

Venäjän tullit Raudussa autonomian aikana

Miksi tullit

Suomen jouduttua 1809 Venäjän keisarikunnan alamaisuuteen oli alkuaan tavoitteena, ettei Venäjän ja Suomen välillä olisi tullirajaa ja että tulli ulkomaailmaa vastaan olisi sama Suomen suuriruhtinaskunnan kohdalla kuin keisarikunnan muillakin rajoilla. Tämän tavoitteen toteutumista sotki kuitenkin Suomen autonominen asema omine lakeineen ja Ruotsin erikoiskohtelu Suomen ulkomaankaupassa. Koska Ruotsista sai aluksi tuoda tavaroita tullitta ja vuodesta 1817 lähtien puolesta tullista, olisivat Ruotsista Suomeen tuotavat tavarat edelleen Venäjälle vapaasti vietyinä murtaneet emämaa Venäjän tuontitullijärjestelmän. Sitä paitsi venäläiset eivät luottaneet Suomen viranomaisten tunnollisuuteen ja tarkkuuteen siinä, etteikö Ruotsin kautta olisi voitu tuoda Venäjälle myös muiden maiden tuotteita ruotsalaisina. Siksi v. 1811 asetettiin Suomen ja keisarikunnan rajalle venäläinen tullivartio ”estämään ulkomaisten tavaroiden tuonti Suomesta keisarikunnan muihin kuvernementteihin”.

Suomeen lännestä tuodusta ja tullatusta tavarasta oli Venäjälle vietäessä maksettava Venäjän tullitaksan mukainen tuontitulli. Tämän tullin maksettuaan suomalainen viejä sai Suomessa maksamansa tuontitullin takaisin tullitodistuksia ja kuitteja vastaan. Paperisota ja tullimääräysten kierto ei ollut vierasta siihenkään aikaan!

Suomalaiset viranomaiset olivat puolestaan huolestuneita päinvastaisesta liikenteestä, muun muassa paloviinan salakuljetuksesta. Vuonna 1817 asetettiin Suomen puolelle suomalainen tullivartiosto peilikuvana venäläiselle tullivartioketjulle. Jo parin vuoden kuluttua suomalainen vartioketju kuitenkin lakkautettiin, koska sitä alettiin pitää Pietarissa ”separatistisena”.

Tullitariffit määrättiin asetuksilla ja tullimaksut vaihtelivat tavaralajeittain vuosikymmenten mittaan. Oli myös tullivapaita tavaroita. Tämä koski niin kulutustavaroita kuin myös ja teollisuuden ja muun elinkeinoelämän tarvitsemia tavaroita. Tässä yhteydessä on mahdotonta lähteä luettelemaan eri tavaroiden tullimaksuja ja tavaranimikkeiden määrä nousi autonomian ajan lopulla useisiin tuhansiin. Tullimaksuilla oli tuolloin huomattava valtiontaloudellinen merkitys. Suomessa niiden osuus kaikista suuriruhtinaskunnan veroluontoisista tuloista oli v. 1815 runsas 5 %, kun v. 1839 osuus oli noussut liki 14 %:in. Autonomian alkuvuosina tuontitullien tuotto oli yleensä vientitullien tuottoja suuremmat. Vuosisadan loppua kohden tullitulojen osuus kasvoi yhä. Vuonna 1870 osuus oli noin 40 %, 1880 noin n. 47 %, 1890 noin 60 % ja 1900 noin 70 %. Vähämerkityksellisistä asioista ei todellakaan ollut

