



# SOTAHISTORIALLINEN AIKAKAUSKIRJA

29

2010





# Journal of Military History

29

Published by:

The Military History Society of Finland

and The Military Museum of Finland

# Sotahistoriallinen aikakauskirja

**29**

Helsinki 2010

Suomen Sotahistoriallinen Seura  
Sotamuseo

PÄÄTOIMITTAJA

Touko Perko

TOIMITUSSIHTEERI

Riitta Blomgren

TOIMITUSKUNTA

Ove Enqvist, Ohto Manninen, Pekka Saloranta, Pasi Tuunainen

ENGLISH SUMMARIES

Tapio Kakko

TAITTO JA TYPOGRAFIA

[www.graface.com](http://www.graface.com)

ISSN 0357-816X

Myynti / Distributor:

TIEDEKIRJA

Kirkkokatu 14

00170 Helsinki

Finland

Tel + 358-9-635 177

Fax +358-9-635 017

e-mail [tiedekirja@tsv.fi](mailto:tiedekirja@tsv.fi)

[www.tiedekirja.fi](http://www.tiedekirja.fi)

Tallinna Raamatutrükikoda OÜ

Tallinn 2010

## Punaista, sinistä ja valkoista

Tieto vuonna 1918 Suomessa käydyssä vapaussodan ja kansalaissodan päämääristä ja sotatoimista on parin viime vuosikymmenen ajan hautautunut rintaman takaisten surmatöiden ja rikostutkinnan laajuuden aiheuttaman vankileirikuolleisuuden tarkan selvittämisen alle. Nyt on tuo selvitys yleiskuvan osalta päättynyt törmättyään siihen, että epävarmoja tapauksia voitaisiin selvittää vain Venäjän turvallisuuselinten ja rangaistusleirien laajoista arkistoista.

Sodan tutkiminen ei tämän selvitystyönkään aikana pysähtynyt ja niinpä Suomen Sotahistoriallinen Seura ja Sotamuseo voivat julkaista kokoelman vuoden 1918 sotaan, sotataitoon ja aseisiin liittyviä artikkeleita. Niissä ovat mukana sodan kaikki osapuolet, Venäjä ja Suomi sekä parlamentaarisen hallituksensa (valkoisten) että vallankumouksellisen hallituksensa (punaisten) osalta, ja myös valkoisille apua tuonut keisarillinen Saksa.

Parikymmentä vuotta on kulunut siitä, kun vallankumousjohtaja Leninin perustama neuvostojen valtio hajosi. Tässä yhteydessä avautuneiden arkistojen anti on helpottanut eteenpäin pääsyä myös sotahistorian tutkimuksessa. Tieteellinen työ ei tosin Suomessa ns. pysähtyneisyydenkään aikana pysähtynyt, vaikka yhteisön paine suuntasikin tutkimuksen aihepiirejä ja vaikka ideologinen historiankirjoitus oli jo muuttua hyväksytyksi.

Tämän aikakauskirjan ytimenä ovat artikkelit, jotka perustuvat Suomen Sotahistoriallisen Seuran syksyllä 2008 Riihimäellä järjestämän seminaarin esitelmiin. Vuoden 1918 teemasta on yksi poikkeus: professori Martti Turtolan muistokirjoitus brittiystävästään tohtori John Screenistä. Suomen sotahistorian ja Mannerheimin tutkijana meritoitunut Screen on pitkään kääntänyt aikakauskirjan artikkelien lyhennelmät englanniksi. Tässäkin teoksessa on vielä yksi hänen käänöksensä.

Vuonna 2010 ilmestyy poikkeuksellisesti kaksi aikakauskirjaa, toinen vuoden lopulla. Se on mahdollista, koska seura on saanut tämän niteen julkaisuun ulkopuolista avustusta. Parhaat kiitoksemme.

Antoisia luku-uokioita *Sotahistoriallisen Aikakauskirjan* parissa.

TOUKO PERKO  
dosentti, päätoimittaja

OHTO MANNINEN  
professori, toimituskunnan jäsen

## Pravila študentskega sveta

1. Namen študentskega sveta je zagotoviti študentom možnost sodelovanja pri odločitvah, ki jih vplivajo na njihovo življenje in študij. Svet je sestavljen iz študentov, ki so izbrani na splošnih volitvah. Svet ima pravico predlagati in sprejeti resolucije, ki jih mora upoštevati fakulteta. Svet tudi spremlja delo fakultete in predlaga ukrepe za izboljšanje študentskega življenja.

2. Svet je sestavljen iz študentov, ki so izbrani na splošnih volitvah. Svet ima pravico predlagati in sprejeti resolucije, ki jih mora upoštevati fakulteta. Svet tudi spremlja delo fakultete in predlaga ukrepe za izboljšanje študentskega življenja.

3. Svet je sestavljen iz študentov, ki so izbrani na splošnih volitvah. Svet ima pravico predlagati in sprejeti resolucije, ki jih mora upoštevati fakulteta. Svet tudi spremlja delo fakultete in predlaga ukrepe za izboljšanje študentskega življenja.

4. Svet je sestavljen iz študentov, ki so izbrani na splošnih volitvah. Svet ima pravico predlagati in sprejeti resolucije, ki jih mora upoštevati fakulteta. Svet tudi spremlja delo fakultete in predlaga ukrepe za izboljšanje študentskega življenja.

5. Svet je sestavljen iz študentov, ki so izbrani na splošnih volitvah. Svet ima pravico predlagati in sprejeti resolucije, ki jih mora upoštevati fakulteta. Svet tudi spremlja delo fakultete in predlaga ukrepe za izboljšanje študentskega življenja.

# Sisällys

Punaista, sinistä ja valkoista .....	5
ESKO SALMINEN Vapaussota-sisällissota – edelleen tunteita herättävä tutkimusaihe .....	9
OHTO MANNINEN Venäjän sota vastavallankumouksellisia valkokaarteja vastaan ....	25
JARKKO KEMPPI Oulun taistelu 1918 – haparoivaa sotataittoa .....	48
OHTO MANNINEN Suomen tasavallan punainen laivasto .....	61
KARI SALO Rautateiden merkitys ja käyttö vapaussodassa .....	78
JOUNI EEROLA Punaisen Suomen panssarijunat .....	123
HANNU ROMPPAINEN Lumimyrskyn turvin Ahvenanmaalle – Uudenkaupungin suojeluskunta 1918 .....	166
JARI LEHTOVÄRE Taistelu Riihimäestä 22.4.1918 .....	197
MARKKU SALOMAA Aarne Arvonen – viimeinen punakaartilainen .....	213
MARTTI TURTOLA John Screen (5.6.1939–24.9.2009) – merkittävä Mannerheimin ja Suomen sotahistorian tutkija .....	228

# Contents

Red, Blue and White .....	5
ESKO SALMINEN	
War of Liberation a.k.a. Civil War – A Topic that Continues to Arouse Passion amongst Researchers .....	9
OHTO MANNINEN	
Russia’s War against Counter-Revolutionary White Guards .....	25
JARKKO KEMPPI	
Battle of Oulu 1918 – A Fumbling Kind of Warfare .....	48
OHTO MANNINEN	
Naval Forces of the Finnish Socialist Workers’ Republic .....	61
KARI SALO	
The Role of Railroads in the War of Liberation .....	78
JOUNI EEROLA	
Armored Trains of Red Finland .....	123
HANNU ROMPPAINEN	
The Escape of the Uusikaupunki Civil Guard to the Åland Islands in 1918 .....	166
JARI LEHTOVÄRE	
The Battle of Riihimäki .....	197
MARKKU SALOMAA	
Aarne Armas Arvonen, The Last Red Guardsman .....	213
MARTTI TURTOLA	
John Screen (1939–2009), Important Researcher of Mannerheim and Finnish Military History .....	228

(s.1937), journalistiikan emeritusprofessori ja Suomen lehdistöhistorian dosentti, mediatutkija. Julkaissut useita teoksia Suomen sotahistoriasta, sananvapaudesta ja lehdistöhistoriasta sekä Suomen kuvasta ulkomaisessa lehdistössä. Väitöskirja *Propaganda rintamajoukoissa 1941–1944. Suomen armeijan valistustoiminta ja mielialojen ohjaus jatkosodan aikana* (1976).

## Vapaus- ja sisällissota – edelleen tunteita herättävä tutkimusaihe

Eräässä lehtikirjoituksessa kysyttiin tammikuussa 2008, juhlittiinko Suomessa vuonna 1918 tapahtuneen aseellisen kapinan alkamisen 90-vuotismuistoa vai mitä? Sama kirjoittaja kaipasi lisää jääkärien historiaa ja valkoisen armeijan sekä Suomen laillisen hallituksen eli P. E. Svinhufvudin itsenäisyysenaatin muiston näkyvämpää kunnioittamista.

