

Miia Salakka

Salakuljetuksen suurimmat innovaatiot ja tullimuseon helmet

Monille meistä tulli tulee vastaan lentokentillä ja satamissa, kun poistumme maasta. Kuljemme piippaavan metallinpaljastimen läpi, asetamme käsimatkatavaramme läpivalaisuhihnalle ja marssimme nuuhkivien koirien ohi. Tullimuseossa voi tutustua tullilaitoksen pitkään historiaan ja varhaisempiin tapoihin ehkäistä salakuljetusta.

Tullilaitos on saanut alkunsa jo keskiajalla, jolloin ensimmäinen tullin kaltainen verotusmuoto olivat kaupunkien porteilla kerättävät maksut kaupunkiin tulevista tuotteista. Varsinainen tullilaitos sai alkunsa 1636, kun Axel Oxenstierna perusti tullin kerätäkseen varoja suurvallan rakentamiseen. Vallan vaihtuminen Venäjälle oli Suomen tullin kannalta onnenpotku. Ruotsilta peritty järjestelmä ja mm. pitkä rannikko, jonka valvomiseen Venäjän tullilla ei ollut ammattitaitoa johti siihen, että Suomelle perustettiin oma tullilaitos 18. helmikuuta 1812 ja Suomen ja Venäjän välille muodostui tulliraja.

Alussa tullin tekniikka oli verrattain vaatimatonta, vaikka tulli olikin ainoa rajaviranomainen. Tavara pysäytettiin, eikä sitä päästetty liikkeelle ennen kuin se oli maksettu. Rajoilla valvottiin jalkaisin tai hevosella ja tärkeimmät varusteet olivat miekka, jolla saattoi puolustautua tai tökkiä heinäkuormaa, sekä pitkiä kävelymatkoja kestävä saappaat.

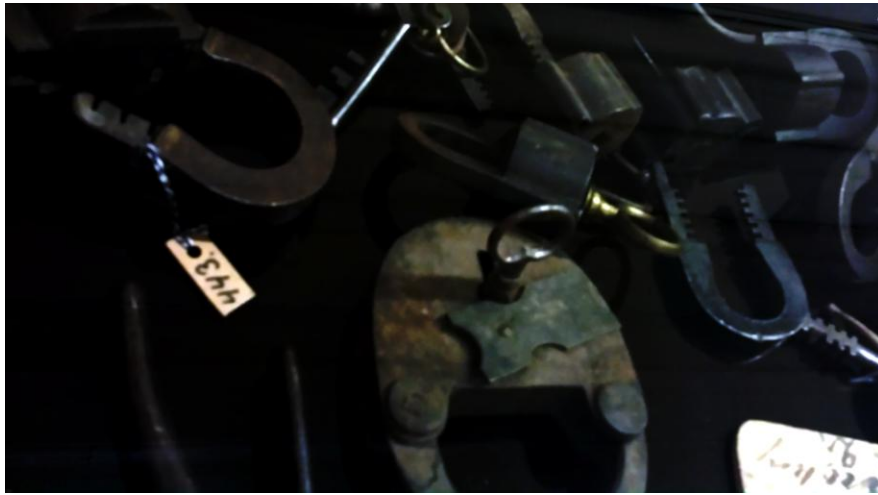
1819 sodan jälkeisessä lamassa jo ennestään vilkas salakuljetus Suomen ja Venäjän välillä oli riistäytyä käsistä, mikä johti uudenslaisiin toimenpiteisiin. Rajan ylittävillä tavaroilla oli muun muassa leimauspakko, mikä tarkoitti että jokaisessa säkissä piti olla leima, joka kertoi tavaralla tulleen maahan laillista reittiä. Jos tarkastuksessa kauppiaan varastosta löytyi leimaamatonta tavaraa, syytettiin häntä salakuljetuksesta. Näihin aikoihin salakuljetettiin rommia ja paloviinaa, joita kieltolaki kielsi tuomasta kokonaan. Niiden lisäksi salakuljetettiin tupakkaa, villa- ja silkkikankaita sekä koruja Ruotsin kautta Saksasta, Englannista ja Kööpenhaminasta.



Tullin leimoja 1800-luvulta. Leiman koko ja väri vaihteli sen mukaan mikä näkyi säkissä parhaiten Kuva: Miia Salakka

Salakuljetusta villitsivät tuontikiellot ja korkeat tuontitullit, mutta takavarikoitu tavara ei siltikään kerro totuutta salakuljetuksen laajuudesta tai valvonnan tehosta. Voidaan sanoa vain, että mahdollisuudet saada tavara laittomasti maahan olivat ilmeisesti sen verran hyvät, että sitä kannatti yrittää. Ainakin siinä tapauksessa, jos oli matalakulkuinen alus, jolla saattoi päästä sellaisiin kätköpaikkoihin joihin tullin veneellä ei päässyt.

