

**Marja Lehto**

**Viina liikkuu**

Paljastunut alkoholin kuljetusrikollisuus Kouvolassa kieltolakivuosina 1928-1931

Suomen historian  
pro gradu -tutkielma  
Arkistohallinnan  
maisteriohjelma  
Historian ja etnologian laitos  
Jyväskylän yliopisto  
Helmikuu 2012

# JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO

Tiedekunta – Faculty Humanistinen tiedekunta	Laitos – Department Historian ja etnologian laitos
Tekijä – Author Lehto Marja-Liisa Irmeli	
Työn nimi – Title ”Viina liikkuu” – Paljastunut alkoholin kuljetusrikollisuus Kouvolassa kieltolakivuosina 1928–1931	
Oppiaine – Subject Suomen historia	Työn laji – Level Pro gradu -tutkielma
Aika – Month and year Helmikuu 2012	Sivumäärä – Number of pages 98
Tiivistelmä – Abstract	
<p>Tässä tutkielman selvitetään sisämaahan alkoholia kuljettaneiden henkilöiden ominaispiirteitä sekä kuljetuksen luonnetta Kouvolan kauppalassa. Kontekstin ajanjaksolle antaa 1920–1930-lukujen taitteen talouslama, jonka mahdollisiin alkoholikuljetuksille altistaneisiin vaikutuksiin työssä viitataan. Tutkielma perustuu pääasiassa tuomiokirjojen tietoihin paljastuneista kuljetustapauksista, mutta tukevina lähteinä on käytetty myös Kouvolan Sanomat -sanomalehteä sekä muun muassa raittiuslautakunnan pöytäkirjoja. Koska työ kuuluu arkistonhallinnan maisteriohjelmaan, sisältyy tutkielmaan myös oma arkistoinesta käsittelevä lukunsa.</p> <p>Tutkielma jakautuu pääasiassa kahteen osioon; kuljettajiin ja kuljetuksiin. Kuljettajia tutkittaessa havaittiin, että nuoret naimattomat työmiehet olivat ahkerimpia alkoholikuljettajia. Vähemmässä määrin kuljetuksiin osallistui myös naisia, jotka olivat pääsääntöisesti lähtöisin alemmista sosiaaliluokista. Kaikkia kuljettajia yhdistävä piirre olivat heikot taloudelliset ansiot, mikä saattoi olla ainakin osaltaan seurausta talouslamasta. Varojen puutteessa käännettiin alkoholikuljetusten puoleen, sillä viinatoiminta mahdollisti lisäansioiden tienämisen. Kuljettajat jakautuivat lähinnä pieniä määriä kuljettaneisiin ensikertalaisiin sekä jo aiemmin viinatoimista tuomittuihin ja laajamittaisemman kuljetustoiminnan harrastajiin. Isännät ideoivat spriikuljetukset, antoivat tarvittaessa käyttöön auton ja varastoivat kuljetetun lastin. Rengit toimivat kuljetuksen käytännön toteuttajina hakemalla lastin rannikolta ja tuomalla sen isännän varastoon.</p> <p>Kuljetuksia vietiin eteenpäin junalla, autolla, hevoscärryillä tai jalan. Ylivoimaisesti suurin osa paljastuneista kuljetuksista tapahtui rautateillä ja kuljettajat pidätettiin Kouvolan rautatieasemalla. Junakuljetusten lastit pysyttelivät korkeintaan parissakymmenessä litrassa. Laajemmat auto- ja hevoscärrykuljetukset olivat huomattavasti harvinaisempia, mutta lastina oli monia satoja litroja spriitä. Spriitä tuotiin Etelä-Suomen rannikolta Kotkan suunnasta ja Helsingistä kohti Kouvolaa ja olisi osalla jatkunut edelleen joko Savoan tai Karjalaan päin. Alkoholikuljetusten kiinnijääminen oli pitkälti poliisien partioinnin tulosta. Ilmiannoilla ja muiden viranomaisten puuttumisella ei ollut suurta roolia kuljetusrikosten paljastamisessa.</p> <p>Tuomiokirjojen käyttö 1900-lukua koskevissa tutkimuksissa on ollut harvinaista, mutta ne kieltolakitutkimuksissa ne ovat olleet avainasemassa. Haasteita ovat aiheuttaneet tuomiokirjojen puutteelliset tai epäselvät tiedot, kertomuksenomaisuus sekä tietojen todellisuus pohja. Kieltolakirikosten ollessa kyseessä kertomuksellisuus ja totuuden selvittäminen eivät ole varsinaisia ongelmia, sillä tuomiokirjat kertovat ennen kaikkea alkoholikuljettajien toiminnalle ja kerronnalle tyypillisistä tavoista. Tuntemattomat miehet, salailu ja asioiden kulun selostaminen itselle mahdollisimman edullisesti kuului ominaisena osana tavakseen alkoholia kuljettaneiden miesten kuulustelukäyttäytymiseen.</p>	
Asiasanat – Keywords 1900-luku, Kouvola, kieltolaki, alkoholi, salakuljetus, rikokset, tuomiokirja	
Säilytyspaikka – Depository Historian ja etnologian laitos	
Muita tietoja – Additional information Arkistonhallinnan maisteriohjelma	

## Sisällysluettelo

<b>1 Johdanto</b> .....	<b>1</b>
1.1 Kieltolaki, salakuljetus ja niiden tutkiminen.....	1
1.2 Kouvola 1900-luvun alkupuolella .....	6
1.3 Aikarajaus ja kysymyksenasettelu.....	8
1.4 Lähdeaineistot ja tutkimuksen lähestymistavat.....	12
Varsinaisasiain pöytäkirjat.....	12
Muu asiakirja-aineisto.....	13
Sanomalehdet.....	14
Tutkimuksen lähestymistavat.....	14
<b>2 Kieltolaki Kouvolassa</b> .....	<b>17</b>
2.1 Kouvolaisten suhde alkoholiin.....	17
2.2 Kieltolain valvonta Kouvolassa.....	20
2.3 Kouvolan Sanomien kieltolakiuutisointi.....	26
2.4 Yleiskuva alkoholin kuljetuksesta Kouvolassa.....	29
<b>3 ”Luvottomasta spriin kuljetuksesta syytettynä”</b> .....	<b>32</b>
3.1 Alkoholin kuljettajan muotokuva.....	32
3.2 Renkejä vai isäntiä, rikollisliigoja vai yksityisyrittäjiä?.....	41
3.3 Naiset kuljettajina.....	48
<b>4 ”Poliisikonstaapeli takavarikoi asemalla Kouvolan kauppalassa 10 litraa spriitä”</b> .....	<b>51</b>
4.1 Kuljetetun alkoholin määrä ja kuljetustavat.....	51
4.2 Omiksi tarpeiksi ja myyntiin – kuljetusten motiivit.....	59
4.3 Etelän rannikkokaupungeista sisämaahan – kuljetusreitit.....	61
4.4 Kieltolain loppu.....	68
<b>5 Tuomiokirjat alkoholikuljetusten kuvaajina</b> .....	<b>70</b>
5.1 Kieltolain arkistolähteet.....	70
5.2 Tuomiokirjojen lähdearvo alkoholikuljetusten tutkimisessa.....	72
5.3 Valkealan käräjäkunnan aineiston ominaispiirteet.....	77
<b>6 Päättäjä – Viina liikkui Kouvolassa</b> .....	<b>80</b>
<b>7 Lähteet</b> .....	<b>86</b>
<b>8 Liitteet</b> .....	<b>95</b>

## 1 Johdanto

Jo lyhyt lainaus poliisikuulustelupöytäkirjasta kiteyttää monta tärkeää seikkaa Kouvolassa kieltolakiaikana kiinnijääneiden ja Valkealan käräjillä käsiteltyjen alkoholikuljetusten kaavasta:

*”Sitten kun poliisikonstaapelit A. Hyvärinen ja Kalle Rihu olivat elokuun 31. p:nä 1928 klo 15.10 Kouvolan asemalla takavarikoineet talolliselta J.K.:lta 25 litraa spriitä, toimitettiin asiassa kuulustelu, jossa ilmeni seuraavaa: [...] Asiasta kuultuna kertoo kuljettaneensa spriin Kotkasta aikomuksella viedä se Mäntyharjuun omiksi tarpeikseen.”<sup>1</sup>*

Satunnaisesti tuomiokirjoista valitusta ja näin alkuun aiheeseen johdattelevasta tapauksesta voi työn jatkoa varten poimia muutamat olennaiset tiedot: poliisikonstaapelit, Kouvolan asema, talollinen, 25 litraa spriitä, Kotka, Mäntyharju, omiksi tarpeikseen. Näillä kaikilla tiedoilla on oma oleellinen osansa tässä tutkimuksessa ja niiden pohjalta hahmotellaan jatkossa alkoholikuljetusten ja -kuljettajien Kouvolalle ominaista luonnetta 1920-1930-lukujen taitteessa. Edustaako esimerkki Kouvolalle tyypillistä kuljetustapausta? Vain onko se sittenkin vain yksi puoli monimuotoisesta kuljetustoiminnasta?

### 1.1 Kieltolaki, salakuljetus ja niiden tutkiminen

Suomessa astui voimaan 1.6.1919 alkoholin täyskielto, jonka myötä kiellettiin kaikkien yli 2 tilavuusprosenttia alkoholia sisältävien aineiden valmistus, maahantuonti, myynti, kuljetus ja varastossapito. Erikseen rikoslaissa rangaistiin myös juopumuksesta. Alkoholin käyttö oli sallittua ainoastaan lääkinnällisiin, teknisiin ja tieteellisiin tarkoituksiin ja kieltolain myötä alkoholipitoisten aineiden valmistuksesta ja maahantuonnista tuli valtion yksinoikeus.<sup>2</sup> Lakia korjailtiin ja tiukennettiin täytäntöönpanon jälkeen muutama otteeseen. Hallituksen ehdotuksessa vuoden 1921 valtiopäiville esitettiin päähuomion kohdentamista alkoholin maahantuontiin ja valmistukseen, sillä niistä riippuivat kuljetus, myynti ja varastointi<sup>3</sup>. Jo vuonna 1921

---

<sup>1</sup> MMA Valkealan ym. pitäjien syyskäräjät 1928, §1014.

<sup>2</sup> Suomen asetuskokoelma 1917 n:o 29 ja 1919 n:o 66.

<sup>3</sup> Hannula 1981, 112.

tiukentui juopumuspykälä ja seuraavana vuonna astui voimaan kovennettu kieltolaki<sup>4</sup>. Tämänkin jälkeen lain pykälää tarkennettiin ja tiukennettiin vuosikymmenen kuluessa, kunnes vuonna 1931 korotettiin ylimmän sallitun alkoholipitoisuuden raja 2,8 tilavuusprosenttiin ja höllennettiin juopumuspykälää<sup>5</sup>. Lopullisesti tiensä päähän kieltolaki tuli vuonna 1932, jolloin eduskunta kumosi sen neuvoo-antavan kansanäänestyksen jälkeen.

Kieltolaki ei tarkoituksestaan huolimatta onnistunut kitkemään suomalaisten alkoholihaluja<sup>6</sup>. Alkoholien saatavuudesta pitivät huolen salakuljettajat, jotka toivat Suomeen viinaa meriteitse. Saksa ja Viro olivat kieltolakiaikana suurimpia alkoholien kotimaita, joista viinaa toimitettiin Suomen rannikon tuntumaan<sup>7</sup>. Yleisesti on arvioitu, että 1920-luvun lopulle tultaessa Suomeen rahdattiin vuosittain noin 5-6 miljoonaa litraa viinaa. Tästä määrästä viranomaisten saaliiksi päätyi arvioiden mukaan noin 10 prosenttia.<sup>8</sup> Valtaosa Suomeen salakuljetetusta alkoholista oli spriitä, mutta pienempiä määriä tuotiin myös muita alkoholijuomia, esimerkiksi konjakkia, viskiä ja viinejä<sup>9</sup>. Osa juomista jäi rannikkolaisten iloksi ja tarpeiksi, osa taas jatkoi matkaansa sisämaahan kuljettajien avustuksella.

Salakuljetus oli järjestäytyneitä toimintaa, joka toimi portaittain. Hierarkiassa ylimpänä olivat toiminnan rahoittajat, joita kutsuttiin pirtuisänniksi tai pirtukuninkaiksi. He eivät tavallisesti osallistuneet käytännön kuljetustoimintaan, vaan he vastasivat salakuljetuksen organisoimisesta ja rahoittamisesta. Pirtuisännillä oli yhteyksiä ulkomailla sijainneisiin laillisiin alkoholitehtaisiin, joiden viinaa Suomeen tuotiin ja salakuljetus tapahtui isäntien omistamilla laivoilla ja veneillä. Pirtuisäntien alapuolella hierarkiassa olivat rannikoiden ja saaristojen salakuljettajat, jotka kävivät veneillä hakemassa alkoholia isoista laivoista. He kuljettivat viinaa maksua vastaan rannikolle ja

---

<sup>4</sup> Suomen asetuskokoelma 1922 n:o 158.

<sup>5</sup> Suomen asetuskokoelma 1931 n:o 161. Kieltolain pykälästä on kirjoittanut myös Tuominen 1981, 58-59.

<sup>6</sup> Suomalaisten suhdetta alkoholiin 1700-luvulta lähtien ovat käsitelleet esim. Peltonen 1997 sekä Mäntylä 1985 ja 1995. He ovat keskittyneet tutkimuksissaan mm. juopumukseen, viinan kotipoltoon, alkoholirajoituksiin sekä alkoholin ja rikollisuuden suhteeseen.

<sup>7</sup> Alkoholien tuontimaista ja kaupungeista ks. esim. Kallenautio 1979, 19; Pullat 1993, 12-13; Filpus 2001, 22-23.

<sup>8</sup> Salakuljetetun spriin määrä perustuu tullihallituksen arvioon vuonna 1928 (Heikkinen 1994, 396). Tullihallituksen arvioon on nojaututtu myös salakuljetustutkimuksissa. Myös arviot viranomaisten haltuun päätyneestä spriimäärästä eivät eri tutkimuksissa juuri eroa toisistaan (esim. Filpus 2001, 24; Kallenautio 1979, 19-21).

<sup>9</sup> Heikkinen 1994, 402; Jyläskoski 1976, 9 ja 42; Tuominen 1981, 60.

saariin, joihin lasti saatettiin kätkeä myöhempää jälleenmyyntiä tai kuljetusta varten. Salakuljetuksen kolmas lenkki olivat maissa toimineet alkoholin kuljettajat, jotka toimittivat viinaa pitkälle sisämaahan asti.<sup>10</sup> Tässä tutkimuksessa suurin mielenkiinto kohdistuukin salakuljetushierarkian alimpaan ryhmään eli sisämaan kuljettajiin, joita kutsuttiin rengeiksi. He toimittivat alkoholia sisämaassa toimineiden isäntien varastoihin tai viinan käsikauppiaille. Salakuljetuksen järjestäytyminen lisääntyi kieltolain kuluessa niin, että vuoden 1924 tienoilla toiminnassa oli havaittavissa ammattimaista luonnetta<sup>11</sup>.

Kuljettajilla oli monia erilaisia tapoja viedä viinaa eteenpäin sisämaassa. Kieltolain alkupuolella alkoholikanisterit kulkivat kantomiesten olalla säkeissä, hevoskyytiä hyödynnettiin, polkupyörällä sai kuljetettua pieniä määriä ja junaan viinaa tuotiin matkalaukuissa. Kuljettamisen nopeuttamiseksi ja suurempien määrien välittämiseksi vakiintuivat henkilö- ja kuorma-autot alkoholikuljetusten kulkuneuvoiksi.<sup>12</sup> Saattoipa viinan kuljettaja käyttää hyväkseen myös takseja<sup>13</sup>. Virosta maahantuotu sprii liikkui aluksi 25 litran tynnyreissä, mutta pian siirryttiin helpommin kuljetettaviin 10 litran peltikanistereihin. Niiden lisäksi oli valittavana pienempiä 1 litran, ½ litran ja ¼ litran peltikanistereita.<sup>14</sup>

Seuraavassa taulukossa on eritelty eri kieltolakirikoksista tuomittuja rangaistuksia. Taulukosta on nähtävissä, että ylivoimaisesti eniten tuomioita langetettiin varastossapidosta. Toiseksi eniten rangaistiin myynnistä, josta sai verrattain usein myös vankeustuomioita. Paljastuneet kuljetusrikokset sijoittuvat kolmanneksi. Maahantuonti johti kuljetusta huomattavasti harvemmin tuomioihin, mutta vankeustuomioita siitä sai selvästi enemmän kuin kuljetuksesta, josta selvisi tavallisimmin sakoilla.

---

<sup>10</sup> Salakuljetuksen organisoitumisesta ja sen toiminnasta ks. esim. Filpus 2001, 75-77; Pullat 1993, 57-60; Valtokari 1999, 50; Dahl 2003, 50.

<sup>11</sup> Pullat 1993, 36; Ahtokari 1972, 64.

<sup>12</sup> Sorsa 1991, 1; Pullat 1993, 83.

<sup>13</sup> Halme & Seppänen 2009, 73-74.

<sup>14</sup> Sorsa 1991, 3; Rasinaho 2006, 32-33.

**Taulukko 1. Eri kieltolakirikoksista tuomittujen rangaistusten laatu koko maassa vuosina 1922-1932.**

Vuosi	Valmistus		Tuonti		Myynti		Kuljetus		Varastointi	
	Vank.	Sakk.	Vank.	Sakk.	Vank.	Sakk.	Vank.	Sakk.	Vank.	Sakk.
1922	131	2139	2	273	109	1890	10	945	13	5836
1923	132	1845	20	584	146	2204	18	1887	11	8939
1924	59	805	23	425	167	2303	32	2150	11	7666
1925	57	624	24	547	325	2998	46	2998	22	10930
1926	79	683	48	679	344	2847	60	1473	23	8172
1927	90	542	96	904	452	3131	56	1838	27	9595
1928	91	760	177	1468	408	2831	87	2324	30	9613
1929	130	1057	172	1735	496	2979	115	2839	40	11759
1930	133	980	227	1544	488	3468	131	3117	39	12904
1931	179	1329	242	1117	450	3140	150	2584	46	12869
1932	83	504	72	202	233	1415	42	923	11	4490

Lähde: Alkuperäinen taulukko teoksessa Verkko 1942, 9.

Kieltolaki ja alkoholiasiat ovat kiinnostaneet tutkijoita kiitettävästi, mikä asettaa haasteen oman tutkimusaukon löytämiseen. Pohjaa suomalaiselle alkoholikulttuurille on luonut Ilkka Mäntylä 1700-luvun alkoholipoliittisia oloja valaistessaan. Hänellä keskiössä ovat olleet erityisesti viinanpoltto, alkoholia koskevat rajoitukset ja juoppous. 1800-luvun loppupuolelle tultaessa oli raittiusaate saavuttanut suosiota, joten raittiusaate ja -liike ovat olleet yksi tärkeä kiinnostuksen kohde tutkimuksissa<sup>15</sup>. 1900-luvun alkoholitutkimuksissa kieltolaki on ollut pääosassa. Sen poliittiseen puoleen on perehtynyt erityisesti Jorma Kallenautio, kun taas Matti Peltonen on tuonut esille kieltolain mentaalista ja sosiaalista puolta. Lyhyemmissä tutkimuksissa osansa saavat niin kieltolain valvonta<sup>16</sup>, alkoholin myynti<sup>17</sup> kuin lehdistökirjoittelukin<sup>18</sup>. Kenties eniten on kuitenkin kirjoitettu salakuljetuksesta tarkoittaen erityisesti alkoholin maahantuontia, jota on lähestytty erityyppisistä näkökulmista. Niin Suomenlahden kuin Perämeren rannikon salakuljetustoimintaa on tutkittu ja niistä on kirjoitettu sekä viranomaislähteitä käyttäen että muistitietoa hyödyntäen<sup>19</sup>. Viranomaislähteistä käyvät ilmi vain

<sup>15</sup> Raittiusaateesta ks. esim. Sulkunen 1986; Hytönen 1930; Karpio 1938.

<sup>16</sup> Varis 2003.

<sup>17</sup> Rasinaho 2006.

<sup>18</sup> Immonen 1958.

<sup>19</sup> Esim. Pullat 1993; Filpus 2001; Dahl 2003; Valtokari 1999; Jyläskoski 1976.

kiinnijääneet tapaukset, joten muistitiedon avulla on saatu kuuluviin salakuljettajien ääni ja tietoa myös viranomaisilta huomaamatta jääneestä toiminnasta. Toisaalta muistitietoa on saatavissa myös viranomaisnäkökulmasta.

Paljon on siis jo selvitetty: mitä uutta aiheeseen pystyisi lisäämään? Salakuljetuksesta on kerrottu runsain mitoin jännittäviä kertomuksia, mutta tällöin valokeilassa on ollut nimenomaan maahantuonti. Kuuluisille salakuljettajille, kieltolakiajan sankareille, on annettu päärooli, mutta alkoholia sisämaahan kuljettaneet rengit ovat jääneet vähemmälle huomiolle. Alkoholin kuljettamisesta sisämaahan ja siihen käytetyistä reiteistä on olemassa vain hajanaisia viittauksia. Koska sisämaan kuljetus ja reitit ovat toistaiseksi kieltolakirikollisuuden vähän selvitettyjä alueita, asetetaan ne seikat tässä tutkimuksessa suurennuslasin alle. Näkökulma on mikrohistoriallinen: tutkimuksen keskiössä on joukko alkoholin kuljettajia, jotka historian tutkimus muutoin on tavallisesti sivuuttanut. Mikrohistoriaan viittaavat myös yksittäiset kertomukset, joita tuomiokirjoista on poimittu mukaan.<sup>20</sup>

Suuntaviivoja työhön ovat antaneet viinan liikkumista sisämaassa sivuavat tutkimukset. Kari Filpus on selvittänyt Perämeren rannikon salakuljetustoimintaa ja hän raottaa samalla alkoholin kulkeutumista rannikolta eteenpäin. Samaan tapaan Raimo Pullatin Viron ja Suomen väliseen alkoholin salakuljetukseen keskittyvässä tutkimuksessa viitataan lyhyesti sisämaan kuljetukseen. Heidän lisäksi Johanna Hämäläinen on ottanut lähitarkasteluun pro gradu -työtä tehdessään löytämänsä mielenkiintoisen Viitasaarella tapahtuneen autokuljetuksen vaiheet. Jorma Sorsan kokoamasta Kymenlaakson alkoholin kuljetusta koskevasta haastattelukokoelmasta on saatu tähän työhön arvokasta kuljettajien näkökulmaa viranomaislähteiden rinnalle. Kouvolan paikallishistoriasta on Veikko Talvi kirjoittanut kaksi osaa, joista erityisesti jälkimmäinen on ollut suurta hyötyä tutkimusta tehtäessä. Talvi on käsitellyt lyhyesti Kouvolan kieltolakiaikaa käyttäen lähteinään kauppalanhallituksen ja raittiuslautakunnan pöytäkirjoja sekä sanomalehtiä. Tutkimuksen lähtökohtien, lähteiden lukemisen ja menetelmien asettamisessa on tukena toiminut yleisluontoinen historian menetelmäkirjallisuus, lähdeaineistoja käsittelevä kirjallisuus sekä kriminologiaan ja oikeushistoriaan johdattavat menetelmäkirjat ja tutkimukset. Innostusta on herättänyt erityisesti Kalle Aution pro gradu -työ Jämsän käräjillä, josta

---

<sup>20</sup> Peltonen 1999, 9-21.



löytyy monia yhtymäkohtia tämän tutkimuksen aiheen käsittelyyn. Autio on käyttänyt lähdeaineistonaan 1900-luvun alun tuomiokirjoja ja myös hänen työnsä kuuluu arkistohallinnan maisteriohjelmaan. Erityisesti tuomiokirjatutkimukseen liittyen on hänen työnsä tarjonnut ideoita ja vertailupohjaa, sillä tuomiokirjojen käyttöön opastava menetelmäkirjallisuus kohdistuu lähinnä vanhempiin aikoihin<sup>21</sup>.

## 1.2 Kouvola 1900-luvun alkupuolella

Kouvolan kylä oli vielä 1900-luvun puolelle tultaessa osa laajempaa Valkealan pitäjää, vaikka se oli vähitellen alkanut muovautua omaksi keskittymäkseen. Suuri rooli Kouvolan elävöitymisessä oli rautateillä. Jo vuonna 1870 Riihimäen-Pietarin radan valmistuttua junat kulkivat Kouvolan poikki, mutta rautatieasemaa ei Kouvola vielä saanut<sup>22</sup>. 1880-luvulla suunniteltavana oli Savon radan rakentamissuuntaa ja radan lähtöpaikaksi valikoitui lopulta Kouvola. Pian päätöksen jälkeen suunniteltiin rata ulottaa aina rannikolle Kotkaan asti. Savon radan rakentaminen oli Kouvolalle piristysruiske, josta alkoi nuoren rautatiepaikkakunnan kehittyminen uudeksi Kymenlaakson keskuspaikaksi, jonne vähitellen hakeutui enenevässä määrin sekä väestöä sekä liiketoimintaa.<sup>23</sup>

Jo rautateiden rakentamisen aikoihin oli teollistuminen käynnissä Kouvolan ympäristössä ja lähiseudulle virisi erityisesti puunjalostusteollisuutta. Kouvolasta ei kuitenkaan koskaan tullut teollisuus- ja tehdasaluetta, vaan puunjalostus keskittyi Valkealan pitäjän muihin kyliin. Sen sijaan Kouvolasta muodostui liiketoiminnan keskus, jonne kauppiat ja muut liikkeenharjoittajat pesiytyivät. Kauppaelämää elähdyttämään sai Kouvola toripäivät ja myös kuukausittaisia markkinoita järjestettiin.<sup>24</sup>

Kun Kouvolasta alkoi rautateiden ja liiketoiminnan myötä muodostua oma erillinen keskittymänsä Valkealan pitäjästä, heräsivät kouvolaalaisten itsenäistymishaaveet. Itsenäisyyden kannatus ei vielä 1900-luvun alkuvuosina ollut riittävää ja ensimmäinen kauppala-anomus kaatui lopulta senaatissa. Takaisku ei kuitenkaan lannistanut itsenäisyyspyrkimyksiä, vaan kauppalan sijaan Kouvolasta muodostettiin taajaväkinen

---

<sup>21</sup> Menetelmäkirjallisuudessa on keskitytty erityisesti 1600- ja 1700-lukujen tuomiokirjojen käyttöön historian tutkimuksen lähteinä. Tästä esimerkkinä mm. Korhonen 1945 ja Virrankoski 1970.

<sup>22</sup> Talvi 1984, 17.

<sup>23</sup> Talvi 1984, 18-21 ja 25.

<sup>24</sup> Talvi 1984, 70-71 ja 119-126.

yhdyskunta vuonna 1917. Kouvolan vanavedessä Valkelan suurkunnasta jakautui pian myös Kuusankoski omaksi alueekseen. Kouvola sai kunnallisen itsenäisyyden Valkealasta lopulta vuonna 1922 ja seuraavana vuonna Kouvolaalle myönnettiin kauppalan oikeudet. Näin vanha yhtenäinen Valkealan kunta oli jakautunut kolmeen osaan; maatalousvaltaiseen Valkealaan, teollistuneeseen Kuusankoskeen ja liiketoiminnalliseen Kouvolaan.<sup>25</sup> Yhteistyö itsenäistyneiden kuntien kesken jatkui edelleen muun muassa oikeudenhoidon ja poliisitoimen alueilla.

Mikä sitten tekee Kouvolaan mielenkiintoisen ja tutkimisen arvoisen kohteen kieltolaki- ja alkoholin kuljetusta ajatellen? Veikko Talvi on kirjoittamassaan paikallishistoriassa maininnut Kouvolan olleen merenrannikolta sisämaahan suuntautuneen alkoholin kuljetuksen läpikulkupaikka<sup>26</sup>. Onhan Kouvolan sijainti kuljetustoimintaan varsin otollinen. Se sijaitsee sisämaassa Kaakkois-Suomessa Pohjois-Kymenlaakson alueella, jonne on rannikolta verrattain lyhyt matka. Esimerkiksi Kotkasta ja Haminaan on Kouvolaan matkaa noin 50 kilometriä. Kotkan ja Haminan kaltaisten perinteisten satama- ja kauppa-alueiden läheisyys tuo tutkimukseen oman mielenkiintonsa, sillä Suomenlahden rannikolla viinaa nostettiin ahkerasti maihin ja sieltä on lähdetty viemään viinaa eteenpäin. Loviisan ja Kotkan saaristo onkin ollut yksi salakuljettajien kantapaikoista<sup>27</sup>.

Toisekseen alkoholin kuljettamista ovat edesauttaneet otolliset liikenneyhteydet. Edellä todettiin Savon radan merkitys Kouvolan elävöitymiseen ja se on samalla yksi hyvin potentiaalinen reitti viinan kuljetukseen pohjoisemmaksi. Rata on lähtenyt Kotkasta, kulkenut Kouvolan poikki ja jatkunut kohti Savoaa. Toinen mielenkiintoa herättävä rautatiereitti on kulkenut Helsingistä Kouvolan poikki kohti Pietaria. Miksei siis olisi mahdollista, että rannikolla sijainneesta Helsingistä vietiin alkoholia kohti itää<sup>28</sup>? Rautateiden lisäksi Kouvolaan halkoivat maantiet, joten viinaa on pystytty kuljettamaan kätevästi myös autoilla.

Kouvolan väestö lisääntyi rautateiden rakentamisen myötä ja asukkaita saapui paikkakunnalle eri puolilta maata. Kauppalan alkuvuosina asukaslukua lisäsi niin syntyvyys kuin muuttoliike, mikä aikalaisten mielestä oli merkki alueen kasvukyvystä.

<sup>25</sup> Talvi 1984, 276; 282-283; 367-374.

<sup>26</sup> Talvi 1984, 455.

<sup>27</sup> Pullat 1993, 83. Laajemmin salakuljettajien maahantuontipaikoista 81-90.

<sup>28</sup> Helsinki oli Suomeen suuntautuneen salakuljetuksen keskus (Rasinaho 2006, 18-19.)

Vakinaisten asukkaiden lisäksi Kouvolassa liikkui monia tilapäisiä oleskelijoita eikä kaikkia paikkakunnalla viivähtäneitä tästä syystä saatu merkittyä kirjoihin. Liikkuvuus toi näin oman piirteensä Kouvolan väestöoloihin. Vuoteen 1929 tultaessa Kouvolassa oli asukkaita 4693 ja seuraavalla vuosikymmenellä asukasmäärä vähitellen lisääntyi.<sup>29</sup> Kouvola oli 1920-luvulla kehittyvä ja eloisa alue niin liike-elämänsä kuin väestönsä puolesta. Jo Kouvolan vakinaiseen asukasphajaan sisältyi monta potentiaalista alkoholin kuljettajaa, mutta yhtä hyvin liikenneyhteyksien ja liikkuvuuden myötä kasvaa todennäköisyys vieraspaikkakuntalaisten harjoittamaan kuljetustoimintaan.

Vaikka tarkasteltavana on paikallisesti rajattu alue, on aiheella luonnollisesti kytköksiä laajempiin kokonaisuuksiin. Alkoholin salakuljetus perustuu eri toimijoiden ketjulle, jossa viina on matkannut ulkomailta Suomen rannikolle ja edelleen sisämaahan. Eikä Kouvola suinkaan ole ainoa paikkakunta, jonka editse viinaa on virrannut. Vertailukohtaa Kouvolalle on haettu muista paikkakunnista, joiden alkoholin kuljetusta on tutkimuskirjallisuudessa raapaistu. Paikallinen aihe ei ole ainoastaan maantieteellisesti rajoittunut, vaan tietyn alueen tapahtumat ovat sattuneet sen sisällä vaikuttaneille ihmisille<sup>30</sup>. Tapahtumat eivät siis ole riippuvaisia pelkästä alueesta, vaan ihmiset ovat ne aiheuttaneet. Tässä tapauksessa kyseessä ovat Kouvolan kauppalaassa alkoholia kuljettaneet henkilöt, olivat he paikallisia tai eivät.

### **1.3 Aikarajaus ja kysymyksenasettelu**

Tutkimuksessa perehdytään Kouvolassa paljastuneisiin alkoholin kuljetustapauksiin vuosina 1928-1931. Valittu ajanjakso ei toki ole ainoa vaihtoehto aiheen tarkasteluun. Jos aihe rajattaisiin kieltolain voimassaolon mukaan, saisi koko kieltolain aikaisesta alkoholin kuljetuksesta mahdollisimman kattavan kuvan. Perusteet työhön valittuun tutkimusjaksoon pohjautuvat niin kieltolain aikaisen alkoholin salakuljetuksen laajuuden muutoksiin kuin yhteiskunnan rakenteisiin. Vuosina 1928-1931 olivat alkoholiaineiden luvattomasta maahantuonnista annetut tuomiot korkeimmillaan ja myös salakuljetuskirjallisuudessa 1920-luvun loppuvuosia ja 1930-luvun alkuvuosia on nimitetty suuriksi salakuljetusvuosiksi<sup>31</sup>. Alla olevasta taulukosta ilmenevät alkoholin

---

<sup>29</sup> Talvi 1984, 451-453.

<sup>30</sup> Renvall 1983, 263 (laajemmin paikallisesti rajoitetusta aiheesta 262-283).

<sup>31</sup> Rasinaho (2006, 26) nimittää vuosia 1928-1931 suuriksi salakuljetusvuosiksi. Jyläskoski (1976) on laajentanut nimityksen kattamaan myös vuodet 1932-1933. Vuosikymmenen vaihteen salakuljetusta on kutsuttu myös pirtusodaksi (esim. Jyläskoski 1927 ja Pullat 1993).

maahantuonnista ja kuljetuksesta tuomittujen lukumäärät vuosina 1922-1932. Maahantuontia mukaillen olivat vuodet 1928-1931 myös kuljetuksen huippuvuosia, jolloin tuomioiden määrä lähti kahden edellisen vuoden notkahduksen jälkeen huomattavaan kasvuun.

**Taulukko 2. Alkoholin luvattomasta maahantuonnista ja kuljetuksesta tuomitut koko maassa vuosina 1922-1932.**

<b>Vuosi</b>	<b>Maahantuonnista tuomitut</b>	<b>Kuljetuksesta tuomitut</b>
1922	549	1023
1923	673	2007
1924	491	2286
1925	576	2382
1926	737	1643
1927	1009	1950
1928	1653	2492
1929	1912	3391
1930	1785	3372
1931	1373	2815
1932 (1.1.-4.4.)	277	990

Lähde: Alkuperäiset taulukot teoksessa Verkko 1942, 5-6.

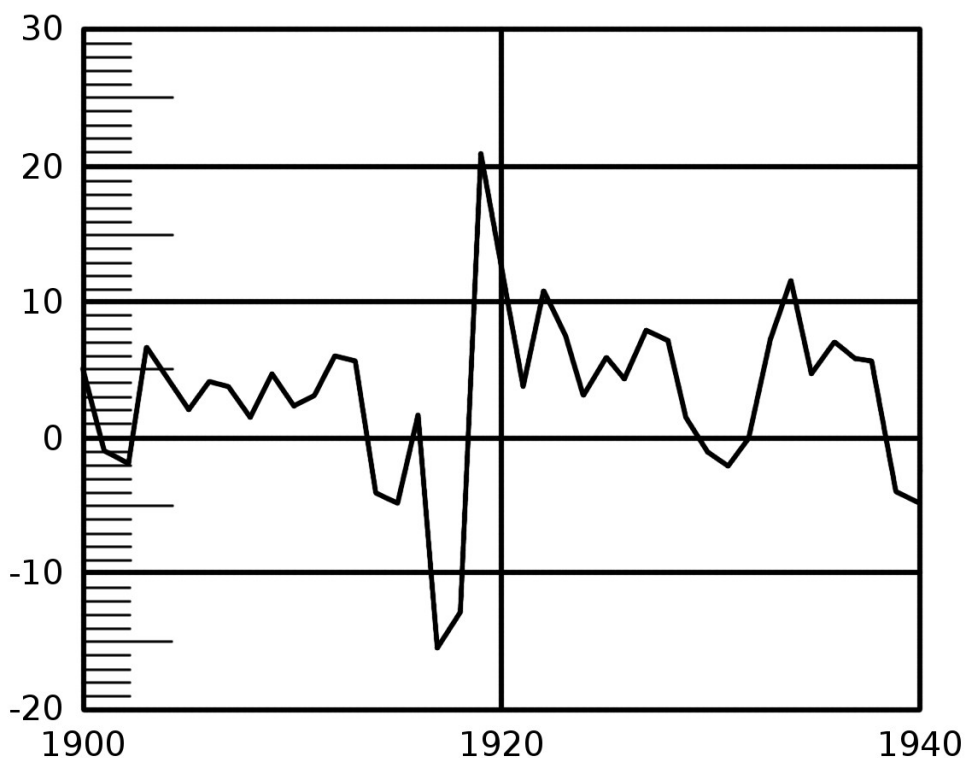
Vuosikymmenten taitteessa koetteli Suomea myös yleismaailmallinen talouslama, jonka vaikutukset alkoivat näkyä vuonna 1928. Maatalouden sato oli tuolloin heikko, rahamarkkinat kiristyivät ja BKT laski. Laman aikana työttömyys lisääntyi ja palkkasummat pienenivät. Uusi nousu alkoi jälleen vuonna 1932.<sup>32</sup> Historiallisessa kriminologiassa taloudellisella tilanteella on perinteisesti selitetty rikollisuutta ja sen muutoksia<sup>33</sup>. Salakuljettajilta kerätyssä muistitiedossa mainitaankin taloudelliset vaikeudet ja salakuljetuksen tuomat lisäansiot yhtenä pääsyyinä, jonka takia viinakuljetuksiin ryhdyttiin<sup>34</sup>. Heikon työllisyystilanteen vuoksi salakuljetus antoi mahdollisuuden taloudelliseen toimeentuloon. Seuraavat kaksi kuviota havainnollistavat BKT:n ja työllisyyden notkahdukset 1920-1930-lukujen taitteessa.