Kysymykselle antoi aiheen se, että kirjoittajan mielestä suomalaisessa julkisuudessa oli juhluvuoden merkeissä ylikorostunut hävinneen osapuolen, punakaartin, taistelu ja punaiset uhrit. Tutkimattakin on selvää, että ainakin joissakin valtamedioissa punainen rintama saikin enemmän näkyvyyttä kuin C. G. E. Mannerheimin valkoiset joukot, jotka kukistivat venäläisten tuella tehdyn aseellisen kapinan, ja siten pelastivat Suomen itsenäisyyden – yhdessä saksalaisen Itämeren divisioonan kanssa.

Vuosien 1917–1918 tapahtumista julkaistiin kenties enemmän kirjoja ja kirjoituksia vuosina 2007–2008 kuin milloinkaan aikaisemmin sodan merkivuosina. Lukuisissa seminaareissa ja näyttelyissä havaittiin, ettei sota enää siinä määrin hehkuttanut suuren yleisön tunteita kuin aikaisemmin. Sukupolvien vaihtuminen on tehnyt ja tekee tehtävänsä.

Itsenäisyystapahtumat jäävät paljolti tutkijoiden selviteltäviksi. Uusia aiheita tarjoaa yhä 1) kiistelty kysymys sodan aloittajista, 2) kapinan jälkiselvittelyt ja sodan kuva eri aikoina sekä 3) sodan laajempi kansainvälinen tausta. Niissä on vielä paljon uutta tutkimusta kaipaavia alueita.



Kiistely jatkuu viimeistään, kun maa aikanaan valmistautuu itsenäisyyden 100-vuotisjuhlaan. Keskustelu sodan nimestä on nyt vaimennut. Sotaa kutsutaan sisällissota-vapaussodaksi eikä esim. Viron omassa historiassaan käyttämäksi pelkäksi vapaussodaksi. Jälkimmäisenkään termin käyttö ei enää Suomessa nosta kiistoja vuodesta 1918 aikaisempaan tapaan. Sen osoitti esimerkiksi vuosi 2008. Nyt voidaankin hyvin perusteiden todeta, että ns. »menneisyyden hallinta» (Vergangenheitsbewältigung) on tässä ehkä eniten suomalaisia koskettavassa ja kuumentavassa historian tapahtumasarjassa pääosin hyvässä järjestyksessä.

Laillisen hallituksen ja toisaalta kapinaan nousseiden punakaartien kannattajat ovat historian aikana viettäneet omia muistojuhliaan, jotka nekin ovat voineet edistää kaivattua kansallista sopua. On tietysti selvää, että jatkossakin sekä media että tutkimus voivat vapaassa maassa valita vapaasti aiheensa ja edistää mitä tarkoitusperiä haluavat.

## Sodan vaikutukset

Sisällissodan varjo on ollut Suomen yllä tammikuun 27. päivästä 1918 laskettuna jo yli 90 vuotta – oikeastaan yli 100 vuotta, jos otetaan huomioon sota kokonaisuutena: siihen johtaneet keskeiset tapahtumat ja sodan syyt, noiden traagisten vuosien 1917–1918 tausta. Siihen kuuluu esimerkiksi työväenlehdissä ja puheissa harjoitettu luokkavihan lietsonta. Sellaiseen tietysti vastattiin porvarillisissa julkaisuissa.

Kirjailija Eino Leinon aikalaiskuvauksen mukaan mikään ei olisi voinut estää sisällissodan syttymistä tammikuussa 1918: Lähtökohdat olivat liian vastakkaiset, punaisten puolella täydellinen sosialistinen vallankumous ja valkoisten puolella ankarin laillisuus. Kumpikaan taisteleva osapuoli ei tahtonut koko sodan aikana tunnustaa toista tasavertaiseksi vastustajaksi, jonka kanssa mikään keskustelu olisi edes ollut mahdollista.

Tämän traagisen yli 36 000 uhria vaatineen sodan vaikutukset tuntuvat yhä edelleen, vaikka kansan keskuudessa ei enää olekaan vuoteen 1918 perustuvia sotaisia jakolinjoja, katkeria muistoja kummallakin puolella kyllä. Taistelut eivät suinkaan päättyneet aseiden vaikenemiseen, punakaartin kärsimään häviöön 6.5.1918 ja Mannerheimin voi-

tonparaatiin 16.5.1918. Sotaa on sen jälkeen käyty sanan säilällä. Tosin vakavampaakin uhkaa on eri aikoina esiintynyt suomalaista yhteiskuntajärjestelmää vastaan.

Suomalainen yhteiskunta palasi kesällä 1918 varsin pian rauhan toimiin. Esimerkiksi lakkautettua SDP:n *Työmies*-lehteä seurasi *Suomen Sosialidemokraatti* jo syksyllä 1918 – oikeastaan hyvin harvinaisella tavalla, kun tarkastellaan aseellisia kapinoita kansainvälisellä tasolla. Vielä merkittävämpää ja osoitus paluusta yhteiskuntarauhaan ja kansalais-sopuun oli se, että sodasta sivuun jäänyt ja sen tuominut SDP:n johtaja Väinö Tanner perusti sosiaalidemokraattisen vähemmistöhallituksen jo vuonna 1926. Sitä tekoa on pidetty ainutlaatuisena koko maailman-kin tasolla.

Kun puhutaan sisällissodan vaikutuksesta myöhempiin aikoihin ja sodan kuvasta ihmisten mielissä, on lähdeittävä siitä, että epäonnistunut aseellinen vallankumousyritys hajotti SDP:n kahtia: vallankumoukselliseen kommunismiin ja reformistiseen sosiaalidemokratiaan.

Lakkautetun *Työmiehen* korvannut *Suomen Sosialidemokraatti* leimasi jo 12.9.1918 vallankumouksen onnettomaksi punakaartilaiskapinaksi, joka halkaisi ja lamautti työväenliikkeen. Tannerilaisen Hannes Ryömän mukaan Kullervo Mannerin ja kansanvaltuuskunnan johtama kapina oli mitä järjettömin teko, kun tällaisen pienen maan työväki lähti ikään kuin johtamaan koko maailman sosialistista vallankumousta ottamatta selvää, mikä oli tilanne muualla Euroopassa.

Kommunistit pitivät ja ovat pitäneet kapinaa luokkasotana, jonka tuloksena syntyi Suomen työväenluokan taisteluperinteiden vaali- ja Suomen kommunistinen puolue, SKP. Puolue perustettiin elo-syyskuussa 1918 Moskovassa Delegatskajankadulla sijaitsevassa hengellisen seminaarin talossa. Perustava kokous sujui kapinajohtaja Otto Wille Kuusisen tahtipuikon mukaan. Venäjälle oli lisäksi paennut 10 000–13 000, joidenkin arvioiden mukaan paljon enemmänkin, punakaartilaisia ja kapinan pääasialliset johtohenkilöt runsaat rahavarat mukanaan. Punaisten johtajat välttivät näin rangaistuksen hylkäämällä joukkonsa varmaan tuhoon hyvissä ajoin ennen rintamiensa lopullista romahdusta. Venäjälle paenneet joutuivat myöhemmin Stalinin puhdistusten uhreiksi.

SKP:n perustavassa kokouksessa Moskovassa kävi ilmi, että kyseessä oli täydellinen revanssihanke epäonnistuneelle kaappaukselle. Aseelli-

sen kapinan tuloksenahan Suomesta olisi tullut sosialistinen valtio ja todellisuudessa myös V. I. Leninin johtaman Neuvosto-Venäjän osa, minkä historiantutkimus on myöhemmin osoittanut.

Kuusisen alustuksessa elokuussa 1918 todettiin: Työväenluokan on valmistauduttava aseelliseen vallankumoukseen, otettava kaikki valta sen avulla käsiinsä, otettava kapitalistinen omaisuus haltuun ja perustettava työväenluokan rautainen diktatuuri. Näin oli luotava kommunistinen yhteiskuntajärjestys. Kapitalistinen yhteiskunta oli kerta kaikkiaan hävitettävä. Tällä oli epäilemättä vaikutusta sisällissodan voittajien oikeustoimien ankaruuteen, kun haluttiin etukäteen torjua uuden kapinan mahdollisuus. Asiaa on joissakin viime aikojen tutkimuksissa tarkasteltu nykyajan silmälasien lävitse ja sivuutettu vuoden 1918 historiallinen todellisuus.

Kapinallisten armahtamista edistivät vuodesta 1918 lähtien kenraali, valtionhoitaja G. Mannerheim ja ensimmäinen tasavallan presidentti K. J. Ståhlberg. Suomessahan ryhdyttiin rakentamaan sopua heti kapinan jälkiselvittelyjen yhteydessä. Sopua tietysti edisti SDP:n julkaisutoiminnan nopea elpyminen – joskin se lisäsi myös levottomuuksia. Myös kommunistien Moskovasta ohjattu maanalainen toiminta tähtäsi edellä kuvatulla tavalla revanssiin, joka sitten tulikin vuonna 1939 talvisodan syttyessä.