1800-luvulla kehittyvät junaradat helpottivat myös tullin toimintaa. Saapuva tavara voitiin lähettää tullattavaksi tulliasemalle, joka toimi mahdollisimman lähellä lastin määränpäättä. Tällöin junavaunut sinetöitiin tullin omilla erityislukoilla ja kun lukot palasivat metallisäiliöissä seuraavalla junalla takaisin passituksen katsottiin onnistuneen.



Tullilukkoja. Kuva: Miia Salakka

1830-luvulla tullin toimenkuvaan kuului myös koleran valvonta. Sellaisista maista, joissa koleraa tiedettiin esiintyvät, tulevien laivojen metalliset lastikirjakotelot otettiin vastaan parin metrin mittaisella kolerakepillä, jolla ne upotettiin ensin suolaveteen, sitten etikkaan ja lopuksi ne vielä savutettiin, jolloin basillien uskottiin kuolleen.

Laivat pyrittiin pysäyttämään heiluttamalla tullilippua, mutta aina tämä ei tehonnut. Silloin piti kaivaa esiin järeämpi kalustus, eli kanuunat, joilla ensisijaisesti tähdättiin purjeisiin, koska laivan upottaminen ei olisi ollut etenkin valtion verotulojen kannalta hyödyllistä. Haaksirikkotavara kuului tullille, mutta esimerkiksi pilaantunutta kahvia ei saanut myydä. Lisäksi talonpojilla oli taipumus haalia rantaan ajautunutta tavaraa itselleen, eikä suinkaan palauttaa sitä viranomaisille kuten heidän olisi lain mukaan pitänyt tehdä. 1800-luvun tullin aatteellisessa hengessä on havaittavissa myös edistyneisyyttä, sillä ensimmäinen nainen aloitti tullivirkailijana 1888. Hän oli Emma Bahne, joka oli anonut erivapauden sukupuolestaan päästäkseen virkaan.

1900-luvulla salakuljetus kiihtyi entisestään kieltolain ja sota-aikojen tuontirajoitusten vuoksi, mikä yhdessä lentoliikenteen alun kanssa kehitti tullitoimintaa huomattavasti. Sota- ja säännöstely aikojen rajoitukset koskivat ylellisyystavaroita kuten kelloja, sukkahousuja ja kahvia. Samoin vanhat salaiset yhteydet Suomesta Neuvostoliittoon säilyivät, kun Suomesta vietiin naapuriin siellä uuden hallinnon kieltämiä tavaroita kuten esimerkiksi Raamattuja.

Alkoholi ja kieltolaki ovat tunnetuimpia tuonnin rajoituksia. Pirtua salakuljettiin erityisesti Saksasta ja Virossa, joista se otettiin kyytiin ensin suurempaan rahtialukseen, joka jäi odottamaan rannikon tuntumaan. Näiltä aluksilta salakuljettajat hakivat pirtun ja kuljettivat sen maihin torpedoilla, jotka olivat parin metrin mittaisia metallikehikoita. Ne lastattiin täyteen pirtukanistereita, jotka sitten

kiinnitettiin moottoriveneen perään. Torpedo kulki veden alla, josta salakuljettajia partioiva viranomais ei sitä näkisi. Viranomaisten varalta mukana oli aina kalastusvälineet, jotta voitaisiin tarvittaessa upottaa torpedo veteen ja valehdella sujuvasti, että tässä vai kaloja narrataan. Torpedo oli kuitenkin lastina niin arvokas, ettei sitä suinkaan jätetty merenpohjaan, vaan siinä oli kiinni kelluva korkki ja suolapussi. Jos torpedo siis upotettiin, suolapussin paino piti myös korkin pohjassa kunnes se liukeni veteen vapauttaen korkin nousuun. Tällöin lasti oli mahdollista tulla noutamaan myöhemmin. Oveluuden lisäksi salakuljettajilla oli nopeammat veneet kuin tullilla - parhaimmillaan niihin oli asennettu lentokoneen moottori, jolloin kiinnijäämisen mahdollisuus takaa-ajossa oli häviävän pieni.