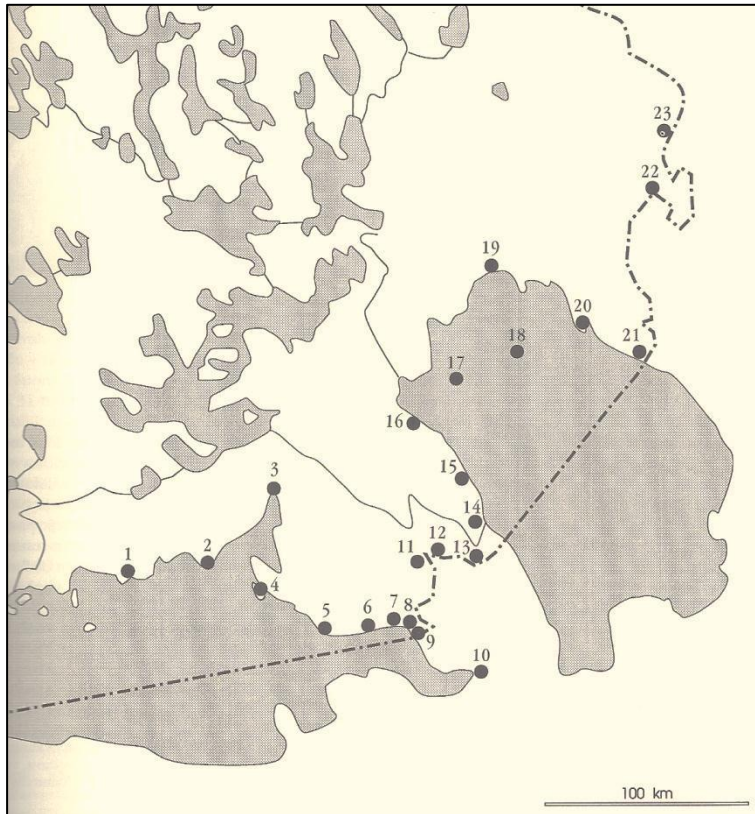
kyse. Ensimmäisen maailmansodan aikana tullien osuus valtion verotuloista jälleen piene- ni ja oli pienimillään v. 1915 noin 15 prosentissa.

Vuonna 1859 annetulla uudella asetuksella järjestettiin Suomen puoleiselle rajalle tullivartioketju. Se ulottui Suomenlahdelta Laatokan pohjoisrannalle. Tuohon ketjuun kuuluivat myös Raudun Raasulin ja Sirkiänsaaren vartiostot. Ketjua pidennettiin seuraavana vuonna Suojärvelle saakka.

Suomen ja Venäjän tullisuhteet muuttuivat jatkuvasti keisarikunnan poliittisten ja taloudellisten muutosten seurauksena. Niihin vaikuttivat myös Suomen suuriruhtinaskunnan valtiollisen aseman epäselvyys ja arkaluontoisuus. Venäjän tullipolitiikka alkoi vuosikymmenten mittaan muuttua yhä enemmän protektionistiseksi, toisin sanoen Venäjän elinkeinoelämää suojelevaksi. Tästä taas aiheutui lisääntyviä ongelmia ja byrokratiaa emämaan ja suuriruhtinaskunnan väliseen tullitoimintaan.

Vuonna 1889 keisari halusi Suomen posti-, tulli- ja rahalaitosten yhdistämistä Venäjän vastaaviin laitoksiin. Se oli Suomen venäläistämispolitiikkaa. Tätä eivät suomalaiset nielleet. Tullilaitosten yhdistäminen olisi vienyt Suomen tullipolitiikalta itsenäisyyden. Suomesta ja Venäjästä olisi tullut yhtenäinen vapaakauppa-alue arvaamattomine taloudellisine seuraamuksineen, ja se olisi murentanut Suomen valtionaloudellista finanssiperustaa. Komiteiden ja loputtomien neuvottelujen jälkeen saavutettiin jonkinmoinen sovinto, mutta ristiriidat heittivät pitkän varjon Suomen tullipolitiikan ylle aina Venäjän vallan loppuun saakka. Tullifuusiohanke haudattiin hiljaisuudessa vuoden 1912 paikkeilla ja Suomen itsenäistyttyä tulivat voimaan kokonaan uudet tulliolosuhteet, mutta se on jo kokonaan eri juttu.

Uusi asetus vuodelta 1897 määräsi Suomen puolelle rajaa perustettavaksi ” *tullivartioita kaikille niille teille, joiden varsilla sellaisia vartioita Venäjän puolellakin on olemassa, jonkun matkan päähän viimemainituista...*”. Samalla tullivartioketjua täydennettiin. Muun muassa Metsäpirtin Tapparin kylään perustettiin Sirkiänsaaren tullivartion alainen vartiopaikka.



