

**MAANPUOLUSTUSKORKEAKOULU**

**RAUTATIEKULJETUSTEN TOIMEENPANOSUUNNITELMAT ENNEN TALVI-  
SOTAA**

Tutkielma

Kapteeni  
Masi Montonen

Esiupseerikurssi 65  
Maasotalinja

Huhtikuu 2013

## MAANPUOLUSTUSKORKEAKOULU

Kurssi	Linja
Esiupseerikurssi 65	Maasotalinja
Tekijä	
Kapteeni Masi Montonen	
Tutkielman nimi	
<b>Rautatiekuljetusten toimeenpanosuunnitelmat ennen talvisotaa</b>	
Oppiaine, johon työ liittyy	Säilytyspaikka
Sotahistoria	Kurssikirjasto (MPKK:n kirjasto)
Aika huhtikuu 2011	Tekstisivuja 40 Liitesivuja 1
<b>TIIVISTELMÄ</b>	
<p>Tarkasteltaessa yleisesikunnassa laadittuja 1920- ja 1930-luvun puolustus suunnitelmia, voidaan havaita, kuinka niiden taustalla oli lähes itsestäänselvytenä ajatus rautateitse tapahtuvasta joukkojen keskittämisestä ja huoltamisesta. Rautatiekuljetuksilla ja niiden suunnittelulla oli siis keskeinen osa Suomen puolustusvalmisteluissa ennen talvisotaa.</p> <p>Markku Iskanius on tutkinut väitöskirjassaan toisen maailmansodan ajan kuljetuksia Suomessa ja heti sotien jälkeen Lauri Tuhkanen laati tutkielman rautatiekuljetuksista sotien aikana. Juuri tämän tutkielman aiheesta ei ole kuitenkaan aiemmin tehty tutkimusta. Pääkysymyksenä oli millaisia rautatiekuljetusten toimeenpanosuunnitelmia ja ohjesääntöjä niiden tekemiseksi laadittiin Rautatiehallituksessa ja yleisesikunnassa ennen talvisotaa. Työn avulla pyrittiin selvittämään, millaisilla rautatiekuljetusten toimeenpanosuunnitelmillä lähdettiin talvisotaan; miten suunnitelmat laadittiin, kuka niitä laati ja mitä niiden tekemiseen liittyi. Oleellista oli selvittää millaisia rautatiekuljetusjärjestelmän sotilaalliset käyttömahdollisuudet olivat.</p> <p>Keskeisinä lähteinä tutkimuksessa olivat yleisesikunnan kulkulaitostoimiston ja Rautatiehallituksen sotilastoimiston arkistot. Arkistokansiot olivat osittain huonosti järjestettyjä, mutta niistä löytyi riittävän kattavasti tietoa tämän tutkimuksen aihepiiristä. Lisäksi tutkimusta taustoitettiin aiemmin julkaistujen tutkimusten sekä sota- ja rautatiehistoriallisen kirjallisuuden avulla.</p> <p>Yleisesikunnan kulkulaitostoimisto ja sen seuraaja operatiivisessa osastossa olivat päävastuussa rautatiekuljetusten suunnittelussa sotien välisenä aikana. Kulkulaitostoimiston suunnitelmissa oli vahva rautatiepainotus; muilla kuljetusmuodoilla täydennettiin rautatiekuljetuksia. Yhtenä syynä tähän oli vuosina 1918–1937 toimistoa johtanut eversti Carl-Gustav von Kraemer, jolla oli rautatiealan koulutus Venäjän keisarillisesta armeijasta.</p> <p>Siinä missä yleisesikunnan kulkulaitostoimisto vastasi kuljetussuunnitelmien laatimisesta siten, että ne oli sovitettu yhteen operatiivisten ja huoltosuunnitelmien kanssa, oli sotilastoimiston roolina viedä suunnitelmat käytäntöön Rautatiehallituksen alaisille Valtionrautateille. Yhteistyösuhteet näiden kahden valtionhallintoon kuuluneen toimijan kesken vaikuttivat lähteiden perusteella toimineen hyvin. Rautatiehallituksen sotilastoimistoon nimetyt sotilaat vastasivat maanpuolustuksellisten asioiden huomioon ottamisesta rautateiden hallinnossa. Samalla sotilastoimisto tarjosi luontevan yhteistyökanavan Rautatiehallituksen ja yleisesikunnan välille.</p>	
<b>AVAINSANAT</b>	
Rautatiet, puolustus suunnitelmat, yleisesikunta, kulkulaitostoimisto, rautatiehallitus, sotilastoimisto, kuljetussuunnitelmat, kuljetusohjesäännöt, sotilaskuljetusmuodostelmat, sotilasjunat	

# **RAUTATIEKULJETUSTEN TOIMEENPANOSUUNNITELMAT ENNEN TALVISOTAA**

## **SISÄLLYSLUETTELO**

<b>1</b>	<b>JOHDANTO</b>	<b>1</b>
1.1	Tutkimuksen aihe ja aikaisempi tutkimus	1
1.2	Tutkimuskysymykset ja rajaukset	2
1.3	Keskeiset käsitteet ja lähdeaineisto	3
<b>2</b>	<b>RAUTATEIDEN KEHITYS SUOMESSA 1930-LUVUN LOPPUUN MENNESSÄ</b>	<b>5</b>
2.1	Rataverkko	5
2.2	Kalusto ja liikennöinti	8
<b>3</b>	<b>SUOMEN PUOLUSTUSSUUNNITELMAT 1920- JA 1930 -LUVUILLA</b>	<b>12</b>
3.1	Puolustussuunnitelmat ennen talvisotaa	12
3.2	Rautatiekuljetukset osana puolustussuunnitelmia	16
<b>4</b>	<b>YLEISESIKUNTA JA RAUTATIEHALLITUS RAUTATIEKULJETUSTEN SUUNNITTELIJOINA</b>	<b>20</b>
4.1	Kulkulaitostoimisto teki rautatiekuljetussuunnitelmat	21
4.2	Sotilastoimisto toimi yhdyssiteenä yleisesikunnan ja Rautatiehallituksen välillä	24
4.3	Esimerkkejä yleisesikunnan ja Rautatiehallituksen yhteistyöstä sodanajan rautatiekuljetusten suunnittelussa	27
<b>5</b>	<b>RAUTATIEKULJETUKSIA KÄSITTELEVÄT OHJESÄÄNNÖT JA OPPAAT</b>	<b>30</b>
5.1	Kenttäohjesääntö, yleinen osa (1931) ja Kenttäohjesääntö III (1934)	30
5.2	Kuljetusohjesäännöt 1920- ja 1930-luvuilla	32
<b>6</b>	<b>VK1 JA VK2 PUOLUSTUSSUUNNITELMIEN KESKITYSKULJETUSSUUNNITELMAT VUOSILTA 1934–1936</b>	<b>35</b>
<b>7</b>	<b>YHDISTELMÄ</b>	<b>37</b>

## **LÄHTEET**

## **LIITTEET**

# RAUTATIEKULJETUSTEN TOIMEENPANOSUUNNITELMAT ENNEN TALVISOTAA

## 1 JOHDANTO

### 1.1 Tutkimuksen aihe ja aikaisempi tutkimus

Tämän tutkimustyön aiheeksi on valittu Rautatiekuljetusten toimeenpanosuunnitelmat ennen talvisotaa. Rautatiekuljetukset olivat keskeisessä roolissa kaikissa sotaväen kuljetuksissa tuohon aikaan. Olihan autoistuminen Suomessa alkanut vasta 1920-luvulla ja oli vielä aivan alkutekijöissään. Niinpä sotaväen joukkojen siirrot rautateitse olivat 1920- ja 1930-luvuilla arkipäivää. Oli selvää että varauduttaessa seuraavaan sotaan tehtiin suunnitelmia myös joukkojen kuljettamiseksi rautateitse. Aiheen valintaa ohjasi perehtyminen aikaisempaan tutkimukseen sekä sotahistorialliseen ja rautatiehistorialliseen kirjallisuuteen. Alustavissa kartoituksissa kävi selväksi, että kuten kaikkea sotahistoriaa, oli rautateidenkin osuutta toisessa maailmansodassa Suomessa tutkittu jonkin verran jo aiemmin. Juuri tätä aihetta ei kuitenkaan ollut aiemmin tutkittu. Yleisesikuntamajuri Lauri Tuhkanen tosin kirjoitti vuonna 1946 kokemuksiaan rautatiekuljetusten suunnittelusta talvi- ja jatkosodissa ja sivusi kirjoituksissaan myös tämän tutkimuksen aihepiiriä. Hänen havaintonsa olivat kuitenkin luonteeltaan henkilökohtaisia kokemuksia asioista, eikä hänen tutkielmiaan ollut tehty tieteellisen tutkimuksen menetelmin.

Aiemassa rautatiekuljetuksia tai kuljetuksia ylipäätään käsittelevässä tutkimuksessa on keskitytty varsinaiseen toisen maailmansodan aikaan. Keskeisimpänä on eversti evp Markku Iskaniuksen väitöskirja ”Suomen kuljetusjärjestelmän kehitys toisen maailmansodan aikana”. Toisaalta Valtionrautateiden historiasta on julkaistu useita virallisia historiikkeja (mm. vuosina 1937, 1962 ja 1987). Jo aiemmin mainittu Lauri Tuhkanen siis kirjoitti vuonna 1946 lähinnä sotakokemuksistaan päämajan rautatietoimistossa tutkielman ”Sotilaskuljetusorganisaatiomme (rautatiet) kehitys ja rautatielaitoksemme mahdollisuudet suoriutua vv. 1939–45 sotien

vaatimista kuljetuksista” sotatieteelliselle neuvottelukunnalle<sup>1</sup>. Yhteistä aiemmalle tutkimukselle ja kirjallisuudelle on kuitenkin se, että tieteellistä tutkimusta tästä aihepiiristä ei ole olemassa, vaan tietoa on hajallaan useissa eri lähteissä. Tämä tutkimus täydentää sotahistoriallista kuvaa Suomen osuudesta toiseen maailmansotaan kertomalla miten sotaan valmistauduttiin yhden kuljetusmuodon osalta. Näin tämä tutkimus täydentää tämän aihepiirin aiempaa tutkimusta.

## 1.2 Tutkimuskysymykset ja rajaukset

Tutkimuksen pääkysymyksenä on millaisia rautatiekuljetusten toimeenpanosuunnitelmia ja ohjesääntöjä niiden tekemiseksi laadittiin keskushallintotasolla (Rautatiehallitus ja yleisesikunta) ennen talvisotaa. Tutkimuksen alakysymyksiä ovat:

- Millainen rautatiekuljetusjärjestelmä Suomessa oli 1920–1930 –luvuilla sotilaallisesti tarkasteltuna?
- Millaisia puolustus suunnitelmien liittyviä rautatiekuljetussuunnitelmia Suomessa laadittiin 1920–1930 –luvuilla?
- Mitkä olivat Rautatiehallituksen ja yleisesikunnan suunnitteluvastuut rautatiekuljetuksissa?
- Miten rautatiekuljetusten suunnittelua ja käyttöä ohjattiin ohjesäännöillä?

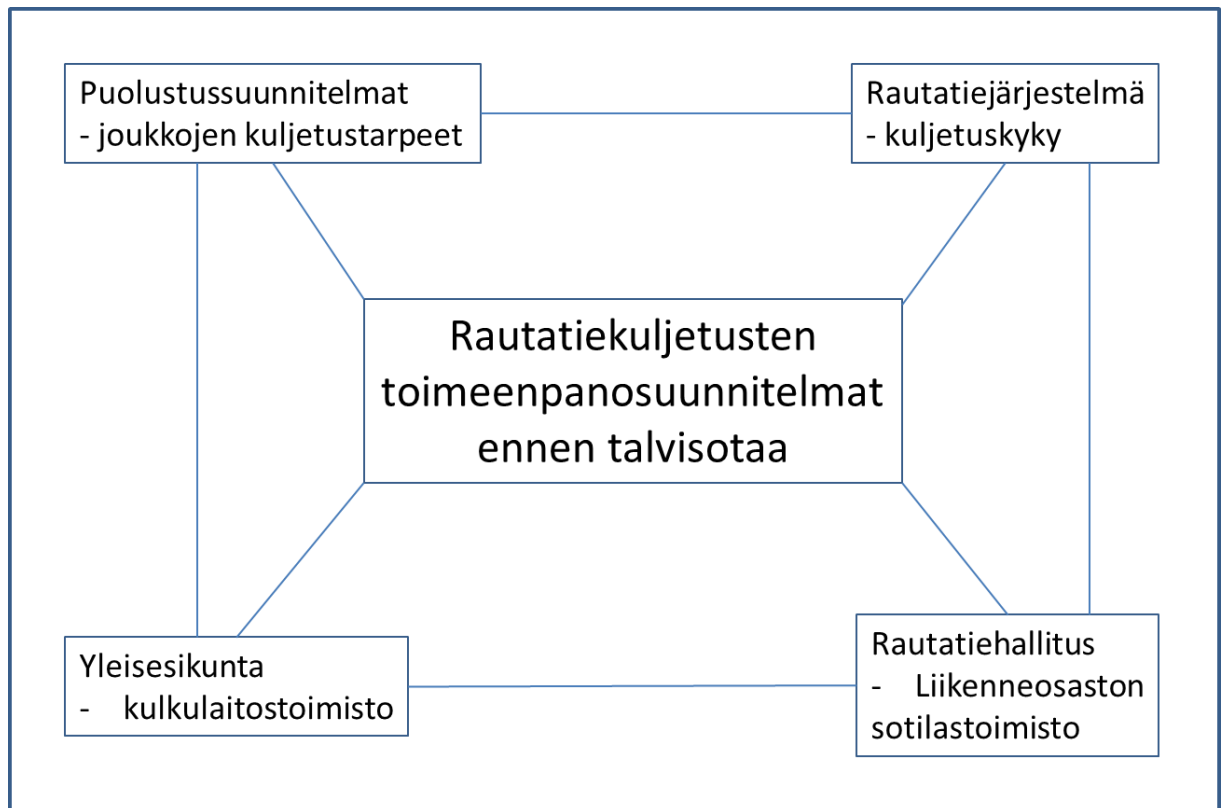
Tämän tutkimustyön näkökulma on sotilaallinen ja sotahistoriallinen eli yllä oleviin tutkimuskysymyksiin haetaan vastausta sotilaan näkökulmasta. Keskeisenä näkökulmana on taustoittaa rautatiekuljetusten roolia talvi- ja jatkosodissa; millaisilla rautatiekuljetussuunnitelmilla sotilaat ja rautatieläiset valmistautuivat siirtämään ja huoltamaan joukkoja ennen toista maailmansotaa?

Rajaan tutkimustyön ajallisesti koskemaan niitä suunnitelmia jotka laadittiin itsenäistyneen Suomen puolustusta rakennettaessa 1920- ja 1930-luvuilla. Painopiste on kuljetussuunnitelmissa, jotka tehtiin 1930-luvun lopulla osana puolustus suunnitelmia, joilla lähdettiin talvisotaan. Ennen talvisotaa ylimääräisten harjoitusten aikana toteutetut keskityskuljetukset rajataan tämän työn ulkopuolelle. Asiallisesti tutkimus rajataan koskemaan niitä suunnitelmia jotka laadittiin Rautatiehallituksen liikenneosaston sotilastoimistossa ja sotaväen yleisesikunnassa. Yksittäisten joukkojen kuljetus- ja perustamissuunnitelmia ei käsitellä kuin korkeintaan esi-

---

<sup>1</sup> Markku Iskanius käytti lähteenä Tuhkasen tutkielmaa, mutta mainitsee, että se oli ”subjektiivisesti ja voimakkaasti päämajan rautatietöimiston näkökulmasta kirjoitettu”. Lisäksi työstä puuttuvat lähdeviitteet.

merkkitapausten ominaisuudessa. Pää tavoitteena on luoda kuva ylemmän (keskushallinto-) tason suunnittelusta ja rautatiekuljetussuunnitelmien ohjauksesta.



Kuva 1: tutkimustyön viitekehys.

### 1.3 Keskeiset käsitteet ja lähdeaineisto

Keskeisimmät tämän tutkimuksen käsitteet ovat rautatiekuljetusjärjestelmä ja toimeenpanosuunnitelma. Rautatiekuljetusjärjestelmä käsittää tässä tutkimuksessa laajasti sen kokonaisuuden, jonka muodostivat Valtionrautatiet (jatkossa VR) ja Rautatiehallitus niihin liittyvine toimijoinen. Eli järjestelmä, jonka avulla ihmiset ja tavarat (tai sotajoukot) siirrettiin paikasta toiseen rautateitse. Toimeenpanosuunnitelmalla ymmärretään se suunnitelma, jolla käynnistettiin toiminta liikekannallepanon tai sodan yhteydessä. Tässä tutkimuksessa se on siis suunnitelma, josta ilmenee kuka, missä, miten ja milloin toteuttaa rautateitse määrätyn joukon kuljetuksen paikasta toiseen. Toimeenpanosuunnitelma sisältää kuljetussuunnitelman, kuormaus-suunnitelman ja muut joukon liikuttamiseen rautateitse tarvittavat suunnitelmat.

Tutkimusmenetelmänä on vertaileva asiakirjatutkimus, jossa pyritään tekemään yleistyksiä ja päätelmiä aineiston perusteella. Aineistoa pyritään tarkastelemaan monitahoisesti ja yksityiskohtaisesti nostamalla esiin tutkimuskysymysten kannalta merkityksellisiä teemoja.

Tämän tutkimustyön primäärilähteinä on käytetty Kansallisarkistossa säilytettäviä yleisesikunnan kulkulaitostoimiston ja Rautatiehallituksen sotilastoimiston arkistoja. Arkistomateriaali ajoittuu vuosille 1922–1940, valtaosan ollessa vuosilta 1928–1939. Arkistot sisältävät pääosin erilaisia suunnitelmia ja niitä koskevaa kirjeenvaihtoa yleisesikunnan ja rautatiehallituksen välillä. Erityisesti kulkulaitostoimiston arkistoa on useissa eri arkistokoteloissa huonosti järjestettynä. Kotelon sisällön kuvaus ei yleensä ole kovin täsmällistä, vaan esimerkiksi kirjeenvaihtoa sisältäväksi merkityssä kotelossa voi olla paljon muutakin aineistoa. Osaltaan materiaalin hajanaisuutta kuvaa se, että 1930-luvun salaista kirjeenvaihtoa on useassa mapissa, eikä sisältö ole aikajärjestyksessä. Tästä huolimatta materiaali on autenttista kuvausta oman aikansa yhteistoiminnasta edellä mainittujen instituutioiden välillä.