*Pirtutorpedo etualalla. Myös taskumatit olivat aikanaan helposti piilotettavia. Kuva:
Miia Salakka*

Kieltolaki sai tullin ottamaan yhden näyttävän teknisen harppauksen, nimittäin lentokoneen. Ajan hengessä haluttiin tukea kotimaista lentokonevalmistusta ja uusi kone saatiin 1929, jolloin tarkoituksena oli valvoa salakuljettajia taivaalta käsin.

Kone kuitenkin luovutettiin jo vuoden kuluttua merivartiolaitokselle, sillä toiminnasta ei katsottu olevan odotettua hyötyä - eikä ihme, sillä koneessa ei mahdollisesti ollut toimivaa radiota, jolloin havaituista kohteista ilmoittaminen oli mahdotonta. Tullin lentäjän varustukseen kuului toki myös ase, mutta ei valtuuksia ampua. Kiinniottaminen saattoi siis olla tullivirkailijalle itselleen vaarallista.

Onnistuneempi uudistus heti 1900-luvun alussa oli kuitenkin tullilaboratorio. Ensimmäinen kemisti E. V. Salvén palkattiin 1908, ja hän vakiinnutti laboratorion osaksi tullin toimintaa. Laboratorion tehtäviin kuuluu varmistaa tavarankokoonpanon perusteella, onko se todella sitä, mitä maahantuojat väittävät sen olevan. Esimerkiksi margariinia koitettiin tuoda ihrana, koska margariinilla oli korkea tuontitulli. Tullilaboratorion toimenkuva on entisestään monipuolistunut vuosien saatossa. 1950-luvulla se määrättiin elintarviketutkimuslaitokseksi ja kaupan vapautumisen myötä 1970-luvulle tultaessa oli selvää, että myös kulutustavarankäytön valvonta oli tullin vastuulla. Tulli siis ottaa koe-eriä saapuvista lasteista ja testaa niiden turvallisuuden laboratoriossa.

1970-luvulla myös matkailun luonne muuttui. Siirryttiin massaturismin aikaan, ja liikennemäärät moninkertaistuivat. Tullin kannalta tämä tarkoitti, että vielä kaksikymmentä vuotta aiemmin käytetystä tullattavien matkatavaroiden merkitsemisestä liidulla oli luovuttava, vaikka se oli aikanaan ollut toimiva ratkaisu lisääntyvän liikenteen ongelmiin. Uutuutena tehtiin kuitenkin vihreä ja punainen kaista, jolloin matkustajalle siirtyi ilmoitusvelvollisuus siitä, oliko hänellä jotakin tullattavaa. Massamatkailu toi mukanaan Suomeen uusien linjojen lisäksi uuden ilmiön: huumausaineet ja sen valvontaan liittyvät melko kotikutoiset menetelmät. Ensimmäinen suuri takavarikko tehtiin Helsinki-Vantaan lentokentällä, kun Aasiasta tulevalle matkustajalle oli mukanaan suuri määrä epäilyttäviä säilykkeitä. Säilykkeitä oli halkaistu keskeltä ja niihin oli sijoitettu muovipusseissa 11 kiloa heroïnia ennen kuin tölkkien etiketit oli liimattu takaisin paikoilleen. Tapaus sai paljon huomiota, sillä samaan aikaan myös Rolling Stones vieraili Suomessa ja vastaanottotarkastuksessa olivat paikalla myös maan ensimmäiset huumekoirat. Rollareiden mielestä Suomi oli suoranainen poliisivaltio.

Nykytekniikkaan toki kuuluu myös läpivalaisulaite, jollaista käytetään niin Itärajalla Venäjältä tulevien rekkien tarkastuksessa kuin lentokentilläkin. Salakuljetuksessa taas edellytetään mielikuvituksellisia ratkaisuja. Esimerkiksi kengät ovat loistava kätkeä paikka Svetsistä ostetuille timanteille.



Timanttien salakuljetusta. Kuva: Miia Salakka

Timanttikenkien tapaus sattui 2003, jolloin salakuljettaja oli lähtöselvittänyt timanttinsa Sveitsissä, mutta yritti kiertää veroja marssimalla Suomessa vihreää linjaa pitkin. Lopulta hän hermostui virkailijoiden kyselyyn ja paljasti itse piilonsa. Toisinaan tarvitaan myös kemian professuuri, jotta keksitään kuinka pirtua voi salakuljettaa toisessa olomuodossa rajan yli ja palauttaa myöhemmin takaisin viinaksi. 2001 tällaisesta modernimmassa salakuljetuksessa hyödynnettiin kansainvälisiä kontakteja ja hyytelöity pirtu tuotiin Suomen rajan yli pesuaineena.

Kirjoittaja on toiminut kesän 2014 tullimuseon oppaana.