

MAANPUOLUSTUSKORKEAKOULU

RAUTATIEKULJETUKSET PUOLUSTUSSUUNNITTELUN OSANA 1918–1940
Kuljetusten kehittäminen, suunnittelu ja kouluttaminen

Diplomityö

Kapteeni
Masi Montonen

Yleisesikuntaupseerikurssi 57
Maasotalinja

Heinäkuu 2015

MAANPUOLUSTUSKORKEAKOULU

Kurssi	Linja
Yleisesikuntaupseerikurssi 57	Maasotalinja
Tekijä	
Kapteeni Masi Montonen	
Tutkielman nimi	
RAUTATIEKULJETUKSET PUOLUSTUSSUUNNITTELUN OSANA 1918–1940	
Kuljetusten kehittäminen, suunnittelu ja kouluttaminen	
Oppiaine, johon työ liittyy	Säilytyspaikka
Sotahistoria	MPKK:n kirjasto
Aika heinäkuu 2015	Tekstisivuja 90
	Liitesivuja 2
TIIVISTELMÄ	
<p>Rautatiekuljetuksilla oli keskeinen asema sekä Suomen siviiliyhteiskunnan että puolustusvoimien kuljetuksissa ennen toista maailmansotaa. Muiden kuljetusmuotojen kehittymättömyyden vuoksi rautateillä oli käytännössä monopoli pitkän matkan kuljetuksissa. Tulevaan sotaan varautuvat upseerit ymmärsivät hyvin rautatiekuljetusten merkityksen. Suurimpana uhkana pidettiin Neuvostoliiton yllätyshyökkäystä itärajan yli Suomeen. Vain rautatiekuljetusten avulla oli mahdollista keskittää joukot nopeasti itärajalle Neuvostoliiton hyökkäystä torjumaan. Joukkojen keskittämiseen liittyvien rautatiekuljetusten suunnittelu olikin yleisesikunnan kulkulaitostoimiston ja myöhemmin operatiivisen osaston huolto- ja kulkulaitostoimiston keskeinen tehtävä ennen talvisotaa. Rautatiehallituksessa oli lisäksi sotilastoimisto, joka osallistui kuljetusten suunnitteluun ja toteuttamiseen rautatiehallituksen ja liikennejaksosten kanssa. Keskityskuljetusten lisäksi suunniteltiin rautateitse tapahtuvia huoltokuljetuksia, kehitettiin rautatiekuljetuksia ja niiden johtamista ja koulutettiin joukkoja rautatiekuljetuksia varten. Tämän tutkimustyön keskeisenä kysymyksenä on selvittää, miten edellä mainittu ennen talvisotaa tehty suunnittelu ja valmistelu onnistui sodan kokemusten perusteella arvioituna. Kyettiinkö tulevan sodan tarpeet ennakoimaan ja valmistelut toteuttamaan siten, että rautatiekuljetukset kyettäisiin toteuttamaan sodan oloissa? Tässä tutkimuksessa tarkastellaan kuljetusten kehittämistä, suunnittelua ja kouluttamista, jota yleisesikunnassa ja rautatiehallituksessa toteutettiin ennen talvisotaa. Lisäksi selvitetään miten rautatiekuljetukset toteutettiin talvisodan aikana. Tärkeimpinä johtopäätöksinä voidaan todeta, että juuri ennen talvisotaa toteutettu rautatiekuljetusten johtamisjärjestelmän muuttaminen ei osoittautunut hyväksi ratkaisuksi. Kuljetusten keskitetyn johdon puutteen takia ne ajautuivat likipitään kaaokseen sodan lopulla. Toisaalta keskityskuljetukset, joiden suunnittelussa ja kouluttamisessa oli ollut painopiste ennen sotaa, toteutettiin nopeasti ja tehokkaasti. Tosin sodan kululle tällä ei ollut merkitystä, sillä keskittäminen voitiin suorittaa hyvissä ajoin ennen sodan alkamista. Rautatieupseereiden kouluttaminen osoittautui hyväksi ratkaisuksi ja sitä jatkettiin välirauhan aikana. Kokonaisuutena voidaan todeta, että tulevan sodan ennakointi on aina vaikeaa. Sotilaat pyrkivät suunnittelemaan, valmistelemaan ja kouluttamaan joukkonsa mahdollisimman hyvin tulevan sodan tarpeisiin. Tässäkin tutkimuksessa voidaan todeta, että tulevan sodan tarkka ennakointi on likipitään mahdotonta. Vanhat sotilaiden viisaudet siitä, että johtosuhteita ei saa muuttaa juuri ennen sodan syttymistä ja ”koulutus säästää verta” voidaan todeta edelleen paikkansapitäväksi.</p>	
AVAINSANAT	
Rautatiet, puolustussuunnitelmat, yleisesikunta, kulkulaitostoimisto, rautatiehallitus, sotilastoimisto, kuljetussuunnitelmat, kuljetusohjesäännöt, sotilaskuljetusmuodostelmat, sotilasjunat, talvisota	

RAUTATIEKULJETUKSET PUOLUSTUSSUUNNITTELUN OSANA 1918–1940

Kuljetusten kehittäminen, suunnittelu ja kouluttaminen

SISÄLLYSLUETTELO

1	JOHDANTO	1
1.1	Johdatus aiheeseen	1
1.2	Tutkimustehtävä ja rajaukset	2
1.3	Tutkimustilanne ja lähteet	4
1.4	Keskeiset käsitteet	6
1.5	Tutkimuksen toteutus ja rakenne	7
2	RAUTATEIDEN KEHITYS SUOMESSA 1930-LUVUN LOPPUUN MENNESSÄ	10
2.1	Rataverkon kehittäminen ennen toista maailmansotaa	10
2.2	Maanpuolustuksen tarpeiden huomiointi rataverkkoa kehitettäessä	15
2.3	Kalusto ja liikennöinti	17
3	PUOLUSTUSSUUNNITELMAT JA RAUTATIEKULJETUKSET	22
3.1	Puolustussuunnitelmat ennen talvisotaa	22
3.2	Rautatiekuljetukset osana puolustussuunnitelmia	26
4	YLEISESIKUNNAN JA RAUTATIEHALLITUKSEN YHTEISTYÖ 1920- JA 1930-LUVUILLA	34
4.1	Suunnittelu keskittyi muutamalle upseerille	35
4.2	Rautatiekuljetusten suunnittelu yleisesikunnassa	37
4.3	Sotilastoimisto toteutti kuljetussuunnitelmat	40
4.4	Esimerkkejä yleisesikunnan ja rautatiehallituksen yhteistyöstä sodan ajan rautatiekuljetusten suunnittelussa	42
5	RAUTATIEKULJETUSTEN TUTKIMUS- JA KEHITYSTOIMINTA	45
5.1	Rautatiekuljetuksia käsittelevät tutkielmat ja muistiot	45
5.2	Rautateiden kehityksen seuraaminen Suomessa	49
5.3	Rautateiden ulkomaisen kehityksen seuraaminen	51
5.4	Kokemusten kerääminen harjoituksista, koekuormauksista ja kokeiluista	54
5.5	Ohjesääntöjen ja oppaiden laatiminen	57
5.5.1	Kenttäohjesääntö, yleinen osa (1931) ja Kenttäohjesääntö III (1934)	58
5.5.2	Kuljetusohjesäännöt 1920- ja 1930-luvuilla	60
5.5.3	Uusi Sotilaskuljetusohjesääntö lokakuussa 1939	62
6	RAUTATIEKULJETUSTEN TOIMEENPANOKYVYN PARANTAMINEN KOULUTUSTA KEHITTÄMÄLLÄ	65
6.1	Joukkojen kuormaus- ja radankorjausharjoitukset	65
6.2	Radankorjauskomppanioiden kertausharjoitukset	68
6.3	Rautatievirkamiehille järjestetty sotilaskoulutus ja rautatiesuojeluskunnat	68
7	TALVISODAN KOKEMUKSET RAUTATIEKULJETUKSISTA	72
7.1	Suomi valmistautuu sotaan – etsikko aika loka–marraskuussa 1939	72
7.2	Piikkilankaa ja risukimppuja - rautatiekuljetukset talvisodassa	77
7.3	Talvisodasta välirauhaan	81
7.4	Talvisodan kokemusten vaikutus rautatiekuljetusten johtamiseen, suunnitteluun ja kouluttamiseen	82
8	RAUTATIEKULJETUSJÄRJESTELMÄN TOIMIVUUS SODAN OLOISSA – ONNISTUTTIINKO KEHITTÄMISESSÄ, SUUNNITTELUSSA JA KOULUTTAMISESSA?	85
8.1	Johtopäätökset	85
8.2	Tutkimuskritiikki ja jatkotutkimustarpeet	89

LÄHTEET

LIITTEET

RAUTATIEKULJETUKSET PUOLUSTUSSUUNNITTELUN OSANA 1918–1940

Kuljetusten kehittäminen, suunnittelu ja kouluttaminen

1 JOHDANTO

1.1 Johdatus aiheeseen

Juuri itsenäistyneen Suomen puolustusvoimia kehitettiin voimakkaasti 1920- ja 1930-luvuilla. Vihamielinen naapuri idässä ja 1930-luvun loppua kohti kiristynyt maailmanpoliittinen tilanne vauhdittivat suomalaisten sotilaiden valmistautumista seuraavaan sotaan. Puolustussuunnittelu alkoi vakiintua 1920-luvun lopulla ja suunnittelun tärkeimmäksi tavoitteeksi muodostui puolustautuminen omin voimin Neuvostoliittoa vastaan. Näiden suunnitelmien keskeisenä osana oli kenttäarmeijan liikekannallepano ja sen keskittäminen itärajalle puolustussuunnitelman mukaiseen ryhmytykseen. Tuohon aikaan ainoa mahdollinen kuljetusväline tämän tavoitteen toteuttamiseen oli rautatie; joukkojen mittavat siirrot ja huoltaminen keskittämisen jälkeen oli tehtävä rautateihin tukeutuen.

Rautatiekuljetusten merkitys ymmärrettiin vaihtelevasti ylemmässä sodanjohdossa. Yleisesikunnassa toimi 1930-luvun puoliväliin saakka erillinen kulkulaitostoimisto, joka pääasiassa keskittyi rautatiekuljetusten suunnitteluun. Se liitettiin yleisesikunnan organisaatiomuutoksen yhteydessä osaksi operatiivista osastoa (osasto 2), joka edesauttoi sen toimintaa osana operatiivista suunnittelua. Rautatiekuljetuksia siis kehitettiin puolustussuunnittelun osana 1920- ja 1930-luvuilla. Erityisesti paneuduttiin keskityskuljetusten suunnitteluun, mutta 1930-luvulle tultaessa myös joukkojen huoltokuljetusten turvaamiseen. Rautatiekuljetukset pyrittiin ottamaan osaksi joukkojen koulutusta ja toisaalta rautatieläisille annettiin 1930-luvulla koulutusta sotilaskuljetusten hoitamiseen.

Kansainvälinen poliittinen tilanne kärjistyi vuoden 1939 syksyllä ja Suomessa toimeenpantiin liikekannallepano ylimääräisten harjoitusten nimellä. Keskityskuljetuksia ei näin ollen jouduttu suorittamaan niin nopealla aikataululla kuin oli suunnittelussa varauduttu. Toisaalta kenttäarmeija piti nyt huolta rautateitse. Talvisota syttyi 30.11.1939 ja heti sen alusta lähtien Neuvostoliitto pommitti voimakkaasti myös rautatiekohteita. Kun lisäksi rautatiekuljetusten suunnittelussa ja johtamisessa epäonnistuttiin, oltiin rautateilläkin kevättalvella 1940 tilanteessa, jossa rauha solmittiin viime hetkellä – rautatiekuljetukset olivat lähellä täydellistä lamaantumista.¹ Miten tämä oli mahdollista, kun kerran kuljetuksia oli suunniteltu ja koulutettu paljon erityisesti 1930-luvulla ja käytettävissä oli ennen sotaa erittäin hyvä ja toimiva rautatiekuljetusjärjestelmä?

Tämän tutkimustyön aiheeksi on valittu ”Rautatiekuljetukset puolustussuunnittelun osana 1918–1940”. 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. Markku Iskanius on väitöskirjassaan sivunnut tämän työn aihepiiriä, mutta hänen työnsä painopiste oli toisen maailmansodan ajan kuljetusten johtamisessa. Lauri Tuhkanen kirjoitti vuonna 1946 kokemuksiinsa 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.

1.2 Tutkimustehtävä ja rajaukset

Aiemmalle tutkimukselle ja kirjallisuudelle on yhteistä 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 on osa sotahistorian perustutkimusta.

Tutkimustyön tehtävänä on selvittää miten rautatiekuljetusten suunnittelu ja valmistelu toteutettiin ennen talvisotaa ja miten tehdyt suunnitelmat ja valmistelut toteutuivat sodan oloissa.

¹ Iskanius, Markku, Suomen kuljetusjärjestelmän kehitys toisen maailmansodan aikana – Siviili- ja sotilasviranomaiset kuljetusten johtajina, Edita, 2004, Helsinki. 50..

Päätavoitteena on luoda kuva ylemmän (keskushallinto-) tason suunnittelusta ja rautatiekuljetussuunnitelmien ja -valmistelujen ohjauksesta ja sen toimivuudesta sodan oloissa.

Tutkimustyön pääkysymys on:

- Miten puolustusvoimien tarvitsemia rautatiekuljetuksia valmisteltiin ennen talvisotaa ja miten ne toteutuivat talvisodan aikana?

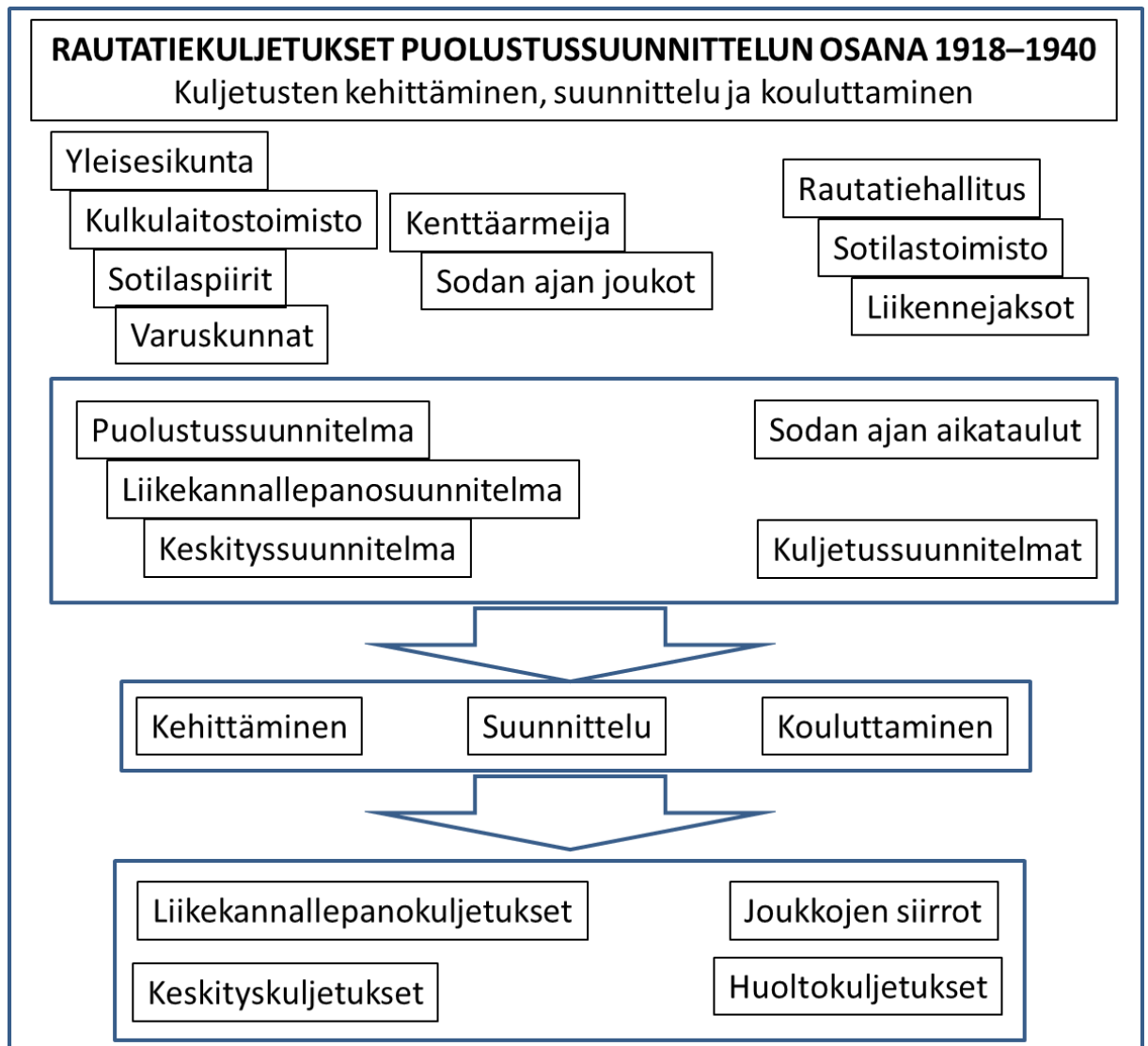
Tutkimuksen alakysymyksiä ovat:

- Millainen rautatiekuljetusjärjestelmä Suomessa oli vuosina 1918–1940 Puolustusvoimien kannalta tarkasteltuna?
- Millaisia puolustussuunnitelmiin liittyviä kuljetussuunnitelmia Suomessa laadittiin vuosina 1918–1940?
- Mitkä olivat rautatiehallituksen ja yleisesikunnan suunnitteluvastuut rautatiekuljetuksissa?
- Miten rautatiekuljetuksia kehitettiin ennen talvisotaa?
- Miten rautatiekuljetusten suunnittelua ja käyttöä ohjattiin ohjesäännöillä?
- Miten rautatiekuljetuksista vastannutta henkilöstöä koulutettiin?
- Miten rautatiekuljetukset toteutettiin valmiutta kohotettaessa vuonna 1939?
- Miten rautatiekuljetukset toteutettiin talvisodan aikana?
- Mitä muutostarpeita kuljetusjärjestelmässä havaittiin talvisodan kokemusten perusteella ja miten niihin vastattiin välirauhan aikana?

Tämän tutkimustyön näkökulma on sotilaallinen ja sotahistoriallinen eli yllä oleviin tutkimuskysymyksiin haetaan vastausta puolustusvoimien lähtökohdista. Keskeisenä tehtävänä on taustoitaa rautatiekuljetusten roolia talvi- ja jatkosodissa; millaisilla rautatiekuljetussuunnitelmilla sotilaat ja rautatieläiset valmistautuivat siirtämään ja huoltamaan joukkoja ennen toista maailmansotaa? Ja toisaalta miten sodan syttyminen vaikutti suunnitelmiin ja osoittautuivatko ennen sotaa tehdyt valmistelut onnistuneiksi?

Tutkimustyö rajataan ajallisesti koskemaan niitä suunnitelmia, jotka laadittiin itsenäistyneen Suomen puolustusta rakennettaessa vuosina 1918–1940. Painopiste on niissä valmisteluissa, jotka tehtiin 1930-luvun lopulla osana puolustussuunnitelmia, joilla lähdettiin talvisotaan. Asiallisesti tutkimus rajataan koskemaan niitä suunnitelmia ja valmisteluja jotka tehtiin Rautatiehallituksen liikenneosaston sotilastoimistossa ja yleisesikunnassa. Yksittäisten joukkojen

kuljetus- ja perustamissuunnitelmia sekä niihin liittyvää koulutusta ja harjoituksia käsitellään esimerkkitapausten ominaisuudessa. Tutkimustyön viitekehys on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1: tutkimustyön viitekehys.

Tutkimustyön viitekehyksestä voidaan havaita, että rautatiekuljetusten taustalla toimi sekä sotilas- että siviiliorganisaatioita. Yhteistyön tuotteina syntyi erilaisia suunnitelmia, jotka asettivat vaatimuksia kuljetusten kehittämiseksi, suunnittelulle ja niihin perustuvalla kouluttamiselle. Kaikki nämä puolestaan toteutettiin sodan ajan liikekannallepano-, keskitys- ja huoltokuljetuksina sekä joukkojen siirtoina.

1.3 Tutkimustilanne ja lähteet

Aiemmassa rautatiekuljetuksia tai kuljetuksia ylipäättään käsittelevässä tutkimuksessa on keskitytty toisen maailmansodan aikaan. Tärkeimpänä tutkimustyönä voidaan mainita Markku Iskaniuksen väitöskirja ”Suomen kuljetusjärjestelmän kehitys toisen maailmansodan aikana”. Toisaalta Valtionrautateiden historiasta on julkaistu useita virallisia historioitteja (mm. vuonna 1937, 1962 ja 1987). Lauri Tuhkanen kirjoitti vuonna 1946 lähinnä sotakokemuksistaan

päämajan rautatietoimistossa tutkielman ”Sotilaskuljetusorganisaatiomme (rautatiet) kehitys ja rautatielaitoksemme mahdollisuudet suoriutua vv. 1939–45 sotien vaatimista kuljetuksista” sotatieteelliselle neuvottelukunnalle². Hän on julkaissut vuonna 1946 myös toisen tutkielman, jonka aiheena oli ”Sotilaskuljetusten johto ja suoritus sekä rautatielaitoksen toiminta vv. 1941–1945 sodan aikana”.

Tämä tutkimustyön lähtökohtana on tutkijan esiupseerikurssilla laatima tutkielma ”Rautatiekuljetusten toimeenpanosuunnitelmat ennen talvisotaa” (huhtikuu 2013), joka keskittyi yleisesikunnan ja Rautatiehallituksen rooleihin kuljetusten suunnittelussa. Primäärilähteinä on käytetty Kansallisarkistossa säilytettäviä yleisesikunnan kulkulaitostoimiston ja rautatiehallituksen sotilastoimiston arkistoja. Arkistomateriaali ajoittuu vuosille 1922–1945, valtaosan ollessa vuosilta 1926–1941. Säilyneen materiaalin perusteella (asiakirjoja on erittäin vähän vuosilta 1918–1922) vaikuttaa siltä, että itsenäisen puolustuslaitoksen alkuvuodet kuuluivat sen perustamisjärjestelyihin ja toimialojen yksityiskohtainen suunnittelu alkoi vasta 1920-luvulta. 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 ja sitä on aikalaisnäkökulman esiin tuomiseksi esitetty tässä tutkimuksessa myös suorilla lainauksilla.

Useissa 1920-luvun lopun ja 1930-luvun kulkulaitostoimiston kirjallisissa tuotteissa näkyy keskeisesti eversti Carl-Gustav von Kraemerin vaikutus. Von Kraemer toimi yleisesikunnan kulkulaitostoimiston johtajana 1920- ja 1930-luvuilla ja hänen mielipiteillään oli suuri painoarvo rautatiekuljetusten suunnittelussa. Kuten tässä tutkimuksessa myöhemmin käy ilmi, kyseessä oli kuitenkin vain yhden henkilön käsitys asioista. Osin kirjeenvaihdon ja muistiodien 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. Haastatteluita ei ole tapahtumien ajallisen

² Markku Iskanius käytti lähteenä Tuhkasen tutkielmaa, mutta mainitsee, että se oli ”subjektiivisesti ja voimakkaasti päämajan rautatietoimiston näkökulmasta kirjoitettu”. Lisäksi työstä puuttuvat lähdeviitteet.

etäisyyden vuoksi voitu hyödyntää primäärilähteinä, mutta niitä on käytetty lähteinä muun muassa Kai Sarmanteen keskityskuljetuksia koskevassa tutkimuksessa (Strategiset (keskityskuljetuksiin ja suuriin ryhmitysmuutoksiin liittyvät) joukkojen siirrot viime sodissamme, artikkeli Tiede- ja ase -lehdessä n:o 20, 1962) ja Valtionrautateiden historiikissa, jotka on kirjoitettu 1960-luvulla. Niiden kautta haastattelut ovat tämän tutkimuksen sekundäärilähteitä.

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. Talvisodan keskityskuljetusten osalta lähteenä on käytetty Kai Sarmanteen kirjoittamaa artikkelia. Puolustussuunnitelmia koskevan luvun tärkeimpinä lähteinä ovat Sotatieteen laitoksen toimittama Talvisodan historia, osa 1 (1977) ja Reino Arimon ”Suomen puolustussuunnitelmat 1918–1939” (1986–87). Ohjesääntöjä ja oppaita käsitellään 1930-luvun kenttäohjesääntöjen ja 1920- ja 1930-lukujen kuljetusohjesääntöjen avulla.

1.4 Keskeiset käsitteet

Tämän tutkimuksen kannalta tärkeimmät käsitteet ovat

- rautatiekuljetusjärjestelmä
- toimeenpanosuunnitelma
- liikekannallepanokuljetus
- keskityskuljetus
- joukkojen siirto
- huoltokuljetus
- evakuointikuljetus

Rautatiekuljetusjärjestelmä käsittää laajasti sen kokonaisuuden, jonka muodostivat Valtionrautatiet (jatkossa VR) ja rautatiehallitus niihin liittyvine toimijoineen. Eli järjestelmä, jonka avulla ihmiset ja tavarat (tai sotajoukot) siirrettiin paikasta toiseen rautateitse.

Toimeenpanosuunnitelmalla tarkoitetaan sitä suunnitelmaa, jolla käynnistettiin toiminta liikekannallepanon tai sodan yhteydessä. Se on siis suunnitelma, josta ilmenee kuka, missä, miten ja milloin toteuttaa rautateitse määrätyn joukon kuljetuksen paikasta toiseen. Toimeenpa-

nosuunnitelma sisältää kuljetussuunnitelman, kuormaussuunnitelman ja muut joukon liikuttamiseen rautateitse tarvittavat suunnitelmat.

Liikekannallepanokuljetuksilla tarkoitetaan niitä kuljetuksia, jotka liittyivät liikekannallepanon suorittamiseen. Näitä olivat esimerkiksi hevosten kerääminen laajemmalta alueelta ja siirtäminen perustamiskeskuksiin tai muilla paikkakunnilla olevien opiskelijoiden siirtämistä kotiseudulle liikekannallepanoa varten.

Keskityskuljetuksilla tarkoitetaan niitä kuljetuksia, joilla liikekannallepanossa perusmaispaikeilla eri puolilla Suomea perustetut sodan ajan joukot siirrettiin puolustus suunnitelman mukaisen ensimmäisen tehtävänsä edellyttämälle alueelle. Pääsääntöisesti joukkoja siirrettiin keskityskuljetuksilla muualta Suomesta itärajan tuntumaan.

Joukkojen siirrolla käsitetään ne kuljetukset ja toimenpiteet, joilla kenttäarmeijaan kuulunut joukko siirrettiin esimerkiksi rintamanosalta toiselle. Siirto saattaa liittyä myös sotaliikeseen. Talvisodan aikana joukkojen siirtoja toteutettiin varsin vähän rautateitse.

Huoltokuljetuksilla tarkoitetaan niitä kuljetuksia, joilla varikoista ja varastoista siirrettiin esimerkiksi ampuma- ja elintarvikkeita rintamalla olleille joukoille. Huoltokuljetukset voidaan edelleen jakaa aikataulunmukaisissa junissa olleisiin vaunukuormakuljetuksiin ja erikseen tilattuihin kuljetuksiin (kokojunakuljetukset).

Evakuointikuljetuksilla tarkoitetaan kaatuneiden ja haavoittuneiden kuljetuksia, mutta myös väestön, varastojen ja teollisuuden kuljetuksia pois sotatoimialueelta.

1.5 Tutkimuksen toteutus ja rakenne

Tämä tutkimuksen lähtökohtana on siis tutkijan esiupseerikurssilla tekemä tutkielma. Molemmissa tutkimuksissa menetelmänä on ollut kirjoihin, artikkeleihin ja arkistolähteisiin perustuva asiakirjatutkimus. Aihealue on ensin kartoitettu kirjallisuudesta ja tutkimustöistä. Tämän jälkeen tietokannoista hakemalla on paikannettu ne arkistokokonaisuudet, jotka sisältävät tutkimuksen kohteena olleiden organisaatioiden materiaalia. Materiaali on tutkittu ja valokuvattu Kansallisarkiston tiloissa myöhempää käyttöä varten.

Kirjoitustyössä on edetty yleisestä yksityiskohtaiseen. Aluksi on tutkittu ja kirjoitettu lähinnä kirjallisuuteen ja aiempaan tutkimukseen perustuen talvisotaa edeltäneestä puolustussuunnittelusta ja suunnittelua tehneistä tahoista. Tämän jälkeen tutkimustietoa on tarkennettu arkistolähteiden perusteella yksityiskohtaisesti rautatiekuljetuksista, niiden suunnittelusta ja valmistelusta sekä näihin vaikuttaneista tekijöistä. Edellä mainitun työn perusteella on tehty johtopäätöksiä rautatiekuljetusten suunnittelusta ja valmistelusta ennen talvisotaa, niiden toteutumisesta talvisodassa ja sodan kokemusten aiheuttamista toimenpiteistä sen jälkeen.

Tutkimustyö on rakenteellisesti jaettu johdantoon, kuuteen käsittelylukuun ja johtopäätöslukuun. Työn ”punaisena lankana” on kertomus rautatiekuljetusten suunnittelijoina toimineista upseereista ja heidän ponnisteluistaan rautatiekuljetusten mahdollisimman häiriöttömäksi hoitamiseksi seuraavassa sodassa. Työssä perehdytään kuljetusten kehittämiseen, suunnitteluun ja johtamiseen ennen talvisotaa ja toisaalta siihen, kuinka onnistuneiksi valmistelut sodan oloissa osoittautuivat. Työn jäsentely on tehty tämän ajatusmallin perusteella.

Johdannossa esitellään tutkimusaihe ja tutkimustehtävä sekä määritetään työn rakenne. Lisäksi siinä esitellään lähdemateriaali ja aiheeseen liittyvä aikaisempi tutkimus. Ensimmäisen eli johdantoluvun tarkoitus on antaa lukijalle kuva tämän tutkimuksen viitekehyksestä, tarkoituksesta ja toteutuksesta. Seuraavissa kahdessa luvussa lukija perehdytetään rautatiekuljetusten suunnitteluperusteisiin ennen talvisotaa: käytettävissä olevaan rautatiekuljetusjärjestelmään ja operatiivisiin suunnitelmiin, joiden kuljetuksia sen avulla tulisi toteuttaa. Toisessa luvussa kuvataan millainen rautatiekuljetusjärjestelmä Suomessa oli ennen talvisotaa. Luvun tarkoitus on antaa lukijalle kuva siitä rautatieinfrastruktuurista, joka oli käytettävissä talvisodan alkaessa. Luvussa painotetaan sotilaallista näkökulmaa rautateistä kuljetusjärjestelmänä. Kolmannessa käsittelyluvussa käsitellään puolustussuunnitelmia ennen talvisotaa ja rautatiekuljetusten osuutta niissä. Luvun tarkoitus on luoda yleiskuvaus puolustussuunnitelmista ja niiden kehittymisestä, jotta voidaan tehdä havaintoja rautatiekuljetuksen osuudesta niissä.

Neljännessä käsittelyluvussa selvitetään Yleisesikunnan ja Rautatiehallituksen yhteistyötä rautatiekuljetusten suunnittelussa vuosina 1918–1939. Luvun tarkoituksena on antaa perusteet rautatiekuljetusten suunnittelusta 1920- ja 1930-luvuilla ja esitellä suunnitteluun osallistuneita upseereita, joiden nimi myöhemmin tulee useasti esiin. Luvun lopussa suunnittelua havainnollistetaan esimerkkien avulla.

Seuraavissa luvuissa luodaan kuva rautatiekuljetusten kehittämiseksi tehdystä työstä ja toisaalta sotilaskuljetuksien kouluttamisesta sotilaille ja rautatievirkamiehille ennen talvisotaa. Viidennessä luvussa tarkastellaan miten rautatiekuljetuksia pyrittiin kehittämään siten, että ne parhaalla tavalla tukisivat muita sotaponnisteluja. Luvun tarkoituksena on kuvata mitä tutkimus- ja kehitystyötä erityisesti kulkulaitostoimistossa ja myöhemmin operatiivisen osaston huolto- ja kulkulaitostoimistossa tehtiin rautateiden kuljetuskyvyn varmistamiseksi tulevassa sodassa. Kuudennessa käsittelyluvussa tarkastellaan rautatiekuljetusten koulutusta ennen talvisotaa. Luvun tarkoituksena on antaa kokonaiskuva siitä koulutuksesta, jolla rautatiekuljetusten onnistuminen seuraavassa sodassa pyrittiin varmistamaan.

Seitsemännessä käsittelyluvussa kuvataan talvisodan kokemuksia rautatiekuljetuksista. Luvun tarkoituksena on tuoda esiin niitä talvisodan kokemuksia, joita saatiin erityisesti rautatiekuljetusten suorittamisesta. Painopiste on autenttisissa kuvauksissa, joiden avulla pyritään saamaan selville, miten ennen sotaa tehdyt suunnitelmat ja valmistelut onnistuivat todellisen sodan oloissa. Kahdeksannessa eli johtopäätösluvussa vastataan tutkimuskysymyksiin ja lisäksi siihen, onnistuivatko kuljetukset ja valmistelut tarkoitetulla tavalla ja jos eivät, niin missä epäonnistuttiin. Lisäksi pohditaan tutkimustyöhön liittyvää tutkimuskritiikkiä ja jatkotutkimustarpeita.