Useissa 1920-luvun lopun ja 1930-luvun kulkulaitostoimiston kirjallisissa tuotteissa näkyy keskeisesti eversti von Kraemerin vaikutus. Kuten tässä tutkimuksessa myöhemmin käy ilmi, kyseessä oli kuitenkin vain yhden henkilön käsitys asioista. Osin kirjeenvaihdon ja muistioiden takaa onkin tunnistettava tekijän pyrkimys vaikuttaa käsillä olevaan asiaan; esimerkkinä uusia ratalinjoja koskeva kirjeenvaihto yleisesikunnan ja Rautatiehallituksen välillä. Tällöin saatettiin painottaa jonkin rataosan olevan suorastaan ratkaisevan tärkeä Suomen puolustukselle, vaikka tilanne ei todellisuudessa ihan sitä ollutkaan.

Muina lähteinä on käytetty aihepiiristä aiemmin ilmestyneitä tutkimuksia ja kirjallisuutta. Aiemmista tutkimuksista on edellä mainittu Markku Iskaniuksen väitöskirja ja Lauri Tuhkasen tutkielmat. Kirjallisuuden osalta keskeisimpinä voidaan mainita Valtionrautateiden viralliset historiikit eri vuosilta ja muu rautatiehistoriallinen kirjallisuus sekä eräät lehtiartikkelit (mm. Resiina-lehdet), joiden avulla on taustoitettu rautateiden kehittymistä ennen vuotta 1939. Puolustus suunnitelmia koskevan luvun tärkeimpinä lähteinä olivat Talvisodan historia, osa 1 ja Reino Arimon ”Suomen puolustus suunnitelmat 1918–1939”. Ohjesääntöjä ja oppaita käsitellään 1930-luvun kenttäohjesääntöjen ja 1920- ja 1930-lukujen kuljetusohjesääntöjen avulla.

## 2 RAUTATEIDEN KEHITYS SUOMESSA 1930-LUVUN LOPPUUN MENNESSÄ

Kun Suomi itsenäistyi vuonna 1917, oli rautatieliikennettä harjoitettu jo yli 50 vuotta. Valtionrautateilla oli koko maan kattava kuljetusverkosto, joka oli pitkän matkan kuljetuksissa käytännössä monopoliasemassa.<sup>2</sup> VR:n rataverkkoa täydensivät lukuisat yksityiset rautatiet, jotka liittivät VR:n rataverkon ulkopuolelle jääneitä kaupunkeja osaksi koko valtakunnan kuljetusjärjestelmää<sup>3</sup>. Tässä luvussa rautateitä Suomessa tarkastellaan jaettuna rataverkkoon ja liikennöintiin. Jako noudattelee myös Rautatiehallituksen käyttämää jakoa vuoden 1922 organisaatiomuutoksen jälkeen. Tällöin perustettiin muun muassa liikenneosasto ja rataosasto<sup>4</sup>.

### 2.1 Rataverkko

Suomen rataverkon rakentaminen aloitettiin siis 1850-luvun lopulla. Ensimmäisenä liikenteelle avattiin rataosa Helsinki-Hämeenlinna vuonna 1862. Rataverkko liitettiin osaksi tuolloista Venäjän keisarikuntaa, kun vuonna 1870 otettiin käyttöön rautatieyhteys Riihimäeltä Pietariin. Ensimmäinen yksityinen rautatie avattiin vuonna 1873 Hyvinkäältä Hankoon. Tällä tavoiteltiin Hangolle asemaa Venäjän ulkomaankaupassa. Hanke ei kuitenkaan onnistunut ja varsin pian valtio lunasti Hyvinkää-Hanko -rautatien osaksi valtion rataverkkoa.<sup>5</sup>

Rataverkon rakentaminen pääsi pian vauhtiin ja 1800-luvun loppuun mennessä Suomen rataverkon kokonaispituus oli kasvanut jo 2650 kilometriin<sup>6</sup>. Ensimmäinen osa rataverkkoa Helsingistä Hämeenlinnaan oli rakennettu varsin korkealaatuiseksi, lähinnä englantilaisen esikuvan mukaan. Tämä tarkoitti suoraa ja tasaista ratalinjausta, ja sen myötä kalliita pengerryksiä ja leikkauksia. Tasosta jouduttiin kuitenkin tämän jälkeen tinkimään ja rataverkko rakennettiin pääosin kevyesti kiskotetuksi, mäkiseksi ja mutkaiseksi.<sup>7</sup> Rataverkon alueellinen kattavuus oli kuitenkin hyvä; jo vuonna 1886 rataverkko saavutti pohjoisessa Oulun ja vuonna 1934 Kemijärven. Idempänä Kajaani tuli rataverkon piiriin vuonna 1904 ja Joensuu vuonna

<sup>2</sup> Alanen, Aulis J, (1961): Suomen rautatiet 100 vuotta, teoksesta Valtionrautatiet 1862–1962, toim. K. J. Immonen, Kirjayhtymä, Helsinki, 30 ja myös Linnamo, Jussi (1962): Rautatiet ja maamme taloudellinen kehitys, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, 3.

<sup>3</sup> Yksityisradoista voidaan mainita hyvänä esimerkkinä vaikkapa Rauman rautatie, kts. Rautavuori, 15.

<sup>4</sup> Hellman, Ossian (1937), Rautateiden hallinto, teoksesta Valtionrautatiet 1912–1937 II-osa, Valtioneuvoston kirjapaino, 564.

<sup>5</sup> Nieminen, Erkki – Puntari, Erkki – Immonen, Keijo (1986): Vauhtia ja voimaa – Valtionrautatiet 1862–1987, Kirjayhtymä, Helsinki, 10–13.

<sup>6</sup> Nieminen, et al, 13.

<sup>7</sup> Alanen, 18.



1894.<sup>8</sup> Ensimmäinen maailmansota merkitsi hiljaisempaa ajanjaksoa rataverkon laajentamisessa. Suomen itsenäistyttyä rakennustöitä jatkettiin, ja rataverkon laajuus saavutti huippunsa vuonna 1939, jolloin sen kokonaispituus oli jo 5323 kilometriä.<sup>9</sup>

Sotilaallisilla perusteilla oli suuri rooli rataverkon rakentamisessa alusta lähtien. Niinpä esimerkiksi ensimmäinen rannikon suuntaisesti sijoitettu rautatie, joka liitti Suomen osaksi Venäjän rataverkkoa, rakennettiin kauas sisämaahan, tuolloin lähes asumattomille alueille<sup>10</sup>. Samaa periaatetta noudatettiin sittemmin kaikkiin Suomeen autonomian aikana rakennettuihin rautateihin, esimerkkinä vaikkapa Pohjanmaan rata, joka kulki sisämaan puolella lähes Oulun korkeudelle saakka.<sup>11</sup> Kun Venäjän keisarikunta suunnitteli 1800-luvun lopulla lähinnä strategisista syistä rautatieyhteyttä Jäämerelle, oli yhtenä vaihtoehtona rakentaa se jatkamalla Suomen rataverkkoa Oulusta tai Joensuusta pohjoiseen<sup>12</sup>. Sittemmin päädyttiin kuitenkin niin sanotun Muurmannin radan rakentamiseen Pietarista pohjoiseen. Se avattiin liikenteelle vuonna 1916.<sup>13</sup> Sotilaalliset tekijät siis määrittivät vahvasti rataverkon sijaintia, vaikka taloudellisesti olisi varmasti ollut jo tuolloin järkevää yhdistää rautateitse olemassa olevia ja menestyviä satamakaupunkeja. Nyt monet satamakaupungit rakensivat sivuradan jopa omalla kustannuksellaan päästäkseen käsiksi kasvavaan sisämaan kauppaan<sup>14</sup>.

Rautateiden sotilaallinen merkitys sai lisävahvistuksen ensimmäisen maailmansodan lähestyessä, kun Venäjän keisarikunta valmistautui maailmansotaan rakentamalla vahvat varuskunnat tärkeimmille risteysasemille, muun muassa Riihimäelle ja Kouvolaan. Varuskunnat sijoitettiin rautatien välittömään läheisyyteen, jotta niistä käsin voitiin tarvittaessa hallita rautatieristeystä.<sup>15</sup>

Kun rautateiden rakentamista jatkettiin itsenäistyneessä Suomessa, oli sotilailta jälleen osansa rataverkon suunnittelussa. Rautatien rakentamista Karjalan Kannaksen poikki Viipurista Laatokan rantaan pidettiin puolustuksen kannalta välttämättömänä<sup>16</sup>. Niinpä vuosina 1928–1930

<sup>8</sup> Alanen, 22–29.

<sup>9</sup> Nieminen, et al, 13.

<sup>10</sup> Iltanen, Jussi (2010), Radan varrella – Suomen rautatieliikennepaikat, Karttakeskus, Viljandi, Viro, 66.

<sup>11</sup> Alanen, 22 ks. myös YE:n kulkulaitostoimiston kirje Rautatiehallituksen pääjohtajalle: Yleisesikunnan nykyinen rautatierakennusohjelma diaari 21/II/25 sal, 24.2.1925, Tulo 22470/33 KA.

<sup>12</sup> Juntunen, Alpo, (1997): Valta ja rautatiet – Luoteis-Venäjän rautateiden rakentamista keskeisesti ohjanneet tekijät 1890-luvulta 2. maailmansotaan, Gummerus, Helsinki, 14.

<sup>13</sup> Juntunen, 58.

<sup>14</sup> Rautavuori, Mauri (2011): Rautatie ihan meren keskelle – Rauman rautatie ja Rauman sataman kehitys vuoteen 1950, Painorauma, Rauma, 15–25.

<sup>15</sup> Iltanen, 67.

<sup>16</sup> Tervasmäki, Vilho (1991): Maanpuolustussuunnitelmat, teoksesta Talvisodan historia, osa 1, neljäs painos, Sotatieteen laitos, Porvoo, 65.

rakennettiin rautatie Viipurista Karjalan Kannaksen Valkjärvelle. Radan rakentaminen liittyi pitkälti 1920-luvun puolivälissä perustettuun Valkjärven varuskuntaan. Tällöin Viipurista suunniteltiin ratayhteys Valkjärvelle ja edelleen Rautuun, jonne asti rataa ei kuitenkaan koskaan toteutettu. Käkisalmeilta oli avattu rautatie Rautuun jo 1917.<sup>17</sup>

Millainen Suomen rataverkko oli sotilaan näkökulmasta vuonna 1939? Rataverkko oli tuolloin alueellisesti kattava – rautateitse oli mahdollista matkustaa kaikkiin suurimpiin kaupunkeihin ja varuskuntiin. Rataverkko oli jo tuolloin varsin hyvin silmukoitu, eli junia oli mahdollista kierrättää määrääsämälleen useaa eri reittiä. Tosin kiertotien käyttäminen merkitsi tuolloin useiden satojen kilometrien matkaa, ja jopa vuorokausien viivästymistä. Uudet, etupäässä sotilastarkoituksia varten rakennetut rautatiet jouduttivat niin suoja joukkojen kuin kenttäarmeijankin kuljetuksia. Karjalan Kannaksella oli käytettävissä Viipurin-Koiviston, Viipurin-Valkjärven ja Lappeenrannan-Imatran-Elisenvaaran uudet radat, jotka oli rakennettu varmistamaan huoltokuljetuksia. Laatokan pohjoispuolella oli jatkettu rautateitä Matkaselästä Suojärvelle ja Ala-Uuksuun. Varkauden-Viinijärven, Ylivieskan-Iisalmen, Oulun-Nurmeksen ja Kontiomäen-Hyrynsalmen rautateiden valmistuminen oli arvokas lisä Keski- ja Pohjois-Suomen rataverkon kuljetuskyvyille.<sup>18</sup>

Rataverkko oli lähes täysin yksiraiteinen, mikä tarkoitti, että liikennöinti oli hidasta ja junakohtaamisia oli paljon. Yksiraiteisuus altisti myös liikennehäiriöille – yhdenkin junan jääminen linjalle, saattoi halvaannuttaa ison rataosan pitkäksi aikaa. Rautatiet olivat kevyesti kiskotettuja, mutkaisia ja mäkisiä, mikä merkitsi pieniä junapainoja ja sen myötä rajallista kuljetuskapasiteettiä. Lisäksi junakohtaiset mahdollistavia sivuraiteita oli vähän tai ne olivat liian lyhyitä, mikä hankaloitti liikenteen sujuvaa järjestämistä.<sup>19</sup> Liikennepaikkoja<sup>20</sup> sinänsä, eli asemia ja sivuraiteita, oli varsin runsaasti. Niiden etäisyys toisistaan oli keskimäärin vain 5-7 kilometriä, mutta junien kohtaamispaikkoja oli siis huomattavasti harvemmassa.<sup>21</sup>

<sup>17</sup> Iltanen, 396, 410.

<sup>18</sup> Tervasmäki, 67–68.

<sup>19</sup> Hytönen, R. (1962): Rataverkon uudistustyöt, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 126. Kts. myös Tuhkanen, Lauri (1946) Sotilaskuljetusorganisaatiomme (rautatiet) kehitys ja rautatielaitoksemme mahdollisuudet suoritua vv. 1939–45 sotien vaatimista kuljetuksista, sotatieteellinen neuvottelukunta, KA, 4.

<sup>20</sup> Liikennepaikalla tarkoitetaan yksinkertaisesti paikkaa, jossa junat voivat esimerkiksi ottaa tai jättää matkustajia tai rahtia, tai odottaa vastaantulevaa junaa (Iltanen, 7.)

## 2.2 Kalusto ja liikennöinti

Kuten edellä on tullut esille, Suomen rataverkko oli 1930-luvulle tultaessa kevyesti toteutettu. Junapainot olivat pieniä ja näin ollen vetokalustonkin tärkein ominaisuus oli mahdollisimman suuri teho yhdistettynä pieneen akselipainoon. Vetokalusto oli muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta höyrykäyttöistä, ja polttoaineena käytettiin puuta tai kivihiiltä. Huoltovarmuuden kannalta tällä oli luonnollisesti suuri merkitys.<sup>22</sup>

Koska tämän tutkimuksen painopisteenä on tarkastella ennen talvisotaa tehtyjä rautatiekuljetussuunnitelmia, on tarpeen luoda katsaus vetureiden ja vaunujen määriin ja niiden kuljetusten suunnittelulle aiheuttamiin rajoituksiin. Vetureiden teknisiä ominaisuuksia ja lukumääriä on käsitelty kattavasti VR:n historiikeissa. Vuoden 1935 lopulla oli käytössä yhteensä 740 höyryveturia. Niistä tuohon aikaan uudehkoja eli vuosina 1912–1935 hankittuja oli 426 kappaletta, loppujen ollessa vanhempia eli tuohon aikaan jo hyvinkin 40–50 vuotta vanhoja. Moottorivetureita oli vain muutamia, eli niillä ei ollut liikenteen hoidossa käytännön merkitystä. Vetureista noin 200 oli tarkoitettu pääasiassa henkilöliikenteen vetotehtäviin ja noin 540 tavaraliikenteen vetotehtäviin.<sup>23</sup> Sotilasjunien vetäjinä käytettiin luonnollisesti pääasiassa jälkimmäisiä.

Sotilasjunien kokoonpanoissa käytettiin pääasiassa katettuja ja avonaisia tavaravaunuja. Lisäksi päällystölle saattoi olla matkustajavaunu. Tavaravaunuja oli vuonna 1936 yhteensä noin 24 000 kappaletta, joista katettuja tavaravaunuja noin 10 000 ja avonaisia noin 11 000 kappaletta.<sup>24</sup> Kun tarkastellaan edellä mainitun kaluston käyttöä liikekannallepanokuljetuksissa, voidaan todeta, että määrällisesti vaunukalustoa oli riittävästi. Vuonna 1936 sotilasjunien keskipituus oli 29 akselia, eli noin 15 vaunua.<sup>25</sup> Tällä kuitenkin tarkoitetaan rauhanaikaisia sotilasjunia. Liikekannallepanokuljetuksiin oli suunniteltu käytettävän pidempiä, noin 40–60 akselin eli 20–30 vaunun junia. Tällöinkään vaunujen määrä ei muodostunut rajoitteeksi kuljetusten suunnittelulle. Myöskään sotilasjunien paino ei ollut ongelma, koska kuljetettavat joukot olivat pääosin kevyesti varustettuja jalkaväkijoukkoja. Tosin huoltokuljetukset ja varsinkin tykistön ammuskuljetukset olivat luonnollisesti painavampia. Sen sijaan vetureiden määrä

<sup>21</sup> Iltanen, 10.

<sup>22</sup> Lahtinen, I. J. (1937): Veturit, teoksesta Valtionrautatiet 1912–1937 II-osa, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 409–410.

<sup>23</sup> Söderqvist, E. (1962): Kuljetuskalusto - höyryveturit, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 245.

<sup>24</sup> Koski, H. (1962): Vaunut, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 342.

ja kaluston saaminen oikeaan paikkaan rajoittivat kuljetusten suunnittelua. Lisäksi rautatiekalustoa tarvittiin toki yhteiskunnan muidenkin toimintojen ylläpitämiseen, eli kaikkea kalustoa ei voitu suunnitella käytettäväksi keskityskuljetuksiin edes liikekannallepanotilanteessa.

Tuohon aikaan liikenteenhoito rautateillä oli hyvin käsityövaltaista, automatisointia ei juuri ollut. Valtionrautateilla oli vuonna 1939 henkilökuntaa palveluksessaan 32018 henkeä, joista 28781 työskenteli liikenteenhoidossa (”linjahallinnossa”), 2592 rataverkon kunnossapidossa (”rautatierakennusosastolla”) ja 645 hallinnollisissa tehtävissä (”keskushallinnossa”).<sup>26</sup>

Linjasuojastusta<sup>27</sup> ei ollut, vaan liikennepaikkojen hoitajat ja junasuorittajat vastasivat liikenteen turvallisuudesta. Suuri työntekijämäärä tarkoitti hyvää kykyä reagoida vikoihin ja muutoksiin. Niinpä esimerkiksi ratavartijan toimenkuvaan kuului tarkastaa vastuullaan oleva rataosa yleensä päivittäin ja joko korjata itse tai ilmoittaa eteenpäin rataa tulleista vioista<sup>28</sup>. Rautatieläiset olivat arvostettu ammattiryhmä, ja siihen kuulumisesta oltiin ylpeitä. 1930-luvulla rautatieläisten keskuudessa virisi halukkuutta saada sotilaskoulutusta rautateiden sodan ajan tehtäviin liittyen. Näistä kursseista kerrotaan tarkemmin jäljempänä.

Suomen rautatieliikenteen alkuaikoina liikennöinti perustui hyvin pitkälle aikatauluihin. Lähtökohtaisesti oletettiin, että ratalinja varataan yhdelle junalle kerrallaan aikataulun mukaan. Esimerkiksi vuonna 1913 rataverkolla oli yhteensä alle 70 siipiopastinta, ja vuonna 1936 noin 450. Jälkimmäistäkin määrää voidaan pitää vähäisenä, sillä rataverkolla oli useita satoja liikennepaikkoja ja toisaalta valtaosa edellä mainituista opastimista liittyi suurten asemien mekaanisiin asetinlaitteisiin. Mikäli välillä sitten ajettiin ylimääräinen juna, oli alkuaikoina käytössä erityinen ”ylimääräisen junan signaali”, joka tarvittaessa kiinnitettiin aikataulun mukaisen junan perään ilmaisemaan rautateillä työskenteleville, että junan perässä kulkee vielä ylimääräinen juna. Edellä mainittu opaste poistettiin käytöstä vuonna 1938<sup>29</sup>. Toisaalta liikenteenhoidon yksinkertaisuutta kuvaa hyvin se, että junakohtaukset saatiin pitkälti toistasataa vuotta järjestää liikennepaikalla, jossa ei ole lainkaan tulo-opastinta. Toisin sanoen liikennepaikalle saapuvan junan kuljettajalla ei ollut etukäteen tietoa mahdollisesta kohtaamisesta toi-

<sup>25</sup> Alava, T (1962): Tavaraliikenne, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 403.