<sup>32</sup> Hjerppe 1988, 45; 87-91; 294; 297. Ahvenainen & Vartiainen 1982, 187.

<sup>33</sup> Rajala 2004, 16.

<sup>34</sup> Esim. Dahl 2003, 98-99; Valtokari 1999, 106.

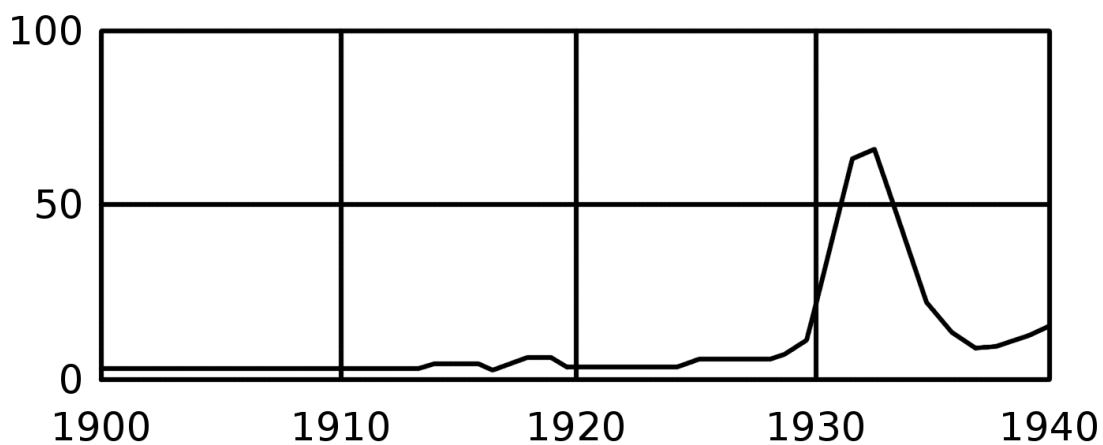
**Kuvio 1. Bruttokansantuotteen vuotuismuutokset 1900-1940, %.**



Lähde: Alkuperäinen kuvio Hjerppe 1988, 53.

**Kuvio 2. Työttömien määrä Suomessa 1900-1940, 1000 henkilöä.**

1000 henkilöä



Lähde: Alkuperäinen kuvio Tilastokeskuksen verkkosivuilla osoitteessa <http://www.stat.fi/tup/verkkokoulu/data/tvt/07/10/index.html>

Tässä tutkimuksessa taloudellinen lama ja lisääntynyt salakuljetus muodostavat kontekstin, jossa alkoholin kuljetusta selvitetään paikallisesti rajatulla alueella.

Historian tapahtumat eivät ole koskaan toisistaan irrallisia, vaan suuremman kokonaisuuden osia. Puhutaankin rakennekokonaisuudesta, jolla tarkoitetaan toisiinsa suhteessa olevien ilmiöiden joukkoa.<sup>35</sup> Alkoholin kuljetus ei tämän ajattelutavan mukaan ole tapahtunut irrallaan muusta vallinneesta taloudellisesta, sosiaalisesta ja poliittisesta ilmapiiristä ja kuljetusta edesauttavista toimenpiteistä. Mitä enemmän Suomeen on tuotu ulkomailta viinaa, sitä suurempi mahdollisuus on ollut alkoholin kuljettamiseen eteenpäin. Samoin heikentynyt taloudellinen tilanne ja työttömyys ovat ajaneet ihmisiä tienaamaan rahaa laittominkin keinoin.

Tutkimus sisältää kaksi päätutkimuskysymystä, jotka jakaantuvat pienempiin ja yksityiskohtaisempiin tutkimuskysymyksiin.

Ensinnäkin kysytään, millainen on ollut Kouvolassa kiinnijäänyt alkoholin kuljettaja. Mielenkiinnon kohteina ovat kuljettajan sukupuoli, ikä ja siviilisääty sekä ammatti ja varallisuus. Kuljettajan kotipaikkakunnan selvittäminen kertoo siitä, ovatko toimintaa harrastaneet paikalliset vai ulkopaikkakuntalaiset. Aiempia tuomioita tarkastelemalla voi päätellä, onko kuljettajana toiminut ensikertalainen vai jo useampaan kertaan rangaistu taparikollinen. Lopuksi tarkastellaan, voiko ilmitulleiden tapausten perusteella tehdä johtopäätöksiä järjestäytyneestä toiminnasta ja renki-isäntä -jaottelusta.

Toisekseen kysytään, mitkä ovat olleet alkoholin kuljetuksen tavat ja motiivit Kouvolassa. Millä keinoin kuljettajat ovat vieneet alkoholia eteenpäin ja kuinka paljon viinaa on ollut mukana? Kuljettajan kiinnijääminen on myös mielenkiinnon kohteena. Kuljettamisella on aina ollut motiivi ja tavoite, joita pyritään mahdollisuuksien mukaan selvittämään. Erityinen mielenkiinto kohdistuu kuljetusreitteihin eli mistä kuljettajat ovat saaneet viinansa ja mikä on ollut heidän tavoittelemansa määränpää.

Tutkimuskysymysten avulla on tarkoitus muotoilla kuva laittomasta alkoholin kuljetuksesta Kouvolassa 1920-1930-lukujen taitteessa. Saatava kuva perustuu niihin tapauksiin, jotka ovat päätyneet viranomaisten tietoisuuteen ja oikeuskäsittelyyn. Piilorikollisuuden osuus alkoholin kuljetuksessa ja kieltolakirikollisuudessa on ollut huomattava, kuten alussa mainittu salakuljetetun viinan ja viranomaisten takavarikoiden arvioitu suhde kertoi. Piilorikollisuudeksi on määritelty sellainen rikollisuus, joka ei näy

---

<sup>35</sup> Renvall 1983, 335 (laajemmin rakenteiden selvittämisestä 333-349).

oikeuslähteissä eikä rikostilastoissa. Sen olemassaolo jättää kuvan kokonaisrikollisuudesta puutteelliseksi<sup>36</sup>. Tästä syystä täysin kattavaa ja todellisuutta vastaavaa kuvaa kieltolakirikoksista ei pystytä antamaan.

Selvyyden vuoksi työssä on tehty ero kahdelle oleelliselle termille, salakuljetukselle ja kuljetukselle. Tutkimuksessa käytetään ilmaisua alkoholin kuljetus, jolla tarkoitetaan nimenomaan alkoholin liikkumista sisämaassa. Valintaa puoltaa rikosnimike, joka kyseiselle toiminnalle on ollut alkoholin laitton kuljetus. Sen sijaan alkoholin salakuljetus on oikeuden asiakirjoissa viitannut maahantuontiin. Tästä syystä salakuljetuksella tarkoitetaan jatkossa ainoastaan alkoholin maahantuontia. Alkoholin kuljetuksella on aikaisemminkin viitattu tutkimuksissa juuri sisämaan kuljetuksiin<sup>37</sup>. Toisaalta tutkimuskirjallisuudesta löytyy myös esimerkki, jossa kaikki alkoholin välittäminen on niputettu salakuljetus-termin alaisuuteen<sup>38</sup>.

#### **1.4 Lähdeaineistot ja tutkimuksen lähestymistavat**

##### **Varsinaisiasiain pöytäkirjat**

Tutkimuksen pääasiallisena alkuperäislähteinä toimivat Lappeen tuomiokuntaan kuuluvan Valkealan kärjäkunnan lakimääräisten talvi- ja syyskäräjien varsinaisiasiain pöytäkirjat vuosilta 1928-1931. Tarkasteluun on otettu mukaan myös välikäräjillä käsitellyt kuljetustapaukset. Tutkimuksessa läpikäytävät oikeusjutut on poimittu tuomiokirjojen tuomioluetteloiden perusteella. Niistä on aluksi otettu mukaan kaikki jutut, joissa on rikosnimikkeenä ollut alkoholin kuljetus. Koska käräjillä käsiteltiin sekä Kouvolassa että Valkealassa tapahtuneita rikoksia, on juttujen tarkemmassa läpikäynnissä tiputettu tarkastelusta pois Valkealassa kiinnijääneet kuljetukset<sup>39</sup>. Tutkimuksen lähdeaineistoksi muodostui lopulta 119 kuljetustapausta. Jokainen kuljetus on laskettu mukaan vain kerran, vaikka osa oli käräjillä esillä useampaan otteeseen. Vastaavaa menettelyä on tuomiokirjatutkimuksissa käytetty pääsääntöisesti

---

<sup>36</sup> Piilorikollisuudesta Anttila & Törnudd 1983, 63-69. Piilorikollisuutta ja kokonaisrikollisuuden jaottelua on käsitellyt myös Laitinen & Aromaa 1994, 38-46.

<sup>37</sup> Termiä alkoholin kuljetus ovat tutkimusartikkeleissaan käyttäneet esim. Hämälinen 2000 ja Silpola 2007.

<sup>38</sup> Näin on tehnyt Kari Filpus (2001) Perämeren rannikkoa koskevassa tutkimuksessaan, jossa hän käsittelee alkoholin maahantuonnin lomassa myös alkoholin kuljetusta Perämeren rannikon lähiseuduilla sisämaassa.

<sup>39</sup> Vuoteen 1928 asti käsiteltiin käräjillä myös Kuusankosken asiat, jotka on myös karsittu joukosta pois.

aikaisemminkin<sup>40</sup>. Mainittakoon vielä, että tutkimus kattaa sellaiset alkoholikuljetukset, jotka on käsitelty alimmassa oikeusasteessa. Ylemmissä oikeusasteissa ratkottiin tavallisesti raskaampia rikoksia. Lappeen tuomiokunta kuului Viipurin hovioikeuden alaisuuteen, joten on toki mahdollista, että myös sinne olisi päätyneet Kouvolan kuljetuksia. Koska edellä esitellyn rangaistustaulukon perusteella kuljetuksista rangaistiin ankarasti vain harvoin, ei ylempien oikeusasteiden aineistoihin tutustumista ole tässä tapauksessa pidetty merkittävänä.

Tuomiokirjat noudattavat yleistä kaavaa, jonka ympärille jutun käsittely on koottu.<sup>41</sup> Oikeuskäsittelyjen lisäksi tuomiokirjat sisältävät liitteitä, joiden anti tutkimukselle on ollut monissa tapauksissa merkittävämpi ja laajempi kuin kaavamaisten oikeuskäsittelyjen. Tuomiokirjoiksi kutsutaan kihlakunnanoikeuden pöytäkirjoja 1500-luvulta 1800-luvun puoliväliin asti, jonka jälkeen niitä on nimitetty myös oikeuspöytäkirjoiksi. Vanhoja tuomiokirjoja on pidetty oivana lähteenä Ruotsin vallan aikaisen elämän kuvaamiseen. Sen sijaan 1800- ja erityisesti 1900-luvun tutkiminen tuomiokirjoista on ollut vähäistä. Tähän on vaikuttanut muiden lähdeaineistojen, esimerkiksi sanomalehtien ja tilastomateriaalin, syntyminen ja lisääntyminen. Pentti Virrankoski on suositellut käyttämään 1900-luvun oikeuspöytäkirjoja tutkittaessa vain oikeuskäsittelyyn johtaneita ilmiöitä ja mainitsee esimerkkinä salakuljetuksen. Saarenheimo ounastelee 1900-luvun oikeusaineistolla olevan annettavaa myös kulttuuri-, sosiaali-, mentaali- ja taloushistorialliseen tutkimukseen.<sup>42</sup> Tässä yhteydessä ei vielä syvennyttä tarkemmin tuomiokirjojen kritiikkiin ja kohdattuihin ongelmiin, vaan työn loppuun sijoitetussa arkistoluvussa käydään enemmän läpi tuomiokirjojen teknisiä piirteitä.

## **Muu asiakirja-aineisto**

Kouvolan kieltolaki-ilmapiirin hahmottamiseksi on käyty läpi kauppalan raittiuslautakunnan, Kieltolakiliiton Kymenlaakson aluejärjestön sekä Kouvolan raittiusyhdistyksen asiakirjamateriaalia. Raittiusyhdistyksen arkisto on hyvin suppea ja se sisälsi lähinnä yhdistyksen toimintaa koskevaa materiaalia, josta ei ole mainittavaa hyötyä tähän tutkimukseen. Sen sijaan raittiuslautakunnan asiakirjoista löytyi

---

<sup>40</sup> Autio 2010, 15.

<sup>41</sup> Oikeudenkäyntiasiakirjojen kaavoista Gadd 1957.

<sup>42</sup> Saarenheimo 1994, 151-158; Virrankoski 1970, 118-121.



käyttökelpoista materiaalia, jossa käsitellään esimerkiksi kieltolain valvonnan järjestämistä ja alkoholioloja Kouvolassa. Aineisto koostuu raittiuslautakunnan vuoden mittaan järjestämien kokousten pöytäkirjoista sekä jokaisen vuoden lopussa laaditusta toimintakertomuksesta, jossa summataan yhteen raittiuslautakunnan kulunut vuosi. Valitettavasti koko kieltolakiajalta ei raittiuslautakunnan pöytäkirjoja arkistosta löytynyt, vuodet 1930 ja 1931 puuttuivat kokonaan. Kieltolain valvontaa tehostamaan perustettiin myös vuonna 1924 valtakunnallisen Kieltolakiliiton alaisuuteen Kymenlaakson aluejärjestö, jonka keskuspaikka oli Kouvola. Aluejärjestön materiaalilla ei suurta lisäarvoa tälle työlle ole, sillä siinä ei ole erityisemmin Kouvola käsitelty. Yleiseen Kymenlaaksossa järjestettyyn kieltolain valvontaan se kuitenkin tuo tietoa järjestön osalta.

## **Sanomalehdet**

Avustavana lähdeaineistona on hyödynnetty vuosien 1928-1931 Kouvolan Sanomia, joista on etsitty alkoholin kuljetuksesta ja salakuljetuksesta kertovia juttuja. Laajentamalla alkuperäisaineistoa sanomalehtiin saa laajemman kuvan siitä, miten alkoholin kuljetukseen on suhtauduttu. Sanomalehdet ovat heijastaneet tietoa aikansa tapahtumista ja vaikuttaneet lukijan mieleen syntyvään kuvaan käsittelystä asiasta. Varsinaista sanomalehtitutkimusta ei tässä yhteydessä tehdä, mutta tarkasteltaviin kysymyksiin on otettu mallia sanomalehtikirjoittelun tutkimuksesta.<sup>43</sup> Aineistolle on tehty muun muassa seuraavanlaisia kysymyksiä: Millaisia lehteen päätyneet kuljetusjutut ovat? Mitä tietoja on kerrottu? Kuinka pitkästi tai lyhyesti asiat on esitetty? Entä kuinka usein kuljetusjuttuja esiintyy lehdessä? Lisäksi vertaillaan, miten oikeudessa läpikäytyjä erilaisia ja erisuuruisia kuljetusjuttuja on käsitelty sanomalehdessä.

## **Tutkimuksen lähestymistavat**

Alkuperäislähteistä selvitettävien tietojen perusteella muodostetaan kuva siitä, millaisia ovat alkoholin kuljettajat ja kuljetus olleet Kouvolassa 1920-1930-lukujen vaihteessa. Tehtävänä on löytää sekä tyypillisyyksiä että erottavia piirteitä. Jokaisen

---

<sup>43</sup> Sanomalehtitutkimukseen johdattaa Tommila & Keränen (toim.) 1974. Uutistutkimuksessa on paneuduttu esim. kirjoittelun volyymin mittaukseen ja sisällön luokituksiin. Voidaan tutkia, kuinka paljon tietty uutisaines on saanut tilaa lehden kokonaissisällöstä ja miten uutiset on lehdessä julkaistu (pituus, otsikko, paikka).

kuljetustapauksen aineisto on luettu tarkkaan lävitse, sillä tapausten suhteellisen maltillinen määrä antaa mahdollisuuden lähempään tarkasteluun. Muu asiakirja-aineisto sekä sanomalehdet tukevat tuomiokirjatietoja. Tutkimuksessa on osansa niin kvalitatiivisella kuin kvantitatiivisellä otteella, mutta laadullisessa tarkastelu johtaa työtä. Kuljetustapauksia nostetaan esimerkinomaisesti tekstiin mukaan ja niiden piirteitä tarkastellaan tarkemmin. Yksittäistapauksiin pureutumalla on tarkoitus antaa aiheesta elävä kuva sen sijaan, että kuljettajat kuljetuksineen piilotettaisiin yleistysten ja lukumäärien alle. Taulukoilla ja lukumäärillä osoitetaan puolestaan kuljetustapausten eri ominaisuuksien lukumääräisiä suhteita ja löydetään alkoholikuljetuksille leimallisia piirteitä ja tyypillisyyksiä. Tuomiokirjatutkimuksessa on yleisemminkin 1990-luvun puolivälistä lähtien siirrytty kvantitatiivisesta tarkastelusta kvalitatiiviseen. Samalla on enenevässä määrin ryhdytty tutkimaan suurten rikollisuutta kuvaavien rakenteiden sijaan mikrotason toimintaa ja jopa yksittäisiä toimijoita.<sup>44</sup> Käsillä oleva tutkimus sijoittuu oivallisesti tuomiokirjatutkimuksen uudempaan linjaan.

Tutkimus sisältää yhtymäkohtia sekä historialliseen kriminologiaan että oikeushistorialliseen tutkimukseen. Historiallinen kriminologia hyödyntää historiallisia alkuperäislähteitä ja tutkimuksen teossa sovelletaan lähitieteiden (esim. sosiologia, kriminologia ja antropologia) teorioita. Kiinnostuksen kohteina ovat rikos ja rikosmäärittelyt, jolloin voidaan tutkia esimerkiksi rajanvetoa rikoksen, lain ja moraalien välillä tai rikollisuuden syitä.<sup>45</sup> Kriminologia itsessään määrittää tutkimukseksi rikollisuudesta yhteiskunnallisena ilmiönä. Tutkimus käsittelee rikosentekijöitä ja uhreja, rikollisuuden määrää ja sen vaihteluita sekä yhteiskunnan kontrollitoimenpiteitä vaikutuksineen.<sup>46</sup> Lähtökohtana on aina rikos. Tässä työssä nojaututaan rikoksen legaaliseen määritelmään, jonka mukaan rikos on voimassa olevassa laissa rangaistavaksi määrätty teko<sup>47</sup>. Kieltolaki ei kohdannut kaikkien oikeustajua, sillä se määritteli rangaistavaksi aiemmin sallittuja toimia, joista kieltolain myötä tuli rikollisia<sup>48</sup>. Myös oikeushistoriallisen tutkimuksen piirteitä on työssä läsnä. Jo tuomiokirjojen käyttö lähteenä antaa tutkimukselle oikeushistoriallista leimaa. Oikeushistorian tyypillisiä tutkimuskohteita ovat esimerkiksi oikeudelliset instituutiot,

---

<sup>44</sup> Karonen 2007, 26-37.

<sup>45</sup> Matikainen 2000, 9.

<sup>46</sup> Anttila & Törnudd 1983, 15.

<sup>47</sup> Rikoksen käsitteestä Anttila & Törnudd 1983, 15-18 ja Laitinen & Aromaa 1994, 13-25.

<sup>48</sup> Kansan suhtautumisesta kieltolakiin Peltonen 1997, 96-102; Dahl 2003, 16.

oikeussäännöt, oikeuskäytäntö ja oikeudelliset muutokset<sup>49</sup>. Oikeudelliset näkökulmat eivät ole tämän työn keskiössä, mutta ne vaikuttavat vähintään taustalla. Oikeusprosesseihin ja kouvolaan oikeudenkäyntiin tutustutaan erityisesti työn loppupuolella, jolloin tarkastellaan lähemmin käräjien toimintaa tuomiokirjojen perusteella.

---

<sup>49</sup> Kekkonen 1996, 5.

## 2 Kieltolaki Kouvolassa

### 2.1 Kouvolaisten suhde alkoholiin

Alkoholikontrolli oli virallistettu Kouvolan vanhassa emäpitäjässä Valkealassa jo kauan ennen kieltolakiaikaa. Kun kotipolton kieltäminen vuonna 1866 ei vieroittanut asukkaita viinan polttamisesta, nauttimisesta ja myynnistä, määräsi kuvernööri kuntakokouksen vastatoimiin. Kehotuksen seurauksena Valkeala jaettiin 37 viinapiiriin, joissa viinapiirin asukkaiden toivottiin tekevän alueellaan ilmiantoja salapolttajien paljastamiseksi. Tulokset jäivät kuitenkin laihoiksi ja keittäjiä käräyttivät lähinnä viranomaiset. Paikkakuntalaisten vieroittaminen alkoholista ei onnistunut näin helposti.<sup>50</sup>

Raittiusliikkeestä kehittyi 1800-luvun loppupuolella viranomaisten rinnalle aktiivinen kontrolloija alkoholiasioissa. Raittiusliike oli mukana vaatimassa yhä tiukempia alkoholirajoituksia ja sillä oli sormensa pelissä järjestelmällisen juovutusjuomakaupan ehkäisyssä. Kauppaa yritettiin vähentää rajoittamalla kauppojen lukua ja aukioloaikoja kunnissa. Tuloksena oli vuoden 1886 viinalaki, joka antoi kaupunkikunnille vallan päättää, sallitaanko niiden alueella väkijuomakauppaa. Kaupungit saivat oikeuden myös oluen anniskelun kieltämiseen alueellaan lukuun ottamatta kestikievareita ja matkustajaravintoloita. Hieman myöhemmin saivat maalaiskunnat oikeuden oluen myynnin kieltämiseen majataloissa ja kunnat tarttuivatkin tähän mahdollisuuteen ahkerasti. Jo aikaansaaduista rajoituksista innostuneena raittiusliike herätteli toiveita kunnallisen kieltolain säätämisestä, mutta hanke raukesi lopulta.<sup>51</sup> Siitä huolimatta kuntien saavuttamat oikeudet alkoholikaupan rajoittamiseen ja kunnissa laaditut järjestyssäännöt kuivattivat erityisesti maaseutua. Vuoteen 1900 mennessä arvellaan olleen enää noin kymmenisen kuntaa, joissa alkoholin myynti tai anniskelu oli luvallista.<sup>52</sup>

Samaan tapaan Valkealan ja Kouvolan alueella yritettiin vähentää alkoholin anniskelua ja lopulta se rajoitettiin Kouvolan rautatieaseman tuntumaan. Ensimmäisenä peruutettiin maakauppiaiden olutluvat ja sen jälkeen paheksuva katse suunnattiin kestikievareihin, joita pidettiin juoppojen pesinä. Pian menettivät kestikievaritkin oikeutensa oluen

---

<sup>50</sup> Talvi 1984, 150.

<sup>51</sup> Hytönen 1930, 185-187, 213 ja 300. Karpio 1938, 390-391 ja 395.

<sup>52</sup> Peltonen 1997, 59. Laajemmin kunnalliskielloista ja järjestyssäännöistä 45-60.

anniskeluun. Ainoastaan Kouvolan Hotellissa sai tämän jälkeen olutta, sillä sen katsottiin palvelevan vilkasta rautatieliikennettä ja matkustavaisia. Kauan eivät oluthanat Hotellissakaan virranneet, sillä sekin menetti oikeutensa juoppojen takia. Kaiken kaikkiaan vuosisadan lopulle tultaessa alkoholia sai luvallisesti anniskella Valkealan pitäjässä ainoastaan Kouvolan alueella, jossa sielläkin anniskelupaikat olivat rajoittuneet vähiin. Samoihin aikoihin Valkealan kuntakokouksessa asetettiin tukemaan raittiusliikettä täydellisen kieltolain aikaansaamisessa.<sup>53</sup>

Jo 1800-luvun lopulla Kouvolan rautatieaseman ympäristöstä muodostui levoton alue, jonne trokarit pesiytyivät. Asemaravintola oli yleinen kapakka, jossa kouvolaalaiset ja lähiseutulaiset viettivät aikaa juopotellen ja viinaa myyvät trokarit käyskentelivät aseman seutuvilla. Alkoholia saavuttiin nauttimaan Kouvolaan niin läheltä kuin kauempaakin ja juopottelusta aiheutuneet lieveilmiöt näkyivät järjestyshäiriöinä rautatieasemalla. Alkoholia lähetettiin asemalle myös paketeissa naapurikaupungeista, joista Kouvolan seudun asukkaat olivat tilanneet juomia itselleen. Raittiusliike ei lopulta katsonut asemaravintoloiden alkoholianniskelua hyvällä, vaan vaati anniskelun lopettamista. Rautatiehallitus tarttui toimeen ja kielsi alkoholijuomien anniskelun asemaravintoloissa. Olutta sai edelleen nauttia, mutta kouvolaalaiset halusivat laittaa oluttarjoilullekin pisteen. Lopulta rautatiehallitus salli oluen anniskelun vain ruuan yhteydessä 20 minuuttia ennen junan tuloa ja oluttarjoilu loppui 20 minuuttia junan saapumisen jälkeen.<sup>54</sup>

Kouvolan maine oli alkoholikäyttämisen ja siitä aiheutuneiden levottomuuksien takia huono kieltolakiaikaan tultaessa. Vuodesta 1899 alkaen kerran kuukaudessa pidetyt toripäivät ja myöhemmin kuukausimarkkinat työllistivät levottomuuksillaan poliisiviranomaisia. Varsinainen ongelmien keskus muodostui rautatieaseman seudusta, jossa Kouvolan epäsideellinen elämä tiivistyi. Ongelmien aiheuttajana oli monesti alkoholi. Humalaiset olivat tuttu näky aseman ympäristössä eikä viinan hankkiminen ollut vaikeaa kiertelevien trokareiden ansiosta. Toisinaan nousi asemalla pystyyn tappelu, välillä taas iskivät varkaat. Kuvaan kuuluivat irtolaiset, kerjäläiset ja ilman lippua junassa matkustaneet. Häiriöiden kasaantuessa aseman seutuville yrittivät poliisiviranomaiset läsnäolollaan hillitä levottomuutta. Matkustajajunien aikaan partioi asemalla järjestystä valvomassa sekä asemapoliiseja että Kouvolan poliisipartio.

---

<sup>53</sup> Talvi 1984, 151

<sup>54</sup> Talvi 1984, 151-152.

Pidätettyjen kokonaismäärästä kaksi kolmannesta vietiin poliisin hoiviin rautatieasemalta.<sup>55</sup>

Kouvolassa viriteltiin 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa valtakunnallisen suuntauksen mukaisesti ja alkoholirajoitusten hengessä raittiustoimintaa. Raittiusaatteen herääminen oli kytköksissä rautateiden rakentamiseen, joka toi mukanaan Kouvolaan irtolaiset ja salakapakoimisen. Vuonna 1898 Kymenlaaksosta muodostettiin oma raittiuspiiri, jonka alueella yritettiin tuoda raittiusasioita paremmin kansalaisten tietoisuuteen. Raittiusseura Kouvolaan perustettiin vuonna 1903 Valkealan kappalaisen pastori August Cederbergin raittiusmielisten puheiden seurauksena ja seura liitettiin pian osaksi valtakunnallista Raittiuden Ystävien järjestöä<sup>56</sup>. Kouvolan raittiusseuraan liittyi ensimmäisenä vuonna 10 prosenttia alueen väestöstä. Sivistyneistö ja varsinkin naiset ottivat seuran omakseen. Raittiusseuran toiminta oli luonteeltaan aatteellista. Sen piirissä järjestettiin kokouksia, kävelyretkiä sekä iltamia, joihin olivat tervetulleita niin jäsenet kuin seuraan vielä liittymättömät aina tapahtuman luonteen mukaan. Seura julkaisi omaa raittiusaiheista lehteään, puhui raittiusasioiden puolesta sekä järjesti lapsille ja nuorille pelejä ja leikkejä. Neuvottelu- ja kansalaiskokouksissa se vaati viranomaisilta tiukempia toimia alkoholin kitkemiseksi alueelta. Seuran toimintaan kuuluivat myös raittiustutkinnot, joita se myönsi halukkaille.<sup>57</sup>

Raittiusseura ei kuitenkaan saanut Kouvolassa merkittävää roolia. Alkuinnostuksen jälkeen sen jäsenmäärä pysyi vähäisenä eikä se pyrkinyt riittävän ponnekkaasti taistelemaan alueensa alkoholiolojen epäkohtia vastaan. Huomattavimpana konkreettisena saavutuksena voi pitää Kouvolaan suunnitellun oluttehtaan perustamisen vastustamista. Hanke kaatui lopulta suuren kansalaiskokouksen vastarintaan aiottua tehdasta vastaan. Muutoin seuran toiminta oli varsin vaatimatonta kielto-lakiaikaan tultaessa.<sup>58</sup> Raittiusyhdistysten valtakunnallisena ongelmana oli jäsenien tiuha vaihtuvuus sekä yhdistyksen väljyys. Jäseneksi liittyminen ei useinkaan muuttanut ihmisten elämäntapoja, vaan lyhyen raittiuden jälkeen alkoholi alkoi jälleen maistua. Valtaosa raittiusyhdistysten jäsenistä ei pysynyt yhdistyksen matkassa kuin parin vuoden verran. Jäsenistön jatkuvasta uusiutumista huolimatta joukossa pysyi yleensä

<sup>55</sup> Koskela 2002, 36. Talvi 1984, 147-149 ja 151-152.

<sup>56</sup> Raittiuden Ystävien ja paikallisten raittiusyhdistysten toiminnasta ks. esim. Karpio 1938 ja Sulkunen 1986.

<sup>57</sup> Kontula 1938, 33 ja 36-50; Lahtinen 1953, 6-8; Siukonen 1933, 4-7.

<sup>58</sup> Lahtinen 1953, 8-10; Siukonen 1933, 8; Talvi 1984, 182.

muutamia pitkäaikaisia jäseniä, joiden harteilla oli paikallisen raittiustoiminnan pitäminen käynnissä.<sup>59</sup>

1900-luvun alkuvuosina alkoivat myös rautatieläiset kiinnittää huomiota raittiusaiheisiin. Kouvolaan perustettiin oma Suomen Rautateitten Raittiusyhdistyksen paikalliskiiri, joka toimi rautatieläisten keskuudessa. Yhdistyksessä haluttiin puuttua erityisesti työssä olevien rautatieläisten alkoholinkäyttöön. Humalassa työskenteleviä rautatieläisiä ei katsottu hyvällä, sillä humaltila aiheutti riskin junaturvallisuudelle. Turvallisuuden parantamiseksi yhdistys asettui juoppouden vastustajaksi. Mikäli rautatieläinen tavattiin humalassa virantoimituksessa ollessaan, tuli hänet oitis poistaa junasta. Paljastumista seurasi syyllisen nimen saattaminen yhdistyksen johtokunnan tietoon ja kirjallinen huomautus. Yhdistys oli mukana vaatimassa Kouvolan asemaravintolan alkoholitarjoilun rajoittamista. Rautateille töihin aikovat tarvitsivat myös raittiustodistuksen, jossa he vakuuttivat raittiuttaan. Rautatieläisten raittiusyhdistyksen toiminta oli muiden paikallisten raittiusyhdistysten tavoin pääasiassa aatteellista. Yhdistys piti kokouksia, julkaisi lehteä, levitti raittiuskirjallisuutta sekä korosti urheilun terveellisiä vaikutuksia. Riittävää aktiivisuutta yhdistyksen ylläpitämiseen ei vuoden 1917 jälkeen löytynyt, mutta kieltolain oltua muutaman vuoden voimassa toiminta herätettiin uudelleen henkiin.<sup>60</sup>

## 2.2 Kieltolain valvonta Kouvolassa

Valtakunnan tasolla kieltolain valvonnan ylimmäksi elimeksi perustettiin sosiaaliministeriön alaisuuteen raittiusosasto. Sen tehtäviin kuului vastata valtion alkoholiliikkeen harjoittamisesta sekä tukea kieltolain valvontaa ja kansalaisjärjestöjen raittiustyötä. Tarvittaessa raittiusosasto saattoi laatia raittiutta edistäviä ehdotuksia eduskunnalle. Vuosittain täytyi myös laatia eduskunnalle kertomus valtion alkoholiliikkeen hoidosta.<sup>61</sup> Läänitasolla kieltolain valvontaan osallistui maaherra, jolla oli valta päättää toimintaan annettavista varoista ja varojen myötä toimintaedellytyksistä kieltolain valvontaan. Maaherra jakoi ja määritteli eri valvontaorganisaatioiden vastualueet. Häneltä olivat lähtöisin myös määräykset ja ohjeet, joita paikallisen tason

---

<sup>59</sup> Sulkunen 1986, 118-125.

<sup>60</sup> Kontula 1938, 85-88; Lahtinen 1953, 48; Talvi 1984, 183.

<sup>61</sup> Tuominen 1981, 57; Utriainen 1985, 24.

kieltolakivalvojen oli määrä noudattaa.<sup>62</sup> Käytännössä kieltolakia valvoivat poliisiviranomaiset nimismiesten johdolla. Valvontatyössä poliisiviranomaisia tukivat ylimääräiset valvojat ja neuvojat. Tullihallitus jatkoi entiseen tapansa salakuljetuksen ehkäisemistä ja laajamittaisen salakuljetuksen kuriinsaattamiseen perustettiin kieltolain lopulla tullin rinnalle Merivartiolaitos.<sup>63</sup>

Myös kunnissa perustettiin kieltolakia valvovia elimiä. Kunnat saivat asettaa raittiuslautakunnan edistämään raittustoimintaa ja avustamaan poliisiviranomaisia kieltolain valvonnassa. Lisäksi kunnanvaltuusto sai oikeuden asettaa lautakunnan pyynnöstä ylimääräisiä raittiusvalvojia, jotka toimivat lautakunnan alaisuudessa. Kunnissa saattoi raittiusvalvojen ohella toimia myös raittiuspoliiseja.<sup>64</sup> Raittiuslautakunnan perustamisen ideana oli tuoda kansalaiset mukaan torjumaan ja paljastamaan kieltolakirikosten esiintymistä paikkakunnalla<sup>65</sup>. Raittiusyhdistysten toiminnasta raittiuslautakunnan erotti käytännön valvontaan osallistuminen. Kun raittiusyhdistykset järjestivät jäsenkokouksia, iltamia, harrastustoimintaa ja tähtäsivät sivistystyöhön sekä kansalaisten kasvattamiseen<sup>66</sup>, toimi raittiuslautakunta yhteistyössä poliisin kanssa kieltolakirikollisuuden valvojana.

Voimaanastunut kieltolaki aktivoi alkuinnostuksen jälkeen hiljentynyttä raittustoimintaa Kouvolassa. Raittiusyhdistys järjesti jälleen jäsenkokouksia, juhlia sekä ohjelmallisia raittiusviikkoja. Myös raittiuslautakunta perustettiin yhdistyksen vaatuksesta ja lautakunnasta kehittyi kieltolain alkupuolella paikkakunnalle aktiivinen elin, joka vaati parannuksia kieltolain valvontaan ja osallistui siihen yhteistyössä poliisien kanssa.<sup>67</sup> Kouvolassa raittiuslautakunnan ydinjäsenet olivat aiemmin olleet aktiivisia myös raittiusyhdistyksen toiminnassa. Vuodesta toiseen keskeisimmät hahmot raittiuslautakunnassa olivat vaihdemies Jussi Turkia ja kirjastonhoitaja Aino Lahtinen muun kokoonpanon jossain määrin vaihdellessa. Turkian lisäksi lautakunnassa oli vuosien mittaan useampi rautatieläinen sekä muun muassa

---

<sup>62</sup> Varis 2003, 11-12. Varis on laatinut Pihtiputaaseen soveltaen kaavion kieltolain valvojista. Kyseisestä kaaviosta käy yksinkertaisesti ilmi kieltolain valvonnan hierarkia, jota voidaan pääpiirteissään soveltaa mihin tahansa paikkakuntaan.

<sup>63</sup> Tuominen 1981, 57. Merivartiolaitoksen perustamisesta tarkemmin ks. Jyläskoski 1976, 27-32.

<sup>64</sup> Tuominen 1981, 57-58.

<sup>65</sup> Varis 2003, 38.

<sup>66</sup> Sulkunen 1986, 124-126.