Kaakkois-Suomen tullitoimipaikat 1870-luvulla. Numero 12 Raasuli ja numero 13 Sirkiänsaari. Kuva: Tullilaitoksen historia, Suomeen ja maailmalle.

Rautulaisten matkat Pietariin

Raudusta oli matkaa keisarikunnan pääkaupunkiin Pietariin noin 70 km. Edestakainen matka tehtiin tavallisesti kolmen päivän kuluessa. Pietari oli miljoonakaupunki, jonka tarjoamat kaupankäyntimahdollisuudet olivat lähes rajattomat. Rajakaupassa Kannaksen eri pitäjät erikoistuiivat niille soveltuviin tavaroihin. Raudun tärkein vientitavara oli maito ja kerma eli ”liuhki”. Maidon ostivat tavallisesti ”maitoparisniekat”, jotka kävivät kahdesti viikossa keräämässä taloista maitoa. Samalla he maksoivat maidon ja ottivat riskin joko voitosta tai tappiosta. Kesällä maitoastioiden ympärille pantiin jäitä ja talvella mattoja, säkkejä ym. Maitomiehillä oli yleensä Pietarissa vakituiset kaupat, jotka ostivat maidon. Kerrottiin, että maidon sekaan lorautettiin joskus hieman kahvia sen värin muuttamiseksi mukavammaksi näköiseksi.

Raudusta vietiin Pietariin myös lihaa, heiniä, puuhiiltä, marjoja ja jopa luutia ja joulukuusia.

Pietarista tuotiin paluukuormina kaikenlaisia elintarvikkeita, erityisesti viljaa, jauhoja ja ryynejä. Historiankirjat osoittavat, että Raudussa, kuten monin paikoin muuallakin Kannaksella, lyötiin laimin viljanviljelystä, kun viljatuotteita saatiin edullisesti Pietarista. Rajan sulkeuduttua itsenäisyyden alussa tästä aiheutui vakavia ongelmia asukkaiden elintarviketilanteeseen.

Myös leipomotuotteita, makeisia ja vaatetavaraa tuotiin tuliaisina.

Paitsi tavarankuljettajia, rajan ylittäjinä oli paljon Pietarissa tilapäistöissä käyviä. Talvella käytiin hevosella lumenajossa ja maaliskuussa laskiaisajoissa ajeluttamassa huvittelevia venäläisiä. Kesällä oli Venäjän puolella töissä kirvesmiehiä, ojankaivajia ja paimenia. Pietarin lähiseuduilla käytiin sadonkorjuutöissä.

Raasulin ja Sirkiänsaaren tullivartioasemat

Rajalla oli sekä Suomen että Venäjän puolella tullivartio. Venäjän tullissa oli maksettava tiemaksu, jonka kuitiksi saatiin lappu, jossa oli määrätty tie, jota pitkin oli kuljettava.

Raudussa oli kaksi tullivartiota, Sirkiänsaarella ja Raasulissa. Ne perustettiin v. 1859, kuten edellä on mainittu. Tullivartioasemalla oli kolme virkamiestä, yksi viskaali ja kaksi tullivartijaa. Näiden avustajiksi oli Suomen hallitus saanut vartiota kohti kuusi kasakkaa, jotka toimittivat vartiopalvelua tulihenkilökunnan johdolla. Muutaman vuoden kuluttua tämä muutettiin siten, että kasakka-osastot poistettiin, ja tarvittava miehistö täytettiin tullivartijoilla. Kuitenkin vielä erillinen komennuskunta jäi liikkuvaa rajavalvontaa varten päällysmiehen johdolla. Tämäkin järjestely lakkautettiin myöhemmin, jolloin päällysmiesten virat poistettiin ja liikkuvan sekä tullivartiolla toimivan henkilökunnan johto annettiin tullivartion viskaalin tehtäväksi.

