaikkiaan voidaan sanoa, että yleinen mielipide lehdistön kautta tarkasteltuna oli salakuljetusta vastaan. On kuitenkin huomioitava se, että lehdistö ei välttämättä olisi julkaissut mahdollisia salakuljetuksen puolesta puhuvia kirjoituksia. Niiden kirjoittamisessa ei muutenkaan olisi ollut kovinkaan paljon järkeä, sillä jos yksittäinen ihminen olisi kirjoittanut kovinkin paljon salakuljetuksen puolesta, olisi hänen toimiaan todennäköisesti tutkittu laajemmin ja näin ollen käräytetty mahdollinen laittoman alkoholin ostaja. Sen sijaan kieltolain puolesta ja vastaan kirjoittamisessa tällaista vaaraa ei ollut olemassa.

4. Loppulause

Tässä tutkimuksessa olen tutkinut alkoholin salakuljetusta Raahen seudulla vuosina 1919-1932, jolloin Suomessa oli voimassa kieltolaki. Lähteinä olen käyttänyt Oulun maakunta-arkistosta löytyviä Raahen tullikamarin asiakirjoja sekä Raahen poliisilaitoksen asiakirjoja. Alkoholin salakuljetusta tutkittaessa nämä lähteet ovat olleet riittäviä, koska niistä on selvinnyt se, keitä salakuljettajat olivat, miten salakuljetusta tehtiin, minkälaisia määriä salakuljetettiin ja minkälaisia tuomioita salakuljetuksesta sai. Lisäksi olen käyttänyt sekä Raahen että Oulun seudun sanomalehtiä selvittääkseni sitä, minkälaista keskustelua julkisuudessa salakuljetuksen osalta käytiin.

Kieltolaki ei yksin ollut syy siihen, että Suomeen kohdistui voimakas alkoholin salakuljetuksen paine. Erilaista salakuljetustoimintaa oli kuitenkin ollut olemassa jo ennen kieltolakia ja myös sen jälkeen. On kuitenkin selvää, että kieltolaki edesauttoi salakuljetuksen lisääntymistä hyvin suurissa määrin.

Pohjois-pohjanmaalla Raahen seudulla salakuljetus ja siihen liittyvä muu rikollisuus on selkeästi havaittavissa. Alkoholia salakuljettavien henkilöiden sosiaalinen status vaihteli kieltolain aikana ja osasyynä tähän voidaan sanoa olevan Raahen ja sen lähikuntien maantieteellinen sijainti. Kieltolain alkupuolella salakuljetus tapahtui pääosin ulkomaa-laisten merimiesten toimesta, joilta päävastuu siirtyi vähitellen mantereella toimivien paikkakuntalaisten ja niin sanottujen tavallisten työläisten käsiin.

Alkoholia salakuljetettiin monella eri tavalla. Salakuljettajat käyttivät hyödykseen niin merta, manteretta kuin rannikkoseutujakin. Luonnollisesti salakuljetustavat vaihtelivat maaston mukaan: Merellä käytössä olivat veneet, mantereella taas autot, junat ja hevoset. Rannikolla suosittiin hieman kaikkia tapoja. Salakuljetustuomion saattoi saada, vaikka ei varsinaisesti kuljettanutkaan kiinniottamishetkellä alkoholia. Tähän riitti, jos oli varastoinut suuren määrän alkoholia ja pystyttiin todistamaan, että kyse oli nimenomaan salakuljetetusta alkoholista.

Salakuljetus oli Raahen seudulla organisoitua, mikä tarkoitti sitä, että isoimman riskin ottivat rengit, eli salakuljettajat. He eivät kuitenkaan yleensä vastanneet koko operaatiosta, vaan olivat ikään kuin töissä hierarkiassa ylempänä olevalle taholle.

