

”KIETOLAKI”

A1. Hyvät naiset ja herrat! Tervetuloa Royal Linen saaristoristeilylle nauttimaan kauniista maisemista ja kuuntelemaan mielenkiintoisia tarinoita. Tämä on teema-risteily, jolla kerromme teille tarinoita Suomen kieltolakiajasta ja baarista voi ostaa juomia kuten kaffeplöröä ja kovaa teetä. Kieltolaki astui voimaan melko pian Suomen itsenäistymisen jälkeen.

A2. Royal Linen laivat ovat täyden palvelun ravintola-laivoja. Laivamme oman kokin loitima herkullinen ruoka on tarjolla laivan ravintolasalissa heti kun astutte laivaan. Laivan baari a-oikeuksin on avoinna koko risteilyn ajan myös matkustajille, jotka eivät ruokaile. Baarissa on tarjolla juomia sekä pientä syötävää. Miehistöltä voi tiedustella vapaita pöytäpaikkoja. Tervetuloa laivaan ja mukavaa risteilyä!

A3. Viina virtasi rannikolla jo ennen kieltolakia. 1800-luvulla ongelmana oli laajalle levinnyt viinan salapoltto. Laillinen viinanpolttoaika oli määritelty. Usein metsässä tai kotona porisi kuitenkin laitton varapannu. Yksi ongelma tässä oli se, että suuri määrä perunaa ja viljaa käytettiin alkoholin valmistukseen ja tämä toi mukanaan köyhyyttä ja kurjuutta. Kun kotipolttot kiellettiin kokonaan, kalastajat ryhtyivät sankoin joukoin tuomaan pirtua Virosta.

Melko köyhällä saaristoväellä oli veneitä sekä piilo- ja varastointipaikkoja ja he tunsivat saariston ja kulkureitit kuin omat taskunsa. Vähitellen voitiin huomata, miten mökkeihin alkoi ilmestyä ensin ompelukoneita ja myöhemmin seinäkelloja. Taloihin rakennettiin peltikattoja tavallisten pärekattojen tilalle. Auringossa kauas välkehtivät peltikatot olivat näkyvä merkki siitä, että tuloja oli saatu myös muusta kuin kalastuksesta.

A4. Raittiusliike sai alkunsa Yhdysvalloissa 1700-luvun lopulla, Suomeen raittiusliikkeen perusti pappi Lars Leevi Laestadius vuonna 1853. Osa raittiusliikkeistä puhui absolutismin eli ehdottoman päihteistä pidättäytymisen puolesta, osa ajoi kohtuullisen alkoholinkäytön asiaa. Raittiusliikkeet toimivat eri puolella maailmaa vielä tänäkin päivänä.

Raittiusidean puolestapuhujat saivat lopulta voimaan kieltolain, joka Suomessa astui voimaan kesäkuussa 1919. Yhdysvalloissa kieltolaki alkoi seuraavana vuonna. USA:ssa kieltolaki loi vahvan järjestäytyneen rikollisuuden – nimet kuten Lucky Luciano ja Al Capone ovat monelle tuttuja ainakin elokuvista ja tv:stä. Suomessa järjestäytynyt rikollisuus ei ehkä saanut vastaavaa jalansijaa mutta salakuljettajat ja trokarit toki rikastuivat ja kieltolain aikaan yleinen lainkuuliaisuus väheni.

A5. Suomessa kieltolaki tarkoitti että alkoholin valmistaminen, maahantuonti, myynti, varastointi ja kuljettaminen olivat kiellettyä. Laki ei kieltänyt alkoholin käyttöä ja esim. kirkoissa viinin tarjoaminen ehtoollisella oli sallittua. Lääkärit saivat määrätä pirtua, konjakkia tai whiskyä esim. yskään tai sydämen tykytykseen! Monet lääkärit suorastaan elivät tällä reseptikaupalla ja myös apteekit tienasivat melko hyvin tällä kaupalla.