2 RAUTATEIDEN KEHITYS SUOMESSA 1930-LUVUN LOPPUUN MENNESSÄ

Kun Suomi itsenäistyi vuonna 1917, oli rautatieliikennettä harjoitettu jo yli 50 vuotta. Valtionrautateilla oli lähes koko maan kattava kuljetusverkosto, joka oli pitkän matkan kuljetuksissa käytännössä monopoliasemassa.³ VR:n rataverkkoa täydensivät lukuisat yksityiset rautatiet, jotka liittivät VR:n rataverkon ulkopuolelle jääneitä kaupunkeja osaksi koko valtakunnan kuljetusjärjestelmää⁴. Kulkulaitostoimistossa rautatiekuljetuksia suunnittelevilla upseereilla oli käytettävissään koko maan kattava, toimiva ja hyvin ylläpidetty rautatiekuljetusjärjestelmä. Se loi pohjan sotilaallisille kuljetuksille laajassa ja suhteellisen harvaan asutussa maassa. 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 rataosasto⁵.

2.1 Rataverkon kehittäminen ennen toista maailmansotaa

Suomen rataverkon rakentaminen aloitettiin 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.⁶

Rataverkon rakentaminen pääsi pian vauhtiin ja 1800-luvun loppuun mennessä Suomen rataverkon kokonaispituus oli kasvanut jo 2650 kilometriin⁷. 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 rakennet-

³ Alanen, Aulis J, Suomen rautatiet 100 vuotta, teoksesta Valtionrautatiet 1862–1962, toim. K. J. Immonen, Kirjayhtymä, Helsinki, 1961, 30 ja Linnamo, Jussi, Rautatiet ja maamme taloudellinen kehitys, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, 1962, 3.

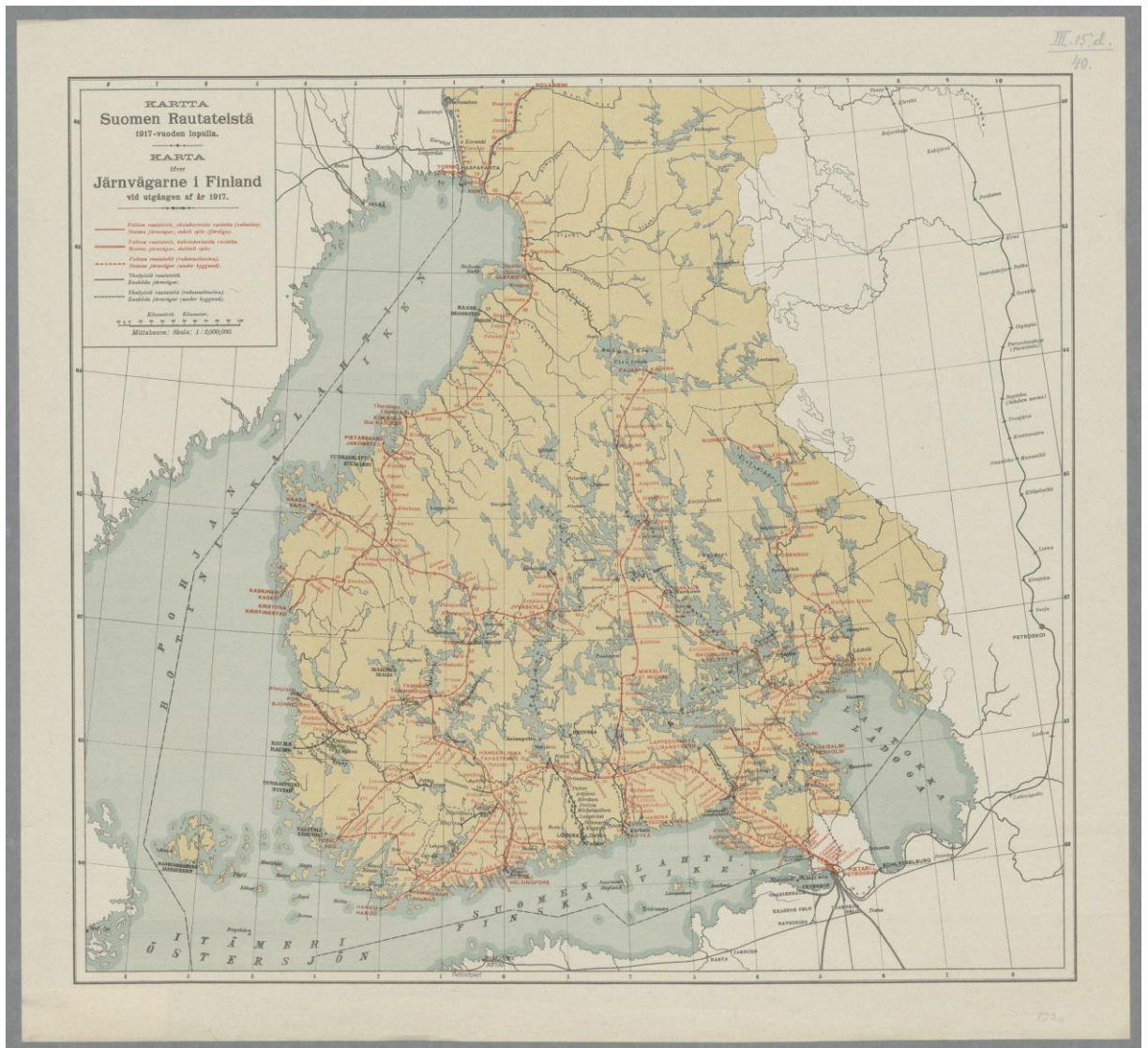
⁴ Yksityisradoista voidaan mainita hyvänä esimerkkinä vaikkapa Rauman rautatie, kts. Rautavuori, Mauri, Rautatie ihan meren keskelle – Rauman rautatie ja Rauman sataman kehitys vuoteen 1950, Painorauma, Rauma, 2011, 15.

⁵ Hellman, Ossian, Rautateiden hallinto, teoksesta Valtionrautatiet 1912–1937 II-osa, Valtioneuvoston kirjapaino, 1937, 564.

⁶ Nieminen, Erkki – Puntari, Erkki – Immonen, Keijo, Vauhtia ja voimaa – Valtionrautatiet 1862–1987, Kirjayhtymä, Helsinki, 1986, 10–13.

⁷ Nieminen, et al, 13.

tiin pääosin kevyesti kiskotetuksi, mäkiseksi ja mutkaiseksi.⁸ 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 1894.⁹ Ensimmäinen maailmansota merkitsi hiljaisempaa ajanjaksoa rataverkon laajentamisessa. Kuvassa 3 on esitetty Suomen rataverkko vuonna 1917. Tällöin rataverkosta oli rakennettu pohjois-eteläsuuntaiset Pohjanmaan, Savon ja Karjalan radat ja poikittaisyhteyksistä Riihimäki-Viipuri ja Haapamäki–Pieksämäki–Elisenvaara radat. Suomen itsenäistyttyä rakennustöitä jatkettiin, ja rataverkon laajuus saavutti huippunsa vuonna 1939, jolloin sen kokonaispituus oli jo 5323 kilometriä.¹⁰



Kuva 1: Suomen rataverkko vuonna 1917¹¹

⁸ Alanen, 18.

⁹ Alanen, 22–29.

¹⁰ Nieminen, et al, 13.

¹¹ Kartta Suomen rautateistä 1917-vuoden lopulla. Lähde: Doria.fi, julkaisun pysyvä osoite <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe201209138028>.

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 alueille¹². Samaa periaatetta noudatettiin sittemmin kaikkiin Suomeen autonomian aikana rakennettuihin rautateihin, esimerkkinä vaikkapa Pohjanmaan rata, joka kulki sisämaan puolella lähes Oulun korkeudelle saakka.¹³ Kun Venäjän keisarikunta suunnitteli 1800-luvun lopulla lähinnä strategisista syistä rautatieyhteyttä Jäämerelle, oli yhtenä vaihtoehtona rakentaa se jatkamalla Suomen rataverkkoa Oulusta tai Joensuusta pohjoiseen¹⁴. Sittemmin päädyttiin kuitenkin niin sanotun Muurmannin (Murmanskin) radan rakentamiseen Pietarista pohjoiseen. Se avattiin liikenteelle vuonna 1916.¹⁵ 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 kauppaan¹⁶.

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.¹⁷

Kun rautateiden rakentamista jatkettiin itsenäistyneessä Suomessa, oli sotilailta jälleen osansa rataverkon suunnittelussa. Rautatien rakentamista Karjalan Kannaksen poikki Viipurista Laatokan rantaan pidettiin puolustuksen kannalta välttämättömänä¹⁸. Niinpä vuosina 1928–1930 rakennettiin rautatie Viipurista Karjalan Kannaksen Valkjärvelle. Radan rakentaminen liittyi pitkälti 1920-luvun puolivälissä perustettuun Valkjärven varuskuntaan. Tällöin Viipurista suunniteltiin ratayhteyttä Valkjärvelle ja edelleen Rautuun, jonne asti rataa ei kuitenkaan koskaan toteutettu. Käkisalmelta oli avattu rautatie Rautuun jo 1917.¹⁹

¹² Iltanen, Jussi, *Radan varrella – Suomen rautatieliikennepaikat*, Karttakeskus, Helsinki, 2010, 66.

¹³ Alanen, 22 ks. myös YE:n kulkulaitostoimiston kirje Rautatiehallituksen pääjohtajalle: Yleisesikunnan nykyinen rautatierakennusohjelma diaari 21/II/25 sal, 24.2.1925, T22470/33 KA.

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

¹⁵ Juntunen, 58.

¹⁶ Rautavuori, 15–25.

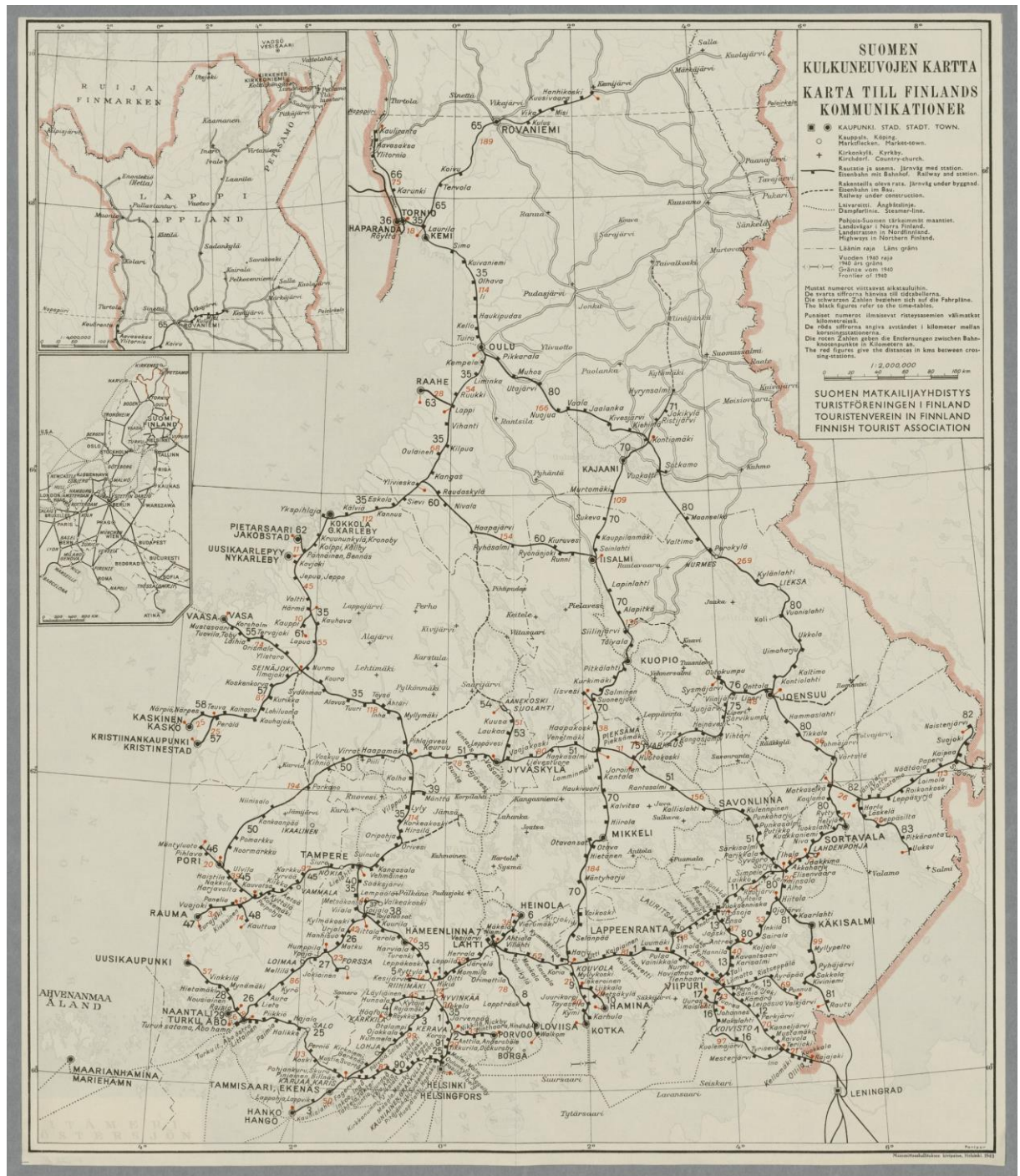
¹⁷ Iltanen, 67.

¹⁸ Tervasmäki, Vilho, *Maanpuolustussuunnitelmat*, teoksesta *Talvisodan historia*, osa 1, neljäs painos, Sotatieteen laitos, Helsinki, 1991, 65.

¹⁹ Iltanen, 396, 410.

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 määräasemalleen useaa eri reittiä. Tosin kiertotien käyttäminen merkitsi useiden satojen kilometrien matkaa, ja jopa vuorokausien viivästymistä. Uudet, etupäässä sotilastarkoituksia varten rakennetut rautatiet, jouduttivat niin suojajoukkojen kuin kenttäarmeijankin kuljetuksia. Karjalan kannaksella oli käytävissä Viipurin–Koiviston, Viipurin–Valkjärven ja Lappeenrannan–Imatran–Elisenvaaran uudet radat, jotka oli rakennettu osittain varmistamaan Karjalan kannaksen joukkojen huoltokuljetuksia. Laatokan pohjoispuolella oli jatkettu rautateitä Matkaselästä Suojärvelle ja Ala-Uuksuun. Varkauden–Viinijärven, Ylivieskan–Iisalmen, Oulun–Nurmeksen ja Kontiomäen–Hyrnsalmen rautateiden valmistuminen oli arvokas lisä Keski- ja Pohjois-Suomen rataverkon kuljetuskyvylle.²⁰ Kuvassa 4 on esitetty Suomen rataverkko vuonna 1943. Kartan tilanne vastaa pääosin vuoden 1939 tilannetta, merkittävimpana erona saksalaisten kenttärata Hyrnsalmelta Kuusamoon, joka valmistui vuonna 1944.

²⁰ Tervasmäki, 67–68.



Kuva 2: Suomen rataverkko vuonna 1943²¹

Rataverkko oli lähes täysin yksiraiteinen, mikä tarkoitti, että liikennöinti oli hidasta ja juna-kohtauksia²² oli paljon. Yksiraiteisuus altisti myös liikennehäiriöille – yhdenkin junan jääminen linjalle saattoi halvaannuttaa ison rataosan pitkäksi aikaa. Rautatiet olivat kevyesti kiskotettuja, mutkaisia ja mäkiisiä, mikä merkitsi pieniä junapainoja ja sen myötä rajallista kuljetuskapasiteettiä. Lisäksi junakohtaukset mahdollistavia sivuraiteita oli vähän tai ne olivat lii-

²¹ Suomen kulkuneuvojen kartta 1943. Lähde: Doria.fi, julkaisun pysyvä osoite <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe201209138030>.

an lyhyitä, mikä hankaloitti liikenteen sujuvaa järjestämistä.²³ Liikennepaikkoja²⁴ sinänsä, eli asemia ja sivuraiteita, oli varsin runsaasti. Niiden etäisyys toisistaan oli keskimäärin vain 5-7 kilometriä, mutta junien kohtaamispaikkoja oli siis huomattavasti harvemmassa.²⁵

2.2 Maanpuolustuksen tarpeiden huomiointi rataverkkoa kehitettäessä

1920-luvulla tehtiin yleisesikunnassa runsaasti selvitystyötä puolustussuunnittelua varten²⁶. 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 mainittu²⁷. Saatekirjeen allekirjoitti silloinen yleisesikunnan va. päällikkö everstiluutnantti Erik Heinrichs. Muistio on laadittu 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 vaikka Ruotsin vastaisen sodan puolustus suunnittelu olikin lopetettu jo muutamaa vuotta aiemmin.²⁸

Muistion otsikkona oli ”Yleisesikunnan nykyinen rautatierakennusohjelma” ja siinä käytiin perusteellisesti läpi rautateiden merkitys Suomen puolustamiselle, jopa teknisten yksityiskoh- tien 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 yleisesikunnan ainoaksi. Seuraavassa käydään läpi keskeisiä osia asiakirjasta historian tutkimuksen ja nykytiedon valossa.

²² Junakohtaamisella tarkoitettiin kahden yksiraiteisella rataosalla vastakkaisiin suuntiin liikkuvan junan kohtaamista sivuraiteellisella liikennepaikalla. Tällöin ensimmäiseksi kohtaamispaikalle saapunut juna odotti, että vastaantuleva juna ohitti paikan, jonka jälkeen se saattoi jatkaa matkaa.

²³ Hytönen, R, Rataverkon uudistustyöt, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 1962, 126. Kts. myös Tuhkanen Lauri, Sotilaskuljetusorganisaatiomme (rautatiet) kehitys ja rautatielaitoksemme mahdollisuudet suoritua vv. 1939–45 sotien vaatimista kuljetuksista, sotatieteellinen neuvottelukunta, 1946a, KA, 4.

²⁴ Liikennepaikalla tarkoitetaan yksinkertaisesti paikkaa, jossa junat voivat esimerkiksi ottaa tai jättää matkustajia tai rahtia, tai odottaa vastaantulevaa junaa (Iltanen, 7.)

²⁵ Iltanen, 10.

²⁶ Arimo Reino, Suomen puolustussuunnitelmat 1918–1939, Sotatieteen laitos, Helsinki, 1987, 285.

²⁷ Tyylin ja sisällön perusteella kirjoittaja voisi olla everstiluutnantti von Kraemer.

²⁸ Yleisesikunnan rautatierakennusohjelma, diaari 21/II/25 sal, T22470/33 KA. Asiakirja on siis säilynyt RH:n sotilastoimiston arkistossa.

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 etteivät näin käytetyt rahamäärät mene hukkaan mahdollisesti vain siitä syystä, että sodan sytyessä sotalaitoksella ei ole käytettävinsä tarpeellisia rautateitä armeijan nopeaa liikekannalpanoa, 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 puolustussuunnitelmien (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 muistion 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, Leppäsyjä–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 Leppäsyjä–Syskyjärvi–Koirinoja (toteutui Läskelästä Uuksuun) vuonna 1933.²⁹ 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 ilmeinen.

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.³⁰

2.3 Kalusto ja liikennöinti

Suomen rataverkko oli 1930-luvulle tultaessa kevyesti rakennettu. 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 kivihiihtä. Huoltovarmuuden kannalta tällä oli luonnollisesti suuri merkitys.³¹

²⁹ Iltanen, 317, 344, 411.

³⁰ Iskanius, 341.

³¹ Lahtinen, I. J, Veturit, teoksesta Valtionrautatiet 1912–1937 II-osa, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 1937, 409–410.

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.³² Sotilasjunien vetäjinä käytettiin pääasiassa jälkimmäisiä.

Sotilasjunien kokoonpanoissa käytettiin pääasiassa katettuja ja avonaisia tavaravaunuja. Lisäksi päällystölle saattoi olla matkustajavaunuja. Tavaravaunuja oli vuonna 1936 yhteensä noin 24 000 kappaletta, joista katettuja tavaravaunuja noin 10 000 ja avonaisia noin 11 000 kappaletta.³³ Loput olivat muita tavaravaunuja, kuten esimerkiksi säiliövaunuja ja virkatarvevaunuja. 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.³⁴ 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 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.

Jotta saadaan käsitys kenttäarmeijan kuljettamiseen tarvittavien junien ja vaunujen määrästä, voidaan tarkastella ennen talvisotaa voimassa olleita VK1 ja VK2-keskityssuunnitelmia. Perusyhtymänä oli tuolloin divisioona, jonka määrävahvuuteen kuului noin 14 200 sotilasta ja aseistuksena muun muassa 36 kenttättykkiä, 12 panssarintorjuntatykkiä ja 12 kranaatinheitintä (81 mm). Keskityssuunnitelmassa varattiin yhden divisioonan kuljettamiseen keskimäärin 35

³² Söderqvist, E, Kuljetuskalusto - höyryveturit, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 1962, 245.

³³ Koski, H, Vaunut, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 1962, 342.

³⁴ Alava, T, Tavaraliikenne, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 1962, 403.

junaa, joissa oli yhteensä 1600 vaunua. Yhden divisioonan kuljettamiseen kului suunnitelman mukaan kolmesta neljään vuorokautta. Edellä kerrotut junat ja niiden vaunut eivät luonnollisestiikaan olleet liikenteessä yhdenaikaisesti samaan aikaan, vaan samoja junia ja vaunuja käytettiin useampaan kertaan divisioonan kuljettamiseen.³⁵

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”).³⁶

Linjasuojastusta³⁷ 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 vioista³⁸. Rautatieläiset olivat arvostettu ammattiryhmä, ja siihen kuulumisesta oltiin ylpeitä. Yhtenä ilmentymänä tästä voidaan pitää 1930-luvulla rautatieläisten keskuudessa virinnyttä halukkuutta saada sotilaskoulutusta rautateiden sodan ajan tehtäviin liittyen. Näistä kursseista kerrotaan tarkemmin jäljempänä.

Koska keskitettyä kulunvalvontaa ei Suomen rautatieliikenteen alkuaikoina ollut, liikennöinti perustui paljon nykyistä enemmän 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 asemien 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 1938³⁹. Toisaalta liikenteenhoidon yksinkertaisuutta kuvaa hy-

³⁵ Sarmanne, Kai, Strategiset (keskityskuljetuksiin ja suuriin ryhmitysmuutoksiin liittyvät) joukkojen siirrot viime sodissamme, artikkeli Tiede- ja ase -lehdessä n:o 20, 1962, eripainos, Länsi-Savon kirjapaino, Mikkeli, 1962, 13.

³⁶ Auvinen, R. J., Hallinto ja henkilökunta, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 1962, 699.

³⁷ Linjasuojastuksella tarkoitetaan nykyisin käytössä olevaa järjestelmää, jossa rataosuus varataan yhdelle junalle kerrallaan ja muiden junien pääsy rataosalle estetään opastimien tai junakulunvalvonnan avulla.

³⁸ Rautavuori, 185.

³⁹ Oksanen, Jarmo, Suomen rataverkolla käytetyt opastimet ja opasteet, osa 4, Resiina-lehti 2/2006 (kuusiosaisen kirjoitussarjan neljäs osa).

vin 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 toisen junan kanssa, vaan hän sai tiedon liikennepaikan hoitajalta vasta pysähtyttyään liikennepaikalle.⁴⁰ Pääosa liikennepaikoista oli vielä 1900-luvun alkupuolella miehitettyjä⁴¹. 1930-luvulla oli mahdollista tietäen edellytyksin lähettää kaksi junaa peräkkäin samalle junanlähetyksivälille⁴². Rautateilla ei myöskään ollut nykyisen kaltaisia yhteydenpitomahdollisuuksia, eikä liikennejakson päälliköllä kaikissa tapauksissa ollut edes puhelinyhteyttä kaikille johdossaan oleville asemille⁴³. 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 liitteissä 1 ja 2. Liikennejaksosten henkilöstöön kuuluivat muun muassa sille määrätyn rataosan liikennetarkastajat, asemapäälliköt ja niiden apulaiset, kirjurit, sähköttäjät, konduktöörit, vaihdemiehet, junamiehet, asemamiehet ja talonmiehet.⁴⁴ Veturimiehet puolestaan kuuluivat koneosaston henkilöstöön⁴⁵. Liikenneosasto vastasi siis liikenteenhoidosta, junien lähettämisestä, aikatauluista ja tariffeista ja oli sotilaskuljetusten kannalta keskeinen yhteistyötaho rautateilla.

Voidaan todeta, että rautateiden liikennöinti Suomessa ennen toista maailmansotaa perustui 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 välttämättö-

⁴⁰ Oksanen, Jarmo, Suomen rataverkolla käytetyt opastimet ja opasteet, osa 1, Resiina-lehti 2/2005 (kuusiosaisen kirjoitussarjan ensimmäinen osa).

⁴¹ Oksanen, Jarmo, Suomen rataverkolla käytetyt opastimet ja opasteet, osa 2, Resiina-lehti 3/2005 (kuusiosaisen kirjoitussarjan toinen osa).

⁴² Oksanen, osa 4, Resiina-lehti 2/2006. Junanlähetyksivälillä tarkoitettiin kahden kohtaamispaikan välistä rataosaa, jolla saattoi liikkua vain yksi juna kerrallaan vastakkaisiin suuntiin.

⁴³ Tuhkanen (1946a), 10.

⁴⁴ Mäkiö, 717–721.

⁴⁵ Söderman, E. E. Koneosasto – osaston rakenne, teoksesta Valtionrautatiet 1912–1937, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 1937, 682.

miä poikkeusolojen liikenteen sujumiselle. Erityisesti liikekannallepano ja siihen liittyvät joukkojenkeskityskuljetukset aiheuttaisivat suuren määrän poikkeusliikennettä, joka oli suunniteltava etukäteen. Keskityskuljetukset 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 sotilailla.

3 PUOLUSTUSSUUNNITELMAT JA RAUTATIEKULJETUKSET

Suunnitelmia Suomen puolustamiseksi Venäjän hyökkäykseltä alettiin laatia heti vapaussodan päätyttyä vuonna 1918. Olihan Suomi sotatilassa Neuvosto-Venäjän kanssa Tarton rauhan solmimiseen vuonna 1920 saakka.⁴⁶ 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.⁴⁷ Myöhemmin 1920- ja 1930-luvuilla suunnittelua tarkennettiin, mutta lähtökohta pysyi edelleen samana. Kaikkien laadittujen keskityssuunnitelmien ehdottomana edellytyksenä oli rautateitse tapahtunut voimien keskittäminen oletettuun painopistesuuntaan.⁴⁸ Tässä luvussa tarkastellaan laadittuja puolustussuunnitelmia aluksi yleisellä tasolla, ja toisessa alaluvussa erityisesti niiden asettamia vaatimuksia joukkojen kuljettamiselle rautateitse.

3.1 Puolustussuunnitelmat ennen talvisotaa

Tämän tutkimustyön kannalta on tarpeen lyhyesti selvittää niitä puolustussuunnitelmia, joita Suomessa laadittiin Neuvostoliiton hyökkäyksen varalta ennen talvisotaa. Ruotsin tai Norjan hyökkäystä ei enää 1920-luvun alusta lähtien pidetty mahdollisena niiden perinteisen rauhanpolitiikan vuoksi⁴⁹. Vuosina 1918–1920 voimassa olivat maassa olleiden saksalaisten upseeriden laatimat ja suomalaisten vuonna 1919 muokkaamat puolustussuunnitelmat. Ne kaikki perustuvat muutaman vahvennetun divisioonan ryhmittämiseen puolustukseen Karjalan Kannaksen suuntaan. Näitä suunnitelmia ei tässä tarkastella tarkemmin niiden lyhyen voimassaolon takia. Toisaalta niiden toteuttaminenkaan ei vaatinut suuria rautatiekuljetuksia joukkojen vähäisen määrän takia. Saksalaisten poistuttua maasta laadittiin suomalaisten toimesta puolustussuunnitelmat, jotka nimettiin ”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.⁵⁰ Ensimmäisissä itsenäisen Suomen

⁴⁶ Arimo, Reino (1986a): Suomen puolustussuunnitelmat 1918–1939, Sotatieteen laitos, Helsinki, 1986, 3-5.

⁴⁷ Arimo (1986a), 70, 78.

⁴⁸ Tervasmäki, 67.

⁴⁹ Tervasmäki, 65.

⁵⁰ Tervasmäki, 74–75.

puolustussuunnitelmissa ei juurikaan käsitelty huoltoa ja kuljetuksia. Vuoden 1919 puolustus-suunnitelmissa oli huollollisille asioille varattu kokonaista 13 riviä (sic!), ja kuljetusasiat jäivät yksittäisten mainintojen tasolle.⁵¹

1920-luvun alun ylimenokaudella voimassa olivat puolustussuunnitelmat 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 suunnitel-maa, 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 pääpuolustusasema sijoitettiin taemmas kuin WK 1:ssä. Täältä pyrittäisiin sitten etenemään WK 1:n pääpuolustusasemaan. WK 3 oli hyökkäyksellinen puo-lustussuunnitelma etenemisestä Leningradiin, mikäli sotilaspoliittinen tilanne olisi erittäin edullinen. Jos hyökkäysoperaatio tällöin epäonnistuisi, toteutettaisiin WK 1.⁵² Tultaessa 1920-luvulle rautatiekuljetukset saivat hiljalleen lisää painoarvoa suunnitelmissa. Kenraali Enckel-lin komitea lisäsi rautatiepataljoonan puolustusvoimien kokoonpanoon esityksessään joukko-ten uudelleenjärjestelyiksi vuonna 1920.⁵³ Joukkojen liikekannallepanon yhteydessä pyrittiin aiempaa enemmän huomioimaan rautatiekuljetusten mahdollisuudet.⁵⁴ Lisäksi sodanaikaisen päämajan osaksi kaavailtiin perustettavaksi sotarautatiehallitus, johon olisivat kuuluneet lii-kenne-, rata-, kone- ja yleinen osasto.⁵⁵

1920-luvun puolivälissä Suomen puolustusmahdollisuuksia Neuvostoliittoa vastaan arvioivat sekä puolustusrevisionikomitea että puolustusneuvosto. Arviointi päättyi johtopäätökseen, että Suomen puolustuskyky ei riittäisi pitkittyneessä asemasodassa. Tällöin päädyttiin siihen, että olisi edullisinta tehdä vastahyökkäys, jolla mahdollisesti tuhottaisiin Neuvostoliiton ensim-mäisen 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 valta-kunnanrajaa. Myös Laatokan pohjoispuolelle ryhmitettyjen joukkojen tehtävä oli hyökkäyk-

⁵¹ Arimo (1986a), 172, 180.

⁵² Tervasmäki, 75–79.

⁵³ Arimo (1986b), 89.

⁵⁴ Arimo (1986b), 136.

⁵⁵ Arimo (1986b), 170.

sellinen.⁵⁶ VK27 suunnitelmaa tehtiin vaiheittain useiden vuosien aikana ja kuljetussuunnitelma saatiin käyttöön heinäkuussa 1927. Se oli tarkoitettu väliaikaiseksi, mutta ilmeisesti muutakaan versiota ei tehty ennen koko VK27 suunnitelman kumoamista.⁵⁷ VK27 suunnitelman keskityssuunnitelma saatiin valmiiksi syksyllä 1929. Siinä oli jo huomioitu muun muassa uudet rautatieyhteydet Oulu–Kontiomäki–Nurmes ja Viipuri–Valkjärvi.⁵⁸

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 1931.⁵⁹ Tätä VK31-nimellä tunnettua suunnitelmaa ei tosin käskytetty yhtymille.⁶⁰ 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.⁶¹

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 armeijakunta 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.⁶²

⁵⁶ Tervasmäki, 79–81.

⁵⁷ Arimo, 295 ja KA T4888/4 kansiossa oleva diaarinumeroton pöytäkirja VK27 kuljetussuunnitelmien polttamisesta (pöytäkirjan mukaan ne oli laadittu juuri heinäkuussa 1927).

⁵⁸ Arimo (1987), 290.

⁵⁹ Arimo (1987), 373–377.

⁶⁰ Arimo (1987), 382.

⁶¹ Tervasmäki, 82–85.

⁶² Tervasmäki, 82–85.

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).⁶³ 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.⁶⁴

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 vaihtoeht-

⁶³ Arimo (1987), 395–297.

toa, 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) jokuinkin suoraan pohjoiseen ja läntisimmillään Jänisjärveltä pohjoiseen aina Ilomantsin lähelle asti. Keskimäinen vaihtoehto sijoittui edellä mainittujen välille.⁶⁵

Kun tarkastellaan puolustussuunnitelmien kehittymistä Suomessa sotien välisenä aikana, voidaan huomata, kuinka ne asteittain tarkentuivat ja kehittyvät suurin piirtein siihen muotoon, jossa niitä talvisodassa käytettiin. 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

Sodanaikaiset kuljetukset jaettiin ennen toista maailmansotaa

1. liikekannallepanokuljetuksiin,
2. keskityskuljetuksiin,
3. operatiivisiin kuljetuksiin (eli joukkojen siirtoihin),
4. armeijan jälkikuljetuksiin (eli huoltokuljetuksiin) ja
5. evakuoimiskuljetuksiin.⁶⁶

Suluissa on esitetty tässä tutkimuksessa käytetty termi, jos se poikkeaa aikalaistemistä. Seuraavaksi tarkastellaan näiden kuljetusten osuutta sodan ajan suunnitelmissa. Tarkastelu ymmärrettävästi painottuu keskityskuljetuksiin⁶⁷, joiden toimeenpanolla oli puolustustaistelun kannalta aivan keskeinen rooli 1920- ja 1930-luvun operatiivisissa suunnitelmissa. Myös suunnitelmista kertynyt asiakirjamateriaali osoittaa itsessään suunnittelun keskittymistä keskityskuljetuksiin ennen toista maailmansotaa. Järjestys noudattaa tuohon aikaan käytössä ollutta järjestystä, jonka ajateltiin olevan kuljetusten suorittamisjärjestys sotatilanteessa.