<sup>67</sup> Siukonen 1933, 9-10; Talvi 1984, 457.



voimistelunopettaja Santeri Hirvonen, kelloseppä A. Siltanen, maalarimestari K. Leino sekä kersantti Paavo Liimatta.<sup>68</sup>

Paikallistasolla suurin vastuu kieltolain valvonnasta oli poliisivoimilla. Kouvola oli osa entisen emäpitäjänsä Valkealan nimismiespiiriä, jossa poliisivoimat oli jaoteltu seudun valvontatarpeiden perusteella. Valkealan nimismiehenä toimi kuumimpana kieltolakiaikana 1920-luvun lopussa ja 1930-luvun alussa Edvard Puonti ja häntä avusti apulaisnimismies Eugen Pitkänen. Heillä oli alaisinaan 11 poliisikonstaapelia, joista Kouvolassa vaikutti kuusi järjestyspoliisia ja yksi etsivä. Valkealan pitäjällä oli lisäksi neljä kyläpoliisia. Poliisiviranomaisten sijoittelusta voidaan päätellä, että järjestysvallan keskus oli Kouvolan kauppala, jossa poliiseilla riitti työsarkaa järjestyksen ylläpitämisessä. Nimismies oli pitänyt Kouvolaan virkapaikkanaan jo vuodesta 1905 lähtien. Vuonna 1908 laajennettiin Kouvolan vankiasema poliisikamariksi, joten poliisivoimat keskittyivät yhä vahvemmin Kouvolaan.<sup>69</sup> Kamari sijaitsi nyt keskeisellä paikalla Kouvolan keskustassa ja sen sijainti ja läheisyys suhteessa rautatieasemaan voi osaltaan selittää poliisivalvonnan luonnetta. Sen lisäksi että aseman ympäristössä sattui ja tapahtui, helpotti lyhyt välimatka poliisien saapumista asemalle valvomaan. Siellä missä viranomaiset olivat läsnä, oli myös kontrolli tiukinta. Viranomaisten valvonnan luonteeseen palataan työn käsittelyssä myöhemmin alkoholikuljettajien kiinnijäämistä tarkasteltaessa.

Raittiuslautakunnan toiminta alkoi aktiivisesti perustamisen jälkeen. Lautakunnan jäseniä osallistui henkilökohtaisesti kieltolain valvontaan, mutta myös ulkopuolista apua käytettiin hyväksi. Vuonna 1921 raittiuslautakunta toteaa kirjeessään Viipurin läänin maaherralle Kouvolan olevan ”vilkasliikenteisenä rautatiesolmuna kaikenlaisten viinatrokarien luvattu maa”. Ongelmana pidettiin tuolloin erityisesti markkinoita, joiden aikana virolainen viina vaihtoi omistajaa Kouvolassa. Raittiuslautakunta anoi markkinapäiviksi yhtä tai kahta raittiusetsivää, mutta pyynnön kohtalosta ei löytynyt pöytäkirjoista mainintaa.<sup>70</sup> Vuonna 1922 raittiuslautakunta ilmoitti käyttäneensä kahdesti kieltolakikomennuskunnan etsiviä hyödykseen trokarien toiminnan paljastamiseksi. Etsivät tekivät myös kotietsintöjä. Olipa lautakunnalla ollut varaa pitää

---

<sup>68</sup> Talvi 1984, 457-459 ja KKA, Raittiuslautakunnan pöytäkirjat 1921-1929.

<sup>69</sup> Talvi 1984, 146-148 ja 455.

<sup>70</sup> KKA Raittiuslautakunnan pöytäkirjat 1921-1924. 4.10.1921 2§.

myös erityistä valvojaa kuukausipalkalla tarkkailemassa paikkakunnan kieltolaki-ilmapiiriä.<sup>71</sup>

Raittiuslautakunnan toiminnan vakiintuessa se otti osaa yhä hanakammin kieltolain torjuntaan. Vuonna 1924 lautakunta sai palkattua reilun puolen vuoden ajaksi yhteisen raittiusvalvojan Valkealan ja Kuusankosken kanssa. Hänen toimintaansa ei kuitenkaan oltu tyytyväisiä, joten virka lopetettiin. Samana vuonna oli tehty yhteistyötä viipurilaisten etsivien ja raittiusvalvojan kanssa. He olivat mukana selvittämässä Teatteritalon spriikauppaa ja ravintola saatiinkin suljettua pariaksi kuukaudeksi. Kokonaan ovensa joutui sulkemaan ravintola Elite, jonka avoinnapito loppui raittiuslautakunnan jäsenten myötävaikutuksella. Lautakuntalaisia oli mukana niin takavarikoissa, juopuneiden pidätyksissä kuin trokarien ilmoittamisessa.<sup>72</sup> Seuraavana vuonna raittiuslautakunta vetosi sanomalehdessä ihmisiin trokarien ilmiantamiseksi. Tällöin saatiin markkinoiden aattona järjestettyä kotietsinnätkin Viipurin lääninetsivien sekä Viipurin raittiuslautakunnan valvojan ja omien jäsenten kanssa. Huolestuneita oltiin juopuneina esiintyneistä etsiväpoliiseista, joita toivottiin nimismiehen pitävän silmällä. Poliisin kanssa tehtiin yhteistyötä avustamalla viranomaisen toimintaa rahallisesti ja olemalla mukana kotietsinnöissä. Muutamaa henkilöä toivottiin avustamaan poliisia yövartioinnissa, jotta maanteille saataisiin pirtukuljetusten seuraajia.<sup>73</sup>

Raittiuslautakunta myönsi palkkioita kieltolakirikoksia ilmiantaneille henkilöille. Esimerkiksi vuonna 1927 spriilastin sisältämän auton ilmiantaja sai lautakunnalta palkkion. Yhtä onnekas ei ollut samana vuonna myöskin spriitä sisältäneestä autosta ilmoittanut henkilö, joka itse oli syytteessä ja aikaisemmin tuomittu kieltolakirikoksista. Hän jäi palkkiotta. Raittiuslautakunnassa keskusteltiin tuohon aikaan yleisemminkin ilmiantamisesta. Kokouksessa, jossa olivat läsnä nimismies ja apulaisnimismies kyseltiin, että oliko lautakunnalla salaisia avustajia, jotka ilmoittivat poliisille

---

<sup>71</sup> KKA Raittiuslautakunnan pöytäkirjat 1921-1924. Kertomus Kouvolan raittiuslautakunnan toiminnasta vuonna 1922.

<sup>72</sup> KKA Raittiuslautakunnan pöytäkirjat 1921-1924. Kertomus Kouvolan raittiuslautakunnan toiminnasta vuonna 1924.

<sup>73</sup> KKA Raittiuslautakunnan pöytäkirjat 1925-1927. 3.4.1925 §3, §4 ja §5; 11.5.1925 §2; Kertomus Kouvolan raittiuslautakunnan toiminnasta vuonna 1925.

kieltolainrikkokista. Paikalla olleet hyväksyivät ilmiäntokäytännön, joten sitä ryhdyttiin kehittämään edelleen.<sup>74</sup>

Vähitellen raittiuslautakunnan toiminta alkoi osoittaa taantumisen merkkejä varojen vähyyden ja todennäköisesti myös toivottomalta näyttäneen työosan vuoksi. Vuonna 1926 raittiuslautakunta myönsi, ettei raittiuspoliisia pystytä palkkaamaan, mutta sen sijaan se elätteli toiveita vapaaehtoisille raittiuslautakunnan jäsenille saatavista kotietsintäoikeuksista ja yhden lisäpoliisin saamisesta Kouvolaan. Yhteistyötä poliisin kanssa jatkettiin edelleen avustamalla muun muassa maantievartioinnissa.<sup>75</sup> Parin vuoden kuluessa lautakunnan toiminta hiljeni entisestään, sillä varojen puutteessa sen toimintaa supistettiin. Toiminta alkoi muistuttaa raittiusyhdistysten aatteellista työtä raittiustilaisuuksineen, puheineen ja esitelmineen eikä vapaaehtoiseen valvontaan enää otettu osaa.<sup>76</sup> Kieltolain viimeisiltä vuosilta ei raittiuslautakunnan asiakirjoja ole olemassa. Koska toiminta oli kieltolain edetessä hiipunut, herää kysymys oliko raittiuslautakunnalla tuolloin enää varsinaista toimintaa. Kenties kieltolain viime metreillä lautakunnan vaikutus raittiudenvälvojana oli hiipunut minimaaliseksi.

Valtakunnallisesti raittiutta edisti Kieltolakiliitto-niminen järjestö, jonka keskuspaikka sijaitsi Helsingissä. Keskusjärjestön alaisuuteen perustettiin paikallisia aluejärjestöjä kieltolainvalvontaa tehostamaan ja Kouvola valittiin vuonna 1924 perustetun Kymenlaakson aluejärjestön kotikunnaksi. Aluejärjestön perustamiseen vaikutti eteläisen Kymenlaakson rannikolla lisääntynyt salakuljetus, jonka edessä kunnat yksin olivat voimattomia. Järjestössä oli kolme eri työjaostoa: valvonta-, talous- ja valistusjaosto. Valistusjaosto järjesti muun muassa raittiutta edistäviä kokouksia, kursseja ja ohjelmallisia raittiusviikkoja, joten toiminta vastasi raittiusyhdistyksen aatteellista raittiustoimintaa. Aatteellisuuden lisäksi järjestö toimi myös valvontapuolella ja se muodosti valvontaverkoston kattamaan koko Kymenlaakson. Valvontajaoston tarkoitus oli luoda Kymenlaakson kuntien välille yhteistyötä kieltolain valvonnassa, minkä uskottiin edesauttavan tehokkaampaa rikollisten kiinnisaamista.<sup>77</sup> Valvontajaoston keskeisin käytännön tehtävä oli alkoholin kuljetuksen ehkäiseminen

---

<sup>74</sup> KKA Raittiuslautakunnan pöytäkirjat 1925-1927. 20.1.1927 §9; 3.2.1927 §2 ja §3; 15.9.1927 §7; 7.11.1927 §3.

<sup>75</sup> KKA Raittiuslautakunnan pöytäkirjat 1925-1927.21.1.1926 §1 ja §4; 9.9.1926 §2.

<sup>76</sup> KKA Raittiuslautakunnan pöytäkirjat 1927-1929. Kertomus Kouvolan raittiuslautakunnan toiminnasta vuonna 1928 ja 1929.

<sup>77</sup> Siukonen 1933, 29-30; Talvi 1984, 458.

järjestämällä maantievartiointia yhteistyössä raittiuslautakunnan ja poliisien kanssa. Valvonta haluttiin keskittää tunnetuille pirtunkuljetusreiteille, joiden varrella tiedonantajien tuli välittää sanaa liikkeellä olevista pirtuautoista.<sup>78</sup> Valitettavasti valvonnan organisoinnin menestyksestä ei ole tietoa aluejärjestön varsin suppeassa arkistokokonaisuudessa.

Varta vasten kieltolain valvontaan ja raittiuden edistämiseen tarkoitettujen ryhmien lisäksi raittiusmielistä toimintaa harrastettiin muun muassa työväenyhdistyksissä ja nuorisoseuroissa<sup>79</sup>. Niiden toiminnan selvittämiseen ei tässä työssä kuitenkaan syvennytä vähäisen merkityksensä vuoksi. Varsinkin kieltolain alkuaikoina valvontaan ottivat osaa monin paikoin myös suojeluskunnat, jotka antoivat virka-apua poliisiviranomaisille. Suojeluskuntalaiset kunnostautuivat erityisesti viinankeittäjien paljastamisessa kieltolain ensimmäisinä vuosina<sup>80</sup>. Tutkimuksessa käytetystä materiaalista ei ilmene, että Kouvolassa olisi suojeluskunnalla ollut merkitystä kieltolain valvontaan. Ainoa maininta löytyy raittiuslautakunnan vuoden 1927 pöytäkirjasta, jossa toivottiin sotilashenkilöiden ottavan osaa maantievalvontaan. Tämänkään toivomuksen kohtalosta ei löydy tarkempaa tietoa.

Tutkimuksen tuomiokirjalähteiden perusteella merkittävin alkoholin kuljetusrikollisuuden valvoja Kouvolassa oli poliisivoimat. Poliisit partioivat rautatieaseman maastossa ja toivat kuljetuksista pidättämänsä henkilöt poliisikamarille kuulusteluihin. Samoin poliisit järjestivät autopartiointia pirtukuljetusten varalta. Epäillyn pirtuauton tavatessaan poliisit yrittivät pysäyttää sen pysäytysmerkeillä ja auton yhä jatkaessa matkaansa piikkimatolla, mutta toisinaan seurauksena oli takaa-ajo. Poikkeuksellista ei ollut sekään, että poliisit mahdollisimman huomaamattomasti seurasivat pirtuauton matkaa aina varastolle asti. Joissakin tapauksissa vihje pirtukuljetuksesta tuli ulkopuoliselta, mutta suuressa osassa käsiteltyjä kuljetustapauksia tällaisesta ilmiannoista ei ainakaan mainita. Vaikka raittiuslautakunta ja Kieltolakiliiton Kymenlaakson aluejärjestö mukana maantiepartioinnissa olivatkin, ei niillä tuomiokirjojen mukaan näytä olleen ratkaisevaa merkitystä pirtunkuljettajien

---

<sup>78</sup> KKA Kieltolakiliiton Kymenlaakson aluejärjestön toimintakertomukset 1924-1932. Kertomukset Kieltolakiliiton Kymenlaakson aluejärjestön toiminnasta vuosilta 1926 (valvonnasta 9-13) ja 1927 (valvonnasta 14-16).

<sup>79</sup> Työväenyhdistysten raittius toiminnasta ks. esim. Varis 2003, 34-37.

<sup>80</sup> Suojeluskuntien poliisille antamasta virka-avusta viinankeittäjien paljastamiseksi Tikka 2006, 111-122.

kiinnisaamiseen Kouvolassa. Poliisin hallitseva rooli kuljetusten paljastamisessa ei sinänsä ole yllättävää, sillä edellä todettiin raittiuslautakunnan osallistumisen maantiepartiointiin lakanneen 1920-luvun lopulle tultaessa.

### 2.3 Kouvolan Sanomien kieltolakiuutisointi

Paikallinen sanomalehti Kouvolan Sanomat eli vahvasti kieltolakiajassa mukana uutisoiden ahkerasti aiheeseen liittyvistä tapauksista ja heijasti kirjoitustensa kautta omaa suhtautumistaan kieltolakiin. Lehti oli perustettu vuonna 1909 tyydyttämään paikallista tiedon tarvetta. Jo varhaisissa vuosikerroissa viinavirta oli yksi tyypillisimpiä aiheita omaisuus- ja henkirikosten sekä pakkohuutokauppojen ohella. Lehden sivuja täyttivät paikalliset tapahtumat, mutta myös valtakunnallisista asioista kirjoitettiin ja ensimmäisen maailmansodan myötä lehteen tulivat ulkomaan uutiset. Vuoteen 1919 mennessä lehdestä oli kasvanut kolmipäiväinen. Lukijakuntaan kuuluivat Kouvolan lisäksi sen seitsemän lähipitäjää: Valkeala, Kuusankoski, Jaala, Sippola, Elimäki, Anjala ja Iitti.<sup>81</sup>

Kieltolakiaihteiset kirjoitukset ja rikosraportit olivat vakioaiheita Kouvolan Sanomien palstoilla mutta sentään aivan jokaisessa tutkimusajanjakson sanomalehdessä ei kieltolaki noussut tavalla tai toisella esiin. Kouvolan ja lähiseutujen sattumukset tuotiin lehdessä esille paikallisuutensa vuoksi, mutta tavatonta ei ollut uutisoida myös muun Suomen kieltolakirikoksista ja -ilmapiiristä. Raittiusmielisten keskuudessa Kouvolan Sanomien kieltolakikirjoittelua paheksuttiin, sillä he pitivät lehden linjaa liian myötämielisenä kieltolain kaatamiselle. Erityisesti vuosien 1923-1924 numeroissa raittiusyhdistys havaitsi kielteistä suhtautumista raittiusasioihin. Kouvolan Sanomien toimittaja yritti kumota väitteen vastaamalla, että lehti kyllä sisälsi raittiutta edistäviäkin kirjoituksia.<sup>82</sup> Kun vuonna 1927 Kouvolaan perustettiin paikallinen kieltolakia vastustanut Täyskiellottoman Kansanraittiuden Edistämisyhdistys, julkaisi se lehdessä tulevan kesän eduskuntavaaleihin tähtäävää kieltolain vastaista artikkelisarjaa. Samaan aikaan toimituksen kannanotot olivat kieltolain vastaisia, joten Kouvolan Sanomien poliittinen kanta kieltolakiin oli 1920-luvun lopulle tultaessa kielteinen.<sup>83</sup>

<sup>81</sup> Halmeenmäki 1959, 9; 20-21; 32-35.

<sup>82</sup> Siukonen 1933, 11 ja 14.

<sup>83</sup> Talvi 1984, 459.

Raittiusyhdistyksen kritiikki lehden puolueellisuudesta ei tässä valossa ollut täysin tuulesta temmattu.

Alkoholin kuljetukseen ja salakuljetukseen liittyneet kirjoitukset olivat lehdessä kaikista uutisoiduista kieltolakirikoksista yleisimpiä ja toisinaan lehteen pääsivät myös asunnoissa tehdyt pirtutakavarikot<sup>84</sup>. Vähäisiä määriä kuljettaneiden henkilöiden tapaukset kuitattiin muutaman rivin mittaisilla maininnoilla. Seuraava toteava esimerkki vuodelta 1928 puhuu kaikkien vain muutamia litroja kuljettaneiden puolesta:

*”Pirtutakavarikoita. Viime tiistaita vasten yöllä takavarikoivat paikalliset poliisimiehet Kouvolan asemalta työmies T.V.:lta, kotoisin Sippolan pitäjän Enäjärven kylästä, 4 litraa spriitä.”<sup>85</sup>*

Vastaavanlaisia mainintoja löytyy lehdestä lukuisia. Todennäköisesti juuri tapausten tyypillisyyden vuoksi niistä ei ole tehty suurta numeroa. Toinen syy kuljetusrikosuutisten näennäiseen mitättömyyteen lienee se, että muutaman litran kuljettamista ei pidetty erityisenä rikoksena. Lyhyessä uutisraportissa kerrotaan mekaanisesti kuka kuljetti, milloin kuljetti, kuinka paljon alkoholia oli mukana ja miten jäätin kiinni. Aina ei poliisin löytämille viinoille löytynyt omistajaa, mutta näistäkin yleensä rautatieasemalla suoritetuista takavarikoista löytyy lehdestä useita mainintoja<sup>86</sup>. Lyhyitä alkoholin kuljetusjuttuja varten oli Kouvolan Sanomissa oma pieni ”palstansa”, joka oli otsikoitu ”Pirtutakavarikoita” tai ”Takavarikoita”.

Edes isommat tekijät eivät päässeet suuriin otsikoihin eikä heille liennyt merkittävämmiin palstatilaa. Muutamia satoja litroja autolla kuljettaneet saivat kyllä lehdessä tilaa enemmän kuin pari riviä, mutta heidänkin tapauksensa on kerrottu hyvin mekaanisesti. Myös isoista pirtujutuista kerrottiin lehdessä lähinnä vain perustiedot kuljettajasta, kuljetustavasta, alkoholin määrästä ja kiinnijäämisestä. Esimerkiksi vuonna 1930 päättyi lehden palstoille kaksi autokuljetusta, joissa toisessa spriitä oli kuljetettu 150 litraa<sup>87</sup> ja toisessa 390 litraa<sup>88</sup>. Molemmat oli otsikoitu ”huomattaviksi takavarikoiksi”, mutta muuten ei tapauksilla ei retosteltu. 390 litraa oli Kouvolan

<sup>84</sup> KS 21.1.1928, 2. Pirtua takavarikoivat...

<sup>85</sup> KS 12.1.1928, 2. Pirtutakavarikoita.

<sup>86</sup> Esim. KS 7.2.1929, 3. Pirtua takavarikoitiin...

<sup>87</sup> KS 2.8.1930, 2. Huomattava takavarikko Kouvolan lähistöllä.

<sup>88</sup> KS 14.6.1930, 2. Huomattava takavarikko.

suurimpia kuljetustakavarikoita tutkimusajanjaksolla ja se on lehdessä käsitelty seuraavasti:

*”Huomattava takavarikko. Essex-henkilöauto ja 390 l spriitä takavarikoitu Kouvolan läheisyydessä. Eilistä vasten yöllä kohtasivat Kouvolan poliisimiehet Kouvolan ja Korian välisellä maantiellä lähellä kauppalan rajaa rekisterimerkillä V 1230 varustetun Essex-henkilöauton, jonka arvasivat liikuskelevan pirtuasioilla. Auto yritti karkuun, mutta ajoi poliisien virittämälle piikkimatolle, jolloin kumi puhkesi ja auto joutui 390 litraa käsittävine pirtulasteineen poliisimiesten saaliiksi. Autossa oli pirtunkuljettajina kaksi miestä, jotka luikkivat karkuun. Heidät tunnettiin kumminkin. Takavarikoidun auton omistaa joutomies K.B. Kouvolasta.”*

Esimerkistä huomataan, ettei edes paikallisesti suuri alkoholikuljetus herättänyt lehden toimituksessa mainittavampaa uutisarvoa. Yleistykseenä voi todeta, että alkoholikuljetuksista uutisointi oli toteavaa, lyhyttä ja perustietoihin painottuvaa. Mikäli oli kunnostautunut spriitoiminnassa aikaisemminkin, saattoi lehti nimittää tekijää jälleen uuden kuljetuksen paljastuessa ”trokariksi”, kuten tapahtui kesäkuussa 1929 kiinnijääneelle hevosella 100 litraa kuljettaneelle miehelle, jota avusti kuljetuksessa etuvartioauto<sup>89</sup>. Lyhyesti ja kootusti käsiteltiin lehdessä aina myös käräjillä langetetut tuomiot<sup>90</sup>. Kärjäuutiset oli koottu listaksi, jossa kerrottiin tuomion saaneiden nimi, kotipaikka ja ammatti, tuomioon johtanut teko sekä tuomion laatu. Saattoipa rikosuutisointi saada koomisiakin piirteitä. Lokakuussa 1929 lehdessä kerrottiin Jaalan poliisimiesten olleen kalaretkellä. Heidän kalaonnensa todettiin tuolloin kohtalaiseksi, sillä he olivat saaneet järvestä ongituksi 220 litraa spriitä. Saaliin apajille asettajasta ei ollut tietoa.<sup>91</sup> Rikoksen ja poliisien tekeminen naurettaviksi sanomalehdessä kertoo jo osaltaan siitä, että kovin vakavalla mielellä ei kuljetusrikoksiin yleisesti suhtauduttu.

Kouvolan Sanomat uutisoi myös muualla maassa paljastuneista kuljetuksista ja salakuljetuksista. Toisinaan juttu kuitattiin vain yhdellä virkkeellä. Tällaisen kohtelun sai muun muassa vuoden 1930 tammikuussa Helsingissä paljastunut tapaus, jossa hinaajalaivasta takavarikoitiin 1600 litraa hienompia väkijuomia<sup>92</sup>. Yleensä lehteen

<sup>89</sup> KS 6.6.1929, 2. Huomattava takavarikko Kouvolan kylässä.

<sup>90</sup> Esim. KS 6.3.1930, 2. Kärjäuutisia.

<sup>91</sup> KS 15.10.1929, 2. Jaalan poliisimiehet kalaretkellä.

<sup>92</sup> KS 11.1.1930, 3. Helsingissä on takavarikoitu...

päätyneissä ulkopaikkakunnilla paljastuneissa tapauksissa oli jotakin poikkeuksellista, minkä vuoksi ne mitä todennäköisimmin pääsivät lehteen mukaan. Esimerkiksi vuonna 1928 epäiltiin Kemissä käytetyn salakuljetukseen vedenalaista pirttualusta<sup>93</sup>. Seuraavana vuonna uutisoitiin Suursaaren ja Loviisan välillä sattuneesta tapauksesta, jossa salakuljettajat olivat pidätelleet tullivartijaa asumattomalla saarella, mutta päästäneet tämän lopulta lähtemään<sup>94</sup>. Onpa Kouvolan Sanomissa seurattu myös tutkimuskirjallisuudessa noteerattua ja ”huipputapaukseksi” nimitettyä juttua, jossa kolme lääninetsivää ja yksi poliisikonstaapeli olivat Porvoossa avustaneet pirtunkuljettajia viemään viinaa yhdeksän kuorma-auton letkassa rannikolta sisämaahan<sup>95</sup>. Porvoon tapaus oli yksi harvoista etusivulle päässeistä kieltolakirikoksista. Eräs toinen etusivun arvoinen juttu löytyy vuoden 1931 maaliskuulta, jolloin kerrottiin Suomenlahden itäosassa tehdystä suuresta takavarikosta, jossa merivartiolaitos sai saaliikseen 16 hevosen pirtukaravaanin mukanaan 5000-6000 litraa spriitä<sup>96</sup>.

#### **2.4 Yleiskuva alkoholin kuljetuksesta Kouvolassa**

Valkealan käräjäoikeuden käsittelyyn päätyi yhteensä 119 Kouvolassa kiinnijäänyttä alkoholikuljetusta. Niistä kahdelle lastille ei löytynyt omistajaa oikeuden haasteista huolimatta. Paljastuneiden kuljetusten oikeuskäsittelyt jakautuvat neljälle tarkasteltavalle vuodelle kuljetusrikosten yleiskansallista paljastuneisuutta mukailleen. Vuosi 1928 oli varsin hiljainen oikeuteen päätyneiden viinakuljetusten osalta. Tuolloin Valkealan käräjäoikeus käsitteli ainoastaan 13 kuljetustapausta. Seuraavana vuonna oikeudessa ahkerointiin huomattavasti enemmän, sillä läpikäytävänä oli 43 kuljetustapausta. Kuljetusten määrä yli kolminkertaistui edelliseen vuoteen verrattuna. Vuonna 1930 käsiteltiin käräjäoikeudessa edelleen runsaasti alkoholikuljetuksia. Tällöin joutuivat oikeuden edessä teoistaan vastaamaan 39 alkoholikuljetuksen tekijät. Viimeisenä kokonaisuutena kieltolakivuonna 1931 alkoi alkoholivirta jo hiukan hiipumaan ja oikeuden pöytäkirjoihin merkittiin 24 kuljetustapausta<sup>97</sup>, mikä osoittaa jo selvää laskua kahteen aikaisempaan huippuvuoteen.

<sup>93</sup> KS 1.11.1928, 3. Vedenalainen pirttualusko?

<sup>94</sup> KS 10.12.1929, 3. Suursaaren ja Loviisan välillä...

<sup>95</sup> Tapaus mainittu teoksessa Simpura 1982, 28. Huomioitu myös KS 14.1.1930, 1. Porvoon poliisijuttu oikeudessa.

<sup>96</sup> KS 28.3.1931, 1. Suuri takavarikko.

<sup>97</sup> Lisäksi käsiteltiin yhtä tapausta, jonka toinen osapuoli kävi käräjillä jo 1930. Koska kuljetus on sama, ei toista juttua ole laskettu mukaan toiseen kertaan.



Kouvolassa paljastuneiden alkoholikuljetusten piikki osuu vuosiin 1929 ja 1930. Johdantoluvussa esitellyistä koko Suomen kattavista kuljetus- ja maahantuontituomioiden määristä muistetaan, että samat vuodet olivat myös valtakunnallisesti alkoholivirraltaan vilkkaimpia. Samankaltaisuutta osoittaa myös oikeustapausten väheneminen kieltolain viimeisenä kokonaisena voimassaolovuotena. Erikoisempaa sen sijaan on, että vielä vuonna 1928 ei kuljetuksia jäänyt kiinni enemmän kuin 13. Kuitenkin jo tuolloin koko Suomessa joutui alkoholin kuljettajia oikeuden eteen enenevässä määrin ja maahantuonnista tuomittujen nousevan määrän perusteella viinaa virtasi Suomeen yhä enemmän. Kouvolassa vallinneista alkoholiasenteista ja poliisin toiminnastakaan ei ole yksiselitteisesti löydettävissä selitystä tähän tilanteeseen käytettävissä olevan lähde- ja tutkimusmateriaalin perusteella. Yksi mahdollinen paljastuneiden kuljetustapausten määrään vaikuttava tekijä saattoi olla vuoden 1928 kuluessa laadittu kieltolain kovennus, jolla annettiin poliisille laajemmat valtuudet etsintöjen suorittamiseen, mikäli epäiltiin alkoholin valmistusta, maahantuontia, kuljetusta tai varastossapitoa. Kieltolain kovennuksessa annettiin tarkempia ohjeita myös ajoneuvojen pysäyttämiseen ja tutkimiseen, jos poliisi näki tarpeelliseksi tutkia ajoneuvon mahdollisen alkoholikuljetuksen varalta.<sup>98</sup> Osattomiksi eivät kieltolakiin liittyneistä lisäyksistä jääneet rautatieläisetkään, sillä monet virantoimituksessa olevat rautatietyöntekijät saivat oikeuden suorittaa alkoholietsintöjä virka-alueellaan<sup>99</sup>. Tässä mielessä poliisin ja rautatieläisten parantuneet valtuudet kieltolain rikkojien valvomiseen ovat saattaneet vaikuttaa kiinnijääneiden lisääntyneeseen lukumäärään.

Toisaalta on ollut sattumaa, missä kohdin kuljetusreittiä alkoholikuljetukset ovat jääneet viranomaisten satimeen. Parhaimmillaan viinaa kuljetettiin satojen kilometrien päähän ja pitkällä reitillä oli mahdollisuus jos toinenkin joutua poliisin kiinniottamaksi. Kouvolassa poliisin haaviin jääneiden alkoholikuljettajien perusteella ei voida tehdä johtopäätöksiä kuljetustoiminnan laajuudesta paikkakunnalla. Yhtä hyvin Kouvolaan tai Kouvolan ohitse suuntautuneella matkalla ollut viinalasti on voinut päätyä viranomaisen käsiin ennen tai jälkeen Kouvolan etapin. Tai sitten lasti on päässyt onnellisesti suunniteltuun päämääräänsä. Sattumien mahdollisuus kannattaa pitää mielessä, kun tarkastelee edellä mainittuja kuljetuslukuja.

---

<sup>98</sup> Suomen asetuskokoelma 1928 n:o 206, §24.

<sup>99</sup> Suomen asetuskokoelma 1928 n:o 209.

Seuraavissa kolmessa luvussa syvennyttään tutkimaan tarkemmin, millaisia alkoholikuljetuksia Kouvolassa tehtiin ja millaisia olivat kiinnijääneet kuljettajat lasteineen. Kuinka suurista alkoholimääristä oli kyse ja mikä oli suosituin kuljetusmenetelmä? Miten jäätiin kiinni? Entä paljastuuko joukosta ammattirikollisia, jotka ovat järjestelleet Kouvolan alueen spriitoimituksia? Lopuksi tarkastellaan lähemmin kieltolain arkistolähteitä, erityisesti tutkimuksessa käytettyjä tuomiokirjoja sekä pohditaan kieltolakitutkimukseen liittyviä ongelmia.

### 3 ”Luvattomasta spriin kuljetuksesta syytettynä”

#### 3.1 Alkoholin kuljettajan muotokuva

Alkoholin kuljettaminen oli miesvaltaista toimintaa, vaikka kyllä naiskuljettajiakin joukkoon mahtui. Neljän vuoden aikana Kouvolassa jäi kiinni ja joutui oikeuteen 111 miestä, joista neljä kävi Valkealan käräjillä kuljetusasioissa toisen tai kolmannenkin kerran<sup>100</sup>. Naisia viinakuljetuksissa oli mukana huomattavasti vähemmän. Yhteensä 27 naista haastettiin oikeuteen vastaamaan laittomista alkoholikuljetuksista. Heistä ketään ei tavattu ainakaan Valkealan käräjillä toistamiseen. Maanlaajuisesti sukupuolijakauma oli kuljetusrikoksissa vastaavanlainen ja kaiken kaikkiaan miehet olivat selvästi naisia aktiivisempia kaikissa kieltolakirikoksissa. Suhteellisesti eniten naisia toimi alkoholin salakaupan parissa myyntirikoksista tuomittujen valtakunnallisten lukujen valossa.<sup>101</sup>

Salakuljetuksen ja myös sisämaassa harjoitetun alkoholin kuljetuksen ottivat hoidettavakseen eritoten nuorehkot miehet. Alla olevasta taulukosta havaitaan, että Kouvolassa poliisien pysäyttämät alkoholikuljettajat edustivat suurimmaksi osaksi nuorempia ikäluokkia.

**Taulukko 3. Alkoholin kuljettajien iät Kouvolassa vuosina 1928-1931.**

Ikä	Vuosi				Yhteensä
	1928	1929	1930	1931	
15-19 v.	-	7	4	1	12
20-24 v.	4	14	12	5	35
25-29 v.	4	14	8	9	35
30-34 v.	2	7	7	2	18
35-39 v.	-	5	4	3	13
40-44 v.	1	4	-	5	10
45-49 v.	1	-	2	-	3
50- v.	-	2	1	2	5
Ei ilmoitettu	1	-	4	1	6

Lähteet: MMA, Valkealan talvi-, syys- ja välikäräjät 1928-1931.

<sup>100</sup> Kuljettajien ominaisuuksia erittelevissä taulukoissa jokainen on laskettu mukaan vain kerran sen vuoden kohdalle, jolloin henkilö on ensimmäisen kerran haastettu Valkealan käräjille. Uusijat eivät siis näy toistamiseen taulukon luvuissa.

<sup>101</sup> Kieltolakirikosten sukupuolijakaumista tarkemmin Verkko 1942.

Kuljettajien ikä painottuu vahvasti 20–29 ikävuoden välille. 30–44 -vuotiaiden keskuudessakaan ei alkoholin kuljettamista vierastettu, mutta yli 45-vuotiaat eivät enää herkästi lähteneet kuljetustoimintaan mukaan. Myös nuoria alle 20-vuotiaita mahtui joukkoon useampi. Nuorin kuljettajista oli 15-vuotias poika Viipurista, joka jäi kiinni Kouvolan asemalla 21 litraa spriitä sisältäneiden matkalaukkujen kanssa. Hän kertoi poliisikuulusteluissa ostaneensa spriitä säästörahoillaan Kotkasta tuntemattomalta mieheltä aikomuksenaan kuljettaa se Viipuriin myytäväksi.<sup>102</sup> Kouvolaa pidemmälle poika ei kuitenkaan lastinsa kanssa päässyt tällä kertaa. Alaikäisyys on hyvin voinut olla keino harhauttaa viranomaisia; nuorta poikaa, jolla ei ole aiempaa rikostaustaa, on tuskin ensimmäisenä osattu epäillä alkoholin kuljettajaksi. Vanhin kuljettaja, 55-vuotias mies, tuli spriilasteineen niinikään tiensä päähän Kouvolan asemalla. Leskimiehellä oli mukanaan kolme litraa spriitä, jonka hän kertoi aikoneensa kuljettaa Kuopioon.<sup>103</sup> Alkoholikuljetuksen tarkoitus ei käynyt ilmi poliisikuulusteluissa, mutta pienehköstä määrästä voisi päätellä sen saattaneen mennä omaan käyttöön eikä välttämättä myytäväksi.

Tutkimuksissa on havaittu kieltolakirikoksista rangaistujen naisten olleen jonkin verran keskivertomiehiä vanhempia<sup>104</sup>. Kouvolan kuljettajanaista suurin osa oli syntynyt 1800-luvun loppupuolella, joten he olivat keskimäärin vanhempia kuin miehet. Vaan löytyi joukosta nuori tyttökin; kuljetuksen aikaan 17 vuoden ikään ennättänyt Helsingissä asusteleva palvelijatar jäi Kouvolan asemalla spriikuljetuksesta poliisin haaviin<sup>105</sup>.

Kun taas tarkastellaan kuljettajien siviilisäätyä, nousevat naimattomat ylivoimaisesti suurimmaksi ryhmäksi. Seuraavasta taulukosta nähdään tarkemmin kuljettajien siviilisäädyn jakautuminen.

---

<sup>102</sup> MMA, Valkealan syyskäräjät 1931, § 36.

<sup>103</sup> MMA, Valkealan talvikäräjät 1929, § 376.

<sup>104</sup> Silpola 2007, 53.

<sup>105</sup> MMA, Valkealan talvikäräjät 1930, § 321.

**Taulukko 4. Alkoholin kuljettajien siviilisäät Kouvolassa vuosina 1928-1931.**

	Vuosi				Yhteensä
	1928	1929	1930	1931	
<b>Siviilisäät</b>					
<b>Naimaton</b>	8	37	27	14	86
<b>Naimisissa</b>	3	7	5	3	18
<b>Naimisissa +lapsia</b>	2	5	3	4	14
<b>Vihkimätön avioliitto</b>	-	1	-	-	1
<b>Vihkimätön avioliitto +lapsia</b>	-	-	1	-	1
<b>Asuu erossa miehestään</b>	-	-	-	1	1
<b>Eronnut</b>	-	-	-	1	1
<b>Leski</b>	-	2	-	2	4
<b>Leski +lapsia</b>	-	-	1	1	2
<b>Leski (nyk. vihkimätön avioliitto + lapsi</b>	-	1	-	-	1
<b>Ei ilmoitettu</b>	1	1	5	2	9

Lähteet: MMA, Valkealan talvi-, syys- ja välikäräjät 1928-1931.

Nuoria naimattomia miehiä ei perhe sitonut ja pidätellyt kotona, joten he olivat vapaita lähtemään pirtukuljetuksille. Jos taas asiaa katsoo toimeentulon kannalta, voisi olettaa, että useamman henkilön talouksissa olisi ollut suurempi tarve alkoholin kuljetuksesta saataville tuloille. Tällekin näkökulmalle löytyy katetta Kouvolasta. Muun muassa leskeksi jäänyt kahden lapsen äiti jäi nuoren poikansa kanssa kiinni Kouvolan rautatieasemalla 11 litraa spriitä kapsäkissään. Turussa asustelevan perheen poika kertoi äidin antaneen hänelle rahaa varta vasten spriin ostamiseen. Saatuaan spriit äiti ja poika olivat yhdessä lähteneet kuljetusmatkalle määränpäänään Kuopio, jossa he olivat kuulleet spriin liikkuvan hyvissä hinnoissa. Spriirahoja he eivät tällä reissulla ehtineet

saada.<sup>106</sup> Lisäystä toimeentuloon havitteli kenties myös eräs kouvolaalainen työmies, jolla oli jo entuudestaan tilillään pari tuomiota kuljetuksista ja tutkimusajanjaksolla hän päätyi käräjille kolmesti. Elätettävänään hänellä oli vaimo sekä nelihenkinen lapsikatras.<sup>107</sup>

Kuljettajien rahallisia ansioita kuvaa seuraava taulukko. Taloudellinen toimeentulo ilmeni varsin puutteellisesti käräjäpöytäkirjoista ja niiden liitteistä, mutta taulukosta saa siitä huolimatta viitteen siitä, millaisilla palkoilla kuljettajat yrittivät tulla toimeen.