Suomen kansa ei kieltolain myötä siirtynyt alkoholittomaan kulttuuriin, päinvastoin alkoholin kulutus kasvoi ja sen käyttö esiintyi kaikissa yhteiskuntaluokissa – niin rikkaat kuin köyhät joivat. Pirtua sai melkein milloin vain, mistä vain. Hyvän kuvan pääkaupungin pirtun runsaudesta antaa se, että parhaimpaan pirtuaikaan oli helpompi luetella tiettyjen katujen varsilta ne talot joista pirtua ei myyty kuin ne, joissa sitä myytiin. Tutulle välittäjälle voitiin myös soittaa ja hetken päästä tyttö toimitti kotiin kahvia tai kukkia korissa, jonka pohjalla oli taskumatti - joko 0,5 l nk. lahna tai 2,5 dl nk. varpunen.

A6. Suurin osa salakuljetettavasta pirtusta haettiin kansainvälisiltä pirtulaivoilta, jotka olivat ankkurissa juuri aluevesirajan ulkopuolella. Parhaimmillaan näitä laivoja oli rannikollamme ankkurissa jopa 30 samaan aikaan. Laki salli takavarikoida suomalaisen salakuljetusaluksen, vaikka se oli aluevesirajan ulkopuolellakin. Tämän takia pirtulaivat oli rekisteröity maihin, joiden kanssa Suomella ei ollut takavarikointiin oikeuttavaa sopimusta. Kapteenit olivat usein virolaisia kun laivat kulkivat esim. Chilen, Panaman, Unkarin tai Persian lipulla. Pirtulaivat hakivat yleensä

lastinsa Saksasta, jossa pirtu oli edullisempaa kuin Virossa.

A7. Pirtua tuotiin joskus 100 tai 200 litran tynnyreissä mutta useimmiten pirtu oli valmiiksi pakattu 10 litran käytännöllisiin kanistereihin. Nämä kanisterit pantiin joskus säkkeihin mutta useimmiten ne maalattiin mustiksi, niin että valo ei heijastuisi niissä. Tämän takia niitä ruvettiin pian kutsumaan ”neekeripojiksi”. Salakuljetus tehtiin yleensä yöaikaan, pimeän suojassa. Talvisin salakuljetukseen käytettiin myös hevosia, joiden avulla pirtu vedettiin reessä jään yli sekä moottorikelkkoja. Maissa edelleenkuljetukseen käytettiin usein nuoria poikia, sillä he olivat nopeita eikä heitä osattu epäillä. Talvisin he hiihtivät ja kesäisin he kulkivat polkupyörillä.

A8. Yksi salakuljettajien ovelimmista keksinnöistä oli nk. pirtutorpedo, joka oli erittäin käyttökelpoinen apuväline. Kyseessä oli torpedon mallinen jopa 7 metriä pitkä kehikko, joka rakennettiin 4 kulmaraudasta ja metallivanteista. Etuosaan kiinnitettiin kartion muotoinen kappale, niin että veden vastus olisi mahdollisimman pieni. Muotonsa vuoksi torpedoa kutsuttiin haueksi. Kehikkoon nostettiin 10 litran kanistereita. Yhteen torpedoon lastattiin 500 – 920 litraa pirtua riippuen veneen koosta ja moottorin tehosta. Torpedoa vedettiin vaijerissa veneen takana n. 3 m syvyydessä. Salakuljettajilla oli myös näppärä hätäjärjestelmä sen varalta, että virkavalta yllättäisi matkan varrella. Torpedoon kiinnitettiin pussi sokeria tai suolaa ja koho. Jos virkavalta lähestyi, vaijeri katkaistiin sopivassa paikassa ja torpedon annettiin vajota pohjalle. Silmälumeena veneessä oli tällaisia tapauksia varten aina mukana kalastusverkkoja. Pirtulasti voitiin käydä naaraamassa ylös noin 6 tunnin kuluttua, kun torpedoon kiinnitetyn pussin sisältö oli sulanut ja koho noussut pintaan.

A9. Kieltolain aikaan nk. pirtukuninkaat organisoivat pirtun salakuljetuksen, myynnin ja markkinoinnin. Pirtukuninkaat omistivat usein lukuisia veneitä mutta yleensä he eivät itse osallistuneet itse salakuljetukseen vaan he käyttivät renkejä, jotka noutivat lastin pirtukuninkaiden moottoriveneillä. Poikkeuksiakin toki oli. Yksi Suomen tunnetuimmista pirtukuninkaista oli Algoth Niska, joka oli legenda jo eläessään. Hän teki itse huomattavan määrän salakuljetusmatkoja mm Viroon. Kansan enemmistön mielestä oli väärin kieltää alkoholi ja pirtukuninkaita ja salakuljettajia pidettiin jonkun asteen Robin Hoodeina ja janoisten sankareina.