## **Kansan eheytyminen**

Suomen lehdissä ja kirjallisuudessa nousivat sisällissodan jälkeen 1920-luvulla esiin ne lähtökohdat ja tavoitteet, joilla pyrittiin luomaan kansalaisopua. Suomen sisällissota nähtiin 1920- ja 1930-lukujen julkisuudessa vapaussotana, lähinnä taisteluna maan vapauden puolesta venäläisiä ja bolševismia vastaan. Toinen tärkeä teema oli ns. »sisällinen sota» eli taistelu niitä kansalaisia vastaan, jotka olivat liittoutuneet Venäjän bolševikkien kanssa.

Esimerkiksi Juhani Aho, Volter Kilpi, Joel Lehtonen ja Eino Leino korostivat, että kyseessä oli ollut sekä vapaus- että sisällissota ja erityisesti miehittäjän eli vielä 1917 maassa olleiden noin 70 000 venäläisen sotilaan karkottaminen ja samalla bolševismin kukistaminen. Edellä mainitut kirjailijat korostivat, että vallankumous ei ollut se keino, jolla



Suomalaisia johtavia kommunisteja Venäjällä 1919–1920. Vasemmalta: Kullervo Manner, Jalo Kohonen, Jukka Rahja, Yrjö Sirola, Eino Rahja, Mandi Sirola ja Kustaa Mikko Evä.

Leading Finnish communists in Russia in 1919–1920: Kullervo Manner (left), Jalo Kohonen, Jukka Rahja, Yrjö Sirola, Eino Rahja, Mandi Sirola, and Kustaa Mikko Evä.

yhteiskunnan epäkohtia Suomessa korjataan. Sodan rikkomaa runebergiläistä kansankuvaa yrittivät kirjallisella tasolla elvyttää muun muassa V. A. Koskenniemi ja Bertel Gripenberg.

Kansan eheyttäminen ei tietenkään ollut helppoa. Kun Suomi valmistautui vuonna 1927 itsenäisyyden 10-vuotisjuhlaan, kansan mielialoissa oli vaarallisia säröjä. Sotahan jatkui julkisessa keskustelussa ja kommunistien maanlaisena toimintana.



# AMPIAINEN

N:o 8-9.

Hinta 2 mk. 50 p.

Viipuri, lauantaina 29 p:nä huhtik. 1922.

**J. SIPILÄ**

**Kangas-  
kauppa**

Viipuri

Torkkelink. 22

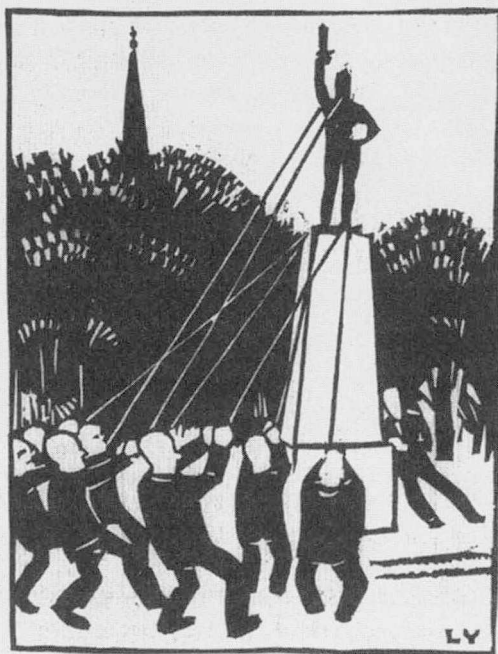
Puhelin 323

POLTTAKAA

**TILAU/  
PETSAMO  
SIEVÄ  
GEI/HA**

SAYUKKEITAMME!

**F. SERGEJEFFIN  
TUPAKKAYHÖNSÄ**



Tampereen valtuusto: Me emme rakenna, me revimme.

Tampereelle pystytettiin heti sisällissodan jälkeen kiistaa herättänyt Vapaudenpatsas. Viipurissa ilmestyneen *Ampiaisen* pilakuvassa 29.4.1922 vastustajat revivät patsasta alas.

A liberty memorial that arouse heated opinions was erected in Tampere soon after the Civil War had ended. In a cartoon published in the *Ampiaisen* magazine in Viipuri on April 29<sup>th</sup>, 1922, opponents are attempting to tumble the statue.

*Uusi Suomi* kirjoitti 16.5.1928, että kymmenen vuotta sitten eli toukokuussa 1918 oli riemullisin päivä Suomen historiassa, kun itsenäisyys varmistettiin. Eikä sen loistavampaa päivää kansakunnan historiassa voi ollakaan, lehti jatkoi ihmetellen, että maassa oli nyt ilmiöitä, jotka saivat häpeän punan nousemaan poskille. Suojeluskuntaan kuulunut tai vapaussotaan osallistunut työmies oli monille kiusallinen ilmiö. *Uuden Suomen* mukaan näiden veteraanien täytyi jopa pyytää anteeksi osanottoaan vapaussotaan. Lehden mielestä valkoista rintamaa suoraan pilkattiin – vain 10 vuotta veristen taistelujen jälkeen. Tämä oli tuttu tilanne rintamaveteraanien kohdalla myös jatkosodan 1944 jälkeen.

Juhani Ahon sodanaikainen ennustus helmikuussa 1918 osoittautui oikeaksi. Ahohan kirjoitti sodan aikana, että häviöön tuomittu ääri-vasemmisto valmisteli jo sodan kestäessä uutta kapinaa ja että Suomessa oli enemmän »punaista lointa» ja samalla punaista kapinahenkeä kuin uskottiinkaan. Se oli osuva ennustus ajateltaessa myöhempikin aikoja, aina nykypäiviin asti.

Kun tarkastellaan 1930-luvun loppua ennen talvisotaa, havaitaan, että kansallinen yksimielisyys oli Suomessa merkittävästi lisääntynyt. Keskeisiä tekijöitä tässä olivat SDP:n johtajan Väinö Tannerin ja maalaisliiton Kyösti Kallion kaltaiset sovinnolliset poliitikot. Merkittävää oli myös itsenäisyyden perustajan, presidentti P. E. Svinhufvudin toiminta. Itsenäisyyden turvaamisen lisäksi Svinhufvud torjui kuohuvan 1930-luvun alussa nousseen oikeistolaisen lapuanliikkeen Mäntsälän kapinan.

### **»Vapaussodan jatko ja loppunäytös»**

Vuonna 1939 Suomi kuitenkin joutui vuoden 1918 tavoin todelliseen vaaraan. Neuvostoliitto hyökkäsi 30.11.1939 massiivisin joukoin yli rajojen tavoitteena koko maan valtaus. Samalla Terijoella perustettiin O. W. Kuusisen johtama nukkehallitus. Päätehtäväkseen Terijoen hallitus ilmoitti Suomen valkokaartilaisen hallituksen kaatamisen ja keskinäisen avunannon sopimuksen, AY-sopimuksen solmimisen Neuvostoliiton kanssa.

Ylipäälliköksi kutsuttu Mannerheim puolestaan ilmoitti Suomen

puolustustaistelun olevan vapaussodan jatko ja loppunäytös. Suomen lehdistö leimasikin Kuusisen hallituksen vain taktiseksi ilveilyksi armeijan käydessä päättävästi vastaiskuun suunnatonta ylivoimaa vastaan.

Suomalaisten saatua loistavia torjuntavoittoja esimerkiksi Tolvajärvellä joulukuun puolivälissä ruotsalaiset lehdet muistuttivat, että Tolvajärven sankarit olivat työläiskotien poikia Pispalasta. Heistä monet olivat menettäneet isänsä keväällä 1918 Tampereen taisteluissa ja niiden jälkeisissä teloituksissa.

Maassa vallitsi kuuluisa talvisodan yksimielisyys. Se ilmeni eri tavoin myös työväestön ja työantajien kesken. Suomihan taisteli jälleen ole-massaolostaan ja pelastui kuin ihmeen kautta maaliskuun 1940 rauhassa, tosin pahasti silvottuna. Karjala oli menetetty, ja venäläiset saivat rauhanteossa enemmän alueita kuin olivat taistellen pystyneet valtaamaan.

Talvisodan yksimielisyys oli joidenkin näkemysten mukaan lyhyt-aikaista. Ainakin vasemmisto-opposition *Vapaassa Sanassa* tunnettu pakinoitsija Sasu Punanen, Yrjö Räisänen, pilkkasi jo 2.8.1940 porvari-puolueita tarkoitushakuisesta yksimielisyyden mainostamisesta.

Talvisodan yksimielisyydellä oli kuitenkin monia pysyviä kansaa yhdistäviä seurauksia. Vapaussodan päättymisen valtakunnallinen muistojuhla 16. toukokuuta jäi tuolloin Mannerheimin määräyksestä historiaan. Vapaussodan juhlapäivän tilalle tuli vähän myöhemmin touku-kuussa vietetty kaatuneiden muistopäivä. Kunniaa alettiin tehdä molempien osapuolten uhreille. Lisäksi Mannerheim laski jo 1940 seppeleen punaisten haudalle ja poisti valkoisen nauhan univormustaan.