Salakuljetus oli kannattavaa siitä saatavien voittojen ansiosta. Mahdollisen kiinnijäämisen tapahtuessa tuomiona oli usein 1000-2000 markan sakkorangaistus tai vaihtoehtoisesti muutaman kuukauden vankeusrangaistus. Vaikka sakot olivat suhteellisen isot, niin riski kannatti, sillä onnistuessaan salakuljettaja ansaitsi tuntuvat ansiot.

Salakuljettajia kohdeltiin paikallisessa lehdistössä suhteellisen raai'asti. He olivat monen kirjoittajan mielestä yhteiskunnan alinta pohjasakkaa ja lähes yksin syyllisiä siihen, että osa kansalaisista nautti alkoholia kieltolaista huolimatta. Edes alkoholin käyttäjiä ei tuomittu lehtien palstoilla yhtä pahasti.

Salakuljetus ja kieltolaki olivat Raahen seudun ja koko Pohjois-Pohjanmaan lehdistössä asia, josta puhuttiin pääsääntöisesti siten, että salakuljetus tuomittiin ja kieltolaki hyväksyttiin. Kieltolain puolesta puhuvia kirjoituksia oli huomattava määrä.

Tutkittava alue, jolla Raahen tullikamari toimi, oli monella tapaa erityinen. Se ei missään nimessä ollut salakuljetetun alkoholin pääreitti pohjoiseen, vaan selvästi eräänlainen välietappi. Toki alkoholia jäi paljon myös Raahen seudulle ja sitä toimitettiinkin varta vasten sinne, mutta isona vaikuttavana tekijänä Raahen kohdalla on mainittava Oulun seutu ja Oulun tullikamari. Oulu oli portti pohjoisen alkoholimarkkinoille ja sen vuoksi siellä tapahtunut salakuljetus oli suurempaa kuin Raahen seudulla. Tässä mielessä Raahen tullikamarin aluetta voidaan pitää eräänlaisena vedenjakajana.

Raahen tullikamarin alueesta erityisen teki myös se, että Hailuoto, joka kuului Oulun tullikamarin alueeseen, vaikutti paljon myös Raahen alkoholimarkkinoille. Hailuodon kohdalla tullikamarit tekivät myös jonkin verran yhteistyötä. Hailuoto tarjosi ulkomaisille pirtulaivoille suojan, josta hyötyivät niin Oulun kuin Raahenkin alueen salakuljettajat.

Vertailtaessa Raahen tullikamarin alueella tapahtunutta salakuljetusta Oulun vastaavaan, on niistä havaittavissa paljon samankaltaisuuksia. Molemmissa salakuljetus siirtyi kieltolain kuluessa vähitellen paikkakuntalaisille. Lisäksi molemmissa salakuljetus oli organisoitua. Yhtenä isona erona voidaan pitää kieltolain alkua. Filpuksen mukaan tyypillinen salakuljettaja Oulussa ja hieman pohjoisempaan oli tuolloin alle 30-vuotias työmies Helsingistä. Raahen seudulla taas ulkomaiset merimiehet olivat selvästi näkyvillä salakuljetustapauksissa, mutta joukkoon mahtui myös sekä Raahen seudulla asuneita, että muualta tulleita salakuljettajia. Kuitenkin ulkomaiset merimiehet ja ulkopaikkakuntalaiset olivat päävastuussa salakuljetuksesta.

Käytetyt salakuljetuskeinot olivat myös hyvin samankaltaisia niin Oulun seudulla kuin Raahen seudulla. Moottoriveneet ja niissä suositut pirtutorpedot ovat havaittavissa molemmilla alueilla. Rautateillä tapahtunut salakuljetus oli kuitenkin Oulun seudulla laajempaa kuin Raahen seudulla.

Salakuljetuksesta annettuja tuomioita vertailtaessa voidaan huomata, että niiden kehitys oli hyvin samansuuntaista. Filpuksen tutkimuksessa vankeusrangaistukset alkoivat lisääntyä vasta kieltolain loppupuolella ja samankaltaista kehitystä on havaittavissa myös tässä tutkimuksessa. Sakkorangaistukset olivat melko saman suuruisia.