A10. Algoth Niska syntyi Viipurissa vuonna 1888. Perhe muutti Helsinkiin Algotin ollessa teini-ikäinen. Algoth pelasi Helsingissä jalkapalloa ja oli siinä niin hyvä, että hänet valittiin maajoukkueeseen, joka edusti Suomea Tukholman olympialaisissa vuonna 1912. Vaikka Niskan joukkue voitti Suomen mestaruuden kahdesti, jalkapalloilijana hänet muistetaan parhaiten 2-1 voittomaalistaan Italiaa vastaan olympialaisissa. Vuonna 1918 Algoth osallistui Suomen sisällissotaan Valkoisten, eli Suomen Senaatin joukoissa. Sodassa hän pääsi näyttämään rohkeutensa ja hän onnistui täpärästi välttämään punaisten teloituksen.

Algoth Niska oli kookas, komea ja kielitaitoinen mies, joka aina pukeutui herrasmiehen tavoin. Hänellä oli tapana käyttää runsaasti rahaa ja hän söi kaupungin parhaissa ravintoloissa. Kesäisin, kun salakuljetuksessa pidettiin taukoa valoisuuden takia, hän vietti aikaa saksalaisissa rantalomakohteissa.

A11. Algoth Niskan ajasta pirtukuninkaana on paljon tarinoita. Kerran hän oli palaamassa vene täynnä pirtua Riiasta kun hän huomasi tullilaivan suoraan edessään. Hän hidasti vauhtinsa ja kulki 100 metriä tullilaivan takana ohi Harmajan majakan ja Suomenlinnan. Kun tullilaiva jäi Katajanokalle, Algoth jatkoi tyyneästi Sörnäisiin, jossa hän rauhallisesti purki lastinsa sitä odottavaan autoon.

Vuonna 1925 Ruotsin kuningas Kustaa V ja kuningatar Viktoria tulivat valtiovierailulle Suomeen. He saapuivat kuninkaallisella aluksellaan Kauppatorille, jossa heitä odotti suuri joukko helsinkiläisiä etupäässä Suomen Tasavallan Presidentti Relander. Algoth Niska toki ymmärsi, että

Kauppatorilla olisi paljon väkeä sekä virkavaltaa valvomassa tapahtumaa mutta hän tuumi samalla, ettei kukaan kiinnittäisi häneen huomiota ja ohjasi näin kalastajaveneensä nk. Kolera-altaaseen, jossa hän tyynen rauhallisesti siirsi salakuljettamansa pirtun piilotettuna kalalaatikoihin odottavaan kuorma-autoon.

A12. Ruotsin rannikkovartijat yllättivät kerran Niskan pirtun lastauspuuhissa Tukholman saaristossa ja ottivat hänet kiinni vaikka hän hyppäsi veteen ja ui läheiseen saareen. Hänet luovutettiin Suomen poliisiviranomaisille ja hän joutui lopulta kuudeksi kuukaudeksi Turun linnaan, jossa hän kirjoitti muistelmansa ”Mina äventyr” - Seikkailuni.

Algoth Niska oli naimisissa kahdesti. Ensimmäisen vaimonsa kanssa hän sai 2 lasta – Magdan ja Jackin. Magda sai pojan, jonka nimi on Ilkka Lipsanen. Algothin tyttärenpoika on toisin sanoen koko kansan tuntema viihdetaitelija Danny.