Viskaali ja tullivartijat olivat siviiliviranomaisia, joiden tehtävänä oli rajan vartiointi ja tullaus. On huomattava, ettei tuohon aikaan ollut erillistä, sotilaallisesti järjestettyä rajavartiointia myöhempien aikojen tapaan. Raja ei ollut silloin uhkaava tai portti tuntemattomaan maailmaan.

Rajan ylittäminen ei tuottanut sanottavaa hankaluutta. Venäjälle sai mennä ja tulla sieltä paikkakunnan nimismiehen antamalla henkilötodistuksella, jota silloin kutsuttiin passiksi.

Raasulin tulli oli v. 1914 ilmestyneen Karjalan Lehden mukaan suurin Raudussa ja koko Karjalan kannaksella. *”Tätä tietä pitkin, kun rautatietä ei ole, kuljetetaan miljoonia kiloja kaikenlaista maalaistavaraa maasta pois ja taas maahan. Tullilla on itsellensä vuodesta 1868 ollut oma talonsa, joka on heti rajan tultua Suomen puolella toinen talo.”* Maininta tullin suuruudesta tuntuu yllättävältä, sillä olihan eteläisellä Kannaksella esim. Terijoen ja Rajajoen tullit. Tosin Raasulista Pietariin menevän tien venäjänpuoleinen osa oli koko matkaltaan sepelipäällysteinen, mikä kertoo paljon tuohon aikaan tien merkittävydestä.

Venäjän puoleista tulliasemaa sanottiin ”sastavaksi”, joka sana oli suora lainaus venäjän kielestä. Rajalla olivat luonnollisesti tullin liput ja rajapuomit. Venäjän puoleinen puomi oli vinoraidoitettu valkoisen ja ruskean kirjavaksi. Tullirajan ylittämistä sanottiinkin usein käymiseksi kirjavan riu’un takana. Suomen puoleinen puomi oli keltainen. Ei siis niin kuin myöhemmin, jolloin Venäjän rajapaalujen värit ovat olleet punavihreät ja Suomen sinivalkoiset.

Jotain rajanylityspaikan varjopuolen elämästä kertoo seuraava muistelukatkelma teoksesta Entinen Rautu:

”Raasulin kylän kohdalla teki valtakunnan raja suoran kulman, jonka sisällä, Venäjän puolella oli vuosisadan vaihteessa Unimäen kapakka. Se oli metsän keskellä, Pietariin vievän tien varrella, ja monet matkalaisista poikkesivat siinä hevosia lepuuttamassa ja lämmikeryyppyjä ottamassa. Talossa sai juoda viinaa niin paljon kuin halusi, mutta mukana Suomeen sitä ei saanut viedä. Vajaan kilometrin päässä oleva Suomen tullivartio tarkasti jokaisen matkalaisen, ja viina otettiin armotta pois. Sen vuoksi kävikin sanotussa kapakassa paljon Suomen puolenkin juoppoja, ottamassa vatsansa – ja päänsäkin täyteen viinaa. He palasivat maantietä horjuvin askelin, laulaen ja hihkuen.

Ne, jotka ottivat viinaa mukaansa Suomeen, palasivat tavallisesti omia metsäteitään, ja useimmiten onnistuivat pääsemään viinoineen yli rajan. Tullivartijoita oli vain muutama mies, eivätkä he samanaikaisesti voineet kaikkialla olla. Venäjän vartion miehet eivät taas viinan vientiä halunneetkaan estää. Jos taas rajan ylittäjä sattuikin viinoineen kiinni joutumaan, ei siitä sen kummempia seurauksia ollut. Siitä selvisi pienellä sakolla ja tavarankäytöksellä.”



Raasulin tulli v. 1914. Huomaa tullipuomi vasemmassa laidassa ja kaksi tullivartijaa. Kuva: Rautuseuran arkisto.

Myös salakuljetusta harjoitettiin

Missä on tullirajoja, siellä on aina ollut myös salakuljetusta. Niin myös autonomian ajalla Suomen ja Venäjän välillä.