Yksimielisyys oli välirauhan aikana koetuksella, mutta todelliseen tulikoeseen se joutui, kun Suomi ajautui jatkosodan alettua 1941 kanssasotijaksi Hitlerin armeijan rinnalle Saksan hyökättyä Neuvostoliittoon. Tosin kansa lähti sotaan yksimielisenä päätavoitteesta, Karjalan takaisinvaltaukselta.

Mannerheim viittasi 10.7.1941 kiistellyssä päiväkäskyssä vapaussodan aikaiseen julistukseensa, ettei tulisi panemaan miekkaansa tuppeen ennen kuin Suomi ja Itä-Karjala olisivat vapaat. Näin Mannerheim kytki alkaneen taistelun vapaussotaan, joksi hän vuoden 1918 sotaa aina nimitti. Maanalainen kommunistipuolue aloitti tietysti neuvostopropagandan säestämänä ankaran kiihotuksen Suomen sodanpäämääriä vastaan fasismin uhkaan vedoten.



Edellä mainitun ns. Miekantuppi-päiväkäskyn lisäksi, jonka tekijästä on kiistelty, Mannerheim muistutti myös siitä, että tänä maailmanhistoriallisena aikana seisoivat suomalaiset ja saksalaiset sotilaat jälleen – kuten vuonna 1918 – rinta rinnan aseveljinä bolševismia ja Neuvostoliittoa vastassa.

Mannerheim julisti ensimmäisen kerran 1943, että vuoden 1918 haavat olivat nyt umpeutumassa 25 vuotta katkeran kansaa jakaneen sodan jälkeen. Suomen kansan sisäisestä eheydestä olivat jälleen talvi-sodan tavoin osoituksena voitot, kuten Karjalan takaisinvaltaus. Mannerheim julisti, miten idän bolševistinen mahti, joka kerskui vuosina 1917–1918 antavansa maallemme lahjana vapauden, yrittikin hukuttaa sen vereen.

Suomalaisten sotilaiden taistelutahto ja taistelutaito tekivät myös jatkosodassa vaikutuksen neuvostodiktattori J. V. Staliniin. Vaikka Karjalan menetys sinetöitiin uudelleen, Suomi vältti yhtenä harvoista maista miehityksen toisessa maailmansodassa.

Sisällissodan tapahtumat nousivat jälleen esiin ns. vaaran vuosina 1944–1948. Vuonna 1918 taistelleiden punakaartilaisien lähetystö kävi jopa Neuvostoliiton voiton huumassa ja rohkaisemana vaatimassa presidentti J. K. Paasikiveltä korvauksia punakaartin sisällissodan aikaisista kärsimyksistä. Punakaartilaiset katsoivat taistelleensa demokratian puolesta, joka nyt oli kommunistien mukaan tunnustettu voittoisan Neuvostoliiton saavutuksien tuloksena. Paasikivi tietysti torjui hankkeen kirjoittaen päiväkirjaansa: »On hirmuista, että tällaista nähtävästi uskovat.»

Vuosina 1944–1948 syntyi katkera kiista Suomen poliittisesta järjestelmästä kommunistien noustua maan alta. Tilanne oli Suomen itsenäisyyden kannalta tulenarka. Mutta työväki jakaantui kiistassa kahtia vuoden 1918 tavoin. Kommunistit pyrkivät propagandallaan kumoamaan länsimaisen demokratian ja vaativat sen tilalle kansandemokratiaa itäblokin malliin. SDP:n ja samalla Väinö Tannerin kannattajat olivat päinvastaista mieltä ja suomalaisen parlamentarismien kannalla.

Kommunistinen sisäministeri Yrjö Leino joutuikin tunnustamaan jälkepäin dramaattisesti: Nyt toistui sama kuin vuonna 1918 – ei ollut sellaista johtoa, joka olisi vuonna 1948 pystynyt viemään läpi työväenvallankumouksen. Mutta maassa alkoi kylmän sodan ja Neuvostoliiton kumartelun, YYA-sopimuksen aika. Se merkitsi demokratian la-



hoamista sisältäpäin. Kommunistit vaativat Suomen historian uudelleenkirjoittamista. Vapaussodan käsitteen tilalle oli tulossa pysyvästi sisällissota ja kansalaisota. Kommunistithan ovat pysyneet koko ajan luokkasota-terminsä takana.

1950-luku oli puolestaan rauhallista aikaa vuoden 1956 yleislakkoa lukuun ottamatta. Silloin äärivasemmisto nosti vuoden 1918 kapinatunnukset esiin ja marssi joukkovoimaa osoittaen punaisten uhrien haudoille. Uusi vaara uhkasi suomalaista yhteiskuntaa jälleen 1960-luvulla, kun tultiin vasemmistoradikalismiin aikaan. 1960-luku kääntyi vielä jyrkemäksi vähemmistökommunistien eli taistolaisten vuosikymmeneksi kutsutuksi 1970-luvuksi. Silloin vallankumouksen aave nousi esiin suomalaisen vasemmistoradikalismiin ja Neuvostoliiton suurlähettiläidenkin tukemana. Punaiset kumoushankkeet, joita esiintyi varsinkin yliopistoissa, kukistuivat kuitenkin omaan mahdottomuuteensa. Neuvostoliitto taas alkoi heiketä jo 1970-luvun lopulla ja hajosi vuonna 1991.

Kun puhutaan vuoden 1918 julkisesta kuvasta, on muistettava, että johtavat sanomalehdet ja suomalainen historiankirjoitus pysyivät tässä kysymyksessä kansallisella linjalla myös 1960- ja 1970-luvulla. Siitä ovat historian osalta hyvänä esimerkkinä Jaakko Paavolaisen ja Tuomo Polvisen teokset monien muiden lisäksi. Myös koulujen historianopetus oli kokonaisuutena jälkimainettaan parempi. Uusin, 2000-luvun taitteen jälkeen tehty vuotta 1918 koskeva tutkimus näyttää puolestaan helposti unohtavan sen, että valkoisten voitto pelasti Suomen itsenäisyyden.

## Historia uusiksi

Poliittiseen taisteluun olivat ottaneet koko ajan osaa myös tunnetut kirjailijat. Jo 1930-luvulla kansanvaltaista järjestelmää puolustivat Nobelkirjailija F. E. Sillanpää sekä Mika Waltari. Käyttökelpoisen aseensa varsinakin äärivasemmiston lehdistö sai lopulta Väinö Linnan sisällissotaa kuvaavasta trilogiasta *Täällä Pohjantähden alla*, joka ilmestyi vuosina 1959–1962. Teossarja sai Suomen johtavien historioitsijoiden ja lehdistön taholla aluksi hyvin kriittisen vastaanoton muun muassa *Suomen Sosialidemokraatissa*. Kommunistien ja sosiaalidemokraattisten lehtien

# Sotauhrien totuuskomissio

**Pääministeri Paavo Lipponen haluaa perustaa Suomen totuuskomission 1918-22 sotauhrin lääkemäärä. Idean uskoo, että silloin on voinut käydä läsnäolijöiden ajan viimeisten kuarten selvittäminen.**

**Paavo Lipponen** on Suomen historian suurin poliittinen voima. Hän on ollut useita vuosia Suomen presidentin virkaan nimitetty ja on ollut kahdeksan presidenttinä. Hän on ollut kahdeksan presidenttinä ja on ollut kahdeksan presidenttinä.

«Kukaan ei voi väittää, että Lipponen on ollut Suomen historian suurin poliittinen voima. Hän on ollut kahdeksan presidenttinä ja on ollut kahdeksan presidenttinä. Hän on ollut kahdeksan presidenttinä ja on ollut kahdeksan presidenttinä.»



Sotauhrien totuuskomissio on ollut Suomen historian suurin poliittinen voima. Hän on ollut useita vuosia Suomen presidentin virkaan nimitetty ja on ollut kahdeksan presidenttinä. Hän on ollut kahdeksan presidenttinä ja on ollut kahdeksan presidenttinä.



H. LIPONEN & YHTIÖT

*Suomen Kuvalehdessä (49/1997) kerrottiin pääministeri Paavo Lipponen ideasta perustaa totuuskomissio sisällissotaa tutkimaan.*

*The Suomen Kuvalehti magazine (issue 49/1997) printed an article on Prime Minister Paavo Lipponen's idea of establishing a »truth commission» to investigate Civil War related events.*

erimielisyydet olivat Pohjantähden kohdalla osoitus työväenluokan py-syvästä jakautumisesta, joka on heijastunut nykypäiviin asti.