⁶⁴ Arimo (1987), 409–410.

⁶⁵ Arimo (1987), 437–440.

⁶⁶ Von Kraemer Carl Gustav, Liikenneyhteyksien sotilaallinen merkitys, Helsinki, 1928, 101–105.

⁶⁷ Iskanius, 55–56.

Liikekannallepanokuljetuksilla tarkoitetaan niitä kuljetuksia, joilla liikekannallepanon aikana siirretään henkilöstö, hevoset ja kalusto perustamispaikoilleen. von Kraemer lukee näihin myös suojajoukkokuljetukset, koska ne tapahtuvat samanaikaisesti.⁶⁸ Suomessa oli 1930-luvun alussa siirretty järjestelmään, jossa aluejärjestö suoritti liikekannallepanon. Tällöin se tapahtui alueellisesti pieniin osiin ja useille paikkakunnille hajautettuna. Samalta alueelta koottiin siis jonkin perustettavan joukon henkilöstö ja hevoset, jotka kokoontuivat perustamispaikkaan, johon heidän joukolleen tuleva kalusto oli varastoitu tai toimitettiin. Tämä menettely vähensi oleellisesti tarvetta liikekannallepanokuljetuksille rautateitse, joitakin yksittäisiä kaluston ja hevosten siirtoon tarkoitettuja junia lukuun ottamatta. Suojajoukkojen kuljetusten suunnittelu käsitellään jäljempänä keskityskuljetusten yhteydessä.

Kansallisarkistossa on säilynyt aiemmin mainittujen VK 1 ja VK 2 puolustussuunnitelmien **keskityskuljetussuunnitelmat** 1930-luvun puolivälistä. Tätä vanhempia kuljetussuunnitelmia ei joko ole tehty lainkaan tai ne on poltettu (VK 27 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 VK 1 ja VK 2 puolustussuunnitelmien kuljetussuunnitelmat olivat, miten ne oli laadittu ja miten niitä käytettiin.

Kuten on aiemmin tullut esille, kuljetussuunnitelmat laadittiin yleisesikunnan kulkulaitostöimistössä. Ne kirjoitettiin puhtaaksi valmiille, suurikokoisille lomakkeille. 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 vaunutyypin tarkkuudella (useita sarakkeita),
- vaunumäärä yhteensä,
- määräasema ja saapumisaika sekä
- huomautuksia.

Kuljetussuunnitelmia oli laadittu omiksi suunnitelmikseen seuraaville joukoille:

- huoltokuljetukset (VK 1 ja VK 2)
- 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 VK 1-suunnitelman että VK 2-suunnitelman kuljetukset oli tehty samalle lomakkeelle lisäämällä siihen VK 2 mukaiset määrääsamat joko huomautussarakkeeseen tai erilliselle liuskalle, joka oli niitattu suunnitelman osaksi. Perustamispaikathan olivat molemmissa suunnitelmissa samat ja eroja oli vain joukkojen keskitysalueissa (VK 1-suunnitelmassa lähtökohtaisesti hyökkäysryhmitys ja VK 2-suunnitelmassa puolustusryhmitys).⁶⁹ Taulukossa 1 on esitetty tiivistelmä suojajoukkojen keskityskuljetussuunnitelmasta ja taulukossa 2 kenttäarmeijan keskityskuljetussuunnitelmasta sellaisina kuin ne olivat olemassa juuri ennen talvisotaa. Taulukossa kuljetusaika on suojajoukkojen osalta sidottu ajankohtaan T, jolla tarkoitetaan suojajoukkojen toimintakäskyn saapumista sille viranomaiselle, jonka hallussa liikekannallepanokuulutukset olivat. Kenttäarmeijan osalta kuljetusaika on sidottu liikekannallepanon toimeenpanopäiviin, jotka on merkitty roomalaisin numeroin I–XII.

⁶⁸ von Kraemer (1928), 101.

⁶⁹ 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. Kts myös Sarmanne, 8–14.

	Joukot	Määräasemat	Kuljetusaika	Junia	Vaunuja
Karjalan kannas	1. Pr	Korpioja (vaihtoehtona Raivola)	T+9h–T+47h	8	340
	2. Pr	Valkjärvi	T+9h–T+40h	8	332
	3. Pr	Rautu (PPP 3 Raivolaan)	T+10h– T+44h	10	400
	RPr	Terijoki		13	520
	Huoltojoukkoja	Rautu Käkisalmi Valkjärvi Terijoki	T+10h– T+48h T+9h–T+48h	15	467
Itäraja	P-KR:n ja P-SR:n joukkoja	Kajaani, Sotkamo, Lieksa, Joensuu, Suojärvi, Pitkäranta	T+46h– T+74h	16	419
Ilmavoimat		Lahdenpohja, Alattu, Käkisalmi, Lappeenranta, Tienhaara, Hamina	T+12h– T+36h	11	189
Yhteensä				81	2667

Taulukko 1: Suojajoukkojen keskityskuljetussuunnitelma vuonna 1939⁷⁰⁷⁰ Sarmanne, 12.

	Yh- tymä	Perus- tava sotilas- lääni	Määräraataosa		Kuljetus- päivät	Yhteensä	
			VK1	VK2		Junia	Vau- nuja
II AK	4. D	Uud.sl.	Perkjärvi– Kämärä	Leipäsuo– Kämärä	II–VII	35	1600
	5. D	Tur. sl.	Heinjoki ja Leipäsuo	Makslahti (VK2A Tien- haara)	III–VIII	33	1505
	11. D	Kym. sl.	Valkjärvi– Punnus	Ristseppälä– Äyräpää	III–VI	35	1601
	ak- joukot		Äyräpää– Kaukila	Ristseppälä– Heinjoki	II–X	12	461
III AK	8. D	EPoh. sl.	Rautu– Petäjärvi	Kavantsaari– Karisalmi	IV–VII	32	1506
	10. D		Rautu– Petäjärvi	Sakkola– Pyhäjärvi	II–VII	36	1531
	ak- joukot	KSuo. sl.	Sakkola	Kavantsaari– Tammisuo	II–IX	12	465
IV AK	12. D	Kar. sl.	Suojärvi	AK:n komen- tajan määrättä- vä	III–IX	37	1580
	13. D	Sav. sl.	Pitkäranta– Koirinoja		III–X	41	1572
	ak- joukot		Suojärvi– Jänisjärvi		II–X	11	362
Reservi	6. D	Sat. Häm. sl	Valkjärvi	Tienhaara (VK2A Maks- lahti)	VI–IX	31	1505
Sekalai- sia					III–XII	77	2995
Yhteen- sä						392	16863

Taulukko 2: Kenttärmeijan keskityskuljetussuunnitelma vuonna 1939⁷¹⁷¹ Sarmanne, 13.

Edellä esiteltyistä taulukoista voidaan tehdä seuraavia keskeisiä havaintoja. Suojajoukkojen keskittämiseen tarvittiin verrattain vähän junia. Luonnollisena selityksenä on, että suojajoukkojen rauhan ajan varuskunnat sijaitsivat pääosin valmiiksi uhanalaisimmaksi arvioidussa suunnassa itärajalla ja osa joukoista voitiin keskittää marssimalla. Toisena havaintona on kuljetussuunnitelman laatiminen tuntien tarkkuudella. Voidaan todeta, että keskimääräinen keskitys aika oli vain noin puoli vuorokautta ja pisimmilläänkin vain kaksi vuorokautta. Joukot oli siis tarkoitus saada rintamalle todella nopeasti, mikä kuvastaa valmiussuunnittelun painopistettä ja tasoa tuohon aikaan.

Pääjoukkojen keskityskuljetussuunnitelmassa huomiota kiinnittää junien ja niihin varattujen vaunujen suuri määrä. Kun otetaan huomioon käytettävissä olevan kaluston kokonaismäärä (vaunut ja veturit), muun yhteiskunnan kuljetustarpeet (vaikka pääosa kalustosta voidaankin lyhyeksi aikaa varata liikekannallepanoon ja keskityskuljetuksiin) ja tuolloin käytettävissä ollut junien keskimääräinen tuntinopeus (alle 40 kilometriä tunnissa) voidaan todeta, että kyseessä oli huomattava kuljetusponnistus, jonka onnistuminen edellytti hyvää suunnittelua sekä sotilaiden ja rautatievirkamiesten hyvää yhteistyötä. Samoja junia piti käyttää saumattomasti eri joukkojen kuljetuksiin, mikä korosti niiden nopeaa lastausta ja purkamista pääteasemilla. Yksittäisenä havaintona voidaan todeta kuljetusmatkojen pituus, joka esimerkiksi Etelä-Pohjanmaalta Karjalan kannakselle (III-armeijakunnan joukot) oli noin 600 kilometriä, joka tuohon aikaan kesti junalla useita vuorokausia.

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 kolmiraitteisella ratapihalla yhden raiteen yli. Tarkastuskertomuksessa huomautettiin kuitenkin, ettei se käynyt päinsä, koska samalla estettiin junakohtaukset 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 kiinnilyödä, sillä tilanne asemilla riippuu siksi suuresti silloin vallitsevasta liikenteestä*. Sotilaspiirit velvoitettiin ottamaan huomioon, että lastauspaikka voi olla eri kuin suunnitelmassa mainittu.⁷² 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 VR:n henkilökuntaa varten.⁷³

Joukkojen siirroilla eli operatiivisilla kuljetuksilla tarkoitettiin joukkojen siirtämistä rautateitse rintamanosalta toiselle. Niiden toteutus riippui luonnollisesti sotilaallisen tilanteen kehittymisestä, eikä niitä näin ollen voitu suunnitella tarkasti etukäteen.⁷⁴ Joukkojen siirtoihin varauduttiin rauhanaikaisessa suunnittelussa varaamalla sodanaikaisiin aikatauluihin ns. vapaa-aikasarjoja, eli ylimääräisiä aikatauluja. Näiden avulla ylimääräisiä junia voitaisiin sovittaa muun liikenteen sekaan.⁷⁵ Vapaa-aikasarjat varattiin sodan ajan aikataulujen suunnittelun yhteydessä rautatiehallituksen sotilastoimiston toteuttaman suunnittelun osana.

Huoltokuljetuksilla, aikalaistermillä jälkikuljetuksilla, tarkoitetaan kenttäarmeijan ylläpitämiseen tarkoitettujen tarvikkeiden kuljettamista. Näistä kuljetuksista osa on säännöllisiä, kuten elintarvikkeiden ja eläinten rehun kuljetukset ja toiset taas epäsäännöllisiä, kuten ampumatarvikkeiden kuljetukset. Säännölliset huoltokuljetukset huomioidaan sodanaikaisia aikatauluja laadittaessa ja epäsäännöllisiin kuljetuksiin varaudutaan edellä mainituilla vapaa-aikasarjoilla.⁷⁶ Huoltokuljetusten suunnittelusta ei ole säilynyt asiakirjoja ennen 1930-lukua, jolloin myös tähän kysymykseen alettiin kiinnittää huomiota.

Vuonna 1935 laadittiin operatiivisessa osastossa tutkielma ampuma- ja elintarvikevarikkojen sijoittamisesta. Siinä todettiin, että täydennyssuuntia muodostuu kolme: kaksi suuntaa Karjalan kannakselle ja yksi Laatokan pohjoispuolelle. Kaikkiin näihin suuntiin johtavien rautateiden varteen tulisi sijoittaa edellä mainittujen huoltolajien varikot, jotka kykenisivät toimittamaan huollon maanteitse omien suuntiensa joukoille, vaikka kuljetukset kotialueen suunnasta

⁷² Sotilaspiirien LKP-kuljetusten kuormaussuunnitelmien tarkastuskertomus 17.10.1934, diaari 173/II/sal, T4888/22, KA.

⁷³ RH:n sotilastoimiston kirje RH:n liikenneosaston johtajalle 1. lk:n kirjurin viran perustamisesta sotilastoimistoon, diaari Y.64/39/I d, T22470/33, KA.

⁷⁴ Von Kraemer (1928), 193.

⁷⁵ Von Kraemer (1928), 80.

⁷⁶ Von Kraemer (1928), 195.

varikoille tilapäisesti estyisivätkin.⁷⁷ Seuraavana vuonna laaditussa tutkielmassa arvioitiin samaa kysymystä vielä tarkemmin, ja todettiin, että itärajan kolmelle huoltosuunnalle voidaan toimitta huoltoa kolmen rautatieyhteyden kautta. Nämä olivat Kouvola–Simola Karjalan kannaksen eteläosaan, Pieksämäki–Elisenvaara kannaksen pohjoisosaan ja Kontiomäki–Joensuu Laatokan pohjoispuolelle.⁷⁸

Evakuointikuljetuksilla, tai aikalaiskielessä evakuoimiskuljetuksilla, tarkoitetaan sairaiden ja haavoittuneiden kuljettamista pois rintamalta. Niihin voidaan lisäksi lukea ne kuljetukset joilla kuljetetaan lomalle matkustavat ja sellainen henkilöiden ja tavaroiden pois kuljettaminen, joka tapahtuu jonkin alueen pakkotyhjentyä johdosta. Evakuointikuljetukset voivat olla säännöllisiä (esimerkiksi sairaalajunat⁷⁹) tai tarvittaessa toimeenpantavia (esimerkiksi vihollisen hyökkäyksen johdosta).⁸⁰ Näitäkään kuljetuksia ei voitu sairaalajunien kokoonpanoa lukuun ottamatta suunnitella rauhan aikana, vaan niiden asettamiseen varauduttiin aiemmin mainituilla aikataulujen vapaa-aikasarjoilla ja varaamalla kalustoa yllättävien kuljetusten hoitamiseen.

Ennen talvisotaa tehtiin rautatiehallituksessa suunnitelma Karjalan kannaksen evakuointijunista. Tässä suunnitelmassa varauduttiin väestön evakuointiin joko ennen liikekannallepanoa, suojajoukkojen keskittämisen aikana ennen liikekannallepanoa tai liikekannallepanon käskemisen jälkeen. Käytettävää kalustoa olisi luonnollisesti ollut eniten käytettävissä ensimmäisessä tapauksessa ja vähiten jälkimmäisessä. Pääosin oli tarkoitus käyttää normaaleja henkilöliikenteen junarunkoja täydennettynä tarkoitukseen varattavilla umpinaisilla tavaravaunuilla.⁸¹ Myös sairaalajunat varattiin ennen sodan syttymistä kiireellisellä aikataululla.⁸²

⁷⁷ Tutkielma ylipäällikön alaisten ampuma- ja elintarvikekenttävarikkojen sijoituksesta, lukumäärästä ja suuruudesta, 8.7.1935, ei diaaria, tekijän allekirjoitus epäselvä, T4888/22.

⁷⁸ Tutkielma ylipäällikön alaisten huoltomuodostelmien tarve ja järjestely, 25.3.1936, ei diaaria, tekijän allekirjoitus epäselvä, T4888/22.

⁷⁹ YE Op-os ilmoitus RH sairaalajunien perustamisesta, 9.10.1939, diaari 138/Op.4/sal/A-3e, T4888/11, KA.

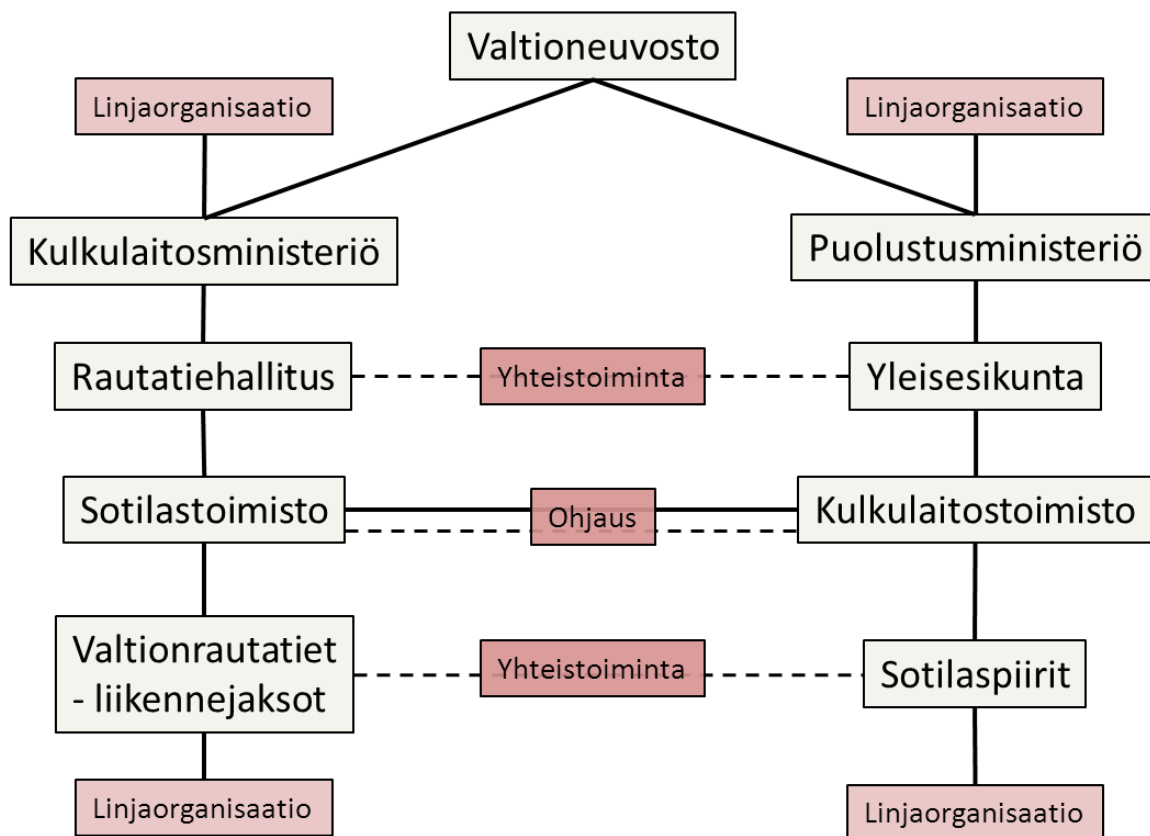
⁸⁰ Von Kraemer (1928), 195–196.

⁸¹ RH:n kirje YE:lle Kannaksen evakuointijunista, 2.10.1939, diaari S 16/16, jäljennös, T4888/11, KA.

⁸² YE Op-os ilmoitus RH sairaalajunien perustamisesta, 9.10.1939, diaari 138/Op.4/sal/A-3e, T4888/11, KA.

4 YLEISESIKUNNAN JA RAUTATIEHALLITUKSEN YHTEIS- TYÖ 1920- JA 1930-LUVUILLA

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.⁸³ Rautateitä hallinnoi Suomessa rautatiehallitus, johon vuoden 1923 organisaatiouudistuksessa perustettiin liikenneosasto ja sen osaksi sotilaskuljetustoimisto. Yleisesikunta asetti toimiston johtajaksi yleisesikuntaupseerin.⁸⁴ 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 ja siihen osallistuneita henkilöitä.



Kuva 3: rautatiekuljetusten suunnittelun linjaorganisaatio, ohjaus- ja yhteistoimintasuhteet.

⁸³ Elfvingren, Eero, Suomen yleisesikunnan organisaation synty ja vakiintuminen vuosina 1918–1925, Maanpuolustuskorkeakoulun historian laitoksen julkaisusarja 1, n:o 2, Helsinki, 1997, 193 ja Iskanius, 28.

⁸⁴ Rautatiehallituksen kirje YE:n Huolto- ja kulkulaitostoimistolle koskien sotilastoimiston esimiehen palkkausta, diaari 898/Op.4/1c, T4888/9, Kansallisarkisto (KA).

4.1 Suunnittelu keskittyi muutamalle upseerille

Kuten pienen maan puolustusvoimissa usein käy, on asioilla joskus tapana henkilöityä. Rautatiekuljetusten suunnittelussa keskeisiä henkilöitä olivat everstiluutnantti (eversti) Carl-Gustav von Kraemer, kapteeni (eversti) Martti Minkkinen ja everstiluutnantti (eversti) Viljo Hovinen (suluissa sotilasarvo henkilön erotessa vakinaisesta palveluksesta). Vuosien 1918 ja 1940 välillä kulkulaitostoimistossa ja operatiivisen osaston huolto- ja kulkulaitostoimistossa palveli toki monia muitakin upseereja, mutta kolmella edellä mainitulla henkilöllä oli säilyneen asiakirjamateriaalin perusteella suurin vaikutus suunnitteluun. Lisäksi edellä mainittujen upseerien sotilasurat erosivat varsin paljon toisistaan, joten heidän taustansa tunteminen antaa mahdollisuuden tutustua Puolustuslaitoksen rakentamiseen osallistuneiden upseerien uraan itsenäisyyden alkuaikoina. Huolimatta erilaisesta sotilaskoulutustaustasta kaikki kolme toimivat menestyksekkäästi kuljetusalan suunnittelu- ja johtotehtävissä ennen sotia ja niiden aikana.

Keskeinen henkilö sodan ajan rautatiekuljetusten suunnittelussa ennen talvisotaa oli eversti Carl-Gustav Robert von Kraemer. Von Kraemer syntyi Kuopiossa vuonna 1882. Hän opiskeli Suomen Kadettikoulussa Haminassa vuosina 1895–1902 ja palveli sen jälkeen keisarillisen Venäjän sotavoimissa. 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 1918–1937.⁸⁵ 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-

⁸⁵ Carl-Gustav von Kraemerin nimikirjanote, KA ja Aalto L. J - Walldén J. S - Hämeen-Anttila Y. S. (toim.), Puolustusvoimiemme upseeristo 1929, Akateeminen kustannusosakeyhtiö, Helsinki, 1929, 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.”

vistä erosivat suuresti toisistaan⁸⁶. Myöhemmin von Kraemer toimi talvisodassa Päämajan huolto-osaston päällikkönä ja hoiti jatkosodassa erikoistehtäviä vuoteen 1942 saakka.⁸⁷

Toisena keskeisesti rautatiekuljetusten suunnitteluun osallistuneena upseerina voidaan mainita eversti Onni Martti August Minkkinen. Hän syntyi Helsingissä 7.1.1902 ja suoritti varusmiespalveluksensa vuosina 1922–1923 Suomen Valkoisessa Kaartissa, josta kotiutettiin reservin vänrikkinä. Kadettikoulun hän suoritti vuosina 1924–1926 ja komennettiin sen jälkeen palvelukseen Savon Prikaatiin. Sotakorkeakoulun Minkkinen suoritti vuosina 1930–1932 ja komennettiin sen jälkeen yleisesikuntaan. Lyhyen järjestelytoimistossa vietetyn ajan jälkeen hänet siirrettiin vuonna 1932 kulkulaitostoimistoon ja pitkä ura huollon ja kuljetusten suunnittelu ja johtotehtävissä alkoi. Minkkinen toimi toimistoupseerin tehtävissä kulkulaitostoimistossa ja sen seuraajassa, operatiivisen osaston huolto- ja kulkulaitostoimistossa. Sotien aikana hän toimi päämajan rautatieosastossa, sotarautatiemuodostelmien tarkastajana ja rautatieosaston yleisen rautatietoimiston päällikkönä. Minkkinen nimitettiin 11.3.1940 sotarautatiemuodostelmien päälliköksi⁸⁸. Hänen nimikirjassaan ei tosin ole merkintää tästä nimityksestä. Sotien jälkeen palvelus kuljetusalan johtotehtävissä jatkui, Minkkinen jäi eläkkeelle vuonna 1962 kuljetusosaston osastopäällikön tehtävästä everstin sotilasarvossa. Hän kuoli 28.7.1967.⁸⁹

Myös eversti Jaakko Viljo Hovinen loi merkittävän uran kuljetusalan ja rautatiekuljetusten tehtävissä. Hän syntyi 7.4.1896 ja liittyi Kuopion Suojeluskuntaan vapaussodan aikana. Hänet kotiutettiin 28.1.1918, mutta hän palasi Puolustusvoimien palvelukseen vielä samana vuonna ja suoritti Markovillan upseerikoulun Viipurissa. Vuonna 1920 hänet siirrettiin toimistoupseeriksi yleisesikuntaan ja tämän tehtävän ohessa hän oli kuunteluoppilaana kadettikoulussa vuosina 1922–1923. Vuonna 1924 hän palveli lyhyen aikaa Rautatiepataljoonassa, mutta siirtyi omasta pyynnöstään reserviin komppanian päällikön tehtävästä. Eroaminen palveluksesta saattoi liittyä samaan aikaan tapahtuneeseen valtataisteluun Venäjällä koulutettujen ja jääkäritaustaisten upseerien välillä. Hovinen kuitenkin palasi vakinaiseen palvelukseen jo seuraavana vuonna kulkulaitostoimiston toimistoupseeriksi. Kapteenin virkaan hänet nimitettiin vuonna 1928 ja majurin virkaan 1929. Vuonna 1931 hän oli kuunteluoppilaana Taistelukoulun majurikurssilla. Sotakorkeakoulun Hovinen suoritti vuosina 1931–1935, toimien opintojen välillä toimistoupseerina kulkulaitostoimistossa. Kulkulaitostoimiston päälliköksi hänet nimitettiin

⁸⁶ Kraemerin kirjoittama perustelumuuisto sotavoimien kuljetuspäällikön virka-asemasta, diaari 815/II/H-3a, T4888/6, KA. Näkemys von Kraemerin eron syistä on esitetty Iskaniuksen väitöskirjassa (kts. s. 28). Toisaalta Tuhkasan mukaan eron syynä oli säädetyn eroamisiansa saavuttaminen (kts. s. 9).

⁸⁷ Iskanius, 28, 34

⁸⁸ Minkkisen nimitys sotarautatiemuodostelmien päälliköksi, diaari 358/40/Huolto 2/sal, T22470/33, KA.

⁸⁹ Martti Minkkisen nimikirjanote, KA.

vuonna 1937 eversti von Kraemerin erottua palveluksesta. Tämän jälkeen hän toimi Rautatiehallituksen sotilastoimiston päällikkönä ja kuljetusalan johtotehtävissä Päämajassa ennen toista maailmansotaa ja sen aikana. Kuriositeettinä mainittakoon, että hänet nimitettiin kolme kertaa Rautatiehallituksen sotilastoimiston päälliköksi kolmivuotiskaudeksi ja kaikkina näinä kertoina hän hoiti tehtävää vain muutamia kuukausia ennen siirtoa toiseen tehtävään. Sotien jälkeen hän ehti vielä toimia lyhyen aikaa huolto-osaston toimistopäällikkönä ennen eroamistaan vakinaisesta palveluksesta 14.6.1946. Hovinen kuoli 10.9.1972.⁹⁰

4.2 Rautatiekuljetusten suunnittelu yleisesikunnassa

Tarkasteltaessa kuljetusalan suunnitelmia Kansallisarkistossa säilyneen materiaalin perusteella havaitaan, että suunnitelmia on säilynyt varsin vähän ennen 1920-luvun puoliväliä. Todennäköisimpänä syynä tähän on se, että perustettaessa Puolustusvoimia heti itsenäistymisen jälkeen jouduttiin aluksi keskittymään muihin asioihin. Vasta kun komentorakenne oli vakiinnutettu, vakinaisen väen palvelus järjestetty ja lainsäädäntö saatu ajan tasalle oli mahdollisuus keskittyä puolustussuunnitteluun ja sen erilaisiin osakokonaisuuksiin. Lisäksi varsinaista reserviä koskevaa liikekannallepanojärjestelmää ei aluksi ollut, vaan sotatapauksessa varauduttiin vain vakinaisen väen kuljetuksiin.

Eversti von Kraemerin johdolla laadittiin 1920-luvun lopulla kattava suunnitelma Valtionrautateiden sodan ajan järjestelyistä. Sen tarkoituksena oli ennen kaikkea varmistaa puolustussuunnitelman mukaisten rautatiekuljetusten suorittaminen. Tuolloisen sodan kuvan mukaan rautatiet ajateltiin jaettavan sotaseuturautateihin ja rauhanseuturautateihin. Sotilaiden oli tarkoitus johtaa sotaseuturautateita, rauhanseuturautateiden 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.⁹¹

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 vaihteissa. Erityisesti rautatiehallituksen taivuttaminen esityksen taakse oli osoitus von Kraemerin neuvottelutaidosta ja ilmeisesti myös hänen nauttimastaan arvostuksesta rautateiden asiantuntijana. Rautatiehallituksessa olisi kuitenkin tullut käsittää, ettei Suomen rataverkon jakaminen

⁹⁰ Viljo Hovisen nimikirjanote, KA.

kahtia voinut olla toimiva ratkaisu. Todellisuudessa suunnitelmaa ei koskaan päästy kokeilemaan, koska se kumottiin talvisodan alla lokakuussa 1939.⁹² Tällöin hyväksyttiin käyttöön uusi ”Sotilaskuljetusohjesääntö. Määräyksiä sodanaikaa ja erikoisia olosuhteita varten”. Siinä sotilaiden rooliksi rautatiekuljetusten suunnittelussa jäi lähinnä kuljetusten tilaaminen.⁹³ Talvisodan kokemusten perusteella todettiin kuitenkin tämänkin ratkaisu epäonnistuneeksi ja toimintatapojen muuttamista jatkettiin.⁹⁴

Sotaseurautatiet oli tarkoitus jakaa sotilaskuljetuspiireihin. Tähän liittyen eversti von Kraemer esitti Viipurin sotilaskuljetuspiirin päällikön tehtävän perustamista yleisesikunnan kulkulaitostoiimistoon. 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.⁹⁵

Puolustusvoimain yleisesikunta vastasi puolustushallinnon osalta myös rautatiekuljetusten suunnittelusta ja valmistelusta sodan varalta. Tähän liittyen se osallistuikin 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 monisivuinen ja varsin perusteellinen rautatierakennussuunnitelma, joka lähetettiin myös rautatiehallitukselle.⁹⁶ 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 huomioitiin suunnittelussa.⁹⁷

⁹¹ Iskanius, 28.

⁹² Iskanius, 28

⁹³ Tuhkanen, 1946a, 10.

⁹⁴ Tuhkanen (1946a),3. Tuhkanen toteaa jopa, että ”*edellinen ohjesääntö sen edellyttämine organisaatioineen olisi siltikin ollut parempi kuin talvisodan aikana voimassa ollut*”.

⁹⁵ Yleisesikunnan (YE) kulkulaitostoiimiston muistio sotilaskuljetuspiirin päällikön tehtävistä, 2.5.1926, diaari 50/II/2b sal, T4888/6, KA.

⁹⁶ YE:n rautatierakennussuunnitelma, 24.2.1925, diaari 21/II/25 sal, T22470/33, KA.

⁹⁷ 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, T4888/7, KA). Yleisesikunnan päällikkö K. L. Oeschin antoi vastauksen, jonka mukaan alkuperäistä linjausta tulee ehdottomasti noudattaa (diaari 194/II/1a, T4888/7, KA). Näin tapahtuikin.

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 kuljetusvälinetoimistot.⁹⁸ 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.⁹⁹ 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.¹⁰⁰ 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.¹⁰¹

Yleisesikunnan kulkulaitostoimisto ja sen seuraaja operatiivisessa osastossa olivat siis päävastuussa rautatiekuljetusten suunnittelussa sotien välisenä aikana. Koska suunnitteluvoimaa ei missään vaiheessa ollut kovin paljon¹⁰², voidaan toimistossa laadittuja työmäärältään suuria asiakirjoja ja suunnitelmia pitää merkittävinä saavutuksina. Jo pelkästään operatiivisiin suunnitelmiin liittyvien rautatiekuljetussuunnitelmien laatiminen ja ylläpitäminen ilman tietotekni-

⁹⁸ Arimo, Reino (1986b), Suomen puolustussuunnitelmat 1918–1939 II osa, Sotatieteen laitos, Helsinki 1986, 216–217.

⁹⁹ Iskanius, 34. Kts. myös Elfvengren (1997), 208.

¹⁰⁰ Elfvengren, Eero (2000): Laajasta johtoesikunnasta Mannerheimin yleisesikunnaksi, Maanpuolustuskorkeakoulun sotahistorian laitoksen julkaisusarja 1, n:o 3, Helsinki, 76.

¹⁰¹ YE:n OPOS kirje Puolustusministerölle (PLM) koskien sotilastoimiston virkojen lisäämistä, diaari 236/Op.4/39, T22470/33, KA.

¹⁰² Elfvengren (2000), 80.

siä apuvälineitä on ollut valtavan suuri työ. Lisäksi toimistoa työllistivät koulutusasiat ja rauhan ajan sotilaskuljetusten suunnittelu. Esimerkiksi Martti Minkkinen 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.