A13. Toisen maailmansodan yhteydessä Gestapo etsi Algoth Niskaa, hänet oli etsintäkuulutettu koko Euroopan alueella. Tämä johtui siitä, että Niska oli sattumalta tavannut Saksasta paenneen juutalaisen turkiskauppiaan Altmannin Helsingissä ja keskustellessaan tämän kanssa Niska sai ensi käden tietoa siitä, mitä Hitlerin Saksassa oli meneillään. Hän järkyttyi kuulemastaan ja päätti ryhtyä toimeen - olihan kieltolaki kumottu ja liikemies Niskalla oli runsaasti vapaa-aikaa. Algoth Niska ryhtyi hyödyntämään kokemustaan ja verkostoaan Euroopassa juutalaisten hyväksi. Hän onnistui salakuljettamaan yli 150 juutalaista väärentämillään Suomen ja Viron passeilla Hollantiin, Englantiin ja Tanskaan. Tästä hän sai sittemmin kutsumanimen ”Suomen Schindler”. Algoth kirjoitti ennen kuolemaansa vuonna 1954 muistelmansa tästä ajasta. Kirja on nimeltään ”Yli vihreän rajan”.

A14. Helsingin Lauttasaari oli 1900-luvun alussa vielä harvaan asuttu kesälomasaari, jonne kuljettiin lautalla Ruoholahdesta. Tämän takia saari oli loistava paikka pirtun varastoinnille ja saarelle syntyi ajan mittaan myös useita kahviloita, joissa tarjottiin esim. ”kovaa kahvia” tai ”hopeateetä”. Ensimmäinen silta Lauttasaareen rakennettiin vuonna 1935 puusta, nykyinen nostosilta sekä Länsiväylän silta ovat 1960-luvulta. Kieltolain aikaan Lauttasaarella liikuttiin hevosten vetämillä raitiovaunuilla. Joskus lautan saavuttua rantaan hevonen oli kovin hikinen ja puuskuttava. Tämä oli selvä merkki siitä, että raitiovaunulla oli ajettu pikainen lisävuoro sen jälkeen kun Ruoholahden lauttarannasta oli soitettu ja kerrottu, että virkavalta oli tulossa saarelle. Raitiovaunun kellonkielillä oli varoitettu radanvarren salakapakoita poliisin saapumisesta ja sen jälkeen ehdittiin juuri ajoissa takaisin rantaan lauttaa vastaan. Pärjättiin sitä ennen kännyköitäkin! Kun Lauttasaareen sotien jälkeen ruvettiin rakentamaan uusia asuinalueita, rakennustyömailta kerrotaan löytyneen vielä runsaasti vanhoja pirtukanistereita.

A15. Myös Espoossa oli varsin vähän asukkaita vielä 1900-luvun alussa. Tämän takia Espoon rannikolla ja saarissa oli runsaasti paikkoja, joihin moottoriveneet toivat pirtua öisin. Saarissa oli pirtuvarastoja, rannikolla pirtu lastattiin usein suoraan kuorma-autoihin, joilla se vietiin sisämaahan jälleenmyyntiä varten. Salakuljettajat tunsivat paitsi saariston, myös väylien ulkopuolisen alueen erittäin hyvin ja he tiesivät tarkkaan missä kivet ja karikot sijaitsivat. Tämän takia he pystyivät lähestymään lastauspaikkoja pimeässä. Joskus toinen vene kulki edessä tähytämässä. Mikäli virkavalta näyttäytyi matkan varrella, edessä kulkevassa veneessä sytytettiin tupakka jolloin perässä kulkeva salakuljettaja tiesi nopeasti muuttaa reittiään.

A16. Kieltolain valvonta kuului sisäministeriölle eli käytännössä siitä huolehti poliisi. Siviilipukuiset kieltolakipoliisit eivät olleet kansan suosiossa ja heille annettiin pian kutsumanimi ”nuuskija” johtuen heidän tavastaan haistella epäiltyjen hengitystä. Merellä ja saaristossa valvontaa hoiti Tullilaitos. Itse valvonta oli kallista, etenkin kun vasta itsenäistynyt Suomi samalla menetti paljon verotuloja kun alkoholin myynti kiellettiin. Tullilaitos osoittautui aivan liian pieneksi valvomaan kieltolakia, joten vuonna 1930 perustettiin Merivartiolaitos ja Liikkuva Poliisi. Kyseisenä vuonna lyötiin ennätys: miljoona litraa pirtua takavarikoitiin. Eri arvioiden mukaan tuona vuonna Suomeen

salakuljettiin kuitenkin jopa 10 miljoonaa litraa.