Linnan teossarja johti akateemiseen väittelyyn. Se ulottui Ruotsinkin puolelle. Linnan katsottiin antaneen trilogiassaan ihmisyyden punakaartilaisille ja poistaneen heiltä maanpettureiden leiman. Presidentti Urho Kekkonen myönsi Linnalle tieteen akateemikon arvon, vaikka Linna ei ollut historioitsija vaan kirjailija. Linna toteutti kirjassaan – tahtoen tai tahtomattaan – ääriivasemmiston toiveita kuvatessaan sisällissotaa Urjalan punaisten torpparien näkökulmasta. Historian uudelleenkirjoitus oli varsinkin Suomen kommunisteille mutta myös Moskovalle mieluista – vuoden 1918 punakapinahan liittyi kiinteästi Neuvostoliitolle pyhään lokakuun vallankumoukseen 1917.

Ongelmana onkin nykyaikaan asti pidetty jopa Tampereen työväenmuseon taholla sitä, että Linnan teossarjaa luettiin ja luetaan edelleen laajojen kansankerrosten keskuudessa totuutena, vaikka kyseessä ei ole historiateos, vaan taiteellinen tuote. Pohjantähti-trilogia on vaikutta-

nut myös merkittäväällä tavalla suomalaisten käsitykseen sisällissodasta antaen lisätukea – ainakin joidenkin johtavien sanomalehtien mukaan – myös suomettumisen ajan perintönä maassa vallitsevalle »punertavalle puolitotuudelle» vuosista 1917–1918.

Lopuksi on todettava, että 1980-luvusta lähtien Suomi on siirtynyt ns. yhteiskuntasovun, konsensuksen, aikaan. Siihen ei, eikä varsinkaan 1990-luvun lamavuosiin, ole kuulunut tarpeeton yhteiskunnallinen vastakkainasettelu. Kun Mauno Koivisto valittiin presidentiksi vuonna 1982, sen katsottiin olevan suorastaan lopullisen yhteiskuntasovun merkki. Suomihan sai silloin ensimmäisen vasemmistopresidenttinsä.

Politiikan tasolla sisällissodan varjo ei kuitenkaan ole väistynyt. Esi-merkiksi vuoden 2006 presidentinvaaleissa jotkut sosiaalidemokraatit väittivät, että kun keskustapuolue asettui tukemaan kokoomuksen ehdokasta Sauli Niinistöä, joka kurkottelee Nato-jäsenyyttä, presidentinvaalit muuttuivat puhtaaksi luokkataisteluksi. Niinistö vastasi tähän, että hän ei halua osallistua luokkasotaan vaan presidentinvaaleihin.

Tuoreena osoituksena päättymättömästä sodasta politiikan tasolla voidaan pitää myös sitä, että koko kansan presidentti Tarja Halonen osallistui vuonna 2008 – lehtikommenttien mukaan selkeästi väriään tunnustaen – Tammisaaren punavankien muistojuhlaan, mutta ei yhteenkään vuoden 1918 laillisen enemmistöhallituksen muistotilaisuuteen. Sellaisiinhan osallistui aikoinaan tasapuolisuuden nimessä Halosen edeltäjä Mauno Koivisto.

---

Artikkelin lähde on Esko Salmisen teos *Päättymätön sota 1918. Sisällissota julkisessa sanassa 1917–2007* (Edita 2007). Muita lähteitä ovat Salmisen Lahden sotaveteraanipiirin Tie itsenäisyyteen -seminaarissa 24.4.2008 pitämä esitelmä Päättymätön sota. Lisätietoja on saatu lehdistön ja television ohessa mm. Tampereen kirjafestivaalin paneelista Suuren sovun perintö 16.2.2008 sekä presidentti Tarja Halosen johtamasta presidenttifoorumista Suomen historian vaietut vuodet 19.11.2008.

Artikkelin kuvitus on peräisin Esko Salmisen teoksesta *Päättymätön sota 1918. Sisällissota julkisessa sanassa 1917–2007* (Edita).

## **War of Liberation a.k.a. Civil War – A Topic that Continues to Arouse Passion amongst Researchers**

### **Summary**

In 2007–2008, Finland celebrated the 90<sup>th</sup> anniversary of her independence and remembered the war of 1918 – which was an armed rebellion against the legitimate government of the nation – and the events leading up to it. Books were published and articles were written in commemoration, maybe in larger numbers than for any full decade of independence. Seminars, exhibitions, plays, and television programs on the topic were on offer in abundance.

All these events showed that the violent rebellion that was part of the process of Finland securing her sovereignty no longer arouses such passions among the general public the way it used to do before. The passing of generations has had its effect on this issue that has divided the nation and provoked heated opinions perhaps more than any other phase in the nation's history.

It appears that delving into events linked with the dawn of Finland's independence will be left for researchers. Interesting topics may include 1) the still controversial issue of who started the war; 2) the aftermath of the rebellion and the image of the war in the citizens' minds during different decades; and 3) the wider international background of the conflict.

Researchers will resume arguing when Finland prepares to celebrate

her first century of independence in 2017, if not earlier. The question of the name of the conflict, which used to be such a bone of contention, now seems to be a thing of the past. The rebellion is nowadays commonly called the War of Liberation a.k.a. the Civil War, even though the Estonians refer to a respective war, which is also part of their nation's history, merely as the Liberation War. Yet, even the latter name, when used in conjunction with the events of 1918, now fails to stir disputes in the old familiar way, which became apparent during 2008. It may be safely claimed that the »management of the past« when it comes to this tragic sequence of events is more or less complete. Nevertheless, the consequences of the disaster that claimed more than 36,000 lives can still be felt despite the fact that no dividing lines stemming from the events of 1918 can be distinguished among the Finns. Bitter memories linger on, though.

It is noteworthy that during the final stages of the war, which split the Social Democratic Party in two, an estimated 10,000 to 13,000 members of the Red Guard along with the leaders of the »Red Rebellion« fled to Russia. There, under the direction of Mr. O. W. Kuusinen was established the Finnish Communist Party with the aim of inflicting revenge by staging a new coup with communism as the ultimate objective. An attempt to achieve this goal was made during the Winter War in 1939; however, the Finnish army repelled the onslaught of the overwhelmingly superior forces of Stalin, who aimed at no less than the conquest of Finland in its entirety.

The Finnish newspapers and literature of the 1920s typically promoted notions and aims that could be exploited in order to initiate a process of reconciliation within the nation divided by a deep chasm. In the 1920s and 1930s, people saw the Civil War as the War of Liberation, which had been essentially a struggle for the liberty of the nation against bolshevism and the Russian army of occupation. Reconstruction was by no means easy since the war in fact continued in public debate and in the form of underground communist activities. An article printed in the right-wing newspaper *Uusi Suomi* on May 16<sup>th</sup>, 1928, maintained that the White Army was subject to outright slander – this happened only a decade after the bloody battles of the war.

The reconstruction of the Finnish society took a decisive step when the nation united for the Winter War, in which former enemies »red

rebs» and »white slaughterers» fought in the same trenches to check the Soviet tide and achieved glorious defensive victories. Commander-in-Chief G. Mannerheim declared that this defensive battle was no less than »the continuation and showdown of the War of Liberation». The Continuation War of 1941–1944, which was also called »Hitler's War», was somewhat of a problem, yet people were unanimous about the main objective, which was the reclamation of those areas of Karelia that had been ceded after the Winter War. The post-war years and the new era of the Finno-Soviet Pact of Friendship, Cooperation and Mutual Assistance saw the emergence of the terms Civil War and War between the Citizens alongside and in place of the term War of Liberation of 1918.

A bitter battle was fought over the political system of Finland during the »years of danger» in 1944–1948. In this struggle, as in 1918, the working class split into two, with the communists striving to establish a people's democracy in the East European style, while the supporters of the Social Democratic Party and Mr. Väinö Tanner, a social democrat who had not been involved in the rebellion of 1918, entrenched in the opposite camp as the advocates of Finnish parliamentarism.

The »specter of revolution» reared its head again in the 1960s and especially in the 1970s, bolstered by the domestic radical leftist movement and supported by Soviet ambassadors to Finland. No discussion about the public image of the events of 1918 should be embarked on without also recognizing the fact that all major newspapers and Finnish historians adhered to the nationally accepted notion during the years of the so-called finlandization that extended from the 1960s all the way to the 1980s.

Beginning in the 1980s, Finland entered the era of consensus; i.e., reconciliation within society, under the guidance of President Mauno Koivisto, who was the first leftist politician to hold this high office. Any unnecessary aggravation of rifts still existing in the society was out of the question during the consensus years, in particular after a recession hit the country in the 1990s. The collapse of the Soviet Union and the disintegration of the Warsaw Pact in 1991 alleviated the situation, however.

In the field of political propaganda, the shadow of the Civil War has not disappeared entirely. During the presidential election campaign in

2006, for example, the social democrats claimed that the campaign transformed into a »class struggle» after the Center Party decided to lend its support to the National Coalition Party's candidate Mr. Sauli Niinistö, who was, as the social democrats argued, »inclined towards Nato». This argumentation was, however, no more than an indication of the somewhat heated debate that was then going on in the nation's newspapers.

