

**JUHA YLIMAUNU, Pirtusota ja
salakuljettajat: Pohjanlahden
tuntematon historia, Atrain & Nord,
Kemi 2022, ss. 450.**

Risto Pullat

PL ISSN 0023-5881, e-ISSN: 2719-6496

DOI: <https://doi.org/10.23858/KHKM71.2023.1>

<https://rcin.org.pl/dlibra/publication/275798>

Jak cytować

Pullat, R. (2023). Juha Ylimaunu. Pirtusota ja salakuljettajat: Pohjanlahden tuntematon historia . Kwartalnik Historii Kultury Materialnej, 71(1), 109–112.

JUHA YLIMAUNU, *Pirtusota ja salakuljettajat: Pohjanlahden tuntematon historia*, Atrain & Nord, Kemi 2022, ss. 450.

Mimo że fińska historiografia dotycząca prohibicji jest bogatsza niż estońska, nie napisano tam jeszcze ogólnego opracowania. Cieszy więc fakt, że dołączyła do niej książka Juha Ylimaunu, który po raz pierwszy w sposób komplementarny rozpoznał zjawisko kontrabandy działającej w Zatoce Botnickiej i regionie Turku w latach 1919–1939¹.

Tematem przewodnim tej monografii jest tzw. wojna spirytusowa, która trwała od 1922 do 1934 r. Przemysł spirytusu rozpoczął się w Zatoce Fińskiej w latach 1919–1920, a w Zatoce Botnickiej — pomiędzy rokiem 1921 a 1922. Autor przedstawił przypadki największych konfiskat spirytusu w Zatoce Botnickiej do wybuchu II wojny światowej. W pracy szerzej omówiona została ustawa o prohibicji, w której podkreślono centralną rolę Gdańska w tajnym transporcie spirytusu przez Bałtyk. W książce poruszono również kwestię m.in. wielkiej ucieczki z Estonii w 1944 r. Odrodziły się wówczas siatki współpracy oparte na handlu z przyjaciółmi (est. sõbrakaubandus). Powstały one podczas wdrażania ustawy o prohibicji, ale proceder ten odnotowano przede wszystkim w rejonie Zatoki Botnickiej. W ten sposób Emel Vaarman, znany przewoźnik spirytusu z Viinistu na północnym wybrzeżu Estonii, w 1944 r. uratował 842 estońskich uchodźców z Rauma i na statku „Venus” przetransportował ich w okolice miejscowości Örnköldsvik w północnej Szwecji. W książce przedstawiono nieznanne dotąd informacje na temat prawdziwych właścicieli statków służących do przemytu spirytusu w Zatoce Botnickiej, a także nowe fakty dotyczące estońskich i fińskich królów spirytusu i ich życiorysów. Ylimaunu korzystał z fińskich materiałów archiwalnych, ustnych przekazów-wspomnień, literatury naukowej i prasy z różnych krajów z czasów prohibicji. Materiał ilustracyjny zawarty w książce jest pod wieloma względami nowatorski, wykorzystano zdjęcia z zasobów estońskich i szwedzkich instytucji pamięci narodowej.

W okresie obowiązywania ustawy o prohibicji jednostka operacyjna fińskiej administracji celnej stworzyła kartotekę danych o przemytnikach, którą później prowadziła też morska straż graniczna. Archiwum to, zawierające informacje o ponad 2500 osobach, uległo przypadkowemu lub intencjonalnemu zniszczeniu w 1944 r. wraz z materiałami archiwum Sztabu Generalnego Fińskiej Morskiej Straży Granicznej. Ylimaunu zwraca uwagę, że wśród przemytników byli przedstawiciele wszystkich warstw społecznych w Finlandii. Co bardziej roztropni z nich w porę dokonali ostatecznego rozliczenia zakazanego interesu i zalegalizowali swoją działalność, ale byli też tacy, którzy nie zdążyli i stracili wszystko (s. 242). Ten sam schemat powtórzył się również w Estonii. Wiadomo, że kapitał założycielski spółki akcyjnej „Kalandus”, powstałej zaraz po zniesieniu prohibicji, pochodził z przemytu spirytusu. Czołowe postacie tej odnoszącej sukcesy firmy zajmującej się połowem śledzi, tj. Jakob Jürisson, Theodor Liiman, Mihkel Kolumbus i inni, byli wcześniej przewoźnikami spirytusu. Według Ylimaunu najważniejszą organizacją przemycającą alkohol na Bałtyku był „Trust” z Viinistu (s. 347–349). W skład floty „Trust”u” wchodziły największe bałtyckie okręty: „Nordsee” mieszczący 600 000 l spirytusu oraz „Magnus”, który mógł zabrać 150 000–200 000 l (s. 127). W serii „Morze wódki” (est. Viinameri) wspólnie z Raimo Pullatem opisaliśmy strukturę przestępczości zorganizowanej w regionie Morza Bałtyckiego w okresie obowiązywania ustawy o prohibicji jako trzypo-