4.3 Sotilastoimisto toteutti kuljetussuunnitelmat

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.¹⁰³

Sotilastoimisto toimi rautatiehallituksessa kaikesta päätellen varsin itsenäisesti yleisesikunnan kulkulaitostoimiston ohjauksessa, ja vastasi sekä sotilaskuljetusten hoitamisesta rauhan 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 ”talonpoikaismarssiin”.¹⁰⁴ Samoin käytiin kirjeenvaihtoa rautatiehallituksen muiden osastojen ja VR:n kanssa sotarautatiemuodostelmiin määrättävistä VR:n palveluksessa olevista henkilöistä.¹⁰⁵

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

¹⁰³ Mäkiö, A. M, Liikenneosasto – osaston rakenne, teoksesta Valtiorautatiet 1912–1937, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 1937, 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).

¹⁰⁴ 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).

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.¹⁰⁶

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 liikennejaksojen¹⁰⁷ päälliköille. Liikennejaksojen päälliköt suorittavat ”kuljetusten rautatietechnillisen valmistelun” sotilastoimiston antamien ohjeiden mukaan. Kuljetussuunnitelmien ja rautateiden suunnitelmien perusteella sotilaspiirit laativat sitten yksityiskohdaiset kuormassuunnitelmat. Sotilastoimisto ohjasi siis liikekannallepanokuljetusten valmistelua Valtionrautateilla ja yleisesikunnan kulkulaitostoimisto sotilaspiireissä.¹⁰⁸

Yksi sotilastoimiston työtehtävistä oli hallinnoida rautatiehallituksen ja VR:n palveluksessa olevien reserviläisten sodan ajan sijoituksia. Tähän työhön liittyen se kävi ajoittain vilkastakin kirjeenvaihtoa rautatiehallituksen muiden osastojen, VR:n 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.¹⁰⁹

¹⁰⁵ Salainen kirjediaari Aa12 28.9.1932–1937 sotarautatiemuodostelmat, KA.

¹⁰⁶ Elfvingen (2000), 160.

¹⁰⁷ Liikennejaksolla tarkoitettiin rataverkon osaa, joka vastasi liikennetarkastajan johdolla liikenteen välittömästä hoidosta alueellaan. Se kuului rautateiden linjahallintoon, jonka muita osia olivat mm. ratajaksot (rautatieinfrastruktuurin hoito) ja varikkojaksot. (liikkuva kalusto). Lähde: Von Kraemer (1928), 84–85

¹⁰⁸ Sotilaspiirien LKP-kuljetusten kuormassuunnitelmien tarkastuskertomus 17.10.1934, diaari 173/II/sal, T4888/22, KA.

¹⁰⁹ RH sotilastoimiston kirjeet PLM:lle, 29.9.1936, diaarit 488/III ja H.10/39/X a.sal, T22470/33, KA. Välillä liikettä tapahtui toiseenkin suuntaan. Niinpä talvisodan aikana eräs rautateille sijoitettu innokas suojeleuskuntalainen pyysi päästä taistelutehtäviin. Sotilastoimisto suostui esitykseen (diaari H/26/m/Xb/henk, T22470/33, KA.)

Vuoden 1938 aikana sotilastoimisto suoritti liikekannallepanoa koskevien asiakirjojen tarkastuksen kaikissa liikennejaksoissa. Tarkastuksessa liikennejaksoiden 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.¹¹⁰

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.¹¹¹ Tästä asiakirjasta kerrotaan lisää alaluvussa 5.2.

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 VR:n 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.

4.4 Esimerkkejä yleisesikunnan ja rautatiehallituksen yhteistyöstä sodan ajan rautatiekuljetusten suunnittelussa

Kokonaiskuvan saamiseksi yleisesikunnan kulkulaitostoimiston ja rautatiehallituksen liikenneosaston sotilastoimiston välisestä yhteistyöstä voidaan esittää muutamia esimerkkejä. Kansallisarkistossa on säilynyt jonkin verran edellä mainittujen elinten välistä kirjeenvaihtoa soti- en väliseltä ajalta. On huomattava, että virallisesti virastojen välillä asioidaan niiden johtajien

¹¹⁰ RH sotilastoimiston tarkastuskertomus PLM:lle, diaari 13/39/sal, T22470/36, KA.

¹¹¹ Kartasto sotilaskuljetuksiin käytettävistä liikennepaikoista, diaari 25/II/25, T22470/33, KA.

allekirjoittamalla 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 toimeenpanokäskeyissä 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 saatettiin lopuillekin vuoden loppuun mennessä. Vuoden 1935 tammi-huhtikuun aikana sotilastoimistossa tuli tehdä *keskityskuljetussuunnitelmien yksityiskohtainen rautatieteknisellä käsittely ja lopullinen veturi- ja vaunulaskelmien teko*. Jatkuvana työnä olivat muun muassa lueteloiden 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.¹¹²

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 rautatiehallituksen pääjohtajalle asiaa koskevan kirjeen, olihan pääosa mainittujen yksiköiden henkilöstöstä rautateiden palveluksessa jo rauhan aikana ja komppanioiden tehtävätkin liittyivät yksin-

¹¹² YE:n kulkulaitostoimistossa ja RH:n sotilastoimistossa suoritettavat työt ajalla lokak. 1934 – toukok. 1936, diaari 165/II/sal, T4888/9, KA

omaan 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.¹¹³ Yhteistyötä siis tehtiin paljon muutenkin kuin suoranaisesti sotilaskuljetuksiin liittyvissä asioissa.

¹¹³ Kirjeenvaihto YE:n ja RH:n välillä radanrakennuskomppanioiden muuttamisesta radankorjauskomppanioiksi, 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 RAUTATIEKULJETUSTEN TUTKIMUS- JA KEHITYSTOIMINTA

Kulkulaitostoimistossa ja myöhemmin operatiivisen osaston huolto- ja kulkulaitostoimistossa pyrittiin kuljetussuunnitelmien laatimisen lisäksi tutkimaan ja kehittämään toimintaa. Tutkimusten, kuten muunkin suunnittelun, pääpaino oli rautatiekuljetuksissa. Lisäksi tutkittiin kuitenkin myös muun muassa teiden auraamista talvella ja vesitiekuljetusten toteutusmahdollisuuksia. Kansallisarkistossa ei ole säilynyt mitään erityistä tutkimus- ja kehittämistoiminnan suunnitelmaa, lukuun ottamatta yleisesikunnan upseereille käskettyjen kirjoitustehtävien lueteloita. Säilyneen arkistomateriaalin perusteella tutkimustoiminta voidaan jakaa tutkielmien ja muistioiden kirjoittamiseen, rautateiden kehityksen seuraamiseen Suomessa ja ulkomailla ja kokemusten keräämiseen harjoituksista, koekuormauksista ja kokeiluista.

5.1 Rautatiekuljetuksia käsittelevät tutkielmat ja muistiot

Kulkulaitostoimistossa ja myöhemmin operatiivisen osaston huolto- ja kulkulaitostoimistossa kirjoitettiin 1920- ja 1930-luvuilla paljon perusteellisia selvityksiä erilaisista kuljetuksista ja niiden organisointiin liittyvistä asioista. Nämä kirjoitustyöt voidaan jakaa sotilaskululaitoksen toteuttamista ja sen johtamista koskeviin kirjoituksiin, rautatiejoukkojen organisointia koskeviin kirjoituksiin ja erilaisiin selvityksiin jostakin kuljetusjoukkojen toiminnan yksityiskohdasta. Viimeksi mainitusta on esimerkkinä rautatiekuljetusten ilmatorjunnan tutkiminen 1930-luvun alussa. Tässä tutkimuksessa keskitytään rautatietä ja rautatiekuljetuksia koskeviin kirjoituksiin.

Sodan ajan kululaitoksen organisointia ja sen johtamista pohti erityisesti kulkulaitostoimiston pitkäaikainen johtaja, everstiluutnantti Carl-Gustav von Kraemer. Kuten tiedämme, hänen ajatuksenaan oli rautatielaitoksen organisointi sotatilanteessa sotaseuturautateihin ja rauhanseuturautateihin. Tämä näkemys tulee voimakkaasti esiin hänen kirjoituksissaan. Hän kannatti myös kuljetusten johdon keskittämistä koko valtakunnan kuljetuspäällikölle. Vuonna 1926 kirjoittamassaan muistiossa hän perusteli rautateiden jakamista sotaseutu- ja rauhanseuturautateihin. Hän ehdotti, että rataverkko jaetaan keskityskuljetusten jälkeen ja sotaseuturautateitä johtaa sotarautatiehallitus. Jälkikäteen on helppo todeta, että hänen perustelunsa rataverkon jakamiselle olivat paikoin huonot, sillä hän muun muassa toteaa, että *kuljetukset kotialu-*

*eella suoritetaan miltei rauhanaikaisissa olosuhteissa.*¹¹⁴ Ilma-aseen kehitys ennen toista maailmansotaa teki tyhjäksi tämän oletuksen, mikä voitiinkin todeta talvisodan aikaan. von Kraemerin ponnistelut eivät kuitenkaan menneet hukkaan, vaan vuoden 1930 Sotilaskuljetusohjesäännön 1. osassa vahvistettiin hänen ehdotuksensa rataverkon jakamisesta. Vielä vuonna 1934 von Kraemer palasi aiheeseen muistiossa, joka oli otsikoitu ”Sotilaskululaitoksen tarpeellisuudesta armeijassamme sodanaikana, sen tehtävistä ja kokoonpanosta”. Ilmeisesti tuohon aikaan oli jo käynnissä kuljetusten organisointia koskeva keskustelu, joka tuli johtamaan uuden kuljetusohjesäännön käyttöönottoon nopealla aikataululla juuri ennen talvisotaa. Muistiossaan von Kraemer kirjoitti kuljetuksista seuraavasti: *Että rautatiet kokonaisuudessaan on asetettava ylimmän sotilasjohton käytettäväksi jopa osa otettava sen välittömään hallintoonkin on selvää, kun otetaan huomioon niiden erinomainen strateginen ja taktillinen merkitys; niiden avulla voidaan siirtää suuria joukkomääriä paikasta toiseen ja voidaan siten ratkaisevana ajankohtana ja ratkaisevassa paikassa olla vihollista voimakkaampi.*¹¹⁵ Kuten siis tiedämme, von Kraemerin kanta tässä asiassa joutui 1930-luvun lopulla häviölle ja järjestelmä muutettiin.

Sotilaskululaitoksen ohella pohdittiin sotaväen kuljetuspäällikön tarpeellisuutta. Von Kraemer otti osaa tähän pohdintaan muistiolla vuonna 1934. Siinä hän käyttää ulkomaisia esimerkkejä Ranskasta, Ruotsista, Saksasta ja Neuvostoliitosta perustellakseen kaikkien valtakunnan kuljetusvälineiden keskittämistä sotilaalliseen johtoon ja suoraan ylipäällikön alaisen kuljetuspäällikön nimittämistä johtamaan sitä.¹¹⁶ Operatiivisen toimiston silloinen päällikkö, eversti Aksel Fredrik Airo osallistui hänkin kuljetuspäällikön aseman pohtimiseen muistiossaan vuonna 1935. Hän pohjusti asiaa käyttämällä esimerkkinä Ranskan kokemuksia ensimmäisestä maailmansodasta ja tuli siihen lopputulokseen, että kuljetuspäällikölle ei ole Suomessa tarvetta.¹¹⁷ Airon kanta näyttää jääneen voitolle, koska kuljetuspäällikköä ei nimetty ja talvisodassakaan sellaista ei käytetty. Von Kraemer kirjoitti kuitenkin vielä vuonna 1936 muistion, jolla hän perusteli sotavoimien kuljetuspäällikön virka-asemaa. Hän oli edelleen sillä kannalla, että kaikkien kuljetusmuotojen johto tulisi keskittää ”yksiin käsiin”.¹¹⁸ Tämäkään muistio ei kuitenkaan asiaa muuttanut ja kuten aiemmin on kerrottu, everstiluutnantti von

¹¹⁴ Muistio, Rautatieverkon jako ja hoito sota-aikana, von Kraemer, 25.11.1926, diaari 1105/II/26, T4888/11, KA.

¹¹⁵ Muistio, Sotilaskululaitoksen tarpeellisuudesta armeijassamme sodanaikana, sen tehtävistä ja kokoonpanosta, von Kraemer, 7.8.1934, diaari 524/II/D1, T4888/12, KA.

¹¹⁶ Muistio, Onko kuljetuspäällikkö tarpeellinen?, 24.4.1934, ei diaaria, T4888/22, KA.

¹¹⁷ Muistio, Sotavoimien kuljetuspäällikkö?, A. Airo, 19.4.2015, ei diaaria, T4888/22, KA. Airo suoritti sotakorkeakoulun Ranskassa vuonna 1920 ja toimi sen jälkeen operatiivisen toimiston, myöhemmin operatiivisen osaston päällikkönä ja päämajoitustestarinä.

¹¹⁸ Muistio, Koskeva sotavoimien kuljetuspäällikön virka-asemaa, von Kraemer, 14.8.1936, ei diaaria, T4888/22, KA.

Kraemer erosi seuraavana vuonna palveluksesta, ehkä osittain juuri näiden erimielisyyksien vuoksi.

Rautatiejoukkojen organisointiakin tutkittiin. Puolustusvoimien sodan ajan kokoonpanossa oli rautatiejoukkoja heti perustamisestaan lähtien. Aluksi ne oli koottu rautatiepataljoonaan, mutta sen toimintaa ei kyetty kehittämään halutulla tavalla.¹¹⁹ Näin ollen pataljoona poistettiin rauhan ajan kokoonpanosta¹²⁰ ja muutettiin sodan ajan radanrakennuskomppanioiksi. Rautatierakennusosastojen perustamista alettiin suunnitella vuonna 1926. Alusta lähtien tarkoituksena oli muodostaa ne Valtionrautateiden henkilöstöstä ja sijoittaa johtoon sekä sotilaallisen että siviilikoulutuksen saaneita insinööriupseereita.¹²¹ Radanrakennuskomppanian toimintakykyä kokeiltiin oikealla radanrakennustyömaalla vuonna 1926, kun sitä käytettiin Toijalan satamaradan työmaalla. Saadut kokemukset eivät kuitenkaan olleet kovin positiivisia ja radankorjausmuodostelmia päätettiin kehittää edelleen. Adolf Backberg laati vuonna 1934 muistion, jossa ehdotti kokonaan sotilaallisten radanrakennusmuodostelmien kokoamista.¹²²

Samaan aikaan aloitettiin rautatiemuodostelmien organisaation kehittäminen. Jo 1930-luvun alkupuolella oli tultu siihen tulokseen, että varsinaiset radan rakennustehtävät jäisivät varsin vähäisiksi ja rautatiemuodostelmien toiminta keskittyisi lähinnä ratojen korjaamiseen. Kululaitostoinnisto ehdotti vuonna 1934 radanrakennuskomppanian nimen muuttamista radankorjauskomppaniaksi ja sen organisoimista uudelleen.¹²³ Kululaitostoinnistossa laadittiin seuraavan vuoden alussa koulutusohjelma radankorjauskomppanialle, jota lähdettiin toteuttamaan kertausharjoituksin. Ohjelman mukaan pääpaino olisi ratojen korjaamisen kouluttaminen sodan ajan olosuhteissa.¹²⁴ Radankorjauskomppanioiden kertausharjoituksista kerrotaan lisää jäljempänä.

Rautatiekuljetusten ilmatorjunnan järjestelyitä ryhdyttiin tutkimaan 1930-luvun alussa. Kululaitostoinnistossa oli tässä vaiheessa tiedostettu ilmauuhkan kasvava merkitys ja siihen pyrittiin reagoimaan. Von Kraemer kirjoitti vuonna 1930 muistion rautateistä lentohyökkäysten kohteena. Muistion näkökulma oli omien ilmavoimien hyökkäys vihollisen rautateitä vastaan, mutta se voisi hyvin olla kuvaus siitä miten Neuvostoliiton ilmavoimat hyökkäsi Suomen rau-

¹¹⁹ Muistio, Rautatiepataljoonan organisoinnista, von Kraemer, 30.9.1925, diaari 109/II/25. sal, T4888/6, KA.

¹²⁰ Arimo (1987), 134.

¹²¹ Kirje rautatiehallitukselle koskien rautatierakennusosastojen perustamista, Blom, O, 16.11.1926, diaari 30/II/26. sal. T4888/6, KA.

¹²² Muistio radanrakennusmuodostelmista, Backberg, Adolf, 12.11.1934 ei diaaria. T4888/12, KA.

¹²³ Kululaitostoinniston kirje RH, 26.2.1935, diaari 38/II/sal/A-3b, T4888/9, KA.

¹²⁴ Muistio radanrakennuskomppanioiden koulutusohjelmasta, 20.3.1935, diaari 189/II, T4888/12, KA.

tateitä vastaan talvisodassa.¹²⁵ Seuraavana vuonna von Kraemer kirjoitti rautateistä ilmahyökkäyksen kohteena täydennyksenä ilmeisesti sotilasaikakauslehdessä ilmestyneeseen everstiluutnantti Paasosen kirjoitukseen. Von Kraemer korjaa kirjoituksessaan Paasosen virheellisiä käsityksiä sotilaskuljetuksista rautateilla ja niiden yhteyteen järjestetystä ilmatorjunnasta. Hän kirjoittaa, että sotilaskuljetusohjesäännöissä ei ole ohjeita ilmatorjunnan järjestämisestä, vaan tästä tullaan antamaan ohjeet erikseen. Von Kraemer mainitsee myös, että joukkojen omakoh- taisen ilmatorjunnan harjoittelu rautatiekuljetusten yhteydessä on jo aloitettu.¹²⁶ Kirjoitus osoittaa, että rautateiden ilmapuolustus herätti kasvavaa mielenkiintoa. Rautateiden ilmator- juntaa koskevien asiakirjojen yhteyteen on taltioitu teksti, joka on otsikoitu ”Ohjeet ilmator- junnan järjestämiseksi rautatiekuljetusten aikana”. Sen saatteessa mainitaan, että sen on laati- nut yleisesikunnan päällikön 23.11.1931 asettama komitea ja se jätettiin yleisesikunnan pääl- likölle 22.6.1932.¹²⁷ Ohjeet on todennäköisesti laadittu edellä mainituiksi erikseen annettavik- si ohjeiksi. Ohjeiden vahvistamisesta käyttöön ei löytynyt tietoja Kansallisarkiston kulkulai- tostoimistoa koskevien asiakirjojen joukosta. Samaan aikaan ohjeiden laatimisen kanssa ilma- torjuntaa myös kokeiltiin joukko-osastoissa. Kokeiluissa käytettiin ilmatorjunta-aseina kone- kivääreitä, jotka asetettiin ilmatorjuntatehtävään kuormauksen ajaksi maastoon ja kuljetuksen ajaksi tarkoitusta varten varustettuun ilmatorjuntavaunuun.¹²⁸ Kokeilun tuloksia pidettiin on- nistuneina ja kokeilujen tulokset aivan ilmeisesti huomioitiin myös ohjeita kirjoitettaessa.

Edellä kuvattujen kokonaisuuksien lisäksi kulkulaitostoittoimistossa ja operatiivisen osaston huolto- ja kulkulaitostoittoimistossa tutkittiin ja kirjoitettiin myös monesta muusta sodan ajan rautatiekuljetuksiin liittyvästä asiasta. Vuonna 1926 kapteeni Kirjokallio kirjoitti tutkielman ”Mitä rautatiekuljetuksista venäläis-japanilaisessa sodassa on opittava”.¹²⁹ Kirjoitus saattaa olla opinnäytetyö, mutta siitäkin puuttuvat ajalle tyypillisesti lähdeviitteet. Vuonna 1931 kap- teeni A. Tiiska kirjoitti autojen ja rautateiden välisestä kilpailusta¹³⁰ ja majuri V. Hovinen vuonna 1936 rautateiden kuljetusmahdollisuuksista teollisuudelle sodan aikana¹³¹. Hovinen kirjoitti vuonna 1939 uudelleen tutkielman lähes samasta aiheesta, mutta nyt laajemmin ja pe-

¹²⁵ Muistio, Rautatiet lentohyökkäysten kohteena, von Kraemer, 15.9.1930, ei diaaria, T4888/22, KA.

¹²⁶ Kirjoitus, Rautatiekuljetuksien ilmapuolustus, von Kraemer, 30.5.1931, ei diaaria, T4888/22, KA.

¹²⁷ Ohjeet ilmatorjunnan järjestämiseksi rautatiekuljetusten aikana, 22.6.1932, diaari 303/II, T4888/11, KA.

¹²⁸ Kts. esimerkiksi Tuusulaan sijoitetun Kenttätykistörykmentti 1:n II patteriston raportti ilmatorjuntakokeiluista, 14.12.1931, diaari 1439/VIID, T4888/21, KA.

¹²⁹ Tutkielma, Mitä rautatiekuljetuksista venäläis-japanilaisessa sodassa on opittava, Kirjokallio, 14.8.1926, diaa- ri 1168/II/26, T4888/11, KA.

¹³⁰ Muistio, Autojen ja rautateiden välinen kilpailu, A. Tiiska, 15.12.1931, ei diaaria, T 4888/11, KA.

¹³¹ Muistio, Mitä mahdollisuuksia rautatietechnilliseltä kannalta on olemassa teollisuuden vaatimien kuljetusten to- teuttamiselle, V. Hovinen, 31.3.1936, ei diaaria, T4888/22, KA.

rusteellisemmin¹³². 1930-luvun lopun kiristynyt kansainvälinen tilanne oli epäilemättä syynä siihen, että vuonna 1939 kirjoitettiin useita asiakirjoja rautateiden vartioinnista¹³³.

Kokonaisuutena voidaan todeta, että Kansallisarkistossa säilyneen materiaalin perusteella kulkulaitostoimiston tutkimus- ja kirjoitustoiminta oli 1920 ja 1930-luvuilla varsin monipuolista ja laaja-alaista. Muistioiden ja asiakirjojen aiheina painottuivat luonnollisesti kannanotot rautatiehallituksen tai yleisesikunnan muiden osastojen aloitteisiin, mutta toimistossa seurattiin myös laajasti oman alan kehitystä ja pyrittiin perehtymään mahdollisiin muutoksiin. 1920-luvulla ja 1930-luvun alussa painottuvat everstiluutnantti von Kraemerin kirjoitukset ja niiden myötä hänen näkökulmansa rautatiekuljetusten tärkeydestä ja niiden organisoinnista. 1930-luvun puolivälin jälkeen alkavat muutkin näkemykset saada painoarvoa, mitä 1937 tapahtunut kulkulaitostoimiston siirtäminen operatiivisen osaston osaksi epäilemättä vauhditti.

5.2 Rautateiden kehityksen seuraaminen Suomessa

Oleellisena osana kaikkea sotilaallista suunnittelua on tietoisuus toimintaympäristöstä ja sen antamista mahdollisuuksista omalle toiminnalle. Kulkulaitostoimistossa seurattiinkin oman toimialan kehittymistä ja sen antamia mahdollisuuksia kuljetusten järjestämiseksi sodan oloissa. Tärkein seurattava taho oli Valtionrautatiet, jonka kehittymisestä ja tilanteesta saatiin tietoa rautatiehallitukselta. Tätä yhteistyötä on käsitelty jo aiemmin alaluvussa 3.2 rataverkon kehittämisen osalta. Toisaalta rataverkosta tarvittiin sellaistaakin tietoa, jota siviileiltä ei ollut saatavissa. Tällaista tietoa olivat muun muassa tiedot sotilasjunien kuormaus- ja purkamismahdollisuuksista eri asemilla. Tietoa pyrittiin hankkimaan suorittamalla tarkastusmatkoja eri rataosille ja toisaalta keräämällä havaintoja sotaharjoituksiin liittyvistä rautatiekuljetuksista.

Vuonna 1922 suorittivat yleisesikunnan edustajat ja rautatiehallituksen virkamiehet yhteisen tarkastusmatkan Etelä-Suomen asemien kuormaus- ja purkumahdollisuuksien selvittämiseksi sodan aikana. Tarkastukseen osallistuivat yleisesikunnasta everstiluutnantti C. von Kraemer ja kapteeni O. Blom ja Rautatiehallituksesta päätirehtöörin apulainen V. Jansson, ratatirehtööri A. Gruner, liikennetirehtööri Th. Blässar ja sotaväenkuljetuskonttorin vt. esimies kapteeni A.

¹³² Tutkielma, Teollisuuttamme varten (sotatarvike, ym.) tarvittavat rautatiekuljetukset ja niiden toteuttamismahdollisuudet sodan aikana, ei päiväystä, ei diaaria, marginaalissa merkinnät ”4.5.1939 J. Turtola” ja ”4.5.1939 Y. A. Hahti”, T4888/22, KA.

¹³³ Muistio, Rautateiden ja maanteiden vartiointi sodan aikana, liitteenä Ehdotus rautateiden sodanaikaisen vartioinnin järjestämiseksi, marginaalissa merkintä ”15.2.39 J. Tla (Jussi Turtola?)”, 14.4.1939, diaari /Op.4/39, T4888/22, KA.

Nygren. Tarkastuksen sihteerinä toimi kapteeni Blom, joka laati siitä pöytäkirjan.¹³⁴ Tarkastuksen kohteena olivat muun muassa Keravan, Riihimäen, Lahden, Kouvolan ja Viipurin asemat sekä muutamia pienempiä asemia Karjalan kannaksella. Tarkastus oli hyvin seikkaperäinen ja pöytäkirjan mukaan monilla asemilla sovittiin epäkohtien korjaamisesta rautatieviranomaisten kanssa. Toisaalta esimerkiksi Riihimäellä annettiin lupa lopettaa asemaa vastapäätä sijainneen sotilaslaiturin ylläpito tarpeettomana.

Seuraavana vuonna tehtiin kulkulaitostoimiston upseereiden toimesta tarkastusmatka Karjalan radalle. Matkakertomuksen¹³⁵ allekirjoittivat everstiluutnantti von Kraemer ja kapteenit Blom ja Tiiska. Matka kohdistui nyt rataosiin Viipurista pohjoiseen ja oli näin jatkoa edellisen vuoden tarkastukselle. Nyt havaintoja tehtiin lähes kaikista sotilaskäyttöön soveltuvista liikennepaikoista ja monien yhteyden oli liitetty kuva alueen raiteiden järjestelyistä. Havaintoja kirjattiin yhteensä 48 liikennepaikasta. Tähän tarkastusmatkaan voitiin sisällyttää samana vuonna liikenteelle avatun Harlu–Läskelä -radan¹³⁶ pääteaseman sotilaallisen merkityksen arviointi.

Vuonna 1925 yleisesikunta lähetti puolustusministeriölle erittäin salaisen asiakirjan, jonka sisältönä oli jo aiemmin alaluvussa 2.3 mainittu kartasto sotatapauksessa käytettävistä sotilasjunien kuormaus- ja purkupaikoista.¹³⁷ Tähän asiakirjaan oli koottu edellä mainittujen tarkastusmatkojen havaintoja ja niihin liittyviä parannusehdotuksia. Monilta osin kartaston kuvaukset asemista oli otettu sanasta sanaan edellä mainituista tarkastuskertomuksista. Lähes kaikkien asemien yhteydessä oli niiden raide- ja rakennusjärjestelyjä kuvaava piirros. Kartaston saatetekstissä kuvaillaan, että yleisesikunta on suunnitellut joukkojen kuormaamisen ja purkamisen tapahtuvaksi maasta käsin, jolloin tähän tarkoitukseen ei tarvita laiturirakennelmia. Tätä järjestelyä on myös kokeiltu koekuormauksin eri joukko-osastoissa. Sen sijaan todetaan, että huoltokuljetukset, erityisesti ampumatarvikkeiden, rehun ja elintarvikkeiden kuljetukset, tarvitsevat käyttöönsä laitureilla varustettuja asemia.

Tarkastusmatkoja rautateille jatkettiin edellä mainittujen jälkeen varsinkin silloin, kun rataverkossa tapahtui muutoksia. Vuonna 1932 valmistui Laatokan pohjoispuolella rataosa Läskelä–Pitkäranta. Jo saman vuoden syksyllä kulkulaitostoimisto kävi tarkastamassa radan ja arvioimassa sen käyttökelpoisuuden sotilaskuljetuksiin. Vastavalmistunut rata herätti ilmeisesti yleisestikin mielenkiintoa, sillä yleisesikunnan päällikkö, kenraalimajuri K. L. Oesch oli kir-

¹³⁴ Pöytäkirja tarkastusmatkalta, 22.6.1922, ei diaarimerkintää, T4888/21, KA.

¹³⁵ Matkakertomus, 22.11.1923, diaari 546/II/23.sal, T4888/21, KA.

¹³⁶ Iltanen, 415.

joittanut kertomuksen marginaaliin omat huomionsa. Niiden mukaan *Laatokan pohjoispuolelle keskitettävien joukkojen keskityssuunnitelmat uusittava ensi tilassa uuden radan muuttamisen olosuhteiden mukaisiksi*.¹³⁸ Uudet keskityskuljetussuunnitelmat tulivat voimaan vuonna 1934 ja niissä oli huomioitu uusi rataosa.¹³⁹

5.3 Rautateiden ulkomaisen kehityksen seuraaminen

Yhtenä kulkulaitostoimiston ja sen seuraajan, operatiivisen osaston huolto- ja kuljetustoimiston, tehtävänä näyttää olleen oman toimialan ulkomaisen kehityksen seuraaminen. Kansallisarkistossa säilyneen aineiston mukaan tehtävä toteutettiin tekemällä tutustumismatkoja länsimaihin ja seuraamalla Neuvostoliiton rautateiden kehitystä kääntämällä sikäläisiä lehtikirjoituksia ja ohjesääntöjä. Länsimaista laajimman huomion kohteena oli Ruotsi, jonka lisäksi tutustuttiin myös Viron, Latvian, Puolan ja Saksan rautateihin ja erityisesti niiden käyttöön sotilaskuljetuksissa. Rautatiekuljetuksista ulkomailta laadituissa tutkielmissa ei ole lähdeviitteitä ja näin ollen niiden tietojen paikkansapitävyyden tarkastaminen on jälkikäteen mahdotonta. Joissakin kirjoituksissa käytetty lähde ilmenee tekstistä.

Venäjällä koulutuksensa saanut ja venäjänkielentaitoinen kulkulaitostoimiston päällikkö everstiluutnantti von Kraemer kirjoitti itse useita raportteja Neuvostoliiton rautateistä ja rataverkosta. Vuodelle 1926 on päivätty hänen kääntämänsä tiivistelmä Neuvostoliiton rautatiekuljetusohjesäännöistä. Samalta vuodelta on kapteeni A. Tiiskan tutkielma ”Venäläisten rautatiekuljetusmahdollisuudet rajoillemme”¹⁴⁰. Tutkielman pituus on noin 30 sivua, eikä sitä ole varustettu lähdeviitteillä. Sisällöstä noin puolet käsittelee Venäjän rautateiden historiaa ennen vallankumousta, loput sen hetkistä (siis vuoden 1926) tilannetta ilmeisesti julkisten lähteiden perusteella. Varsinaisia kuljetusmahdollisuuksia Suomen suunnalla arvioidaan muutamalla viimeisellä sivulla. Niiden osalta on keskitytty lähinnä Karjalan kannaksen suuntaan. Seuraavana vuonna taltioitiin selvitys Neuvostoliiton rataverkon laajentamisesta¹⁴¹, laatijaa ei ole merkitty. Sen mukaan laajennuksilla on sotilaallinen merkitys lähinnä Valko-Venäjän suunnalla, Pripet-joen pohjoispuolella. Noin vuodelta 1926 on myös säilynyt ilman diaarimerkintää tai päiväystä oleva käänös Neuvostoliiton rataverkon tilasta¹⁴². 1930-luvun alussa tutkittiin rautatiekuljetusten ilmatorjuntaa ja siihen liittyvä kirjoitus julkaistiin Sotilasaikakauslehdessä.

¹³⁷ Kartasto asema-alueitten kuormaus ja purkausmahdollisuuksista, ei päiväystä, diaari 25/II/25, T22470/34, KA.

¹³⁸ Selostus Läskelän–Pitkärannan radan tarkastuksesta, 10.10.1932, diaari 632/II, T4888/11, KA.

¹³⁹ Keskityskuljetussuunnitelmia 1934–1941 säilytetään kansallisarkistossa mapeissa T4888/4 ja T4888/5.

¹⁴⁰ Tutkielma, Venäläisten rautatiekuljetusmahdollisuudet rajoillemme, A. Tiiska, 1.12.1926, diaari 1169/II/26, T4888/11, KA.

¹⁴¹ Muistio, SSSR:n rautatieverkon laajentaminen, 16.8.1927, diaari 561/II/27, T4888/11, KA.

Everstiluutnantti von Kraemer kirjoitti ilmeisesti virkakäyttöön vastineen em. kirjoitukseen. Tähän liittyen on käännetty venäläisestä sotilasaikakauslehdessä aihetta käsittelevä kirjoitus¹⁴³. Kääntäjä voisi olla everstiluutnantti von Kraemer.

Vuonna 1937 majuri Y. Lako kirjoitti tutkielman ”Rajoittaako huolto venäläisten toimintamahdollisuuksia sodassa Suomea vastaan”¹⁴⁴. Siinä arvioitiin lyhyesti myös rautatieyhteyksien merkitystä huollon kannalta. erityisen merkillepantavaa on, että vain kaksi vuotta ennen talvisotaa tutkielman kirjoittaja arvioi, että huoltomahdollisuuksia Laatokan pohjoispuolelta pohjoiseen ei tarvitse arvioida lainkaan, ilmeisesti siksi, että ne arvioitiin olemattomaksi. Yksi talvisodan suurimpia yllätyksiä olikin se, että Neuvostoliitto hyökkäsi niin vahvoin voimin Pohjois-Suomeen.