<sup>26</sup> Auvinen, R. J. (1962): Hallinto ja henkilökunta, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 699.

<sup>27</sup> Linjasuojastuksella tarkoitetaan nykyisin käytössä olevaa järjestelmää, jossa rataosuus varataan yhdelle junalle kerrallaan ja muiden junien pääsy rataosalle estetään opastimien tai junakulunvalvonnan avulla.

<sup>28</sup> Rautavuori, 185.

<sup>29</sup> Oksanen, Jarmo (2006); Suomen rataverkolla käytetyt opastimet ja opasteet, osa 4, Resiina-lehti 2/2006 (kuusiosaisen kirjoitussarjan neljäs osa).

sen junan kanssa, vaan hän sai tiedon liikennepaikan hoitajalta vasta pysähtyttyään liikennepaikalle.<sup>30</sup> Pääosa liikennepaikoista oli vielä 1900-luvun alkupuolella miehitettyjä<sup>31</sup>. Vielä 1930-luvulla oli mahdollista tietyin edellytyksin lähettää kaksi junaa peräkkäin samalle junanlähetysvälille<sup>32</sup>. Rautateillä ei myöskään ollut nykyisen kaltaisia yhteydenpitomahdollisuuksia, eikä liikennejakson päälliköllä kaikissa tapauksissa ollut edes puhelinyhteyttä kaikille johdossaan oleville asemille<sup>33</sup>. Kaikki edellä kuvatut 1900-luvun alkupuolella käytössä olleet toimintatavat korostavat aikataulujen tärkeyttä liikenteenhoidossa.

Liikenteen hallintoa varten rautatiet jaettiin niiden alusta lähtien liikennepiireihin, vuodesta 1903 lähtien liikennejaksoihin. Jaksoja oli aluksi kahdeksan ja vuoden 1928 alusta lähtien yhdeksän. Liikennejaksot on esitetty tarkemmin liitteessä 1. Liikennejaksojen henkilöstöön kuuluivat muun muassa sille määrätyn rataosan liikennetarkastajat, asemapäälliköt ja niiden apulaiset, kirjurit, sähköttäjät, konduktöörit, vaihdemiehet, junamiehet, asemamiehet ja talonmiehet.<sup>34</sup> Veturimiehet puolestaan kuuluivat koneosaston henkilöstöön<sup>35</sup>. Liikenneosasto vastasi siis liikenteenhoidosta, junien lähettämisestä, aikatauluista ja tariffeista ja oli sotilaskuljetusten kannalta keskeinen yhteistyötaho rautateillä.

Voidaan todeta, että rautateiden liikennöinti Suomessa ennen toista maailmansotaa perustui siis aikatauluihin ja suureen henkilöstömäärään. Automatisointia ei ollut vaan suurilla asemilla käytettiin käsikäyttöistä asetinlaitetta vaihteiden kääntämiseen ja opasteiden antamiseen junille. Pienilläkin liikennepaikoilla oli yleensä miehitys ja niillä vaihteet käännettiin ja opasteet annettiin rautatiehenkilökunnan toimesta. Liikennettä rataverkolla hoitivat varsin itsenäiset liikennejaksot henkilökuntineen.

Sotilaskuljetusten kannalta tällainen liikennöinti tarkoitti, että erilaiset huolellisesti etukäteen tehdyt ja säännöllisesti ylläpidetyt suunnitelmat ja aikataulut olivat ehdottoman välttämättömiä poikkeusolojen liikenteen sujumiselle. Erityisesti liikekannallepano ja siihen liittyvät joukkojenkeskityskuljetukset aiheuttaisivat suuren määrän poikkeusliikennettä, joka oli suun-

<sup>30</sup> Oksanen, Jarmo (2005); Suomen rataverkolla käytetyt opastimet ja opasteet, osa 1, Resiina-lehti 2/2005 (kuusiosaisen kirjoitussarjan ensimmäinen osa).

<sup>31</sup> Oksanen, Jarmo (2005); Suomen rataverkolla käytetyt opastimet ja opasteet, osa 2, Resiina-lehti 3/2005 (kuusiosaisen kirjoitussarjan toinen osa).

<sup>32</sup> Oksanen, osa 4, Resiina-lehti 2/2006..

<sup>33</sup> Tuhkanen, Lauri (1946): Sotilaskuljetusorganisaatiomme (rautatiet) kehitys ja rautatielaitoksemme mahdollisuudet suoriutua vv. 1939–45 sotien vaatimista kuljetuksista, Sotatieteellinen neuvottelukunta, KA, 10.

<sup>34</sup> Mäkiö, A. M. (1937): Liikenneosasto – osaston rakenne, teoksesta Valtiorautatiet 1912–1937, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 717-721.

<sup>35</sup> Söderman, E. E (1937): Koneosasto – osaston rakenne, teoksesta Valtionrautatiet 1912–1937, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 682.

niteltava etukäteen. Liikekannallepanokuljetukset edellyttivät vaunun ja kuormauspaikan tarkkuudella tehtyjä kuljetussuunnitelmia ja niiden perusteella laadittuja kuormaussuunnitelmia ja aikatauluja. Näiden suunnitelmien tulisi lisäksi olla käytettävissä kuljetuksiin liittyvällä rautateiden henkilöstöllä ja tietysti myös niitä johtavilla sotilailta.

### 3 SUOMEN PUOLUSTUSSUUNNITELMAT 1920- JA 1930 - LUVUILLA

Suunnitelmia Suomen puolustamiseksi Venäjän hyökkäykseltä alettiin laatia heti vapaussodan päätyttyä vuonna 1918. Olihan Suomi sotatilassa Neuvosto-Venäjän kanssa Tarton rauhan solmimiseen vuonna 1920 saakka.<sup>36</sup> Heti alkuun laadittujen suunnitelmien lähtökohtana oli, että koko valtakunnan joukot tulee keskittää torjumaan hyökkäystä ensisijaisesti Karjalan Kannaksen ja toissijaisesti Laatokan Karjalan suunnissa. Laatokan Karjalasta pohjoiseen oletettiin hyökkääjän voimat vähäisiksi.<sup>37</sup> Myöhemmin 1920- ja 1930-luvuilla suunnittelua tarkennettiin, mutta tämä lähtökohta pysyi edelleen samana. Kaikkien laadittujen keskityssuunnitelmien ehdottomana edellytyksenä oli rautateitse tapahtunut voimien keskittäminen oletettuun painopistesuuntaan.<sup>38</sup> Tässä luvussa tarkastellaan aluksi laadittuja puolustussuunnitelmia yleisellä tasolla, ja toisessa alaluvussa erityisesti niiden asettamia vaatimuksia joukkojen kuljettamiselle rautateitse.

#### 3.1 Puolustussuunnitelmat ennen talvisotaa

Tämän tutkimustyön kannalta on siis tarpeen lyhyesti selvittää niitä puolustussuunnitelmia, joita Suomessa laadittiin Neuvostoliiton hyökkäyksen varalta ennen talvisotaa. Ruotsin tai Norjan hyökkäystä ei enää 1930-luvun alusta lähtien pidetty mahdollisena niiden perinteisen rauhanpolitiikan vuoksi<sup>39</sup>. Tämä luku perustuu pääosin viralliseen historiankirjoitukseen (Talvisodan historia, 1. osa) ja puolustussuunnitelmat käsitellään samalla aikajalla, kuin Talvisodan historia kirjasarjassa on tehty. Suunnitelmat käsitellään vuosilta 1918–1920, 1920–1927, 1927–1934 ja 1934–1939.<sup>40</sup> Tietoja on täydennetty Reino Arimon Suomen puolustussuunnitelmat 1918–1939 kirjasarjan tiedoilla erityisesti yksityiskohtien osalta.

Vuosina 1918–1920 voimassa olivat maassa olleiden saksalaisten upseereiden laatimat ja suomalaisten vuonna 1919 muokkaamat puolustussuunnitelmat. Ne kaikki perustuivat muuttaman vahvennetun divisioonan ryhmittämiseen puolustukseen Karjalan Kannaksen suuntaan. Näitä suunnitelmia ei tässä tarkastella tarkemmin niiden lyhyen voimassaolon takia. Saksalaisten poistuttua maasta laadittiin suomalaisten toimesta puolustussuunnitelmat, jotka nimet-

<sup>36</sup> Arimo, Reino (1986a): Suomen puolustussuunnitelmat 1918–1939, Sotatieteen laitos, Helsinki, 3-5.

<sup>37</sup> Arimo (1986a), 70, 78.

<sup>38</sup> Tervasmäki, 67.

<sup>39</sup> Tervasmäki, 65.

<sup>40</sup> Tervasmäki, 65–67.

tiin ”liikekannallepanoiksi 1-3”. ”Liikekannallepano 1:ssä” edellytettiin, että hyökkääjä pysäytetään puolustustaistelulla Karjalan Kannaksella Kuolemajärven – Perkjärven - Muolaanjärven – Äyräpäänjärven – Vuoksen – Suvannon – Taipaleen tasalla. ”Liikekannallepano 2:ssa” ajatuksena oli hyökkäävän vihollisen päävoimien tuhoaminen hyökkäyksellä Valkjärven ja Raudun suunnasta Kivennavalle ja edelleen Terijoelle. ”Liikekannallepano 3” oli suunnitelma hyökkäyksestä Pietariin.<sup>41</sup> Ensimmäisissä itsenäisen Suomen puolustus suunnitelmissa ei juurikaan käsitelty huoltoa ja kuljetuksia. Vuoden 1919 puolustus suunnitelmissa oli huollollisille asioille varattu kokonaista 13 riviä (sic!), ja kuljetusasiat jäivät yksittäisten mainintojen tasolle.<sup>42</sup>

1920-luvun alun ylimenokaudella voimassa olivat puolustus suunnitelmat K 1 ja K 3, jotka olivat hyvin lähellä suunnitelmia ”liikekannallepano 1” ja ”liikekannallepano 3”. Lähinnä joi-takin yksityiskohtia oli muutettu. Vuonna 1923 vahvistettiin kolme vaihtoehtoista suunnitelmaa, jotka nimettiin ”Venäjän keskitys 1-3”, lyhenteenä WK 1-3. WK 1:ssä lähtökohtana oli ajoissa tehty liikekannallepano ja joukkojen keskitys. Pääpiirteittäin suunnitelma noudatteli Karjalan Kannaksella edellistä K 1 suunnitelmaa, mutta Laatokan pohjoispuolella puolustus suunnitelma haki vielä muotoaan. WK 2 oli suunnitelma Neuvostoliiton suorittaman yllätys hyökkäyksen varalta, ja siinä pääpuolustus asema sijoitettiin taaemmas kuin WK 1:ssä. Täältä pyrittäisiin sitten etenemään WK 1:n pääpuolustus asemaan. WK 3 oli hyökkäyksellinen puolustus suunnitelma etenemisestä Leningradiin, mikäli sotilas poliittinen tilanne olisi erittäin edullinen. Jos hyökkäys operaatio tällöin epäonnistuisi, toteutettaisiin WK 1.<sup>43</sup> Tultaessa 1920-luvulle rautatie kuljetukset saivat hiljalleen lisää painoarvoa suunnitelmissa. Kenraali Enckelin komitea lisäsi rautatie pataljoonan puolustus voimien kokoonpanoon esityksessään joukkojen uudelleen järjestelyiksi vuonna 1920.<sup>44</sup> Joukkojen liikekannallepanon yhteydessä pyrittiin aiempaa enemmän huomioimaan rautatie kuljetusten mahdollisuudet.<sup>45</sup> Lisäksi sodanaikaisen päämajan osaksi kaavailtiin perustettavaksi sotarautatie hallitus, johon olisivat kuuluneet liikenne-, rata-, kone- ja yleinen osasto.<sup>46</sup>

1920-luvun puolivälissä Suomen puolustus mahdollisuuksia Neuvostoliittoa vastaan arvioivat sekä puolustus revisioni komitea että puolustus neuvosto. Arviointi päättyi johtopäätökseen, että Suomen puolustus kyky ei riittäisi pitkittyneessä asemasodassa. Tällöin päädyttiin siihen, että

<sup>41</sup> Tervasmäki, 74–75.

<sup>42</sup> Arimo, 172, 180.

<sup>43</sup> Tervasmäki, 75–79.

<sup>44</sup> Arimo, Reino (1986b): Suomen puolustus suunnitelmat 1918–1939, Sotatieteen laitos, Helsinki, 89.

<sup>45</sup> Arimo (1986b), 136.

<sup>46</sup> Arimo (1986b), 170.



olisi edullisinta tehdä vastahyökkäys, jolla mahdollisesti tuhottaisiin Neuvostoliiton ensimmäisen portaan joukot. Tämä ajatus muokattiin vuosina 1927–1930 puolustussuunnitelmaksi, joka sai nimen VK 27. Sen mukaan päätoimintasuunnassa Karjalan Kannaksella lyötäisiin hyökkääjän ensimmäisen portaan voimat seitsemän divisioonan hyökkäyksellä, jonka jälkeen ryhmityttäisiin puolustukseen kannaksen kapeimmalle kohdalle Neuvostoliiton puolelle valtakunnanrajaa. Myös Laatokan pohjoispuolelle ryhmitettyjen joukkojen tehtävä oli hyökkäyksellinen.<sup>47</sup> VK27 suunnitelmaa tehtiin vaihteittain useiden vuosien aikana ja kuljetussuunnitelma saatiin käyttöön heinäkuussa 1927. Se oli tarkoitettu väliaikaiseksi, mutta ilmeisesti muutakaan versiota ei tehty ennen koko VK27 suunnitelman kumoamista.<sup>48</sup> VK27 suunnitelman keskityssuunnitelma saatiin valmiiksi syksyllä 1929. Siinä oli jo huomioitu muun muassa uudet rautatieyhteydet Oulu-Kontiomäki-Nurmes ja Viipuri-Valkjärvi.<sup>49</sup>

Varsin pian VK27 suunnitelma havaittiin monilta osin liian optimistisesti laadituksi. Sen perustana olevat laskelmat omien ja Venäjän joukkojen keskitysnopeudesta huomattiin puutteellisiksi. Näillä oli suuri merkitys, sillä VK27 suunnitelman hyökkäyksellisyys perustui juuri ajatukseen nopeasti toteutettavasta hyökkäyksestä, jolla lyödään vastustajan voimat ennen sen keskityskuljetusten loppuun saattamista. Muutostarpeet johtivat puolustuksellisen suunnitelman laatimiseen jo vuonna 1931.<sup>50</sup> Tätä VK31-nimellä tunnettua suunnitelmaa ei tosin käskytetty yhtymille.<sup>51</sup> Vuonna 1934 liikekannallepanojärjestelmä muutettiin alueelliseksi ja puolustussuunnitelma VK 27 ja muut aiemmat suunnitelmat lakkasivat olemasta voimassa. Sen korvasivat suunnitelmat VK 1 ja VK 2. Näistä VK 1 muistutti suunnitelmaa VK 27, eli oli hyökkäyksellinen, kun taas VK 2 oli aiemman VK31 suunnitelman perillinen. Se oli laadittu Suomelle epäedullisen puolustuspoliittisen tilanteen varalta ja oli puolustuksellinen. Koska VK 2 oli vuonna 1939 perustana talvisodan puolustussuunnitelmille, tarkastellaan sitä tässä hiukan tarkemmin.<sup>52</sup>

Puolustussuunnitelman VK 2 mukaan neuvostojoukkojen hyökkäys oli torjuttava osittain kantalinnoitetussa pääasemassa Kyrönniemen – Kuolemajärven – Hatjalahdenjärven – Muolaanjärven – Äyräpäänjärven – Vuoksen – Suvannon – Taipaleen tasalla. Laatokan pohjoispuolelle oli laadittu kolme erillistä vaihtoehtoa, joista sen alueen puolustuksesta vastaava IV armeija-

<sup>47</sup> Tervasmäki, 79–81.

<sup>48</sup> Arimo, Reino (1987): Suomen puolustussuunnitelmat 1918–1939, Sotatieteen laitos, Helsinki, 295 ja KA T4888/4 kansiossa oleva diaarinumeroton pöytäkirja VK27 kuljetussuunnitelmien polttamisesta (pöytäkirjan mukaan ne oli laadittu juuri heinäkuussa 1927).

<sup>49</sup> Arimo (1987), 290.

<sup>50</sup> Arimo (1987), 373–377.

<sup>51</sup> Arimo (1987), 382.

<sup>52</sup> Tervasmäki, 82–85.

kunta valitsisi tilanteeseen sopivimman. Pohjois-Suomen ryhmälle ei laadittu lainkaan VK 2 -suunnitelmaa, vaan se toimisi aina VK 1 -suunnitelman mukaisesti. VK 1 -suunnitelmassa Pohjois-Suomen alueelle ryhmitetyt erilliset pataljoonat hyökkäisivät rajan yli Neuvostoliittoon ja valtaisivat sieltä alueita. Osa joukoista taistelisi sissitoiminnassa syvällä Itä-Karjalassa ja Muurmannin radalla.<sup>53</sup>

Karjalan kannaksella päävoimien liikekannallepano suojattaisiin suojajoukoilla, jotka perustuivat jo rauhan aikana olemassa oleviin ja pääosin lähelle toiminta-alueitaan ryhmitettyihin joukkoihin. Suojajoukkoja johti I Armeijakunnan esikunta ja ne jaettiin toiminta-alueen mukaan nimettyihin neljään ryhmään (muutamia pataljoonia ja erillisyyksiköitä), suoraan armeijakunnan johdossa oleviin joukkoihin (kaksi prikaatia) ja yleiseen reserviin (yksi prikaati).<sup>54</sup> Suojajoukkojen takana keskitettäisiin puolustukseen kenttäarmeija. Siihen kuuluivat suoraan ylipäällikön johdossa Karjalan kannaksella seuraavat joukot:

- II Armeijakunta, jossa
- 4. Divisioona
- 11. Divisioona
- 5. tai 6. Divisioona
- Polkupyöräpataljoona 5
- Raskaat patteristot 1 ja 3
  
- III Armeijakunta, jossa
- 8. Divisioona
- 5. tai 6. Divisioona
- Raskaat patteristot 2 ja 4
  
- 10. Divisioona ja sille alistettu polkupyöräpataljoona 6

Operaatioajatuksena oli, että II Armeijakunta ryhmittyy puolustukseen Suomenlahden ja Vuoksen välillä, III Armeijakunta keskitetään reserviksi II Armeijakunnan taakse ja 10. Divisioona asettuu puolustukseen Vuoksella, Suvannolla ja Taipaleenjoella.<sup>55</sup>

---

<sup>53</sup> Tervasmäki, 82–85.