Raahen tullikamarin alueella tapahtuneesta kieltolain aikaisesta salakuljetuksesta voidaan tehdä monia päätelmiä. Salakuljetuksen yleinen kuva oli hyvin samankaltainen kuin muuallakin Suomessa. Satama ja sen myötä meren läheisyys toivat salakuljetukselle kuitenkin oman erityispiirteensä. Tämä näkyi ulkomaisten kauppalaivojen kautta tulleista alkoholilasteista, kuin myös varta vasten alkoholilla lastatuista pirtulaivoista.

Mantereen puolella tehdyt takavarikot olivat yleisimpiä, mutta siihen vaikutti ennen kaikkea se, että mantereen puolella alkoholia saattoi helposti varastoida. Näin ollen tilastot hieman valehtelevat, koska mantereen puolella takavarikoitu alkoholi päätyi sinne tosiasiassa erilaisia reittejä pitkin.

Alkoholia takavarikoitiin litramäärittäin eniten vuosien 1926–1930 välisenä aikana. Tämä johtui salakuljetuksen kasvamisesta ja kehittymisestä, mutta myös viranomaisten tehokkaammasta valvonnasta. Oulun, Kemin ja Tornion tullikamaripiireissä voidaan huomata samankaltainen kehitys.

Voidaan siis todeta, että Raahen tullikamarin alue ei merkittävästi eronnut alkoholin salakuljetuksen osalta muista tässä tutkimuksessa esillä olleista tullikamaripiireistä. Isoimmat erot tulivat takavarikoidun alkoholin litramäärissä sekä salakuljetustapausten määrässä. Olisikin mielenkiintoista tutkia alkoholin salakuljetusta esimerkiksi Kokkolan tullikamarin osalta ja siihen liittyviä ominaispiirteitä.

Lähteet ja tutkimuskirjallisuus

I Painamattomat lähteet

OULUN MAAKUNTA-ARKISTO (KA, OMA)

Raahen tullikamarin arkisto (RTKA)

Takavarikkopäiväkirjat 1919-1932

Raahen poliisilaitoksen arkisto (RPLA)

Rikospäiväkirjat 1919-1932

Rikoskirjat 1919-1932

II Painetut lähteet

Raahen Seutu 1919–1929

Pohjan Voima 1919–1929

Liitto 1919–1929

III Kartat

Suomenmaa-teoksen IX osan karttaliite. Tehty Maanmittaushallituksessa vuonna 1928.

IV Tutkimuskirjallisuus

Ahtokari, Reijo 1972: *Pirtua pirtua – Kieltolaki Suomessa 1.6.1919 – 5.4.1932*. Werner Söderström Osakeyhtiö, Helsinki.

Filpus, Kari 2001: *Alkoholin salakuljetus ja sen valvonta Perämeren rannikolla kielto-
lain aikana 1919-1932*. Suomen ja Skandinavian historian väitöskirja. Sar-
jajulkaisu (Acta Universitatis Ouluensis. B, Humaniora). Oulun yliopisto.
Luettavissa sähköisenä: <http://jultika.oulu.fi/files/isbn9514259734.pdf>

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

Kaartinen, Aija 2011: *Kansan raittiudeksi ja kotien onneksi. Naisten kieltolakimielipi-
teet ja toiminta kieltolain puolesta ja sitä vastaan 1919-1932*. Hakapaino Oy, Helsinki.

Kalela, Jorma 2000: *Historiantutkimus ja historia*. Gaudeamus, Helsinki.