¹ Duże znaczenie dla historii morza ma również rozprawa doktorska tego autora na temat połowów fok na Bałtyku, zob. Ylimaunu J. 2000.

ziomową. Na najwyższym szczeblu znajdowały się anonimowe osoby finansujące nielegalny proceder. Drugi poziom tworzyli ci, którzy skupowali spirytus z przewożących go statków, zakotwiczonych w strefie wód eksterytorialnych, i dostarczali go na ląd; najniższy, trzeci poziom tajnej dystrybucji alkoholu, reprezentowali kurierzy, kupcy i detaliczni sprzedawcy². Do tych samych wniosków dochodzi Ylimaunu w recenzowanej tu publikacji (s. 340–341).

W trakcie masowej operacji przemycniczej na odludnych plażach Zatoki Botnickiej powstało wiele stacji pośredniczących w nielegalnym handlu spirytusem. Około 30% przemytu do Finlandii trafiało właśnie tam, reszta docierała do brzegu Zatoki Fińskiej i wybrzeży Przesmyku Karelskiego (s. 333). Ylimaunu pisze, że język niemiecki był *lingua franca* kontrabandy bałtyckiej (s. 339). Szwedkojęzyczni przemycnicy z Zatoki Botnickiej współpracowali z Niemcami, a Finowie robili interesy z Estończykami. Autor dodaje, że estońscy Szwedzi byli poszukiwaną siłą roboczą dla szmuglerów ze względu na znajomość języka (s. 338). Niemiecka firma spirytusowa „Spiesen” i estoński „Trust” z Viinistu ściśle współpracowały, ponieważ spirytus produkowany w Estonii był znacznie lepszej jakości od niemieckiego, lecz wiązało się to z jego wyższą ceną. Wiadomo, że produkt wytwarzany w odnowionej destylarni w estońskim mieście Rakvere został wpisany do Księgi Rekordów Guinnessa jako najmocniejszy — 98%, i najczystszy. Rywalem „Trustu” był Eduard Krönström znany jako „hrabia z Kolga” (est. „Kolga krahv”). Należące do niego statki przewoziły również spirytus pochodzenia węgierskiego.

Wiadomo, że Konwencja Helsińska z 1925 r. nie położyła kresu przemytowi spirytusu, mimo że zakazywała wywożenia go statkami o ładowności poniżej 100 t rejestrowych, uniemożliwiając tym samym wykorzystanie do tego szybkich łodzi motorowych. Przeciwnie, przyczyniła się do rozprzestrzenienia międzynarodowej przestępczości zorganizowanej i pojawienia się spirytusowych tzw. statków-matek (est. emalaev) na tajnym bałtyckim rynku spirytusowym, profesjonalizacji proceduru, a także wypchnięcia z rynku indywidualnych „przedsiębiorców”. W swojej książce Ylimaunu szczegółowo opisał, w jaki sposób przestępcze „stowarzyszenia” Finów i Estończyków były w stanie dostarczać ładunki z Gdańska lub niemieckich portów konsumentom w północnej Finlandii. Wyzwaniu logistycznemu sprostały zarówno statki-matki, jak i zakazane szybkie łodzie motorowe przewożące tajny trunek na wybrzeże. Nie zawiódł „kontrwywiad” przemycników, który był w stanie przechwytywać łączność radiową i podsłuchiwać rozmowy telefoniczne funkcjonariuszy policji w centrali. Sprawdzaly się też tzw. wielbłądy, czyli osoby, które nosiły blaszane pojemniki z alkoholem po leśnych ścieżkach, większe drogi bowiem były pod kontrolą policji, a wszystko to dzięki „szalonemu” prawu (s. 64, 72–73, 325–326). Ylimaunu precyzuje, że rola Niemców ograniczała się do hurtowej sprzedaży alkoholu i aresztowań wyższych oficerów okrętów, gdyż załogi były na ogół zwalniane (s. 338–339). Ustawa o prohibicji dała więc pracę wielu osobom. W Estonii było kilka fabryk, które produkowały tysiące metalowych pojemników do spirytusu. Firma Holm Export mająca swą siedzibę w Gdańsku zaopatrywała się w takie kanistry w fabryce w Tallinnie. W 1929 r. zapotrzebowanie na pojemniki sięgnęło 500 000 sztuk(!). W tym miejscu należy dodać, że niemiecki trunek dotarł także do wschodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych. Mamy zatem wyraźny obraz transatlantyckiej osi przestępczej między krajami Morza Bałtyckiego a Stanami Zjednoczonymi. Szkutnicy produkowali łodzie do przewożenia spirytusu ze statków-matek, inni wytwórcy — „torpedy spirytusowe”³, a konstruktorzy maszyn budowali silniki do łodzi. W Estonii straż graniczna używała ich do łodzi produkowanych w Pärnu przez