Neuvostoliittoa koskevia tietoja saatiin myös lähetystöistä ja ulkomailta. Suomen pääkonsulinvirasto Pietarissa lähetti 14.3.1930 päivätyn raportin ”Rautatieliikenteestä Neuvostoliitossa”¹⁴⁵. Se perustui Krasnaja Gazeta -lehdessä olleeseen saman nimiseen kirjoitukseen, jossa Neuvostoliiton rautateiden tilaa ruodittiin yllättävänkin kriittisesti. Myös Puolan kautta saatiin tietoja Neuvostoliiton rautateistä¹⁴⁶. Sen mukaan puolalaiset pitivät Neuvostoliiton rautateitä osittain ”takapajulana” ja liikennöintikykyä Puolan suunnalla sotatilanteessa huonona. Erityinen ongelma olisi tyhjen junien palauttaminen takaisin Puolan rajalta.

Länsimaiden rautatiekuljetusjärjestelmien kehittymistäkin pyrittiin seuraamaan. Tietoja saatiin ainakin Puolan ja Saksan sotilaallisten rautatiekuljetusten järjestelyistä¹⁴⁷. Eniten tietoja ulkomailta saatiin kuitenkin tutustumismatkoista, jotka everstiluutnantti von Kraemer teki Ruotsiin vuonna 1926 ja Viroon ja Latviaan vuonna 1929. von Kraemer oli Ruotsin armeijan yleisesikunnassa Tukholmassa 6.–23.4.1926 tutustumassa sotilaskuljetusasioihin. Matkakertomus¹⁴⁸ on ilman liitteitä 35 sivua pitkä, ja käsittelee paikoitellen erittäin seikkaperäisesti Ruotsin kuljetusoloja ja sotilaskuljetusten toteuttamista rauhan ja sodan aikana. Hän kirjoittaa

¹⁴² Käännös ”Rautatiet”, selostus Neuvostoliiton rautateistä, ei päiväystä, ei diaaria, T4888/7, KA.

¹⁴³ Kirjoitus liittyen ilmeisesti evl Paasosen sotilasaikakauslehdessä olleeseen kirjoitukseen. Liitteenä käännös venäläisestä artikkelista, von Kraemer, 30.4.1931, ei diaaria, T4888/22, KA.

¹⁴⁴ Tutkielma, Rajoittaako huolto venäläisten toimintamahdollisuuksia sodassa Suomea vastaan, Y. Lako, 30.3.1937, ei diaaria, T4888/8, KA.

¹⁴⁵ Taloudellisia tiedonantoja n:o 19, 14.3.1930, diaari 126/II, T4888/11, KA.

¹⁴⁶ Puolan armeija yleisesikunnan osasto IV:n päällikön ja sotilaskuljetuspäällikön antamia haastattelutietoja Puolan armeijan ja Neuvosto-Venäjän armeijan sotilaskuljetusasioista (7.10.28), 26.10.1928, diaari 72/II.sal, T4888/7, KA ja selostus ”Saksan valtionrautatieyhtiö”, A. Tiiska, 22.2.1930, diaari 92/II, T4888/11, KA.

¹⁴⁷ Puolan armeija yleisesikunnan osasto IV:n päällikön ja sotilaskuljetuspäällikön antamia haastattelutietoja Puolan armeijan ja Neuvosto-Venäjän armeijan sotilaskuljetusasioista (7.10.28), 26.10.1928, diaari 72/II.sal, T4888/7, KA.

¹⁴⁸ Matkakertomus, von Kraemer, 11.6.1926, diaari 29/II/26.sal, T4888/6, KA.

matkakertomuksessaan yleiskuvauksen Ruotsin yleisesikunnan toiminnasta ja upseereiden määräämisestä sinne. Kuljetuksia ja niiden suunnittelua hän kuvailee Suomen oloihin vertailleen. Sotilaskuljetusten johtamista hän selostaa muun muassa seuraavasti: *Sodanaikana ottaa kulkulaitososaston päällikkö äänivaltaisena jäsenenä osaa rautatiehallituksen osasto- ja täysi-istuntoihin. Sitä, ettei hänellä rauhan aikana ole tätä oikeutta rajoitettunakaan, niin kuin on asianlaita meillä, pidetään siellä suurena puutteena, sillä jos asia olisi jo rauhanaikana järjestetty täten, voitaisiin monta sotilaallisesti tärkeitä, rautatie kysymystä koskevaa asiaa järjestää suoraan ilman pitkäaikaisia kirjeenvaihtoja.* von Kraemer siis piti meidän järjestelmäämme tässä suhteessa Ruotsin vastaavaa parempana.

Tämän tutkimuksen kannalta von Kraemerin keskeisiä havaintoja Ruotsista olivat muiden muassa se, että sielläkin rautatiet oli tarkoitus sodan syttyessä jakaa sotaseutu- ja rauhanseutu- rautateihin, joilla olisi oma johtonsa. Lisäksi koko kuljetustoimialalle olisi määrätty yksi johtaja päämajaan. Tässä von Kraemer selvästi havittelee vastaavaa järjestelyä Suomeenkin. Vastaavasti rauhan ajan yleisesikunnan kuvailussa tulee ilmi von Kraemerin tavoite saada Suomenkin yleisesikuntaan kulkulaitososasto: (...) *kaikkien kulkulaitosta käsittelevien kysymysten käsittely Ruotsin yleisesikunnassa on keskitetty kulkulaitososastoon ja on tällainen asian järjestely osottautunutkin käytännössä hyvin edulliseksi.* Rautatiemuodostelmien perustamisessa voitaisiin hänen mukaansa ottaa mallia Ruotsista (rautatiemuodostelmien perustamista valmisteltiin juuri tuohon aikaan). Hän mainitsee myös ruotsalaisen tavan arvioida sotaharjoituksissa suoritettujen junien kuormaukset ja raportoida niistä kirjallisesti. Hän ehdottaa samaa käytäntöä Suomeenkin ja juuri 1920-luvun puolivälistä alkaen on taltioituna raportteja joukko-osastojen koekuormauksista ja kuormausharjoituksista. Toiminta alkoi Suomessa jo ennen von Kraemerin tutustumismatkaa.

Vuonna 1929 Viroon ja Latvian toteuttamaltaan tutustumismatkalta von Kraemer niin ikään kirjoitti seikkaperäisen kuvauksen¹⁴⁹. Toisin kuin Ruotsin matkakertomuksen tapauksessa siinä ei kuitenkaan ollut juurikaan vertailua Suomen olosuhteisiin, vaan se keskittyi lähinnä kuvaamaan paikallisia olosuhteita. Ilmeisesti kuljetustoimialan tehtävät ja kuljetusolosuhteet olivat niin erilaisia Suomeen verrattuna, että suoranaisia Suomen olosuhteisiin kopioitavia käytäntöjä ei ollut. Sekä Viron että Latvian tapauksessa suurimmat erot Suomen oloihin muodostuivat maiden pienemmästä koosta eli lyhyistä kuljetusetäisyyksistä ja toisaalta suhteelli-

¹⁴⁹ Matkakertomus, von Kraemer, 5.4.1929, diaari 16/II/sal, T4888/7, KA ja lisäys edelliseen, 1.11.1929, 64/II.sal, T4888/7, KA.

sen tiheästä rataverkosta. Molemmista maissa on lisäksi Suomeen verrattuna huomattavasti enemmän kapearaiteisia ratoja; Latviassa oli käytössä jopa viisi eri raideleveyttä.

5.4 Kokemusten kerääminen harjoituksista, koekuormauksista ja kokeiluista

Harjoituskokemusten raportoinnista voidaan arkistolähteiden perusteella hahmottaa kaksi kokonaisuutta: Toiminnan kehittämiseksi tehdyt kokeilut, kuten lentopommituskokeilu tai siltojen katkeamista koskeva harjoitus ja toisaalta koekuormaukset, myöhemmin kuormausharjoitukset. Omana kokonaisuutenaan voidaan lisäksi ottaa esiin vuoden 1937 armeijakunnan talvisotaharjoitus, joka oli suurin siihen mennessä järjestetty operatiivisten suunnitelmien kokeiluharjoitus. Siitä ilmestyi hyvin kattava kaksiosainen harjoituskertomus, joka sisälsi myös selvityksen harjoituksen rautatiekuljetuksista.

1.–3.8.1933 järjestettiin Karjalan kannaksella Inon vanhalla patterialueella lentopommituskokeiluja. Niitä määrättiin seuraamaan 5. ratajakson päällikkö E. Hall Viipurista. Hän kertoi havainnoistaan muun muassa seuraavasti: *Harjoituksilla oli tarkoitus saada selville erilaisten pommien tehoa eri olosuhteissa sekä niiden tuhovaikutusta rautateitä ja maanteitä y.m. hävitettäessä. (...) Ensimmäisessä rautateihin kohdistuvassa kokeessa kaivettiin 3 pommia Inon patterialueelle johtavan haararadan pehmeään hiekkapenkereeseen. (...) Kaikki kolme pommia räjäytettiin yhtä aikaa seurauksella, että (...) raide leveni melkoisesti aina 107 m pituiselta matkalta kiskojen säilyessä kuitenkin verrattain hyvin (...) Kokeista kävi selville etteivät 25 kg tai sitä pienemmät pommi juurikaan kykene tuhoamaan rataa, korkeintaan voivat pirstota yhden ratapölkyn, kun räjähdys tapahtuu aivan ratapölkyn vieressä, tai sen päällä, sekä repimään pienen pätkän kiskojänteestä silloin, kun pommi sattuu lähemmäksi sitä kuin normaalliraiteen ½-leveyttä ja räjähdys tapahtuu maan pinnalla. (...) Tämän jälkeen seurasi sitten ilmahyökkäys, (...) Lentokoneet koettivat pudottaa, muistaakseni 19, pommeja eri suuruisia ja eri mallisia, mutta ei mikään näistä kuitenkaan osunut radalle, (...)¹⁵⁰ Ottaen huomioon, että edellä kuvatun selostuksen kirjoitti rautateiden palveluksessa oleva siviili, se osoittaa kuitenkin melko suurta asiantuntemusta ja mielenkiintoa ilmahyökkäyksiä kohtaan.*

Vuonna 1937 haluttiin kokeilla mitkä olisivat rautatiekuljetuksessa olevan joukon mahdollisuudet korjata itse rataa lentopommituksessa syntyneitä vaurioita. Asian selvittämiseksi järjestettiin marraskuussa 1937 Jaakkiman aseman lähellä harjoitus, jossa räjäytettiin 15 kilogrammaa räjähdysainetta noin metrin syvyydessä radan alla. Se aiheutti kuopan, joka oli noin

¹⁵⁰ Jäljennös selostuksesta lentopommituskokeiluista, 17.11.1933, n:o 562, T4888/8, KA.

1,6 metriä syvä ja halkaisijaltaan viisi metriä. Kuopan kohdalla ollut kiskopari katkesi. Näin syntynyttä vauriota korjaamaan asetettiin 20 kanta-aliupseerista koostunut työjoukko. Radan korjaamiseen kului 1 tunti 45 minuuttia, vaikka *seuraamassa oli koko ajan n. 20 upseeria ja 50 kanta-aliupseeria, jotka koko ajan tunkeilivat työtä tarkastamassa ja neuvojaan antamassa (...) tosioloissa työ olisi suoritettu ainakin puolta lyhyemmässä ajassa.* Todettiin, että pienemmät vauriot ovat korjattavissa joukon omin voimin, kunhan mukana on tarvittava välineistö ja henkilöstölle on annettu tarvittava koulutus. Tämä olisi erityisen tärkeää suojajoukkojen keskityskuljetusten yhteydessä, koska radankorjausmuodostelmia ei vielä ole perustettu. Muistiossa esitetäänkin radankorjausharjoitusten toteuttamista kaikissa joukko-osastoissa, sotakouluissa ja kertausharjoitusten yhteydessä.¹⁵¹

Huolto- ja kulkulaitostoimisto arvioi vuonna 1938 Kymijoen siltojen tuhoutumisen Korialla aiheuttamaa viivettä joukkojen siirtämiselle. Arvioiden tarkastamiseksi se järjesti 22.5.1938 harjoituspatteristolle *yllättävän harjoituksen, johon sisältyi purkaminen, Kyminjoen ylikulku ja marssi Kouvolaan sekä uudelleenkuormausta Kouvolaan.* Vaikka patteriston kokoonpano ei täysin vastannut todellista, pidettiin harjoitusta kuitenkin onnistuneena ja sen tuloksia tärkeinä apuvälineinä keskityskuljetusten suunnitteluun. Harjoituksen perusteella suositeltiin seuraavia toimenpiteitä keskityskuljetuksia varten:

- ylimääräisten purkamisvälineiden varastointi Korialle
- asemakomendantin määrääminen Korialle heti sodan syttyessä ja hänen perehdyttämisenä siltojen tuhoutumisen aiheuttamaan tilanteeseen
- uusien teiden rakentaminen ja maaston raivaaminen Korian asema-alueella ja sen läheisyydessä.

Harjoitusta pidettiin kaiken kaikkiaan onnistuneena ja tarpeellisena.¹⁵²

Joukkojen junakuljetusten sujuvuuden takaamiseksi järjestettiin koekuormauksia, joita 1930-luvulla alettiin nimittää kuormausharjoituksiksi. Tämän tutkimuksen kannalta ei ole tarpeen käydä läpi kaikkien vuosittain toteutettujen koekuormausten tuloksia, vaan seuraavassa keskitytään muutamiin keskeisiin koekuormausten havaintoihin ja niiden vaikutukseen. Vanhin raportti koekuormauksista on vuodelta 1922. Kapteeni O. Blomin laatima raportti on 23 konekirjoitusliuskaa pitkä ja kuvaa seikkaperäisesti tarkastuksen kohteena olleiden Etelä-Suomen joukko-osastojen koekuormaukset. Lopussa on yhteenvetona keskeisiä havaintoja koekuor-

¹⁵¹ Muistio, Koskeva joukko-osastojen radankorjausmahdollisuuksia, 19.4.1938, diaari 311/Op.4/1a, T4888/12, KA.

¹⁵² Muistio, Koskeva Korian rautatiesillan tuhoutumisesta sotatapauksessa johtuvia aikamenetyksiä tykistökuuljetuksessa sekä tästä johtuvia toimenpiteitä, 6.1938, ei diaaria, T4888/22, KA.

mauksista. Näistä voidaan mainita kenttäreittien savutorvien jatkeiden puuttuminen, havainnot sotilaslaitureista ja kuormauspaikoista, palaute rautatiehenkilökunnan toiminnasta ja kuormattavaksi annetuista junista sekä arviointia koekuormausten tarpeellisuudesta. Viimeksi mainitun osalta Blom kehottaa jatkamaan vuosittaisten koekuormausten käytäntöä ja raportointia.¹⁵³ Näin sitten tapahtuikin ja kulkulaitostoimiston arkistoon kertyi kertomukset koekuormauksista vuosina 1923–1935.

Vuonna 1923 järjestettiin sotaharjoituksen yhteydessä joukko-osastojen paluukuljetuksia rautateitse Kaipiaisten asemalta. Kapteeni O. Blom sotilastoimistosta oli komennettu valvomaan kuljetuksia ja hän kirjoitti jälleen seikkaperäisen raportin toiminnasta. Sen johtopäätökset olivat osin samoja kuin edellisen vuoden koekuormausten kertomuksessa, mutta uusiakin asioita tuli esille. Tällainen asia oli muun muassa oikean vaunujärjestyksen korostaminen kuormausta varten.¹⁵⁴ Samainen kapteeni Blom raportoi myös 2. divisioonan talviharjoitusten kuljetuksista huhtikuussa 1924.¹⁵⁵ Yhteistä näille O. Blomin 1920-luvun alussa kirjoittamille selostuksille oli niiden tarkka analyysi sekä sotilaiden että rautatievirkamiesten toiminnasta sotilasjunia kuormattaessa, henkilön nimellä mainitut arvostelut toiminnasta ja yksityiskohtaiset toimenpidesuosituksset.

Vuonna 1925 päädyttiin muuttamaan koekuormausten toteutusta. Kun toiminta oli aiemmin tapahtunut joukko-osastojen johdolla ja sotilastoimisto tai kulkulaitostoimisto oli vain valvonut ja arvioinut kuormaukset päädyttiin nyt malliin, jossa kulkulaitostoimiston upseerit ensin kouluttivat sotilasjunien kuormauksen kantahenkilökunnalle ja vasta sen jälkeen jonkin sopivan harjoituksen yhteyteen järjestettiin koekuormaus. Samalla kokeiltiin ja kehitettiin junien kuormaukseen liittyviä käytäntöjä. Saavutettuihin tuloksiin oltiinkin tyytyväisiä.¹⁵⁶ Vuonna 1926 lähetettiin kulkulaitostoimistosta kapteeni A. Tiiska asemakomendantiksi Rautuun suuren sotaharjoituksen ajaksi. Hän raportoi tehtävästä muun muassa, että kuljetuksiin ja niiden onnistumiseen oli suhtauduttu sekä joukko-osastoissa että rautatieläisten keskuudessa hyvin. Myös Tiiska liitti kertomukseensa useita parannusehdotuksia.¹⁵⁷ Koekuormauksia järjestettiin ainakin vuosina 1926, 1927, 1929–1931, 1934 ja 1935.¹⁵⁸ Vuonna 1930 tuli voimaan uusi So-

¹⁵³ Selostus koekuormauksista, O. Blom, 20.11.1922, diaari 884/II/22.sal, T4888/21, KA.

¹⁵⁴ Selostus sotaharjoitusten paluukuljetuksista, O. Blom, 29.9.1923, diaari 457/II/23.sal, T4888/21, KA.

¹⁵⁵ Selostus 2.D talviharjoitusten kuljetuksista, 8.4.1924, diaari 90, T4888/21, KA.

¹⁵⁶ Matkakertomus koekuormauksista 1925, 22.12.1925, diaari 1125/II/25, T4888/21, KA.

¹⁵⁷ Selostus toiminnasta asemakomendanttina, A. Tiiska, 11.3.1926, diaari 20/II/26.sal, T4888/21, KA.

¹⁵⁸ Selostukset koekuormauksista ja kuormausharjoituksista: 11.2.1927, diaari 9/II/27.sal; 14.11.1927, diaari 8/II/27; 12.12.1929, diaari 776/II tämä jaettiin kiertokirjeellä 31.10.1930, diaari 639/II joukko-osastoille; kierto-kirje joukko-osastoille vuoden 1930 joukkojenkuormausharjoituksista 23.1.1931, ei diaaria; kuormausharjoitushuomioita vuodelta 1934, ei päiväystä, ei diaaria; kaikki edellä mainitut asiakirjat T4888/21, KA.

tilaskuljetusohjesääntö, osa 1 (rautatiet), jonka mukaan joukko-osaston järjestivät vuosittain itse kuormausharjoituksia ja raportoivat niistä yleisesikuntaan. Vuoden 1931 alusta alettiin suuremmista harjoituksista käyttää uuden ohjesäännön mukaista nimeä joukkojenkuormausharjoitus. Keskeistä 1920-luvun lopun koekuormauksille oli toiminnan jatkuva kehittäminen ja joukko-osastoille ja rautatievirkamiehille annettu tarkka palaute toiminnasta. 1930-luvulle tultaessa harjoittelu muuttuu rutiininomaiseksi ja koekuormausten harjoituskertomukset lyhenivät. Toisaalta kulkulaitostoimisto valvoi edelleen suurempia joukkojenkuormausharjoituksia. Harjoitusten sisällöstä kerrotaan tarkemmin rautatiekuljetusten kouluttamisesta käsittelevässä luvussa.

Operatiivisen osaston huolto- ja kulkulaitostoimisto valvoi vuoden 1937 armeijakunnan talvisotaharjoituksen rautatiekuljetuksien kuormauksien ja purkamisia. Niiden kokemuksista, kuten muistakin harjoituskokemuksista, kirjoitettiin kattava kertomus, joka jaettiin myöhemmin joukko-osastoille. Harjoituksen sotilasjunien kuormaukseen ja purkamiseen liittyen saatiin samoja havaintoja kuin muissakin vastaavissa harjoituksissa. Erityisesti voidaan mainita muun muassa, että *kenttäkeittiöiden asettaminen liian kauaksi miehistövaunuista vaikeuttaa ruuan jakelua (...) Erään erotuomarin ilmoituksen mukaan kuului suojeleuskuntalaisia Nivan asemalta poiskuljettaneesta junasta hillitöntä ammuskelta ja että veden saati ei ollut kaikilla pysähtymisasemilla rautatieviranomaisten toimesta tyydyttävät järjestetty.*¹⁵⁹ Palaute tästä sotaharjoituksesta oli siis myös rautatiekuljetusten osalta hyvin yksityiskohtaista.

5.5 Ohjesääntöjen ja oppaiden laatiminen

Ohjesäännöillä ja oppailla on kautta aikojen ollut keskeinen asema, kun yhdenmukaistetaan sotilaallista toimintaa. Kuten Markku Iskanius väitöskirjassaan toteaa, kuljetusalan ohjesäännöt olivat monelta osin vanhentuneita ennen talvisotaa.¹⁶⁰ Niitä kannattaa kuitenkin tarkastella tässäkin työssä, koska niiden avulla voidaan hahmottaa kuljetuksia suunnitelleiden upseerien ajattelun kehittymistä. 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

¹⁵⁹ Harjoituskertomus Armeijakunnan talvisotaharjoitus v. 1937 II osa kokemukset, n:o 023, 81.

¹⁶⁰ Iskanius, 23.

1930 vahvistettiin käyttöön aiemmin mainittu Sotilaskuljetusohjesäännön 1. osa (rautatiekuljetukset) ja vuonna 1932 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 aluvuossa selvitetään tarkemmin millaisia edellä mainitut ohjesäännöt ja oppaat olivat ja ennen kaikkea miten niiden perusteella toteutettiin rautatiekuljetuksia. Liikkeelle lähdetään tarkastelemalla, mitä kenttäohjesäännöissä käsketään rautatiekuljetuksista ja niiden toteutuksesta. Kuljetusohjesäännöistä tarkastellaan erityisesti vuoden 1931 Sotilaskuljetusohjesäännön eroja lokakuussa 1939 voimaan astuneeseen uuteen sotilaskuljetusohjesääntöön. Samalla selvitetään mitä edellä kerrottu tutkimus- ja kehitystoiminta vaikutti ohjesääntöjen kehittymiseen.

5.5.1 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 rauhanseuturautateihin¹⁶¹. Ajatuksena oli siis jotakuinkin se, että koska rautateillä on keskeinen merkitys kuljetuksille, ne otetaan sotatoimi-alueella suoraan puolustusvoimien johtoon ja niitä johtamaan perustetaan erillinen sotarautatiehallitus. Varsinainen rautatiehallitus jää sitten johtamaan selustan eli rauhanseuturautateiden liikennettä.¹⁶² Kuten Markku Iskanius väitöskirjassaan toteaa, ratkaisua ei pidetty toimenpanokelpoisena. Niinpä tämä ohjesääntö kumottiin lokakuussa 1939, juuri sodan kynnyksellä, ja päävastuu rautatiekuljetuksissa jäi poikkeusoloissakin rautatiehallitukselle.¹⁶³ 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 tode-

¹⁶¹ Jako mainitaan jo 1920-luvun alun Etappipalvelusohjesäännöissä.

¹⁶² Yleisesikunta, Kenttäohjesääntö – Yleinen osa, Otava, Helsinki, 1931, 54–55.

taan 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.*¹⁶⁴

Edellä mainittiin sotaseurautatiet. 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 rautatieliikenne- ja rakennuskomppanioita sekä korjausjunia.*¹⁶⁵ Kuitenkaan ohjesäännössä – tai missään muuallakaan – ei kerrota, miten liikkuva kalusto ja ”teknilliset laitokset” jaetaan rautatiehallituksen ja sotarautatiehallituksen johtoon. Näin ollen on ymmärrettävää, että järjestelyn toimivuutta epäiltiin ja siitä luovuttiin ennen talvisodan alkua.

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). Ohjesäännössä todetaan, että *Tarvikkeiden kuljetus kotiseudulta sodanäyttämölle tapahtuu pääasiallisesti rautateitse.*¹⁶⁶

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.

¹⁶³ Iskanius, 44.

¹⁶⁴ Yleisesikunta (1931), 49–52.

¹⁶⁵ Yleisesikunta (1931), 55.

¹⁶⁶ Yleisesikunta, Kenttäohjesääntö III, Helsinki, 1934, 37.

5.5.2 Kuljetusohjesäännöt 1920- ja 1930-luvuilla

Etappipalveluksella tarkoitettiin huollon kuljetusten järjestämistä kotiseudulta varsinkin vieraalla 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.¹⁶⁷ 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.¹⁶⁸ Kyseessä oli nykyajan näkökulmasta tarkasteltuna suurvaltojen laajojen rintamien ja suurten sotatoimien tarpeisiin sopiva kuljetusjärjestelmä, jonka soveltuvuus Suomen oloihin oli kyseenalainen.

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-¹⁶⁹

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 yksi-*

¹⁶⁷ Puolustusministeriö (1922a): Etappipalvelusohjesääntö, Helsinki, 1922a, 7.

¹⁶⁸ Puolustusministeriö (1922a), 7–8.

*tyisillä 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”.*¹⁷⁰ 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. Uuden ohjesäännön laatiminen oli aloitettu jo vuonna 1926 ja sen voimaan astumista viivytti kysymys uuden sotilastariffin käyttöön ottamisesta.¹⁷¹ Uusi ohjesääntö tuli voimaan 1.1.1931. Ohjesäännön pääsisältönä olivat lähinnä rauhanaikaisten rautatiekuljetusten yksityiskohtaiset järjestelyt. Ohjesäännössä annettiin yksityiskohtaiset ohjeet mm. kuljetusten tilaamisesta, niiden johtamisesta, sekä junien ja vaunujen kuormaamisesta. Yleisesikunnan ja rautatiehallituksen yhteistoimintaa ei edellisen ohjesäännön tapaan käsitelty lainkaan.¹⁷² Ilmeisesti samaan aikaan voimaan astuneen Kenttäohjesäännön yleisen osan määräykset tästä asiasta katsottiin riittäviksi.

Uuden kuljetusohjesäännön sisällössä voidaan havaita joukko-osastoissa järjestettyjen koekuormausten vaikutus. Kuljetusohjesäännössä oli oma luku kuljetuksen johdolle, kuormaamisella ja purkamisella. Siinä annettiin yksityiskohtaiset ohjeet kuljetuksenjohtajan toiminnasta eri tilanteissa, junan kuormaamisesta ja purkamisesta. Myös rautatiehenkilöstölle annettiin ohjeet toiminnasta sotilaskuljetuksen yhteydessä. Ilmeisenä tavoitteena oli korjata niitä puutteita, joita joukko-osastojen koekuormauksissa oli havaittu. Ohjesäännössä vahvistettiin myös jo olemassa ollut käytäntö koekuormausten järjestämisestä vuosittain kaikissa joukko-osastoissa. Näistä tuli raportoida kulkulaitostoimistoon seuraavan vuoden helmikuun aikana. Näiden lisäksi ohjeistettiin joukkojenkuormausharjoituksista, joiden toteuttamisen valvoi kulkulaitostoimisto ja joista se ilmoitti joukko-osastolle 15 vuorokautta aikaisemmin. Näiden lisäksi kulkulaitostoimisto valvoi ja järjesti kokoilukuormauksia uusien kuormaustapojen kokeilemiseksi.¹⁷³

Vuonna 1935 julkaistiin von Kraemerin kirjoittama Kuljetuksenjohtajan käsikirja. Se oli lähinnä käytännönläheinen tiivistelmä edellä esitellystä ohjesäännöstä täydennettynä ohjeilla ve-

¹⁶⁹ Puolustusministeriö, Ohjesääntö sotaväen ja sotaväentavaran kuljetuksille rautateitse, Helsinki, 1922b, 7–8.

¹⁷⁰ Puolustusministeriö (1922b), 98–99.

¹⁷¹ Muistio uuden kuljetusohjesäännön kiirehtimisestä, von Kraemer, 4.5.1929, diaari 156/II, T4888/11, KA.

¹⁷² Valtioneuvosto, Sotilaskuljetusohjesääntö, Helsinki 1930.

sikuljetuksista ja kuljetusten ilmatorjunnasta. Kuljetusten suunnittelusta ei käsikirjassa kuitenkaan annettu mitään ohjeita.¹⁷⁴

5.5.3 Uusi Sotilaskuljetusohjesääntö lokakuussa 1939

Lokakuussa 1939 hyväksyttiin siis käyttöön uusi sotilaskuljetusohjesääntö. Markku Iskanius on väitöskirjassaan selvittänyt uuden ohjesäännön syntyvaiheita. Tarve uudelle ohjesäännölle oli tiedostettu rautatiehallituksessa ja yleisesikunnassa jo 1930-luvun jälkipuoliskolla. Yleisesikunnassa oli tultu siihen lopputulokseen, että sotarautatiehallitus ja sen johtoon tulevat joukot lisäisivät turhaan rautateiden organisaatiota.¹⁷⁵ Toisaalta yleisesikunta ei muutenkaan halunnut sotilaiden hoitavan siviiliviranomaisille kuuluvia tehtäviä. Sodan ajan rautatieliikenteen muuttamisesityksen ajankohtaa on kuitenkin pidettävä yllättävänä. Johtosuhteiden muuttamista kiristyvässä sotilaallisessa tilanteessa voidaan pitää kaikkien sotilasoppien vastaisena. Ilmeisesti uskottiin kuitenkin, että muutokset ovat sellaisia, että niiden toteuttaminen ei vaaranna rautatiekuljetuksia.¹⁷⁶

Tarvittavien muutosten valmistelu käynnistettiin kesällä 1939, kun kulkulaitosministeriö, rautatiehallitus ja yleisesikunta sopivat uudistuksen keskeisistä tavoitteista. Uudistusta ja uutta sotilaskuljetusohjesääntöä suunnittelemaan nimitettiin komitea, jonka puheenjohtaja oli rautatiehallituksen hallinto-osaston johtaja I. O. Hellman ja jäsenenä liikennetarkastaja A. Karppi ja yleisesikunnan huolto- ja kulkulaitostoimiston päällikkö, everstiluutnantti J. Turtola.¹⁷⁷ Turtola sai yleisesikunnalta ohjeen pyrkiä mahdollisimman yksinkertaiseen järjestelyyn, jossa Puolustusvoimien osuus rajoittuisi lähinnä kuljetusten tilaajan rooliin.¹⁷⁸ Komitean työn lopputuloksena oli uusi sotilaskuljetusohjesääntö, jonka tasavallan presidentti allekirjoitti 10.10.1939.¹⁷⁹

Komitean tavoitteet toteutuivat lopputuloksessa hyvin. Sotilailta oli rooli kuljetusten tilaajana ja rautatiehallitus sai valtuudet johtaa rautatiekuljetuksia sodan aikana koko rataverkolla. Iskanius kuitenkin toteaa, että vaikka osapuolten tavoitteet toteutuivat hyvin, ei lopputulos kuitenkaan ollut tyydyttävä. Suurimpana ongelmana oli kiireellinen aikataulu, jonka vuoksi ko-

¹⁷³ Yleisesikunta, 75–94, 107–110.

¹⁷⁴ von Kraemer, Carl Gustav, Kuljetuksenjohtajan käsikirja, Otava, Helsinki 1935.

¹⁷⁵ Tuhkanen (1946a), 3.

¹⁷⁶ Iskanius, 44.

¹⁷⁷ Tuhkanen (1946a), 2.

¹⁷⁸ Tuhkanen (1946a), 9–10.

¹⁷⁹ Iskanius, 45.

mitea ei ollut voinut kuulla yleisesikunnan ja rautatiehallituksen asiantuntijoita. Toisaalta voidaan epäillä myös komitean jäsenten ammattitaitoa kyseisessä tehtävässä. Uuden ohjesäännön pahimmiksi puutteiksi Iskanius mainitsee kahden rautatieliikenteen kannalta keskeisen johtolimen täydellisen unohtamisen. Ohjesäännössä ei mainittu mitään rautatiehallituksen sotilastoimiston tehtävästä ja asemasta suhteessa päämajan huolto-osaston rautatietoimistoon. Kuitenkin sotilastoimiston vastuulla olisi sotilas- ja siviililiikenteen järjestäminen. Lisäksi sotilastoimiston ja päämajan rautatietoimiston tehtävät rautatieliikenteen hoitamisessa olivat osittain päällekkäiset. Huonoin puoli uudessa järjestelyssä oli, että sivurooliin joutunut päämajan rautatietoimisto ei voinut omalla johtamisellaan suoraan tukea operatiivista johtoa rautateiden sotilaskuljetuksia järjestettäessä.¹⁸⁰

Uudessa kuljetusohjesäännössä oli myös hyviä puolia. Se takasi monella tavalla sotilasjohdon tahdon toteutumisen, sillä ylipäällikön ilmoitettiin johtavan sotilaskuljetuksia koko rataverkolla. Rautatiehallitus ei myöskään saanut päättää itsenäisesti asioista joilla oli huomattavaa sotilaallista merkitystä, vaan päämajan rautatieosaston edustajan tuli olla läsnä kokouksessa tai hänen mielipiteensä oli tiedettävä. Rautatiehallituksen päätöstä ei saanut panna edes täytäntöön, jos päämajan edustaja oli ilmoittanut sen olevan ristiriidassa maanpuolustuksen etujen kanssa. Päämaja määräsi myös ratojen korjaustyön kiireellisyysjärjestyksen, vaikka rautatiehallitus korjaustöistä vastasikin.¹⁸¹

Johtopäätöksenä 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. Kulkulaitostoimiston pitkäaikainen johtaja, everstituutnantti von Kraemer kannatti rautateiden jakamista sodan aikana sotaseuturautateihin ja rauhaseuturautateihin länsimaisen ja Ruotsissakin käytössä olleen mallin mukaan. Tämä malli hyväksyttiin virallisesti käyttöön 1930-luvun alun kuljetusohjesäännössä, jonka syntymiseen von Kraemer voimakkaasti vaikutti. Rautatiekuljetusten sodan ajan valmistelut ja henkilöstölle ja joukoille annettu koulutus toteutettiin 1930-luvulla tämän ohjesäännön mukaisesti.