A17. 1870-luvulla rakennettu höyrylaiva Nordvaktén palveli Tullilaitosta ja siitä tuli nopeasti salakuljettajien painajainen. Vanha höyrylaiva ei ollut nopea mutta sen valttina oli kokenut ja ahkera miehistö, joka tunsu saariston yhtä hyvin kuin salakuljettajatkin. Sitä paitsi, jokainen merivartija ja tullimies, joka oli osallisena pidätykseen, sai määrätyn prosentin takavarikoidun aluksen ja lastin hinnasta. Kerran Algot Niska oli tuomassa pirtutorpedoa Espoonlahdella kun Nordvaktén lähestyi. Niska pysäytti tyynesti veneensä ja viittoili tullimiehet luokseen. Hän selitti moottorin sammuneen ja pyysi hinausapua. Hyväuskoiset tullimiehet hinasivat veneen pirtutorpedoineen rantaan ja Niska vilkutti kiitokseksi. Tullihöyryn poistuttua Niska ryhtyi rauhassa purkamaan torpedon ja toimitti pirtun janoisille. Parhaana vuonna Nordvaktén pysäytti 40 kuormaa. Kieltolain jälkeen alus nimettiin Merikotkaksi ja se siirtyi palvelemaan Merivartiolaistosta.

A18. Kesällä 1930 Merivartiolaisto sai uusia vartiomoottoriveneitä, joissa oli konetykki. Veneet saapuivat Saksasta ja Katajanokalla järjestettiin juhlallinen vastaanottotilaisuus. Juhlaväkeen kuului Suomen hallituksesta ainakin ministerit Linturi, Kukkonen, Kaila ja Procopé, Merivartiolaiston esikunta sekä lehdistöä. Komentajakapteeni Miettinen kertoi tilaisuudessa veneiden vastaavan odotuksia täydellisesti ja niiden olevan joka suhteessa erinomaisia. Koeajot olivat onnistuneet erittäin hyvin ja veneitä oli päästy kokeilemaan myös sangen kovassakin myrskyssä. Puheen jälkeen ministerit esittivät toivomuksen päästä heti pienelle koeajelulle Suomenlahdelle. Miettinen suostui tähän ilman muuta ja vaikka kapteeni Takolander yritti kertoa että merellä oli aikamoinen myrääkä, joukossa päätettiin että käytäisiin kiertämässä ainakin majakkalaiva "Helsinki". Hallitus lähti koeajelulle VMV-1:llä. Heti Suomenlinnan jäätyä taakse alkoi monen ministerin nenänpää muuttua valkoiseksi. Harmajan majakan kohdalla päätettiin luovuttaa. Jokainen merellä liikkunut tietää millaista on tehdä täyskäännös rajussa aallokossa. Vaikka kapteeni suoritti käännöksen mahdollisimman varovasti, kaikki ministerit rojahtivat kannelle. Ei siinä hassummin onneksi käynyt mutta vanha merikarhu Torsten Takolander kertoi vielä pitkään tarinan siitä, kuinka hän kaatoi Suomen hallituksen. VMV-2 siirtyi myöhemmin Royal Linelle, joka liikennöi sitä nimellä m/s Terhi.

A19. Merivartiolaisto sai Tullilaitokselta kaksipaikkaisen Sääski-merkkisen lentokoneen, jonka alla kesäisin oli kellukkeet ja talvisin sukset. Kun lentokoneesta oli helppo havaita salakuljetusaluksen vanavesi tai sen hinaama torpedo pimeälläkin, salakuljettajat oppivat nopeasti vihaamaan tätä pientä lentokonetta ja yrittivät usein ampua sen alas. Myös talvisilla hevoskaravaaneilla oli mukanaan kivääreitä, joilla he tulittivat lentokonetta matkallaan Virosta Suomen rannikolle. Liekö lentomestari Niilo Artolan taidosta vai hyvän onnensa johdosta että lentäjät säästyivät alas ampumiselta. Joskus tämä LK-1 palasi kuitenkin partiolennotaan tasossaan useitakin luodinreikiä! Salakuljettajien kauhuksi Merivartiolaisto hankki pian myös 2 kuusipaikkaista Junkers F-14 kokometallista lentokonetta, jotka saivat nimet LK-2 ja LK-3. Nämä varustettiin radioasemalla ja aseistettiin vahvasti.