<sup>54</sup> Arimo (1987), 395–297.

<sup>55</sup> Arimo (1987), 409–410.

Laatokan Karjalan puolustuksesta vastasi IV Armeijakunta. Se asetti suojajoukoikseen rajajoukoista perustetut Karjalan ryhmän (kolme pataljoonaa) ja Erillisen Pataljoonan 11. Pääjoukkoihin kuului Laatokan Karjalassa IV Armeijakunnan johdossa olevat seuraavat joukot:

- 12. Divisioona
- 13. Divisioona
- Polkupyöräpataljoona 7

Operaatioajatuksena oli toimia VK1 mukaan offensiivisesti, jos siihen oli edellytyksiä. Kuitenkin vuonna 1936 IV Armeijakunnalle käskytettiin myös kolme puolustuksellista vaihtoehtoa, jotka oli nimetty VK2a, VK2b ja VK2c. Niitä oli tarkoitus käyttää, jos VK1 ei tullut kyseeseen. Keskeisenä erona suunnitelmissa oli puolustusaseman sijainti, joka taas riippui siitä, kuinka pitkälle hyökkääjä oli päässyt etenemään ennen puolustajan pääjoukkojen saapumista. Puolustusasema oli itäisimmillään Koirinojalta (Laatokan rannalla) jotakuinkin suoraan pohjoiseen ja läntisimmillään Jänisjärveltä pohjoiseen aina Ilomantsin lähelle asti. Keskimäinen vaihtoehto sijoittui edellä mainittujen välille.<sup>56</sup>

Kun tarkastellaan puolustussuunnitelmien kehittymistä Suomessa sotien välisenä aikana, voidaan huomata, kuinka ne asteittain tarkentuivat ja kehittyvät suurin piirtein siihen muotoon, jossa niitä talvisodassa tarvittiin. Suunnitelmat olivat alussa suurpiirteisempiä, mutta 1930-luvulle tultaessa jo varsin ammattimaisesti laadittuja ja tarkkoja. Suunnitelmien tarkentuessa tarkennettiin myös niihin liittyviä kuljetussuunnitelmia. Kirjallisuuden perusteella voidaan todeta, että 1920- ja 1930-luvun puolustussuunnitelmien taustalla oli lähes itsestäänselvytenä ajatus rautateitse tapahtuvasta joukkojen keskittämisestä ja huoltamisesta. Varuskunnat oli jo Venäjän vallan aikana sijoitettu rautateiden läheisyyteen, eikä Suomen itsenäistyminen muuttanut tätä seikkaa mitenkään.

### 3.2 Rautatiekuljetukset osana puolustussuunnitelmia

Kuten edellä todettiin, tehtiin jo 1920-luvulla yleisesikunnassa runsaasti selvitystyötä puolustussuunnittelua varten<sup>57</sup>. Osana tätä yleisesikunta lähetti helmikuussa 1925 Rautatiehallituksen pääjohtajalle tiedoksi laatimansa rautatierakennusohjelman. Tämä asiakirja on 37 koneella kirjoitettua tekstisivua käsittävä muistio, jonka tekijää ei ole erikseen mainittu. Saatekirjeen allekirjoitti silloinen yleisesikunnan va. päällikkö everstiluutnantti Heinrichs. Muistio on laa-

<sup>56</sup> Arimo (1987), 437–440.

<sup>57</sup> Arimo (1987), 285.

dittu mielenkiintoisessa ajankohdassa, koska kuten edellä on kerrottu, tuolloin oli meneillään murrosvaihe puolustussuunnitelmissa (puolustusrevisiokomitean mietintö valmistui vuonna 1926 ja vuonna 1927 otettiin käyttöön uusi puolustussuunnitelma VK27). Rautatierakennusohjelmassa oli huomioitu sota sekä Venäjää että Ruotsia vastaan. Ruotsin vastaisen sodan puolustussuunnittelu lopetettiin laajamittaisemmin vasta muutamaa vuotta myöhemmin.<sup>58</sup>

Muistion otsikkona oli ”yleisesikunnan nykyinen rautatierakennusohjelma” ja siinä käytiin perusteellisesti läpi rautateiden merkitys Suomen puolustamiselle, jopa teknisten yksityiskohtien tarkkuudella. Erityisesti kannattaa panna merkille se, että kaikesta päätellen rautateillä katsottiin olevan erityinen merkitys maanpuolustukselle – olihan rautateiden suunnittelu kuitenkin kokonaisuudessaan toisen viraston vastuulla. Ilmeisen painavista syistä yleisesikunta katsoi kuitenkin välttämättömäksi laatia oman rautatierakennusohjelman, sen sijaan, että olisi tyytynyt antamaan lausunnon Rautatiehallituksen laatimaan esitykseen, kuten asia myöhemmin hoidettiin. Tämä rautatierakennusohjelma jäi siis mitä ilmeisimmin yleisesikunnan ainoaksi. Seuraavassa käydään läpi keskeisiä osia asiakirjasta historian tutkimuksen ja nykytiedon valossa.

Heti asiakirjan alussa on varsin perusteellista pohdintaa rautateiden merkityksestä sodankäynnille. Vedotaan jopa ulkomaiseen kirjallisuuteen: *”kenraali Bronsart von Schellendorff sanoo teoksessaan: ”Der Dienst des Generalstabes”: Jokaisen rautatieverkon laajennus merkitsee valtakunnan sotavoimien lisäystä”*. Todetaan jopa ykskantaan: *”Ilman rautateitä ei voida nykyään ollenkaan sotia”*. Rautateille asetetaan päätehtäväksi ”armeijan varustaminen” eli huoltokuljetukset ja ”joukkokuljetus”. Näiden perusteella arvioidaan vaatimuksia, jotka sodankäynti asettaa rautateille. Vaatimukset jaetaan rataverkon laajuuteen, sen teknisiin ominaisuuksiin ja sotilaskäyttöön liittyviksi. Nämä jaetaan edelleen hyvin yksityiskohtaisesti alakohtiin. Esimerkiksi teknisestä vaatimuksesta voidaan ottaa vaatimus *”yhtäläisesti rakennettu liikkuva kalusto”*, eli toisin sanoen eri rataosilla tulee voida liikennöidä samanlaisella kalustolla (ja vältetään näin aikaa vievät välikuormaukset).

Muistiossa myönnetään, että rautateitä ei toki rakenneta yksinomaan maanpuolustusta palvelemaan, vaan muut syyt ovat kuitenkin painavampia. Valtakunnan raha-asioista päättäviin pyritään vaikuttamaan toteamalla, että *”Jos kerran valtio pitää välttämättömänä uhrata useampia miljoonia markkoja vuodessa sotalaitoksen ylläpitoon, niin on sen myöskin huolehdittava*

<sup>58</sup> Yleisesikunnan rautatierakennusohjelma, diaari 21/II/25 sal, tulo 22470/33 KA. Asiakirja on siis säilynyt Rautatiehallituksen sotilastoimiston arkistossa.

*etteivät näin käytetyt rahamäärät mene hukkaan mahdollisesti vain siitä syystä, että sodan syttyessä sotalaitoksella ei ole käytettävänä tarpeellisia rautateitä armeijan nopeaa liikettä kannallepanoa, keskitystä, täydentämistä ja liikkuvaisuutta varten”. Edelleen todetaan, että ”...strategiset edut käyvät Suomen rautatieverkon yllämainitun laajentamisen kautta tähän suuntaan yhteen kaikkien kauppataloudellistenkin vaatimusten kanssa.”*

Muistiossa arvioidaan rataverkkoa strategiselta kannalta sekä sodassa Ruotsia että Venäjää vastaan. Tämän tutkimuksen osalta jälkimmäinen kiinnostaa luonnollisesti enemmän. Venäjän hyökkäysmahdollisuudet arvioidaan muistiossa kutakuinkin myöhempien puolustus suunnitelmien (VK27, VK1 ja VK2) tapaan: *”Päähyökkäys tulee siis tapahtumaan Karjalan kannaksella – eteneminen Karjalassa (siis Laatokan pohjoispuolella, kirjoittajan huomio) on vain sivuhyökkäys”*. Sotatoimia käydään muistiossa läpi hyvinkin yksityiskohtaisesti – etenkin ottaen huomioon, että kyseessä oli siviiliviranomaiselle lähetetty (toki erittäin salaiseksi merkitty) asiakirja.

Rataverkon riittävyys (tai kirjoittajan mielestä riittämättömyys) tehdään muistiossa selväksi tarkoilla laskelmilla. Muistiossa päädytäänkin vaatimaan lukuisien uusien rataosien rakentamista Venäjää vastaan käytävän sodan varalta. Näitä olivat Viipuri-Sortanlahti, Helsinki-Koria, Simola-Enso-Hiitola, Lahti-Mikkeli-Savonlinna-Matkaselkä, Varkaus-Joensuu, Viipuri-Pölläkkälä, Sortavala-Salmi, Leppäsyvä-Syskyjärvi-Koirinoja ja Mikkeli-Lappeenranta. Erityisesti Viipuri-Pölläkkälä radan rakentaminen perustellaan tarkasti ja rata siis toteutuikin myöhemmin Valkjärvelle saakka. Muita toteutuneita rataosia olivat Simola-Enso-Hiitola vuonna 1937 (tosin vain Vuoksenniskan kautta Antreaan), Varkaus-Joensuu vuonna 1940 (kulki Viinijärven kautta, otettiin epäviralliseen käyttöön juuri ennen talvisotaa syksyllä 1939) ja Leppäsyvä-Syskyjärvi-Koirinoja (toteutui Läskelästä-Uuksuun) vuonna 1933.<sup>59</sup> Erityisen merkillepantavaa on se, että muistiossa perustellaan rataosaa Lahti-Mikkeli-Savonlinna-Matkaselkä sen suurella hyödyllä koko yhteiskunnalle. Tämä siis vuonna 1925, kun samaa keskustelua käytiin myös 2000-luvun alussa ja joka johti sittemmin Kerava-Lahti oikoradan rakentamiseen. Kuten 1920-luvulla, ei 2000-luvun alussakaan päästy vielä toteuttamaan rataa Lahdesta pohjoiseen. Käytössä olevista lähteistä ei selviä, kuinka paljon yleisesikunnan vaatimukset todellisuudessa vaikuttivat edellä mainittujen rataosien rakentamiseen. Vain Valkjärven varuskuntaa palvelevan Viipuri-Pölläkkälä (-Valkjärvi) radan osalta vaikutus on kuitenkin selvä.

---

<sup>59</sup> Iltanen, 317, 344, 411.

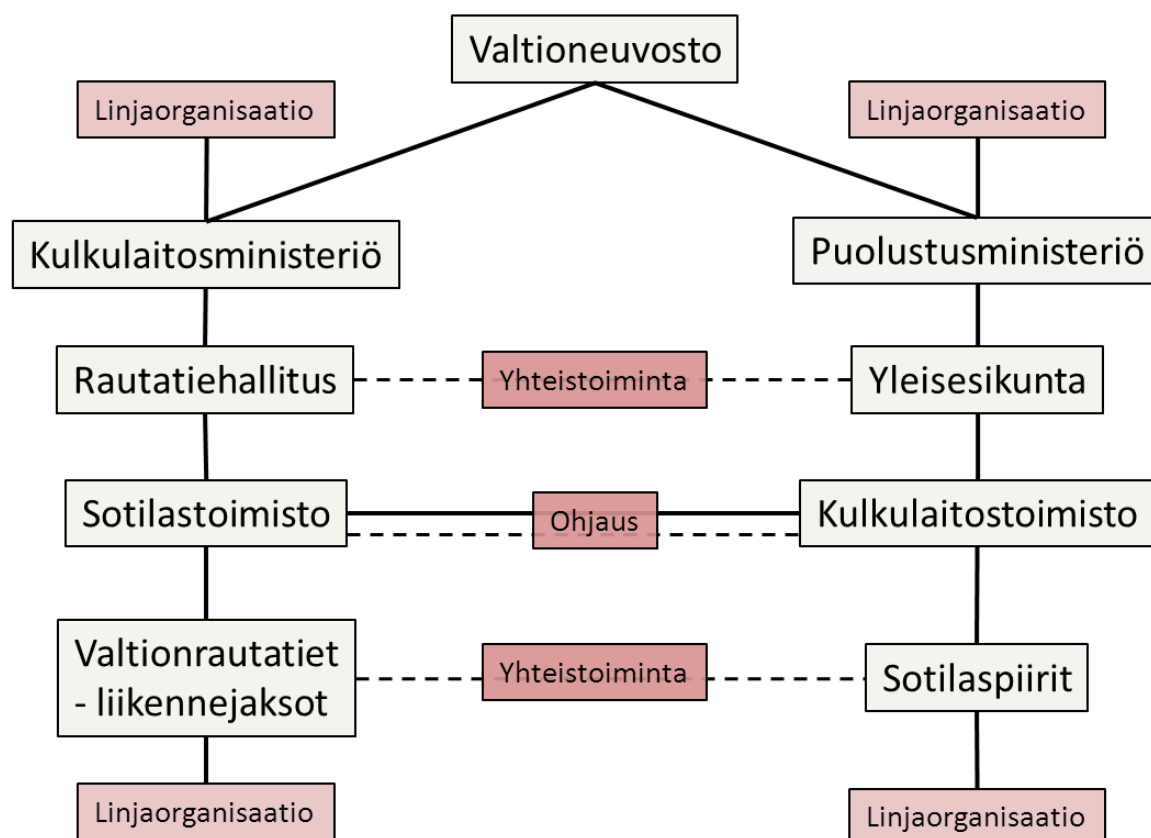
Kokonaisuutena voidaan todeta, että vuonna 1925 yleisesikunnan mielestä rataverkko oli monilta osin riittämätön vastaamaan Venäjän kanssa käytävän sodan tarpeita. Nykytiedon valossa tarkasteltuna useimmat ehdotetut uudet rataosat olivat epärealistisia ja niiden toteuttaminen oli taloudellisesti mahdotonta. Toisaalta useita muistiossa esitettyjä parannuksia rataverkkoon tehtiin. Se perustuivatko ne yleisesikunnan tahtoon, jää epäselväksi. Osa esitetyistä muutoksista toteutui vasta sotien jälkeen ja aivan muista syistä. Jälkikäteen voidaan todeta, että Suomen rataverkko riitti lopulta kuitenkin kohtuullisesti talvi- ja jatkosodan sille asettamiin vaatimuksiin, vaikka vaikeuksiakin kuljetusten toteuttamisessa ajoittain oli.<sup>60</sup>

---

<sup>60</sup> Iskanius, Markku (2004): Suomen kuljetusjärjestelmän kehitys toisen maailmansodan aikana – Siviili- ja sotilasviranomaiset kuljetusten johtajina, Edita, Helsinki, 341.

#### 4 YLEISESIKUNTA JA RAUTATIEHALLITUS RAUTATIEKULJETUSTEN SUUNNITTELIJOINA

Kuten edellä on todettu, rautatiekuljetuksilla oli keskeinen merkitys puolustussuunnitelmien toteuttamiselle. Rautatiekuljetusten johtamiseksi rauhan ja sodan aikana oli sotaväen yleisesikuntaan sen perustamisen yhteydessä muodostettu kuljetuksista vastannut osasto, vuodesta 1925 alkaen kulkulaitostoimisto. Tämä elin vastasi rautatiekuljetusten sotilaallisesta suunnittelusta.<sup>61</sup> Rautateitä hallinnoi Suomessa Rautatiehallitus, johon vuoden 1923 organisaatiouudistuksessa perustettiin liikenneosasto ja sen osaksi sotilaskuljetustoimisto. Yleisesikunta asetti toimiston johtajaksi yleisesikuntaupseerin.<sup>62</sup> Kuvassa 2 on esitetty puolustusvoimien ja rautatiehallinnon yhteistoimintasuhteet ennen yleisesikunnan uuden organisaation käyttöönottoa vuonna 1938. Seuraavassa tarkastellaan näiden elinten rooleja Suomen sotilaalliseen puolustamiseen liittyvien rautatiekuljetusten suunnittelussa.



Kuva 2: rautatiekuljetusten suunnittelun linjaorganisaatio, ohjaus- ja yhteistoimintasuhteet.

<sup>61</sup> Elfvengren, Eero (1997): Suomen yleisesikunnan organisaation synty ja vakiintuminen vuosina 1918–1925, Maanpuolustuskorkeakoulun historian laitoksen julkaisusarja 1, n:o 2, Helsinki, 193. Iskanus, 28.

<sup>62</sup> Rautatiehallituksen kirje YE:n Huolto- ja kulkulaitostoimistolle koskien sotilastoimiston esimiehen palkkausta, diaari 898/Op.4/1c, T4888/9, KA.

#### 4.1 Kulkulaitostoimisto teki rautatiekuljetussuunnitelmat

Kuten pienen maan puolustusvoimissa usein käy, on asioilla joskus tapana henkilöityä. Keskeinen henkilö sodan ajan rautatiekuljetusten suunnittelussa ennen talvisotaa oli eversti Carl-Gustav von Kraemer. von Kraemer syntyi Kuopiossa vuonna 1882. Hän opiskeli Suomen Kadettikoulussa Haminassa vuosina 1895–1902 ja palveli sen jälkeen keisarillisen Venäjän sota-voimissa. Asepalveluksesta hän erosi vuonna 1909, mutta kutsuttiin ensimmäisen maailmansodan syttymisen johdosta uudelleen Venäjän sotaväkeen 1915. Tällöin hänet sijoitettiin palvelemaan Pietarin-Moskovan sotilaskuljetuspiiriin ja hänen pitkä uransa sotilaana rautateillä sai alkunsa. von Kraemer suoritti asemakomendanttitutkinnon Pietarin-Moskovan sotilaskuljetuspiirin hallituksessa 25.3.1915 ja toimi asemakomendanttina Venäjällä 28.5.1915–8.1.1918. Tuolloin hankkimallaan kokemuksella hän sijoittui lähes heti Suomeen saavuttuaan puolustusvoimien kuljetusalan tehtäviin ja ylennettiin vuoden 1919 aikana ensin majuriksi ja sitten everstiluutnantiksi. Nopeaa urakehitystä voitaneen pitää osoituksena hänen ammattitaitoaan kohtaan osoitetusta luottamuksesta. Eversti von Kraemer toimi yleisesikunnan kulkulaitostoimiston virkaa tekevänä päällikkönä ja päällikkönä vuosina 1918–1937.<sup>63</sup>

Eversti von Kraemerin johdolla laadittiin 1920-luvun lopulla kattava suunnitelma Valtionrautateiden sodan ajan järjestelyistä. Sen tarkoituksena oli ennen kaikkea varmistaa puolustus-suunnitelman mukaisten rautatiekuljetusten suorittaminen. Tuolloisen sodan kuvan mukaan rautatiet ajateltiin jaettavan sotaseuturautateihin ja rauhaseuturautateihin. Sotilaiden oli tarkoitus johtaa sotaseuturautateita, rauhaseuturautateiden jäädessä Rautatiehallituksen vastuulle. Nämä järjestelyt hyväksyttiin 13.12.1930 Valtioneuvoston asetuksella. Talvella 1932 vahvistettiin lisäksi käyttöön rautatiekuljetuksia koskeva sotilaskuljetusohjesäännön 1. osa, joka oli kirjoitettu ohjesäännöksi sotaseuturautateiden johtamisesta ja rautatiekuljetuksista.<sup>64</sup>

Eversti evp Markku Iskaniuksen väitöskirjan mukaan rautateiden jakaminen sotilaiden ja siviilien johtamiin osiin sodan syttyessä oli erityisesti eversti von Kraemerin ajatus. Hän sai sekä kulkulaitosministeriön että Rautatiehallituksen vakuuttuneiksi ajatuksesta 1920- ja 1930-lukujen vaihteessa. Erityisesti Rautatiehallituksen taivuttaminen esityksen taakse oli osoitus

<sup>63</sup> von Kraemerin nimikirjanote, diaari 1650/5.7.47, 9195, KA ja Aalto L. J - Walldén J. S - Hämeen-Anttila Y. S. (toim.), (1929): Puolustusvoimiemme upseeristo 1929, Akateeminen kustannusosakeyhtiö, Helsinki, 221–222. Nimikirjanotteen viimeisenä merkintänä on seuraava lause: ”Ikärajan saavutettua reserviin siirtyessä lausui Yleisesikunnan päällikkö kiitoksensa ja tunnustuksensa 19 vuotta kestäneestä palveluksesta YE:n kulkulaitostoimiston päällikkönä puolustuslaitoksen hyväksi, mitä suurimmalla uutteruudella ja esimerkillisellä täsmällisyydellä suoritetusta työstä sekä omalla erikoisalalla osoitetusta suuresta asiantuntemuksesta.”