**Taulukko 5. Alkoholin kuljettajien taloudelliset ansiot Kouvolassa vuosina 1928-1931.**

Ansiot	Vuosi				Yhteensä
	1928	1929	1930	1931	
<b>Ei ansioita</b>	1	1	1	3	6
<b>≤ 10 mk</b>	3	11	4	5	23
<b>11-20 mk</b>	6	18	9	11	44
<b>21-30 mk</b>	1	2	4	1	8
<b>31-40 mk</b>	-	3	2	2	7
<b>41-50 mk</b>	-	-	-	2	2
<b>50 mk &gt;</b>	-	1	-	-	1
<b>Muut</b>	Taloudelliset olot hyvät	Taloudelliset olot köyhät	-	-	-
	1380 mk/kk	1400 mk/kk	-	-	-
<b>Ei ilmoitettu</b>	1	16	22	4	43

Lähteet: MMA, Valkealan talvi-, syys- ja välikäräjät 1928-1931.

Ilmoitetut ansiot olivat aikansa mittapuulla vaatimattomia. Maataloustyöväen keskimääräiset päiväpalkat vaihtelivat vuosien 1928-1931 välillä noin 20-40 markan paikkeilla, kesäisin ansiot olivat parempia. Palkat laskivat selvästi vuoteen 1931 mennessä talouslaman saavutettua Suomen. Kun vuoden 1928 kesällä maataloustyöläinen saattoi parhaimmillaan ansaita noin 38 markkaa, oli päiväansio vuoteen 1931 tultaessa enää korkeintaan 26 markkaa.<sup>108</sup> Näihin päiväpalkkoihin verrattaessa jää valtaosa tutkimuksen kuljettajien ilmoittamista ansioista huomattavasti

<sup>106</sup> MMA, Valkealan syyskäräjät 1930, § 501.

<sup>107</sup> Ks, esim. MMA, Valkealan välikäräjät 11.5.1929, § 8.

<sup>108</sup> Vattula 1983, 408.

keskimääräisten päiväansioiden alapuolelle. Enimmillään 10 markkaa päivässä tienanneiden osuus on ollut varsin merkittävä ja myös täysin vailla tuloja oli useampi kuljettaja. Suurin osa on tienannut korkeintaan 20 markkaa päivässä. Paremmille ansioille on päässyt vain harvalukuinen kuljettajajoukko. Näiden lukujen valossa voi hyvin olettaa alkoholikuljetusten tuomien lisäansioiden olleen yksi tärkeä syy lainvastaiseen toimintaan ryhtymiseen. Niukkaa toimeentuloa yritettiin kompensoida kuljetuksista palkaksi saatavilla tuloilla.

Kuljettajien ammasteista<sup>109</sup> yksi nousee muiden ylitse. Kuten muuallakin Suomessa, ahkeroinvat työmiehet viinakuljetusten parissa myös Kouvolassa<sup>110</sup>. Työmiesten suuri osuus ei sinänsä ole yllättävä, sillä työläisiä pidettiin 1900-luvun alussa juopottelevana kansanosana, vaikka todellisuus ei aivan niin yksioikoinen olisi ollutkaan<sup>111</sup>. Yleisesti voi todeta, ettei kuljettajien joukosta löytynyt korkeampien sosiaaliluokkien edustajia. Työväestön lisäksi käsityöläiset ja maataloustyöväki olivat ottaneet kuljetuksia hoidettavakseen. Kuljettajina toimi muun muassa talollisia, seppiä, pari sahatyöläistä, kauppias ja räätäli. Naisten ”ammatit” oli tavallisesti nimetty joko heidän miehensä tai isänsä mukaan. Joukosta löytyi esimerkiksi työmiehen vaimo ja leski sekä mäkitupalaisen tytär. Olipa kuljetushommiin ryhtynyt myös kaksi romanitarta. Osa naisista oli aikansa perinteisten naisammattien edustajia; alkoholin kuljetus oli houkuttellut mukaansa esimerkiksi pari ompelijatarta, tarjoilijattaren sekä parturin.

Laman aikaan 1920-1930-lukujen taitteessa työväestö kärsi työttömyydestä muuta väestöä raskaammin. Laman alussa vailla työtä olivat erityisesti alle 30-vuotiaat. Työttömyydellä on arveltu olleen lama-aikana mahdollisia vaikutuksia ihmisten käyttäytymiseen varsinkin silloin, kun ilman työtä on joutunut elämään pidempään. Rikollisuus, pahatapaisuus, epäsiiveellisyys, juoppous ja kulkurielämä vetivät pitkäaikaistyöttömiä puoleensa.<sup>112</sup> Alkoholitoiminta tarjosi tässä mielessä oivan keinon lisätuloihin nuorille työmiehille ja salakuljetuksen on mainittu olleen jopa selviytymiskeino pula-aikana<sup>113</sup>. Alle 30-vuoden ikä, työttömyys ja vähätuloisuus sekä naimattomuus ovat sellaisia ominaisuuksia, jotka ovat yhdistyneet monessa käräjillä

<sup>109</sup> Liite 1. Alkoholin kuljetuksesta Kouvolassa syytettyjen ammatti/sosiaaliluokka 1928-1931.

<sup>110</sup> Esimerkiksi Silpola (2007, 52) on todennut työväestön olleen kieltolakirikosten eniten rangaistu kansanosa. Saman huomion on tehnyt Filpus (2001), sillä paljon työmiehiä toimi Perämeren rannikolla salakuljetuksen ja kuljetuksen parissa.

<sup>111</sup> Sillanpää 2002, 50.

<sup>112</sup> Peltola 2008, 32 ja 184-189.

<sup>113</sup> Rytkölä 2002, 63.

syytetyssä<sup>114</sup>. Vaikka talouslamasta ja työttömyydestä ei voi vetää yksiselitteisiä johtopäätöksiä alkoholikuljetuksiin ryhtymiseen, ovat taloudelliset rakenteet varmasti osaltaan vaikuttaneet kuljetustoiminnan houkuttelevuuteen.

Eräistä ammateista on todennäköisesti ollut kuljetushommissa hyötyä. Käräjillä syytteisiin vastasi esimerkiksi neljä autonkuljettajaa. Vuoden 1930 välikäräjillä yritettiin selvitellä tapausta, jossa osallisina olivat autonkuljettaja ja työmies. Autonkuljettaja L.S. kertoi tavanneensa Kouvolassa ennestään tuntemattoman miehen, joka yritti kaupata hänelle autoa. Hän ei ollut ostoaikeissa, mutta sai ja otti auton siitä huolimatta koeajoon. Kylillä ajellessaan hän törmäsi tuttuun elimäkeläiseen työmieheen, joka nousi mukaan kyytiin. Matka jatkui, mutta kuljettaja pysäytti auton kahteen otteeseen kesken ajon; ensin käydäkseen eräässä torpassa ja toisen kerran hän pysähtyi metsäisellä tiellä. Poliisi katkaisi lopulta kaksikon matkan, sillä heidän epäiltiin kuljettaneen 150 litraa spriitä ja kätkeneen sen metsään Kotkan radan varrelle. Molemmat kiistivät spriikuljetuksen, mutta mukaan tullut työmies uudisti lausuntoaan poliisikuulusteluissa pariin otteeseen. Viimein hän myönsi havainneensa, että autossa kolisi spriilasti, joka hävisi metsäpysähdyksen aikana.<sup>115</sup> Hevosmiehet olivat toinen ryhmä, jolla oli kuljetuksiin soveltuva kulkuväline valmiina ja he viettivät muutenkin liikkuvaa elämää. Hevosten vetämiä kärkejä myös hyödynnettiin viinakuljetuksiin Kouvolassa. Eräs hevospies oli ostanut tuntemattomalta mieheltä 10 litran spriikanisterin ja lähtenyt teurastajatuttavansa kanssa hevosrattailla kuljettamaan spriitä eteenpäin. Parivaljakon määränäänä oli asunto Kouvolassa, mutta sinne asti he eivät ehtineet. Miehet pelästyivät eteen ilmestyneitä poliiseja ja lähtivät karkuun, kun tiesivät rattaiden olevan spriilastissa.<sup>116</sup> Rautatieläisiä ei joukosta löytynyt, vaikka Kouvola rautatieristeys olikin. Vain erään kiinni jääneen kuljettajan mainittiin olleen rautatieläinen/puuseppä. Ilmeisesti ainakaan tällä tutkimusajanjaksolla Kouvolassa ei kärähtänyt junakuljetuksia harrastaneita tai niissä avustaneita rautatietyöntekijöitä<sup>117</sup>.

Valkealan käräjillä kuljetussyytteisiin vastasivat niin ensikertalaiset kuin rikosrekisteriä jo aiemmin kartuttaneet tekijät. Karkeasti jaotellen puolet oli ensimmäistä kertaa oikeuden edessä, kun taas toisella puolikkaalla oli ennestään tuomioita niin

---

<sup>114</sup> Silpola (2007, 52) on todennut Pielisjärven alkoholikuljettajista löytyvän vastaanlaisia piirteitä.

<sup>115</sup> MMA, Valkealan välikäräjät 8.8.1930, § 3.

<sup>116</sup> MMA, Valkealan syyskäräjät 1929, § 725.

<sup>117</sup> Sorsa 1991, 88. Erään kuljettajan kertoman mukaan junamiehiä oli mukana avustamassa kuljetuksia.



kieltolakirikoksista kuin muistakin rikoksista. Seuraavassa taulukossa eritellään rikosten jakautumista tarkemmin.

**Taulukko 6. Alkoholin kuljettajien aiemmat rikosmerkinnät/oikeuden tuomiot Kouvolassa vuosina 1928-1931.**

Rikosten laatu	Vuosi				Yhteensä
	1928	1929	1930	1931	
Vain kieltolakirikoksia	3	7	11	10	31
Vain muita rikoksia	-	8	2	1	11
Kieltolaki- ja muita rikoksia	4	12	5	7	28
Vain juopumus	-	1	3	1	5
Ei tuomioita tai mainintaa niistä	6	26	20	8	60
Ei ilmoitettu	1	-	1	1	3

Lähteet: MMA, Valkealan talvi-, syys- ja välikäräjät 1928-1931.

Mahdollisista aiemmista tuomioista nähdään, onko viinankuljetus vetänyt puoleensa taparikollisia vai onko asialla ollut puhtaasti rikosrekisterin omaava ensikertalainen. Suurella osalla käräjille haastetuista kuljettajista ei ollut tilillään aiempia rangaistuksia tai ainakaan niistä ei näkynyt mainintaa. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että kaikki olisivat olleet ensimmäistä kertaa kieltolaki-aikana alkoholin kanssa tekemisissä, sillä viranomaisilta salassa kulki jatkuvasti alkoholilasteja. Kuljetetun alkoholin määriä selvitetään tuonnempana, mutta lastin koosta voidaan jossain määrin päätellä myös kuljetustoiminnan luonnetta ja siten toiminnan ammattimaisuutta. Pienten sprimäärien kera kiinnijääneet ensikertalaiset eivät luultavasti ole olleet ahkerimpia kieltolakirikollisia, vaan he ovat hankkineet viinaa lähinnä omaan käyttöönsä tai pienimuotoiseen itse harjoitettuun myyntiin. Sen sijaan jos spriiä kuljetettiin useita kymmeniä tai satoja litroja, kyseessä oli mitä ilmeisimmin laajamittainen spritoiminta.

Aikaisemmin rangaistuja oli ensikertalaisia hieman enemmän. Harvinaisinta oli, että kuljettaja oli aikaisemmin tuomittu ainoastaan kieltolakirikollisuuden ulkopuolelle

jäävästä rikollisuudesta. Sen sijaan useampaan kertaan vain kieltolakirikoksista käräjillä vastanneita oli runsaammin. Samoin kuljettajia, joiden rikosrekistereistä löytyi merkintöjä sekä kieltolakirikoksista että muista rangaistavista teoista, kävi oikeuden edessä reilunlaisesti. Tyypillisin kieltolain ulkopuolinen rikos oli varkaus, mikä on voinut liittyä toimeentulo-ongelmiin. Varastamalla henkilöt ovat koettaneet hankkia itselleen elantoa, aivan kuten alkoholikuljetuksillakin. Esimerkiksi eräs Helsingissä asuva kauppias oli vastaamassa Valkealan käräjillä 25 spriiilitran kuljettamisesta junassa. Rikosrekisterissään hänellä oli ennestään neljä varkautta sekä kaksi näpistystä.<sup>118</sup> Hänen ansiotuloistaan ei löytynyt merkintää, mutta ottaen huomioon edellä esitellyt alkoholikuljettajien yleisesti vaatimattomat tulot, ei liene kaukaa haettava, että hän olisi yrittänyt kartuttaa ansioita varastamalla ja kuljettamalla alkoholia. Varkauksien lisäksi kuljettajilla oli merkintöjä mitä erinäisimmistä rangaistavista teoista. Tuomioita oli annettu muun muassa irtolaisuudesta<sup>119</sup>, eläimeen sekaantumisesta<sup>120</sup> sekä useille henkilöille vuoden 1918 tapahtumista rikosnimikkeellä avunanto valtiopetokseen<sup>121</sup>.

Joukosta erottuvat taparikollisiksi luokiteltavat henkilöt, joilta löytyi pitkä lista tuomioita useista erilaisista rikoksista. Ankaria rangaistuksia oli saanut muun muassa Kouvolassa asuva merimies, joka yhdessä vuonna 1912 syntyneen nuoren työmiehenpojan kanssa yllätettiin seitsemän pulloa konjakkia sisältäneen kapsäkin kanssa. Syytteen kiistänyt merimies oli aiemmin tuomittu eri käräjäoikeuksissa pahoinpitelystä, varkaudesta ja alkoholin hallussapidosta sekä hovioikeudessa väkisinmakaamisesta, johon yhdistyi myös pahoinpitely.<sup>122</sup> Raskaimmin rangaistuja oli monien eri rikosten kasauduttua viipurilainen räätäli, joka jäi Kouvolan asemalla kiinni kuljettaessaan 20 ½ litraa spriitä. Hän yritti aluksi harhauttaa poliisia kertomalla väärän nimen, jotta ei saisi sakkoja. Hänellä oli pitkä rikosrekisteri, johon sisältyi muun muassa ryöstöyritys, törkeä ryöstö ja varkaus sekä ampuma-aserikos. Yhdistettynä lukuisiin aiempiin rangaistuksiin, tuomittiin kuljettaja pidettäväksi 9 vuotta kuritushuoneessa. Sen lisäksi hän menetti kansalaisluottamuksensa 15 vuodeksi.<sup>123</sup> Esimerkiksi edellä mainittujen kahden henkilön kohdalla rikosten tekeminen viittaa jo elämäntapaan.

---

<sup>118</sup> MMA, Valkealan välikäräjät 28.7.1929, § 5.

<sup>119</sup> MMA, Valkealan syyskäräjät 1929, § 29.

<sup>120</sup> MMA, Valkealan syyskäräjät 1929, § 31.

<sup>121</sup> Esim. MMA, Valkealan syyskäräjät 1931, § 284.

<sup>122</sup> MMA, Valkealan välikäräjät 10.6.1929, § 9.

<sup>123</sup> MMA, Valkealan välikäräjät 22.6.1931, § 6.

Alkoholitoimintaan laajemmassa mittakaavassa osallistuneet tekijät erottuivat pitkillä kieltolakirikkeitä sisältävillä rikosrekistereillään. He eivät välttämättä aikaisemmin olleet kulkeneet rikollisia polkuja, mutta kieltolaki houkutteli heidät laittoman ja tuottoisan toiminnan pariin. He löysivät alkoholitoiminnasta elämäntavan. Aktiivisimmat toimijat ovat yhtä lailla salakuljettaneet, kuljettaneet, myyneet tai pitäneet varastossa alkoholia. Kuljetusrikoksiin on toisinaan liittynyt autolla ajoa ilman ajolupaa tai mukana olleelta henkilöltä on löydetty ampuma-ase. Erään pariin kertaan Valkealan käräjillä alkoholin kuljetuksesta vastanneen kouvolaalaisen työmiehen rikosrekisteri oli ehtinyt vuoteen 1930 mennessä karttua pahoinpitelyllä, varastettuun tavaraan ryhtymisellä sekä alkoholin myynnillä, salakuljetuksella ja kahdella eri kuljetuksella.<sup>124</sup> Samaisilla syyskäräjillä syytettiin valkealaista työmiestä 390 spriiilitran kuljetuksesta autolla. Hänelle oli kertynyt kieltolakivuosien varrella tuomiot neljästä kuljetuksesta, yhdestä salakuljetuksesta, hallussapidosta, luvattomasta ampuma-aseesta sekä kolmesta luvattomasta autolla ajosta.<sup>125</sup>

Kuljettajien asuinpaikat on summattu taulukkoon<sup>126</sup> ja asuinpaikkojen sijaintia on selvitetty Kansalaisen karttapaikan<sup>127</sup> avulla. Asuinpaikoilla voi olla yhteyksiä kuljetusreittien sijoittumiseen, mutta niihin palataan tarkemmin seuraavassa luvussa. Kartta paljastaa, että kuljettajien asuinpaikat painottuivat Etelä-, Kaakkois- ja Itä-Suomeen sekä Savoan. Myös Karjalassa on asustellut useampi kuljettaja. Kouvolassa asui muutamakymmenen kiinnijääneistä, ja jos mukaan lasketaan aivan lähiseuduilta (Kuusankoski, Valkeala, Iitti, Sippola, Elimäki) kotoisin olleet kuljettajat, muodostivat paikalliset huomattavan kuljettajaryhmän. Käräjillä syytettiin yhteensä 37 henkilöä näiltä seitsemältä läheiseltä paikkakunnalta. Ulkopaikkakuntalaisten osuus on kuitenkin merkittävämpi. Lähempää ja kauempaa kotoisin olevia ulkopaikkakuntalaisia viinamiehiä ja -naisia oli Valkealan käräjillä alkoholikuljetuksista syytettynä yhteensä 101 henkilöä. Pienellä paikkakunnalla vieraat ihmiset erottuivat joukosta ja kynnyksen heidän tarkastamiseensa on saattanut olla pienempi. Tuttua kylänmiestä sen sijaan ei välttämättä haluttu yhtä hanakasti käräyttää. Ulkopaikkakuntalaisten joukossa yksi selkeä ryhmä olivat helsinkiläiset, joita Kouvolassa jäi kiinni 15 henkeä. Tulos ei ole yllättävä, kun muistaa Helsingin olleen yksi rannikkoalueiden vilkkaimpia

<sup>124</sup> MMA, Valkealan syyskäräjät 1930, § 526.

<sup>125</sup> MMA, Valkealan syyskäräjät 1930, § 544.

<sup>126</sup> Liite 2. Alkoholin kuljetuksesta Kouvolassa syytettyjen asuinpaikat 1928-1931.

<sup>127</sup> <http://kansalaisen.karttapaikka.fi/kartanhaku/paikannimihaku.html>

salakuljetussatamia. Sieltä, minne viinaa on virrannut, on ollut helppo lähteä viemään sitä eteenpäin. Sama ilmiö on havaittavissa vain lyhyen matkan päässä Kouvolassa sijainneista muista salakuljettajien suosimista rannikkopaikkakunnista. Kotkan ja Haminan lähimaastosta erottuu toinen ulkopaikkakuntalaisten asutuskeskittymä.

Eri puolilta Savoia on lähdetty runsain joukoin viinamatkoille etelään ja Kouvolan halki. Muun muassa Savon radan varrella sijainneiden rautatiepaikkakuntien asukkien osallistuminen alkoholikuljetuksiin ei ole tutkimuksen jatkon kannalta yllättävää, sillä rautateitä pitkin kulki Kouvolan ohitse spriikanisteri jos toinenkin. Aivan tavatonta ei ollut sekään, että viinakuljetuksille oli saavuttu pohjoisemmastakin Suomesta. Kaukaisin kuljettaja on matkannut etelään Kemistä. Ulkopaikkakuntalaisten salakuljettajien ja kuljettajien suureen määrään on kiinnittänyt huomiota myös Kari Filpus tutkimusalueellaan Perämeren rannikolla. Suurin osa salakuljettajista oli saapunut pohjoiseen Helsingistä, mutta myös muualta Suomesta oli hakeuduttu laittoman harrastuksen pariin.<sup>128</sup> Liikkuvuus on ollut alkoholitoimintaan osallistuneille miehille ja naisille leimallista, eikä lainvastainen toiminta rajoittunut kaikilla ainoastaan oman asuinpaikkakunnan sisälle. Liikkuvuuden yleisyys näkyy hyvin rikosrekisteristä, johon on kertynyt rangaistuksia useista eri käräjäoikeuksista, joiden alueilla teoista on jääty kiinni. Toisaalta kuljetustapauksissa eri käräjäoikeuksista saadut tuomiot kertovat myös alkoholin liikkeistä. Kun rikosrekisteristä löytyy tuomioita Kaakkois-Suomen eri paikkakunnilla saaduista kuljetustuomioista, niin silloin on todennäköisesti harjoitettu spriitoimintaa enemmänkin Kymenlaakson maastossa.

### **3.2 Renkejä vai isäntiä, rikollisliigoja vai yksityisyrittäjiä?**

Pirtuisännät pysyttelivät sivussa käytännön kuljetustoiminnasta, jonka he antoivat niin kutsuttujen renkien hoidettavaksi. Kun rengit pitivät huolen kuljetuksista, järjestivät isännät kuljetetulle alkoholille varastopaikkoja ja mahdollisesti antoivat myös auton renkien käyttöön. Aina kuljettajat eivät kuuluneet järjestelmälliseen kuljetusorganisaatioon, vaan viinatoiminta täytti heidän omia tarkoitusperiään. Käräjöpöytäkirjat paljastavat Kouvolassa esiintyneen niin yksityistä kuin järjestäytyneitä toimintaa. Kuljettajat ovat karkeasti jaettavissa kahteen ryhmään harjoitettujen toimintamuotojen perusteella. Ensimmäinen ryhmä muodostuu

---

<sup>128</sup> Filpus 2001, 32 ja 37.

yksityisyrittäjistä, jotka kuljettivat pieniä määriä eikä heillä ollut kytköksiä varsinaisiin kuljetusorganisaatioihin. Tämän ryhmän kuljettajat hankkivat alkoholia joko omaan käyttöönsä tai sitten heidän oli tarkoitus myydä itse kuljettamansa pienehkö viinamäärä eteenpäin voiton tekemisen toivossa. Toinen ryhmä rakentuu taas niistä kuljettajista, jotka olivat kunnostautuneet spriitoiminnassa useaan otteeseen ja heillä oli yhteyksiä muihin kieltolain vastaista toimintaa harrastaneisiin henkilöihin. Nämä kuljettajat taittoivat matkaa yleensä autolla, hakivat parhaillaan useamman sadan litran spriikuormia ja lasti mukanaan ajoivat kohti varastopaikkaa, jonne sprii oli tarkoitus jättää odottamaan jatkokuljetusta tai kauppaamista. Heidän varassaan oli alkoholin kulkeutuminen rannikolta muualle Suomeen.

Yksityiset pienkuljettajat hoitivat toimintansa hyvin yksinkertaisesti ja suoraviivaisesti. Alkoholia heillä oli mukanaan parista litrasta korkeintaan pariin kymmeneen ja matka eteni yleensä junalla. Monella tähän ryhmään luokitellulla kuljettajalla ei ollut aiempaa rikostaustaa, vaan ensikertalaisten osuus oli suuri. Heidän tapauksensa käsiteltiin käräjäpöytäkirjoissa lyhyehkösti ja kaavamaisesti, mikä antaa heidän rikoksistaan suurkuljettajia harmittomamman kuvan. Kuljetuksiin ei liittynyt suurta draamaa, vaan syytetyt myönsivät yleensä reilusti tekonsa ilman selityksiä ja tapaus vietiin oikeudessa läpi totutulla rutiinilla. Samoin poliisikuulustelupöytäkirjat olivat näiden kuljettajien kohdalla varsin niukkasanaisia. Ensikertaisesta spriinkuljetuksesta käräjillä vastanneen suomenniemeläisen työmiehen tapaus on tallennettu Kouvolan poliisivartiokonttorilla kuulustelussa seuraavasti:

*”Sittenkun konstaapelit Häkkinen ja Huovila olivat joulukuun 21. p:nä 1927 klo 3 ap. Kouvolan asemalla Savon junassa takavarikoineet sekatyömies A.P.:lta 4 litraa spriitä, toimitin minä asiassa kuulustelun, jossa kävi ilmi seuraavaa:*

*Työmies A.J.P. kertoo syntyneensä Suomenniemellä, missä myös on kirjoilla Suomenniemen kylässä. Naimaton. Käynyt kierto- ja rippikoulun. Ansaitsee oman ilmoituksensa mukaan 15 mk päivässä.”<sup>129</sup>*

Vastaavanlaiset pienkuljettajat toimivat tavallisesti yksin. Mikäli kuljetuksen tarkoitus oli pöytäkirjoissa tai liitteissä ilmoitettu, tuli alkoholi kuljettajien sanojen mukaan

<sup>129</sup> MMA, Valkealan talvikäräjät 1928, § 391.

omaan käyttöön tai myytäväksi. Myymisen tarkoitus näissä tapauksissa tuskin oli laajempi tukkumyynti, vaan kuljettajat pyrkivät itse kauppaamaan viinan vastaantulevalle janoiselle ja saamaan myynnistä voittoa, kuten seuraavan esimerkin kouvolaalainen työmies yritti. Hän oli löytänyt metsästä Savon radan varrelta 2 ½ litraa spriitä, ottanut tavaran mukaansa ja lähtenyt rautatieasemalle päin spriin myynti mielessään. Matkallaan hän jäi kuitenkin poliisien käsiin sprii mukanaan.<sup>130</sup> Salaperäisyyden verho oli toisinaan pienkuljettajankin toiminnan taustalla ja kaikista tapauksista on vaikea varmuudella päätellä, onko kyseessä ollut myynti viinanhimoiselle ostajalle vai pienimuotoinen kuljetustoiminta jälleenmyyjille. On muutamia tapauksia, joissa kuljettaja on etukäteen tiennyt spriin vastaanottajan ja luovutuspaikan. Tällöin herää epäily siitä, ettei spriitä ole kaupattu satunnaiselle viinaa kaipaavalle henkilölle, vaan toiminta on perustunut jonkinasteiseen järjestelmällisyyteen. Esimerkiksi vain neljälle litralle spriitä tiesi lappeenrantalainen työmies vastaanottajan. Hän kertoi ostaneensa spriin tuntemattomalta mieheltä ja aikoneensa viedä viinan sovittuun paikkaan toiselle tuntemattomalle miehelle.<sup>131</sup> Vaikka kyseessä oli näinkin pieni spriimäärä, viittaa kolmen eri henkilön mukanaolo tapahtumien kulussa pienimuotoiseen kuljetusorganisaatioon; mukana on myyjä, kuljettaja ja ostaja. Välttämättä kyseessä ei silti ole ollut kuljetusliiga, vaan viinalähetys on voinut päätyä kuljettajan tuttavalle.

Isojen spriikuljetusten organisoiminen vaati useamman ihmisen panoksen. Kun satunnaiset pienten määrien kuljettajat olivat yksin liikenteessä, suuremmissa kuljetustapauksissa on ollut mukana monihenkkinen porukka. Valkealan käräjillä käsitellyissä kuljetusjutuissa järjestelmällisten organisaatioiden kaava toimi niin, että renki tai rengit toivat rannikon suunnalta autolla parhaimmillaan muutaman sadan litran spriilastin, joka oli tarkoitus toimittaa isännälle varastoon odottamaan jatkotoimenpiteitä. Monimutkaisten juttujen käänneissä asianosaiset keksivät mitä moninaisimpia selityksiä tapahtumien kululle, kertomukset muuttuivat ja osallisuus kuljetustoimintaan kiellettiin. Erään kouvolaalaisen pirtuisännän osallisuutta spriikuljetukseen puitiin Valkealan käräjillä vuoden 1929 aikana moneen otteeseen. Häntä syytettiin autolla ajamisesta ilman lupaa, auton luovuttamisesta spriin kuljetukseen sekä alkoholipitoisen aineen luvattomasta hallussapidosta. Poliisiauto oli

---

<sup>130</sup> MMA, Valkealan talvikäräjät 1930, § 386.

<sup>131</sup> MMA, Valkealan syyskäräjät 1929, § 20.

partioinut yöllä spriivahdissa ja liike seuratun miehen pihamaastossa oli herättänyt vahtien huomion. Epäilty oli liikuskellut pihalla kolmen muun miehen kanssa, jotka hetken päästä olivat lähteneet pihassa olleella autolla jonnekin. Noin tunnin päästä auto saapui takaisin ja mainitut kolme miestä alkoivat siirtää spriikanistereita autosta talon eteiseen. Poliisit puuttuivat lopulta lastin purkamiseen, mutta kaikki autossa olleet kuljettajat pääsivät pakoon. Tällöin asunnon omistaja ilmestyi talosta yövaatteissaan ja totesi poliiseille ”kovin ihmettelevänsä, miten pojat olivat tuoneet noin paljon spriitä hänen taloonsa”. Autossa oli kuljetettu yhteensä 180 litraa spriitä. Mies kielsi koko oikeuskäsittelyn ajan, että olisi antanut autonsa käytettäväksi spriikuljetukseen ja että sprii ylipäänsä olisi ollut hänen eteisessään takavarikkotilanteessa. Tulos oli silti lopulta se, että oikeus totesi miehen syylliseksi kaikkiin häneen kohdistuneisiin syytteisiin.<sup>132</sup> Mielenkiintoisena huomiona mainittakoon, että samainen henkilö oli myynyt auton eräälle toiselle spriinkuljettajalle, joka jäi kiinni matkatessaan autolla 290 litraisen lastin kanssa.<sup>133</sup>

Tarkkaa suunnittelua on vaatinut myös vuoden 1929 kesäkuussa Kouvolassa kiinnijäänyt spriikuljetus, jossa osallisena ollut viiden hengen porukka oli järjestänyt 100 litran kuljetuksen hevosella. Hevoskärryjen ja lastin turvana ajoi edellä etuvartioauto. Ensimmäistä kertaa eivät ainakaan kaikki joukon jäsenet olleet spriin kanssa tekemisissä, sillä heidän rikosrekistereistään löytyi merkintöjä muun muassa salakuljetuksesta, kuljetuksesta, myynnistä ja hallussapidosta. Oikeuskäsittelyt koostuivat perin sekavista lausunnoista, kun kukin kertoi tapahtumien kulusta eri tavoin. Selvyyteen ei tahdottu päästä edes auton omistajuudesta; kuka oli myynyt auton ja kenelle, milloin auto oli myyty ja olivatko kauppakirjat todenmukaisia vai tekaistuja. Autoa oli kenties aiemminkin käytetty spriin toimitukseen, sillä kaksi joukkion jäsentä oli käynyt nimismieheltä vaatimassa autoa takaisin syyttäjän mielestä väärän kauppakirjan turvin. Itse kuljetuksesta kertoi hevosella liikkeellä ollut mies, että hän oli tutustunut Kouvolassa tuntemattomaan mieheen, jonka kanssa hän lähti hevosvaunuilla kuljeskelemaan lähiseuduille. Matkallaan he poikkesivat metsään, jossa tuntematon mies myi hänelle 100 litraa spriitä. Tämän jälkeen matka jatkui takaisin kohti Kouvola, mutta poliisit pysäyttivät kuljetuksen. Hevoskärryjä ohjannut mies kielsi etuvartion, mutta myönsi havainneensa edellä ajavan auton. Myöhemmin hän muutti kertomustaan

<sup>132</sup> MMA, Valkealan talvikäräjät 1929, § 326. Syyskäräjät 1929, § 724. Välikäräjät 13.11.1929, § 2. Välikäräjät 12.12.1929, § 4.

<sup>133</sup> MMA, Valkealan välikäräjät 8.8.1930, § 4.

etuvaunusta sekä hevosen valjastamisesta nimenomaan pirtumatkalle. Hevosmies oli joukon ainoa, joka myönsi kuljetuksen. Muut pyrkivät kertomuksillaan osoittamaan, että heidän osuuttaan rikokseen ei ole saatu todistetuksi ja että he eivät tiedä pirtukuljetuksesta mitään. Jutun toisessa oikeuskäsittelyssä päädyttiin lopulta siihen, että hevospies ja etuvaunun kuljettaja ovat syyllistyneet spriinkuljetukseen, mutta muiden kolmen henkilön osuutta tapahtumiin ei ole pystytty näyttämään toteen.<sup>134</sup>

Eri kuljetustapauksissa mukana olleiden henkilöiden välille kytkeytyi mielenkiintoisia yhteyksiä. Vuoden 1929 välikäräjillä puitiin muutamaan otteeseen kahden kouvolalaisen työmiehen toimintaa 240 spriilitran kuljettamiseksi autolla<sup>135</sup>. Molempien miesten nimet toistuivat useaan otteeseen eri tapauksissa Valkealan käräjillä, joten heidän on täytynyt harjoittaa alkoholitoimintaa paikkakunnalla enemmänkin. Toinen miehistä kiisti kuljettaneensa spriitä ja väitti vain avustaneensa. Mies, jonka pihaan sprii oli viety, kiisti tietävänsä asiasta mitään eikä tunnustanut omistavansa spriitä. Tyhjätkanisterit hän kyllä myönsi omikseen ja totesi hankkineensa ne saadakseen peltiä. Kiinnostavinta jutussa olivat kuitenkin sivuhuomiona mainitut asumisjärjestelyt. Asunnossa, jonne sprii tuotiin, asui lisäksi kaksi muuta miestä, jotka itsekin kävivät tutkimusajanjaksolla Valkealan käräjillä kuljetussyytteisiin vastaamassa<sup>136</sup>. Yhteydet tuskin olivat sattumia, vaan kyseessä on ollut useamman hengen pirturinki, joka on harjoittanut alkoholin kuljetusta.

Salakuljetuksen muututtua ammattimaisemmaksi yleistyivät aseet ja välillä niitä myös käytettiin salakuljettajien ja viranomaisten kohtaamisissa<sup>137</sup>. Into Jyläskoski kirjoittaa muistelmateoksessaan merivartiolaitoksen ajoilta suurimman osan pirtukuninkaista olleen ”silkkvoja gangstereita, jotka eivät tiukan paikan tullen kaihtaneet murhiakaan”<sup>138</sup>. Väitteensä todentamiseksi Jyläskoski kertoo esimerkkejä tapauksista, joissa ihmishenkiä on menetetty salakuljetuksen tuoksinassa. Kielto lakiajan kuluessa myös sisämaan kuljetuksissa mukana olleiden otteet kovenivat ja autoihin otettiin toisinaan mukaan aseellisia vartijoita<sup>139</sup>. Kouvolassakin ilmeni muutamia tapauksia, joissa kuljetuksesta

<sup>134</sup> MMA, Valkealan välikäräjät 10.6.1929, § 6. Välikäräjät 15.7.1929, § 7.

<sup>135</sup> MMA, Valkealan välikäräjät 11.5.1929, § 8 ja 15.7.1929, § 3.

<sup>136</sup> Asunnossa asuvista miehistä V.L. on tuomittu kuljetuksesta Valkealan talvikäräjillä 1929, § 334. Myös A.T. on ollut osallisena kuljetusjutussa, jota on käsitelty välikäräjillä 28.7.1929, § 4.

<sup>137</sup> Varhainen esimerkki vuodelta 1924 salakuljettajien ja poliisien välisestä ”taistelusta” teoksessa Ahtokari 1972, 64.

<sup>138</sup> Esimerkkejä henkirikoksiin päättyneistä salakuljetustapauksista Jyläskoski 1976, 36-37.