A20. Kieltolain aikaan Stora Herrön saarella Espoon Suvisaaristossa asui perhe nimeltään Pettersson. Kyseessä oli leskirouva Pettersson, hänen 3 poikaansa sekä hänen veli ja he olivat kalastajia. Miehet ryhtyivät salakuljettamaan pirtua, parhaimmillaan heillä oli 12 nopeaa moottoriveneitä Stora Herröllä. Antaakseen parempaa asiakaspalvelua leskirouva käski vetää puhelinkaapelin Pentalan naapurisaaresta Stora Herröhön - näin kaupat hoituivat huomattavasti sujuvammin. Petterssonin pojat jäivät joskus myös kiinni ja he joutuivat pariinkin otteeseen kaltereiden taakse mutta varsinainen vastoinkäyminen heille oli kun kieltolaki loppui ja heidän piti taas tulla toimeen pelkällä kalastuksella.

A21. Kieltolain aikana eräs saksalainen liikemies Hampurista keksi ostaa romutettavaksi tuomitun sukellusveneen käyttääkseen tätä pirtun salakuljetukseen. Veneen aseistus poistettiin ja sen kansirakenteita madallettiin. Nyt se pystyi kulkemaan melkein äänettömästi niin lähellä veden pintaa, että jo pienessä aallokossa se hävisi näkyvistä. Kun veneellä ei tarvinnut sukeltaa,

sukellustankkeihin pystyi pumppaamaan veden sijaan 20.000 litraa pirtua! Erittäin kätevää oli, että jos virkavalta lähestyi, pirtu pystyttiin pumppaamaan hyvin nopeasti mereen. Tämä Kreikan lipun alla purjehtiva Halkis-niminen sukellusvene jäi vuonna 1928 kiinni Pohjanlahdella mutta tankit oli ehditty tyhjentämään, joten se piti päästää menemään. Halkis ehti tehdä useampia onnistuneita pirturetkiä mutta lopulta sille kävi köpelösti, se törmäsi Attina-nimiseen pirtulaivaan ja upposi Itämerellä. Miehistö - 4 virolaista ja 4 saksalaista - saatiin pelastettua ja vietyä Tallinaan.

A22. Ahvenanmerellä sijaitsevan Märketin majakkasaaren ohi Pohjanlahdelle matkaava alus joutuu kulkemaan joko Ruotsin tai Suomen aluevesien kautta. Kieltolain aikaan maiden rannikkovartiolaitokset olivat sopineet, että ruotsalainen rannikkovartioalus Triton vartioi väylän länsiosaa ja suomalainen tykkivene VMV-1 sen itäosaa.

Kun VMV-1 eräänä yönä partioi hiljaisella vauhdilla omalla alueellaan, oudon aluksen valot ilmestyivät sen vanaveteen. Kapteeni Takolander tiesi salakuljettajien olevan selvillä siitä, että suomalaiset vartioalukset yleensä kulkivat sammutetuin valoin, joten hän partioi valot päällä. Outo alus muutti yhtäkkiä suuntansa koilliseen, Märketin karikkoiselle itäpuolelle. Tämän nähtyään Takolander oli varma siitä, että kyseessä oli salakuljettaja sillä mikään kauppalaiva ei lähtisi kyseiselle reitille. Kun tuntematon alus lähti ohittamaan VMV-1:n, kapteeni antoi panna täydet koneet päälle ja ajoi aluksen viereen. Tällöin sen kapteeni kurkotti sillalta ja huomasi kyseessä olevan suomalainen tykkivene. Kapteeni Takolander tarttui megafoniin ja kysyi ”mikä alus ja mitä teillä on lastina”? Vastaukseksi kuului ”Spree tämä on, eikä meillä ole lastina muuta kuin viinaa ja hiiliä”. Tämän jälkeen alus painui täydellä koneella karkuun. VMV-1 saavutti sen tuossa tuokiassa mutta silloin Spree teki äkkikäännöksen, yrittäen upottaa tykkiveneen. VMV-1 pelastautui täpärästi pantuaan koneet täysillä taaksepäin. Kapteeni Takolander suuttui tästä niin, että hän käski ladata tykin ja ampua kohti salakuljettaja-alusta. Spree pysähtyi ja samalla ruotsalaisten Triton lähti täyttä vauhtia kohti tapahtumapaikkaa, sillä vaikka se ei ollut kuullut laukausta, se oli nähnyt tykin suuliekkin. Tritonin päästyä paikalle lähdeettiin saattueessa kohti Maarianhaminaa. Lastin tarkastuksessa voitiin todeta, että Spreessä oli 122 000 litraa pirtua, 50 laatikkoa whiskyä, konjakkia ja rigabalsamia sekä 80 tonnia kivihiiliä. Tšekkoslovakian lähettiläs Hampurissa oli allekirjoittanut aluksen paperit ja sillä oli Tšekkoslovakian lippu. Tšekkoslovakia kieltäytyi kuitenkin tunnustamasta Spreen omaksi alukseksi, joten se päätyi lasteineen Suomen valtiolle.

