

Sirkiänsaaren kirjava riuku

- Venäjän tulli

Miksi tullit

Suomen siirryttyä v. 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 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 %, ja kasvoi niin, että ne olivat 1900 jo noin 70% . Vähämerkityksellisistä asioista ei todellakaan ollut kyse. Ensimmäisen maailmansodan aikana tullien osuus valtion verotuloista jälleen pieneni 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. Tätä eivät suomalaiset nielleet. Tullilaitosten yhdistäminen olisi vienyt Suomen tullipolitiikalta itsenäisyyden. Suomesta ja Venäjästä olisi tullut yhtenäinen vapaa-kauppa-alue arvaamattomine taloudellisine seuraamuksineen, ja se olisi murentanut Suomen valtiontaloudellista finanssiperustaa. Komiteoiden 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, jonnekin matkan päähän viimemainituista...” . Samalla tullivartioketjua täydennettiin. Muun muassa Metsäpirtin Tapparin kylään perustettiin Sirkiänsaaren tullivartion alainen vartiopaikka.

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 tavarihin. Raudun tärkein vientiartikkeli oli maito ja kerma eli liuhki. Maidon ostivat tavallisesti maitoparisniekat, jotka kävivät kahdesti viikossa keräämässä taloista maitoa. Heitä saatettiin kutsua myös molotniekoiksi. 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 muka kermaisemmän 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.

Kaupankäynti Pietarin kanssa oli vilkasta. Varsinkin kesän aikana meni sinne kaupaksi kaikki, mitä metsästä, pellostä ja karjasta irti sai. Korvasienet, (mörskyt) tatit, marjat, yksinpä luudatkin (metlat) sinne kelpasivat. Maito ja kerma olivat varsin yleisiä vientitavaroita. Pietarista palatessa toivat rahtimiehet sieltä jauhot, ryynit, siemenvoin ym. elintarpeet, elleivät hairahtuneet ottamaan "hartsuonassa" liikoja lämmikeryyppyjä, jolloin kotiin tultaessa oli reen pohjalla vain ankaraa kohmeloä poteva, tyhjäkukkaroinen, ärtyisä mies.

Sirkiänsaaren tullivartioasema

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, joista Raasulin tulli oli merkittävämpi. Tulliasema sijaitsi luonnollisesti Venäjälle menevän tien viimeisenä talonrajalla. Tulliasemat 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.

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 lämmikeryyppyä 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 kapa-kassa 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 tavaran menetyksellä.”

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 tisleperäistä väkevää alkoholia 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 eli huonolaatuista tupakkaa 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 ”kotitarvesalakuiljettajia” ei kansan oikeustaju tuominut rikollisina. Tällaista tullin harhauttamista pidettiin päinvastoin neuvokkuuden osoituksena. Erikseen olivat ammattimaiset salakuiljettajat, kontrapantsikat, hyvine hevosine ja suoja-
paikkoineen. Tämän kirjoittajalla ei ole tietoa siitä, esiintyikö Raudun tullivartioiden kohdalla huomattavaa ammattimaista salakuiljetusta.

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

Lehti kirjoitti myös siitä, kuinka tullimiehiä syyllistettiin salakuiljetuksen heikosta torjunnasta. Ikään kuin salakuiljetus 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 viranomaisen ei ole oikeutettu astumaan. Mutta kaikkein 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 kätyreitä. 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 rajavartijoita. Rajasta tuli kielletty ja uhkaava. Toki senkin jälkeen oli salakuiljetusta, 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 vielä suuremmassa määrin, nyt erityisesti Virosta alkoi Suomen itsenäistyttyä ja kieltolain tullessa voimaan v. 1919, mutta se on jo eri juttu.