<sup>64</sup> Iskanius, 28.



von Kraemerin neuvottelutaidosta ja ilmeisesti myös hänen nauttimastaan arvostuksesta rautateiden asiantuntijana. Rautatiehallituksessa olisi kuitenkin tullut käsittää, ettei Suomen rataverkon jakaminen kahtia voinut olla toimiva ratkaisu. Todellisuudessa suunnitelmaa ei koskaan päästykään kokeilemaan, koska se kumottiin talvisodan alla lokakuussa 1939.<sup>65</sup> Tällöin hyväksyttiin käyttöön uusi ”Sotilaskuljetusohjesääntö. Määräyksiä sodanaikaa ja erikoisia olosuhteita varten”. Siinä sotilaiden rooliksi rautatiekuljetusten suunnittelussa jäi lähinnä kuljetusten tilaaminen.<sup>66</sup> Talvisodan kokemusten perusteella todettiin kuitenkin tämänkin ratkaisu epäonnistuneeksi ja toimintatapojen muuttamista jatkettiin.<sup>67</sup>

Sotaseurautatiet oli tarkoitus jakaa sotilaskuljetuspiireihin. Tähän liittyen eversti von Kraemer esitti Viipurin sotilaskuljetuspiirin päällikön tehtävän perustamista yleisesikunnan kulkulaitostoimistoon. Lisäksi Viipuriin olisi perustettu jo rauhan aikana asemakomendantin virka. Kansallisarkistossa säilyneistä dokumenteista ei selviä miten esitysten lopulta kävi, mutta ottaen huomioon, että kuljetusasioita hoiti toimistossa vain viisi ihmistä ja vuoden 1937 uudelleenorganisoinnissa virkoja edelleen vähennettiin, vaikuttaa epätodennäköiseltä että von Kraemerin esitykseen olisi suostuttu. Esitys on kuitenkin osoitus siitä tavasta, jolla von Kraemer yritti edistää suunnitelmaa rataverkon jakamisesta sodan syttyessä.<sup>68</sup>

Puolustusvoimain yleisesikunta vastasi puolustushallinnon osalta myös rautatiekuljetusten suunnittelusta ja valmistelusta sodan varalta. Tähän liittyen se osallistuiinkin aktiivisesti yhteiskunnan kuljetusolojen, erityisesti rautateiden, kehittämiseen 1920- ja 1930-luvuilla yhdessä Rautatiehallituksen kanssa. Yleisesikunta antoi Rautatiehallitukselle lausuntoja uusien ratalinjojen rakentamiseen tai vaikkapa uusien sivuraiteiden rakentamiseen liittyen. Vuonna 1925 yleisesikunnassa laadittiin jopa aiemmin käsitelty monisivuinen ja varsin perusteellinen rautatierakennussuunnitelma, joka lähetettiin myös Rautatiehallitukselle.<sup>69</sup> Tästä suunnitelmasta toteutuikin siis jo aiemmin mainittu Karjalan Kannaksen poikkirata Viipurista Valkjärvelle. Valtioneuvosto ja Rautatiehallitus päättivät, miten ne näitä lausuntoja huomioivat rakentamispäätöksiä tehdessään, mutta varsin usein sotilaalliset näkökannat siis huomioitiin suunnittelussa.<sup>70</sup>

<sup>65</sup> Iskanius, 28

<sup>66</sup> Tuhkanen, 10.

<sup>67</sup> Tuhkanen, 3. Tuhkanen toteaa jopa, että ”*edellinen ohjesääntö sen edellyttämine organisaatioineen olisi sittenkin ollut parempi kuin talvisodan aikana voimassa ollut*”.

<sup>68</sup> YE:n Kulkulaitostoimiston muistio sotilaskuljetuspiirin päällikön tehtävistä, 2.5.1926, diaari 50/II/2b sal, T4888/6, KA.

<sup>69</sup> YE:n rautatierakennussuunnitelma, diaari 21/II/25 sal 24.2.1925, tulo 22470/33, KA.

<sup>70</sup> Iskanius, 33. Esimerkkinä tästä yhteistyöstä voidaan pitää vaikkapa Viipuri-Valkjärvi -radan linjauksesta käytyä kirjeenvaihtoa Yleisesikunnan ja Rautatiehallituksen välillä. Rautatiehallitus esitti ratalinjan muuttamiseksi rakentamisen kannalta edullisempaan kohtaan maastossa (diaari 178/II/Aa-2a,

Yleisesikunnassa sodanaikaisen rautatieliikenteen suunnittelu kuului vuoteen 1937 saakka kulkulaitostoimiston vastuulle. Sotatilanteessa se olisi vuosien 1924 ja 1931 sodanajan päämajan perustamissuunnitelmien mukaan perustanut kuljetusosaston, johon olisivat kuuluneet rautatie-, maantie-, vesitie- ja kuljetusväline-toimistot.<sup>71</sup> Eversti von Kraemer yritti turhaan vuodesta 1925 alkaen laajentaa toimistonsa osastoksi. Tällöin se olisi ollut samassa kokoonpanossa rauhan ja sodan aikana. Ajatus oli edistyksellinen ja olisi toteutuessaan edesauttanut kuljetusten suunnittelua, sillä kulkulaitostoimistoa arvosteltiin 1930-luvulla siitä, että se keskittyi liikaa rautatiekuljetusten suunnitteluun, muiden kuljetusmuotojen jäädessä vähemmälle huomiolle.<sup>72</sup> Tämäkin toiminta kuvastaa osaltaan hyvin rautatiekuljetusten merkitystä maanpuolustukselle tuohon aikaan.

Puolustusvoimien ylintä johtoa organisoitiin uudelleen 1930-luvun lopulla. Tällöin kulkulaitostoimisto, joka oli aiemmin ollut suoraan yleisesikunnan päällikön johdossa, liitettiin osaksi operatiivista osastoa, sen toiseksi toimistoksi. Samalla sen nimi muutettiin huolto- ja kulkulaitostoimistoksi.<sup>73</sup> Toimistolle kuuluivat huoltosuunnitelman laatiminen, käsittely ja kehittäminen sekä operaatio ja huoltosuunnitelmien edellyttämien kuljetusten järjestely. Lisäksi se vastasi tilapäisesti liikekannallepanokuljetusten järjestelyistä, rauhanaikaisista sotilaskuljetuksista rautateillä, sotarautatiemuodostelmien koulutuksesta ja upseerien rautatiepalveluksesta. Nämä tilapäiset tehtävät oli tarkoitus myöhemmin siirtää Rautatiehallituksen sotilastoimistolle sen uudelleenorganisoinnin yhteydessä. Muutokseen liittyen yleisesikunta esitti vuonna 1939, että sotilastoimistoon osoitettaisiin lisää virkoja tehtävien hoitamiseksi. Tällöin rauhanaikaisia sotilaskuljetuksia koskevat asiat olisi voitu siirtää hoidettaviksi suoraan sotilastoimistossa ilman, että niitä olisi tarvinnut kierrättää yleisesikunnan kautta. Muutosta ei ehditty toteuttaa ennen talvisotaa.<sup>74</sup>

Ilmeisesti yleisesikunnan organisaatiomuutoksen takia eversti von Kraemer erosi palveluksesta 7.6.1937. Hän ei hyväksynyt toimistonsa siirtoa osaksi operatiivista osastoa, koska hänen ja operatiivisen toimiston johtajan, eversti A.F. Airon näkemykset toimiston asemasta ja tehtä-

---

T4888/7, KA). Yleisesikunnan päällikkö K. L. Oeschin antoi vastauksen, jonka mukaan alkuperäistä linjasta tulee ehdottomasti noudattaa (diaari 194/II/1a, T4888/7, KA). Näin tapahtuikin.

<sup>71</sup> Arimo (1986b), 216–217.

<sup>72</sup> Iskanius, 34. Kts. myös Elfvingren (1997), 208.

<sup>73</sup> Elfvingren, Eero (2000): Laajasta johtoesikunnasta Mannerheimin yleisesikunnaksi, Maanpuolustuskorkeakoulun sotahistorian laitoksen julkaisusarja 1, n:o 3, Helsinki, 76.

<sup>74</sup> YE:n OPOS kirje PLM:lle koskien sotilastoimiston virkojen lisäämistä, diaari 236/Op.4/39, tulo 22470/33, KA.

vistä erosivat suuresti toisistaan<sup>75</sup>. Myöhemmin von Kraemer toimi talvisodassa Päämajan huolto-osaston päällikkönä ja hoiti jatkosodassa erikoistehtäviä vuoteen 1942 saakka.<sup>76</sup>

Yleisesikunnan kulkulaitostoimisto ja sen seuraaja operatiivisessa osastossa olivat siis päävastuussa rautatiekuljetusten suunnittelussa sotien välisenä aikana. Koska suunnitteluvoimaa ei missään vaiheessa ollut kovin paljon<sup>77</sup>, voidaan toimistossa laadittuja työmäärältään suuria asiakirjoja ja suunnitelmia pitää merkittävinä saavutuksina. Jo pelkästään luvussa 6 esiteltävien operatiivisiin suunnitelmiin liittyvien rautatiekuljetussuunnitelmien laatiminen ja ylläpitäminen ilman tietoteknisiä apuvälineitä on ollut valtavan suuri työ. Lisäksi toimistoa työllistivät koulutusasiat ja rauhan ajan sotilaskuljetusten suunnittelu. Esimerkiksi pitkään toimistossa toimistoupseerina työskennellyt kapteeni Martti Minkkinen<sup>78</sup> teki raporteista päätellen lukuisia tarkastus- ja koulutuskäyntejä eri puolille Suomea lähes kuukausittain. Tuon ajan matkustusnopeuden huomioiden näihin matkoihinkin on kulunut paljon aikaa ja voimavaroja joka vuosi.

#### 4.2 Sotilastoimisto toimi yhdyssiteenä yleisesikunnan ja Rautatiehallituksen välillä

Kuten aiemmin todettiin, perustettiin vuoden 1923 uudelleenjärjestelyissä Rautatiehallitukseen sotilaskuljetuksia hoitamaan sotilastoimisto, joka sijoitettiin osaksi liikenneosastoa. Jo tätä ennen oli Rautatiehallituksessa ollut sotajoukkojen kuljetusosasto. Vuoteen 1932 saakka Rautatiehallitus vastasi sotilastoimiston päällikön palkkauksesta, vuodesta 1933 lähtien palkan maksoi puolustuslaitos.<sup>79</sup>

Sotilastoimisto toimi Rautatiehallituksessa kaikesta päätellen varsin itsenäisesti yleisesikunnan kulkulaitostoimiston ohjauksessa, ja vastasi sekä sotilaskuljetusten hoitamisesta rauhan

<sup>75</sup> Kraemerin kirjoittama perustelumuiotio sotavoimien kuljetuspäällikön virka-asemasta, diaari 815/II/H-3a, T4888/6, KA. Näkemys von Kraemerin eron syistä on esitetty Iskanuksen väitöskirjassa (kts. s. 28). Toisaalta Tuhkasen mukaan eron syynä oli säädetyn eroamisiän saavuttaminen (kts. s. 9).

<sup>76</sup> Iskanius, 28, 34

<sup>77</sup> Elfvingren (2000), 80.

<sup>78</sup> Minkkinen ylennettiin myöhemmin majuriksi ja nimitettiin 11.3.1940 sotarautatiemuodostelmien päälliköksi, (diaari 358/40/Huolto 2/sal, tulo 22470/33, KA). Tosin hänen nimikirjassaan ei ole merkintää tästä nimityksestä. Minkkinen toimi sotilasuransa loppuun saakka Puolustusvoimien kuljetusalan tehtävissä ja siirtyi reserviin everstinä PE:n Kuljetusosaston osastopäällikön virasta vuonna 1961 (Martti Minkisen ansioluettelo, diaari 290/62, 32075, KA).

<sup>79</sup> Mäkiö, 717–718. Ks. myös Rautatiehallituksen kirje yleisesikunnalle 30.9.1938, diaari 898/Op.4/1c T4888/12, KA. Kirjeessä selvitetään YE:lle, mihin palkkausluokkaan sotilastoimiston päällikkö tulisi Rautatiehallituksessa rinnastaa. Esityksen mukaan sotilastoimiston päällikkö rinnastettaisiin palkkauksessa I luokan liikennetarkastajaan, jolloin palkka olisi 63 000 tuolloista markkaa eli noin 22 000 € (vuoden 2012 hintatason mukaan laskettuna, lähde: Tilastokeskus).

aikana että sotilaalliseen varautumiseen liittyvästä suunnittelusta. Valitettavasti Kansallisarkistossa on säilynyt varsin vaatimaton määrä sotilastoimiston asiakirjoja sotienväliseltä ajalta. Säilyneiden kirjediaarien perusteella sotilastoimisto kävi muun muassa säännöllistä kirjeenvaihtoa yleisesikunnan kulkulaitostoimiston ja valvontatoimiston kanssa kuljetussuunnitelmista, sotarautatiemuodostelmiin määrättävistä reserviläisistä ja jopa siltojen vartioinnista liittyen ”talonpoikaimarsseihin” (nykyisin Lapuan liikkeenä tunnettuun toimintaan).<sup>80</sup> Samoin käytiin kirjeenvaihtoa Rautatiehallituksen muiden osastojen ja VR:n kanssa sotarautatiemuodostelmiin määrättävistä VR:n palveluksessa olevista henkilöistä<sup>81</sup>. Tästä valmistelutyöstä kerrotaan lisää esimerkkejä jäljempänä.

Varsin paljon voimavaroja näyttää vaatineen asemakomendanttikurssien (myöhemmin rautatieupseerikurssien) järjestäminen. Lisäksi vuonna 1936 järjestettiin useilla paikkakunnilla sotilaskoulutusta myös reserviupseereihin kuulumattomille Valtionrautateiden työntekijöille<sup>82</sup>. Valtionrautateiden liikennevirkamiesyhdistys oli aloitteellinen edellä mainittujen kurssien järjestämisessä<sup>83</sup>. Kursseja järjestettiin vuosina 1935–1936<sup>84</sup>. Vuoden 1937 kurssi peruttiin osallistujien vähäisen määrän vuoksi, mutta kursseja oli tarkoitus jatkaa vuonna 1938, jolloin yleisesikunta olisi järjestänyt kaksi kurssia. Ne jouduttiin kuitenkin siirtämään henkilöstön irtotusvaikeuksien vuoksi vuoden 1939 syksyyn, jolloin ne yleisen tilanteen johdosta jäivät pitämättä.<sup>85</sup>

Sotilastoimiston keskeisin rooli oli siis toimia yhdyssiteenä sotilasviranomaisten ja rautatieliikennettä hoitavien organisaatioiden välillä. Kuten edellisessä alaluvussa mainittiin, sotilastoimiston tehtäviä oli tarkoitus organisoida uudelleen yleisesikunnan organisaatiomuutoksen yhteydessä 1930-luvun lopulla. Tällöin sotilastoimiston vahvuutta olisi kasvatettu ja sille olisi

<sup>80</sup> Salaisen kirjediaarin viimeisellä sivulla on mm. merkintä, jonka mukaan sotarautatiemuodostelmien perustamista koskevat asiakirjat vuodelta 1938 ja sitä ennen on poltettu vuonna 1946 (Salainen kirjediaari Aa13 1.1.1924–31.12.1934, KA)

<sup>81</sup> Salainen kirjediaari Aa12 28.9.1932–1937 sotarautatiemuodostelmat, KA.

<sup>82</sup> Kursseilla oli noin 30 osallistujaa kurssipaikkakuntaa kohden ja niillä noudatettiin asemakomendanttikurssin ohjelmaa lyhennettynä. Kurssit olivat vapaaehtoisia, joten osallistujien oli käytettävä niihin vapaa-aikaa (vuosilomia), eikä niihin osallistumisesta maksettu päivärahaa. Majoitus oli ”rautateiden huoneissa tai makuuvaunuissa”. Paikkakunnat olivat Helsinki (2 kurssia), Lahti, Tampere, Seinäjoki, Oulu, Kuopio, Sortavala, Viipuri (2 kurssia), Kouvola. (diaari H.314 23.12.1935, tulo 22470/33, KA)

<sup>83</sup> YE:n kulkulaitostoimiston kirje Rautatiehallitukselle 19.12.1935. Se sisälsi muun muassa ohjeet kurssien järjestämisestä ja esimerkiksi kaluston varaamisesta (tulo 22470/33, KA).

<sup>84</sup> Luhtinen, Ilmo; Paavilainen Mauri (toim.), Suomen rautatieupseerikunta 1935–2005 (painopaikka ja -vuotta ei ilmoiteta), 9-14.