(s. 1943), professori. Kirjoittanut mm. teokset *Kansannoususta armeijaksi, asevelvollisuuden toimeenpano ja siihen suhtautuminen valkoisessa Suomessa kevättalvella 1918* (1974), *Toteutumaton valtioliitto, Suomi ja Ruotsi talvi-sodan jälkeen* (1977), *Suur-Suomen ääriiviivat, kysymys tulevaisuudesta ja turvallisuudesta Suomen Saksan-politiikassa 1941* (1980) sekä toiminut pää-toimittajana teossarjassa *Itsenäistymisen vuodet 1917–1920, 1–3* (1992–1993).

## Venäjän sota vastavallankumouksellisia valkokaarteja vastaan

Venäjän sota Suomea vastaan oli jo ennen Suomen punaisten vallankumousta taistelua »vastavallankumousta vastaan» ja vielä enemmän punaisten perustettua oman hallituksen, jonka neuvostohallitus tunnusti. Kaiken aikaa Venäjä siis oli sodassa Suomen laillista, demokratian pelisääntöjen mukaan hallitsevaa hallitusta vastaan, jota vallankaappaus ei pystynyt kukistamaan. Punaisten kumous aiheutti kuitenkin sen, että Suomea ei voitu julistaa sotatilaan ennen kuin toukokuussa, kun eduskunta vihdoin pääsi taas kokoontumaan.

Venäläisten joukkojen osallistuminen Suomessa käytyyn sotaan tapahtui sodan eri vaiheissa eri muodoissa. Aluksi Neuvosto-Venäjän joukot taistelivat sellaisinaan Suomen hallituksen joukkoja vastaan. Maaliskuun alusta – Brestin rauhasta – lähtien tällaista tapahtui enää vain itäisessä Suomessa, ja muualla venäläiset olivat vapaaehtoisina punaisten riveissä.

### »Eroaminen yhdistymistä varten»

Neuvosto-Venäjän hallitus, kansankomissaarien neuvosto, tunnusti Suomen suvereniteetin 31.12.1917 ja Yleisvenäläinen toimeenpaneva keskuskomitea vahvisti tämän päätöksen 4.1.1918. Neuvostohallituksen ratkaisu oli johdonmukainen seuraus bolševikkien julistamasta kansojen itsemääräämisoikeuden periaatteesta. Neuvostohallituksen politiikka oli kuitenkin riippuvainen maan ulko- ja sisäpoliittisesta tilanteesta.

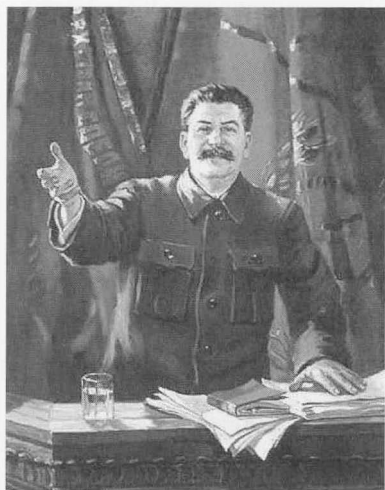


Hallitus edusti vain vähemmistöä, ja se koostui kahdesta puolueesta, joiden politiikassa oli eroja: bolševikeista ja sosialistivallankumouksellisten vasemmistosta (*leveser*).

Kaiken aikaa neuvostohallituksen ajatuksissa kuitenkin oli Suomen liittyminen Venäjän federaatioon. Bolševikkien kansallisuuspolitiikan vaikutusvaltaisin muotoilija oli kansankomissaarien neuvoston puheenjohtaja V. I. Lenin. Hänen ajatuksensa oli, että itsemääräämisoikeuden tunnustaminen Venäjän vähemmistökansoille poistaisi kansallishengen luoman käyttövoiman, jonka avulla nationalistiset hallitukset muuten olisivat voineet ylläpitää vastakkaisasettelua Venäjään. Itsenäisissä maissa näiden kansojen keskuudessa pääsisi syntymään sosialistinen vallankumous. Tällaisten vallankumousten toteuduttua uudet sosialistiset valtiot liittyisivät sosialistiseksi liittovaltioksi. Venäjän hallituksen oli kuitenkin ideologiansa puitteissa mahdollista auttaa uusien neuvostovaltioiden muodostumista.<sup>1</sup> Kun kansankomissaarien neuvostossa 17.12.1917 (u.l.) keskusteltiin Ukrainasta, Lenin mainitsi Suomen porvarillisen tasavallan, joka »toistaiseksi on porvarillinen».<sup>2</sup>

Neuvostohallitus oli myös vanhan Venäjän perillinen, ja siihen suuntautui sisäisiä paineita Venäjän koossapitämiseksi. Tämä korostui erityisesti Saksan kanssa käytyjen rauhanneuvottelujen yhteydessä. Loka-kuun vallankumous oli tehty rauhan tunnuksin (»rauha ilman alueluovutuksia ja sotakorvauksia»). Venäjällä oli laajoja piirejä, jotka katsoivat, että sotaa Saksaa vastaan oli jatkettava ja että vaativiin rauhanehdotoihin, ainakaan alueluovutuksiin, ei saisi suostua. Toisaalta neuvostohallitus oli riippuvainen Venäjän suuren armeijan rauhanhaluisten sotilaiden ja näiden kotiseudun, laajan maaseudun kannatuksesta.<sup>3</sup>

Kansankomissaarien neuvoston puheenjohtaja Lenin oli ulkopoliittisessa ehdinkotilanteessa valmis ottamaan huomioon maaseudun äänen ja solmimaan jo nyt rauhan Saksan kanssa. Jos ryhdyttäisiin heti ja valmistautumattomina vallankumoukselliseen sotaan, sodan näännyttämä kärsimätön talonpoikaisarmeija kukistaisi ensimmäisten tappioiden jälkeen sosialistisen työvänehallituksen. Konkreettisena lähiajan ohjelmana oli entisen Venäjän keskusalueen ja reunavaltioiden muodostama neuvostotasavaltojen liitto. Tämän liiton muotoa ei vielä ollut pohdittu valmiiksi. Pääinvastoin ilmoitettiin, että se ratkaistaisiin vasta sitten, kun reunavaltioiden olot olisi saatettu järjestykseen kukistamalla niiden nationalistiset porvarilliset hallitukset.<sup>4</sup> Kansallisuusasiain kansankomis-



Kansallisuusasiain kansankomissaari Stalin suunnitteli Suomen liittämistä neuvostovaltioiden yhteisöön.

People's Commissar of Nationalities Stalin developed a scheme which would have resulted in Finland joining the union of Soviet republics.

saari Josif Stalin vastasi liittovaltion suunnittelusta. Hän määräitelti neuvostojen yleisvenäläisessä edustajakokouksessa 28. tammi-kuuta Venäjän sosialistisen neuvostotasavallan Venäjän kansojen vapaaehtoiseksi unioniksi, näiden kansojen neuvostotasavaltojen federaatioksi. Suunnitelma hyväksyttiin neuvostovallan korkeimman päättävän elimen kannaksi ja siis neuvostovallan tavoitteeksi, ja kansankomissaarien neuvosto vahvisti 6. helmikuuta Stalinin esityksen kansallisuuspolitiikasta. Stalin kaavaili sitten *Pravda*-lehden haastattelussa, että Venäjän federaatio olisi historian kuluessa omaleimaisiksi kehittyneiden alueiden unioni, ja siihen kuuluisivat reuna-alueista ainakin Puola, Ukraina, Suomi, Turkestan,

Kirgiisien alue, Tatar-Baškir-alue ja Siperia.<sup>5</sup>

Itsenäisyyden tunnustuksen neuvostohallitus antoi Suomen nationalistiselle hallitukselle »vastoin tahtoaan ja vastenmielisesti». Tähän oli jouduttu – kuten kansallisuusasiain komissaari Stalin selitti 4. tammikuuta toimeenpanevalle keskuskomitealle – Suomen sosiaalidemokraattien »päättämättömyyden ja käsittämättömän pelkuruuden takia», kun nämä eivät olleet ottaneet itselleen valtaa.<sup>6</sup>

Suuri merkitys neuvostohallituksen politiikan toteuttamisessa oli Suomen oblasti- eli aluekomitealla, joka oli Suomessa olevien venäläisten vallankumouselinten yhteiselin. Sille oli siirretty kenraalikuvernöörin valtuudet. Tämä vahvistettiin 11.1.1918: Stalin ilmoitti Helsinkiin, että aluekomitea pysyisi Suomessa Venäjän valtiovallan edustajana, kunnes suhteet valtioiden välillä olisi järjestelty. Suomen aluekomiteaa johti Ivan Tenisovitš Smilga (bolš.). Sen sota-osaston johdossa oli Mihail Ivanovitš Glazunov (leveser).<sup>7</sup>

Tammikuussa 1918 neuvostohallituksen politiikkaan alkoi yhä vahvemmin ilmaantua toimia, jotka tähtäsivät Suomen sisäisen vallankumouksen edistämiseen. Tammikuussa 1918 järjestettiin suuren aseerän siirto Venäjältä »Suomen proletariaatille». Suomen sosialidemokraattisen puolueen puolueenvosto loi puolueoimikuntaansa elimen vallanoton varalta, ja samoihin aikoihin Lenin (20. tammikuuta) antoi selvän ohjeen sota-asiain kansankomissariaatille aseiden antamisesta. Aluekomitean edustajat tekivät punakaartin ylipäällikön Ali Aaltosen kanssa toimintasuunnitelman vallankumouksen toteuttamiseksi. Venäläisen sotaväen piti osallistua toimintaan. Suomen hallitus puolestaan oli 18. tammikuuta vaatinut kansankomissaarien neuvostolta levottomuuksiin osallistuneiden venäläisten joukkojen poistamista Suomesta.<sup>8</sup> Helsingissä oleva venäläinen oblastikomitea varoitti 22. tammikuuta Viipuriin ja Kotkaan lähettämässään sanomassa sotaväkeä puuttumasta Suomen asioihin.