² Pullat R., Pullat R. 2010; Pullat R., Pullat R. 2012; Pullat R., Pullat R., Urtāns A. 2012; Pullat R., Pullat R. 2013; Pullat R., Pullat R. 2021.

³ W rzeczonych „torpedach”, które przymocowywano liną do rufy łodzi, umieszczano blisko 100 dziesięciolitrowych kanistrów. Gdy zachodziło ryzyko zatrzymania przez służby, ładunek z alkoholem zatapiało, ale nie definitywnie. Do torpedy wraz z boją przymocowywano bowiem worek z cukrem lub solą. Boja wynurzała się na powierzchnię, gdy zawartość worka rozpuściła się w wodzie morskiej.

Martina Seilera i Reinholda Strycka. Rzekomo nie były one zbyt solidne. Pierwsze dane o unowocześnionych narzędziach pracy przemytników („torpedach spirytusowych”) pochodzą z 1923 r. z Finlandii. Według Ylimaunu wraz ze wzrostem szybkości reakcji floty morskiej straży granicznej „torpedy” napełniano kanistrami na statkach magazynowych i czekały one na klientów, aby przemytnicy mogli szybko odpłynąć po dokonaniu transakcji (s. 43, 246).

Ylimaunu zauważa, że pod koniec lat dwudziestych XX w. przemytnicy w Zatoce Botnickiej w odpowiedzi na próby jej zamknięcia zaczęli korzystać z szybkich dawnych okrętów wojennych marynarki niemieckiej i rosyjskiej, podpływając do statków-matek, które pod obcą banderą stały na kotwicy w Zatoce Fińskiej. Jesienią 1929 r. „Vipunen”, okręt flagowy administracji celnej, zatonął w wodach Raahé i tym samym okazało się, że tzw. wojna spirytusowa została przegrana. Dnia 1 czerwca 1930 r. w Finlandii rozpoczęła jednak działalność wojskowa Morska Straż Graniczna (fin. Merivartiolaitys). Ukrytym celem Merivartiolaitys, stworzonej na wzór francuski, było wzmocnienie obrony wybrzeża, ponieważ dotychczasowa opierała się na artylerii nadbrzeżnej z czasów carskich, a podczas kryzysu gospodarczego politycy nie poparliby zwiększania budżetu obronnego. Dzięki podporządkowaniu Ministerstwu Spraw Wewnętrznych Merivartiolaitys była też w stanie skutecznie walczyć z przemytem morskim w obrębie demilitaryzowanego i wówczas neutralnego obszaru Wysp Alandzkich. Legendarne VMV-y (fińskie statki strażnicze, fin. Vartiomoottorivene) w połączeniu z samolotami zwiadowczymi, z którymi miały one kontakt radiowy, zmieniły równowagę sił na Morzu Wódki. Nowoczesne statki strażnicze były również nazywane „Väino Miettisen Veneiksi” (statki Väino Miettinen) — od komandora Väino Miettinen, szefa morskiej straży granicznej. W 1936 r. w Finlandii nakręcono film „VMV 6” o walce morskiej straży granicznej z przemytem alkoholu. Był on pokazywany także w Tallinnie. Morska Straż Graniczna od 1932 r. posiadała dział operacyjny kierowany przez Otto Josefssona, byłego pracownika Centralnej Policji Śledczej (fin. Etsivä Keskuspoliisi), który sporządził wykaz z danymi 894 przemytników. Kartoteka ta została przekazana kontrolerom paszportowym w portach w celu usprawnienia nadzoru nad przekroczeniami granicy przez przemytników. Przełomowe było wznowienie współpracy morskiej straży granicznej ze Szwecją podczas zamykania Zatoki Botnickiej od 1934 r., polegające na tym, że jej statki mogły w razie potrzeby wpływać na wody tego sąsiedniego państwa (s. 287). Ylimaunu uważa, że pod innymi względami międzynarodowa współpraca przeciwko przemytowi napojów spirytusowych nie działała (s. 335). Autor książki opisuje również działanie pionu operacyjnego Morskiej Straży Granicznej w 1935 r., skierowane przeciwko alkoholowym królom Zatoki Botnickiej (s. 293). Według Ylimaunu spadek liczby statków-matek na Bałtyku odzwierciedla sukces w zapobieganiu przemytowi. W latach 1930–1933 było ich 14–20, w roku 1934 — osiem, a w 1938 — tylko trzy (s. 334–335). Autor obala również mit, że przemytnicy używali okrętów podwodnych na Bałtyku, i precyzuje, że chodziło o dawne niemieckie niszczyciele okrętów podwodnych typu UZ (s. 138–140).