<sup>139</sup> Sorsa 1991, 49.



epäillyltä löytyi hallustaan luvaton ampuma-ase. Aseellisiä yhteenottoja tuskin käytiin Kouvolassa kuljettajien ja poliisien kesken, sillä ainakin oikeusjutuissa aseet olivat pysyneet käyttämättöminä seuraavan esimerkin tapaan:

Helmikuussa 1930 olivat poliisit olleet spriivartiossa Kotkan radan läheisyydessä, jolloin he havaitsivat tunnetuksi pirtumieheksi kutsumansa kouvoolalaisen työmiehen. Poliisit alkoivat heti epäillä miehen liikkuneen kuljetusmatkalla ja tarkastaessaan lähialueita he löysivät metsästä säkissä 40 litraa spriitä sekä pistoolin. Lumesta lähtivät jäljet läheisen talon kauraliiterin luokse, josta poliisit löysivät 70 litraa lisää spriitä. Jutulle löytyi silminnäkijä, joka kertoi kuulustelussa nähneensä epäillyn miehen säkki selässään matkalla talolta pois päin samana iltana, kun poliisit löysivät spriit. Talossa oli tuolloin paikalla palsatilallisen vaimo poikansa kanssa. Poika oli ilmoittanut äidilleen, että joku mies oli tullut tuomaan pirtua. Äiti antoi spriin jättöön luvan miehen annettua pojalle karkkirahaa. Naisen puoliso ei ollut kotona eikä hän siitä syystä halunnut ilmoittaa lastista poliisille. Nainen totesi spriin tuojan olleen hänelle tuntematon mies. Myöhemmin hän muutti lausuntoaan ja sanoi kaiken spriin kuuluneen epäillylle miehelle. Mies itse kertoili tapahtumista toisenlaisia tarinaa. Hän kertoi olleensa tarkastamassa Kymijoen jäättilannetta nähdäkseen, voisiko joen ylittää hevosella. Palattuaan tältä tiedustelumatkalta poliisi pysäytti ja tarkasti hänet. Mies kielsi kuljettaneensa spriitä eikä hän tunnustanut pistoolia omakseen. Oikeus päätti lopulta, että mies oli kuljettanut spriin ja nainen puolestaan syyllistyi hallussapitoon. Syyte ampuma-aseesta hylättiin kuitenkin toteennäyttämättömänä.<sup>140</sup>

Kuljetustapausten salaperäisyys syntyy niissä seikkailevista tuntemattomista miehistä, jotka ovat myyneet alkoholia, avustaneet kuljetuksissa tai vastaanottaneet viinaa. Näiden tuntemattomien miesten nimiä eivät ole paljastaneet yksityiset eivätkä laajemmissa viinaringeissä toimineet kuljettajat. Kieltolakiaikana tuntemattomasta miehestä muodostui salakuljettajien ammattitermi<sup>141</sup>, jolla kuitattiin poliisien kyselyt muista tapauksiin liittyneistä henkilöistä. Välttämättä kuljettajat eivät aina tienneetkään

<sup>140</sup> MMA, Valkealan talvikäräjät 1930, § 402. Välikäräjät 15.-16.5.1930, § 24.

<sup>141</sup> Rytkölä 2002, 57.

näiden henkilöiden nimiä, he vain saivat tehtävän välittäjältä<sup>142</sup>. Toisaalta pelko pirtuisäntien kostosta saattoi estää totuuden kertomisen poliisille<sup>143</sup>. Ammattimaisessa salakuljetusorganisaatiossa täytyi suojella rikostovereita ja toiminnan ylläpitäjiä, jos ei halunnut osakseen pirtuisännän rangaistusta.

Suuret salakuljettajat saivat teoillaan nimeä ja mainetta. Heistä tunnetuin lienee edelleen Algoth Niska, joka kirjoitti omiin salakuljetusseikkailuihinsa pohjautuneen kirjan<sup>144</sup> jo kieltolakiajan loppupuolella ja sittemmin hänen elämästään ja toiminnastaan on kirjoitettu toinenkin teos<sup>145</sup>. Kari Kallosen tarinallisessa kirjassa kuvaillaan Niskan seikkailujen vaiheita niin alkoholin salakuljettajana kuin myös myöhemmin ihmissalakuljettajana. Toisen maailmansodan aikana Niska kunnostautui juutalaisten auttajana, kun hän järjesti vainottujen matkoja turvallisempiin maihin. Kuvaliitteen tekstissä Kallonen kirjoittaa Niskan olleen kieltolakiaikana ”Ahvenanmaalla lähes kansallissankari tavallisten saaristolaisten keskuudessa”. Toisaalla hän lisäksi toteaa, että Niska on ”kruunattu salakuljetuksen kuninkaaksi, jonka seikkailut ja pakenemiset poliisilta toivat lohdutusta kieltolakia kiroilevien kansalaisten arkipäiviin”. Algoth Niskassa kiteytyvät kansan parissa salakuljettajiin liitetyt mielikuvat; lainvastainen spriitoiminta ei tehnyt hänestä roistoa, vaan sankarin, joka toi alkoholia sitä kaipaaville ja antoi salakuljetustöitä vähätuloisille. Salakuljettajia ja heidän toimintaansa jopa romantisoitiin. Muut pirtukuninkaat jäivät kieltolakikirjallisuudessa yksittäisten mainintojen tasolle tai nimettömiksi, vaikka heidän maineestaan muistutetaankin<sup>146</sup>. Jokaisella rannikon tärkeällä salakuljetuspaikkakunnalla oli omat yrittäjänsä, mutta yhtä suureen tunnettavuuteen kuin Niska he eivät nousseet<sup>147</sup>. Muun muassa Turussa kerrotaan toimineen pirtukuninkaan, jolla oli palkkalistallaan 25 renkiä sekä omistuksessaan neljä aseistettua ja panssaroitua laivaa, joista kuhunkin mahtui 20 000 litraa viinaa<sup>148</sup>.

Paikallista mainetta saavuttivat myös sisämaan ahkerimmat pirtuisännät ja -kuskit. Kirjallisuudessa mainituiksi ovat tulleet muun muassa Kotkassa toimineet Jaatisen veljekset, jotka olivat erikoistuneet autokuljetusten järjestämisiin. Heidän

---

<sup>142</sup> Filpus, 2001, 76.

<sup>143</sup> Kekui ja trokarei 2003, 9.

<sup>144</sup> Niska 1931.

<sup>145</sup> Kallonen 2000.

<sup>146</sup> Virossa ja Suomessa toimineista pirtukuninkaista Pullat 1993, 72-77.

<sup>147</sup> Metsävuori 2009, 114.

<sup>148</sup> Kilpi 2010, 90.

kuuluisuutensa perustui huolelliseen autojen varustamiseen vahvistetuilla koreilla ja renkailla, jotta poliisien asettamat tie-esteet eivät niitä pidättelisi.<sup>149</sup> Kuuluisilla salakuljettajilla ja kuljettajilla onkin tavallisesti ollut jokin erityispiirre tai ominaisuus, joka on edesauttanut tunnettavuutta. Lopulta vielä menestyksekkäs toiminta puhui puolestaan. Vaikka Kouvolassa toimineet pirtun kuljettajat eivät valtakunnallisessa mielessä ole olleet erityisiä tai tavallisuudesta poikkeavia, ovat ahkerimmat viinamiehet varmasti olleet paikallisille tuttuja ja heidän toiminnastaan on tiedetty lähiseuduilla

### 3.3 Naiset kuljettajina

Vaikka tyypillinen kieltolakirikollinen oli nuori naimaton työmies, ottivat alkoholitoimintaan osaa myös naiset, vaikkakin huomattavasti pienemmässä mittakaavassa. Kun miehiä veti salakuljetuksen ja kuljetuksen puoleen raha ja seikkailunhalu, niin naiset tukeutuivat alkoholitoimintaan lähinnä vain ylimääräisen rahan toivossa<sup>150</sup>. Taustalla oli monesti pakottava syy, kuten leskeksi jääminen tai elannon hankkiminen lapsille, joka ajoi naisia kieltolakirikollisuuden pariin rahan vuoksi<sup>151</sup>. Alkoholimyynnissä naiset kunnostautuivat jo 1800-luvun lopulla, sillä viinakauppa mahdollisti toimeentulon heikossa sosiaalisessa asemassa olleille naisille<sup>152</sup>. Kieltolain astuttua voimaan jatkui alkoholianniskelu tietyissä ravintoloissa salamyyntinä ja pimeitä pulloja sai ostettua yksityisiltäkin kauppiailta. Viinan salakaupan lisäksi samaan ravintolaan saattoi keskittyä muutakin paheksuttavaa toimintaa, esimerkiksi prostituutiota. Alkoholin salakaupasta tuli ilotyöillekin uusi mahdollisuus lisäänsioihin.<sup>153</sup> Rahan perässä vaikuttivat olleen myös Kouvolassa kiinnijääneet naiskuljettajat.

Kouvolassa ilmoitulleisiin kuljetuksiin osallistui 27 naista. Kolme heistä oli leskiä, mutta vain yhdellä ilmoitettiin olleen jälkikasvua. Naimattomia naisia oli 12 ja naimisissa 8 naista, joista kaksi oli lapsiperheellisiä. Yksi eli vihkimättömässä avioliitossa ja toinen taas asui erossa miehestään. Kahden siviilisäätynä ei ollut ilmoitettu. Naisten ansiotulot olivat hyvin vaatimattomia, tavallisesti vain 10 tai 15 markkaa päivässä, mikäli tulot oli ilmoitettu. Kaksi naista oli saanut rangaistuksen irtolaisuudesta ja erästä keittäjätärtäkin nimitettiin asiakirjoissa irtolaiseksi. Irtolaisiin yhdistettiin kuljeksiva, työtön ja siveetön

---

<sup>149</sup> Pullat 1993, 76.

<sup>150</sup> Filpus 2001, 32.

<sup>151</sup> Varis 2003, 70.

<sup>152</sup> Filpus 2001, 32.

<sup>153</sup> Sillanpää 2002, 58-59.

elämä ja heidän toimiaan tarkkailtiin<sup>154</sup>. Irtolaisiin rinnastettavia ovat myös kaksi romanitarta, jotka jäivät kiinni spriitä kuljettaessaan. Mustalaisiin yhdistettiin kiertelevä ja säädytön elämä ja he herättivät huomiota jo ulkoisella olemuksellaan. Yli viidesosalla aikuisista mustalaisista oli rikostuomioita. Yleisimmin tuomioon johti tappelu, juopumus, väkivalta tai pahoinpitely.<sup>155</sup> Alkoholia kuljettaneista mustalaismiehistä ei Kouvolasta löytynyt viitteitä, mutta mainitut kaksi romanitarta jäivät kiinni junakuljetusmatkoillaan. Osalla naisista oli aikaisempia tuomioita kieltolakirikoksista; naiset olivat taitaneet niin kuljetuksen, salakuljetuksen, myynnin kuin hallussapidonkin. Eräs kutoja lienee ollut sen verran ansioitunut viinapuuhissa, että häntä nimitettiin pirtunaiseksi. Kymistä oli tullut poliisille ilmoitus, että Viipuriin matkalla olevassa junassa matkustaa pirtunaisia. Kouvolan asemalla jäikin 10 litran spriin kuljetuksesta kiinni Loviisan lähettyviltä kotoisin oleva kutoja. Hän oli jo aiemmin ollut oikeudessa vastaamassa kolmesta salakuljetuksesta sekä kertaalleen myynnistä ja kuljetuksesta.<sup>156</sup> Kuten miesten kohdalla, löytyi myös muutamalta naiselta rangaistuksia varkauksista ja näpistyksistä.

Naiskuljettajia yhdistävä piirre oli heidän poikkeuksetta alhainen sosiaaliluokkansa. He olivat miestensä vaimoja tai leskiä, isiensä tyttäriä, romanittaria, työläisiä tai aikansa perinteisten naisten ammattien edustajia; keittäjiä, ompelijoita tai tarjoilijoita. Omia tuloja heillä ei liiemmin ollut. Osallistuminen alkoholitoimintaan sekä sortuminen varkauksiin ja näpistykseen viittaavat siihen, että lisäansioille on naisillakin ollut tarvetta. Naimattomilla, leskinaisilla ja perheellisillä tarve riittävään toimeentuloon lienee ollut suurin. Johanna Hämäläinen on tutkimassaan viitasaarelaisessa kuljetusjutussa nostanut esille ammattimaista pirtukauppaa harjoittaneen miehen avioliiton ulkopuolisen yhteiselon trokaamiseen osallistuneen naisen kanssa. Hämäläinen muistuttaa, että vihkimättömänä parina eläminen oli 1920-luvulla sekä harvinaista että paheksuttavaa eikä avioeroakaan pidetty yleisesti hyväksyttävänä<sup>157</sup>. Valkealan käräjilläkin oli syytettyinä sekä vihkimättömässä suhteessa elänyt että eronnut nainen. He elivät aikansa mittapuulla paheellista elämää ja jo elämäntapansa vuoksi heitä saattoi pitää alempiarvoisina kansalaisina. Sotkeutuminen viinakuljetuksiin on tuskin heidän asemaansa parantanut.

<sup>154</sup> Nygård 1998, 31-50.

<sup>155</sup> Nygård 1998, 98-114.

<sup>156</sup> MMA, Valkealan välikäräjät 22.4.1931, § 6.

<sup>157</sup> Hämäläinen 2000, 385.

Naisten kuljetusmotiivit ilmenevät suoraan vain muutamasta tapauksesta. Näissä kuljetuksissa tavoite on ollut yksiselitteinen; viinalla ansaitsee ja sitä kuljetetaan myymistä varten. Esimerkiksi eräs vailla tuloja elelyt ja vielä kotona asunut nuori nainen kertoi poliisikuulusteluissa, että oli aikonut myydä kuljettamansa 10 litraa spriitä, sillä myynnillä ansaitsee hyvin<sup>158</sup>. Ottaen huomioon naisten vähäiset ansiotulot ja alhaisen sosiaaliluokan ei ole ihme, että raha on houkutellut kieltolakirikosten pariin. Kaikkien omatunto ei kuitenkaan kestänyt rikokseksi määriteltyä toimintaa. Valkealan käräjillä oli kuljetuksesta syytettynä naiskaksikko, joista toinen oli lopulta ilmoittanut poliisille meneillään olleesta spriitoiminnasta. Hän kertoi olleensa mukana vasten tahtoaan eikä halunnut toimia trokarina.<sup>159</sup>

Tavatonta ei ollut sekään, että naiset toimivat miesten kanssa yhteistyössä<sup>160</sup>. Edellä kerrottiin jo tapauksesta, jossa syytettynä oli alkoholia kuljettaneen miehen lisäksi nainen, joka salli miehen tuoda spriin asuntoonsa. Toinen vastaavanlainen esimerkki liittyy tapahtumiin Haminassa. Eräs työmies tapasi Haminassa tuntemattoman upseerin, joka pyysi viemään 65 litraa spriitä Mikkeliin. Koska tavaraa oli paljon, mies kertoi pyytäneensä erästä työmiehen vaimoa mukaansa auttamaan lastin kuljettamiseen junassa. Mikkeliin kaksikko ei kuitenkaan päässyt perille, sillä heidät pidätettiin Kouvolan asemalla<sup>161</sup>. Valitettavasti kummastakaan tapauksesta ei käy ilmi, mistä mies ja nainen tunsivat toisensa tai onko heidän välillään ollut jonkinlainen sukulaisuussuhde. Vain kerran kuljetusta on ollut järjestelemässä aviopari. Jo aikaisemmin esiteltyssä hevosen ja etuvartioauton muodostamassa kuljetusjutussa avioparin osuutena oli hoidella auton myynti- ja omistajuuksasioita.

---

<sup>158</sup> MMA, Valkealan välikäräjät 21.5.1931, § 4.

<sup>159</sup> MMA, Valkealan välikäräjät 11.5.1929, § 4.

<sup>160</sup> Silpola 2007, 53.

<sup>161</sup> MMA, Valkealan välikäräjät 19.-20.12.1930, § 23.

## 4 ”Poliisikonstaapeli takavarikoi asemalla Kouvolan kauppalassa 10 litraa spriiitä”

### 4.1 Kuljetetun alkoholin määrä ja kuljetustavat

Suuruudeltaan alkoholikuljetukset edustavat kahta lajia: ensinnäkin pienehköjä muutamasta litrasta korkeintaan pariinkymmeneen litraan kohoavia kuljetuksia sekä toisekseen suuria, parhaimmillaan usean sadan litran spriiilasteja. Eri kokoisilla viinalasteilla on ollut omat tarkoituksensa. Pienet määrät ovat kulkeneet kätevästi jopa käsimatkatavarana, mutta kymmenistä litroista eteenpäin kuljetus on vaatinut enemmän vaivannäköä. Alla olevaan taulukkoon on koottu poliisin Kouvolaan takavarikoimat alkoholikuljetukset, joista pystytään osaltaan päättelemään kuljetustoiminnan mittasuhteita.

**Taulukko 7. Kouvolaan vuosina 1928-1931 paljastuneiden alkoholilastien ( x litraa) lukumäärät vuosittain.**

Määrä	Vuosi				Yhteensä
	1928	1929	1930	1931	
0 < x ≤ 5	4	10 <sup>162</sup>	12	2	27
5 < x ≤ 10	6	13	7	6	32
10 < x ≤ 15	-	6 <sup>163</sup>	4	7	16
15 < x ≤ 20	-	6	3	2	11
20 < x ≤ 25	1	2	1	3	7
25 < x ≤ 30	-	1	1	-	2
30 < x	2	7	7	3	19
Ei ilmoitettu	1	-	3	1	5

Lähteet: MMA, Valkealan talvi-, syys- ja välikäräjät 1928-1931.

Kouvolaan poliisit paljastivat enemmän pieniä kuin isoja alkoholikuljetuksia. Tavallisinta oli, että kuljettaja jäi kiinni korkeintaan 10 litran kanssa. Yli 20 litraa sisältäneen kuljetuksen takavarikoiminen oli jo huomattavasti harvinaisempaa. Siitä huolimatta suuriakin spriiitakavarikkoja tehtiin joka vuosi. Vuosina 1929 ja 1930, jolloin

<sup>162</sup> Yhdessä kuljetuksessa alkoholin määräksi oli ilmoitettu 7 pulloa. Mikäli kuljetettavana oli n. 0,5 tai 0,75 litran vetoisia kanistereita, kokonaismäärä osuu arviolta korkeintaan viiden litran kategoriaan.

<sup>163</sup> Yhdessä kuljetuksessa alkoholin määräksi oli ilmoitettu 23 pulloa. Mikäli kuljetettavana oli n. 0,5 tai 0,75 litran vetoisia kanistereita, kokonaismäärä osuu arviolta korkeintaan 10-15 litran välille.

kuljetustapauksia käsiteltiin oikeudessa eniten, oli useimmin kyseessä myös isoja lasteja. Parhaimmillaan yritettiin määräraikkaansa viedä 400 litran spriikuormaa. Seuraava asetelma paljastaa suurten alkoholilastien spriimäärät tarkemmin.

**Asetelma 1. Kouvolassa vuosina 1928-1931 kuljetettujen suurten (yli 30 litraa) alkoholilastien litramäärät.**

	Vuosi			
	1928	1929	1930	1931
<b>Alkoholin määrä</b>	200 litraa	80 litraa	65 litraa	40 litraa
	300 litraa	100 litraa	110 litraa x3	300 litraa
		120 litraa	150 litraa	350 litraa
		180 litraa	290 litraa	
		240 litraa	390 litraa	
		360 litraa		
		400 litraa		

Lähteet: MMA, Valkealan talvi-, syys- ja välikäräjät 1928-1931.

Kuljetettu alkoholi oli valtaosassa tapauksia spriitä, vain kaksi lastia sisälsi muita juomia. Helsingissä asuva mäkitupalaisen tytär matkasi Kotkasta tulevassa junassa kapsäkkeineen, jotka sisälsivät ”erilaista alkoholipitoista ainetta”<sup>164</sup>. Sen tarkemmin sisältöä ei ilmoitettu, mutta kyseessä lienee ollut muu tavara kuin sprii. Toisessa tapauksessa kuljetettiin seitsemää pulloa konjakkia, jotka oli tarkoitus myydä Haminassa<sup>165</sup>. Korvikealkoholin<sup>166</sup> käytöstä ei paljastuneiden kuljetusten perusteella löydy näyttöä. Toisaalta yhä runsaampana 1920-luvun kuluessa ulkomailta virrannut sprii piti huolen siitä, ettei korvikkeita välttämättä tarvittu. Spriin oheen tulivat kieltolain aikana varsinkin Helsingissä huumeet ja tuolloin spriin ja huumeiden maahantuonti saattoivat joissain tapauksissa olla saman tahon hallinnassa. Huumeita, erityisesti kokaiinia, toivat Suomeen pääasiassa saksalaiset kauppalaiset ja suuri osa lasteista jatkoi matkaansa kohti Neuvostoliittoa. Huumeiden kuljetukseen epäiltiin osallistuneen myös Valtion Rautateiden henkilökuntaa.<sup>167</sup>

<sup>164</sup> MMA Valkealan talvikäräjät 1929, § 375.

<sup>165</sup> MMA Valkealan välikäräjät 10.6.1929, § 9.

<sup>166</sup> Turpeinen 1977, 44. Korvikealkoholina käytettiin 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa muun muassa teollisuuden ja käsityöläisten käyttämiä aineita, denaturoitua paloviinaa, lakkoja, parta- ja suuvesiä sekä alkoholipitoisia lääkeaineita.

<sup>167</sup> Ylikangas 2009, 65-69 ja 104-106.

Kuljettajien kiinnijäämistavat kuvaavat niin viranomaisten harjoittaman valvonnan luonnetta kuin kuljetuksiin käytettyjä tapoja<sup>168</sup>. Aiemmin on todettu Kouvolan rautatieaseman järjestyksenpidon tuottaneen poliisille töitä. Samoin muistetaan, että poliisit järjestivät kieltolakiaikana maantievartiointia, johon otti toisinaan osaa myös raittiuslautakunnan jäseniä. Nämä kaksi seikkaa heijastuivat vahvasti alkoholikuljettajien kiinnijäämiseen, kuten alla olevasta taulukosta havaitaan.

**Taulukko 8. Alkoholin kuljetustavat Kouvolassa vuosina 1928-1931.**

Kuljetustapa	Vuosi				Yhteensä
	1928	1929	1930	1931	
<b>Juna/Asema</b>	10	27	24	18	79
<b>Auto</b>	1	5	3	1	10
<b>Hevonen</b>	1	4	1	3	9
<b>Kantaen<sup>169</sup></b>	-	3	5	1	9
<b>Ei ilmoitettu</b>	1	4	5	1	11

Lähteet: MMA, Valkealan talvi-, syys- ja välikäräjät 1928-1931.

Kouvolan rautatieasema oli ylivoimaisesti yleisin kiinnijäämispaikka. Poliisiraporteissa toistuivat kerta toisensa jälkeen samat lauseet:

*”Poliisikonstaapelit toivat Kouvolan poliisivartiokonttoriin henkilön x, syystä että hän oli asemalla Kouvolan kauppalassa kuljettanut x litraa spriitä.”*

Aina ei suoraan kerrottu, että kuljetus olisi tapahtunut junalla, vaikka kiskoja pitkin viinaa todennäköisesti oli viety tai oltiin viemässä ennen takavarikointia. Joskus asemalla norkoiltiin myös jalan kuljetetun spriin kanssa myyntiaikeissa<sup>170</sup>. Junakuljetusten ilmeinen yleisyys selittää hallusta löytyneiden spriimäärien pienuutta. Junissa ei pystynyt huomiota herättämättä kuljettamaan useita satoja litroja, vaan suurimmat paljastuneet junalastit kohosivat korkeimmillaan pariin kymmeneen spriilitraan ja ne kulkivat käsimatkatavarana. Vain kerran käsiteltiin Valkealan käräjillä kuljetustapausta, jossa junassa oli kuljetettu isompi määrä spriitä, 80 litraa. Kuljetus ei

<sup>168</sup> Filpus 2001, 15.

<sup>169</sup> Tuomiokirjoissa kuljetustapa oli ilmoitettu eri tavoin: kantaen, kapsäkissä, yllään tai rataa pitkin. Oletettavasti näistä jokaisessa tapauksessa kyseessä on ollut jalkaisin ja kantaen suoritettu kuljetus.

<sup>170</sup> MMA, Valkealan talvikäräjät 1930, § 386.



kuitenkaan jäänyt kiinni junassa eikä vielä asemallakaan, vaan hieman myöhemmin, kun mukana olleet miehet jatkoivat matkaa jalan spriisäkkejä kantaen ja käyttivät he kuljetukseen hevoskyytiäkin.<sup>171</sup> Kari Filpus löysi tutkimuksessaan vielä tätäkin isompia junassa kulkeneita spriilasteja<sup>172</sup>, mikä on hieman yllättävää. Varsinkin mittavammissa junakuljetuksissa on tosin ollut mahdollisuus, että junamiehet ovat edesauttaneet lastin matkaa. Täysin vailla valvontaa ei junissa kuitenkaan ole viinaa pystynyt kuljettamaan. Junissa saattoi toisinaan liikusella vapaalippuja saaneita poliiseja tai poliisin alainen henkilötodistusten tarkastaja tarkkailemassa matkustajia ja heidän tavaroitaan<sup>173</sup>. Vuonna 1928 voimaantulleen kieltolain muutoksen myötä paranivat myös rautatietyöläisten valtuudet junamatkustajien silmällä pitämiseen viinakuljetusten varalta.

Viinan kuljettamiseen junassa oli lähinnä kaksi vaihtoehtoa. Pienet viinakanisterit oli ensinnäkin helppo kätkeä kapsäkkeihin tai vaatteisiin. Viranomaisten huomattua menetelmän yleisyyden, alkoivat he tarkastaa suuria laukkuja kuljettaneita sekä pönäkältä näyttäneitä henkilöitä. Toisaalta matkalaukku oli junassa niin tavallinen näky ja suorastaan kuului matkustavaisten varustukseen, ettei pelkkä laukun kantaminen ollut erityisen huomiota herättävää. Toinen mahdollisuus oli kuljettaa alkoholia tavaravaunuun viedyssä laatikossa, jolloin tavaralähetystä yritettiin tehdä mahdollisimman laillisen ja huomiota herättämättömän näköinen. Junan saavuttua määräraikkaansa matkatavara oli tarkoitus hakea säilöstä niin, etteivät poliisit näkisi.<sup>174</sup> Kouvolassa on hyödynnetty samoja tuttuja kuljetustapoja. Esimerkiksi sysmälinen työmies oli pakannut kuljettamansa 10 litraa spriitä vaneriseen matkalaatikkoon suojaan viranomaisten katseilta. Junassa hän oli matkalla Pieksämäelle, jonne saavuttuaan oli aikonut myydä spriin.<sup>175</sup> Kapsäkeissä spriitä oli kuljettanut moni muukin. Helsinkiläinen kauppias sen sijaan yritti naamioida spriikuljetuksensa fajanssiesineiden sekaan. Kolmesta fajanssiesineistä sisältäneestä laatikosta löysivät poliisit tarkastaessaan myös 25 litraa spriitä.<sup>176</sup> Enemmän suunnittelua on vaatinut seuraava tapaus. Eräs liikeapulainen oli ostanut Haminasta tuntemattomalta mieheltä 18 litraa spriitä, jotka hän lähetti kapsäkkiin pakattuna matkatavarana Mikkeliin. Hän lähti perässä

<sup>171</sup> MMA, Valkealan välikäräjät 13.11.1929, § 21.

<sup>172</sup> Filpus 2001, 31. Perämeren rannikolla junista ole paljastunut jopa 115 ja 125 litran spriilasteja.

<sup>173</sup> Silpola 2007, 45; Filpus 2001, 32.

<sup>174</sup> Silpola 2007, 50; Filpus 2001, 31.

<sup>175</sup> MMA, Valkealan talvikäräjät 1928, § 396.

<sup>176</sup> MMA, Valkealan välikäräjät 28.7.1929, § 5.

matkustamaan itse kohti Mikkeliä, jossa hänen oli tarkoitus käydä hakemassa omalla nimellään varustettu kapsäkki asemalta ja myydä sitten spriit. Matkatavarana lähetetyn spriikuljetuksen matka päättyi kuitenkin jo Kouvolan asemalle.<sup>177</sup> Spriikuljetusta junan tavaravaunussa yritti myös Iitissä asusteleva liikemies. Hän oli kätkenyt 20 litraa spriitä heinien sekaan umpinaiseen tavaravaunuun, jossa hän kuljetti hevosia Mikkelin markkinoille.<sup>178</sup>

Kun pienehköt spriikuljetukset keskittyivät juniin, tarvittiin suurempia kuljetuksia varten yksityisempiä kulkuvälineitä. Hevosen vetämissä vaunuissa ja autolla oli mahdollista kuljettaa jo huomattavasti kookkaampia lasteja. Auto ei vielä 1920-1930-lukujen taitteessa ollut jokamiehen kulkuväline ja talouslaman vaikutuksesta yksityiskäytössä olleiden autojen määrä laski hetkeksi<sup>179</sup>. Kenties tästä syystä autokuljetukset olivat Kouvolassa vähemmistössä ja niitä jäi kiinni vain yksi enemmän kuin hevoskuljetuksia. Auton omistamisen harvinaisuus näkyy siinäkin, ettei vähätuloisella työmiehellä ollut varaa pitää omaa autoa, vaan autot olivat yleensä isäntien omistamia. Kouvolassa hevoscärryjä käytettiin niin pieniin kuin isoihin spriikuljetuksiin. Vaatimattomimmillaan hevosrattaissa kulki vain 10 litraa spriitä<sup>180</sup>. Valtavan paljon isommasta määrästä oli kyse kahdella työmiehellä, joiden hevonen veti perässään 300 litran spriilastia. Miehet olivat lähteneet spriinhakumatkalle Pyhtäälle, jossa kaksi miestä myi heille spriilastin. Kuljetuksen ideoijana toiminut mies myönsi reilusti omistavansa lastin sekä hevosen ja että sprii oli tarkoitus kuljettaa Mäntyharjulle.<sup>181</sup>

Jos hevoscärryillä kulki toisinaan pienehköjäkin spriimääriä, niin autokuljetuksessa oli aina kyse isosta lastista. Junakuljetusten tyyliin kehittyi autokuljettajillekin omat yleiset keinonsa, joiden avulla kuorma yritettiin kuljettaa mahdollisimman menestyksekkäästi perille. Kuljetuksiin kelpasi niin henkilö- kuin kuorma-auto, mutta kuorma-autojen hitauden ja kömpelyyden vuoksi suosittiin enemmän henkilöautoja<sup>182</sup>. Jotta sprii ei olisi ollut autossa helposti näkyvillä, rakennettiin autoon irtopohja, jonka alle kanisterit kätettiin. Yhtä lailla takapenkki voitiin korvata kanistereilla.<sup>183</sup> Kuljetusta

<sup>177</sup> MMA, Valkealan syyskäräjät 1929, § 641.

<sup>178</sup> MMA, Valkealan syyskäräjät 1929, § 694.

<sup>179</sup> Perko 1977, 14-15.

<sup>180</sup> MMA, Valkealan syyskäräjät 1929, § 725.

<sup>181</sup> MMA, Valkealan välikäräjät 22.4.1931, § 7.

<sup>182</sup> Sorsa 1991, 2.

<sup>183</sup> Eskola et.al. 1997, 29.

varmistamaan lähetettiin toisinaan keula-auto, jossa spriitä ei ollut. Keula-auton tehtävänä oli pohjustaa varsinaisen spriikuljetuksen matkaa. Se seuraili tietä mahdollisten poliisivartioiden varalta ja mahdollisuuksien mukaan yritti varoittaa niistä. Toisaalta keula-auto toimi myös hämäyksenä; jos poliisit pysäyttivät ja tarkastivat tyhjän keula-auton, saattoi itse kuljetusauto päästä ohi ratsiasta. Kun poliiseille oli valjennut tämä kaava, täytyi hämäystä yrittää uusin keinoin. Autoja vaihdettiin mahdollisuuksien mukaan, sillä tutut ja epäillyt spriikuljetuksiin käytetyt autot jäivät poliisien mieleen. Utta ilmettä saatettiin hakea myös vaihtamalla vaatetusta ja käyttämällä tekopartaa, jotta autossa olijoita ei tunnistettaisi. Keulavaunuihin otettiin mukaan naisia, jotteivät poliisit uskoisi sen olevan spriimatalla. Myöhemmin tulivat kuvioihin kuljettajien omat vahdit, jotka vartioivat kuljetuksen kannalta kriittisiä paikkoja, kuten siltoja. He varmistivat ympäristöä turvallista kuljetusta varten ja ilmoittivat tarvittaessa reitin varrella olevista poliiseista<sup>184</sup>. Poliisien piikkimattoja vastaan sen sijaan yritettiin taistella asentamalla autoihin umpikumirenkaita<sup>185</sup>.

Kouvolassa spriitä kuljetettiin henkilöautoilla ja joskus mukana oli myös keula-auto. Keulavaununa saattoi auton sijaan toimia myös muu kulkupeli, esimerkiksi moottoripyörä. Syytettyinä oli kaksi lapinjärveläistä miestä, joiden epäiltiin kuljettaneen autolla 300 litraa spriitä (sivuhuomautuksena mainittakoon, että jutun yhteydessä esiintyi jälleen yksi tuttu nimi eräästä toisesta kuljetusjutusta). Matkaan he olivat lähteneet Loviisasta, kun tuntematon mies oli pyytänyt heitä kuljettamaan spriitä Lappeenrantaan. Kuljetusauton edellä kulki moottoripyörä, joka poliisit epäilivät tarkkailleen ajettavaa reittiä. Moottoripyörän kuljettaja kiisti osallisuutensa spriikuljetukseen. Auto pysähtyi lopulta erään kouvolaalaisen talon pihaan, jonne kuljettajat kertoivat menneensä ”huokailemaan”. Tällöin pihaan saapuivat perässä seuranneet poliisit, jotka löysivät autosta takavarikoitavan spriilastin. Kuljettajat kiistivät, että lasti olisi ollut tarkoitus jättää kyseiseen taloon, vaan heidän mukaansa tarkoitus oli jatkaa edelleen kohti Lappeenrantaan. Siellä lastin myynyt tuntematon mies olisi ottamassa pirtun vastaan. Pääasiallisina kuljettajina toimineet kaksi miestä saivat jutussa rangaistuksen, mutta auton omistaja, jonka myös epäiltiin ajaneen moottoripyörällä etuvaunussa, jäi rangaistuksetta.<sup>186</sup>

---

<sup>184</sup> Sorsa 1991, 15; 31; 67; 81.

<sup>185</sup> Metsävuori 2009, 113.

<sup>186</sup> MMA, Valkealan välikäräjät 16.8.1928, § 4.

Edellä esitelty autokuljetus edustaa monilta piirteiltään varsin tyypillistä kouvolaista tapausta. Ensinnäkin kuljetukseen käytettyjen autojen omistussuhteet olivat yleensä monimutkaisia eivätkä itse kuljettajat tavallisesti omistaneet ajamaansa autoa. Tällainen järjestely mahdollisti sen, että autoa ei välttämättä menetetty valtiolle, vaan omistaja saattoi saada sen takaisin, kunhan osasi mahdollisimman vakuuttavasti kieltää tienneensä mitään auton käyttötarkoituksesta. Poliisin palautettua auton sitä pystyi jatkossakin hyödyntämään spriikuljetuksiin. Toisekseen autokuljetus noudatteli tiettyä kaavaa. Kuljettajat, eli rengit, saivat joltakin tuntemattomalta mieheltä tehtävänannon lähteä spriinhakureissulle, jolta lasti oli määrätty tuotavaksi sovittuun osoitteeseen, yleensä jonkin talon pihaan, talliin tai metsään kätköön. Tässä vaiheessa tulivat poliisit monesti paljastamaan kuljetuksen seurattuaan auton matkaa ja kenties yritettyään pysäyttää sen tuloksetta jo aiemmin. Edellisessä esimerkissä autoilleet miehet saivat tuomion ensikertalaisina täysin puhtain rikosrekisterein, mutta yleensä autokuljettajat olivat päätyneet poliisin kirjoihin jo aiemmin.

Aina ei kuljetukseen tarvittu kulkuneuvoa, vaan matkaa taitettiin jalan spriitä kantaen. Etenkin kieltolain alkuaikoina spriisäkkien kanssa kulkeneet kantomiehet pitivät huolta viinan liikkumisesta<sup>187</sup>. Pienempiä määriä kätettiin vaatteisiin sekä kapsäkkeihin. Kouvolassa otettiin kiinni useampia jalan liikkuneita kuljettajia. Suurin kantamalla tehty kuljetus sisälsi yhteensä 110 litraa spriitä, joita oli kanniskelemassa kolme miestä. Käräjillä syytetyt kaksi miestä olivat viettäneet iltaa Myllykoskella, kun tuntematon mies pyysi heitä kuljettamaan 10 litran spriiastioita kantaen Kouvolaan palkkiota vastaan. Kouvolassa spriit oli tarkoitus myydä ostajan löydyttyä. Tuntematon mies myi heille spriit metsäkätköstä ja kantomiehet lähtivät viinat mukanaan kohti Kouvola. Matkan varrella seuraan lyöttäytyi kolmas mies, jota he eivät tunnustaneet tuntevansa, mutta jolla oli myös spriitä kannettavanaan. Kouvolaan saavuttaessa poliisit ottivat joukon kiinni, mutta mukaan liittynyt kolmas mies pääsi livahtamaan pakoon.<sup>188</sup> Huomattavasti pienimuotoisempaa kantokuljetusta yritti Lappeelta kotoisin ollut emännöitsijänainen. Hän oli kuljettanut yllään 3 ¼ litraa spriitä tarkoituksenaan viedä viinat Kouvolasta Kuusankoskelle.<sup>189</sup>

---

<sup>187</sup> Sorsa 1991, 2.

<sup>188</sup> MMA, Valkealan syyskäräjät 1930, § 438.

<sup>189</sup> MMA, Valkealan syyskäräjät 1929, § 29.