<sup>85</sup> Asemakomendanttikurssien toimeenpano vuonna 1936 (YE:n IV-toimiston määräys sotilaspiirien päälliköille henkilöiden määräämisestä kertausharjoitukseen em. kursseille 5.5.1936 (diaari 940/X). Asemakomendanttikurssien peruminen vuonna 1937, osallistujien vähälukuisuus (Sotilastoimiston kirje liikennejaksojen päälliköille 11.5.1937, diaari Y159/37). Asemakomendanttikurssien peruuttaminen v 1938, syy: harjoittelijoiden puute rautateillä (Sotilastoimiston päällikön kirje liikenneosaston johtajalle

annettu suurempi rooli varsinkin rutiininomaisten rauhan ajan sotilaskuljetusten johtamisessa. Ajatuksena olisi ollut, että sotilastoimisto toimii kuin pieni sotilaspiirin esikunta. Koska se vastaa sodan ajan rautatiemuodostelmien henkilöstön nimeämisestä, olisi luonnollista, että se vastaisi myös henkilöstön koulutuksesta. Muuttuneiden tehtävien myötä sotilastoimistoon olisi lisätty sotilasvirkoja siten, että sinne olisi ollut sijoitettuna ainakin toimistopäällikkö, toimistoesiupseeri ja toimistoupseeri. Suunnitelmaa ei kuitenkaan ehditty toteuttaa ennen talvisodan syttymistä.<sup>86</sup>

Aina eivät sotilaat osanneet toimia omien toimivaltuuksiensa puitteissa, vaan pyrkivät asioimaan rautatiekuljetuskysymyksissä suoraan VR:n henkilökunnan kanssa. Asiaan jouduttiin puuttumaan vuonna 1934, jolloin yleisesikunnan päällikön kenraalimajuri K. L. Oeschin allekirjoittamalla käskyllä kiellettiin sotilaspiirejä asioimasta rautatiekuljetuksiin liittyvissä asioissa asemapäälliköiden kanssa. Sen sijaan tuli kääntyä yleisesikunnan kulkulaitostoimiston puoleen, joka puolestaan hoiti rautatiekuljetusasiat sotilastoimiston kautta VR:lle. Samalla asiakirjalla sotilaspiireille tehtiin selväksi liikekannallepanokuljetusten suunnittelujärjestys. Käskyn mukaan Yleisesikunta oli laatinut kuljetussuunnitelmat, jotka oli jaettu sotilaspiireille ja rautateiden liikennejaksojen päälliköille. Liikennejaksojen päälliköt ”*suorittavat kuljetusten rautatieteknillisen valmistelun*” sotilastoimiston antamien ohjeiden mukaan. Kuljetussuunnitelmien ja rautateiden suunnitelmien perusteella sotilaspiirit laativat sitten yksityiskohtaiset kuormaussuunnitelmat. Sotilastoimisto ohjasi siis liikekannallepanokuljetusten valmistelua Valtionrautateilla ja yleisesikunnan kulkulaitostoimisto sotilaspiireissä.<sup>87</sup>

Yksi sotilastoimiston työtehtävistä oli hallinnoida Rautatiehallituksen ja Valtionrautateiden palveluksessa olevien reserviläisten sodan ajan sijoituksia. Tähän työhön liittyen se kävi ajoittain vilkastakin kirjeenvaihtoa Rautatiehallituksen muiden osastojen, Valtionrautateiden liikennejaksojen päälliköiden, yleisesikunnan ja sotilaspiirien kanssa. Pääsääntöisesti tarkoitus oli sijoittaa rautatieammattilaisia sodan ajan rautatiemuodostelmiin. Sotilastoimisto joutui myös ajoittain puuttumaan tilanteisiin, joissa rautatieammattilainen oli sijoitettu muualle sodan ajan tehtävään. Tällöin pyrittiin sijoitus purkamaan ja palauttamaan henkilö rautateiden käyttöön sodan aikana.<sup>88</sup>

---

10.2.1938 diaari 7.38.sal ja vastaus edelliseen, myöntävä (PLM kirje sotilastoimistolle tiedoksi 22.2.1938 diaari 163/II/2d). (Kaikki em. kirjeenvaihto kansiossa tulo 22470/33, KA)

<sup>86</sup> Elfvengren (2000), 160.

<sup>87</sup> Sotilaspiirien LKP-kuljetusten kuormaussuunnitelmien tarkastuskertomus 17.10.1934, diaari 173/II/sal, T4888/22, KA.

<sup>88</sup> RH sotilastoimiston kirjeet PLM:lle, diaarit 488/III 29.9.1936 ja H.10/39/X a.sal, tulo 22470/33, KA. Välillä liikettä tapahtui toiseenkin suuntaan. Niinpä talvisodan aikana eräs rautateille sijoitettu innokas

Vuoden 1938 aikana sotilastoimisto suoritti liikekannallepanoa koskevien asiakirjojen tarkastuksen kaikissa liikennejaksoissa. Tarkastuksessa liikennejaksojen päälliköt yhdessä paikallisen sotilaspiirin edustajien kanssa kävivät paikan päällä kaikilla liikekannallepanoon liittyvillä lastausasemilla toteamassa miten liikekannallepanoasiakirjojen säilytys oli järjestetty. Tarkastuksen tuloksista kertova raportti lähetettiin Puolustusministeriön järjestely- ja liikekannallepanotoimiston päällikölle vuoden 1939 keväällä.<sup>89</sup>

Sotilastoimisto piti yllä tietoja rautatieverkon sotilaskuljetuksiin liittyvien asemien kuormaus- ja purkamismahdollisuuksista. Kansallisarkistossa säilytettävässä sotilastoimiston arkistossa on säilynyt vuonna 1925 Puolustusministeriölle lähetetty kartasto asemien käytettävyydestä sotilaskuljetuksiin. Se on erittäin yksityiskohtainen, huolella laadittu ja piirroksia sisältävä asiakirja kaikista sotilaskäyttöön ajatelluista asemista. Jokaisen aseman kohdalla on tarkkaan eritelty raidemäärä ja kapasiteetti ja lisäksi selvitetty, mitä parannuksia tulee tehdä sotilaallisen käytön helpottamiseksi. Arkistotietojen perusteella ei selviä, mitä muutoksia asemilla tämän asiakirjan perusteella tehtiin.<sup>90</sup>

Sotilastoimistolla oli siis merkittävä rooli rautatiekuljetusten sodan ajan suunnittelussa. Siinä missä yleisesikunnan kulkulaitostoimisto vastasi kuljetussuunnitelmien laatimisesta siten, että ne oli sovitettu yhteen operatiivisten ja huoltosuunnitelmien kanssa, oli sotilastoimiston roolina viedä suunnitelmat käytäntöön Rautatiehallituksen alaisille toimijoille. Näitä olivat liikennejaksot, mutta vähemmässä määrin myös Rautatiehallituksen muut osastot ja Valtionrautateiden muu organisaatio. Sodan sattuessa pienestä sotilastoimistosta oli tarkoitus muodostaa sotarautatiehallitus, jolloin sitä olisi täydennetty lähinnä Rautatiehallituksen muilta osastoilta. Järjestelmä kuitenkin kumottiin ennen talvisodan syttymistä eikä sotarautatiehallitusta koskaan muodostettu.

#### 4.3 Esimerkkejä yleisesikunnan ja Rautatiehallituksen yhteistyöstä sodanajan rautatiekuljetusten suunnittelussa

Kokonaiskuvan saamiseksi yleisesikunnan kulkulaitostoimiston ja Rautatiehallituksen liikenneosaston sotilastoimiston välisestä yhteistyöstä on tarpeen ottaa esiin muutamia esimerkkejä.

---

suojeluskuntalainen pyysi päästä taistelutehtäviin. Sotilastoimisto suostui esitykseen (diaari H/26/m/Xb/henk, tulo 22470/33, KA.)

<sup>89</sup> RH sotilastoimiston tarkastuskertomus PLM:lle, diaari 13/39/sal, tulo 22470/36, KA.

<sup>90</sup> Kartasto sotilaskuljetuksiin käytettävistä liikennepaikoista, diaari 25/11/25, tulo 22470/33, KA.

Sota-arkistossa (nykyään osa Kansallisarkistoa) on säilynyt jonkin verran edellä mainittujen elinten välistä kirjeenvaihtoa sotien väliseltä ajalta. On huomattava, että virallisesti virastojen välillä asioidaan niiden johtajien allekirjoittamilla kirjeillä (tässä tapauksessa siis allekirjoittajina olivat yleisesikunnan päällikkö ja Rautatiehallituksen pääjohtaja). Käytännön valmistelutyön tekivät kuitenkin kulkulaitostoimisto ja sotilastoimisto.

Vuodelta 1935 on arkistossa säilynyt yleisesikunnan kulkulaitostoimiston ja Rautatiehallituksen sotilastoimiston välinen työsuunnitelma. Siihen on listattu kaikki vuoden 1934 loppuun mennessä tehdyt työt ja vuodesta 1935 jatkuvat työt. Työtehtävien osalta on listattu niiden arvioitu kesto ja nimetty suorittajat. Esimerkkinä voidaan mainita rautatiekuljetussuunnitelmien tarkentaminen, koska liikekannallepanon toimeenpanokäskeyssä oli tehty muutoksia joukkojen ajoneuvokokoonpanoon. Niinpä kuljetusjunien vaunutarve muuttui ja vastaavat muutokset tuli siirtää kuljetussuunnitelmiin. Työn kestoksi arvioitiin noin yksi kuukausi ja suorittajiksi nimettiin eversti von Kraemer ja kapteeni Minkkinen. Suuristöinen oli myös yhdellä lauseella kuvattu tehtävä, jonka mukaan *”rautatiekuljetuspiirien päälliköille ja asemakomendanteille on valmistettava käskyt ja ohjeet sekä piirrettävä heille tarvittavat grafiikat.”* Työn kestoksi arvioitiin noin kolme kuukautta ja tekijöiksi nimettiin edelleen von Kraemer ja Minkkinen.

Sotilastoimiston velvoitettiin laativan vuoden 1934 loppuun mennessä *”yksityiskohtaiset rautatietekniset lkp.kuljetussuunnitelmat”*, jotka oli jo saatu jaettua osalle liikennejaksoista ja saataisiin loppuun vuoden loppuun mennessä. Vuoden 1935 tammi-huhtikuun aikana sotilastoimistossa tuli tehdä *”keskityskuljetussuunnitelmien yksityiskohtainen rautatietekniset käsittely ja lopullinen veturi- ja vaunulaskelmien teko.”* Jatkuvana työnä olivat muun muassa luetteloiden pito rautateiden palveluksessa olevista reserviläisistä ja rauhanaikaiset kuljetukset. Sotilastoimiston töiden vastuuhenkilöiksi oli merkitty everstilutnantti Blom ja vt. liikennetarkastaja Aarnisalo, sekä joidenkin töiden osalta toimistossa työskennelleitä kirjureita. Työsuunnitelman perusteella sotilastoimiston käytettävissä oli tuolloin neljän henkilön työpanos.<sup>91</sup>

Vuonna 1935 yleisesikunnassa havaittiin tarve muuttaa radanrakennuskomppanioiden tehtäviä, kokoonpanoa ja nimeä. Yleisesikunnan päällikölle toimitettiin helmikuussa 1935 kulkulaitostoimiston laatima muistio, jossa ehdotettiin rautatierakennuskomppanioiden muuttamista radankorjauskomppanioiksi. Vielä saman kuukauden aikana yleisesikunta lähetti Rautatiehal-

<sup>91</sup> YE:n kulkulaitostoimistossa ja RH:n sotilastoimistossa suoritettavat työt ajalla lokak. 1934 – toukok. 1936, diaari 165/II/sal, T4888/9, KA

lituksen pääjohtajalle asiaa koskevan kirjeen, olihan pääosa mainittujen yksiköiden henkilöstöstä rautateiden palveluksessa jo rauhan aikana ja komppanioiden tehtävätkin liittyivät yksinomaan rautateiden toimintaan. Yleisesikunnan kulkulaitostoimisto laati maaliskuussa 1935 ehdotuksen uudesta organisaatiosta ja vielä saman kuukauden aikana Rautatiehallitus antoi lausuntonsa uudesta organisaatiosta. Samaisen maaliskuun 1935 aikana yleisesikunta lähetti Puolustusministeriölle pyynnön vahvistaa uusi organisaatio käyttöön otettavaksi. Yleisesikunta saattoikin lähettää 25.4.1935 Rautatiehallitukselle uusien radankorjauskomppanioiden kokoonpanot ja sijoituspaikat. Rautatiehallitus lähetti vielä vuoden 1935 aikana uusiin komppanioihin nimettävien rautatieläisten nimiluettelot yleisesikunnalle.

Radankorjauskomppanioiden kokoonpanon ja tehtävien muutos merkitsi myös muutostarpeita niille osoitettuun kalustoon. Tämäkin asia saatiin järjestykseen jo alkuvuonna 1936, kun komppanioiden määrävahvuiset kalustoluettelot hyväksyttiin käyttöön ja Rautatiehallitus pääsi varaamaan niille tarkoitettua kalustoa. Kaikkia radankorjauskomppanioiden perustamiseen liittyviä asioita hoiti Rautatiehallituksessa sotilastoimisto, joka siis laati myös Rautatiehallituksen lausunnot yleisesikunnan esityksiin. Edellä kuvattu tapahtumasarja on hyvä esimerkki siitä yhteistyöstä, jota yleisesikunnan ja Rautatiehallituksen välillä tehtiin ennen talvisotaa.<sup>92</sup> Yhteistyötä siis tehtiin paljon muutenkin kuin suoranaisesti sotilaskuljetuksiin liittyvissä asioissa.

---

<sup>92</sup> Kirjeenvaihto YE:n ja RH:n välillä radanrakennuskomppanioiden muuttamisesta radanrakennuskomppanioiksi, diaarit 21/II/sal, 38/II/sal/A-3b, 43/II/sal/A-3b, 51/II/sal/A-3b, 4/II/sal/A-3b, 32/II/sal/A-3b, 57/II/sal/A-3b ja 58/II/sal/A-3b, T4888/8-9, KA.



## 5 RAUTATIEKULJETUKSIA KÄSITTELEVÄT OHJESÄÄNNÖT JA OPPAAT

Ohjesäännöillä ja oppailla on kautta aikojen ollut keskeinen asema, kun yhdenmukaistetaan sotilaallista toimintaa. Varsin pian itsenäistymisen jälkeen aloitettiin Suomessakin ohjesääntötuotanto. Kuljetusten merkitys sotilaallisen toiminnan mahdollistajana laajassa ja harvaan asutussa maassa käy selvästi ilmi siitä, että jo kolme vuotta itsenäistymisen jälkeen ilmestyi ensimmäinen kuljetuksia koskeva ohjesääntö, Etappipalvelusohjesääntö vuodelta 1920. Se korvattiin uudella jo kahden vuoden kuluttua (Etappipalvelusohjesääntö (Et. O.) 1922) ja Ohjesääntö sotaväen ja sotaväentavaran kuljetuksille rautateitse sekä siihen liittyvällä asiakirjalla Lisämääräyksiä ohjesääntöön sotaväen ja sotaväentavaran kuljetuksille rautateitse. Vuonna 1932 vahvistettiin käyttöön aiemmin mainittu Sotilaskuljetusohjesäännön 1. osa (rautatiekuljetukset) ja Sotilaskuljetusohjesääntö: Erikoismääräyksiä sodanaikaa varten, jotka korvasivat Ohjesäännön sotaväen ja sotaväentavaran kuljetuksille rautateitse 1922. Molempien edellä mainittujen ohjesääntöjen keskeisenä sisältönä oli sotaväen rautatiekuljetusten ohjeistaminen. Lisäksi vuonna 1935 ilmestyi kuljetuksenjohtajan käsikirja.

Tässä luvussa selvitetään tarkemmin millaisia edellä mainitut ohjesäännöt ja oppaat olivat ja ennen kaikkea miten niissä käskettiin toteuttaa rautatiekuljetusten suunnittelu. Liikkeelle lähdetään tarkastelemalla, mitä kenttäohjesäännöissä käsketään rautatiekuljetuksista ja niiden toteutuksesta. Koska tämän tutkimuksen tarkoituksena on selvittää kuljetussuunnitelmia, joilla Suomi lähti talvisotaan, keskitytään tässä luvussa tarkastelemaan erityisesti niitä ohjesääntöjä, joita noudatettiin talvisotaa edeltävässä puolustussuunnittelussa. Tällä perusteella rajataan myös lokakuussa 1939 voimaan astunut uusi sotilaskuljetusohjesääntö tämän käsittelyn ulkopuolelle.

### 5.1 Kenttäohjesääntö, yleinen osa (1931) ja Kenttäohjesääntö III (1934)

Vuoden 1931 kenttäohjesäännön yleisessä osassa annettiin yksityiskohtaisia määräyksiä liikenneyhteyksien hallinnollisesta jaosta sodan aikana. Kuten jo aiemmin on tullut esille, oli rautatiet tarkoitus jakaa sotaseuturautateihin ja rauhanseuturautateihin<sup>93</sup>. Ajatuksena oli siis jotakuinkin se, että koska rautateillä on keskeinen merkitys kuljetuksille, ne otetaan sotatoimi-alueella suoraan puolustusvoimien johtoon ja niitä johtamaan perustetaan erillinen sotarauta-

<sup>93</sup> Jako mainitaan jo 1920-luvun alun Etappipalvelusohjesäännöissä.

tiehallitus. Varsinainen Rautatiehallitus jää sitten johtamaan selustan eli rauhanseuturautateiden liikennettä.<sup>94</sup> Kuten Markku Iskanius väitöskirjassaan toteaa, ratkaisu ei ollut toimeenpanokelpoinen. Niinpä tämä suunnitelma kumottiin lokakuussa 1939, juuri sodan kynnyksellä, ja päävastuu rautatiekuljetuksissa jäi poikkeusoloissakin Rautatiehallitukselle.<sup>95</sup> Rautatiekuljetukset suunniteltiin kuitenkin 1920- ja 1930-luvuilla voimassa olevien ohjesääntöjen mukaan, joten on tarpeen tarkastella, mitä rautatiekuljetuksista ohjesäännöissä käskettiin.

Liikenneyhteyksien – erityisesti rautateiden – merkitys sodankäynnille maailmansotien välisenä aikana käy hyvin selväksi, kun perehtyy 1930-luvun suomalaisiin kenttäohjesääntöihin. Yleisessä osassa vuodelta 1931 on kaikkiaan 80 tekstisivua, joista kuljetuksille on omistettu 23 sivua, näistä pääosa rautatiekuljetuksille. Liikenneyhteyksiä koskevan luvun alussa todetaan mm. että *”Rautatiet ovat tehokkaimmat sodankäyntiä palvelevista liikenneteistä. Niiden avulla kuljetetaan nopeasti ja varmasti suuria joukkoja ja tarvikemääriä pitkiä matkoja.”* Rautateille asetettavat kuljetustehtävät ryhmitellään liikekannallepanokuljetuksiin, keskityskuljetuksiin, huoltokuljetuksiin, ryhmityskuljetuksiin ja pakkotyhjentämiskuljetuksiin. Vesiteiden todetaan täydentävän rautateitä ja teiden täydentävän rauta- ja vesiteitä. Maantiekuljetukset nähtiin siis luonteeltaan muita kuljetusmuotoja täydentävinä.<sup>96</sup>

Edellä mainittiin sotaseuturautatiet. Niiden ohjesääntö toteaa olevan *”päämajan välittömässä käytössä ja valvonnassa. Niiden toimintaa ohjaa sotavoimien kuljetuspäällikkö, apunaan sotarautatiehallitus, jonka päällikkö hän on.”* Edelleen todetaan, että sotarautatiehallitus *”johtaa sotarautateiden hallintoa ja hoitoa, järjestää liikenteen sekä valvoo sen suoritusta. Näitä tehtäviä varten on sotarautatiehallituksen käytettävänä rautatien rauhanaikainen henkilökunta, teknilliset laitokset, liikkuva kalusto sekä erikoisia sodanaikaisia joukkoja, kuten rautatie-liikenne- ja rakennuskomppanioita sekä korjausjunia.”*<sup>97</sup> Kuitenkaan ohjesäännössä – tai missään muuallakaan – ei kerrota, miten liikkuva kalusto ja ”teknilliset laitokset” jaetaan rautatiehallituksen ja sotarautatiehallituksen johtoon. Näin ollen on ymmärrettävää, että tästä järjestelystä luovuttiin ennen talvisodan alkua. Mutta rautatiekuljetukset siis suunniteltiin näiden ohjeiden mukaan 1920- ja 1930-luvuilla.