¹⁸⁰ Iskanius, 45.

¹⁸¹ Iskanius, 46.

Toisen maailmansodan lähestyessä 1930-luvun lopulla ja edellistä mallia ajaneen von Kraemerin jäätyä eläkkeelle hyväksyttiin nopealla aikataululla käyttöön uusi sotilaskuljetusohjesääntö. Siinä kumottiin edellisen ohjesäännön periaate rataverkon jakamisesta ja keskitettiin kuljetusten johto hyvin suoraviivaisesti vain rautatiehallitukselle. Uusittu ohjesääntö otettiin käyttöön juuri ennen talvisodan syttymistä liikekannallepanokuljetusten ollessa juuri käynnistymässä, eikä sitä ehditty kouluttaa sotilaille ja rautatievirkamiehille. Uuden ohjesäännön vaikutuksista talvisodan kuljetusten toteuttamiseen kerrotaan tarkemmin luvussa 7.

6 RAUTATIEKULJETUSTEN TOIMEENPANOKYVYN PARANTAMINEN KOULUTUSTA KEHITTÄMÄLLÄ

Yleisesikunnan kulkulaitostoimistossa ja myöhemmin operatiivisen osaston huolto- ja kulkulaitostoimistossa pyrittiin voimakkaasti kehittämään tärkeimpänä kuljetusmuotona pidettyjen rautatiekuljetusten toimeenpanokykyä. Keskeisenä menetelmänä oli rautatiekuljetuksiin liittyvän koulutuksen järjestäminen. Se voidaan jakaa kohderyhmän mukaan kolmeen osaan: joukkojen (joukko-osastojen) kuormaus- ja radankorjausharjoituksiin, radankorjauskomppanioihin sijoitettujen reserviläisten kertausharjoituksiin ja rautatievirkamiehille järjestettyihin kursseihin, joita olivat asemakomendantti- eli myöhemmin rautatieupseerikurssit ja rautatievirkamiehille järjestetyt kurssit. Näihin kohderyhmiin vaikuttamalla pystyttiin parantamaan joukkojen kykyä käyttää rautatiekuljetuksia, ratojen toimintavarmuutta ja tappionsietokykyä sekä liikenteen sujuvuutta poikkeusoloissa. Kurssit ja harjoitukset toimeenpantiin lähinnä yleisesikunnan kulkulaitostoimiston henkilökunnan johtamina ja niitä pidettiin 1920-luvun puolivälistä alkaen.

6.1 Joukkojen kuormaus- ja radankorjausharjoitukset

Kuten jo aiemmin on todettu, joukkojen siirtäminen rautateitse oli keskeinen tapa siirtää joukkoja pitkiä matkoja. Oleellinen osa siirtymistä oli junien ripeä mutta turvallinen lastaaminen ja purkaminen. Joukkojen kykyä siirtyä rautateitse pyrittiin parantamaan kouluttamalla juna-kuljetuksen lastaamista ja purkamista. Koulutus oli luonnollisesti edullisinta suorittaa silloin kun joukko muutenkin käyttää rautatiekuljetusta, eli suurten sotaharjoitusten yhteydessä. Toisaalta joukkojen mahdollisuutta harjoitella kuormasta ja purkua pyrittiin parantamaan hankkimalla varuskuntiin harjoitusvälineiksi lastaussiltoja ja junanvaunuja. Vuonna 1934 kulkulaitostoimistossa todettiin, että *vuosittainen määräraha on viime aikoina ollut niin pieni, ettei harjoituksia riittävässä määrässä ole voitu toimeenpanna, joten seurauksena on ollut kuormaus- ja purkamistaidon huomattava laskeminen*. Yhtenä syynä oli se, että joukoilla ei ollut käytettävissään sopivia vaunuja harjoittelua varten. Harjoitteluun soveltuvia vaunuja ehdotettiin hankittavaksi kaikkiin keskeisiin varuskuntiin.¹⁸²

Joukkojenkuormausharjoituksia järjestettiin joukko-osastoissa 1920-luvun puolivälistä alkaen. Vuonna 1936 todettiin, että ne kaikki ovat epäonnistuneet kyseisenä vuonna. Pääsyyinä pidettiin rautatiekuljetusten johtajiksi määrättyjen henkilöiden epäpätevyyttä. Esimerkiksi vuonna

¹⁸² Kulkulaitostoimiston kirje Puolustusministeriölle koekuormausvaunujen hankkimisesta, 22.10.1934, diaari 694/II/3b, T4888/12, KA.

1935 järjestettiin ainakin Uudenmaan Rykmentin (UR) ja Kenttätykistörykmentti 2:n (KTR 2) kuormausharjoitukset. Harjoituskertomusten mukaan molemmissa harjoituksissa epäonnistuttiin. Kuormausajat oli mitoitettu voimassa olleen sotilaskuljetusohjesäännön mukaan, mutta molemmat kuormaukset kestivät noin tunnin pidempään.¹⁸³ Seuraavassa esitetään muutamia otteita harjoituskertomuksista ja niiden aiheuttamia toimenpiteitä.

Uudenmaan rykmentissä järjestettiin kuormausharjoitus 4.–5.11.1935. Sen harjoituskertomus alkaa *UR muodosti pataljoonan lkp:oon varattuna aikana, saapui kuormausasemalle hyvissä ajoin, mutta ei kyennyt määräajassa suorittamaan pataljoonan kuormausta, vaan ylitti yhdellä tunnilla tätä toimitusta varten määrätyn ajan. Kuormausharjoituksen epäonnistuminen antoi rääkeän esimerkin siitä, mitä kuormausnopeuden väärin arvosteleminen ja passiivinen johdanto voivat aiheuttaa. (...) Upseeriston ja alipäällösten jatkokoulutuksessa on entistä enemmän korostettava S.K.O:n tuntemista ja annettava tehtäviä tältä alalta.*¹⁸⁴

KTR 2:n kuormausharjoitus järjestettiin 25.–26.9.1936. Harjoitusta seuranneen kulkulaitostoimiston kertomuksessa todetaan, että *Ensimmäisen junan kuormausta varten oli varattu aikaa 2 ½ tuntia, mutta ylitettiin sitä yhdellä tunnilla (...) Syynä tähän oli ennen kaikkea kuljetuksenjohtajan heikko toiminta. (...) kuormausvälineitä ei käytetty tarkoituksenmukaisella tavalla hyväksi, miehistön jakaminen kuormausryhmiin oli suhteeton, jne. Kaiken lisäksi oltiin tietämättömiä, miten haupitsien kuormaus tapahtuu. Kertomuksen laatija, kapteeni Martti Minkkinen toteaaakin, että Pyydän tässä yhteydessä kiinnittää Herra Kenraalin huomion viimeaikana tapahtuneiden kuormausharjoitusten epäonnistumisiin. Kaikki suuremmat (sodanaikaisia kuljetusyksiköitä vastaavat) kuormausharjoitukset ovat epäonnistuneet, ennen kaikkea siten, että kuormausaika on runsaasti ylitetty. (...) Suurimpana syynä on kaikissa ollut kuljetuksenjohtajan ja kuormausryhmien johtajien epäpätevä toiminta. Kuormausharjoituksen perusteella todettiin yleisesti, että On kuitenkin välttämätöntä, että kuormaukset toteutetaan suunnitelluissa ajoissa, sillä muutokset kuormausajoissa eivät aiheuta ainoastaan nyt voimassa olevien kuljetussuunnitelmien muuttamista, vaan vaativat lisäksi liikkuvan kaluston lisäämistä, koska 3-4 t. kuormausajat pitävät vaunut pitemmän aikaa poissa hyödyllisestä käytöstä, ja toisaalta taasen kuormausaikojen ylittämiset, varsinkin keskityksen aikana voivat aiheuttaa koko liikenteen pysähtymisen tai ainakin suuria viivästyksiä ja häiriöitä liikenteessä.*

185

¹⁸³ Kertomus KTR 2:n kuormausharjoituksesta, 28.9.1936, 86/II/sal/D-1d, T4888/9, KA ja kertomus UR:n kuormausharjoituksesta, 22.2.1936, 16/II/sal/D-1d, T4888/9, KA.

¹⁸⁴ Kertomus KTR 2:n kuormausharjoituksesta, 28.9.1936, diaari 86/II/sal/D-1d, T4888/9, KA.

¹⁸⁵ Kertomus UR:n kuormausharjoituksesta, 22.2.1936, diaari 16/II/sal/D-1d, T4888/9, KA.

Edellä kuvatut kuormausharjoitusten epäonnistumiset aiheuttivat toimenpiteitä armeijakunnan esikunnassa, jonka alaisia joukko-osastot olivat. Se esitti yleisesikunnalle useiden harjoitusten järjestämistä vuonna 1936 ja varojen myöntämistä tähän tarkoitukseen.¹⁸⁶ Yleisesikunta hyväksyi armeijakunnan suunnitelman ja myönsi rahat tarvittavien junien vuokraukseen¹⁸⁷. Yllä esitettyä kirjeenvaihtoa voidaan pitää hyvänä esimerkkinä siitä painoarvosta, joka joukkojen rautatiekuljetuksille, ja erityisesti niiden sujuvalle toteuttamiselle mahdollisessa liikekannallepanotilanteessa annettiin.

Sodan ajan kokoonpanossa oli varsin vähälukuisesti radankorjauskomppanioita ja nähtiinkin, että niitä ei varsinkaan liikekannallepanon alkuvaiheessa saada kuljetusten avuksi. Vuonna 1937 heräsi yleisesikunnan huolto- ja kulkulaitostoimistossa kysymys siitä, voisivatko rautatiekuljetuksessa olevat joukot tarvittaessa omin toimenpitein korjata rataa tulleen vaurion, joka estää junan liikkumisen. Huolto- ja kulkulaitostoimistossa laadittiin tästä syystä vuonna 1938 rautatiehallitukselle kirje, jossa ehdotettiin joukkojen radankorjauskyvyn parantamista. Se, että ehdotuksen liitteenä oli seikkaperäinen ehdotus ”Pienehköjen vaurioiden korjaaminen rautateillä sodan aikana” osoittaa, että yleisesikunnassa oltiin erittäin perehtyneitä rautatiekuljetusten käytännön järjestelyihin. Erityisesti kannettiin huolta suojajoukkojen kuljetuksista ensimmäiseen tehtäväänsä, koska tässä vaiheessa ei radankorjauskomppanioita vielä olisi perustettu, vaan joukkojen tulisi itse kyetä korjaamaan rataa tulleet vauriot.¹⁸⁸

Marraskuussa 1937 järjestettiin Viipurin rykmentissä harjoitus, jossa kokeiltiin radan korjaamista sotilaiden toimesta. Harjoituksen perusteella todettiin, että *pienemmät vauriot radalla voidaan helposti korjata, mikäli käytettävissä on tarpeellinen työkalusto ja mikäli työtä johtamaan tuleva henkilöstö on jossain määrin perillä työkaluston käyttämisestä*. Kokemusten perusteella ehdotettiin, että vastaavia harjoituksia voitaisiin järjestää muun muassa joukko-osastoissa ja kertausharjoituksissa. Samalla todettiin tarve saada rautatiehallitukselta lainaan koulutuskalustoa ja toisaalta, että radankorjauskalusto tulisi sijoittaa kaikkien sotilasjunien konduktöörivaunuun valmiiksi jo rauhan aikana.¹⁸⁹ Vuodelle 1939 valmisteltiinkin kaikkia rauhan ajan joukko-osastoja koskeva harjoitusohjelma rautateiden korjaamisesta¹⁹⁰. Harjoitusohjelman toteuttamisesta ei ole säilynyt tietoa arkistolähteissä, mutta oletettavaa on, että

¹⁸⁶ AK:n kirje YE:lle, 23.3.1936, diaari 178/II/223/sal, T4888/9, KA.

¹⁸⁷ YE:n vastaus AK:lle, 31.3.1936, diaari 33/II/sal/D-1d, T4888/9, KA.

¹⁸⁸ Muistio joukkojen radankorjausmahdollisuuksista, 15.4.1938, diaari 311/Op.4/1a, T4888/12, KA.

¹⁸⁹ Muistio joukkojen radankorjausmahdollisuuksista, 15.4.1938, diaari 311/Op.4/1a, T4888/12, KA.

¹⁹⁰ Kirje PLM:lle, 3.3.1939, diaari 186/Op.4/1a, T4888/15, KA.

ainakin loppuvuoden 1939 harjoitukset ovat jääneet ylimääräisten harjoitusten vuoksi pitämättä.

6.2 Radankorjauskomppanioiden kertausharjoitukset

Sodan ajan kokoonpanoon oli lisätty radankorjauskomppanioita vuonna 1934. Vuoden 1935 syksyllä järjestettiin ensimmäinen radankorjauskomppanian kertausharjoitus. Harjoitukseen kutsuttiin henkilöstöä molemmista sodan ajan radankorjauskomppanioista, mutta kiireisen aikataulun vuoksi kokoon saatiin vain noin 60 reserviläistä, joista kolme oli komppanioiden johtotehtäviin sijoitettuja insinööriupseereita. Harjoituksen johti kapteeni Martti Minkkinen ja se toteutettiin Raudun asemalta itärajalta johtavalla rataosalla. Rata voitiin harjoitusta varten sulkea kokonaan, mikä mahdollisti radan tuhoamisen räjäyttämällä ja korjaamisen jälleen liikennöitävään kuntoon. Harjoituskertomuksen mukaan harjoitus palveli hyvin tarkoitustaan ja loi pohjan myöhemmin toteutettaville kertausharjoituksille.¹⁹¹

Radankorjauskomppanioiden kertausharjoituksia toteutettiin tämän jälkeen vuosittain vuoteen 1938 saakka. Ne toteutettiin samalla alueella Raudussa, jolloin voitiin tukeutua alueella olevaan harjoituskeskukseen ja sopivan vähäliikenteiseen rataosaan Rautu–Raasuli. Vuoden 1938 harjoituksessa jatkettiin edelleen radanrakennuskomppanian toiminnan kehittämistä ja kokeiltiin uusia menetelmiä muu muassa radan repimiseen.¹⁹² Kertausharjoitusten järjestäminen toi esille ongelmia myös komppanioihin sijoitettujen reserviläisten palvelukseen kutsumisessa ja sijoitusten ylläpidossa. Taustalla oli radanrakennuskomppanioista periytynyt suunnitelma, jonka mukaan rautatiehallituksen piti perustaa komppaniat. Radankorjauskomppaniat oli kuitenkin siirretty sotilaspiirien perustamisvastuulle ja tästä aiheutui välillä ongelmia harjoitukseen kutsumisessa.¹⁹³ Vuoden 1939 harjoitusta ei enää järjestetty ylimääräisten harjoitusten vuoksi.

6.3 Rautatievirkamiehille järjestetty sotilaskoulutus ja rautatiesuojeluskunnat

Valtionrautateiden Liikennevirkamiesyhdistys ry. lähetti 5.4.1934 yleisesikunnalle kirjeen, jossa se esitti sotilaskoulutuksen antamista rautatievirkamiehille. Yleisesikunnan päällikön

¹⁹¹ Harjoituskertomus, 28.12.1935, diaari 1065/II/1-d, T4888/12, KA.

¹⁹² Harjoituskertomus, 10.10.1938, diaari 919/Op.4/38/1d, T4888/12, KA.

¹⁹³ Muistio 29.10.1937, ei diaaria, T4888/22, KA.

rautatiehallituksen pääjohtajalle 3.12.1934 lähettämässä kirjeessä suhtauduttiin aloitteeseen erittäin myönteisesti. Näin rautatieupseerikurssien suunnittelu pääsi käyntiin Puolustusvoimissa.¹⁹⁴ Kurssija ryhdyttiin nopeasti organisoimaan, sillä jo 26.2.1935 rautatiehallitukselle ilmoitettiin, että Puolustusvoimat järjestää kolme kertausharjoitusta asemakomendanteiksi määrätuille vuoden 1935 aikana.¹⁹⁵ Ilmeisesti kurssien järjestäminen kertausharjoituksina nähtiin nopeimmaksi keinoksi saada koulutus käynnistettyä ennen varsinaisten asemakomendanttikurssien alkamista. Myös kurssien sisällön suunnittelu käynnistettiin ripeästi, sillä jo 8.4.1935 lähetettiin Osasto 4:lle (koulutusosasto) Martti Minkkisen laatima muistio, jossa esitettiin koulutusohjelmaa kertausharjoituksiin.¹⁹⁶

Asemakomendanttikurssi sisälsi koulutusaiheita seuraavasti (tuntimäärä mukaan luettuna):

-	asemakomendanttipalvelus	22
-	pioneeripalvelus	10
-	viestipalvelus	10
-	kaasusuojelu ja ilmatorjunta	20
-	huolto	6
-	vakoilu	6
-	sekalaisista aineista	10 ¹⁹⁷

Kursseilla pyrittiin kouluttamaan rautatieupseereille sellaisia asiakokonaisuuksia, joiden kanssa he tekisivät töitä sodan aikana, mutta joita he eivät tarvinneet rauhan ajan työssään.

Asemakomendanttikurssien kohderyhmänä olivat reserviupseerikoulutuksen saaneet rautatievirkamiehet. Lisäksi vuonna 1936 järjestettiin useilla paikkakunnilla sotilaskoulutusta myös reserviupseereihin kuulumattomille Valtionrautateiden työntekijöille¹⁹⁸. Vuoden 1937 kurssi peruttiin osallistujien vähäisen määrän vuoksi, mutta kurssija oli tarkoitus jatkaa vuonna 1938, jolloin yleisesikunta olisi järjestänyt kaksi kurssia. Ne jouduttiin kuitenkin siirtämään

¹⁹⁴ YE kirje RH, 3.12.1934, diaari 768/II/D-1a, T4888/12, KA.

¹⁹⁵ YE kirje RH, 26.2.1935, diaari 143/II/A-3c, T4888/12, KA.

¹⁹⁶ Kulkulaitostoimiston esitys Os. 4:lle, 8.4.1935, diaari 243/II/A-3c, T4888/12, KA.

¹⁹⁷ Esitys rautatievirkamiesten koulutusohjelmaksi, 26.8.1935, diaari 751/II/A-3c, T4888/12, KA.

¹⁹⁸ 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. Majointi oli ”rautateiden huoneissa tai makuuvaunussa”. Paikkakunnat olivat Helsinki (2 kurssia), Lahti, Tampere, Seinäjoki, Oulu, Kuopio, Sortavala, Viipuri (2 kurssia), Kouvola. (diaari H.314 23.12.1935, T22470/33, KA) kts myös Luhtinen, Ilmo; Paavilainen Mauri (toim.), Suomen rautatieupseerikunta 1935–2005 (painopaikka ja -vuotta ei ilmoiteta), 9-14.

henkilöstön irrotusvaikeuksien vuoksi vuoden 1939 syksyyn, jolloin ne yleisen tilanteen johdosta jäivät pitämättä.¹⁹⁹

Rautatievirkamiehille järjestetystä sotilaskoulutuksesta saatiin hyviä kokemuksia. Kesäkuussa 1936 kurseista kirjoitettiin kulkulaitostoimistossa muistio, jossa eriteltiin kurssien opetusta, osallistujia ja tuloksia. Osallistujista todettiin, että kursseille tuli jopa 500 ilmoittautumista, joista noin sata oli reserviupseereita. Heidät ohjattiin asemakomendanttikursseille. Lopulta kursseille osallistui noin 310 rautatievirkamiestä. Opetusohjelmassa oli sotilaskuljetuksia, pioneeritoimintaa, viestitoimintaa, huoltoa sekä kaasusuojelua ja ilmatorjuntaa, kaikkiaan yhteensä 56 tuntia. Lisäksi teetettiin kotitöinä muun muassa oman aseman hävityssuunnitelma ja kuljetuksenjohtajan kuormauskäsky omalle asemalle. Painopiste oli sotilaskuljetusten kouluttamisessa, koska nähtiin, että siitä on erityisesti hyötyä liikekannallepanotilanteessa. Tällöin on hyvä, että junaan lastattavaksi saapuvan, mahdollisesti reserviläisen johtaman, joukon apuna on rautatien henkilökuntaan kuuluva sotilaskuljetuksiin koulutettu henkilö. Erityisesti muistiossa kiiteltiin koulutukseen osallistuneiden hyvää motivaatiota ja innostuneisuutta. Tämä korostui niissä tapauksissa, kun rautatieläinen oli määrätty yövuoroon kurssipäivien välissä. Kaiken kaikkiaan todettiin että kurssien järjestämisestä on suuri hyöty sodan ajan rautatiekuljetusten järjestämisessä.²⁰⁰

Yhtenä ratkaisuna rautatieläisten sotilaskoulutuksen saamiseksi tutkittiin 1930-luvun lopulla rautatiesuojeluskuntien perustamista. Kapteeni Martti Minkkinen sai loppuvuodesta 1936 tehtäväksi kirjoittaa tutkielman rautatiesuojeluskunnista. Tutkielma valmistui keväällä 1937. Siinä ehdotettiin rautatieläisten koulutuksen organisoimista sitä varten perustettaviin rautatiesuojeluskuntiin. Tutkielmassa todetaan, että jo rauhan ajan liikenteessäkin tapahtuu poikkeustilanteita, joiden selvittämiseen tarvitaan rautatieläisiltä erikoistaitoja. Erityisesti sota aiheuttaisi kuitenkin suuren haasteen kuljetusten hoitamiselle. Toisaalta todetaan, että rautatieläisten keskuudessa on hyvä maanpuolustustahto, jota voitaisiin hyödyntää koulutuksen järjestämisessä. Tutkielmassa todetaan parhaaksi tavaksi järjestää koulutusta siihen erikoistuneissa rau-

¹⁹⁹ 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 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 T22470/33, KA)

²⁰⁰ Muistio rautatievirkamiesten sotilaskoulutuskursseista, 19.6.1936, diaari 580/II, T4888/12, KA.

tatiesuojeluskunnissa. Myös rautatieläisillä oli suuri innostus asiaan ja he ajoivat sitä aktiivisesti.²⁰¹

Säilyneiden arkistolähteiden perusteella rautatiesuojeluskuntia ei kuitenkaan ehditty perustaa ennen talvisodan syttymistä. Yleisesikunta pyysi kesäkuussa 1939 rautatiehallitukselta lausuntoa rautatievirkamiesten sotilaskoulutuksen järjestelyistä. Rautatiehallitus vastasi pyyntöön 15.9.1939. Se piti tarpeellisena sotilaskoulutuksen antamista rautatievirkamiehille ja parhaana tapana organisoida koulutus rautatiesuojeluskuntiin.²⁰² Rautatiehallituksen ja yleisesikunnan välinen arkistossa säilynyt kirjeenvaihto rautatiesuojeluskunnista päättyy tähän, eikä asiaan palattu enää myöhemmin toisen maailmansodan syttymisen johdosta.

²⁰¹ Tutkielma rautatiesuojeluskuntien perustamisesta, Minkkinen, Martti, T4888/22, KA kts. myös P Laesterän kokoelma, joka sisältää mm. pöytäkirjat rautatievirkamiesyhdistyksen kokouksista, joissa käsiteltiin rautatiesuojeluskuntien perustamista, Pk 1448, KA.

²⁰² RH lausunto YE:lle rautatieläisten sotilaskoulutuksesta, 15.9.1939, diaari 501/Op.4/1c, T4888/15, KA.

7 TALVISODAN KOKEMUKSET RAUTATIEKULJETUKSISTA

Talvisodan kokemukset kuljetustoiminnasta rautateillä käsitellään tässä tutkimuksessa kronologisesti kolmessa osassa. Samat vaiheet on eroteltavissa toiminnallisesti myös historiankirjoituksessa. Toisistaan voidaan erotella talvisotaa edeltänyt valmistelu-aika, joka tunnetaan yleisesti nimellä ylimääräiset harjoitukset (YH). Varsinainen sota ja sen aikana toteutettu rautatieliikenne muodostaa oman kokonaisuutensa. Välirauhan aika ja sotakokemusten perusteella toteutetut muutokset muodostavat oman kokonaisuutensa. Rautatiekuljetusten johtaminen ja organisointi käsitellään sotaan johtaneiden tapahtumisen yhteydessä.

7.1 Suomi valmistautuu sotaan – etsikko-aika loka–marraskuussa 1939

Kun kansainvälinen tilanne loppuvuodesta 1939 alkoi kiristyä, alettiin Suomessakin valmistautua mahdolliseen sotaan. Saksan hyökättyä Puolaan 1.9.1939 toteutettiin Suomessa ensimmäiset suojajoukkojen rautatiekuljetukset jo syyskuussa 1939. Tällöin kutsuttiin palvelukseen elokuussa kotiutettuja suojajoukkoihin kuuluvia reserviläisiä. Kun Neuvostoliitto 5.10.1939 lähetti Suomelle kutsun neuvotteluihin, se johti suojajoukkojen asettamiseen kokonaisuudessaan liikekannalle seuraavana päivänä.²⁰³

Näihin tapahtumiin saakka rautatieliikennettä oli syksyllä 1939 jatkettu rauhanomaisesti, mutta keskityskuljetusten alkaminen vaikutti pian voimakkaasti kaikkeen liikenteeseen rautateillä. Heti 6.10.1939 jouduttiin rajoittamaan siviili-liikennettä rautateillä keskityskuljetusten ajaksi. Rajoitukset olivat voimassa 24.10.1939 saakka, jonka jälkeen kuljetuksissa noudatettiin tärkeysjärjestyssä 1) sotilaskuljetukset, 2) kappaletavara, 3) elintarvikkeet ja rehu ja 4) vienti- ja tuontitavara.²⁰⁴

Ennen kuin perehdytään tarkemmin keskityskuljetuksiin ennen talvisotaa, on tarpeen valottaa niitä kehityskuljuja, jotka johtivat rautatiekuljetusten johdon uudelleenorganisointiin. Markku Iskanius on väitöskirjassaan tutkinut tarkasti niitä tapahtumia, jotka johtivat sodan ajan rautatiekuljetusten johdon täydelliseen uudelleen organisoimiseen syksyllä 1939. Juuri ennen talvisotaa voimaan tullutta sotilaskuljetusohjesääntöä on jo edellä käsitelty alaluvussa 5.5.3. Tähän tutkimukseen on tarpeen lyhyesti koota tämän kehityskulun keskeiset piirteet ja erityisesti seu-

²⁰³ Sarmanne, 14–15.

²⁰⁴ Elomaa, T. P. Sotien ja kuljetuskriisien kautta kiihtyvään kilpailuun, kirjoitus Valtionrautatiet 1937–1962 -kirjassa, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 1962, 29.

raukset talvisodan rautatieliikenteen hoitamiseksi Iskaniuksen ja Valtionrautateiden virallisen historiikin perusteella.

10.10.1939 vahvistettiin Sotilaskuljetusohjesääntö sodanaikaa ja erikoisia olosuhteita varten. Sen mukaan vastuu liikenteen hoitamisesta rautateilla säilyi sodankin aikana yksinomaan Rautatiehallituksella, jolta puolustusvoimat tilaa tarvitsemansa kuljetukset. Tämä mittava johdosuhteiden muutos ei kuitenkaan vaikuttanut käynnissä olleisiin keskityskuljetuksiin, koska ne oli suunniteltu tarkasti etukäteen²⁰⁵. Sotatoimiyhtymien esikuntiin, liikennejaksojen toimistoihin ja tärkeimmille risteysasemille sijoitettiin rautatieupseereja, jotka toimivat yhdyssiteinä siviili- ja sotilasviranomaisten välillä. Uuden järjestelmän käyttöön ottaminen keskityskuljetusten ollessa jo käynnissä johti siihen, että sen vaatimat valmistelut olivat paljolti tekemättä. Toisaalta rautatievirkailijat oppivat uuden järjestelmän nopeasti, koska se vastasi pitkälti rauhan ajan järjestelyjä. Rautatiekuljetuksia johtaneet vakinaisen väen upseerit oli kuitenkin koulutettu vanhan ohjesäännön mukaan. Iskaniuksen mukaan liikekannallepano- ja keskityskuljetukset oli suunniteltu niin tarkasti, että suurempia ongelmia ei johtamisjärjestelmän muuttamisen vuoksi ilmennyt.²⁰⁶

Keskityskuljetukset alkoivat 6.10.1939. Suojajoukkojen kuljetuksiin ei käytetty laadittuja kuljetussuunnitelmia, vaan jokainen kuljetus käskettiin Rautatiehallituksen sotilastoimistosta erikseen. Useimpia kuljetuksia varten laadittiin uudet aikataulut, joissa pyrittiin siihen, että junien lähtö ja saapuminen tapahtuisivat pimeään aikaan. Myös salaamiseen kiinnitettiin huomiota ja kuljetuksista käytettiin nimeä ”ylimääräisen linnoitustyövoiman kuljetukset”. Vaikka suojajoukkojen kuljetuksia ei toteutettukaan olemassa olevien suunnitelmien perusteella, niiden katsottiin onnistuneen varsin hyvin. Olemassa olevat suunnitelmat muodostivat kuitenkin pohjan, jota käyttäen kuljetusten numeroiden avulla oli helppo käskyttää kuljetukset ja alkupe räiseen suunnitelmaan tehdyt muutokset. Osaltaan suunnitelmien toimeenpanoa helpotti se, että aikaa oli käytettävissä enemmän.²⁰⁷

Suojajoukkokuljetusten ollessa vielä kesken annettiin 7.10.1939 käsky osittaisesta liikekannallepanosta (LKP), joka siis nimettiin ylimääräisiksi harjoituksiksi (YH). Osittainen LKP koski pääasiassa Etelä-Suomessa perustettavia joukkoja ja esikuntia. Kuten suunnitelmia laadittaessa oli edellytetty, tuli tässä tapauksessa määrätä ensimmäinen suorituspäivä, joksi määrättiin 10.10.1939. Sitä edeltävät päivät olivat valmistelupäiviä, joita tässä tapauksessa oli siis

²⁰⁵ Iskanius, 47.

²⁰⁶ Iskanius, 46–47 ja Elomaa 33–35.

kaksi kappaletta. Suunnitelmat edellyttivät vain yhtä päivää, joten käytettävissä oli nyt ylimääräinen valmistelupäivä. 7.10.1939 annettiin käsky noudattaa pääosin VK 2 -suunnitelmaa erikseen mainituin poikkeuksin. Karjalan kannaksella noudatettiin vuonna 1939 laadittua suunnitelmaa, joka oli tiedotettu joukoille vasta 5.10.1939. Tärkein muutos oli se, että 5. divisioona keskitettiin alueelle, jonne VK 2:n mukaan olisi tullut keskittää 4. divisioona. Koska kyseessä oli vain osittainen liikekannallepano, tästä ei ollut suurempaa haittaa. 5. divisioonan osalta oli lisäksi mahdollisuus hyödyntää osittain VK 1 -suunnitelmaa.²⁰⁸

Heti YH-käskyn saavuttua 7.10.1939 aloitettiin Rautatiehallituksen sotilastoimistossa valmistelut kuljetusten toteuttamiseksi. Jo samana päivänä annettiin puhelimitse määräys jakaa liikennejaksojen kassakaapeista kuljetussuunnitelmat ja sotilastoimistossa salaamissyistä säilytetyt suunnitelmat lähetettiin Helsingin, Turun, Tampereen, Jyväskylän ja Viipurin liikennejaksojen päälliköille. Kun sotilastoimisto sai tietää, että sotilaslääneissä tulisi olemaan muutoksia perustettavissa yksiköissä ja niiden aikatauluissa, käskettiin liikennejaksoille, että ne toteuttavat vain sotilastoimiston erikseen käskemät kuljetukset.²⁰⁹ VK 2 -suunnitelmaa ei siis toteutettu sellaisenaan kenttäarmeijankaan liikekannallepanossa.