Kiinniottajina toimivat lähes poikkeuksetta poliisikonstaapelit, vaikka vartiointia harjoittivat myös rautatietyöntekijät ja raittiuslautakunnan jäsenet mahdollisuuksiensa mukaan. Eräästä poliisikuulustelupöytäkirjasta selviää, että poliisit ovat järjestäneet asemapäivystystä Kouvolassa<sup>190</sup>, mikä on todennäköisesti vaikuttanut rautatieasemalla kiinnijääneiden spriikuljetusten suureen määrään. Erään spriikuljetuksen paljastajaksi mainittiin kuitenkin junan sähköttäjä, joka pidätti junassa matkanneen kuljettajan ja ilmoitti toimestaan poliisille. Miehen hallusta löytyi 20 litraa spriitä, minkä lisäksi hän oli matkustanut junassa ilman lippua.<sup>191</sup> Raittiuslautakunnan edustajista ei Kouvolassa kiinnijääneiden juttujen kohdalta löydy mainintoja. Silti eräässä tapauksessa, jossa ensin kuljetettiin iso 200 litran lasti Valkealaan ja hieman myöhemmin muutama kymmenen litraa Kouvolaan, ilmoitti raittiuspoliisi Kouvolan poliisivartiokonttoriin epäilemästään Valkealan suuntaan matkaavasta spriikuljetuksesta. Tästä voidaan päätellä, että raittiusmielisiä henkilöitä on joka tapauksessa ollut Kouvolan lähetyvillä tarkkailemassa mahdollisia spriinkuljettajia.

Ilmiannot olivat yksi tapa saada kieltolakirikollisia vastaamaan teoistaan, kuten edellisessä esimerkissä jo huomattiin. Ilmiantajina oli tavallisesti raittiusmielisiä henkilöitä, jotka yrittivät kitkeä viinanjuontia paikkakunnalla. Esimerkiksi raittiusetsivien toiminnan pohjana oli ilmiantojärjestelmä<sup>192</sup>. Salakuljettajat taas tekivät kilpailijoilleen kiusaa niin, että he usuttivat poliisit toisen venekunnan kimppuun, jotta oma lasti pääsisi turvallisesti rantaan<sup>193</sup>. Kouvolassa ilmiannot eivät vaikuttaneet olleen erityisen suuressa roolissa kuljettajien paljastamisessa tai ainakaan asiakirjoissa ei mainittu, että kiinniotto olisi perustunut ilmiantoon. Isompi merkitys sen sijaan oli poliisin harjoittamalla partioinnilla. Lähinnä muutamassa autokuljetuksessa mainittiin vihjeen tulleen ilmiannon myötä. Puhelimitse poliisille kuljetuksesta ilmoittamalla onnistuttiin takavarikoimaan muun muassa autolla varastoon viety 360 litran spriilasti. Itse ilmiantaja jäi kuitenkin nimettömäksi.<sup>194</sup>

---

<sup>190</sup> MMA, Valkealan välikäräjät 12.2.1931, § 5.

<sup>191</sup> MMA, Valkealan talvikäräjät 1930, § 383.

<sup>192</sup> Jyläskoski 1976, 18.

<sup>193</sup> Dahl 2003, 31.

<sup>194</sup> MMA, Valkealan talvikäräjät 1929, § 328.

## 4.2 Omiksi tarpeiksi ja myyntiin – kuljetusten motiivit

Kuljettajien motiivit viinamatkoille paljastuvat suoraan vain osassa jutuista. Kuljetuksen tarkoituksesta ei läheskään aina ole poliisikuulustelupöytäkirjoissa merkintää tai vaihtoehtoisesti on kerrottu vain matkan suunta tai viinan alkuperä. Käytännössä kuljetuksille on ollut kaksi päätarkoitusta; viinaa on kuljetettu joko omiksi tarpeiksi tai myyntiin. Myynti on toisinaan aiottu hoitaa itse, mutta niin pienempiä kuin suuriakin määriä on kuljetettu isäntien varastoon tai vähittäismyyjille jatkotoimenpiteitä varten. Jälleenmyyjät eli trokarit huolehtivat kuljetetun viinan edelleenjakelusta. Alkoholin salakauppaa harjoittivat niin yksityiset ihmiset kuin ravintolatkin. Trokarien kotitaloissa tai niiden lähettyvillä kätkössä säilytettiin viinaa ja halukkaiden täytyi vain tietää oikea paikka, josta viinaa sai ostettua. ”Tippakauppiaiden” talot olivat yleensä hyvin viinanjanoisten tiedossa. Kantajiksi kutsutut kauppiat käyskentelivät viinat mukanaan tunnetuilla kauppapaikoilla tähyilemässä potentiaalisia ostajia. Lisäksi monissa kahviloissa ja ravintoloissa harjoitettiin laitonta alkoholimyyntiä ja salakapakoista sai mieleisiään juomasekoituksia. Suoraan omaankin käyttöön voitiin rannikoiden spriiveneistä ostaa kanisteri kotiin vietäväksi.<sup>195</sup>

Kouvolassa jäi kiinni useita janoisia spriinkuljettajia, jotka joutuivat luovuttamaan omiksi tarpeikseen hankkimansa juomat poliisin haltuun. Niissä tapauksissa, joissa he olivat kertoneet spriin alkuperän, oli viina yleensä peräisin rannikon kaupungeista. Kuljetetun spriin määrät pysyttelivät pienehköinä. Tyypillinen omaan käyttöönsä spriitä kuljettanut oli muun muassa Mikkelissä asustava työmies, joka toi mukanaan neljä litraa spriitä Helsingistä ja aikoi viedä sen kotiinsa omaksi ilokseen. Poliisi kuitenkin takavarikoi Kouvolan rautatieasemalla miehen viinakuljetuksen.<sup>196</sup> Vastaavanlaisessa tapauksessa Mäntyharjulta kotoisin oleva pientilallinen kuljetti kotiaan kohti suurempaa 25 litran spriimäärää, jonka oli hankkinut Kotkasta. Vaan niinpä hänenkin kuljetuksensa tuli päätepisteeseensä jo Kouvolan asemalla.<sup>197</sup> Vaikka juna oli tavallisin tapa kuljettaa spriitä omiksi tarpeiksi, ei se ollut ainoa keino. Kouvolalainen työmies liikkui hevoscarryllä 12 litran spriilastin kanssa. Hän tunnusti poliisille ostaneensa spriin itseään varten tuntemattomalta mieheltä, koska on juoppo mies.<sup>198</sup> Muistettiinpa

<sup>195</sup> Eskola et.al. 1997, 34-37.

<sup>196</sup> MMA, Valkealan talvikäräjät 1929, § 337.

<sup>197</sup> MMA, Valkealan syyskäräjät 1928, § 1014.

<sup>198</sup> MMA, Valkealan välikäräjät 22.4.1931, § 5.

spriikuljetuksella joskus perheenjäseniäkin, kuten Helsingissä majaileva palvelijatar teki. Hän kertoi poliisille olleensa viemässä spriitä veljelleen Viipuriin.<sup>199</sup>

Kun viinat eivät tulleet omaan käyttöön, oli ne tarkoitettu kuljettaa myyntiä varten. Tällöin kiinnijääneet mainitsivat motiivikseen tavallisesti rahan. Kuljetetun spriimäärän ei edes tarvinnut olla huomattavan iso, jotta sen kuljettaminen sisämaahan ja myyminen olisi ollut kannattavaa. Joukosta löytyi niin itse kuljettamansa spriin myymistä suunnitelleita kuin välikäsinä toimineita henkilöitä, jotka saivat kuljetuksesta välityspalkkion. Itse harjoitettua myyntiä varten kuljetetut spriimäärät olivat pienehköjä, kun taas varastoihin yritettiin kuljettaa parhaimmillaan monen sadan litran lasteja.

Myytaväksi tarkoitettua spriitä oli käyty noutamassa rannikkokaupungeista, joista kuljetus suuntautui sisemmälle Suomeen. Mitä pohjoisemmaksi etelän rannikolta mentiin, sitä suuremmaksi kasvoi riski kiinnijäämiseen ja tästä syystä hinnat olivat korkeampia sisämaassa. Voittoa tuli mitä ilmeisemmin jo 10 litralla Turusta hankittua spriitä, jota kuljetettiin Kuopioon korkean hinnan toivossa<sup>200</sup>. Toisena esimerkkinä mainittakoon vailla tuloja sinnitellyt viipurilainen leipurinpoika, joka oli sijoittanut säästörahojaan spriin ostoon Kotkassa ja lähtenyt sitten takaisin kohti Viipuria myydäkseen ostamansa 21 litraa spriitä<sup>201</sup>. Helppoa ei ole ollut Kymissä asuneella talollisellakaan, joka yritti oikeuttaa kuljetusrikkomuksensa sillä, että hänen oli yksikätisenä vaikea ansaita elantoa. Rahalle olisi varmasti ollut käyttöä, sillä miehellä oli vaimo ja kaksi lasta elätettävänä. Rikosrekisteri sen sijaan kertoo, että hän on yrittänyt tienata erinäisillä viinahommilla aikaisemminkin<sup>202</sup>. Edellä mainitut tapaukset kuvastavat hyvin sitä, kuinka spriikuljetuksiin ja alkoholin salakauppaan ryhdyttiin monesti heikon toimeentulon takia. Vastaavanlaisia omatoimisten myyntiä varten kuljettaneiden miesten ja naisten tapauksia käsiteltiin Valkealan käräjillä useita.

Isommissa spriikuljetuksissa ei suoraan tuotu esille motiiveja, vaan käsittelyissä keskityttiin enemmän tapahtumien kulun selvittämiseen. Selvää kuitenkin on, että suuria määriä kuljetettiin myöhempää jälleenmyyntiä varten. Rengit saivat palkkansa kuljetuksesta, kun taas isäntä, jonka varastoon sprii vietiin, ansaitsi jälleenmyynnillä. Isoja lasteja kuljettamalla pitkienkin matkojen päähän oli mahdollisuus parempiin

<sup>199</sup> MMA, Valkealan talvikäräjät 1930, § 321.

<sup>200</sup> MMA, Valkealan syyskäräjät 1930, § 501.

<sup>201</sup> MMA, Valkealan syyskäräjät 1931, § 36.

<sup>202</sup> MMA, Valkealan syyskäräjät 1928, § 1032 ja välikäräjät 7.-10.12.1928, § 12.

ansioihin kuin vain muutaman litran myynnillä. Tällaisessa mittavammassa kuljetustoiminnassa osamotiivina saattoi olla myös seikkailunhalu ja jännitys, vaikka tuomiokirjat eivät niistä todista Kouvolan tapauksessa. Salakuljetus ja kuljetus veivät osan harrastajista mennessään ja alkoholirikollisuudesta tuli ahkerimmille ammatti ja elinkeino, jota sakot ja rangaistukset eivät kyenneet lopettamaan. Ei tarvinnut edes olla taparikollinen, että laiton toiminta veti kieltolakiaikana puoleensa.<sup>203</sup>

Omiksi tarpeiksi ja myyntiin kuljettaneiden välimaastoon ovat sijoitettavissa eräänlaiset välikädet, jotka toimeksiannon saaneina kuljettivat pienehköjä viinamääriä sovittuun paikkaan. Työstään he saattoivat saada välityspalkkion. Näissä tapauksissa kuljettajat yleensä kertoivat ostaneensa spriin tuntemattomalta mieheltä ja määränpäänä olevan tietyn asunnon tai tapaamispaikan<sup>204</sup>. Vastaanottaja jäi yhtä tuntemattomaksi kuin spriin myyjäkin. Eräs työläisnainen tosin paljasti kuulusteluissa asunnon ja asunnonomistajan nimen, jonne hän oli kuljettamassa 5 ½ litraa spriitä<sup>205</sup>. Toisinaan tapahtumien kulku vaikutti jokseenkin erikoiselta. Tuntematon mies ja nainen olivat pysäyttäneet Kouvolaan tuttavaansa tapaamaan saapuneen parturinaisen, joka oli matkalla Helsingistä Varkauden tehtaalle. Tuntemattomiksi jääneet henkilöt olivat pyytäneet naista viemään paketin asemalle säilöön ilmoittamallensa nimelle ja nainen oli ottanut asian hoitaakseen. Asemalla hän jäi kiinni hallussaan paketti, jonka sisällöstä hän kielsi tietävänsä mitään. Hän ei tunnustanut omistavansa laatikon sisältämää 11 litraa spriitä.<sup>206</sup> Arvailujen varaan jää, oliko nainen todella tietämätön kuljettamansa paketin sisällöstä vai toimiko hän kuriirina mahdollisesti pientä palkkiota vastaan.

#### **4.3 Etelän rannikkokaupungeista sisämaahan – kuljetusreitit**

Isot pirtulaivat toivat viinaa Suomen rannikkokaupunkien tuntumaan, josta pienemmät veneet noutivat lasteja mantereelle. Rannikkopaikkakunnat olivat vain yksi etappi, sillä osa maahantuodusta alkoholista tuli viedä sisämaahan kuljettajien avustuksella. Kouvolan läheisistä salakuljettajien suosimista rannikkopaikkakunnista Kotkaan ja sen lähialueille oli matkaa vain noin 50 kilometriä, kun taas Helsinki sijaitsi huomattavasti pidemmän, noin 140 kilometrin, matkan päässä. Puitteet olivat liikenneyhteyksien kannalta erittäin otolliset viinakuljetuksille. Rautateitä pitkin pääsi kätevästi niin

<sup>203</sup> Ks. esim. Rytkölä 2002, 63; Sorsa 1991, 38.

<sup>204</sup> Esim. MMA, Valkealan syyskäräjät 1929, § 20.

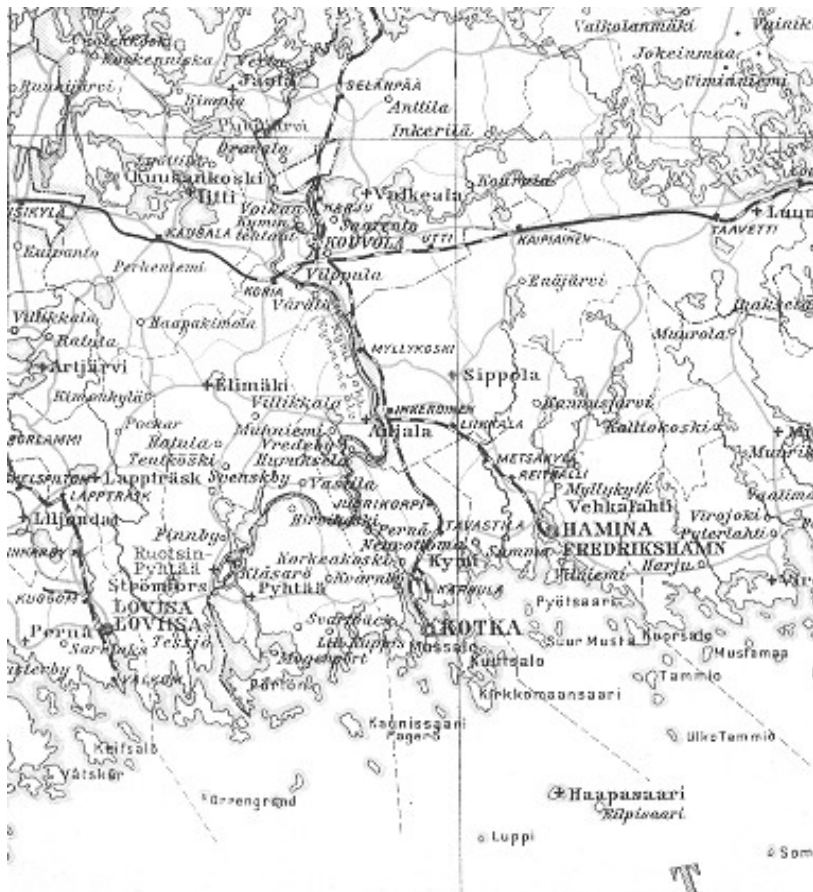
<sup>205</sup> MMA, Valkealan välikäräjät 16.4.1930, § 5.

<sup>206</sup> MMA, Valkealan syyskäräjät 1929, § 741.



Kotkasta kuin Helsingistä Kouvolaan ja siitä eteenpäin sekä itään että pohjoisemmaksi. Lisäksi maanteitä mutkitteli rannikolta kohti Kouvolaan siinä määrin, että perusteet otollisille autokuljetuksille ovat olleet olemassa.

**KARTTA 1. Rautatie- ja maantieverkostot Kymenlaaksossa ja Kaakkois-Suomessa vuoden 1925 kartan mukaan.**



Lähde: Suomen kartasto 1925. Helsinki: Otava. Kartta N:o 6. Kaakkois-Suomi.

Kymenlaaksossa autokuljetuksia harrastaneiden miesten kertomusten mukaan eri puolille Suomea suuntautuneille pirtukuljetuksille olivat vakiintuneet tietyt lähtöpaikat. Haminan ja Virolahden lähettyviltä spriiä lähdettiin kuljettamaan Kouvolan ja Lappeenrannan suuntaan. Osa viinasta jatkoi matkaansa vielä syvemmälle sisämaahan eri kulkuneuvoilla, esimerkiksi junalla. Samoin Pyhtäältä viinaa tuotiin kohti Kouvolaan. Loviisan ja Porvoon väliltä taas kuljetettiin enemmän Lahden suuntaan. Viina-asioissa liikuttiin erityisesti yöaikaan pimeään turvin, jotta olosuhteet salassa pidettävälle toiminnalle olisivat olleet mahdollisimman otolliset. Kouvolaan suuntautuneet autokuljetukset teki haastaviksi Kymijoki, joka piti ylittää joko siltaa pitkin tai lossilla etelärannikolta tultaessa. Vaaranpaikkoja olivat myös tasoristeykset. Poliisit pitivät

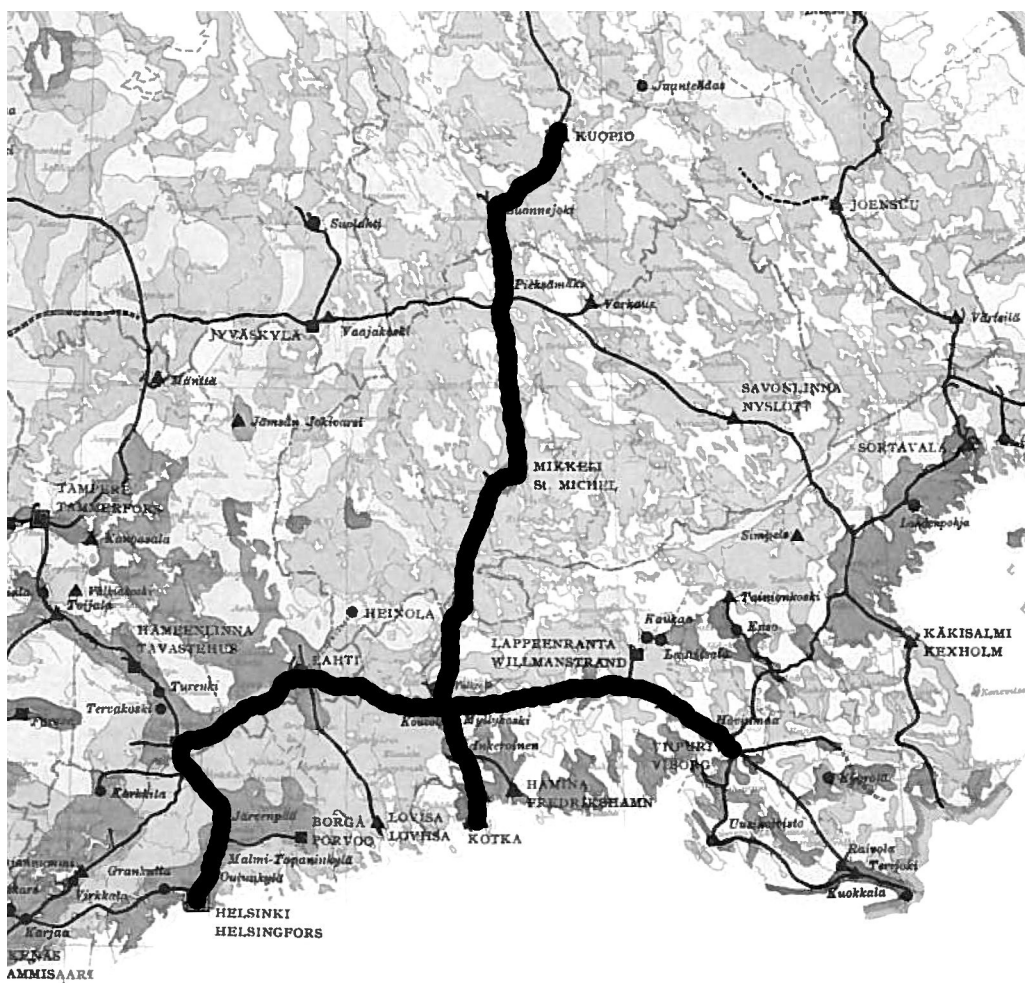
usein yleisillä ylityspaikoilla vahtia, mikä lisäsi kiinnijäämisen riskiä. Aikaa myöten kuljettajat järjestivät ylityspaikkojen läheisyyteen omia vahtejaan, joiden oli tarkoitus varoittaa matkalla olevan spriiauton kuljettajia poliisipartiosta. Tällöin auto saattoi muuttaa reittiään välttääkseen poliisin ratsian.<sup>207</sup>

Kuljetusreitit ilmenivät asiakirjoista yhtä puutteellisesti kuin motiivitkin. Monissa tapauksissa ei mainittu reiteistä mitään, toisinaan taas oli kirjattu joko spriin alkuperä tai määränpää. Löytyi tosin niitäkin tapauksia, joissa kuljettajat paljastivat sekä spriinhakupaikan että aiotun päätepuoleen. Kuljetuksiin käytetyistä teistä sen sijaan ei löytynyt erityisen selkeitä tietoja, joten tarkkoja autokuljetusten reittejä ei pystytty selvittämään. Vain muutaman autokuljetuksen kohdalla oli mainittu paikkakuntia, joiden ohi oli ajettu Kouvolaan lähestyttäessä. Vaikka yksityiskohtaiset tiedot jäivät vähäisiksi, paljastui silti yleisiä suuntia, joiden myötäisesti viinaa on viety sisämaahan päin. Junakuljetuksissa suosittiin kahta eri rataosuutta, joita pitkin kuljettajat juomineen matkasivat. Samoin autokuljetusten lasteja haettiin muutamilta läheisiltä paikkakunnilta, joilta suunnattiin spriilastauksen jälkeen kohti Kouvolaan. Seuraava kartta havainnollistaa kuljetukseen käytettyjä reittejä erityisesti rautateitä pitkin, mutta Kotkan seudulta Kouvolaan päin suuntautuneet auto- ja hevoskuljetukset noudattelivat karkeasti vastaavansuuntaisia reittejä.

---

<sup>207</sup> Sorsa 1991, 15; 21; 78.

**Kartta 2. Alkoholin kuljetusreitit rautateitse: Helsingistä tai Kotkasta Savon tai Viipurin suuntaan, Kouvola kauttakulkuasemana (rautateiden risteys kartassa).**



Lähde: Suomen kartasto 1925. Helsinki: Otava. Kartta N:o 2, 1.

Alkoholinsa kuljettajat olivat hakeneet Etelä- ja Kaakkois-Suomen rannikolta. Eniten spriitä oli hankittu Kotkasta, josta 12 kuljettajaa kertoi viinansa olevan peräisin. Kaksi kuljettajaa oli saanut spriitä Kotkan radan varrelta, mutta yksityiskohtaisemmin he eivät paljastaneet kätköpaikkaa. Kuljetuksia oli lähtenyt liikkeelle myös parista muusta läheisestä rannikkokaupungista; Loviisasta lastinsa oli hakenut kolme kuljettajaa ja samoin Haminaasta viinaa oli ostettu kolmesti. Näiden kolmen paikkakunnan liepeiltä lähdettiin kuljetusmatkoille yleisemminkin; spriitä oli saatu Pyhtäältä, Ahvenkoskelta, Ruotsinpyhtäältä sekä Kymistä. Toinen, mutta selvästi vähämerkityksisempi lähtöpaikka, oli Helsinki. Helsingistä spriinsä oli hankkinut neljä kuljettajaa. Kaukaisin ostopaikka oli Turku, josta Kouvolan suuntaan kantautui yksi kuljetusmatka. Aina ei kuitenkaan sprii ollut kotoisin ulkopaikkakunnilta, vaan sitä hankittiin kuljetusta varten Kouvolasta ja lähiseuduilta. Kouvolasta olivat peräisin kuuden kuljetuksen viinat sekä

lisäksi Valkealasta ja Myllykoskelta lähti liikkeelle yksi kuljetus kumpaisestakin. Yksi kuljettaja mainitsi saaneensa viinaa Savon radan varrelta, mutta tarkempaa paikkaa hän ei paljastanut.

Kotkan saariston salakuljetusperinteet ulottuvat 1800-luvun loppupuolelle. Tuohon aikaan Kotkasta kehittyi teollistumisen myötä työläisten kaupunki, jonne tultiin töiden perässä, mutta kaikille ei ollut antaa työpaikkaa. Katukuvaan kuuluivat irtolaiset ja laivojen mukana rannikolle saapui myös ulkomaalaisia. Lisääntyvän väestön myötä muuttuivat olotkin levottomammiksi. Kotkan satamalle kehittyi oma maineensa. Paikalliset pitivät perikotkalaisena oikeutena sitä, että laivoista käytiin hakemassa viinaa omaan käyttöön. Kieltolain aikainen salakuljetus ja viinan noutaminen satamasta olivat luonnollinen jatke alueen kalastajille ja merenkävijöille. Kotkan lisäksi Pyhtään ja Ruotsinpyhtään saaristo veti puoleensa salakuljettajia ja poliisi teki sielläkin suuria takavarikoita. Kuten salakuljetuksessa yleensä, asialla eivät olleet ainoastaan paikalliset, vaan Kotkaan saavuttiin aina Tamperetta ja Oulua myöten harjoittamaan salakuljetusta.<sup>208</sup>

Kaakkois-Suomen rannikkopaikkakunnat sijaitsivat otollisen matkan päässä Suomenlahden saarista, jotka toimivat välietappeina viinalastien tuonnissa isoista laivoista. Spriitä kuljetettiin joko suoraan rannikolle tai sitten pirtut kätettiin saariin odottamaan myöhempää kuljetusta. Erityisesti Seiskarista kerrotaan kirjallisuudessa paljon salakuljetustarinoita. Seiskarilaisia kävi veneineen noutamassa pirtulaivoista lasteja, joita he sitten kuljettivat Suomen rannikolle, erityisesti Koiviston suuntaan.<sup>209</sup> Kotkan saariston tapaan myös Koiviston seudulla ja satama-alueella oli pitkät perinteet merenkulussa vuosisatojen takaa ja edelleen 1920-luvulle tultaessa merenkulku oli alueen tärkeimpiä elinkeinoja.<sup>210</sup> Seiskari oli sen verran sivussa Kotkasta ja Haminasta, joten sieltä tuskin on niille seuduille pirtua rahdattu. Lavansaareltakaan pirtua ei suuremmin virrannut Kotkaan, vaan enemmän Viipuriin ja Seiskariin päin. Sen sijaan Kotkaan suuntautunut salakuljetus on ollut suursaarelaisten tehtävä. Lähempää rannikkoa löytyy vielä pienempiäkin saaria, muun muassa Haapasaari, joka myös on voinut toimia etappina.<sup>211</sup>

---

<sup>208</sup> Salminen 2007, 6-8 ja 11-12.

<sup>209</sup> Seiskarin salakuljetuksesta Rytkölä 2002.

<sup>210</sup> Koiviston merenkulun historiasta kertovat Jukanen 1975 sekä Kaukiainen 1975.

<sup>211</sup> Pullat 1993, 81-82.

Kaakkois-Suomen rannikkopaikkakuntien roolia viinanhakupaikkoina vahvistaa myös Jorma Sorsa. Hän on haastattelemalla koonnut kymenlaaksolaisten kuljettajien, erityisesti autokuljettajien, kertomia tarinoita viinareissuista, jotka tavallisesti suuntautuivat kaakon rannikkoseuduilta esimerkiksi Kouvolaan päin. Heidänkin tarinoissaan toistuvat spriinhakupaikkoina Kotka, Pyhtää ja Hamina sekä niiden lähimaastot. Sorsan haastattelukokoelmasta saa osviittaa myös kuljettajien käyttämistä reiteistä rannikolta Kouvolaan ajellessa. Yksi kokoelmassa mainittu ja poliisikuulustelupöytäkirjoista tuttu reitti kulki Pyhtään suunnasta ensin kohti Anjalaa, josta jatkettiin joko Korian suuntaan tai ylitettiin Kymijoki esimerkiksi Värälän tai Takamaan lossilla ja ajettiin Kouvolaan<sup>212</sup>. Loviisasta haetun lastin yksi reittivaihtoehto kulki sen sijaan Elimäen kautta kohti Korjaa ja sieltä edelleen Kouvolaan<sup>213</sup>. Aina ei suinkaan käytetty samoja teitä ja pääteitä yritettiin mahdollisuuksien mukaan vältellä poliisipartioiden pelossa.

Alkoholikuljetusten määränpäistä on samalla tavalla eroteltavissa muutama suosittu suunta ja keskittymä. Yhdeksässätoista tapauksessa viinaa kuljetettiin joko Kouvolaan tai Kouvolan sisällä. Kerran kuljettajat ilmoittivat Kouvolan olleen vain välietappi ja matkaa olisi vielä jatkettu Lappeenrantaan. Kertaalleen spriitä kuljetettiin Kouvolasta lyhyen matkan päähän Kuusankoskelle. Kouvolaan viinaa kuljettivat niin paikalliset kuin ulkopaikkakuntalaisetkin, joten rahtaaminen ei ollut vain paikallisten käsissä. Toisaalta kouvolaalaiset eivät yleensä ilmoittaneet, että he olisivat olleet viemässä alkoholia vieläkin sisemmälle Suomeen. Arvailtavaksi jää myös se, oliko kaikissa edellä mainituissa yhdeksässätoista tapauksessa lasti tarkoitus jättää Kouvolaan vai olisiko ainakin osa siitä jatkanut myöhemmin eteenpäin, elleivät viranomaiset olisi kuljetukseen puuttuneet.

Kouvolasta eteenpäin jatkaneet kuljetukset jakautuivat kahteen eri suuntaan, joihin liikuttiin rautateitä pitkin. Näistä ensimmäinen viinakuljetusten kohde oli Savo. Savoan sijoittuvista paikkakunnista suosituimpia olivat Mikkeli, Kuopio, Mäntyharju ja Jäppilä. Mikkeliin oli matkalla kuusi viinakuljetusta, Kuopioon kolme sekä Mäntyharjulle ja Jäppilään molempiin kaksi. Yksittäisiä kuljetuksia vietiin useisiin muihin Savon osiin: Hirvensalmelle, Hirolaan, Huutokoskelle, Varkauteen ja Pieksämäelle. Savon radan varrella, Kouvolan ja Mäntyharjun välissä, sijaitsee Voikoski, jonne eräs kuljettaja

<sup>212</sup> Vrt. esim. Sorsa 1991, 43 ja MMA, Valkealan talvikäräjät 1929, § 328.

<sup>213</sup> Vrt. esim. Sorsa 1991, 46 ja MMA, Valkealan välikäräjät 16.8.1928, § 4.

matkasi viinoineen. Kahdessa tapauksessa kuljetuksen ilmoitettiin jääneen kiinni Savon junassa, mutta tarkempaa määränpäättä ei mainittu. Kertaalleen viinaa olisi haluttu viedä hieman idemmäs Savonlinnaan. Pohjoisimman kuljetuksen määränpäättä olisi sijainnut Kajaanissa, mikäli viinat olisivat päässeet perille.

Jos viinan kanssa ei matkattu Savoan, oli toisena suuntana yleensä Karjala. Kolmesti keskeytettiin Viipurin junassa matkustaneen kuljettajan aikomukset viinoineen ja kaksi kuljettajaa kertoi avoimesti olleensa matkalla kohti Viipuria. Kahdesti viinat olisi haluttu saada perille Sortavalaan ja kerran spriitä vietiin Johanneksen pitäjään. Viipuriin vievää rautatietä pitkin kulkivat todennäköisesti nekin kaksi kuljettajaa, joista toinen olisi jäänyt pois Luumäen kohdalla ja toinen Lappeenrannassa. Joukkoon mahtui myös muutama epäselvä kohde, sillä samannimisiä paikkakuntia on ollut eri puolella Suomea useampia. Esimerkiksi Suojärvi voisi sijaita sekä Savossa että Karjalassa. Hämäräksi jäi myös Enson tehtaalte viinaa kuljettaneen tarkempi suunta, sillä tehtaan tarkempaa sijaintia ei tuotu ilmi. Kenties hieman nurinkurinen kuljetussuunta oli yhdessä konjakkikuljetuksessa, jossa pulloja yritettiin viedä Kouvolasta Haminaan. Mahtoiko rannikolla olla tällöin pulaa hienommista viinoista vai mistä syystä sisämaasta yritettiin viedä alkoholia rannikolle, jonne maahantuonti suoraan suuntautui?

Ilmi tulleiden tapausten valossa Savo näyttää olleen ykköskohde Kouvolan poikki suuntautuneessa kuljetusliikenteessä. Karjalaan päin matkasi spriitä niin ikään kiitettävästi. Koska asiakirjoihin oli verrattain harvoin kirjattu matkan määränpäättä, ei saatu johtopäätös välttämättä puhu alkoholikuljetusten kokonaiskuvan puolesta. Puuttuvista tapauksista ei kannata alkaa arvailla kuljetussuuntaa esimerkiksi asuinpaikkojen perusteella, sillä kuljettajien yleisen liikkuvuuden myötä tällaisten johtopäätösten tekeminen olisi todennäköisesti harhaanjohtavaa. Koska mainittujen määränpäiden kohdalla kuljetussuunta ei ollut läheskään aina kotipaikkakunnalle päin, ei tällaista yleistystä voi tehdä hämäräksi jääneiden kohteidenkaan suhteen. Huomattavia eroja Helsingistä ja Kotkan rannikolta noudetun spriin kuljetussuunnissa ei ollut. Molemmista suunnista viinaa vietiin niin Savoan kuin Karjalaan niissä harvoissa jutuissa, joissa oli mainittu sekä kuljetuksen alkupiste että tavoiteltu päätepaikka.

#### 4.4 Kieltolain loppu

Kieltolain kritiikki ja vastustus voimistuivat 1920-luvun edetessä. Puoluepolitiikassa vastustus tuli näkyviin erityisesti vuoden 1927 eduskuntavaaleissa, mutta lain kumoaminen lähti kunnolla liikkeelle 1930-luvun alussa talouslaman iskiessä Suomeen. Taloustilanteen kiristyminen johti siihen, että Suomen valtion täytyi sekä supistaa menojaan että etsiä uusia tulonlähteitä. Kieltolain myötä valtio ja kunnat olivat menettäneet huomattavan tulonlähteen, kun alkoholi ei enää tuonut verotuloja kassoihin. Alkoholilainsäädännön uudistaminen nousi tässä tilanteessa esiin.<sup>214</sup> Vuoden 1931 lopussa päätti valtionjohto järjestää kieltolaista neuvoa-antavan kansanäänestyksen, jossa kansalaisille annettiin kolme äänestysvaihtoehtoa: ensiksi täyskiellon jatkaminen, toiseksi mietojen alkoholijuomien valmistuksen ja kaupan salliminen verotuksineen sekä kolmanneksi kieltolain kumoaminen ja kaikkien alkoholijuomien salliminen valtion verottamana. Äänestyksen tuloksena 70,6 prosenttia kansasta asettui kieltolain kumoamisen kannalle ja halusi sallia kaikkien alkoholijuomien valmistuksen ja kaupan valtion säännöstelyn ja verotuksen alaisena.<sup>215</sup> Rattaat pyörivät nyt nopeasti ja tammikuun lopussa 1932 eduskunta hyväksyi uuden väkijuomalain, joka astui voimaan ja korvasi kieltolain huhtikuun alussa.<sup>216</sup>

Uuden väkijuomalain ja ovensa avanneiden valtion alkoholimyymälöiden myötä alkoi alkoholin salakuljetus vähitellen hiipua. Kokonaan ei salakuljetus kuitenkaan lakannut. Perämerellä alkoholiliikenne väheni nopeasti kieltolain kumoamisen jälkeen, mutta etelärannikolla pirtulaivat seilasivat edelleen. Vuonna 1933 oli alkoholin maahantuonti vielä suhteellisen runsasta. Tämän on tulkittu johtuneen siitä, että salakuljetus oli juurtunut tietyille seuduille ja tiettyihin ihmisryhmiin, eikä siitä saadusta toimeentulosta haluttu luopua. Toisaalta takavarikkoluvut voivat kertoa menestyksellisestä valvonnasta ja maahantuojien kiinnisaamisesta. Kun viranomaisten ei enää kieltolain kumoamisen myötä tarvinnut keskittyä juopuneisiin ja muihin tyyppillisiin alkoholirikollisiin, vapautui kontrolliresursseja muuhun käyttöön, esimerkiksi juuri maahantuonnin valvontaan. Myös sisämaassa alkoholikuljetuksia otettiin runsaasti kiinni vuonna 1933, mutta seuraavana vuonna oikeuskäsittelyjen määrät osoittivat merkittävää laskua. Alkoholitarpeiden tyydyttäminen ei enää vaatinut viinakanistereiden rahtaamista

---

<sup>214</sup> Kallenautio 1979, 123-128.

<sup>215</sup> Louhelainen 1991, 143-144.