<sup>94</sup> Yleisesikunta (1931): Kenttäohjesääntö – Yleinen osa, Otava, Helsinki, 54–55.

<sup>95</sup> Iskanius, 44.

<sup>96</sup> Yleisesikunta (1931), 49–52.

<sup>97</sup> Yleisesikunta (1931), 55

Kenttäohjesääntö III vuodelta 1934 käsittelee kenttäarmeijan huoltoa. Rautatiekuljetukset käsitellään lyhyesti ja lähinnä viitataan jo aiemmin mainittuun kenttäohjesäännön yleiseen osaan ja jäljempänä esiteltävään Sotilaskuljetusohjesäännön I osaan (rautatiet).

Johtopäätöksenä 1930-luvun kenttäohjesäännöistä voidaan todeta, että niissä rautatiekuljetuksilla oli keskeinen merkitys sotatoimien onnistumiselle. Tämän takia rautatiet ajateltiin otettavan sotilasviranomaisten johtoon tai valvontaan koko maassa. Rataverkko oli tarkoitus jakaa sotilaiden ja siviilien johtamiin osiin. Päävastuu rautatiekuljetusten suunnittelussa oli yleisesikunnalla (kulkulaitostoimistolla), joka antoi ohjeet kuljetuksista rautatiehallituksen liikenneosaston sotilastoimiston kautta toimeenpantaviksi.

## 5.2 Kuljetusohjesäännöt 1920- ja 1930-luvuilla

Etappipalveluksella tarkoitettiin huollon kuljetusten järjestämistä kotiseudulta varsinkin vieralla maaperällä taistelevaan kenttäarmeijaan. Kuten aiemmin kerrottiin, vahvistettiin 1920-luvun alussa käyttöön etappipalvelusohjesääntö, joka uusittiin heti vuonna 1922. Itsenäisen Suomen puolustusvoimien ensimmäisiin toimenpiteisiin kuului siis huollon ja kuljetusten järjestelyt sotatilanteessa.<sup>98</sup> Kuten etappilaitoksen vierasperäinen nimi kertoo, otettiin tässäkin asiassa aluksi mallia ulkomailta. Seuraavassa on lyhyt esittely huollon kuljetusten toteuttamisesta 1920-luvun mallin mukaan.

Ajatuksena oli huoltaa kenttäarmeijaa erityisten etappilinjojen avulla. Näistä etappipalvelusohjesäännössä mainitaan, että ”*etappilinjoja ovat rautatiet, maantiet ja vesitiet. Ensisijassa käytetään etappilinjoina rautateitä. Maanteitä ja vesiteitä käytetään etappilinjoina rautateiden kuljetuskyvyn osottautuessa riittämättömäksi etappipalvelukseen ja myös silloin, kun joukko-osastot ovat poistuneet niin kauas rautatielinjasta, etteivät ne omilla kuljetusajoneuvoillaan voi noutaa tarvikkeitaan.*” Edelleen todetaan, että etappialuetta on sotatoimialueen ja kotiseudun välinen alue. Etappilinjat päättyvät etappipääteasemiin ja joukot noutavat huollon niistä tai etappilinjan varrella olevista jakelupaikoista.<sup>99</sup> Kyseessä oli nykyajan näkökulmasta tarkasteltuna suurvaltojen laajojen rintamien ja suurten sotatoimien tarpeisiin sopiva kuljetusjärjestelmä, jonka soveltuvuus Suomen oloihin oli kyseenalainen.

<sup>98</sup> Puolustusministeriö (1922a): Etappipalvelusohjesääntö, Helsinki, 7.

<sup>99</sup> Puolustusministeriö (1922a), 7-8.

Niin ikään vuonna 1922 julkaistiin ohjesääntö sotaväen ja sotaväentavaran kuljetuksille rautateitse. Sen alkuosassa annettiin yksityiskohtaiset ohjeet sotilasosastojen, yksittäisten sotilaiden ja materiaalin kuljettamisesta rautateitse. On ilmeistä, että tämän ohjesäännön tarve oli sidoksissa rautateiden keskeiseen asemaan kaikessa kuljetustoiminnassa tuohon aikaan. Sotaväenkin oli turvauduttava rautatiekuljetuksiin kaikessa toiminnassaan myös rauhan aikana. Ohjesääntö antoi yksityiskohtaiset ohjeet, miten tuli toimia lähetettiinpä rautateitse toisella paikkakunnalla sijaitsevaan varuskuntaan sitten yksittäinen sotilas, sotilasosasto tai materiaali-<sup>100</sup>lieriä.

Ohjesäännön neljännessä luvussa annettiin määräykset sota-aikaa varten. Niiden mukaan yleisesikunta laatii suunnitelmat liikekannallepanoa ja keskityksiä varten ja toimittaa ne myös rautatiehallitukselle. Rautatiehallituksen on *”jo rauhanaikana ryhdyttävä sekä valtion että yksityisillä radoilla kaikkiin suunnitelmien aiheuttamiin valmistaviin töihin. Näihin kuuluu kuljetussuunnitelmien yksityiskohtainen rautatieteknillinen käsittely, kuormaus ja purkaussiltojen rakentaminen, ratapihojen laajentaminen, riittävän vaunusisustusten hankkiminen, y. m.”* Varsin mittavia velvoitteita siis. Rautatiehallituksen tuli ilmoittaa yleisesikunnalle mikäli suunnitelmiin pitää tehdä muutoksia *”rautatieteknillisistä syistä”*.<sup>101</sup> Yleisesikunnan ja rautatiehallituksen vastuut suunnittelussa käskettiin siis tässä ohjesäännössä kohtuullisen selvästi.

Jo kahdeksan vuoden kuluttua edellä mainitun ohjesäännön astumisesta voimaan, se korvattiin uudella Sotilaskuljetusohjesääntö I osa rautatiet -ohjesäännöllä. Ohjesäännön pääsisältönä olivat lähinnä rauhanaikaisten rautatiekuljetusten yksityiskohtaiset järjestelyt. Ohjesäännössä annettiin yksityiskohtaiset ohjeet mm. kuljetusten tilaamisesta, niiden johtamisesta, junien ja vaunujen kuormaamisesta, ja niin edelleen. Yleisesikunnan ja rautatiehallituksen yhteistoimintaa ei edellisen ohjesäännön tapaan käsitelty lainkaan.<sup>102</sup> Ilmeisesti samaan aikaan voimaan astuneen Kenttäohjesäännön yleisen osan määräykset tästä asiasta katsottiin riittäviksi.

Vuonna 1935 julkaistiin eversti Carl-Gustav von Kraemerin kirjoittama Kuljetuksenjohtajan käsikirja. Se oli lähinnä käytännönläheinen tiivistelmä edellä esitellystä ohjesäännöstä täydennettynä ohjeilla vesikuljetuksista ja kuljetusten ilmatorjunnasta. Kuljetusten suunnittelusta ei käsikirjassa kuitenkaan annettu mitään ohjeita.<sup>103</sup>

<sup>100</sup> Puolustusministeriö (1922b), Ohjesääntö sotaväen ja sotaväentavaran kuljetuksille rautateitse, Helsinki, 7-8.

<sup>101</sup> Puolustusministeriö, (1922b), 98-99.

<sup>102</sup> Valtioneuvosto (1930): Sotilaskuljetusohjesääntö, Helsinki.

Kokonaisuutena voidaan todeta, että kuljetusalan ohjesäännöt kehittyivät monilta osin 1920-luvulta 1930-luvulle tultaessa. Vierasperäisestä etappilaitoksesta luovuttiin ja kuljetuksista annettiin yksityiskohtaiset ohjeet, joita oli tarkoitus noudattaa sekä rauhan että sodan aikana. Kuljetusalan ohjesäännöissä on selvästi nähtävissä rautateiden keskeinen merkitys kuljetusmuotona, niin rauhan kuin sodankin aikana.

---

<sup>103</sup> von Kraemer, Carl Gustav (1935): Kuljetuksenjohtajan käsikirja, Otava, Helsinki.

## 6 VK1 JA VK2 PUOLUSTUSSUUNNITELMIEN KESKITYSKULJETUSSUUNNITELMAT VUOSILTA 1934–1936

Kansallisarkistossa on säilynyt aiemmin mainittujen VK1 ja VK2 puolustussuunnitelmien keskityskuljetussuunnitelmat 1930-luvun puolivälistä. Tätä vanhempia kuljetussuunnitelmia ei joko ole tehty lainkaan tai ne on poltettu (VK27 puolustussuunnitelmaan liittyvien kuljetussuunnitelmien osalta arkistosta löytyykin diaaritieto, jonka mukaan ne on laadittu heinäkuussa 1927 ja hävitetty polttamalla 26.5.1932). Seuraavassa tarkastellaan arkistotietojen perusteella, millaisia VK1 ja VK2 puolustussuunnitelmien kuljetussuunnitelmat olivat, miten ne oli laadittu ja miten niitä käytettiin.

Kuten on aiemmin tullut esille, kuljetussuunnitelmat laadittiin yleisesikunnan kulkulaitostoitamisessa. Ne kirjoitettiin puhtaaksi valmiille, suurikokoisille lomakkeille (”lakanoille”). Suunnitelma oli muodoltaan suurikokoinen taulukko, jonka vaakariveille oli kirjattu tiedot jokaisesta keskityskuljetuksen junasta. Pystysarakkeissa oli seuraavat tiedot:

- Joukko-osasto,
- kuljetuksen numero,
- kuormausaika,
- lähtöasema ja –aika,
- kuljetettava henkilöstö ja kalusto eriteltynä (useita sarakkeita),
- tarvittava vaunusto vaunutyyppin tarkkuudella (useita sarakkeita),
- vaunumäärä yhteensä,
- määräasema ja saapumisaika sekä
- huomautuksia.

Kuljetussuunnitelmia oli laadittu omiksi suunnitelmikseen seuraaville joukoille:

- huoltokuljetukset (VK1 ja VK2)
- Kannaksen suojajoukkojen keskityssuunnitelma talvi
- Kannaksen suojajoukkojen keskityssuunnitelma kesä
- IIAK:n keskityssuunnitelma
- IIIAK:n keskityssuunnitelma
- IVAK:n keskityssuunnitelma
- Päämajan ja sen alaisten joukkojen keskityssuunnitelma

Suunnitelmat oli laadittu siten, että niistä ilmeni kaikkien joukkojen kuljetus rautateitse perustamispaikkakunnalta keskitysalueelle. Sekä VK1-suunnitelman että VK2-suunnitelman kuljetukset oli tehty samalle lomakkeelle lisäämällä siihen VK2 mukaiset määräasemat joko huo-

mautussarakkeeseen tai erilliselle liuskalle, joka oli niitattu suunnitelman osaksi. Perustamispaikathan olivat molemmissa suunnitelmissa samat ja eroja oli vain joukkojen keskitysalueissa (VK1-suunnitelmassa lähtökohtaisesti hyökkäysryhmitys ja VK2-suunnitelmassa puolustusryhmitys).<sup>104</sup>

Laadittuaan yllä esiteltyt kuljetussuunnitelmat, yleisesikunta lähetti ne sotilaspiireille kuormaussuunnitelmien tekoa varten ja Rautatiehallituksen sotilastoimiston kautta liikennejaksojen päälliköille ”rautatieteknillistä valmistelua” varten. Laadittuaan yksityiskohtaiset kuormaussuunnitelmat, sotilaspiirit lähettivät ne yleisesikuntaan, jossa kulkulaitostoimisto tarkasti ne. Tarkastuksista kirjoitettiin tarkastuskertomus, jonka oli allekirjoittanut yleisesikunnan päällikkö, kenraalimajuri K. L. Oesch ja varmentanut (ja todennäköisesti laatinut) Kulkulaitostoimiston päällikkö, eversti von Kraemer.

Kertomuksessa oli muun muassa seuraavia havaintoja: Kuormaukseen oli pääsääntöisesti varattu riittävästi aikaa. Joissakin sotilaspiireissä oli tehty kuormaussuunnitelma, jossa juna kuormataan kolmiraiteisella ratapihalla yhden raiteen yli. Tarkastuskertomuksessa huomautettiin kuitenkin, ettei se käynyt päinsä, koska samalla estettiin junakohtausten toteuttaminen kyseisellä ratapihalla. Osassa suunnitelmia oli kuormaus suunniteltu tehtäväksi junaa syöttämällä eli siten, että siinä tarvitaan veturia koko kuormauksen ajan. Tämän todettiin kuitenkin olevan mahdotonta. Lisäksi todettiin, että ”*sitovasti on lkp.kuljetusten kuormauspaikkoja rauhan aikana mahdoton kiinnilyöä, sillä tilanne asemilla riippuu siksi suuresti silloin vallitsevasta liikenteestä.*” Sotilaspiirit velvoitettiin ottamaan huomioon, että lastauspaikka voi olla eri kuin suunnitelmassa mainittu.<sup>105</sup>

Mitä sitten oli aiemmin mainittu keskityskuljetusten ”rautatieteknillinen valmistelu”? Sotilastoimistossa laadittiin edellä mainittujen kuljetussuunnitelmien perusteella ensin graafiset aikataulut, joiden perusteella voitiin antaa tarkentavat ohjeet liikennejaksojen päälliköille. Tämän jälkeen laadittiin varsinaiset aikataulut, jotka painettiin valmiiksi liikekannallepanoa varten. Lopuksi laadittiin vielä aikataulut veturinkuljettajia varten.<sup>106</sup>

<sup>104</sup> Kuljetussuunnitelmia säilytetään KA:ssa T4888/4 ja T4888/5 kansiossa. Huoltokuljetukset 21.1.1934 diaari 9/II/H/03, Kannaksen suojajoukkojen keskityssuunnitelma talvi 19.11.1935 diaari 168/II/01/T, Kannaksen suojajoukkojen keskityssuunnitelma kesä 19.11.1935 diaari 168/II/01/K, IIAK:n keskityssuunnitelma 1.3.1934 diaari 9/II/AII/03, IIIAK:n keskityssuunnitelma 1.3.1934 diaari 9/II/AIII/03, IVAK:n keskityssuunnitelma 20.1.1934 diaari 9/II/AIV/03, Päämajan ja sen al. joukkojen keskityssuunnitelma 19.6.1936 diaari 9/II/P/03.

<sup>105</sup> Sotilaspiirien LKP-kuljetusten kuormaussuunnitelmien tarkastuskertomus 17.10.1934, diaari 173/II/sal, T4888/22, KA.

<sup>106</sup> RH:n sotilastoimiston kirje RH:n liikenneosaston johtajalle 1. lk:n kirjurin viran perustamisesta sotilastoimistoon, diaari Y.64/39/I d, tulo 22470/33, KA.

## 7 YHDISTELMÄ

Tämän tutkimuksen pääkysymyksenä oli millaisia rautatiekuljetusten toimeenpanosuunnitelmia ja ohjesääntöjä niiden tekemiseksi laadittiin Rautatiehallituksessa ja yleisesikunnassa ennen talvisotaa. Työn avulla pyrittiin selvittämään, millaisilla rautatiekuljetusten toimeenpanosuunnitelmilla lähdettiin talvisotaan; miten suunnitelmat laadittiin, kuka niitä laati ja mitä niiden tekemiseen liittyi. Oleellista oli selvittää millainen rautatiekuljetusjärjestelmä Suomessa oli 1920- ja 1930-luvuilla, ja etenkin millaisia sen sotilaalliset käyttömahdollisuudet olivat. Keskeisinä lähteinä tutkimuksessa olivat yleisesikunnan kulkulaitostoimiston ja Rautatiehallituksen sotilastoimiston arkistot. Lisäksi tutkimusta taustoitettiin aiemmin julkaistujen tutkimusten sekä sota- ja rautatiehistoriallisen kirjallisuuden avulla.

Rautateiden rakentaminen alkoi Suomessa 1850-luvun lopulla. Ensimmäinen rautatieyhteys Helsingistä Hämeenlinnaan avattiin liikenteelle vuonna 1862. Sen jälkeen rataverkkoa alettiin voimakkaasti laajentaa. Siten Suomen itsenäistyessä vuonna 1917 rataverkko kattoi jo maan tiheimmin asutut alueet ja sitä laajennettiin edelleen voimakkaasti. Suuriruhtinaskunnan aikana rataverkon kehittämistä oli ohjattu Venäjän Keisarin hovista, mutta maan itsenäistyttyä rataverkon kehitys suunniteltiin luonnollisesti palvelemaan vain Suomen kuljetustarpeita. Rautateiden alkuaajoista lähtien niitä oli käytetty myös sotilaallisiin kuljetustarpeisiin; juuri ennen ensimmäistä maailmansotaa valmistuivat venäläiset varuskunnat useiden tärkeiden rautatien risteysasemien läheisyyteen. Suomen itsenäistyttyä huomioitiin myös puolustusvoimien tarpeita, kun rataverkkoa kehitettiin. Yleisesikunta laati jopa oman rautatierakennusohjelman vuonna 1925. Johtopäätöksinä voidaan todeta, että maan puolustamisen kannalta rautatiekuljetukset olivat aivan keskeisessä asemassa. Yleisesikunnan kulkulaitostoimistoa johti Venäjällä rautatieasioihin perehtynyt upseeri, eversti von Kraemer, mikä ei voinut olla vaikuttamatta asioiden saamiin painotuksiin kuljetuksia suunniteltaessa. Rautatiekuljetuksilla oli niissä keskeinen asema.