Lokakuun vallankumouksen kuohuissa perustetun Neuvosto-Venäjän asevoimien toiminnasta päätti ylimpänä maan poliittinen johto, kansankomissaarien neuvosto ja siinä erityisesti sen puheenjohtaja V. I. Lenin sekä sota-alan komissaarit. *Soldat*-lehden toimittaja N. I. Podvoiski (bolš.) oli sota-asiain kansankomissaari. Suomen suuriruhtinaskunta oli kuulunut osana Pietarin sotilaspiiriin. Tämän piirin ylipäälliköksi oli joulukuussa 1917 tullut sanomalehtimies K. S. Jerejev (bolš.). Hänen käytettävissään olivat Pietarin alueen vanhan armeijan osat sekä suuri mutta hajanainen punakaarti, jolla oli oma pääesikuntansa. Nämä joukot olivat vallankumouksen kokeneita mutta vaikeasti liikuteltavia.

Suomessa olevat venäläiset joukot olivat tammi-helmikuussa vielä operatiivisesti Pohjoisen Rintaman (esikunta Pihkovassa) alaisia, joko 42. AK:n tai Itämeren laivaston välityksellä. Itämeren



Sota-asiain kansankomissaari Podvoiski käynnisti Venäjän sodan valkoisia vastaan. Kuvassa hän on perheineen.

Russia went to war against the Whites under the guidance of People's Commissar for Military Affairs Podvoiski. The picture shows Podvoiski with his family.

Отделенія.		1918 года.	ОТДЕЛЪ ОБЕРЪ-КВАРТИРМЕЙСТЕРЪ.
№ телеграфъ.	1918 г.	ИЗЪ	Начата передачей: 1918 г.
млн.			час. мин. у. л. 157
№ телегр. офицеръ.		№	Окончена передачей: 1918 г.
Число словъ.		Службыя отытки.	Передать
			Причина промедленія.

Команданту крѣпости В ъ б о р г ъ. *Сентинь*

подтверженіе и развитіе моего словеснаго распоряженія прика-  
 зать подготовить къ отправленію въ составъ экспедиціоннаго отряда  
 гвардейцевъ четыре легкихъ орудія при 150-200 снарядахъ и шесть  
 пулеметовъ; тѣ и другіе съ прислугою точка Обезпечьте ихъ продоволь-  
 ственною точкою За полученіемъ орудій и пулеметовъ къ Вамъ прибудетъ  
 вѣдущій въ 9 часовъ утра помощникъ комиссара Власенковъ точка I7  
 1918 года нр *217*.

Комкор 42 НАДЕЖНЫЙ  
 Комиссаръ ЗАОНЕГИНЪ *Петелинъ Шиховъ*

42. armeijakunnan komentaja Nadežnyi ilmoitti 30. tammikuuta, että Pietarista oli tulossa vahva punakaartilaisosasto aseistuksenaan mm. neljä kenttätykkiä ja kuusi konekivääriä.

The commander of the 42<sup>nd</sup> Army Corps Nadežnyi reported on January 30<sup>th</sup> that a strong Red detachment armed with four field guns and six machine-guns among other weaponry was on its way from Petrograd.

laivaston johdossa oli neuvostona *Tsentrobalt* eli Itämeren laivaston keskuskomitea. Sotilaallista toimintaa hoiti *Tsentrobaltin* sotaosasto. Varsinaista ylipäällikköä Itämeren laivastolla ei ollut (ennen kuin laivasto itse sellaisen maaliskuussa valitsi). Laivaston alaisina olivat myös Viaporin meri- ja maalinnoitus sekä yli divisioonan verran maajoukkoja Suomen rannikkoalueella. Varsinaisten maavoimien Suomessa olevat joukot kuuluivat 42. Armeijakuntaan (esikunta Viipurissa). Se oli Pohjoisen Rintaman alainen erillinen armeijakunta. Armeijakuntaa johtaneen armeijakomitean puheenjohtajana oli Aleksandr Rakov ja armeijakunnan komentajana entinen yleisesikunta-kenraaliluutnantti D. N. Nadežnyi rinnallaan komissaari G. Z. Zaonegin (bolš.). Armeijakunnan alaisia olivat 106. Divisioona, 2. Baltian Ratsuväkiprikaati, 92. Nostoväkiprikaati, 40. Pioneerirykmentti, Viipurin linnoitus, kaksi lin-

noitustykistöryhmää ja yhdistetty Suomenmaalainen rajavartioidivisioona. Lisäksi kaakkoisessa Suomessa oli yksi täydennysrykmentti.<sup>9</sup>

Tsaarinarmeijan kotiuttamisen alettua ja karkaamisten myötä riveissä olevien määrä oli nopeasti supistunut. Tammikuun puolivälissä Suomessa oli noin 73 000 venäläistä sotilasta ja matruusia. Vanhan armeijan suuri heikkous oli vallankumousten »svabodaa» seurannut miehistön omavaltaisuus. 42. Armeijakunnan esikuntapäällikkö totesi kertomuskaudelta 26. tammikuuta – 1. helmikuuta, että kansanvaltaistaminen oli saatu melkein loppuun ja että varuskunnissa mielialat olivat välinpitämättömät, apaattiset ja saamattomat.<sup>10</sup>

### Kriisi eskaloituu Suomessa

Suomalaisten punaisten hyökättyä venäläisen sotaväen avustamina suojeluskunnan asevarastoon Viipurissa yöllä 19./20. tammikuuta tahti kiihtyi. 42. Armeijakunnan komitea käski 21. tammikuuta antaa kasarmien punakaartin käyttöön ja seuraavana päivänä joukkojen nopeasti antaa riittävästi aseita Viipurin punakaartille. Karjalan suojeluskuntalaisten käytyä Viipurissa 22. tammikuuta 42. AK:n komentaja Nadežnyj antoi valmiustilan nostamisesta erityismääräyksen samana päivänä. Tampereella 106. D:n komentaja M. S. Svetšnikov lisäsi tähän alaisilleen 23. tammikuuta huomautuksen, että venäläiset joukot tulisivat myös jatkossa asettumaan Suomen sos.dem. puolueen kannalle; valmiuden nostaminen ei ollut aseistautumista punakaartia vastaan, päämääränä oli taistelu valkokaartilaisia vastaan. Viipurin neuvoston, armeijakomitean, rykmenttien ja komppanioiden komiteoiden sekä Viipuriin saapuneiden Suomen aluekomitean edustajien yhteinen kokous kehotti 23. tammikuuta Suomen köyhälistöä ryhtymään luokkataisteluun.

Tilanteen edelleen kiristyessä Viipurin eri vallankumouksellisten neuvostojen ja komis-



Entinen eversti M. S. Svetšnikov ryhtyi Tampereella johtamaan punakaartin läntistä rintamaa.