9.10.1939 Rautatiehallituksen pääjohtaja päätti supistaa siviililiikenteen mahdollisimman pieneksi määräämällä sodanaikaisen aikataulun voimaan suurella osalla rataverkkoa. Määräyksen ulkopuolelle jäivät suuremmista rataosista Turku–Helsinki–Viipuri ja Kontiomäki–Kotka. Sarmanteen mukaan määräys annettiin jo ennen YH:n alkamista, koska rataverkolla oli jo käynnissä suojajoukkojen kuljetukset ja evakointikuljetuksia. YH-kuljetukset alkoivat suunnitelman mukaan 11.10.1939. Sarmanne toteaa kuljetuksista seuraavaa:

- *5.D, kuten on jo todettu keskitettiin 4.D:lle suunnitellulle alueelle. Sotilastoimisto ohjasi kuljetukset suunnitelman mukaan Viipuriin, josta matka jatkui edelleen KanAE:n antamien ohjeiden mukaan. Purkamisasemina olivat Kämärä ja Leipäsuu. Kuljetussuunnitelmien mukaisia aikatauluja ei noudatettu kaikilta osin, vaan eräille kuljetuksille sotilastoimisto määräsi uudet aikataulut.*
- *10.D kuljetettiin VK 2-suunnitelman mukaisesti. Eräät junat myöhästyivät 2-6 tuntia.*
- *12.D, jonka määrääsemana VK 1:n mukaan piti olla Suojärvi, purettiin IV AK:n komentajan ohjeiden mukaan Leppäsillassa ja Leppäsyssä sekä Loimolassa. (VK 2:n mukaan ak:n komentajalla oli tähän oikeus.) Eräät kuljetukset myöhästyivät 1-4*

²⁰⁷ Sarmanne, 15.

²⁰⁸ Sarmanne, 16.

*tuntia.*²¹⁰ KanAE:llä tarkoitetaan Kannaksen Armeijan esikuntaa ja D on lyhenne divisioonasta.

Jo näiden kuljetusten aikana sotilastoimisto sai 10.10.1939 tiedon, jonka mukaan yleinen lii-
kekannallepano tullaan käskemään siten, että sen ensimmäinen päivä on 14.10.1939. Virallinen
käsky annettiin 12.10.1939, mutta saamansa ennakkotiedon perusteella sotilastoimisto oli
jo 11.10.1939 käsenyt liikennejaksoja aloittamaan valmistautumisen lii-
kekannallepanokuljetuksiin. Nyt lähetettiin myös tähän saakka sotilastoimistossa säilytetyt kuljetussuunnitelmat
Oulun, Vaasan ja Mikkelin liikennejaksojen päälliköille.²¹¹

Näin keskityskuljetuksia toteutettiin yhtenäisen ja ennen sotaa tehdyn suunnitelman sijaan
kahdessa osassa, joiden välillä oli noin neljän vuorokauden aikaporrastus. Hyvää oli se, että
aikaa oli käytettävissä enemmän ja kuljetettavien joukkojen määrä kasvoi tasaisesti, joka ai-
heutti sen, että myös kuljetuksiin tarvittava väin määrä kasvoi tasaisesti. Toisaalta etukäteen
laadittuja suunnitelmia ei missään toteutettu sellaisenaan, vaan noudatettiin kahta eri aikatau-
lua päällekkäin ja muitakin muutoksia tuli runsaasti.²¹²

Sarmanteen mukaan kenttäarmeijan pääosien keskityskuljetukset toteutuivat pääosin VK 2-
suunnitelmaa noudattaen seuraavasti:

- *4.D kuljetettiin VK 2-suunnitelmassa 5.D:lle aiotulle alueelle. Kuljetukset ohjattiin sotilastoimiston määräyksestä Kaislahteen ja sieltä II AK:n komentajan ohjeiden mukaan pääasiassa Makslahteen. Muutoksesta oli seurauksena, että suunnitelman mukaisia aikatauluja yleensä voitiin käyttää vain Viipuriin saakka, mutta siitä edelleen oli kuljettava 2.liikennejakson ohjauksen mukaan.*
- *11.D kuljetettiin täysin VK 2-suunnitelman mukaan purkamisasemien ollessa rataosalla Ristseppälä–Äyräpää.*
- *8. D kuljetettiin Pieksämäen–Elisenvaaran kautta Inkilän ja Sairalan asemille. (VK 2:n mukaiset purkamisasemat olivat Kavantsaari ja Karisalmi).*
- *13.D piti alkuperäisen kuljetussuunnitelman mukaan kuljettaa Kuopion alueelta Kontiomäen–Nurmeksen kautta Pitkärannan alueelle. Kun osittaisen YH:n keskityskuljetuksista rataosalla Pieksämäki–Elisenvaara oli huomattava osa jo suoritettu, määrättiin sotilastoimistossa divisioonalle uudet aikataulut viimeksi mainitun rata-*

²⁰⁹ Sarmanne, 16–17.

²¹⁰ Sarmanne, 17–18.

²¹¹ Sarmanne, 18.

²¹² Sarmanne, 18.

osan kautta ottaen kuitenkin huomioon, että kuormaus- ja lähtöajat pysyivät ennallaan. Muutoksen avulla saatiin divisioonan kaikki yksiköt kuljetetuiksi määräasemilleen (Alattu, Suistamo ja Leppäsyvä) noin 8–10 tuntia alkuperäistä suunnitelmaa nopeammin.

- *6.D:n pääosat kuljetettiin muuten suunnitelmien mukaisesti, mutta purkamisasemina olivat Kaipiainen, Taavetti, Luumäki ja Simola. Syynä tähän reserviksi aiotun divisioonan keskittämiseen VK 2-suunnitelmassa edellytettyä lähemmäksi oli se, että ajateltiin myös mihinnousu-uhkaa alueella Hamina–Kotka.²¹³ Laatokan Karjalasta pohjoiseen ryhmitettyjen erillisten pataljoonien keskittämiseen ei liittynyt rautatiekuljetuksia.*

Keskityskuljetusten toimeenpanosta syksyllä 1939 voidaan tehdä seuraavia havaintoja: Kokonaisuutena keskityskuljetukset sujuivat hyvin. Suunnitellut aikamäärät toteutuivat ja pahoja myöhästymisiä ja harhaan menoja oli vain muutamia. Joukot olivat keskityssuunnitelman mukaisilla alueilla YH-suunnitelman (eli muutetun LKP-suunnitelman) mukaisina päivinä. Kun keskityskuljetukset eri rataosilla päättyivät, siirryttiin 22.–24.10.1939 takaisin rauhan ajan aikatauluun.

Keskityskuljetuksissa tapahtui siis muutamia myöhästymisiä. Syynä näihin olivat muun muassa monien liikennepaikkojen liian lyhyet kuormausraiteet, joita ei ollut otettu huomioon aikalaskelmia laadittaessa.²¹⁴ Tämä oli erikoista, koska kuljetusten suunnittelijoilla oli käytettävissään seikkaperäinen kartasto rautateiden liikennepaikoista²¹⁵. Edelleen kuormaukseen liittyen oli joillakin liikennepaikoilla varastoitu puutavaraa niin lähelle raiteita, että se rajoitti kuormaamista. Rautateiden henkilökuntaakaan ei kaikkialla ollut tottunut suurten joukkojen kuormaamiseen, vaikka osaamista oli pyritty levittämään vuonna 1935 alkaneilla rautatieupseerikursseilla. Armeijakunnat ohjasivat myös junia purettaviksi sellaisille liikennepaikoille joissa useamman junan purkaminen samanaikaisesti ei ollut mahdollista. Myöhemmin junia ohjattiin useammalle vierekkäiselle asemalle ja saatiin purkamiset nopeammaksi.²¹⁶

Positiivisia kokemuksia saatiin muun muassa vaunujen varaamisesta keskityskuljetuksiin. Vain muutamassa tapauksessa junaa ei voitu luovuttaa ajoissa kuormattavaksi, mikä johti sen myöhästymiseen. Syynä oli lähinnä se, että alkuperäisiä suunnitelmia ei noudatettu (käytettä-

²¹³ Sarmanne, 19–20.

²¹⁴ Esim. SatSIE kirje RH sotilastoimistolle, 3.4.1941, diaari 560/III/41 sal. T22470, KA ja Sarmanne, 21.

²¹⁵ Kartasto asema alueitten kuormaus- ja purkaumahdollisuuksista, diaari 25/II/25, T22470, KA.

²¹⁶ Sarmanne, 21.

vissä olevan ajan lisäämisestä johtuen) ja toisaalta se, että rautatieviranomaiset olivat totuttomia aikalaskelmien tekoon poikkeuksellisissa olosuhteissa. Kuljetusten porrastuminen suunniteltua pidemmälle ajalle siis toisaalta helpotti niiden toteuttamista, mutta toi samalla mukanaan vaaran sekaannusten syntymiselle. Keskeistä kuljetusten onnistumiselle oli kuitenkin se, että ne saatiin pimennystä lukuun ottamatta toteuttaa lähes rauhan ajan olosuhteissa, ilman vihollisen aiheuttamaa hyökkäysuhkaa.²¹⁷

7.2 Piikkilankaa ja risukimppuja - rautatiekuljetukset talvisodassa

Talvisota syttyi 30.11.1939. Aluksi rautateitä työllistivät evakuointikuljetukset, kun Helsingistä ja Viipurista evakuoitiin asukkaita ja Karjalan kannakselta sekä Laatokan Karjalasta asukkaat irtaimistoihin. Samaan aikaan ylläpidettiin kenttäarmeijan toimintakykyä huoltokuljetuksin. Rautatiehallitus, joka nyt siis uuden ohjesäännön mukaan vastasi kaikkien rautatiekuljetusten johtamisesta, jäi aluksi Helsinkiin. Helsingistä käsin kuljetusten johtaminen kuitenkin oli vaikeaa puutteellisista viestiyhteyksistä johtuen.²¹⁸ Lisäksi Helsinki oli etäällä sotilaskuljetusten painopisteestä ja Päämajasta. Tilanteen korjaamiseksi rautatiehallituksen sotilastoimisto ja kuljetustoimisto siirtyivät Pieksämäen asemalle, jossa niillä oli paremmat toimintaedellytykset. Hieman myöhemmin sinne siirtyi myös vetovoiman käytöstä vastannut veturienkäytön tarkastaja.²¹⁹ Seuraavassa käsitellään muutamia keskeisiä havaintoja rautatieliikenteestä talvisodassa lähinnä Valtionrautateiden oman historiankirjoituksen ja Tuhkasen tutkielman perusteella.

Kun keskityskuljetukset oli saatu valmiiksi ja sota alkanut, keskittyi kuljetustoiminta rautateillä pääosin joukkojen huoltamiseen. Näiden kuljetusten suhteen toimittiin siten, että rautatiehallituksen sotilastoimisto toimi yhdyselimenä rautatieviranomaisten ja puolustusvoimien välillä. Kuljetukset tilattiin siten, että päämajan huoltoelimet tilasivat ne sotilastoimistosta, joka välitti ne oikeille liikennejaksoille. Suurehkoissa kuljetuksissa sotilastoimisto kääntyi rautatiehallituksen kuljetustoimiston puoleen (molemmat toimivat siis Pieksämäen asemalla) ja kuljetustoimiston vaununjakaja, joka oli selvillä rautatievaunujen valtakunnallisesta tilanteesta, järjesti kuljetukselle tarvittavan vaunuston. Veturien käytön tarkastaja puolestaan huolehti tarvittavan vetovoiman kuljetukselle. Tämä järjestely koski kuitenkin vain yli 14 vaunun kuljetuksia.²²⁰

²¹⁷ Sarmanne, 21.

²¹⁸ Elomaa, 31–33.

²¹⁹ Iskanius, 47 ja Elomaa, 31–32.

²²⁰ Elomaa, 32.

Pienemmät kuljetukset tilattiin ja toteutettiin edellä kuvatun järjestelyn ulkopuolella. Tällöin lähetettävä varikko tilasi vaunuja suoraan lähimmältä rautatieupseerilta, joka järjesti ne jaksonsa vaununjakajan kanssa. Keskitetyn johdon puutteesta aiheutui kuitenkin se, että rintaman läheisille asemille alkoi kasautua sotatarvikkeilla kuormattuja vaunuja, joiden saapumisesta niitä vastaanottavien sotatoimiyhtymien huoltopäälliköt eivät olleet tietoisia.²²¹ Sotilastoimistossa oli alettu jo YH:n aikana antaa numero sen kautta tilatuille kuljetuksille. Näin näiden kuljetusten seuranta helpottui. Koska näitä kuljetuksia oli kuitenkin vain murto-osa kaikista kuljetuksista, liikkui rataverkolla suuri määrä tavaraa, jonka perillemenosta kukaan ei vastannut.²²²

Talvisodan aikana päämajan rautatietoimistossa (Huolto 2) toiminut Lauri Tuhkanen kuvailee tutkielmassaan (1946) varsin värikkäästi rautateiden tilannetta sodan kuluessa: *Huolto 2:n toimesta lähetettiin useampaan otteeseen upseereita tutustumaan esim. Kouvolan – Viipurin väliseen kuljetustilanteeseen, koska useimmat valitukset aiheutuivat tällä rataosalla olevasta ruuhkasta. Tällöin voitiin joka kerta tehdä sama havainto. Kaikki liikennepaikat olivat täynnä junia, jotka seisovivat tuntikaupalla, jopa vuorokausia samalla paikalla, koska eteenpäin ei ollut mahdollisuuksia päästä. Ilmahälytykset ja -hyökkäykset mainitulla ratalinjalla jatkuivat melkein yhtämittäisesti. Tarkastettaessa eri liikennepaikoilla, mitä junat sisälsivät, todettiin aina, että valtaosa junista sisälsi piikkilankaa ja risukimppuja, jotka oli osoitettu Viipuriin. Vastaanottajaksi oli merkitty kaikissa näissä lähetyksissä vänrikki Lindroos. Ei ole vänrikki Lindroosin vika, ettei hän pystynyt purkamaan näitä junia esim. Tienhaarassa, jossa ne oli purettava koska Viipurissa ei ollut tähän mahdollisuuksia ja jonne ne oli osoitettu, sillä Tienhaarassa oli varsin rajoitetut purkamis- ja kuormausmahdollisuudet ja sinne oli otettava purettavaksi myös ampumatarvikkeita ja elintarvikkeita, jotka olivat rintamalla ehkä vieläkin tärkeämpi kuin piikkilanka. Jotta liikenne saataisiin käyntiin oli asianomaisten tarkastajain pakko omalla vastuulla lähettää länteen useita junallisia piikkilankaa tilan saamiseksi muille kuljetuksille. Samalla ehkä helpottuivat vänrikki Lindroosinkin huolet.*²²³ Apulaisjohtaja T. Alava oli vastaavanlaisella tarkastusmatkalla löytänyt useita vaunuja, joihin oli kuormattu piikkilankaa. Hän oli sattumalta vuosia sodan jälkeen tavannut kyseisen vänrikki Lindroosin. Tällöin oli selvinnyt, että YH-vaiheessa purettiin kaikkialla maassa suuret määrät piikkilanka-

²²¹ Elomaa, 33.

²²² Tuhkanen, Lauri, Sotilaskuljetusten johto ja suoritus sekä rautatielaitoksen toiminta vv. 1941–1945 sodan aikana, 1946b, 42–43.

²²³ Tuhkanen (1946b), 43–44.

aitoja linnoitustöitä varten. Joku innokas sotilasjohtaja jatkoi sitkeästi piikkilangan lähettämistä vaikka tilanne oli jo täysin muuttunut ja vastaanottaja siirtynyt muihin tehtäviin.²²⁴

Vaikka ohjesääntöä muutettiin, ei rautatieläisten rauhanaikainen koulutus kuitenkaan mennyt täysin hukkaan. Kun kuljetukset rautateilla talvisodan aikana ajautuivat lähes täydelliseen kaaokseen, oli sotilaskoulutusta saaneilla rautatieläisillä suuri merkitys niiden edes jonkinlaiselle toiminnalle. Toisaalta reservistä Päämajan Huolto 2 -toimistoon palvelukseen kutsuttu eversti von Kraemer tunsu henkilökohtaisesti rautatieupseerikurssit käyneen henkilöstön. Tämä auttoi asioiden hoitamisessa silloin, kun virallista käskyvaltaa ei muuten olisi ollut.²²⁵ Ongelmitta ei rautatieläisten toiminta kuitenkaan kaikkialla sujunut.

Päämajan rautatietoimisto lähetti majuri Martti Minkkisen Viipuriin seuraamaan 23 divisioonan kuljetuksia 16.–18.2.1940. Minkkinen kirjoitti havainnoistaan raportin, jonka mukaan rautatieläiset aiheuttivat omilla toimillaan kuljetusten ruuhkautumista Viipurin seudulla. Vetureiden puiden ja veden otto tapahtui lähes yksinomaan Viipurissa pienempien lähiasemien sijaan. Tällöin yksittäinen veturi saattoi joutua odottamaan täydennystä jopa 4–8 tuntia. Toiminta ilmahälytysten sattuessa oli myös epäyhtenäistä; osa rautatievirkamiehistä jatkoi toimintaansa lähes pommien putoamiseen saakka kun toiset taas keskeyttivät toimintansa heti hälytyksen sattuessa. Tämä hidasti ja vaikeutti liikenteen hoitamista. Raportissa luetellaan myös muita pienempiä ongelmia.²²⁶

Johtosuhteiden muuttamisesta aiheutuneiden sekaannusten lisäksi rautatiekuljetuksia leimasivat talvisodan aikana ilmasuojelusta aiheutuneet muutokset liikennöintiin esimerkiksi pimennysten takia ja toisaalta vihollisen ilmahyökkäykset rautatiekohteita vastaan, jotka kiihtyivät sodan loppua kohden. Näissä oloissa pyrittiin mahdollisuuksien mukaan kuljettamaan rautateitse kenttäarmeijan tarvitsemat huoltokuljetukset, mutta myös mahdollisimman suuri osa siviililiikenteestä.²²⁷ Rautateiden ilmasuojelutoimenpiteet, keskeisimpänä pimennykset, oli aloitettu samaan aikaan keskityskuljetusten kanssa. Tämä merkitsi, varsinkin rintaman läheisyydessä, työskentelyä lähes täydellisessä pimeydessä. Pimennysmääräykset koskivat myös rautateiden opastimia, ja nämä seikat yhdessä eivät voineet olla vaikuttamatta liikenteen sujuvuuteen. Vaihtotyöt, kuormaukset ja purkamiset hidastuivat huomattavasti. Sodan sytyttyä alkoivat ilmahyökkäykset myös rautateitä vastaan. Joulukuussa 1939 rautatiekohteita pommitettiin

²²⁴ Länsman, Seppo, Kuljetukset ja kuljetusten johtaminen Suomen sodassa vv 1941–1944, Suomen sotatieteellisen seuran julkaisu n:o 9, Länsi-Savon Kirjapaino, Mikkeli, 1969, 11.

²²⁵ Tuhkanen (1946b), 42.

²²⁶ Minkkisen kirje huolto-osaston päällikölle, 21.2.1940, diaari 245/Huolto 2, T4880/1, KA.

19, 20, 21, 22, 23, 25 ja 26. päivänä. Näistä ensimmäinen mittavampi pommitus oli 21.12.1939 ja sen kohteena olivat Hanko, Pasila, Maks lahti, Honkaniemi, Liimattu, Viipurin satamarata, Simola, Kontiomäki, Särkisalmi ja Matkaselkä. Vauriot olivat pahimpia Matkaselässä, jossa liikenne keskeytyi tuntien ajaksi²²⁸.

Ennen sotaa annetut ilmasuojelumääräykset ja toisaalta vihollisen ilmahyökkäykset aiheuttivat yhdessä sen, että rautatieliikenne uhkasi kokonaan seisahtua. Tämän vuoksi jouduttiin jo joulukuussa 1939 antamaan uusia määräyksiä ilmasuojelusta rautateillä. Niiden mukaan liikennettä ei enää kokonaan keskeytetty ilmahyökkäyksen uhatessa, vaan sitä pyrittiin jatkamaan mahdollisimman pitkään ja keskeyttämään vasta välittömän vaaran uhatessa. Myös ilmasuojelumääräyksiä lievennettiin siten, että valoja voitiin käyttää aiempaa enemmän. Näillä toimilla kyettiin merkittävästi helpottamaan liikenteen hoitoa sodan aikana.²²⁹ Kuten majuri Minkkisen tarkastuskertomuksessa todetaan, ongelmia kuitenkin ilmeni vielä helmikuussa 1940.

Talvisota päättyi välirauhaan 13.3.1940. Sota päättyi rautatiekuljetustenkin kannalta viime hetkellä, sillä vihollisen ilmatoiminnasta ja kuljetusten jumiutumuksesta johtunut kaaos oli johtamassa siihen, että Kannaksen Armeija oli jäämässä ilman huoltoa. Päähuoltoreittinä toiminut Kouvola–Viipurin -rata oli helmikuun lopulta lähtien lähes täydellisesti poikki eivätkä maantiekuljetukset voineet mitenkään korvata sitä. Vaikka huoltotilanne Karjalan kannaksella olikin maaliskuussa kohtuullinen, ei siihen voitu luottaa, koska joukot olivat kuluneita eikä reservejä ollut. Läpimurto kannaksella tai Viipurinlahdella olisi aiheuttanut tarpeen siirtää Kaakkois-Suomessa olevat arvokkaat materiaalivarastot turvaan, mutta se olisi mahdollista vain rautateitse. Rata oli kuitenkin tukossa. Arviot huolto- ja kuljetusmahdollisuuksista olivatkin osaltaan vaikuttamassa siihen, että ylipäällikkö Mannerheim teki valtionjohdolle maaliskuussa useita esityksiä pikaisesta rauhan solmimisesta.²³⁰ Kalustoa vaurioitui sodan aikana 237 veturia ja noin 1800 vaunua. Yli puolet veturivaurioista sattui junaonnettomuuksissa, joita sattui sodan aikana yhteensä 73. Kalustoa tuhoutui käyttökelvottomaksi tai jäi viholliselle 1254 tavaravaunua, 20 henkilövaunua ja kuusi veturia.²³¹

²²⁷ Elomaa, 31–33.

²²⁸ PM Huolto 2:n kirje RH, diaari 433/Huolto 2/sal, 28.12.1939, T4880/1, KA.

²²⁹ Elomaa, 34–35. Lisäksi PM rautat. tston kirje RH:lle pimennysmääräyksistä, diaari 181/Huolto2, 26.1.1940, T4880/1, KA. Samassa kansiossa myös RH:n vihkot ”Ohjeita ilmahyökkäysten varalta rautatiehenkilökunnalle” ja lisäyksiä edelliseen sisältävä vihko.

²³⁰ Iskanius, 50.

²³¹ Elomaa, 39.

7.3 Talvisodasta välirauhaan

Talvisodan päättymiseen johtaneen välirauhansopimuksen ehtojen mukaan Suomen tuli luovuttaa Neuvostoliitolle alue, jolla ennen sotaa asui noin 500 000 ihmistä eli 12 % maan koko silloisesta väestöstä. Luovutetun alueen pinta-ala oli noin 40 000 neliökilometriä. Alue tuli saada evakuoituksi pääosin alle kymmenessä päivässä. Paikkakuntia oli luovutettava Neuvostoliitolle siten, että Antrea oli luovutettu 16.3, Käkisalmi 17.3, Jääski 18.3, Sortavala 19.3, Hiitola 20.3, Enso 20.3 ja Matkaselkä – Elisenvaara 22.3.1940. Viipuri oli evakuoitu käytännössä kokonaan jo sodan aikana; viimeinen juna lähti 29.2.1940 klo 21.50. Luovutetun alueen evakuointikuljetuksissa oli kyseessä Suomen rautateiden siihenastisen historian ehkä mittavin kuljetustehtävä. Samaan aikaan evakuointikuljetusten kanssa suoritettiin puolustusvoimien kotiutuskuljetuksia. Ne tapahtuivat kuitenkin sen verran rauhalliseen tahtiin, että niiden vuoksi ei ollut tarvetta kiristää yleistä kuljetustilannetta äärimmilleen, vaan niiden ohella kyettiin välttävästi hoitamaan myös siviililiikennettä. Rautatieliikenteen osalta voitiin palata siviililiikenteessä rauhan ajan aikatauluun 26.3.1940.²³²

Alueluovutusten seurauksena rataverkko supistui ratakilometreissä mitattuna 17,5 %. Sodan aikaiset tappiot ja rauhansopimuksen ehtojen mukaan Neuvostoliitolle luovutettu kalusto aiheuttivat Valtionrautateille yhteensä 3512 vaunuarvon²³³ vähenemisen. Lisäksi Neuvostoliitolle jouduttiin luovuttamaan 75 veturia, mikä puolestaan heikensi vetovoimatilannetta tuntuvasti. Pienentyneestä rataverkosta huolimatta käytettävissä oli liian vähän kalustoa tyydyttämään välirauhan aikaista kuljetustarvetta.²³⁴

Lisää vaikeuksia aiheutti se, että rataverkosta oli jäänyt osia luovutetulle alueelle. Suurimpana ongelmana oli Simpeleen–Parikkalan yhteyden katkeaminen. Rata kulki Elisenvaaran kautta, joka oli jäänyt luovutetulle alueelle. Samoin Pohjois-Karjalasta etelään suuntautuva liikenne siirtyi Joensuun–Huutokosken–Pieksämäen rataosalle, koska aiempi yhteys Matkaselän–Elisenvaaran kautta oli poikki. Erityisesti tämä aiheutti vaikeuksia Pieksämäellä, jonka ratapihaa ei ollut suunniteltu tämän suuruista liikennettä varten.²³⁵ Mainittakoon, että nämä puutteet rataverkossa korjattiin vasta toisen maailmansodan jälkeen siten, että rataosa Simpeleeltä Pa-

²³² Elomaa, 40–41.

²³³ Vaunuarvolla tarkoitetaan 2-akselista tavaravaunua. 4-akseliset tavaravaunut muunnetaan vaunuarvoksi kertomalla lukumäärä kahdella.

²³⁴ Elomaa, 43.

²³⁵ Elomaa, 42–43.

rikkalaan avattiin vuonna 1947, Luumäeltä Lappeenrantaan vuonna 1962 ja Parikkalasta vanhalle Karjalan radalle Säkäniemeen vuosina 1956–1966.²³⁶

7.4 Talvisodan kokemusten vaikutus rautatiekuljetusten johtamiseen, suunnitteluun ja kouluttamiseen

On yleisesti tunnettu tosiasia, että sota aiheuttaa aina muutoksia ennen sitä laadittuihin suunnitelmiin – tehtiinpä ne kuinka hyvin tahansa. Ennen kuin arvioidaan tutkimuskysymyksiä nykytiedon valossa, on tarpeen luoda lyhyt katsaus niihin toimenpiteisiin ja havaintoihin, joita aikalaiset tekivät rautatiekuljetusten johtamisesta ja toimeenpanosta heti talvisodan päättymisen jälkeen. Koska maailmantilanne jatkui rauhattomana, jatkettiin Suomessakin puolustus suunnittelua talvisodan jälkeen. Pääesikunnaksi muuttuneen päämajan huolto-osaston rautatie-toimistossa tehtiin paljon töitä talvisodassa saatujen kokemusten keräämiseksi ja hyödyntämiseksi. Kuten Iskanius väitöskirjassaan toteaa, talvisota oli osoittanut mittavia puutteita koko valtakunnan kuljetusten johtamisessa ja toteuttamisessa, ja iso osa näistä kohdistui rautatiekuljetuksiin.²³⁷ Talvisodan kokemuksille annettiinkin paljon painoa uusissa suunnitelmissä tehtäessä. Tässä alaluvussa talvisodan kokemuksia ja niiden perusteella tehtyjä toimenpiteitä kuvataan lyhyesti pääosin niistä säilyneen arkistomateriaalin perusteella. Kuvauksen ei ole tarkoitus olla tyhjentävä, vaan se antaa kuvaa talvisodan kokemusten vaikutuksesta rautatiekuljetuksia suunnittelevien upseereiden ajatteluun. Markku Iskanius on käsitellyt tätä kehityskulkua laajemmin väitöskirjassaan.

Kansallisarkistossa säilyneiden dokumenttien perusteella rautatietoimistossa keskityttiin välirauhan aikana seuraaviin kokonaisuuksiin:

- rautatiekuljetusten johtamisen uudistaminen
- kuormauskokeilut ja niihin perustuvat uudet ohjeet sotilasjunien kuormaamiselle
- uusien keskityskuljetussuunnitelmien laatiminen
- rautatieupseereiden kouluttaminen
- rataverkon parantaminen ja menetettyjen rataosien korvaaminen

Rautatiekuljetusten johtamisen uudistaminen aloitettiin heti talvella 1940 ja jo helmikuussa valmistui eversti von Kraemerin ja majuri Minkkisen laatima luonnos uudeksi sotilaskuljetusohjesääntö 1:ksi. Sen huhtikuussa päivätyn uudelleen kirjoitetun alaluvun saatekirjeessä

²³⁶ Iltanen, 317.

²³⁷ Iskanius, 55.

nostetaan esille edellisen kuljetusohjesäännön puutteet talvisodan kokemusten perusteella. Merkittävimmiten todettuja puutteita olivat:

1. Päämajan puutteellinen määräysvalta rautatiekuljetuksiin, joka johti muun muassa siihen, että rautatievaunuja varattiin tarpeettomasti siviilikuljetuksiin.
2. Rautatieupseerit olivat asemapäälliköiden, liikennejaksojen päälliköiden tai sota-toimiyhtymien esikuntapäälliköiden alaisia. Tästä seurasi se, että heitä saatettiin käyttää toisarvoisiin tehtäviin (esimerkkinä erään divisioonan rautatieupseerin määrääminen vastaamaan kenttäpostin järjestelyistä) ja toisaalta se, että päämajan rautatieosastolla ei ollut minkäänlaista edustajaa, jonka avulla se olisi voinut seurata ja tarkastaa kuljetuksia.
3. Rautateiden väestönsuojelumääräykset, jotka itsessään vaikeuttivat liikenteen hoitoa.²³⁸

Luonnos uudeksi sotilaskuljetusohjesäännöksi valmistuikin jo helmikuussa 1940, mutta asian käsittely venyi pitkälle kesään 1940 saakka. Tähän on mahdollisesti syynä se, että uutta ohjesääntöä ei haluttu ottaa käyttöön niin pian edellisen jälkeen ja samalla myöntää ennen talvisotaa tehtyä virheellistä päätöstä.²³⁹

Kuormauskokeiluja tehtiin useaan eri otteeseen vuosien 1940 ja 1941 aikana. Niiden perusteella tehtiin muutoksia kuljetussuunnitelmiin. Muun muassa uusien määrävahvuuksien mukainen pataljoona vaati entisen yhden sijaan kaksi junaa. Myös sodan aikana ulkomailta ostettu uusi ilmatorjuntatykkikalusto sekä raskas ja järeä kenttätykkikalusto vaati muutoksia junien kuormaamiseen.²⁴⁰

Uusia keskityskuljetussuunnitelmia laadittiin puolustussuunnittelun edetessä. Pääesikunnan rautatietoimisto käski lokakuussa 1940 sotilasläänejä toimittamaan keskityskuljetustilauksensa pääesikuntaan heti, kun liikekannallepanon suunnittelu sen salli. Pääesikunnassa laadittiin sitten uusi keskityskuljetussuunnitelma jaettavaksi sotilaslääneille. Perustamisvastuu oli siirretty suojeluskuntapiireille ja myös niitä käskettiin toimittamaan ”keräilykuljetusten” (eli liikekannallepanokuljetusten) suunnitelmat viipymättä rautatieupseereille. Lisäksi todettiin,

²³⁸ Von Kraemerin kirje huolto-osaston päällikölle, 6.4.1940, diaari 459/40. Huolto 2, T4880/1, KA.

²³⁹ Iskanius, 73. Iskaniuksen väitöskirjassa tutkitaan laajemmin kuljetusten johtamisen problematiikkaa talvisodan jälkeen.

²⁴⁰ PE: rautatietoimiston kertomus pataljoonan kuormausharjoituksesta, 17.12.1940, diaari 1042/Huolto.2/40.sal. T4880/1, KA, myös 1025/Huolto 2/40, T4880/1, KA ja kertomus it-koulun kuormausharjoituksesta, 5.4.1941, diaari 151/Huolto 2/D-1d. sal, T4881/3, KA ja järeän patteriston kuormausharjoitus, 26.3.1941, diaari 134/Huolto 2/D-1d. sal, T4881/3, KA.

että ennen uusien keskityskuljetussuunnitelmien hyväksymistä rautatieupseerit johtavat mahdolliset keskityskuljetukset.²⁴¹

Rautatieupseereita koulutettiin kahdella kurssilla välirauhan aikana. Talvisodan kokemusten perusteella oli todettu, että rautatieupseereilla oli keskeinen rooli sotilaskuljetusten toimeenpanossa. Erityisen tärkeänä pidettiin sitä, että kaikilla liikennepaikoilla olisi sotilaskoulutuksen saanut rautatievirkamies. Tämän katsottiin suuresti helpottavan kuljetusten järjestämistä.²⁴² Kurssit toimeenpantiin 21.4.–20.5.1941 ja 23.5.–21.6.1941.²⁴³ Kurseista jälkimmäinen jouduttiin tosin keskeyttämään uuden sodan syttymisen vuoksi.