Rataverkkoa liikennöitiin 1920- ja 1930-luvuilla hyvin yksinkertaisilla menetelmillä. Keskeisessä asemassa olivat aikataulut, joiden mukaan junia operoitiin. Erilaisia mekaanisia asenlaitteita ja niihin liittyviä opastimia oli vain suurimmilla asemilla. Pienemmillä liikennepaikoilla oli usein vain hyvin yksinkertaiset opastinjärjestelyt. Toisaalta useimmat pienetkin liikennepaikat olivat miehitettyjä. Näin ollen aikatauluilla oli keskeinen merkitys junien turvallisuudelle kululle. Liikennöinti perustui paljolti Valtionrautateiden henkilökunnan suureen määrään; vuonna 1939 rautateilla oli palveluksessa noin 32 000 henkeä. Toisaalta yksinkertaisuus



ja suuri henkilöstömäärä lisäsivät rautateiden sietokykyä poikkeustilanteissa. Voidaan todeta, että huolellisella etukäteen tehdyllä suunnittelulla oli keskeinen merkitys liikekannallepanoon liittyvien keskityskuljetusten onnistumiselle. Tämä puolestaan johti tarkkojen ja yksityiskoh- taisten rautatiekuljetussuunnitelmien laatimiseen yleisesikunnan ja Rautatiehallituksen yhteis- työnä.

Suomen puolustamiseksi ulkoapäin tulevaa hyökkäystä vastaan alettiin laatia puolustussuun- nitelmia heti vapaussodan päätyttyä vuonna 1918. Alkuun niitä laadittiin sekä Ruotsin että Venäjän, myöhemmin Neuvostoliiton, hyökkäyksen varalta, mutta 1920-luvun lopulla Ruotsin suunnalta ei katsottu enää aiheutuvan hyökkäysuhkaa Suomeen. Alusta lähtien laadittiin sekä puolustuksellisia että hyökkäyksellisiä suunnitelmia Neuvostoliiton hyökkäyksen varalta. Eri- laisten välivaiheiden jälkeen vuonna 1927 vahvistettiin puolustussuunnitelma VK 27, joka pe- rustui hyökkääjän lyömiseen vastahyökkäyksellä. Se havaittiin kuitenkin pian liian optimisti- seksi ja korvattiin jo vuonna 1934 suunnitelmilla, jotka nimettiin VK 1 ja VK 2. Nämä suun- nitelmat olivat edelleen voimassa talvisodan alkaessa.

VK 1 perustui edelliseen VK 27 suunnitelmaan ja oli siis hyökkäyksellinen. VK 2 oli luon- teeltaan puolustuksellinen, tosin hyökkäys ajateltiin päätaistelutavaksi Laatokan pohjoispuo- lella, jossa noudatettiin molemmissa tapauksissa VK 1 suunnitelmaa. VK 2 suunnitelman mu- kaan Karjalan kannakselle keskitettäisiin puolustukseen yksi armeijakunta ja yksi divisioona ja näiden taakse reserviin yksi armeijakunta. Laatokan pohjoispuolelle ryhmitettäisiin puolus- tukseen armeijakunta. Johtopäätöksenä voidaan todeta, että puolustussuunnittelu kehittyi voi- makkaasti koko 1920- ja 1930-lukujen ajan. Itsenäisyyden alkuvuosina oli vielä voimassa hyökkäyksellisiä suunnitelmia, mutta puolustukselliset suunnitelmat olivat jo pääroolissa 1930-luvulle tultaessa. Puolustussuunnittelun suunnan muutos merkitsi muutoksia myös nii- hin perustuneissa kuljetussuunnitelmissa. Tämä voidaan havaita esimerkiksi siinä tavassa, jol- la ulkomaalaisperäinen vieraalla maalla hyökkäävien joukkojen tukemiseen soveltuva etappi- laitos korvattiin ohjesäännöissä ja suunnitelmissa paremmin Suomen olosuhteisiin soveltuvan joukkojen itsenäisen huollon suunnittelulla.

Rautatiekuljetukset liittyivät oleellisena osana kaikkiin 1920- ja 1930-luvuilla laadittuihin puolustussuunnitelmiin. Tuohon aikaan suurten sotajoukkojen pääasiallinen kuljetustapa oli rautatie; maantie- ja vesitiekuljetuksilla täydennettiin rautatiekuljetuksia. Puolustussuunnitte- lun tarkentuessa 1920-luvulta 1930-luvulle tultaessa tarkentuivat myös niihin liittyvät kulje- tussuunnitelmat. Rataverkon kuljetuskyvyn nähtiin palvelevan kohtuullisesti sotilaskuljetuk-

sia, mutta yleisesikunnan mielestä kaivattiin myös paljon uusia rataosuuksia. Arkistolähteiden perusteella voidaan todeta, että sotilaat osallistuivat aktiivisesti uusien rataosien suunnitteluun ja esittivät omia vaatimuksiaan niiden linjauksiksi vaihtelevalla menestyksellä. Rataverkkoa täydennettiin itäisessä Suomessa ja useita sotilaidenkin esittämiä uusia ratalinjoja otettiin käyttöön. Esimerkkinä näistä voidaan mainita rata Viipurista Pölläkkälän kautta Valkjärven varuskuntaan. Osittain sotilaallisilla perusteilla rakennetulla Joensuun – Pieksämäen rataosalla olikin suuri merkitys Laatokan Karjalan taisteluissa talvisodassa.

Kuljetusalan ohjesäännöt siis kehittyivät monilta osin 1920-luvulta 1930-luvulle tultaessa. 1930-luvun lopulla voimassa olleista ohjesäännöistä rautatiekuljetuksia ja niiden suunnittelua käsiteltiin kenttäohjesäännöissä ja sotilaskuljetusohjesäännön 1. osassa. Vierasperäisestä etappilaitoksesta oli luovuttu ja ohjesäännöissä annettiin kuljetuksista yksityiskohtaiset ohjeet, joita oli tarkoitus noudattaa sekä rauhan että sodan aikana. Kuljetusalan ohjesäännöissä on selvästi nähtävissä rautateiden keskeinen merkitys kuljetusmuotona, niin rauhan kuin sodan aikana.

Puolustus suunnitelmiin liittyvät rautatiekuljetussuunnitelmat laadittiin yleisesikunnan kulkulaitostoimistossa vuoteen 1937 saakka ja sen jälkeen operatiivisen osaston huolto- ja kulkulaitostoimistossa. Keskeinen vaikuttaja oli vuosina 1919–1937 kulkulaitostoimiston päällikkönä toiminut eversti Carl-Gustav von Kraemer. Lähteiden mukaan hänen ajatuksensa oli, että rautatiet jaettaisiin sotatilanteessa sotaseuturautateihin ja rauhanseuturautateihin. Ensin mainittua johtamaan olisi perustettu sotarautatiehallitus. Tämän ajattelun mukaan tehtiin kaikki suunnitelmat ja kirjoitettiin rautatiekuljetuksia koskevat ohjesäännöt 1920- ja 1930-luvuilla. Jälkikäteen ajatellen suunnitelma ei kuitenkaan ollut toteuttamiskelpoinen ja se kumottiinkin loka-kuussa 1939, juuri ennen talvisotaa. Tosin tuolloin nopealla aikataululla käyttöön otettu tapa johtaa sodan ajan rautatiekuljetuksia ei sekään ollut toimiva ja korvattiin jatkosodan alkuun mennessä paremmalla.

Rautatiehallituksessa sotilaskuljetuksia suunnitteli ja hallinnoi liikenneosastoon kuulunut sotilastoimisto, jonka johtajana toimi yleisesikuntaupseeri. Sotilastoimiston keskeisin rooli oli toimia yhdyssiteenä yleisesikunnan sekä Rautatiehallituksen ja sen alaisena toimineiden Valtionrautateiden välillä. Yleisesikunnan laatimat kuljetussuunnitelmat toimitettiin sotilastoimiston kautta rautateiden liikennejaksojen päälliköille, joiden alaisuudessa tehtiin jatkovalmistelut liikekannallepanoa ja keskityskuljetuksia varten. Yleisesikunta lähetti suunnitelmat myös sotilaspiireille, jotka laativat niihin liittyvät kuormaus- ja muut suunnitelmat. Arkisto-

lähteiden perusteella voidaan todeta, että kuljetusten suunnittelu oli hyvin organisoitua, suunnitelmat laadittiin toteuttamiskelpoisiksi ja niitä myös kokeiltiin sotaharjoitusten yhteydessä.

Kuljetussuunnitelmat VK 1 ja VK 2 puolustussuunnitelmiin laadittiin yleisesikunnan kulkulaitostoimistossa. Ne olivat suuria paperille laadittuja taulukoita joista ilmeni tarkasti muun muassa junien lastauspaikat, aikataulu liikekannallepanoon liittyen ja kokoonpano vaunun tarkkuudella. Ne oli laadittu erikseen molempien puolustussuunnitelmien huoltokuljetuksille, suojajoukoille, armeijakunnille ja päämajan alaisille joukoille. Suunnitelmista ilmeni kaikkien perustettavien joukkojen kuljetus perustamispaikkaa lähimmältä asemalta keskitysalueelle. Kuten aiemmin todettiin, näiden suunnitelmien perusteella sotilaspäirot sitten laativat kuormaussuunnitelmat ja rautateiden liikennejaksot varasivat liikkuvan kaluston ja laativat aikataulut. Suunnitelmat taltiointiin sinetöityinä kaikkien lastausasemien kassakaappeihin ja niiden säilytystä myös valvottiin sotilaiden toimesta.

Kokonaisuutena voidaan todeta, että rautatiekuljetuksilla ja niiden suunnittelulla oli keskeinen osa Suomen puolustusvalmisteluissa ennen talvisotaa. Arkistolähteiden perusteella suunnitelmat laadittiin hyvässä ja säännöllisessä yhteistyössä yleisesikunnan ja Rautatiehallituksen kesken. Myös muissa asioissa yhteistyösuhteet näiden kahden valtionhallintoon kuuluneen toimijan kesken vaikuttivat toimineen hyvin. Oma osuutensa on varmasti niillä sotilailla, jotka Rautatiehallituksen sotilastoimistoon nimettyinä vastasivat maanpuolustuksellisten asioiden huomioon ottamisesta rautateiden hallinnossa. Samalla sotilastoimisto tarjosi luontevan yhteistyökanavan Rautatiehallituksen ja yleisesikunnan välille. Lähteiden perusteella voidaan todeta, että hyvin sujunut yhteistyö edesauttoi suuresti toteuttamiskelpoisten keskityskuljetussuunnitelmien laadintaa ennen talvisotaa.

Tämän tutkimustyön perusteella voidaan todeta, että jatkotutkimukselle tästä aihepiiristä on tilaa. Sotilaiden ja rautatiekuljetusten suhdetta toisen maailmansodan aikana on jo tutkittu väitöskirjatasoisesti ja tämä tutkimus keskittyi selvittämään sitä itsenäisyyden alkuvuosikymmeninä. Sotaväen kuljetusten rautatiepainotteisuus kuitenkin jatkui Suomessa myös toisen maailmansodan jälkeen ja Rautatiehallituksessa oli sotilastoimisto 1980-luvulle saakka. Jatkotutkimuksella tulisikin selvittää, miten sotilaskuljetukset rautateillä palautettiin rauhan kannalle vuoden 1945 jälkeen ja miten nämä kuljetukset hoidettiin sotilastoimiston lakkauttamiseen saakka. Näin katettaisiin sotahistorian tutkimuksella rautatiekuljetusten merkittävä rooli itsenäisen Suomen puolustusvoimien kuljetusjärjestelmän osana.

## LÄHTEET

### *Julkaisemattomat lähteet*

Kansallisarkisto (KA), Helsinki

Yleisesikunnan (YE) kulkulaitostoimiston ja operatiivisen osaston (OPOS) huolto- ja kulkulaitostoimiston arkisto

Kuljetussuunnitelmat 1934–1941	T-4888/4
Kuljetussuunnitelmat 1934–1941	T-4888/5
Salainen kirjeenvaihto ja muut asiakirjat 1926–1940	T-4888/6
Salainen kirjeenvaihto 1927-1932	T-4888/7
Salainen kirjeenvaihto 1934–1939	T-4888/8
Salainen kirjeenvaihto 1936–1939	T-4888/9
Yleinen kirjeenvaihto 1934-1938	T-4888/12
Pysyväismääräykset, ym 1930-1939	T-4888/22

Rautatiehallituksen (RH) liikenneosaston sotilastoimiston arkisto

Rautatiehallituksen liikenneosaston sotilastoimiston salaisen kirjeenvaihdon diaarit

T19684 Aa12, Aa13, Aa14

Rautatiehallituksen sotilastoimiston salaista kirjeistöä vuosilta 1932–1940

Tulo 22470, 32–36

Martti Minkkisen ansioluettelo, diaari 290/62, 32075

Carl-Gustav von Kraemerin nimikirjanote, diaari 1650/5.7.47, 9195

Tuhkanen, Lauri (1946): Sotilaskuljetusorganisaatiomme (rautatiet) kehitys ja rautatielaitoksemme mahdollisuudet suoriutua vv. 1939–45 sotien vaatimista kuljetuksista, Sotatieteellinen neuvottelukunta, säilytyspaikka Kansallisarkisto.

## *Julkaistut lähteet*

- Aalto L. J - Walldén J. S - Hämeen-Anttila Y. S. (toim.), (1929): Puolustusvoimiemme upseeristo 1929, Akateeminen kustannusosakeyhtiö, Helsinki
- Alanen, Aulis J, (1961): Suomen rautatiet 100 vuotta, teoksesta Valtionrautatiet 1862–1962, toim. K. J. Immonen, Kirjayhtymä, Helsinki.
- Alava, T (1962): Tavaraliikenne, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki.
- Arimo, Reino (1986a): Suomen puolustussuunnitelmat 1918–1939 I osa, Sotatieteen laitos, Helsinki.
- Arimo, Reino (1986b): Suomen puolustussuunnitelmat 1918–1939 II osa, Sotatieteen laitos, Helsinki.
- Arimo, Reino (1987): Suomen puolustussuunnitelmat 1918–1939 III-osa, Sotatieteen laitos, Helsinki.
- Auvinen, R. J, (1962): Hallinto ja henkilökunta, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino.
- Elfvengren, Eero (1997): Suomen yleisesikunnan organisaation synty ja vakiintuminen vuosina 1918–1925, Maanpuolustuskorkeakoulun historian laitoksen julkaisusarja 1, n:o 2, Helsinki.
- Elfvengren, Eero (2000): Laajasta johtoesikunnasta Mannerheimin yleisesikunnaksi, Maanpuolustus-korkeakoulun sotahistorian laitoksen julkaisusarja 1, n:o 3, Helsinki.
- Hellman, Ossian (1937), Rautateiden hallinto, teoksesta Valtionrautatiet 1912–1937 II-osa, Valtioneuvoston kirjapaino.
- Hytönen, R, (1962): Rataverkon uudistustyöt, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino.
- Iltanen, Jussi (2010), Radan varrella – Suomen rautatieliikennepaikat, Karttakeskus, Viljandi, Viro.
- Iskanius, Markku (2004): Suomen kuljetusjärjestelmän kehitys toisen maailmansodan aikana – Siviili- ja sotilasviranomaiset kuljetusten johtajina, Edita, Helsinki.
- Juntunen, Alpo, (1997): Valta ja rautatiet – Luoteis-Venäjän rautateiden rakentamista keskeisesti ohjanneet tekijät 1890-luvulta 2. maailmansotaan, Gummerus, Helsinki.
- Koski, H (1962): Vaunut, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki.
- Lahtinen, I. J, (1937): Veturit, teoksesta Valtionrautatiet 1912–1937 II-osa, Valtioneuvoston kirjapaino.

- Linnamo, Jussi (1962): Rautatiet ja maamme taloudellinen kehitys, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino.
- Luhtinen, Ilmo; Paavilainen Mauri (toim.), Suomen rautatieupseerikunta 1935–2005 (painopaikkaa ja -vuotta ei ilmoiteta).
- Nieminen, Erkki – Puntari, Erkki – Immonen, Keijo (1986): Vauhtia ja voimaa – Valtionrautatiet 1862–1987, Kirjayhtymä, Helsinki.
- Oksanen, Jarmo (2005a); Suomen rataverkolla käytetyt opastimet ja opasteet, osa 1, Resiinallehti 2/2005 (kuusiosaisen kirjoitussarjan ensimmäinen osa).
- Oksanen, Jarmo (2005b); Suomen rataverkolla käytetyt opastimet ja opasteet, osa 2, Resiinallehti 3/2005 (kuusiosaisen kirjoitussarjan toinen osa).
- Oksanen, Jarmo (2006); Suomen rataverkolla käytetyt opastimet ja opasteet, osa 4, Resiinallehti 2/2006 (kuusiosaisen kirjoitussarjan neljäs osa).
- Rautavuori, Mauri (2011): Rautatie ihan meren keskelle – Rauman rautatie ja Rauman sataman kehitys vuoteen 1950, Painorauma, Rauma.
- Söderqvist, E, (1962): Kuljetuskalusto - höryveturit, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki.
- von Kraemer, Carl Gustav (1935): Kuljetuksenjohtajan käsikirja, Otava, Helsinki.

# LIITELUETTELO

Liite 1

Liikennejaksot ja niihin kuuluvat rataosat 1.1.1928 alkaen

Liikennejaksot ja niihin kuuluvat rataosat 1.1.1928 alkaen

<b>Jakso ja päällikön asemapaikka</b>	<b>Rataosat 1.1.1928 ja myöhemmin lisätyt</b>
1. jakso Helsinki	1928: Helsinki-Kouvola (pl.), Kerava-Porvoo, Hyvinkää-Hanko, Pasila-Karjaa lis: Lahti-Heinola
2. jakso Viipuri	1928: Kouvola (pl.) – Rajajoki, Simola – Lappeenranta, Viipuri - Kouvisto – Terijoki, Kaislahti – Uuras -lis: Viipuri – Valkjärvi, Lappeenranta – Tainiokoski (pl.)
3. jakso Turku	1928: Karjaa (pl.) – Turku, Turku – Naantali – Uusikaupunki, Turku – Toijala (pl.)
4. jakso Tampere	1928: Riihimäki (pl.) – Haapamäki (pl.), Tampere – Mäntyluoto lis: Vilppula – Mänttä, Pori – Parkano
5. jakso Vaasa	Haapamäki – Vaskiluoto, Seinäjoki – Kokkola (pl.), Seinäjoki – Kristiinankaupunki – Kaskinen, Pännäinen – Pietarsaari
6. jakso Oulu	1928: Kokkola – Kauliranta, Ylivieska – Iisalmi (pl.), Lappi – Raahe, Laurila – Rovaniemi, Oulu – Muhos lis: Muhos – Nurmes (pl.), Rovaniemi – Kemijärvi
7. jakso Mikkeli	1928: Kotka – Hamina – Kontiomäki, Suonenjoki – Iisvesi lis: Kiehimä – Nurmes (pl.)
8. jakso Viipuri	Viipuri (pl.) – Nurmes , Antrea – Vuoksenniska , Hiitola – Rautu , Matkaselkä – Läskelä – Naistenjärvi lis: Joensuu – Outokumpu, Läskelä – Pitkäranta, Tainionkoski – Kaupopää
9. jakso Jyväskylä	1928: Haapamäki (pl.) – Pieksämäki (pl.) – Elisenvaara (pl.), Jyväskylä – Suolahti, Huutokoski – Varkaus

Lähde: Mäkiö, A. M. (1937): Liikenneosasto – osaston rakenne, teoksesta Valtionrautatiet 1912–1937, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 719 – 720.