Jo alusta alkaen tullimääräyksiä ryhdyttiin kiertämään kaikenlaisilla konsteilla, joista yleisimpiä olivat väärän tavaranimikkeen ilmoittaminen. Kuten aikaisemmin viitattiin, venäläiset tulliviranomaiset olivat huolestuneita erityisesti Suomen kautta Venäjälle tuotavien ruotsalaisten tavaroiden salakuljetuksesta ja suomalaiset viranomaiset puolestaan huolestuneita venäläisen paloviinan salakuljetuksesta Suomeen. Paloviinalla tarkoitetaan tässä joko spriitä tai siitä laimennettua kirkasta viinaa, josta nykyisin voitaisiin käyttää vaikkapa nimitystä vodka.

1800-luvun jälkimmäisellä puoliskolla kannatti salakuljetusmielessä tuoda Venäjältä Suomeen myös esim. sokeria, lehtitupakkaa, konjakkia ja erinäisiä teelaatuja. Salakuljetus tapahtui pääasiassa hevosilla ja salakuljettajilla olikin käytössään hyvät hevoset, joilla päästiin virkavaltaa nopeasti pakoon, jos tarve tuli.

Vuosisadan lähestyessä loppuaan muuttui sekä salakuljetustavaran laatu että toimintatapa. Pääartikkeliksi muodostui venäläinen paloviina tai pirtu, jota tuotiin pääasiassa kantamalla. Myös hakattua mahorkkaa tuotiin tullin ohi.

Salakuljetuksen houkuttelevuutta pienensivät jonkin verran myöhempinä vuosina tehdyt tullimaksujen alennukset. Myös merialueita koskevaa valvontaa ja kiinnijoutumisen riskiä lisättiin. Todellista salakuljetuksen määrää ei tietenkään voitu tietää, koska vain kiinni joutuneet voitiin tilastoida. Takavarikkosaalis jäi yleensä alle yhteen prosenttiin laillisen tullin määrästä.

Muista Venäjältä tuotavista salakuljetustavaroista yleisimpiä olivat vuoden 1890 takavarikoluettelon mukaan sokeri ja tupakka. Selvyiden vuoksi todettakoon, että huomattavimmat takavarikot tehtiin laivoista, ei syrjäisten maalaispitäjien kärryteiltä. Näillä teillä lienee sitenkin tuotu salakuljetustavaroita lähinnä omaan ja vähän naapurienkin käyttöön. Kuitenkin esim. vuonna 1910 tullirikoksesta syytetyistä 524 henkilöstä maaseutuväestöön viittaaviin ammatteihin oli eniten eli 213. Tullilaitoksen historian mukaan salakuljettajan tyyppitapaus oli tuolloin venäläistä väkiviinaa kuljettava karjalainen talollinen tai maatyöläinen. Pietarin reissuilta sitä lienee Rautuunkin tullut, sillä paloviinan tuonti oli muutoin kokonaan kiellettyä edes tullimaksua vastaan. Näitä ”kotitarvesalakuljettajia” ei kansan oikeustaju tuominnut rikollisina. Tällaista tullin harhauttamista pidettiin päinvastoin neuvokkuuden osoituksena. Erikseen olivat ammattimaiset salakuljettajat, ”kontrapantsikat”, hyvine hevosine ja suoja-
paikkoineen. Tämän kirjoittajalla ei ole tietoa siitä, esiintyikö Raudun tullivartioiden kohdalla huomattavaa ammattimaista salakuljetusta.

Alkoholin salakuljetuksesta muodostui hiljalleen suoranainen vitsaus. Vuonna 1914 asiasta kirjoitti useampaan otteeseen mm. viipurilainen Karjalan Lehti.

Lehti kirjoitti myös siitä, kuinka tullimiehiä syyllistettiin salakuljetuksen heikosta torjunnasta. Ikään kuin salakuljetus olisi heidän vikansa.