Rataverkkoa parannettiin välirauhan aikana. Kuten aiemmin todettiin, osia siitä oli jäänyt uuden rajan taakse ja toisaalta sotilaalliset tarpeet olisivat vaatineet uusien rataosien rakentamista. Päämajan rautatietoimisto oli laatinut suunnitelman tarvittavista ratatöistä heti talvisodan jälkeen osana puolustussuunnittelua.²⁴⁴ Sotilaiden taholta tehtiin myös useita yksittäisiä esityksiä uusiksi ratatöiksi, mutta pääosin niitä ei ehditty välirauhan aikana toteuttaa. Majuri Minkkinen teki syksyllä 1940 tarkastusmatkan itäisen Suomen ratapihoille ja asemille. Hän kirjoitti tarkastusmatkasta yksityiskohtaisen, selventävillä kuvilla varustetun raportin²⁴⁵, jonka perusteella pääesikunnan rautatietoimisto esitti rautatiehallitukselle parannusten toteuttamista useille asemille ja ratapihoille. Esitykset olivat Minkkisen raportin mukaisia. Pääosa esityksistä koski kuormauslaitureiden rakentamista, liikennepaikkojen parantamista ja ohiajoraiteiden rakentamista risteysasemille.²⁴⁶ Osaltaan rataverkolle esitettyjen parannustöiden merkittävyyttä osoittaa se, että esimerkiksi Huutokoski–Pieksämäki -rataosan rakentamista kaksiraiteiseksi esitettiin rautatiehallitukselle ylipäällikkö Mannerheimin allekirjoittamalla kirjeellä²⁴⁷. Asian saamasta korkean tahon huomiosta huolimatta tätäkään esitystä ei ehditty välirauhan aikana toteuttaa.

²⁴¹ PE rautatietoimiston ohjeet sotilaslääneille keskityskuljetuksista, 21.10.1940, diaari 978/Huolto.2/40.sal, T4880/1, KA.

²⁴² PE:n kirje RH:lle kurssien järjestämisestä, 27.1.1941, diaari 62/Huolto 2/1a, T4880/2, KA.

²⁴³ Alun perin esitettiin kurssien järjestämistä jo aiemmin keväällä, mutta jostain syystä ne viivästyivät touko-kesäkuulle. PE rautatietoimiston pyyntö järjestelytoimistolle kurssien järjestämisestä, 3.2.1941, diaari 72/Huolto 2/1a, T4880/2, KA ja kotijoukkojen esikunnan käsky sotilaslääneille reserviläisten komentamisesta kurseille, 4.4.1941, diaari 472/1b/kert. 1. d. sal, T4881/3, KA.

²⁴⁴ Iskanius, 69.

²⁴⁵ Kertomus tarkastusmatkasta asemille ja ratapihoille, 21.9.1940, diaari 928/Huolto 2/40, T4880/1, KA.

²⁴⁶ PE rautatietoimiston kirje RH:lle, ei päiväystä, diaari 945/Huolto 2/40. sal, T4880/1, KA.

²⁴⁷ Ylipäällikön kirje RH:lle, 5.6.1940, diaari 10/Huolto 2, T4880/1, KA.

8 RAUTATIEKULJETUSJÄRJESTELMÄN TOIMIVUUS SODAN OLOISSA – ONNISTUTTIINKO KEHITTÄMISESSÄ, SUUNNITTELUSSA JA KOULUTTAMISESSA?

8.1 Johtopäätökset

Sotilaat varautuivat Suomessa 1920- ja 1930-luvuilla seuraavaan sotaan. Rautatiekuljetusten osalta tämä tarkoitti toiminnan kehittämistä, suunnitelmien laatimista ja joukkojen kouluttamista. Operatiivisessa suunnittelussa varauduttiin Neuvostoliiton kanssa käytävään sotaan, joka alkaisi joukkojen nopealla perustamisella ja keskittämisellä itärajalle. Tämä painotus on havaittavissa myös rautatiekuljetusten suunnittelussa ja kouluttamisessa. Miltä osin ennen talvisotaa tehdyt suunnitelmat ja valmistelut onnistuivat? Tämän tutkimuksen perusteella ennen talvisotaa rautatiekuljetuksia suunnitelleet upseerit onnistuivat keskityskuljetusten suunnittelussa ja siihen liittyvässä yhteistyössä rautatiehallituksen kanssa. Keskityskuljetusten nopeutta ja sujuvuutta korostettiin ja siihen liittyen koulutettiin joukkoja junien kuormaamiseen ja purkamiseen. Rautatieläisille annettu sotilaskoulutus osoittautui sodan oloissa erittäin tarpeelliseksi ja sitä jatkettiin jo välirauhan aikana. Radankorjauskomppanioiden perustaminen ja kouluttaminen kertausharjoituksilla osoittautui myös oikeaksi toimenpiteeksi, jolla oli suuri merkitys ilmapommitusten tuhoamien ratojen korjaamiselle talvisodassa.

Missä sotakokemusten mukaan epäonnistuttiin? Tämän tutkimuksen perusteella voidaan todeta, että juuri ennen talvisotaa toteutettu rautatiekuljetusten johtamisjärjestelmän uudistaminen epäonnistui pahasti. Samaan johtopäätökseen päätyi Markku Iskanius väitöskirjassaan. Uudistetun johtamisrakenteen seurauksena kenelläkään ei ollut kokonaiskuvaa rautatieliikenteestä. Päämajan rautatieosasto ei kyennyt tukemaan operatiivista johtoa rautatiekuljetusten suunnittelussa. Samaan aikaan ilmapommitusten runtelema rataverkko ja liikennöinti olisivat kipeästi kaivanneet keskitettyä johtoa priorisoimaan kuljetuksia. Sen sijaan rataverkolla ajaututtiin helmikuuhun 1940 mennessä enemmän tai vähemmän kaoottiseen tilanteeseen. Miten näihin onnistumisiin ja epäonnistumisiin päädyttiin?

Tämän tutkimuksen arkistolähteistä selvisi varsin nopeasti, että muutama henkilö vaikutti voimakkaasti rautateiden sotilaallisen käytön suunnitteluun 1920- ja 1930-luvuilla. Everstiluutnantti Carl-Gustav von Kraemer, joka oli Venäjällä koulutettu ja siellä rautatiekuljetuksiin perehtynyt upseeri, oli eläkkeelle jäämiseensä asti johtava auktoriteetti rautatiekuljetusten suunnittelussa Suomessa. Hän pyrki kehittämään kuljetusten suunnittelua voimakkaasti; aluk-

si luonnollisesti venäläisen eli suurvallan mallin mukaan, mutta myöhemmin oppia haettiin myös muista maista, joista tärkeimpänä Ruotsi. Kulkulaitostoimistossa oli koko sen olemassaolon ajan pulaa osaavasta henkilökunnasta, toimiston johtajan lisäksi siihen kuului yleensä muutama toimistoupseeri. Rautateihin liittyvä osaaminen keskittyikin vain muutamille upseereille. Vuonna 1925 toimistoon sijoitettiin toimistoupseeriksi kapteeni Viljo Hovinen, joka nimitettiin organisaatiouudistuksessa lakkautetun kulkulaitostoimiston seuraajan eli operatiivisen osaston huolto- ja kulkulaitostoimiston päälliköksi vuonna 1937. Samassa yhteydessä von Kraemer jäi eläkkeelle. Vuonna 1932 toimistoon sijoitettiin yleisesikuntakapteeni Martti Minkkinen, joka palvelikin sitten koko lopun sotilasuransa kuljetusalan tehtävissä. von Kraemer, Hovinen ja Minkkinen olivat useita vuosia yhdessä kulkulaitostoimistossa ja ainakin arkistolähteiden perusteella kehittivät rautatiekuljetuksia hyvässä yhteistyössä. Tietyllä tavalla von Kraemerin perintö siirtyi tällä tavalla Hovisen ja Minkkisen kautta eteenpäin.

Toisena keskeisenä instanssina rautatiekuljetusten suunnittelussa oli rautatiehallitus ja sen sotilastoimisto. Sotilastoimisto perustettiin liikenneosaston yhteyteen vuoden 1923 uudelleenjärjestelyjen yhteydessä. Sen päälliköksi nimitettiin yleisesikuntaupseeri, jolla oli apunaan toimistoupseeri ja kirjuri (rautatievirkamies). Rautatiehallitus vastasi ennen sotia rataverkosta ja rautatieliikenteestä ja hallinnoi Valtionrautateitä. Myös poikkeusolojen rautatieliikenteen suunnittelu kuului rautatiehallituksen tehtäviin, mutta asiakirjojen perusteella se on jätetty lähes täysin sotilastoimiston ja yleisesikunnan suunniteltavaksi. Tähän ohjasi myös vuoden 1939 lokakuuhun asti voimassa ollut rautatiekuljetusohjesääntö, jonka perusteella rataverkko olisi sotatilanteessa jaettu ”sotaseuturautateihin” ja ”rauhanseuturautateihin”. Ensin mainittua johtamaan olisi sotilastoimiston rungolle perustettu sotarautatiehallitus ja jälkimmäistä olisi edelleen johtanut rautatiehallitus. Tämän mallin puolestapuhujana toimi von Kraemer, joka ajoi aktiivisesti myös sotavoimien kuljetuspäällikön nimittämistä sotarautatiehallituksen johon. Tätä suunnitelmaa ei koskaan toteutettu, vaan se korvattiin lyhyen valmistelun jälkeen uudella juuri ennen talvisodan syttymistä lokakuussa 1939.

Rautateitse toteutettu joukkojen keskittäminen ja sodan ajan joukkojen huolto suunniteltiin ennen talvisotaa 1930-luvulla voimassa olleen ohjesäännön mukaan. Suurimittainen joukkojen liikuttelu oli tuohon aikaan mahdollista vain rautateitse, ja rautatiekuljetusten suunnittelu olikin tärkeässä roolissa liikekannallepanon ja keskittäminen suunnittelussa. Voimassa olleiden keskityssuunnitelmien tärkein periaate oli nopeus; joukot tuli saada liikekannallepanon jälkeen muutamassa vuorokaudessa rintamalle. VK 1-suunnitelmassa oletettiin jopa, että nopean keskittämisen jälkeen voitaisiin hyökätä Neuvostoliiton alueelle edullisempiin puolus-

tusasemiin ennen kuin Neuvostoliitto ehtii keskittää päävoimansa rintamalle. VK 2-suunnitelmassa joukot ryhmitettäisiin suoraan puolustusasemiin torjumaan Neuvostoliiton hyökkäystä. Keskitys toteutettiin ennen talvisotaa pääpiirteittäin VK 2 -suunnitelman mukaan ylimääräisten harjoitusten nimellä. Koska keskityskuljetusten onnistumisella ajateltiin olevan jopa ratkaiseva merkitys koko puolustustaistelun onnistumiselle, oli keskityskuljetusten suunnittelu tärkeässä osassa kulkulaitostoimiston työskentelyssä. Keskityskuljetusten suunnitelmat laadittiin mahdollisimman täydellisiksi ja pidettiin ajan tasalla. Joukkoja koulutettiin nopeaan junien lastaamiseen ja purkuun kuljetusten jouduttamiseksi. Tutkittiin tuhottujen siltojen kiertomahdollisuuksia ja joukkojen kykyä korjata omatoimisesti ilmapommituksella tuhottua rataa tilanteessa, jossa radankorjausmuodostelmia ei vielä ollut perustettu. Lähes kaikki suunnittelu ja valmistelu tähtäsi liikekannallepanon ja keskityskuljetusten nopeaan ja sujuvaan suorittamiseen. Talvisodan kokemukset osoittivat, että keskityskuljetukset osattiin hyvin. Ne suoritettiin hyvässä järjestyksessä suunnitelmien mukaan.

Keskityskuljetusten jälkeen alkoi vaihe, jossa rintamalla oleva kenttäarmeija tuli huoltaa lähinnä rautatieverkkoa käyttäen. Ennen sodan syttymistä kyseessä olivat lähinnä elintarvikkeiden ja rehun kuljettaminen, mutta sodan syttyä mukaan tulivat ampumatarvikekuljetukset ja haavoittuneiden ja kaatuneiden evakuoinnit. Näiden ohessa kuljetettiin koko ajan siirtoväkeä pois sotatoimialueelta. Sodan syttyä vihollinen aloitti ilmatoiminnan rataverkkoa vastaan. Millainen rautatiekuljetusjärjestelmä oli käytettävissä talvisodan kuljetusten hoitamiseen?

Suomen rataverkkoa oli kehitetty voimakkaasti 1930-luvulle saakka. Alun perin lähtökohtana oli Suomen sitominen Venäjään, itsenäistymisen jälkeen elinkeinoelämän tarpeiden turvaaminen ja 1920- ja 1930-luvuilla myös maanpuolustuksen kuljetustarpeiden turvaaminen. Rataverkko oli 1930-luvun lopulla alueellisesti lähes koko Suomen kattava, yksiraiteinen, kevyesti kiskotettu, mäkinen ja mutkainen. Kohtaamispaikkoja oli varsin vähän ja niiden sivuraiteet olivat lyhyitä. Rataverkko oli kuitenkin hyvin hoidettu ja olosuhteisiin nähden hyvässä kunnossa. Rataverkkoa liikennöitiin 1920- ja 1930-luvuilla hyvin yksinkertaisilla menetelmillä. Keskeisessä asemassa olivat aikataulut, joiden mukaan junia operoitiin. Erilaisia mekaanisia asetinlaitteita ja niihin liittyviä opastimia oli vain suurimmilla asemilla. Pienemmillä liikennepaikoilla oli usein vain hyvin yksinkertaiset opastinjärjestelyt. Toisaalta useimmat pienetkin liikennepaikat olivat miehitettyjä. Nykyään käytössä olevaa linjasuojastusta ei ollut vielä olemassa vaan aikatauluilla oli keskeinen merkitys junien turvalliselle kululle. Liikennöinti perustui paljolti Valtionrautateiden henkilökunnan suureen määrään; vuonna 1939 rautateillä oli

palveluksessa noin 32 000 henkeä. Toisaalta yksinkertaisuus ja suuri henkilöstömäärä lisäsivät jossain määrin rautateiden tappionsietokykyä poikkeustilanteissa.

Hyvässä kunnossa ollut rataverkko, osaava ja riittävä henkilökunta ja ajanmukainen liikkuva kalusto eivät kuitenkaan voineet estää rautatieliikenteen romahdusta talvisodan aikana. Mikä johti tähän tilanteeseen? Yhtä yksittäistä syytä ei ole, mutta seuraavat tekijät vaikuttivat taustalla: Kuljetusohjesääntö siis uusittiin juuri ennen talvisotaa. Uuden ohjesäännön mukaan rautatiehallitus vastasi liikenteestä myös sodan aikana ja sotilaille jäi rooli kuljetusten tilaajina. Rautatiehallituksen kollegiaalinen ja byrokraattinen johtamistapa ei kuitenkaan sopinut sodan oloihin. Lisäksi se oli viritetty palvelemaan mahdollisimman hyvin kaikkia kuljetusten asiakkaita, mutta sotatilanne olisi vaatinut merkittävää priorisointia. Niinpä kukaan ei talvisodan aikana johtanut rautatiekuljetusten kokonaisuutta. Kenelläkään ei ollut ajantasaista tilannekuvaa rataverkosta ja liikkuvasta kalustosta. Tilannetta pyrittiin korjaamaan tilapäisjärjestelyillä sotilastoimiston toimesta muun muassa lähettämällä tarkastajia selvittämään tilannetta sota- toimialueen takana oleville pahoin ruuhkautuneille rataosille. Väli rauha tuli kuitenkin myös rautatiekuljetusten kannalta viime hetkellä. Kuljetusjärjestelmä oli romahduksen partaalla.

Tämän tutkimuksen tärkeimmäksi havainnoksi nousee, että Carl von Clausewitzin esittämä teesi suunnitelmien romuttumisesta sodan syttyessä pitää paikkansa. Arkistolähteiden perusteella rautatiekuljetusten suunnittelulle ja valmisteluille uhrattiin paljon aikaa ja resursseja ennen talvisotaa. Laadittiin tarkat keskityssuunnitelmat, koulutettiin joukoille rautatiekuljetuksia ja rautatievirkamiehille sotilaskuljetusten erityispiirteitä. Kehitettiin rataverkkoa ja sen laitteita palvelemaan mahdollisimman hyvin ajateltuja sodan ajan tarpeita. Osa upseereista ja rautatiehallitus olivat kuitenkin tyytymättömiä rautatiekuljetusten johtamiseen sodan aikana ja se organisoi tiinkin uudelleen – sotilasoppien vastaisesti – juuri ennen talvisotaa. Tämän ratkaisun seurauksena rautatiekuljetuksilla ei ollut sodan oloissa toimivaa johtamisjärjestelmää talvisodan aikana vaan jouduttiin tekemään tilapäisratkaisuja valtavan kuljetusmäärän ja vihollisen ilmapommitusten ristipaineessa. Erityisesti rautatievirkamiehille pidetyt rautatieupseerikurssit osoittautuvat nyt hyödyllisiksi ja omalta osaltaan mahdollistivat kuljetusten hoitamisen edes auttavasti, kun päämajan rautatietoimistosta voitiin yrittää hallinnoida kuljetuksia näiden rautatieupseereiden avulla. Voi vain kuvitella mitä talvisodan ajaksi päämajan rautatietoimistoon reservistä kutsuttu eversti von Kraemer mahtoi ajatella helmikuussa 1940, kun tiesi, että kuljetuskaaokselta olisi voitu välttyä käyttämällä hänen kirjoittamaansa ohjesääntöä talvisodan aikana...

Yleistäen tämän tutkimuksen narratiivina on kokemus sotaa edeltävästä suunnittelusta ja valmistelusta sekä siitä mitä tapahtuu, kun sota sitten syttyy. Sotilaat valmistautuvat seuraavaan sotaan tutkimalla ja kehittämällä toimintaa, laatimalla suunnitelmia ja kouluttamalla joukkoja näiden mukaan. Kaikki upseerit tietävät että ”hiki säästää verta” ja ”suunnitelma romuttuu, kun ensimmäinen laukaus ammutaan”. Lisäksi tunnustetaan yleisesti, että johtamisjärjestelmää ja toimintaperiaatteita ei koskaan saa muuttaa juuri ennen sodan syttymistä, vaan muutokset tulee ehtiä suunnitella ja kouluttaa joukoille rauhan vallitessa. Tässä tutkimuksessa voitiin, rautatiekuljetuksia esimerkkinä käyttäen, todeta edellä kerrotut vanhat viisaudet edelleen paikkansapitäviksi. Vaikka rautatiekuljetuksilla ei enää ole samaa roolia sodankäynnissä kuin ennen, voidaan niitä pitää esimerkkinä rauhan ajan suunnittelun ja seuraavan sodan ennakkoinnin ikuisesta vaikeudesta.

8.2 Tutkimuskritiikki ja jatkotutkimustarpeet

Tämän tutkimuksen johtopäätökset perustuvat pääosin autenttisten arkistolähteiden käyttöön. Tavoitteena on ollut päästä pelkkää asioiden käsittelyä pidemmälle ja antaa aikalaisten puhua asiakirjojen muodossa säilyneellä äänellä; kertoa, mitä ennen sotia ajateltiin ja miten se vaikutti rautatiekuljetusten suunnitteluun, kehittämiseen ja koulutukseen. Arkistomateriaalia on säilynyt riittävästi tämän tutkimuksen toteuttamista varten, mutta sen käyttöön tulee liittää muutamia varauksia: kaikki asiakirjat ovat aina tekijänsä näköisiä ja oman aikansa tuotteita, niitä tulee tarkastella oman aikansa viitekehityksessä ja lähdekritiikkiä käyttäen. Lisäksi tutkimuksen kannalta oleellista tietoa oli hajallaan useissa mapeissa, mikä vaikeutti asioiden järjestelmällistä tutkimista. Kokonaiskuvan saamiseksi jostakin tietystä kokonaisuudesta tietoa piti koota useista eri lähteistä ja usein vain osittain säilyneen kirjeenvaihdon tai muiden asiakirjojen perusteella. Puuttuvien asiakirjojen korvaaminen tutkijan johtopäätöksillä tuleekin ottaa huomioon tutkimuksen luotettavuutta arvioitaessa.

Arkistolähteiden lisäksi käytettävissä on ollut 1940–1960-luvuilla kirjoitettuja opinnäytetöitä. Niihinkin tulee soveltaa edellä esitettyä lähdekritiikkiä ja nähdä ne oman aikansa tuotteina. Arvokkainta osaa edustaa niissäkin omakohtaisen kokemuksen ja sodassa mukana olleiden ihmisten haastattelujen anti. Kokonaisuudessaan voidaan todeta, että tässä tutkimuksessa tavoitteena ollut autenttinen kuvaus rautatiekuljetusten suunnittelijoiden ajattelun kehittymisestä 1920-luvulta talvisodan jälkeiseen aikaan toteutui kohtuullisen hyvin. Tutkimus antaa luotettavaa kuvaa rautatiekuljetusten kehittämisestä, suunnittelusta ja koulutuksesta ennen talvisotaa ja valmistelujen toimivuudesta talvisodan oloissa.

Jatkotutkimukselle tästä aihepiiristä on edelleen tilaa. Sotilaiden ja rautatiekuljetusten suhdetta toisen maailmansodan aikana on jo tutkittu väitöskirjatasoisesti ja tämä tutkimus keskittyi selvittämään sitä itsenäisyyden alkuvuosikymmenistä talvisotaan. Sotaväen kuljetusten rautatiepainotteisuus kuitenkin jatkui Suomessa myös toisen maailmansodan jälkeen ja rautatiehallituksessa oli sotilastoimisto 1980-luvulle saakka. Jatkotutkimuksella tulisikin selvittää, miten sotilaskuljetukset rautateilla 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

Säilytyspaikka Kansallisarkisto (KA), Helsinki

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

Kuljetussuunnitelmat 1934–1941	T4888/4
Kuljetussuunnitelmat 1934–1941	T4888/5
Salainen kirjeenvaihto ja muut asiakirjat 1926–1940	T4888/6
Salainen kirjeenvaihto 1927-1932	T4888/7
Salainen kirjeenvaihto 1934–1939	T4888/8
Salainen kirjeenvaihto 1936–1939	T4888/9
Henkilökohtainen kirjeenvaihto	T4888/11
Yleinen kirjeenvaihto 1934-1938	T4888/12
Sotilaskuljetusten kuljetussuunnitelmat 1938	T4888/15
Liikekannallepanosuunnitelmaan liittyvät asiakirjat vuosilta 1934–1939	T4888/21
Pysyväismääräykset, ym 1930-1939	T4888/22

Rautatiehallituksen (RH) liikenneosaston sotilastoimiston arkisto

Rautatiehallituksen liikenneosaston sotilastoimiston salaisen kirjeenvaihdon diaarit

T19684 Aa12, Aa13, Aa14

Rautatiehallituksen sotilastoimiston salaista kirjeistöä vuosilta 1932–1940

T22470, 32–36

Muut kokoelmat

Pentti Laesterän kokoelma

Pk 1448

Martti Minkkisen nimikirjanote, diaari 290/62, 32075

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

Viljo Hovisen nimikirjanote, ei diaarimerkintää

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

Tuhkanen, Lauri, Sotilaskuljetusten johto ja suoritus sekä rautatielaitoksen toiminta vv. 1941–1945 sodan aikana, 1946b.

Julkaistut lähteet

Aalto L. J - Walldén J. S - Hämeen-Anttila Y. S. (toim.), Puolustusvoimiemme upseeristo 1929, Akateeminen kustannusosakeyhtiö, Helsinki, 1929.

Alanen, Aulis J, Suomen rautatiet 100 vuotta, teoksesta Valtionrautatiet 1862–1962, toim. K. J. Immonen, Kirjayhtymä, Helsinki, 1961.

Alava, T, Tavaraliikenne, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 1962.

Arimo, Reino, Suomen puolustussuunnitelmat 1918–1939 I osa, Sotatieteen laitos, Helsinki, 1986a.

Arimo, Reino, Suomen puolustussuunnitelmat 1918–1939 II osa, Sotatieteen laitos, Helsinki, 1986b.

Arimo, Reino, Suomen puolustussuunnitelmat 1918–1939 III-osa, Sotatieteen laitos, Helsinki, 1987.

Auvinen, R. J, Hallinto ja henkilökunta, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, 1962.

Elfvengren, Eero, Suomen yleisesikunnan organisaation synty ja vakiintuminen vuosina 1918–1925, Maanpuolustuskorkeakoulun historian laitoksen julkaisusarja 1, n:o 2, Helsinki, 1997.

Elfvengren, Eero, Laajasta johtoesikunnasta Mannerheimin yleisesikunnaksi, Maanpuolustuskorkeakoulun sotahistorian laitoksen julkaisusarja 1, n:o 3, Helsinki, 2000.

Elomaa, T. P. Sotien ja kuljetuskriisien kautta kiihtyvään kilpailuun, kirjoitus Valtionrautatiet 1937–1962 -kirjassa, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 1962.

Hellman, Ossian, Rautateiden hallinto, teoksesta Valtionrautatiet 1912–1937 II-osa, Valtioneuvoston kirjapaino, 1937.

Hytönen, R, Rataverkon uudistustyöt, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, 1962.

Iltanen, Jussi, Radan varrella – Suomen rautatieliikennepaikat, Karttakeskus, Helsinki, 2010.

Iskanius, Markku, Suomen kuljetusjärjestelmän kehitys toisen maailmansodan aikana – Siviili- ja sotilasviranomaiset kuljetusten johtajina, Edita, Helsinki, 2004.

Juntunen, Alpo, Valta ja rautatiet – Luoteis-Venäjän rautateiden rakentamista keskeisesti ohjanneet tekijät 1890-luvulta 2. maailmansotaan, Gummerus, Helsinki, 1997.

Koski, H, Vaunut, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 1962.

Von Kraemer, Carl Gustav, Liikenneyhteyksien sotilaallinen merkitys, Helsinki, 1928

Von Kraemer, Carl Gustav, Kuljetuksenjohtajan käsikirja, Otava, Helsinki, 1935.

Lahtinen, I. J, Veturit, teoksesta Valtionrautatiet 1912–1937 II-osa, Valtioneuvoston kirjapaino, 1937.

Linnamo, Jussi, Rautatiet ja maamme taloudellinen kehitys, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, 1962.

Luhtinen, Ilmo; Paavilainen Mauri (toim.), Suomen rautatieupseerikunta 1935–2005 (painopaikkaa ja -vuotta ei ilmoiteta).

Länsman, Seppo, Kuljetukset ja kuljetusten johtaminen Suomen sodassa vv 1941–1944, Suomen sotatieteellisen seuran julkaisuja n:o 9, Länsi-Savon Kirjapaino, Mikkeli, 1969.

Mäkiö, A. M, Liikenneosasto – osaston rakenne, teoksesta Valtionrautatiet 1912–1937, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 1937.

Nieminen, Erkki – Puntari, Erkki – Immonen, Keijo, Vauhtia ja voimaa – Valtionrautatiet 1862–1987, Kirjayhtymä, Helsinki, 1986.

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

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

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

Puolustusministeriö, Etappipalvelusohjesääntö, Helsinki, 1922a.

Puolustusministeriö, Ohjesääntö sotaväen ja sotaväentavaran kuljetuksille rautateitse, Helsinki, 1922b

Rautavuori, Mauri, Rautatie ihan meren keskelle – Rauman rautatie ja Rauman sataman kehitys vuoteen 1950, Painorauma, Rauma, 2011.

Sarmanne, Kai, Strategiset (keskityskuljetuksiin ja suuriin ryhmitysmuutoksiin liittyvät) joukkojen siirrot viime sodissamme, artikkeli Tiede- ja ase -lehdessä n:o 20, 1962, eripainos, Länsi-Savon kirjapaino, Mikkeli, 1962.

Söderman, E. E, Koneosasto – osaston rakenne, teoksesta Valtionrautatiet 1912–1937, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 1937.

Söderqvist, E, Kuljetuskalusto - höyryveturit, teoksesta Valtionrautatiet 1937–1962, Rautatiehallitus, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 1962.

Tervasmäki, Vilho, Maanpuolustussuunnitelmat, teoksesta Talvisodan historia, osa 1, neljäs painos, Sotatieteen laitos, Helsinki, 1991.

Valtioneuvosto, Sotilaskuljetusohjesääntö, Helsinki, 1930.

Yleisesikunta, Kenttäohjesääntö – Yleinen osa, Otava, Helsinki, 1931.

Yleisesikunta, Kenttäohjesääntö III, Helsinki, 1934.

Yleisesikunta, Harjoituskertomus Armeijakunnan talvisotaharjoitus v. 1937 II osa kokemukset, n:o 023

Internetlähteet

Kartta Suomen rautateistä 1917-vuoden lopulla. Lähde: Doria.fi, julkaisun pysyvä osoite <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe201209138028>.

Suomen kulkuneuvojen kartta 1943. Lähde: Doria.fi, julkaisun pysyvä osoite <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe201209138030>.

LIITELUETTELO

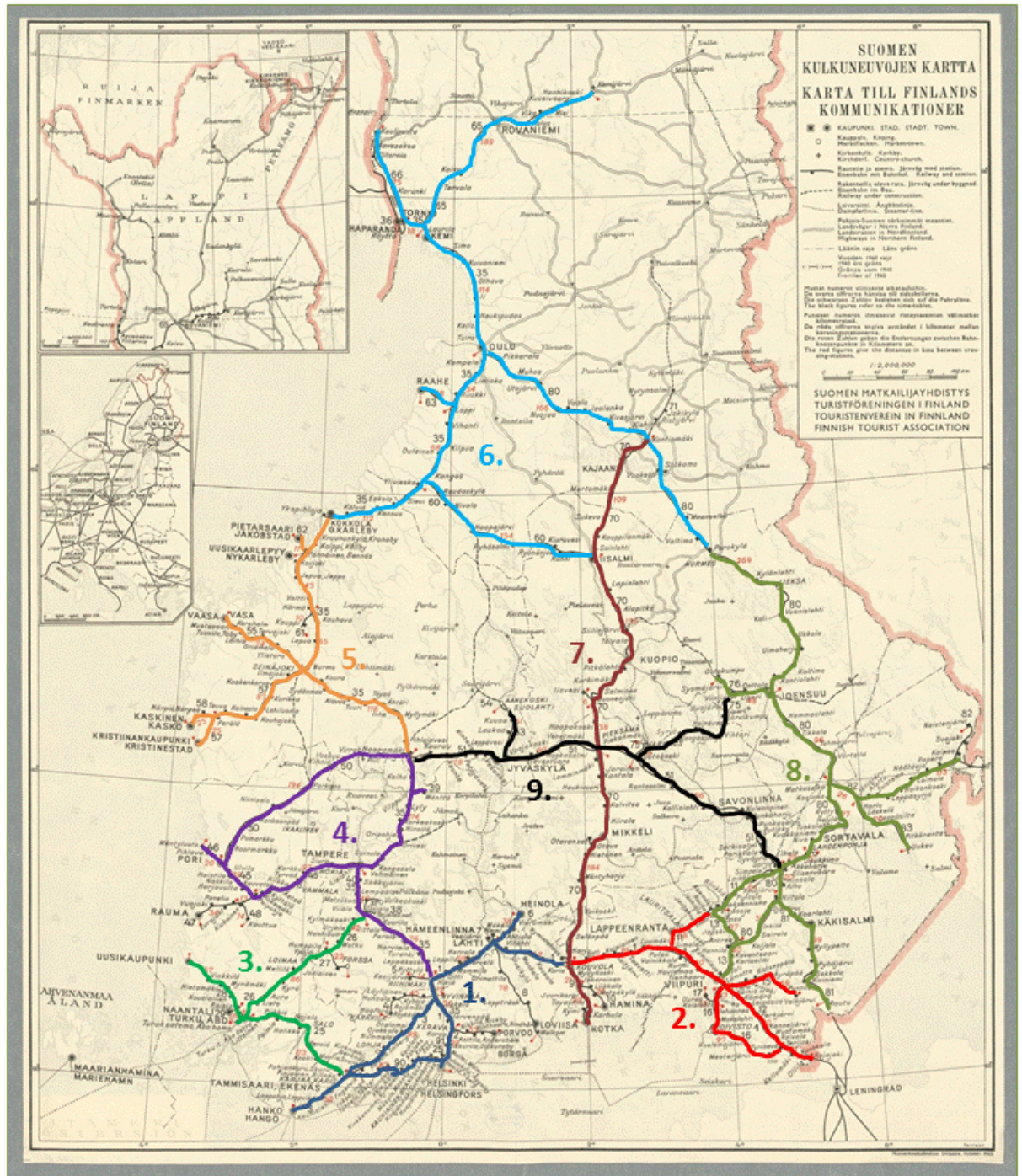
- Liite 1 Liikennejaksot ja niihin kuuluvat rataosat 1.1.1928 alkaen
- Liite 2 Liikennejaksot ja niihin kuuluvat rataosat karttakuvana 1.1.1928 alkaen

Liikennejaksot ja niihin kuuluvat rataosat 1.1.1928 alkaen

Jakso ja päällikön asemapaikka	Rataosat 1.1.1928 ja myöhemmin lisätyt
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 - Koivisto – 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 – Kaupää
9. jakso Jyväskylä	1928: Haapamäki (pl.) – Pieksämäki (pl.) – Elisenvaara (pl.), Jyväskylä – Suolahti, Huutokoski – Varkaus

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

Liikennejaksot ja niihin kuuluvat rataosat karttakuvana 1.1.1928 alkaen, numerointi liitteen 1 taulukon mukaan.



Lähde: Mäkiö, A. M, Liikenneosasto – osaston rakenne, teoksesta Valtionrautatiet 1912–1937, Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki, 1937, 719 – 720 ja Suomen kulkuneuvojen kartta 1943, Doria.fi, julkaisun pysyvä osoite <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe201209138030>.