A23. Joulukuun lopussa vuonna 1931 järjestettiin harvinainen ”neuvoa-antava kansanäänestys väkijuomalainsäädännön perusteiden selvittämiseksi”. Suomen kansa oli kyllästynyt kieltolain epäkohtiin ja yli 70 % äänistä annettiin kieltolain kumoamisen puolesta. Tuloksen seurauksena eduskunta säätöi uuden väkijuomalain, jossa alkoholijuomien myynnistä tuli valtion yksinoikeus. Kieltolaki päättyi 5. huhtikuuta vuonna 1932 jolloin Alkon ovet avattiin klo 10 - josta syntyi helposti mieleen muistuva lähtölaskenta 5, 4, 3, 2, 1, 0.

A24. 1930-luvun alussa suuri salakuljettajien armeija jäi työttömäksi kieltolain kumoamisen ja talouskriisin johdosta. Osa heistä keksi pian uuden keinon tehdä rahaa - he ryhtyivät salakuljettamaan punaisia siirtolaisia Neuvostoliittoon. Nämä siirtolaiset loikkasivat laittomasti Neuvostoliiton puolelle sosialismia rakentamaan, osa ylitti rajan Laatokan kautta, osa Suomenlahden kautta. Salakuljettajat saattoivat hylätä asiakkaansa kesken matkan, jättäen heidät ajelehtimaan soutuveneissä tai jättäen heidät pimeällä jollekin ulkoluodolle. Merivartiolaitos onnistui kuitenkin pelastamaan heistä suurimman osan.

A25. Salakuljetus väheni huomattavasti heti kieltolain jälkeen mutta sitä esiintyi jossain määrin vielä pitkään sotien jälkeen ja toki rajavartiolaitos sekä tulli hoitavat valvontaa edelleen. Vuonna 1965 vartiolaiva Viima takavarikoi laivan, jossa oli suuri määrä salakuljetettua tavaraa Belgian Gentistä. Luutnantti Kai Säterin huomio kiinnittyi kyseiseen moottorilaivaan kun hän havaitsi tutkassa pienen aluksen, joka kulki kauppalaivojen tavanomaista reittiä ulompana. Kun Viima ajoi kyseisen aluksen ohi, sen kyljessä oli kyltti jossa luki Eva ja Ekenäs (Tammisaari). Laivaluettelosta selvisi kuitenkin, että sen nimistä alusta ei Suomessa ollut rekisterissä. Vuorokauden kissa- ja hiirileikin jälkeen myrskyisällä Suomenlahdella Viima antoi lopulta Evalle pysähtymiskäskyn Loviisan edustalla. Kun Säteri näki Evan kapteenin, kävi ilmi että tämä oli hänen koulutoveri Kotkan merikoulusta. Pian kävi myös ilmi, että Evassa oli 26.000 litraa hollantilaista pirtua, muita väkijuomia sekä tupakkaa. Tämä oli sodan jälkeisen ajan suurin alkoholitakavarikko.

A26. Olemme saapuneet takaisin Kauppatorille. Toivottavasti viihdyitte kyydissämme ja nautitte risteilystä kauniissa saaristossamme! Kiitos käynnistä, hyvää illan jatkoa ja tervetuloa mukaan toistekin!