<sup>216</sup> Louhelainen 1991, 181-184.

rannikolta sisämaahan ja niin alkoholikuljetusten luonne muutti muotoaan. Kieltolain jälkeen käytiin hakemassa laillista viinaa Alkon liikkeistä ja pulloja kuljetettiin maaseudulle, jossa viinakauppoja ei ollut.<sup>217</sup>

Alkoholin kuljetus oli huomioitu myös uudessa väkijuomalaissa, jossa säädettiin alkoholikuljetusten rankaisemisesta uusin pykälän. Väkijuomalaki teki eron luvallisesti ja luvattomasti kuljetetun alkoholin välille. Luvattomasti hankittujen väkijuomien kuljettamisesta rangaistiin välittömästi, mutta luvallisesti valtion alkoholiliikkeestä ostettuja alkoholijuomia sai kuljettaa rajoitetusti. Mallasjuomia ja viiniä sai olla matkassa 20 litraa kumpaakin, muita väkijuomia korkeintaan viisi litraa.<sup>218</sup>

Kouvolassa neuvoa-antavassa kansanäänestyksessä mielipiteensä kieltolaista kertoi 54,7 prosenttia äänioikeutetuista. Kieltolain kaatajat olivat ylivoimaisessa enemmistössä, sillä vain 23,1 prosenttia äänestäneistä asettui tukemaan kieltolain jatkamista. Valtion alkoholiliike avasi ovensa toukokuun alussa 1932 Kouvolan Teatteritalossa. Väkeä riensi paikalle ensimmäisinä päivinä niin sankoin joukoin, että myytävät juomat pääsivät loppumaan. Kauaa ei Alko ehtinyt palvella janoisia Teatteritalossa, sillä tulipalo tuhosi koko rakennuksen vain vajaan viikon jälkeen avajaisista. Nopeasti löytyi alkoholimyymälälle ydinkeskustasta Valtakadulta uusi tila, josta viinat käytiin jatkossa ostamassa.<sup>219</sup>

Jos jo ennen kieltolakia ulkopaikkakuntalaiset olivat matkanneet junalla Kouvolaan alkoholia nautiskelemaan, niin sama ilmiö toistui taas kieltolain jälkeen. Nyt lähdettiin erityisesti Pohjois-Kymenlaaksosta viinanostoon Kouvolaan, jossa lähin alkoholiliike sijaitsi. Alkon lisäksi janoisia palvelivat jälleen myös anniskeluravintolat. Monen askel vei vanhaan suosikkikohteeseen asemaravintolaan, jonne keräännyttiin illanviettoon alkoholitarjoilun äärelle. Tälläkään kertaa ei asemaravintolassa vältytty levottomuuksilta, joten kauppalanvaltuusto otti anniskeluoikeuksien rajoittamisen pohdittavakseen. Viinanjuontia hillitäkseen valtuusto päätti, ettei kello 21 jälkeen saanut enää tarjoilla alkoholia ei-matkustavaisille.<sup>220</sup> Ympyrä oli sulkeutunut.

---

<sup>217</sup> Filpus 2001, 176; Pullat 1993, 48; Verkko 1942, 15-17 ja 19-20.

<sup>218</sup> Verkko 1942, 20.

<sup>219</sup> Talvi 1984, 460-461.

<sup>220</sup> Talvi 1984, 462.



## 5 Tuomiokirjat alkoholikuljetusten kuvaajina

### 5.1 Kieltolain arkistolähteet

Vaikka tuomiokirjat eivät ole olleet suuressa suosiossa 1900-luvun tapahtumia tutkittaessa, niin moni kieltolakitutkimus on perustanut selvityksensä niihin. Oikeus- ja poliisihallinnon asiakirjat ovat todennäköisesti käytetyimpiä alkuperäislähteitä kieltolakiaikaa koskevissa tutkimuksissa varsinkin silloin, kun on selvitetty eri kieltolakirikosten ilmenemistä. Tyypillisesti tuomioistuinten asiakirjat liitteineen ovat luoneet kieltolakitutkimusten pohjan yhdessä poliisilaitosten ja nimismiesten arkistojen kanssa. Salakuljetukseen keskittyneet tutkimukset ovat ammentaneet tietoja tullikamarien arkistoista. Kaikissa edellämainitussa asiakirjasarjoissa painottuu viranomaisten näkökulma, mutta arkistoista on kaivettavissa myös tavallisten ihmisten kokemuksia kieltolaista muistitiedon muodossa. Muistitiedon idea on tuoda esiin muistelijoiden omia näkemyksiä ja kokemuksia menneisyydestä. Faktojen selvittäminen ei ole pääasia, vaan mielenkiintoisempaa on menneisyyden moniäänisyyden hahmottaminen sekä toiminnan merkityksen ymmärtäminen sitä harjoittaneille ihmisille.<sup>221</sup> Museoviraston<sup>222</sup> ja Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran<sup>223</sup> hallusta löytyy muistitietokeräysten myötä syntyneitä arkistokokonaisuuksia, joissa ihmiset ovat päässeet kertomaan omia sattumuksiaan ja mietteitään kieltolakiajasta. Nyttemmin muistitietoon ja haastatteluihin perustuvia kieltolakiaiheisia tarinoita löytyy kirjamuotoisinakin, kun eri puolelta Suomea on koottu erityisesti salakuljetusta harjoittaneiden miesten kertomuksia alkoholitoiminnastaan. Satunnaisemmin tukevinä lähteinä kieltolakitutkimuksissa on hyödynnetty myös monenlaisia muita asiakirjasarjoja. Tutkimuksen painotuksesta riippuen on läpikäyty esimerkiksi kaupunginvaltuuston, raittiuslautakunnan sekä raittiusjärjestöjen tai työväenyhdistysten ja nuorisjärjestöjen asiakirjoja.

Tuomiokirjojen suosio kieltolakia ja erityisesti kieltolakirikoksia tutkittaessa perustuu siihen, ettei lainvastaisesta toiminnasta ole muihin lähdetyypppeihin jäänyt yhtä kattavasti jälkiä. Ongelmat kuljetuksista saatavien tietojen vähäisyyden ja epämääräisyyden kanssa olivat läsnä tätäkin tutkimusta tehdessä . Aikakauden

<sup>221</sup> Fingerroos & Haanpää 2006, 28-33 ja Kalela 2006, 69.

<sup>222</sup> Museoviraston kansatieteen keruuarkisto, Kieltolakikysely 1973.

<sup>223</sup> SKS:n kansanrunousarkisto, Alkoholiperinteen keruukilpailu: Kieltolain kumoamisesta vapaaseen keskiolueen 1975 ja 1977.

nimismiehen arkistojen kohtalosta ei ole tietoa ja sanomalehdet sekä raittiuslautakunnan pöytäkirjat antavat kuljetuksista suppean ja vaillinaisen kuvan verrattuna tuomiokirjojen tietoihin. Tuomiokirjat olivat selvästi alkoholikuljettajia ja heidän kuljetuksiaan parhaiten valaiseva lähde Kouvolan tapauksessa. Vaikka kieltolakirikosten kokonaiskuva jää myös tuomiokirjoja tutkimalla vaillinaiseksi piilorikollisuuden vain arvailtavissa olevan laajuuden takia, ovat tuomiokirjat niitä harvoja lähteitä, joiden avulla päästään edes jossain määrin kieltolakirikollisten ominaisuuksien ja toiminnan jäljille.

Oikeuslaitoksen arkistonmuodostus on alusta alkaen noudattanut tiettyä kaavaa. Arkistonmuodostajana on toiminut erityisesti maaseudulla tuomiokunta, joka on jakautunut pienempiin kärjäkuntiin. Kärjäkunnissa kihlakunnanoikeudet ovat toimittaneet alioikeuksien virkaa. Kaupungeissa oikeusviranomaisen paikan täytti raastuvanoikeus. Sekä tuomiokuntien että raastuvanoikeuksien arkistojen vanhemmat asiakirjat löytyvät nykyisin oman alueensa maakunta-arkistosta. Tässä tapauksessa Lappeen tuomiokuntaan kuuluvan Valkealan kärjäkunnan tuomiokirjat löytyivät mutkattomasti Mikkelin maakunta-arkistosta. Materiaalin löytäminen saattaa silti toisinaan vaatia yksityiskohtaisempaa hallintohistorian tuntemusta etenkin vanhemman aineiston kohdalla, jos asiakirjoja on järjestelty aikojen saatossa nuorempien arkistonmuodostajien yhteyteen. Tällöin on sivutettu provenienssiperiaate: yhden arkistonmuodostajan asiakirjoja on siirretty toisen arkistonmuodostajan alaisuuteen.<sup>224</sup>

Mikkelin maakunta-arkistossa säilytetään myös Valkealan nimismiespiirin ja apulaisnimismiehen arkistoja, mutta 1920-luvusta eteenpäin asiakirjasarjat ovat hyvin puutteellisia ja satunnaisia asiakirjoja on vain muutamalta vuodelta. Kieltolakitutkimukseen ei ollut käytännössä löydettävissä mitään hyödynnettävää. Vastaavanlaiseen ongelmaan on törmätty aiemminkin nimismiesten arkistojen kohdalla, sillä Johanna Hämäläinen mainitsee omassa pro gradu -työssään, ettei Viitasaaren nimismiehen kieltolaki aiheisen arkiston olinpaikasta tai olemassaolosta ole tietoa<sup>225</sup>. Tästä syystä jää nimismiehen rooli kieltolain valvonnassa tarkemmin selvittämättä niin Hämäläisen työssä kuin tässäkin tutkimuksessa. Sinänsä ilmiö on mielenkiintoinen: ovatko kieltolaki ajan nimismiesten arkistot yleisemminkin teillä tietämättömillä ja

---

<sup>224</sup> Rossi 1995, 14-34. Arkistonmuodostuksesta, provenienssiperiaatteesta ja tuomiokunnista (erityisesti Keski-Suomen alueesta).

<sup>225</sup> Hämäläinen 1999, 191.

johtuuko se jostakin erityisestä syystä? Onko arkistojen piilottamiseen tai hävittämiseen ollut tarvetta? Vain kahden esille tulleen tapauksen myötä johtopäätöksiä ei voida tehdä, mutta kenties kieltolaki ja rikokset ovat olleet arkaluontoinen aihe. Kieltolaki ei toki ollut ainoa nimismiehen huolenaihe, vaan 1920- ja 1930-luvuilla tapahtui paljon muutakin; sisällissodan haavat olivat edelleen auki, kommunistit harjoittivat omaa toimintaansa ja oikeistolaisuuden nousu huipentui lapuanliikkeeseen. Kenties jollakin osa-alueella tai useammallakin on käsitelty sen verran arkaluontoisia juttuja, etteivät nimismiesten arkistot ole lopulta päätyneet maakunta-arkiston haltuun. Selitys voi löytyä niinkin yksinkertaisesta asiasta kuin asiakirjamateriaalin siirtämisestä paikasta toiseen. Kun asiakirjoja on siirretty arkistonmuodostajalta päätearkistoon, ei kaikkea materiaalia ole välttämättä pidetty tärkeänä, vaan siirron yhteydessä tai jo ennen sitä on hävitetty turhiksi luokiteltuja papereita.

Maakunta-arkistojen ohella paikallishistoriaan liittyviä arkistolähteitä säilytetään kaupunkien ja kuntien arkistoissa sekä museoissa. Kaupunginarkiston tehtävänä on säilyttää kaupungin eri toimialojen asiakirjoja. Tätä työtä varten käytiin läpi Kouvolan kaupunginarkistossa säilytettäviä raittiuslautakunnan, raittiusyhdistyksen sekä Kieltolakiliiton Kymenlaakson aluejärjestön asiakirjoja. Näistä arkistoista etsittiin erityisesti todisteita raittiuselinten harrastamasta valvontatoiminnasta alkoholikuljetusten ehkäisemisessä. Kauppalanvaltuuston ja -hallituksen asiakirjat jätettiin sivuun, sillä hedelmällisen kieltolakia ja nimenomaan alkoholin kuljetusta koskevan tiedon etsiminen niistä olisi käynyt turhan työlääksi ja Veikko Talvi oli jo Kouvolan historian kieltolakiosuutta kirjoittaessaan läpikäynyt kyseisiä asiakirjasarjoja. Sanomalehdistä on kiittäminen Kouvolan kaupunginmuseota, vaikka käyttöön saadut skannattuja kieltolakiajan Kouvolan Sanomia sisältäneet cd-levyt eivät kuuluneetkaan virallisiin museo- tai arkistokokoelmiin.

## **5.2 Tuomiokirjojen lähdearvo alkoholikuljetusten tutkimisessa**

Tuomiokirjojen lähdearvoa ja soveltumista historian tutkimuksen lähteeksi on pohdittu tuomiokirjoja hyödyntävissä tutkimuksissa sekä niitä käsittelevissä lähdeoppaissa. Tuomiokirjatutkimukseen liittyy monia yleisiä ongelmakohtia, jotka ovat hyvin tuttuja kaikessa kieltolakia käsittelevässä tutkimuksessa. Ensinnäkin tuomiokirjat kertovat vain niistä kuljetustapauksista, jotka ovat tulleet poliisin tietoisuuteen ja edenneet lopulta

käräjille asti. Koska piilorikollisuuden osuutta kokonaisrikollisuudesta on kieltolakiaikana pidetty merkittävänä, jää alkoholikuljetusten kokonaiskuva ja -määrä tuomiokirjoja tutkimalla puutteelliseksi. Toisaalta tätä aukkoa ei pystytä paikkaamaan mistään muista alkuperäislähteistä saatavilla tiedoilla. Tämä johtaa siihen, ettei alkoholikuljetusten täydellistä laajuutta ja luonnetta voida koskaan selvittää. Kuinka monta alkoholikuljetusta olisikaan Kouvolaan tai sen ohitse kulkeutunut, jos mukaan saataisiin laskettua perille päässeet kuljetukset? Entä muuttuisiko nyt muodostettu kuljetuksen yleiskuva, jos olisi mahdollisuus selvittää kuljetukset koko mitassaan? Mitä todennäköisimmin tutkimus olisi nykyistä laajempi ja monimuotoisempi sekä kuljetustapauksia olisi paljastuneita enemmän. Alkoholikuljetusten kokonaiskuvaa voi vain arvailla.

Edes kaikki poliisin käsittelemät kuljetusrikokset eivät päätyneet käräjille asti. Tilastoihin kirjattuja poliisin tietoon tulleita kuljetusrikoksia on jonkin verran käräjillä käsiteltyjä enemmän<sup>226</sup>. Poliisin tietoon tulleet rikokset ovat kattaneet syytteesen asetetut teot, mutta tutkinnan edetessä syytteistä on voitu luopua. Tällöin poliisi on esimerkiksi todennut, ettei rikosta ole kyseisessä asiassa tapahtunut.<sup>227</sup> Riittävien todisteiden puuttuessa on voinut alkoholikuljetussyytekin jäädä viemättä eteenpäin. Oman ryhmänsä ovat muodostaneet omistajaa vaille jääneet viinakuljetukset, joita löydettiin lehtikirjoittelun perusteella erityisesti rautatieasemalta. Selvittämättömiä kuljetuksia tuskin on tilastoissa mukana, sillä tällöin luvut olisivat mitä todennäköisimmin kirjattuakin suurempia. Löytyihän spriikanistereja Kouvolan Sanomien mukaan varsin tiuhaan. Edellä mainittujen esimerkkien avulla kuitenkin havainnollistuu, että piilorikollisuuden ohella ei edes kaikkia alun perin rikoksina tutkittuja kuljetuksia ilmene tuomiokirjojen lehdiltä.

Koska tuomiokirjat laadittiin alun perin palvelemaan oikeuslaitosta, selostettiin niissä tapauksia juuri sen verran, että käräjillä saatiin tapahtumankulusta riittävä kuva tuomion antamista varten<sup>228</sup>. Kaavamaisuus ja lyhytsanaisuus heijastuu myös kouvolaan materiaaliin. Yksiselitteiset kuljetustapaukset eivät vaatineet käräjillä suurempaa

---

<sup>226</sup> Valkealan poliisipiirin tilastoidut kuljetustapaukset vuosilta 1928-1931: v.1928 36 tapausta, v.1929 82 tapausta, v.1930 65 tapausta ja v.1931 33. Huomioitavaa on, että luvuissa ovat mukana myös Kouvolan lisäksi Valkealan kuljetustapaukset, mutta siitä huolimatta luvut ovat hieman oikeudessa käsiteltyjä syytteitä korkeammat. (Lähde: SVT Oikeustilasto XXIII 1928-1931)

<sup>227</sup> Verkko 1942, 4.

<sup>228</sup> Haikaria 2009, 30 ja Vilkunaa 2009, 314 mukaillen Autio 2010, 94.

pohdintaa eivätkä sivukaupalla poliisikuulusteluissa annettuja lausuntoja. Käsittelyssä kerrottiin lyhyesti, kuka oli syytettynä ja mitä hän oli tehnyt, jonka jälkeen syytetty yleensä myönsi tekonsa. Tapaus käsiteltiin oikeudenkäyntikaavan mukaan ja lopussa julistettiin tuomio, joka oli näissä jutuissa yleensä selvä; syytetty todettiin syyppääksi rikokseen. Enemmän päänvaivaa käräjillä aiheuttivat useiden henkilöiden tehtailemat autokuljetukset, joita puitiin käräjillä useaan otteeseen sekavin todistajalausunnoin. Näissä tapauksissa tuomion langettaminen ei ollut aina selviö. Syytetyjä saattoi jäädä rangaistuksitta, mikäli heidän osuuttaan rikokseen ei pystytty näyttämään toteen.

Yksi tuomiokirjatutkimuksen askarruttavimpia piirteitä on liittynyt tietojen luotettavuuteen. Materiaalin kertomuksenomaisuus sekä todistajalausuntojen paikkansapitävyys ovat aiheuttaneet päänvaivaa tutkijoille<sup>229</sup>. Alkoholikuljetusten kyseessä ollessa on erittäin kyseenalaista, kuinka usein syytetyt ovat paljastaneet asioiden todellisen laidan. Salamyhkäisyys on alkanut jo viinanostotilanteen kuvailusta, kun kuulusteluissa viinan myyjiksi ja myöhemmin vastaanottajiksi nimettiin monesti nimeltämainitsemattomat ”tuntemattomat miehet”. Kontakteja ei haluttu paljastaa. Mikä mahtoi olla totuus tuntemattomien miesten takana? Olivatko he todella vieraita syytetyille? Tuntemattomat miehet olivat mukana niin pienissä muutaman litran kuljetuksissa kuin isoissakin keikoissa, joten pelkästään ei ollut kyse rikoskumppanien suojelusta isoissa autokuljetuksissa. Yhtä lailla kontaktejaan peittelivät pienkuljettajat. Pikemminkin tuntemattomien miesten tiivis esiintyminen kuljetustapauksissa viestii kieltolakirikollisuudelle tyypillisestä tavasta; kuljettajien yhteydet muihin viinaringin linkkeihin olivat salattuja eikä niitä paljastettu oikeudessa. Niin myös tutkijalle tuntemattomat miehet jäivät yhä tunnistamattomiksi.

Kertomuksenomaisuuden ja luotettavuuden ongelmat ovat vahvasti läsnä etenkin isoissa kuljetuksissa, joissa epäillyt yrittivät sepittää asiat kuulusteluissa parhain päin. Tavoitteena oli, etteivät he näyttäisi syyllisiltä tapahtuneeseen tai ettei mitään kuljetusta olisi ylipäänsä tapahtunut. Tapausta tutkineilla ja kiinniottoon osallistuneilla poliiseilla ja heidän mahdollisesti haastamalla silminnäkijöillään taas oli tapahtumien kululle annettavana aivan toisenlainen kertomus. Ristiriitatilanteessa on selvää, että jompikumpi osapuoli ei kertonut oikeuden edessä totuutta kuljetuksen vaiheista. Käytännössä tapahtumat sepittänyt osapuoli meni oikeuden eteen valehtelemaan.

---

<sup>229</sup> Virrankoski 1970, 128.

Käsittelyn pitkittyessä saattoi käydä niin, että aiemmin kuulusteluissa valehdellut kuljettaja paljasti asian oikean laidan myöhemmin. Kuljettajien ja poliisin ristiriitaisia kertomuksia ei kuitenkaan tarvitse pitää ongelmana; pikemminkin ne kertovat kuljettajien toistuvista toimintatavoista tapausten käsittelyissä ja tuovat tutkimukseen moniäänisyyttä esittelemällä sekä viranomaisen että kuljettajan näkemyksen tapahtumiin. Tavatonta ei esimerkiksi ollut se, että kuljettajat pitivät viranomaisia narreina valehtelemalla poliisikuulusteluissa ja myöhemmin käräjillä. Alkoholikuljettajan omanarvontunnosta kertoo muun muassa 120 spriiilitran hevoskuljetustapaus, jossa epäiltiin etuvartiossa käytetyn polkupyöräilijää. Epäilty polkupyörällä ajanut kouvolaalainen työmies kiisti olleensa tietoinen takanaan matkanneesta spriikuljetuksesta. Hän vaati syytettään hylättäväksi ja pyöräänsä takaisin poliisilta. Lisäksi hän halusi vahingonkorvausta pyörän käyttämättömänä seisottamisesta.<sup>230</sup> Mahtoiko useampaan kertaan kieltolakirikoksista tuomittu mies kuitenkin olla sattuneeseen täysin viaton?

Kerronnallisuuden ohella kritiikkiä tuomiokirjojen lähdearvoa kohtaan on herättänyt tietojen subjektiivisuus. Oikeudessa syytetyt ihmiset eivät ole itse kirjanneet lausuntojaan, joten joitain asioita on voinut jäädä pois tai sitten kirjaaja on tulkinnut asioita omalla tavallaan<sup>231</sup>. Näkökulman mukaan poliisin ja käräjäoikeuden laatimat pöytäkirjat ovat vain yhden henkilön kirjoittama subjektiivinen tuotos kuulusteluista. Tällä seikalla ei kuitenkaan ole ratkaisevaa merkitystä kuljetuksia tutkittaessa, sillä asioiden todenmukaisuutta eivät sanasta sanaan tallennetut lausunnot lisääsi. On mahdotonta selvittää sitä, missä määrin kirjurin omat tulkinnat ovat vaikuttaneet syntyneisiin teksteihin ja kuinka paljon lausuntoja on kenties lyhennelty. Välttämättä nämä seikat eivät ole sanottavasti vaikuttaneet tuomiokirjoihin sellaisina kuin ne on kirjoitettu. Vaikkei tuomiokirjoista löydetä objektiivista tietoa, niin vähintään läsnä ovat arvot ja asenteet, joihin alkoholikuljetusten käsittelyt ovat pohjautuneet.

Oman hankaluutensa tuomiokirjoissa aiheuttavat väestöön ja rikokseen liittyvät tiedot, jotka eivät aina ole yksiselitteisiä eivätkä edes oikeita. Mikäli tutkimus kohdistuu laajemmin väestöön, suositellaan tuomiokirjojen sisältämien väestötietojen vertailua henkikirjoihin ja kirkolliseen aineistoon<sup>232</sup>. Tutkijat ovat panneet merkille, että

<sup>230</sup> MMA, Valkealan välikäräjät 15.8.1929, § 4.

<sup>231</sup> Eilolaa 2003, 40 mukailien Autio 2010, 92.

<sup>232</sup> Roiko-Jokela & Pitkänen (toim.) 1995; Autio 2010, 95.

esimerkiksi nimet, ammatit ja asuinpaikkakunnat on voitu kirjata tuomiokirjoihin epätäsmällisesti<sup>233</sup>. Epämääräiset tiedot aiheuttivat tässäkin tutkimuksessa pienenisiä ongelmia. Osassa jutuista kuljettajien henkilötiedot ovat puutteellisia ja etenkin varallisuus on monesti jätetty merkitsemättä. Eroavuuksia on muutamissa tapauksissa myös ammatissa, syntymäajassa ja nimessä liitteiden ja pöytäkirjojen välillä. Hankaluudet tietojen selvittämisessä ulottuivat myös henkilötietoja laajemmalle. Rikoksenimike vaihtui parin jutun käsittelyssä siten, että rikosta tutkittiin aluksi kuljetuksena, mutta tuomio tuli lopulta hallussapidosta. Epäselvyyttä oli muutamassa tapauksessa myös siitä, oliko kuljetus tapahtunut Kouvolassa vai Valkealassa. Nämä ongelmat ratkaistiin tässä työssä niin, että hallitsevaksi lähteeksi otettiin tuomiokirjojen liitteet, jotka sisältävät pöytäkirjoja yksityiskohtaisempia henkilö- ja kuljetustietoja. Liitteiden paljouden myötä tietojen tarkistaminen ja vertaaminen helpottui, sillä samoja henkilötietoja oli useammassa eri liitteessä. Tästä huolimatta jokaisesta tapauksesta ei saatu kaikkia tutkittavana olleita tietoja puutteellisen kirjaamisen takia.

Koska salakuljetus ja alkoholin kuljetus olivat aikanaan lainvastaista toimintaa, pidetään niiden käsittelyä tutkimuksissa edelleen arkaluontoisena. Alkoholitointaa harjoittaneille tai heidän sukulaisilleen aiheet voivat yhä olla kiusallisia tai jopa hävettäviä. Toisaalta taas osa salakuljettajista on kertonut avoimesti omista kokemuksistaan ja seikkailullisuus on ollut vahvasti läsnä heidän tarinoissaan. Mahdollisuus kieltolakeita rikoneiden henkilöiden ja heidän omaistensa loukkaantumiseen tapausten julkittuomisessa on joka tapauksessa pidettävä mielessä tutkimusta tehtäessä eikä asianosaisille koskaan saa tehdä vääryyttä.<sup>234</sup> Arkaluontoisuutta punnitessa pohdittavana oli erityisesti henkilöiden nimien julkittuominen, sillä aiempien kieltolakitutkimusten käytänteet eroavat tässä asiassa<sup>235</sup>. Henkilöiden nimeäminen on myös arkistohallinnalliselta kannalta harkitseminen arvoinen kysymys, sillä henkilötietolaissa<sup>236</sup> säädetään tutkimuksen arkaluontoisuudesta ja nimien käytöstä historiallisissa tutkimuksissa. Arkaluontoisuuden vuoksi tässä työssä on päädytty käyttämään vain henkilöiden nimikirjaimia, ei kokonaisia nimiä. Nimikirjaimiakin käytetään mahdollisimman vähän ja sen sijaan pyritään puhumaan

<sup>233</sup> Saarenheimo 1994, 156.

<sup>234</sup> Kekui ja trokarei 2003, 17-22. Muistitietoon pohjautuvassa lyhyehkössä kirjasessa otetaan kantaa salakuljetuksen tutkimukseen; saako salakuljetusta tutkia ja miten aikanaan rikokseksi määritellystä toiminnasta ja sitä harjoittaneista henkilöistä tulisi kertoa?

<sup>235</sup> Esimerkiksi Hämäläinen 2000 käyttää tekaistuja nimiä, Silpola 2007 oikeita.

<sup>236</sup> Henkilötietolaki, tässä tutkimuksessa erityisesti 8 §, 9 §, 11 §, 12 § ja 14 §.

henkilöistä yleisemmillä ominaisuuksilla. Nimikirjaimet helpottavat yhdistettäessä tapauksia lähteisiin, mutta eivät kuitenkaan suoraan paljasta kieltolakirikollisia. Koska tutkimuksessa käsitellään myös henkilöiden rikosrekisterejä ja aiempia rikoksia, on valinta perusteltu siltäkin kannalta.

### 5.3 Valkealan kärjäkunnan aineiston ominaispiirteet

Tuomiokirjoihin tutustuminen lähtee liikkeelle alkuun sijoitetun tuomioluettelon läpikäymisestä. Yleiskatsauksen perusteella kieltolakirikkomukset työllistivät Valkealan kärjiä kiitettävästi neljän tutkimusvuoden aikana. Juopumussyytteitä oli toisinaan merkitty luetteloon sivukaupalla ja juopumus oli epäilemättä yleisin yksittäinen rikos, joka kärjille vei. Tavattomia eivät olleet hallussa- ja varastossapidotkaan. Sen sijaan viinan valmistamisesta saadut syytteet olivat harvassa. Salakuljetusrikoksia ei Valkealan kärjillä käsitelty ollenkaan, mikä johtui tuomiokunnan sijainnista sisämaassa. Lisäksi yleinen käytäntö oli, että salakuljetusrikokset ratkottiin raastuvanoikeuksissa<sup>237</sup>. Luetteloon oli merkitty käsitellyt jutut istuntopäivittäin. Kuljetustapauksissa syyttäjänä toimi kärjäkunnan kulloinkin virkaatehnyt nimismies tai apulaisnimismies. Suurin työ syyttäjänä toimimisesta lankesi nimismies Edvard Puontille ja apulaisnimismies Evald Pitkäselle. Paitsi syytettyjen nimet ja itse syyte, ilmeni luettelosta muun muassa annettu tuomio, sakkojen määrä sekä mahdollinen valitus tuomiosta.

Jokaiselle yksittäiselle oikeuskäsittelylle oli avattu oma pykälänsä, jonka kohdalta löytyivät niin oikeudessa laaditut pöytäkirjat kuin liitteetkin. Pöytäkirja eteni oikeudenkäyntikaavan mukaan; ensin esiteltiin asianosaiset henkilöt sekä käsiteltävänä oleva syyte, minkä jälkeen syyttäjä vaati rangaistusta rikoksesta ja vastaaja joko myönsi tai kielsi osallisuutensa. Lopuksi julistettiin päätös. Juttujen liitteisiin sisältyi yleensä aina virkatodistus sekä poliisikuulustelupöytäkirja, jonka muoto vaihteli tapauksen luonteen mukaan. Etenkin yksinkertaisissa jutuissa poliisikuulustelupöytäkirjaa vastasi raportiksi nimetty asiakirja, josta kävivät ilmi lyhyet perustiedot rikoksesta toisinaan epäillyn lyhyen lausunnon kera. Monimutkaisempien juttujen kuulustelupöytäkirjat venyivät useiden sivujen mittaisiksi selostuksiksi, joissa oman kantansa toivat esiin niin vastaajat, mahdolliset silminnäkijät kuin poliisitkin. Jos vastaajalle oli kertynyt rikosrekisteriin merkintöjä, löytyi liitteistä rikosrekisterin tilauskaavake ja rikosrekisteri.

---

<sup>237</sup> Komiteanmietintö 1926 n:o 8, 54-55.



Tapauksesta riippuen liitteistä löytyi monenlaisia muitakin asiakirjoja; haastetodistuksia, karttapiirroksia takavarikointipaikasta ja pirtuauton ajosta lyhyeltä matkalta sekä autoihin liittyviä asiakirjoja ja selvityksiä. Erikoisin liite lienee alkuperäinen kirje, jonka nuori kuljetuksesta syytetty poika oli osoittanut enolleen, jolta poliisit epäilivät pojan saaneen kuljettamansa konjakkipullot.

Tuomiokirjoissa ilmoitettiin myös oikeuden kokoonpano. Puheenjohtajana toimi kulloisillakin käräjillä Lappeen tuomiokunnan virkaatoimittava tuomari<sup>238</sup> ja kokoonpanon täydensivät kärjäkunnan seitsemän lautamiestä. Tuomarin tuli täyttää tietyt toimelle asetetut kriteerit. Hänellä täytyi olla oikeustieteellinen loppututkinto ja tuomarinvirkaan nimittämiseen vaadittiin lisäksi varatuomarin arvo, jonka saavutti istumalla käräjät, työskentelemällä tuomiokunnan kansliassa ja toimimalla kihlakunnantuomarin viransijaisena. Lautakuntajärjestelmä periytyi keskiajalta, mutta lautamiesten määrä oli vähentynyt ajan kuluessa. Lautakunnan muodostivat maallikkojäsenet. Heillä oli hallussaan yhteinen ääni, jota yksimielisinä käyttäen lautamiehet saattoivat kaataa tuomarin päätöksen. Käytännössä tällaiset tilanteet olivat hyvin harvinaisia eikä tuomarin roolia käräjien johtajana kyseenalaistettu.<sup>239</sup> Tuomarin ja lautamiesten välisestä suhteesta Valkealan käräjien tuomiokirjat eivät paljasta käytännössä mitään. Kaavamaisesti vain mainitaan, että ”oikeus neuvotteli” syyttäjän ja vastaajien poistuttua istuntohuoneesta. Toisaalta tämä viitanee siihen, että Valkealassa tuomari ja lautamiehet toimivat sulassa sovussa. Alioikeuksien käsittelemistä jutuista jopa 90 prosenttia on luokiteltu helpoiksi, selviksi ja riidattomiksi, joten niiden ratkaiseminen oikeudessa on ollut yksiselitteistä<sup>240</sup>. Näin oli myös Valkealan käräjillä käsiteltyjen kuljetusjuttujen yleinen laita; poliisilla oli kuljetuksista selkeät todisteet ja yksinkertaisissa jutuissa vastaajat reilusti myönsivät syyllisyytensä tekoon. Edellytyksiä eriäville mielipiteille tuomiosta ei ollut.

Perinteisesti kärjäkunnassa pidettiin vuosittain kahdet varsinaiset käräjät; talvikäräjät maaliskuussa sekä syyskäräjät lokakuussa. Pitkin vuotta pidettiin lisäksi välikäräjiä, joissa käsiteltiin vaihteleva määrä juttuja. Tyypillisesti välikäräjillä käsitellyt tapaukset

---

<sup>238</sup> Holmberg 1959, 232: Lappeen tuomiokunnan tuomarina toimi vuosina 1918-1941 Torsten Boisman. Valkealan käräjiä istui hänen lisäksi myös hovioikeuden auskultantteja ja lakitieteen kandidaatteja.

<sup>239</sup> Kemppinen 1992, 149 ja 154-155. Lautamiesten nimittämisestä ja palkkauksesta Nousiainen 1991, 286-306. Muistitietoa lautamiehenä toimimisesta ks. Hatakka, Mari ja Nirrko, Juha (toim.) 2000, 145-202.

<sup>240</sup> Kemppinen 1992, 308.

olivat pidempiä ja monimutkaisempia, mutta mukaan mahtui myös lyhyitä kuljetusjuttuja. Valkealan kärjäkunnan varsinaiset käräjät oli koottu omiksi niteikseen, mutta välikäräjien niteisiin sisältyivät kaikkien Lappeen tuomiokuntaan kuuluneiden kärjäkuntien välikäräjät. Niteet olivat toisinaan sekavia ja haluttujen käräjien etsiminen niistä vei aikaa. Sekavuutta lisäsi tietojen puutteellisuus; liitteitä saattoi puuttua tai sitten koko tapaus oli kirjattu hyvin lyhyesti ja ylimalkaisesti. Vaikka tuomiokirjat olivat suurimmalta osaltaan järjestelmällisesti eteneviä, tuli toisinaan eteen tapauksia, joissa pykälät eivät edenneet loogisesti numerojärjestyksessä. Joskus taas vaikutti siltä, että kirjan välistä puuttuisi sivuja. Tällaiset tapaukset rajoittuivat kuitenkin vain muutamiaan, joten niistä ei aiheutunut tutkimuksen kannalta suurempaa harmia.

## 6 Päätäntö – Viina liikkui Kouvolassa

Kieltolaki ei onnistunut kuivattamaan Suomea alkoholista, vaan aiheutti ennennäkemättömän viinavirran rannikolle. Viinaa virtasi ulkomaalaisten salakuljetuslaivojen avustuksella rannikolle useita miljoonia litroja eikä alkoholipulaa päässyt syntymään. Saaristojen ja rannikon asukkaat yhdessä apajille saapuneiden ulkopaikkakuntalaisten kanssa avustivat maahantuonnissa hakemalla viinaa veneillä rannikoiden tuntumaan. Rannikolta osa viinasta jatkoi matkaansa eteenpäin sisämaahan kuljettajien kyydeissä. Apteekista sai anteliaan lääkärin reseptillä spritiä, sopivaan ravintolaan mennessä ei tarvinnut tyytyä alkoholittomaan juomavaihtoehtoon ja yksityisiltä kauppailta sai käydä hakemassa pullon maksua vastaan. Alkoholiksi oli varsinainen kauppatavara, joka ennen päätymistään lopullisen kuluttajan käsiin kävi parhaimmillaan usean eri välikäden kautta. Vaikka viinan matkassa kuluttajien haltuun olikin monia mutkia, niin lopulta se löysi kuluttajansa. Viinanjuomisesta todistavat jo käräjät täyttäneet lukuisat juopumussyytteet, joita käsiteltiin kuin liukuhihnalta. Eivätkä kaikki juopuneet ja viinaa juoneet edes päätyneet oikeuden eteen, sillä juopottelu ei rajoittunut vain julkisille paikoille, joista viranomaiset toimittivat päihtyneitä poliisikamarille kuulusteluihin.

Salakuljettajat olivat aikansa seikkailijoita, jotka toivat maahan viinaa sitä kaipaaville ihmisille. Salakuljetusringissä jokaisella toimijalla oli oma paikkansa ja hierarkia sääteli heidän arvostustaan ja tehtäviään. Salakuljetusisännät olivat viinan maahantuonnin järjestämisestä vastaavia rahoittajia ja sankareita, jotka eivät yleensä ottaneet näkyvästi osaa käytännön toimiin. Kaikki pirtukuninkaat eivät kuitenkaan tyytyneet taustavaikuttajan rooliin. Tunnetuin salakuljettaja Algoth Niska ei viinaseikkailuissaan välttynyt aina edes vankilalta, mutta rangaistuksen istuttuaan toiminta jatkui entiseen malliin. Pirtukuninkaiden alapuolella vaikutti kirjava joukko pienempiä tekijöitä. Salakuljetusisäntien alapuolella hierarkiassa olivat rannikon ja saariston salakuljettajat, joiden hoidettavana oli likainen ja riskialttiimpi alkoholin käytännön maahantuonti. Kiihkeimpänä salakuljetusaikana 1920-1930-lukujen taitteessa aseiden tultua mukaan salakuljettajien varustukseen käytiin vesillä myös aseellisia taistoja tullimiesten ja poliisin kanssa. Tai sitten asetta käytettiin salakuljettajien omiin välienselvittelyihin joskus jopa kohtalokkain seurauksin. Salakuljetusketjun alimpana lenkkinä toimivat sisämaan kuljettajat, jotka otettiin tämän tutkimuksen keskiöön. He olivat vastuussa

siitä, että sisämaassa päästiin nauttimaan alkoholista. Heillä oli omat isäntänsä, joiden harteilla oli autojen järjestäminen isoja kuljetuksia varten, alkoholin varastointi sekä mahdollinen jälleenmyynti.