Kombinacja cyfr 543210 odzwierciedla historyczny moment dla Finlandii: 5 kwietnia 1932 r. o godzinie 10 sklepy monopolowe we wszystkich fińskich miastach i okręgu Rovaniemi otworzyły swoje podwoje. Był to efekt przeprowadzonego pod koniec 1931 r. referendum, w którym obalono ustawę prohibicyjną. Przypomnijmy tu słowa Risto Ryti, ówczesnego prezesa Banku Finlandii: „Finlandii nie było stać na pozostawienie swojego alkoholu nieopodatkowanym i przekazanie handlu alkoholem zawodowym przestępcom”⁴. Obowiązujące przez kilkanaście lat prawo prohibicyjne przeszło do historii, a produkcję i handel alkoholem przekazano spółce Oy Alkoholiliikke. Przemysł spirytusu trwał jednak aż do wybuchu II wojny światowej. W serii „Morze wódki” stwierdzono, że ostatni tajny ładunek

⁴ Cytat za Rude E. 2015.

alkoholu (4000 l) dostarczył do Finlandii z Estonii 1 września 1939 r. brat Emela Vaarmana, Hjalmar. Ustawa o prohibicji, która weszła w życie 1 czerwca 1919 r. bez analizy skutków, położyła podwaliny pod narodziny międzynarodowej przestępczości zorganizowanej. W 2017 r. Lars Westerlund oszacował dochód netto z tajnego transportu spirytusu do Finlandii, za cały okres prohibicji, na 204 mln marek. W biznesie tym w Finlandii zatrudnionych było w tym czasie od 75 do 80 000 osób⁵.

Zgadzam się z głównymi wnioskami Ylimaunu. Estończycy kontrolowali handel spirytusem w Zatoce Fińskiej i Botnickiej, z wyjątkiem wczesnych lat. Udział Niemców ograniczał się tu do sprzedaży hurtowej, ale to Finowie wraz z Estończykami posiadali większość statków matek i ładunków.

dr Risto Pullat
Tallinn
risto.pullat@gmail.com

BIBLIOGRAFIA

- Pullat Raimo, Pullat Risto. 2010. *Viinameri. Salapiiritusevedu Läänemerel kahe sõja vahel*, Tallinn.
- Pullat Raimo, Pullat Risto. 2012. *Viinameri. Pirtusotaa Itämerellä 1920- ja 1930-luvulla*, Helsinki.
- Pullat Raimo, Pullat Risto, Urtāns Aigars. 2012. *Spirta jūra. Kontrabanda Baltijas jūrā starp diviem kariem*, Rīga.
- Pullat Raimo, Pullat Risto. 2013. *Morze wódki. Przemysł spirytusu na Bałtyku w okresie międzywojennym*, Kraków.
- Pullat Raimo, Pullat Risto. 2021. *Viinameri. Salapiiritusevedu Läänemerel kahe maailmasõja vahel*, Tallinn.
- Rude Emelyn. 2015. *When New Year's Eve was Overshadowed by April 4*, „Time”, 31 grudnia, <https://time.com/4158677/finnish-prohibition-new-years-eve/> (dostęp 12.03.2023).
- Westerlund Lars. 2017. *Keitā olivat pirtun salakuljettajat*, „Uudenkaupungin merihistoriallisen seuran vuosikirja”, s. 48–70.
- Ylimaunu Juha. 2000. „Itämeren hylkeenpyyntikulttuurit ja ihminen–hylje -suhde”, praca doktorska, University of Helsinki, Faculty of Agriculture and Forestry, <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/234661> (dostęp 12.03.2023).

⁵ Westerlund L. 2017, s. 53.