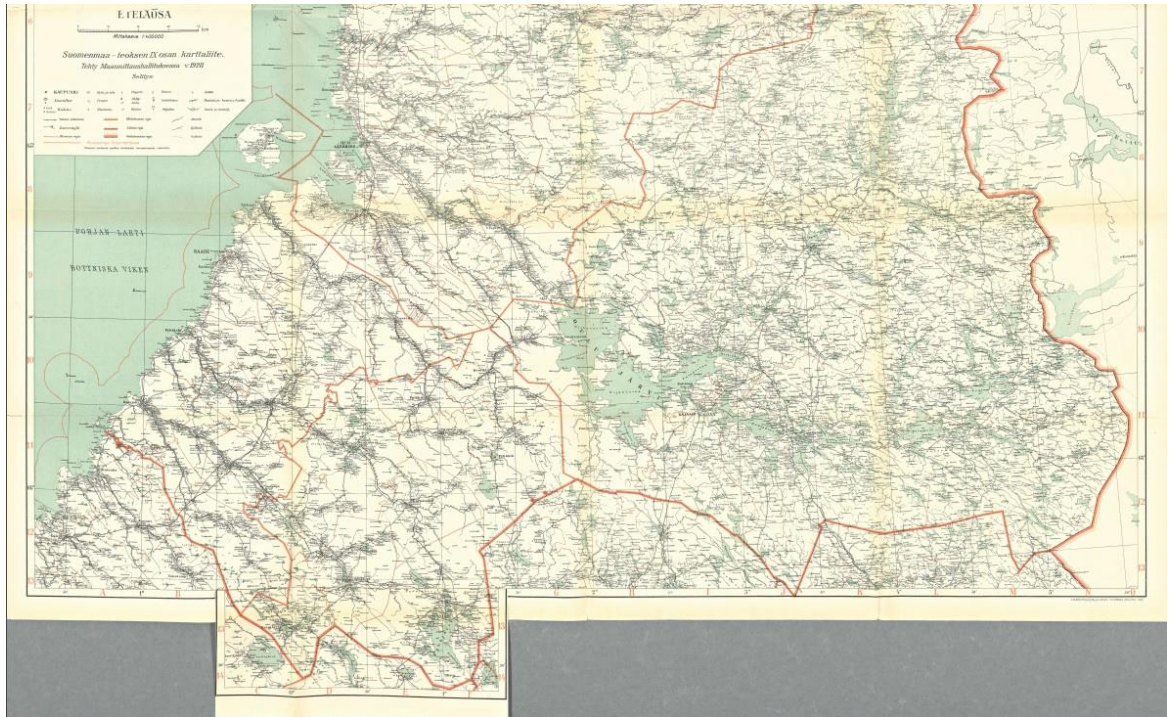
Peltola, Jarmo 2008: *Työllisyys, työttömyys ja huolenpito: Yhteiskunta Tampereella
1928-1938*. Tampere University Press, Tampere.

Pulkkinen, Jonna 2015: *Kieltolaki. Kielletyn viinan historia Suomessa*. Minerva Kustan-
nus Oy, Helsinki.

- Pullat, Raimo 1993: *Itämeren rutto. Pirtun salakuljetusta vuosina 1919-1939*. Kirjapaino Osakeyhtiö Kaleva, Oulu.
- Pullat, Raimo & Pullat, Risto 2012: *Viinameri. Pirtusotaa Itämerellä 1920- ja 1930-luvulla*. Tammi, Helsinki.
- Sulkunen, Irma 1986: *Raittius kansalaisuskontona. Raittiusliike ja järjestäytyminen 1870-luvulta suurlakon jälkeisiin vuosiin*. Historiallisia tutkimuksia 134. Suomen Historiallinen Seura, Helsinki.
- Virtanen, Teuvo 1999: *Yleissuomalainen Lapaluoto. Raahen satamakylän synty ja kehitys I*. Gummerus kirjapaino Oy, Jyväskylä.

Liitteet 1-2

Liite 1: Kartta Oulun läänin eteläosasta



Mittakaava 1:400 000

Lähde: Suomenmaa-teoksen IX osan karttaliite. Tehty Maanmittauslaitoksessa vuonna 1928.

Liite 2: Kartta tutkittavasta alueesta



Mittakaava 1:400 000

Lähde: Suomenmaa-teoksen IX osan karttaliite. Tehty Maanmittaushallituksessa vuonna 1928.