Kouvolan sijainti alkoholikuljetuksiin oli ihanteellinen. Paikkakuntaa halkoivat maantiet ja rautatiet, joiden ansiosta pääsi noutamaan ja kuljettamaan viinaa kaikkiin pääilmansuuntiin. Tämä näkyi myös kuljetusten reiteissä; Helsingin tai Kotkan suunnalta hankittua viinaa vietiin joko Savoon tai Karjalaan. Kouvolan sijainti asettuu näiden neljän suunnan muodostamalla akselilla suurin piirtein keskivaiheille. Vaikka Kouvolan läheisiltä paikkakunnilta ei kieltolakitutkimusta ole olemassa, voi paikkakunnan roolin Kaakkois-Suomen ja erityisesti Kymenlaakson alkoholikuljetusetappina nähdä merkittävänä. Kouvolan kauppala oli palveluineen ja liikenneyhteyksineen pohjoisen Kymenlaakson keskus, jonne saavuttiin asioille läheisistä maalaiskunnista. Hyvien liikenneyhteyksien keskeltä oli helppo johtaa myös alkoholikuljetusta tai sitten matkata junalla spriikanisterit mukanaan kohti suunniteltua määränpäättä.

Käräjille päätyneiden kuljetusten lukumäärä sinänsä ei noussut silmiinpistävän korkeaksi. Piilorikollisuudella lienee tähän osuutensa, sillä kuljetuksia on mitä ilmeisimmin tehtailtu tuomiokirjojen kertomaa enemmän. Poliisit partioivat tavalliseen tapaan ja raittiuslautakunnan järjestämät vapaaehtoiset osallistuivat kieltolain valvontaan, joten viranomaisten puolelta ei ole löydettävissä merkkejä valvonnan laiminlyönnistä. Täytyy toki muistaa se, että poliiseilla oli hoidettavanaan muitakin rikoksia ja yleistä järjestyksen ylläpitoa, alkoholikuljetukset olivat vain yksi osa heidän työnsä. Maanteitä ja rautatieasemaa ei ollut mahdollista vahtia tauotta, vaikka partiointitoiminnan myötä kuljettajat poliisiin haaviin yleensä jäivätkin. Poliisit todennäköisesti tekivät sen, minkä ehtivät ja kykenivät alkoholikuljetusten paljastamiseksi ja tulokset ovat luettavissa tuomiokirjojen sivuilta.

Kouvolan alkoholin kuljetus on jaettavissa kahteen eri tyyppiin. Tuomiokirjojen perusteella eniten harrastettiin pienimuotoista kuljetustoimintaa, jossa yksittäiset ja yleensä ulkopaikkakuntalaiset henkilöt kuljettivat rautateitse korkeintaan parikymmentä litraa spriitä. Viinansa he olivat käyneet ostamassa Etelä- ja Kaakkois-Suomen rannikolta, muun muassa Kotkasta ja sen lähistöltä sekä Helsingistä. Rannikolta oli

lähdetty matkaan kohti Kouvolaa, joka oli yksi kuljettajien ilmoittama päätepiste. Toisten matka olisi jatkunut ilman kiinnijäämistä joko sisemmäksi Suomeen kohti Savoaa tai sitten idemmäs Karjalaan. Tämän tyyppiseen kuljettamiseen osallistui niin miehiä kuin naisia, mutta miesvaltaisuus hallitsi. Erityisesti kuljettamista harrastivat nuoret naimattomat miehet, jotka olivat vapaita kulkemaan oman tahtonsa mukaan eikä heidän kiinnijäämisellään ollut yhtä laajoja vaikutuksia kuin perheellisillä. Ammatiltaan nämä kuljettajat olivat työmiehiä, joille kuljetustoiminnan liikkuva luonne oli yleensä entuudestaan tuttua. Moni pienen alkoholimäärän kuljettaja oli käräjien ensikertalainen. Ainakaan heidän joukostaan ei löytynyt montaa taparikollista, vaikka rikosrekisteri osan kohdalla oli ehtinyt karttua aikaisemmillä kieltoakirikoilla tai esimerkiksi varkaudella. Syytettyjen motiivina oli pienten määrien kuljettaminen omaan käyttöön tai omatoiminen parin spriikanisterin jälleenmyyminen lisätienestien toivossa.

Toiseen kuljetustyyppiin ovat luokiteltavissa mittavimmat useisiin satoihin litroihin kohonneet kuljetukset, jotka toimitettiin tavallisimmin autolla tai hevoskyydillä. Jos pienempiä viinamääriä yritettiin kuljettaa Kouvolasta eteenpäin, niin isoja kuljetuksia ei ainakaan sellaisenaan haviteltu Kouvolaa pidemmälle. Tavoitteellisena päätepisteenä oli yleensä isännän varasto, jonne kuljetettu sprii oli tarkoitus jättää. Viimeistään varastointivaiheessa poliisit ilmestyivät paikalle paljastamaan kuljettajien toiminnan seurattuaan ensin epäillyn pirtuauton matkaa. Joskus lastin matka päättyi takaa-ajotilanteeseen. Isommissa kuljetuksissa paikkakuntalaiset olivat muualta tulleita aktiivisempia, mikä voi yksinkertaisesti selittyä lastien tarkoituksella. Kouvolalaisten isäntien oli helppo värvätä paikkakuntalaisia renkejä noutamaan pirtulasteja ja tuomaan ne omaan varastoonsa säilöön. Poliisille kuljetus- ja varastointitoimintaa ei herkästi paljastettu, vaan isännät ihmettelivät pirtun ilmestymistä pihalleen ja kiistivät tietävänsä mitään sen tarkoituksesta. Vaikka rengit tekivät kuljetuksessa suurimman työn ja heidän kiinnijäämisriskinsä oli pitkän ajomatkan takia huomattava, eivät isännäkään aina selvinneet toimistaan paljastumatta. Naisia ei autokuljetuksissa aktiivisina osapuolina ollut, vaikka isomman porukan kyseessä ollessa pari naista kuljetussyytteen avustamisesta saikin. Huomattavaa oli myös se, että naimattomat eivät olleet näissä kuljetuksissa ylivoimainen ryhmä, vaan autokuljetuksiin osallisista moni oli vähintään naimisissa ja lapsiakin oli osalla elätettävänä. Kenties heillä oli tällöin enemmän tarvetta rahalle ja isoista kuljetuksista sai pieniä paremmat ansiot. Rikosrekisteristä löytyi monelta tekijältä jo ennestään merkintöjä. Eniten tämän ryhmän kuljettajat olivat

saaneet rangaistuksia kieltolakirikoksista tai niihin liittyvistä laittomuuksista, kuten luvottomasta autolla ajosta tai aseesta. Kieltolain ulkopuolisiakin rikoksia löytyi rekistereistä, mutta enimmäkseen kyseessä olivat alkoholitoiminnan specialistit.

Isojen kuljetusten järjestelijöillä oli selvästi enemmän suhteita muihin alkoholitoimijoihin kuin yksityisillä pienkuljettajilla. Tuttuja nimiä vilahteli vähintään mittavien kuljetusten taustalla, vaikka syytteitä ei mainituille henkilöille olisi tullutkaan. Suhteita paljastivat niin asumisjärjestelyt, auton luovuttamiset kuljetuksiin kuin useamman henkilön voimin tehdyt pirttureissut. Suhdeverkostot viittaavat Kouvolassa vaikuttaneiden järjestelmällistä alkoholinvälitystä harjoittaneiden henkilöiden yhteenliittymiin, sillä yksin ei pystynyt parin sadan litran spriikuljetusta hoitamaan. Pirtumiesten joukossa ainakin osa harjoitti mitä todennäköisimmin ammattimaista alkoholitoimintaa. Kun sama henkilö omasi lukuisia kieltolakirikoksia sisältäneen rikosrekisterin, suhteita muihin viinamiehiin ja suuren kuljetettavan lastin, niin kyseessä ei ole voinut olla satunnainen muutaman spriikanisterin välitystoiminta eikä satoja litroja hankittu ainoastaan omaan käyttöön. Toisaalta muutamassa pienessäkin kuljetuksessa oli havaittavissa järjestelmällisen toiminnan piirteitä; vastaanottajasta oli sovittu tai kuljettajana oli henkilö, joka oli enemmänkin harrastanut alkoholitoimintaa. Monimutkaisia vyyhtejä ei pienkuljetusten ympärille tavallisesti muodostunut eikä kuljettajilla ollut herkästi tarvetta selitellä tekemisiään. Edellä mainittujen seikkojen lisäksi pienkuljettajille tyypillinen ensikertalaisuus viittaa siihen, ettei heillä ollut merkittävämpiä suhteita ammattimaisiin viinankuljetusrinkeihin.

Oikeuden langettamilla tuomioilla ei vaikuttanut olleen suurta merkitystä kuljettajien elämäntapaan. Ainakaan rangaistukset eivät onnistuneet pysäyttämään järjestäytyntä alkoholikuljetusta, sillä samat henkilöt jatkoivat alkoholitoiminnan parissa, vaikka kiinnijääminen sakkorangaistusta tarkoittikin. Pahamaineisiin rikollisiin verrattavia kuljettajat eivät olleet ja vain muutama saapui oikeuteen vangittuna. Yhtä harvoin päädyttiin oikeudessa antamaan kuljettajalle vankeustuomio. Silloinkin taustalla oli käsitellyn kuljetuksen lisäksi aikaisempia rangaistuksia, jotka yhdessä muutettiin vankeudeksi. Käräjien ensikertalaisten kohdalla on vaikea sanoa, miten oikeusistunto vaikutti heidän arvoihinsa. Kieltolaista huolimatta suuri osa kansalaisista suhtautui alkoholiin edelleen myönteisesti eikä alkoholitoiminta ollut heidän mielestään vakava rikos. Tämä ajattelutapa tuli lopullisesti esille 1930-luvulle tultaessa, kun voimattomuus

kieltolain edessä jouduttiin tunnustamaan ja lain kumoamisaikeet heräsivät. 1920-1930-lukujen taitteessa oltiin jo siinä tilanteessa, että lain kunnioitus oli entistä heikompaa ja kumousvaatimukset vahvistuivat. Yleisellä mielipiteellä on hyvin voinut olla vaikutuksensa kuljettajien toimintaan; ei ollut yleisesti paheksuttavaa toimia alkoholikuljettajana.

Entä näkyikö talouslaman vaikutus kuljetuksiin ryhtymisessä? Suoria yhteyksiä lamaan ei pystytä yksiselitteisesti vetämään, sillä kyseessä on suuri rakenteellinen taustatekijä. Pienet tulot epäilemättä altistivat lisätienestien houkutukselle. Sitä, johtuiko kuljettajien silmiinpistävä pienituloisuus heikentyneestä taloudellisesta tilanteesta vai yleisesti heikosta toimeentulosta, eivät tapaukset paljasta. Kouvolassa toimineet kuljettajat eivät edustaneet korkeampia sosiaaliryhmiä, vaan viinan liikkumisesta pitivät huolen erinäiset työmiehet ja käsityöläiset. Joukkoon mahtui satunnaisia työttömiä ja tilapäistöitä tehneitä kuljettajia, mutta heitä oli varsin vähän. Suuri osa kuljettajista oli heikosti tienaavia työmiehiä, joiden keskimääräiset palkat olivat valtakunnallisesti laskussa talouden vaikeuksien myötä. Samoin naisten joukossa korostui pienituloisuus eivätkä kaikki naiset olleet edes ammatinharjoittajia. Kuljettajanainen eleli tyypillisesti miehensä vaimona tai isänsä tyttärenä eikä irtolaisuuskaan ollut tavatonta. Vaikka rahantarve mainittiin kuljetusten motiivina vain satunnaisesti, on se todennäköisesti ollut suurin yksittäinen syy alkoholikuljetusten houkutuksille myös Kouvolassa. Kuljettajien valtaosaa yhdistävä vähäinen toimeentulo tuskin on sattumaa. Talouslama on hyvinkin voinut lisätä tarvetta ansioille etenkin silloin, kun toimeentulo on ollut jo valmiiksi niukkaa.

Kun kieltolaki vuoden 1932 maaliskuun viimeisenä päivänä siirtyi historiaan, alkoivat alkoholin maahantuonti ja kuljetus vähitellen hiipua. Uusi väkijuomalaki salli Alkon tuotteiden kuljettamisen tietyissä rajoissa, mutta laittomasti hankitun viinan kuljetus oli edelleen välittömästi rangaistavaa. Väkijuomalain myötä muuttui myös alkoholin kuljetuksen idea. Alkon myymälöiden avauduttua vietiin viinaa niille paikkakunnille, joissa ei ollut omaa viinakauppaa. Vaikka alkoholilainsäädäntö on sittemmin ehtinyt muuttua moneen otteeseen, ei alkoholin kuljetus ole loppunut. Kun kieltolakiaikana salakuljettajat kävivät hakemassa viinaa isoista laivoista rannikolle ja eteenpäin kuljetettavaksi, niin nykyisin voi kuka tahansa käydä laivaristeilyllä Virossa viinanoston merkeissä. Tullin määräysten mukaisesti EU-maista saa tullitta ja veroitta tuoda

alkoholia omaan käyttöön ja lahjaksi, kunhan tuotteet matkaavat Suomeen samassa kulkuneuvossa kuin ostaja itsekin. Jos maahantuodut viinat on tarkoitus käyttää kaupallisiin tarkoituksiin, tulee verotus suorittaa asianmukaisesti.<sup>241</sup> Risteilyn jälkeen kannetaan pullot autoon ja jatketaan matkaa kotia kohti viinalastissa. Viinaralli ei ole ainoastaan tavallisten suomalaisten yksityishenkilöiden harrastus, vaan sen lomassa harjoittavat rikolliset laitonta viinan maahantuontia ja pimeää kauppaa. Alkoholitoiminnan luonne ei sittenkään ole aikojen saatossa merkittävästi muuttunut. Viinan maahantuontia ja kuljetusta harrastetaan tänäkin päivänä.

---

<sup>241</sup> [http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/matkailijat\\_muuttajat/alkoholi\\_tupakka/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/matkailijat_muuttajat/alkoholi_tupakka/index.jsp)



## **7 Lähteet**

### **I Arkistolähteet**

*Mikkelin maakunta-arkisto (MMA), Mikkelä*

Lappeen tuomiokunta,

Valkealan ym. pitäjäien käräjäkunnan varsinaisiasiain pöytäkirjat 1928-1931

Talvi- ja syyskäräjät, niteet: Cae: 69-87

Lappeen tuomiokunnan välikäräjäien pöytäkirjat, niteet: Cea: 35-43

*Kouvolan kaupunginarkisto (KKA), Kouvola*

Raittiuslautakunnan pöytäkirjat 1921-1929, niteet: Ca: 2-4

Kieltolakiliiton Kymenlaakson aluejärjestön toimintakertomukset 1924-1932

### **II Virallisjulkaisut**

Henkilötietolaki 22.4.1999/523.

Komiteanmietintö 1926 n:o 8.

Suomen asetuskokoelma. Vuodet 1917, 1919, 1922, 1928 ja 1931.

Suomen virallinen tilasto (SVT), Oikeustilasto XXIII 1928-1931.

### **III Sanomalehdet**

Kouvolan Sanomat (KS) 1928-1931.

### **IV Internet-lähteet**

<http://kansalaisen.karttapaikka.fi/kartanhaku/paikannimihaku.html> (viitattu 2.9.2011)

<http://stat.fi/tup/verkkokoulu/data/tvt/07/10/index.html> (viitattu 15.2.2011)

[http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/matkailijat\\_muuttajat/alkoholi\\_tupakka/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/matkailijat_muuttajat/alkoholi_tupakka/index.jsp)  
(viitattu 9.12.2011)

## **V Kirjallisuus**

Ahtokari, Reijo (1972), Pirtua pirtua. Kieltolaki Suomessa 1.6.1919 – 5.4.1932. Porvoo: WSOY

Ahvenainen, Jorma et al. (toim. 1982), Suomen taloushistoria 2. Teollistuva Suomi. Helsinki: Tammi.

Ahvenainen, Jorma & Vartiainen, Henri J. (1982), Itsenäisen Suomen talouspolitiikka. Teoksessa Ahvenainen, Jorma et al. (toim. 1982), Suomen taloushistoria 2. Teollistuva Suomi. Helsinki: Tammi.

Anttila, Inkeri & Törnudd, Patrik (1983), Kriminologia ja kriminaalipolitiikka. Porvoo: WSOY.

Autio, Kalle (2010), Jämsän käräjillä. Tuomiokirjat väestöryhmien välisten ristiriitojen kuvaajana vuosina 1905-1917. Suomen historian pro gradu -työ, Jyväskylän yliopisto.

Clerc, Ulla (toim. 2003), Kekui ja trokarei. Kertomuksia salakuljetuksesta saaristossa. Nuotta-hanke.

Dahl, Kaj (2003), Saariston salakuljettajat. Keuruu: Otavan Kirjapaino Oy.

Eilola, Jari (2003), Rajapinnoilla: sallitun ja kielletyn määrittelemisen 1600-luvun jälkipuoliskon noituus- ja tiakuustapauksissa. Helsinki: SKS.

Eskola, Annamari et. al. (1997), Kirkasta kuppiin ja nuppiin! Väkijuomain salakuljetus Espoossa 1919-1932. Espoo: Espoon kaupunginmuseo.

Filpus, Kari (2001), Alkoholin salakuljetus ja sen valvonta Perämeren rannikolla kieltoain aikana 1919-1932. Oulu: Oulun yliopisto.

Fingerroos, Outi ja Haanpää, Riina (2006), Muistitietotutkimuksen ydinkysymyksiä. Teoksessa Muistitietotutkimus: metodologisia kysymyksiä. Helsinki: SKS.

Gadd, Erik (1957), Kihlakunnanoikeuksien pöytäkirjat. Opas ja mallikokoelma. Porvoo: WSOY.

Haikari, Janne (2009), Isännän, Jumalan ja rehellisten miesten edessä: vallankäyttö ja virkamiesten toimintaympäristöt satakuntalaisissa maaseutuyhteisöissä 1600-luvun jälkipuoliskolla. Helsinki: SKS.

Halme, Saija ja Seppänen, Kimmo (2009), Taksimiehen työ on jatkuvaa ongella oloa. Teoksessa Vellikuppi (Kuusankoski-Seuran kotiseutujulkaisu 8). Jyväskylä: Kopijyvä.

Halmeenmäki, V.E. (1959), Kouvolan Sanomat 1909-1959. Kouvola: Lehtikanta Oy:n kirjapaino.

Hannula, Ilari (1981), Vankeinhoitoon liittyvän lainsäädännön historiaa 1881-1975. Teoksessa Suominen, Elina (toim. 1981), Suomen vankeinhoidon historiaa 1. Helsinki: Valtion painatuskeskus. 85-177.

Hatakka, Mari ja Nirikko, Juha (toim. 2000), Oikeutta maalla ja kaupungeissa. Tuomiokuntien ja raastuvanoikeuksien muistitietoa. Helsinki: SKS.

Heikkinen, Sakari (1994), Suomeen ja maailmalle. Tullilaitoksen historia. Helsinki: Tullihallitus.

Hjerppe, Riitta (1988), Suomen talous 1860-1985. Kasvu ja rakennemuutos. Helsinki: Valtion painatuskeskus.

Hålmberg, Håkon (1959), Suomen tuomiokunnat ja kihlakunnantuomarit. Helsinki: Suomen kihlakunnantuomarien yhdistys.

Hytönen, Viljo (1930), Suomen raittiusliikkeen historia. Porvoo: WSOY.

Hämäläinen, Johanna (1999), ”Onpas sitä viinaa.” Kieltolaki paikallisena ilmiönä Viitasaarella vuosina 1919-1932. Suomen historian pro gradu – työ, Jyväskylän yliopisto.

Immonen, Erkki J. (1958), Alkoholipolitiikka ja lehdistö. Sisällönerittely alkoholipolitiikkaa koskevista pääkirjoituksista viiden päivälehdien palstoilla 1919-1932. Helsinki: Väkijuomakäytön tutkimussäätiö.

Jukanen, Sulo (1975), Koivisto. 2, Honkalaivat ja halkolastit. Koiviston pitäjistä ja asukkaiden merenkulusta ja laivanrakennuksesta. Porvoo: Koivikko säätiö, Koivistolaisten seura.

Jyläskoski, Into (1976), Pirtusota Suomeamme rannoilla. Helsinki: Akateeminen kustannusliike.

Kalela, Jorma (2006), Muistitiedon näkemys historiaan. Teoksessa Muistitietotutkimus: metodologisia kysymyksiä. Helsinki: SKS.

Kallenautio, Jorma (1979), Kieltolaki ja sen kumoaminen puoluepoliittisena ongelmana. Helsinki: Alkoholitutkimussäätiö.

Kallonen, Kari (2000), Algot Niska. Salakuljettajien kuningas. Tampere: Revontuli.

Karonen, Petri (2007), Perspektiv och metoder inom domboksforskningen i Sverige och Finland circa 1990-2005. Teoksessa Lönnroth, Harry (toim.) (2007), Domboken som filologiskt och historiskt forskningsobjekt. Uppsala: Institution för nordiska språk. Nordiska texter och undersökningar 30. 25-43.

Karpio, Vihtori (1938), Raittiuden Ystävät 1883-1933. Jyväskylä: Gummerus.

Kaukiainen, Yrjö (1975), Koivisto. 1, Koiviston merenkulun historia. Helsinki: Koivikko säätiö, Koivistolaisten seura.

Kekkonen, Jukka (1999), Suomen oikeuden historiallisia kehityslinjoja. Helsinki: Helsingin yliopisto.

Kilpi, Taavi (2010), Pirtusaarron särkijät. Turku: Areopagus-kustannus.

Kontula, Joonas (toim. 1938), Kymenlaakson raittiusspiiri 1898-1938 40 vuotta. Hamina: Maaseudun kirjapaino-osakeyhtiö.

Korhonen, Arvi (1945), Käräjöpukareita ja käräjöjuttuja. Kansamme historiaa tuomiokirjojen valossa. Helsinki, WSOY.

Koskela, Kari (2002), Huligaanit. Katuelämää Sörkassa suurlakosta sisällissotaan. Helsinki: SKS.

Kuusisto, Alina (toim. 2007), Wiinan viemää. Artikkeleita alkoholin ja sen lieveilmiöiden historiasta. Joensuu: Pohjois-Karjalan historiallinen yhdistys.

Lahtinen, Aino (toim. 1953), 50 vuotta raittiustyötä Kouvolassa. Kouvola: Kouvolan kirja- ja kivipaino.

Laitinen, Ahti & Aromaa, Kauko (1994), Näkökulmia rikollisuuteen. Tampere: Tammer-Paino Oy.

Letto-Vanamo, Pia (toim. 1991), Suomen oikeushistorian pääpiirteet. Sukuvallasta moderniin oikeuteen. Helsinki: Gaudeamus.

Louhelainen, Pekka (1991), Vettä, viiniä vai väkeviä? Neuvoa-antava kansanäänestys 29.-30.12.1931 kieltolain kohtalon kiirehtijänä. Tampere: Tampereen yliopisto.

Lönnroth, Harry (toim. 2007), Domboken som filologiskt och historiskt forskningsobjekt. Uppsala: Institution för nordiska språk. Nordiska texter och undersökningar 30.

Lönnroth, Harry (2007), Filologin som vetenskap. Artiklar om textutgivning och filologisk metod. Tampere: Tampere University Press.

Matikainen, Olli (toim. 2000), Rikos historiassa. Jyväskylä: Kopijyvä.

Metsävuori, Eka (2009), Saaristomerta ja salakuljettajain laulu. Turku: Turun Sanomat.

Mäntylä, Ilkka (1985), Suomalaisen juoppouden juuret. Viinanpoltto vapaudenaikana. Helsinki: SKS.

Mäntylä, Ilkka (1995), Suomalaisen juoppouden kasvu. Kustavilaisen kauden alkoholipolitiikka. Helsinki: SHS.

Niska, Algot (1931), Seikkailujani. Lahti: Kanervan kustannusliike.

Nousiainen, Kevät (1991), Oikeudenkäytön modernisoituminen. Teoksessa Letto-Vanamo, Pia (toim. 1991), Suomen oikeushistorian pääpiirteet. Sukuvallasta moderniin oikeuteen. Helsinki: Gaudeamus.

Nygård, Toivo (1998), Erialaisten historiaa. Marginaaliryhmät 1800-luvulla ja 1900-luvun alussa. Jyväskylä: Atena.

Orrman, Eljas & Pispala, Elisa (toim. 1994), Suomen historian asiakirjalähteet. Porvoo: WSOY.

Peltola, Jarmo (2008), 1930-luvun lama teollisuuskaupungissa. Yhteiskunta Tampereella 1928-1938. Osa 1: Työllisyys, työttömyys ja huolenpito. Tampere: Tampere University Press.

Peltonen, Matti et. al. (toim. 2006), Alkoholin vuosisata. Suomalaisten alkoholiolojen vaiheita 1900-luvulla. Helsinki: SKS.

Peltonen, Matti (1997), Kerta kiellon päälle. Suomalainen kieltolakimentaliteetti. Vuoden 1733 juopumusasetuksesta kieltoain kumoamiseen 1932. Hämeenlinna: Hanki ja jää.

Peltonen, Matti (1999), Mikrohistoriasta. Helsinki: Gaudeamus.

Perko, Touko; Skogström, Väinö & Vuoristo, Kai-Veikko (1977), Suomen teiden historia 2: Suomen itsenäistymisestä 1970-luvulle. Helsinki: Tie- ja vesirakennushallitus.

Perko, Touko (1977), Auto mullistaa tieliikenteen 1920–1930-luvulla – tiepolitiikalle ja tienpidolle uudet vaatimukset. Teoksessa Suomen teiden historia 2: Suomen itsenäistymisestä 1970-luvulle (1977). Helsinki: Tie- ja vesirakennushallitus. 9-22.

Pullat, Raimo (1993), Itämeren rutto. Pirtun salakuljetusta vuosina 1919-1939. Oulu: Kirjapaino osakeyhtiö Kaleva.

Rajala, Juha (2004), Kurittajia ja puukkosankareita. Väkivalta ja sen kontrollointi Kannaksen rajaseudulla 1885-1917. Helsinki: SKS.

Rasinaho, Kirsi (2006), Alkoholin salakauppa Helsingissä vuosina 1919-1932. Teoksessa Alkoholin vuosisata. Suomalaisten alkoholiolojen vaiheita 1900-luvulla. Helsinki: SKS. 17-85.

Renvall, Pentti (1983), Nykyajan historian tutkimus. Juva: WSOY.

Roiko-Jokela, Heikki & Pitkänen, Timo. (toim. 1995), Sisä-Suomen tuomiokirjat tutkimuslähteinä ja elämän kuvaajina. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.

Rossi, Päivi (1995), Keski-Suomen tuomiokunnat ja niiden arkistot Jyväskylän maakunta-arkistossa. Teoksessa Roiko-Jokela, Heikki & Pitkänen, Timo. (toim. 1995), Sisä-Suomen tuomiokirjat tutkimuslähteinä ja elämän kuvaajina. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto. 14-34.

Rytkölä, Petri (2002), Pirtun salakuljetus. Teoksessa Laivat ja lastit – seiskarilaisia merellä. Turku: Seiskari-seura.

Saarenheimo, Juhani (1994), Tuomioistuinten asiakirjat. Teoksessa: Orrman, Elias & Pispala, Elisa (toim.) (1994), Suomen historian asiakirjalähteet. Porvoo: WSOY. 151-167.

Salminen, Mika (2007), Lestinheittäjät. Salakuljettaja Laitisen jäljillä. Alkoholin salamyynti Kotkassa kieltolain ajoista tähän päivään. Kotka: Westmanin offsetpaino.

Sillanpää, Merja (2002), Säännöstelty huvi. Suomalainen ravintola 1900-luvulla. Helsinki: SKS.

Silpola, Jussi (2007), Kieltolakiaika Pielisjärvellä. Teoksessa Wiinan viemää. Artikkeleita alkoholin ja sen lieveilmiöiden historiasta. Joensuu: Pohjois-Karjalan historiallinen yhdistys.

Simpura, Jorma (1982), Vapaan viinan aika. 50 vuotta suomalaista alkoholipolitiikkaa. Helsinki: Kirjayhtymä.

Siukonen, Impi (1933), 30 vuotta raittiustyötä Kouvolassa. Kouvola: Kouvolan kirja- ja kivipaino osakeyhtiö.

Sorsa, Jorma (1991), Pirtukuskina Suomessa: tositapahtumia Kymenlaaksosta. Anjalankoski.

Sulkunen, Irma (1986), Raittius kansalaisuskontona. Raittiusliike ja järjestäytyminen 1870-luvulta suurlakon jälkeisiin vuosiin. Jyväskylä: Gummerus.

Suomen kartasto 1925 (1928). Helsinki: Otava.

Suomen taloushistoria 3: Historiallinen tilasto (1983). Helsinki: Tammi.

Suominen, Elina (toim. 1981), Suomen vankeinhoidon historiaa 1. Helsinki: Valtion painatuskeskus.

Talvi, Veikko (1984), Kouvolan historia II osa. 1880-luvulta talvisodan syttymiseen. Kouvola: Lehtikanta Oy.

Tikka, Marko (2006), Valkoisen hämärän maa? Suojeluskunnat, virkavalta ja kansa 1918-1921. Helsinki: SKS.

Tommila, Päiviö & Keränen, Kaija (toim. 1974), Lehtihistoria ja sen tutkimus. Turku: Turun yliopisto, Suomen historian laitos.

Tuominen, Uno (1981), Suomen alkoholipolitiikka vuosisadasta toiseen. Helsinki: Suomen akateeminen raittiusliitto.

Turpeinen, Oiva (1977), Viinaan kuolleet Suomessa vuosina 1878-1917. Helsinki: Alkoholipoliittinen tutkimuslaitos.

Utriainen, Terttu & Hepola, Matti (toim. 1985), Alkoholirikokset. Helsinki: Suomen lakimiesliiton kustannus.

Valtokari, Seidi (1999), Perämeri ja pirtumiehet. Suomussalmi: Myllylahti.



Varis, Tomi (2003), ”Pienet on Putaalla poliisit!” Kieltolain valvonta ja kontrolliorganisaatiot Pihtiputaalla 1919-1932. Suomen historian pro gradu – työ, Jyväskylän yliopisto.

Vattula, Kaarina (toim. 1983), Suomen taloushistoria 3: Historiallinen tilasto. Helsinki: Tammi.

Verkko, Veli (1942), Väkijuomalainsäädännön vaikutuksista rikollisuuteen. Tilastollinen tutkimus. Helsinki.

Vilkuna, Kustaa H.J. (2009), Neljä ruumista. Helsinki: Teos.

Virrankoski, Pentti (1970), Tuomiokirjojen käyttö historiantutkimuksessa. Turku: Turun yliopiston Suomen historian laitos.

Voionmaa, Väinö (1923), Alkoholien salakuljetus pohjoismaihin ja sen vastustaminen. Porvoo: WSOY.

Ylikangas, Mikko (2009), Unileipää, kuolonvettä, spiidiä. Huumeet Suomessa 1800-1950. Jyväskylä: Atena.

## 8 Liitteet

### LIITE 1. Alkoholin kuljetuksesta Kouvolassa syytettyjen ammatti/sosiaaliluokka 1928-1931.

1928	1929	1930	1931	Yhteensä
Työmies 7	Työmies 23	Työmies 29	Työmies 8	67
-	Työmiehen poika 1	-	-	1
-	Työmiehen vaimo 1	Työmiehen vaimo 1	Työmiehen vaimo 2	4
-	-	Työmiehen leski 1	Työmiehen leski 1	2
-	-	Työmies/liikemies 1	-	1
-	-	-	Sekatyömies 1	1
-	-	Työläinen (nainen) 1	Työläinen (nainen) 1	2
-	-	-	Sekatyöläinen (nainen) 1	1
Talollinen 1	-	Talollinen 1	Talollinen 1	3
Talollisen poika 2	Talollisen poika 1	-	-	3
-	-	-	Talollisen tytär 1	1
-	-	-	Lohkotilallisen poika 1	1
-	-	Palstatilallisen vaimo 1	-	1
-	Mäkitupalaisen tytär 1	-	-	1
Pientilallinen 1	-	-	-	1
Maanviljelijä 1	-	-	-	1
Seppä 1	-	-	-	1
-	Puuseppä 1	-	-	1
-	Konepuuseppä 2	-	-	2
-	Puuseppä/rautatie- läinen 1	-	-	1
-	Sahatyöläinen 1	-	Sahatyömies 1	2
-	Autonkuljettaja 2	Autonkuljettaja 1	Autonkuljettaja 1	4
-	Sorvari 1	-	-	1
-	Suutari 1	-	-	1
-	Muurari 1	-	-	1
-	Koneenhoitaja 1	-	-	1
-	Liikeapulainen 1	-	-	1

-	Liikemies 1	-	-	1
-	Hevosmies 2	-	-	2
-	Teurastaja 1	-	-	1
-	Konemestari 1	-	-	1
-	Kauppias 1	-	-	1
-	-	Leipuri 1	-	1
-	-	Merikapteeni 1	-	1
-	Merimies (ent. lämmittäjä) 1		-	1
-	-	-	Räätäli 1	1
-	-	-	Sähkömontööri 1	1
-	-	-	Latoja 1	1
Asemamies 1	-	-	-	1
-	-	-	Leipurin poika 1	1
-	-	-	Kaupustelija 1	1
-	-	Kulkukauppias 1	-	1
-	Ompelijatar 2	-	-	2
-	Romanitar 2	-	-	2
-	Emännöitsijä 1	-	-	1
-	Parturi (nainen) 1	-	-	1
-	Keittäjätär 1	-	-	1
-	Vaimo 1	-	-	1
-	-	Palvelijatar 1	-	1
-	-	Kutojatar 1	Kutoja 1	2
-	-	Tarjoilijatar 1	-	1
-	-	-	Leskirouva 1	1
-	-	-	Autonkuljettajan vaimo 1	1
-	-	-	Ei ilmoitettu 1	1

**LIITE 2. Alkoholin kuljetuksesta Kouvolassa syytettyjen asuinpaikka 1928-1931.**

1928	1929	1930	1931	Yhteensä
-	Kouvola 11	Kouvola 6	Kouvola 5	22
Kuusankoski 1	Kuusankoski 2	-	Kuusankoski 1	4
-	Valkeala 1	Valkeala 2	-	3
Iitti 1	Iitti 1	-	-	2
-	Sippola 3	-	-	3
-	Elimäki 1	Elimäki 1	Elimäki 1	3
-	Kotka 3	-	Kotka 1	4
Kymi 1	Kymi 1	Kymi 3	-	5
Lapinjärvi 2	-	-	-	2
-	Hamina 1	Hamina 2	-	3
-	Ruotsinpyhtää 1	-	-	1
-	-	-	Loviisa 1	1
Helsinki 1	Helsinki 5	Helsinki 7	Helsinki 2	15
-	-	Turku 3	-	3
-	Lappeenranta 3	-	-	3
-	Lappee 1	Lappee 2	Lappee 1	4
-	Luumäki 1	-	Luumäki 1	2
-	-	Lemi 1	-	1
-	-	-	Ruokolahti 2	2
-	Viipuri 2	-	Viipuri 4	6
-	Sortavala 2	-	Sortavala 1	3
-	Kuolemajärvi 1	-	-	1
-	-	-	Käkisalmi 1	1
Mäntyharju 1	-	Mäntyharju 3	-	4
Mikkeli 1	Mikkeli 2	-	Mikkeli 1	4
-	-	Ristiina 1	-	1
Kuopio 1	-	-	-	1
-	Jäppilä 1	-	-	1
-	Heinola 1	-	-	1
-	Joutsa 1	-	-	1
-	-	Varkaus 1	Varkaus 1	2
Joroinen 1	-	Joroinen 1	-	2
Kerimäki 1	-	-	-	1
Sysmä 1	-	-	-	1
Suomenniemi 1	-	-	Suomenniemi 1	2
Rantasalmi 1	-	-	-	1
-	Kemi 1	-	-	1
-	Hirvensalmi 2	-	-	2

-	Rantasalmi 1	-	-	1
-	Hiitola 1	-	-	1
-	Sääminki 1	-	-	1
-	Laitila 1	-	-	1
-	Uukuniemi 1	-	-	1
-	Johannes 1	-	-	1
-	-	Kajaani 1	-	1
-	-	Haukivuori 1	-	1
-	-	Pieksämäki 1	-	1
-	-	Hirvensalmi 1	-	1
-	-	Jääski 1	-	1
-	-	Nummi 1	-	1
-	-	Hausjärvi 1	-	1
-	-	Kirvu (asuu Enson tehtaalla) 1	-	1
-	-	Ruoholahti 1	-	1
-	-	-	Kangaslampi 1	1
-	-	-	Leppävirta 1	1
-	-	-	Koski 1	1
-	-	-	Ei ilmoitettu 1	1