”Tullimiehiä syytetään leväperäisyydestä ja saamattomuudesta, mutta monesti ei syyttäjä kuin suuri yleisökään tiedä, että voimassa oleva laki asettaa rajan tullivirkailijain toiminnalle ja säättää toimintaohjeet, joiden yli viranomainen ei ole oikeutettu astumaan. Mutta kaikkien suurimpana tekijänä väestön nurja ja vihamielisyys tullimiehiä kohtaan. Se samainen väestö, joka huokaa ja valittaa venäläisen pirtun aikaansaaman turmion alaisuutta, tekee kaikkensa vaikeuttaakseen tullimiesten tehtäviä ja palvelee naurettavuuksiin saakka pirtun kuljettajia ja salakapakoitsijoita sekä näiden käytyreitä. Ani harvat ovat ne henkilöt kansan keskuudessa, jotka tarjoavat auttavaa tai neuvovaa kättään tullimiehille rajaseuduilla.”

Tilanteen vain pahetessa Karjalan kannaksella oli Uudenkirkon kunta aloitteellinen. Se kutsui kansanopistolleen Kannaksen kuntien edustajia, joiden muodostama toimikunta lähetti läänin kuvernöörille kirjeen, jonka alkuosa kuului seuraavasti:

”N.k. Kannaksen kysymys on viime aikoina monessa suhteessa ollut päivän polttavimpia. Milloin syystä milloin toisesta on täältä vierinyt surullisia viestejä yli maan. Toisinaan ovat nämä viestit tienneet kertoa ulkonaisesta ahdingosta, toisinaan niistä on taas kuvastunut kansan oma syyllisyys. Viimeksi mainituista epäilemättä surullisin on se tieto, että suuri osa Kannaksen kansaa, nuoria niin kuin vanhempiakin, on hukkumassa venäläisen pirtun käyttöön. Niin hirvittävässä määrässä on tämän aineen käyttö lisääntynyt. Satoihin nousee niiden henkilöiden luku, joita vuosittain on syytetty ja tuomittu tämän iljettävän ammatin harjoittamisesta, mutta sadat ovat osanneet oveluudellaan kiinnijoutumisen ja rangaistuksen välttää. Tuhansin litroin on viinoja takavarikkoon otettu, mutta tämä luku moninkertaisesti, siis kymmeniin tuhansiin litroihin, on sitä rajan yli onnistuttu tuomaan. Ja rahassa laskettuna nousee tähän aineeseen käytetty vuotuinen yhteissumma satoihin tuhansiin. Tämän surullisen totuuden tilastolliset numerot meille osoittavat. Mutta yksinkö näihin numeroihin meidän tarvitsee nojata? Puhuuhan miltei jokapäiväinen kokemus Kannaksen mailla vieläkin selvempää kieltä...”

Tarkkaa tietoa ei ole, johtiko kirjelmä toivottuihin tuloksiin. Syttyi ensimmäinen maailmansota, jonka aikana monet asiat saivat uuden merkityksen ja Suomen itsenäistyttyä raja sulkeutui niin, että kaikki luvallinen rajaliikenne katkesi Raudusta. Siviilivartioiden tilalle tuli sotilaita ja heihin verrattavia rajavartioita. Rajasta tuli kielletty ja uhkaava. Toki senkin jälkeen oli salakuljetusta, mutta se väheni ja sitä harjoittivat muutamat rahanhimoiset rikolliset, kun se ennen oli ollut lähes kansantapa.

Ei ole syytä vähätellä alkoholin salakuljetusta ja se tuomaa tapainturmelusta rajaseudulla, mutta tämän kirjoittaja arvelee, ettei alkoholin kokonaiskäyttö henkeä kohti koko maassa yltänyt lähellekään nykyisiä määriä.

Alkoholin salakuljetus erityisesti Virosta alkoi kieltolain tullessa voimaan v. 1919, mutta se on jo eri juttu.

Lähdeaineistoa:

Sakari Heikkinen: Suomeen ja maailmalle. Tullilaitoksen historia. Helsinki 1994

Entinen Rautu. Pieksämäki 1950.

Raudun historia. Pieksämäki 1965.

Karjalan Lehden 1914 vuosikerta. Viipuri 1914.