The former Colonel M. S. Svechnikov took command of the Reds' western front in Tampere.

saarien yhteiskokous valitsi 24. tammikuuta 42. Armeijakunnan vallankumouksellisen esikunnan taisteluun suomalaisia porvarillisia valkokaarteja vastaan. Jolleivät porvarikaartit luovuttaisi määräajassa (36 tunnin kuluessa, siis 26. tammikuuta) aseitaan, armeijakunnan joukot julistettaisiin sotatilaan Suomen valkokaartia vastaan. Tähän päätökseen oli saatu Pietarista sota-asiain kansankomissaari Podvoiskin valtuudet ja se lähetettiin Viipurin läänin kuvernöörin kautta Suomen senaatille.<sup>11</sup>

Tilanteen Suomessa kiristyttyä Lenin saattoi 26. tammikuuta esittää neuvostojen edustajakoukselle: »Me näemme nyt, että Suomessa odotetaan joka päivä työväen vallankumousta; – – tuohon maahan pääsi kipinöitä siitä palosta, jota bolševikit ovat muka keinotekoisesti lietsoneet, ja me näemme, että siellä alkaa sosialistinen vallankumous.» Samaan aikaan Stalin vaati *Pravda*-lehdessä, että Ukrainan *rada* olisi korvattava neuvostojen sosialistisella radalla.<sup>12</sup>

Helsingissä venäläisten johtomiehet painostivat 24.–25. tammikuuta voimakkaasti senaattia. Senaatille esitettiin muun muassa vaatimus, että valkokaarti luovuttaisi heti kaikki aseensa Venäjän valtiolle, jota edustaisi punakaartin esikunta. Venäläiset vallankumoukselliset ilmoittivat, että jollei valkokaarti lopettaisi »vastavallankumouksellista hyökkäystä Suomen köyhälistöä ja Venäjän sotaväkeä vastaan», valkokaarti tuhottaisiin. Suomen senaatti esiintyi nyt tarmokkaasti ja vaativasti. Suojeluskuntien ilmoitettiin olevan hallituksen joukkoja. Senaattori A. Castren ilmoitti myöhään yöllä 25./26. tammikuuta puhelimitse Viipuriin, että suojeluskuntien riisuminen aseista tulkittaisiin sodan aloittamiseksi Suomea vastaan.<sup>13</sup>

Viipurin vallankumouksellinen esikunta katsoi (26. päivänä iltamyöhällä), että armeijakunta ei voinut ryhtyä sotatoimiin ilman Venäjän valtiovallan määräystä. Luottamus omiin voimiin puuttui. Esikunta katsoi, että ilman apujoukkoja se voisi joutua aseistariisumisen häpeään eikä voisi osoittaa Suomen punakaartille kansainvälisyyden periaatteen mukaista apua. Suomen senaatin päättäväisyys johti siihen, että sota-asiain kansankomissaari Podvoiski (illalla 26. tammikuuta) ja hänen jälkeensä myös 42. Armeijakunta (27. tammikuuta) antoivat – kumotun aikaisemmat ohjeensa – käskyn noudattaa neutraalisuutta suomalaisten välisissä levottomuuksissa, mikäli venäläisten kimppuun ei hyökkättäisi.

Senaatti yritti lujittaa edelleen otettaan. Viipurin kuvernöörin kautta tulleeeseen uhkavaatimukseen senaattori Louhivuori toimitti 27. tammikuuta päivällä vastauksena vaatimuksen, että oli heti lopetettava antamasta venäläisistä asevarastoista Viipurin punakaartille aseita, koska punakaarti ei ollut Suomen hallituksen alainen. Vastaavasti oli kiellettävä ottamasta suomalaisia työläisiä venäläisiin joukkoihin, kuten oli viikon ajan tapahtunut.<sup>14</sup>

### Sotavallankumouksellinen komitea

Kun punaisten kaappaussuunnitelmaa oli kehitelty Helsingin venäläisten vallankumouksellisten johtomiesten kanssa, nämä olivat hyvin selvillä valmisteluista. Niinpä Suomen oblastikomitean sotaosaston puheenjohtaja M. I. Glazunov (leveser) määräsi jo 27. tammikuuta 1918 vastaisena yönä – kun punakaartien toimintakäskyt oli laadittu – venäläiset joukot sotavalmiuteen.

Venäjän Itämeren laivaston komitea Tsentrobalt varautui kriisiin käskemällä illalla 27. tammikuuta, että laivaston piirissä oli muodostettava toimintaosastoja, että taisteluun oli valmistauduttava ja että kaikkien oli alistuttava Itämeren laivaston sotaosaston (VOBalt) käskyihin. Glazunov määräsi samaan aikaan osastoja Helsingin tärkeiden rakennusten ja sotilaskohteiden vartioksi. Aluekomitea tuki Helsingin vallankumousta mm. antamalla suomalaiselle punakaartille Viaporista aseita 27.–30. tammikuuta.<sup>15</sup>

Aluekomitea, Tsentrobalt ja Armeijan, laivaston ja työläisten Helsingin neuvosto (tarkemmin sen toimeenpaneva komitea) ilmoittivat 27. tammikuuta julistuksella, että kaikki valta Suomen venäläiseen väestöön siirtyi näiden järjestöjen yhdistyneelle puhemieskunnalle. Puhemieskunta osoitti 27. tammikuuta »tovereille» Aluekomitean, Tsentrobaltin ja Helsingin neuvoston nimissä uuden julistuksen, jossa ilmoitettiin, että venäläiset tulisivat joukoillaan hajottamaan valkokaartin. Eri elimiä käyttäen puhemieskunnan julistusta levitettiin Turkuun, Hanko ja Vaasaa myöten: »Ottakaa yhteys punakaarteihin ja tukekaa näiden pyrkimyksiä kaikkiin voimin.»<sup>16</sup>

Yhdistynyt puhemieskunta järjestäytyi *sotavallankumoukselliseksi komiteaksi*. Tässä noudatettiin Venäjän lokakuun vallankumouksen esi-



kuvaa. Silloin vallankumousjohto oli muodostanut sotavallankumouksellisen komitean, joka syrjäytti kaikki vanhaan tapaan valitut elimet, mm. maaliskuun vallankumouksen jälkeen yhä enemmän valtaa saaneet neuvostot. Vasta kumouksen onnistuttua neuvostot olivat palanneet neuvostovallan tärkeiksi elimiksi.

Komitean ensimmäinen ulos suuntautunut toimenpide oli ryhtyä kontrolloimaan suomenkielisiä ja ruotsinkielisiä sähköitä Suomen valtion lennättimessä. Suoraan Uudenmaan taisteluihin liittyi komitean käsky 29. tammikuuta kello 10 »Vallankumoukselliselle operaatioesikunnalle»: Keravan asemalle oli lähetettävä 300 aseistettua venäläistä (mukanaan kaksi konekivääriä) toimimaan yhdessä suomalaisen punakaartin kanssa. Lisäksi oli mukaan otettava 150 kivääriä suomalaisten punakaartilaisten aseistamiseksi matkalla Keravalle. – Turusta kysyttiin myöhään illalla 27. tammikuuta vallankumouskomitealta, oliko ryhdyttävä tukemaan punakaartia, ja vastaus oli myöntävä. Turussa pidetty merikomennuskuntien kokous ilmoittikin (ilmeisesti 28. tammikuuta) toimivansa yhteistyössä Suomen työväen toimeenpanevan komitean ja Suomen köyhälistön kanssa. Turkuun perustettiin 28. tammikuuta vallankumouksellinen kenttäosasto, johon 29. tammikuuta määrättiin miehiä myös laivaston aluksilta.<sup>17</sup>

Valkoiset ryhtyivät 28. tammikuuta pohjoisessa Suomessa riisumaan venäläisiä joukkoja aseista ja Viipurin suunnalla he näyttivät uhkaavan yhteyksiä Pietariin. Uusi Viipurin venäläisten vallankumouselinten yhteisistunto totesi tuona päivänä, että 42. Armeijakunta olisi 29. tammikuuta alkaen sotatilassa valkokaartia vastaan ja että oli otettava suomalainen punakaarti mukaan yhteistyöhön. 42. Armeijakunnan armeijakomitean puheenjohtaja Rakov antoi 29. tammikuuta armeijakunnan osastoille määräyksen ryhtyä yhteistoimintaan punakaartien kanssa, aseistamaan näitä ja käyttämään niitä sotatoimissa. Samaan aikaan armeijakomitea kehotti suomalaisen punakaartin esikuntaa ryhtymään toimiin sotatoimien koordinoimiseksi. Keskusteluissa Suomen venäläisen aluekomitean kanssa armeijakunnan komitea ilmoitti haluavansa hyökätä musertaakseen valkokaartit mutta tarvitsevansa lisävoimia Pietarista. Pietarin punakaartin pääesikunta päättikin lähettää apua Suomen punakaartille.<sup>18</sup>

Viipurissa päätettiin nyt turvautua sotilasalan ammattimiehiin. Taiselunjohto ja operatiivinen johto uskottiin 28. tammikuuta 42. Armei-



jakunnan komentajalle Nadežnyille sotakomissaarien kollegion valvonnan alaisena. Vastaava komentojärjestely käskettiin myös alemmille johtoportaille. Samassa yhteydessä hajotettiin Viipurin neljä päivää vanha vallankumouksellinen esikunta. Joukkojen haluttomuutta peläten tottelemattomat uhattiin tuomita vallankumousoikeudessa.

Uusi johtojärjestelmä ei miellyttänyt demokraattiseen johtoon totuttautuneita joukkoja. Armeijakunnan komitea katsoi aiheelliseksi perustella ratkaisua sillä, että nyt oltiin sodan oloissa, että sodassa oli vastassa saksalaisten kouluttajien johtama hyvin organisoitu sotavoima ja että sodanjulistus oli tapahtunut neuvostohallituksen suostumuksella.

42. Armeijakunnan tehtävänä oli puolustaa Pietarin lähestymisteitä Suomenlahden pohjoisrannikon ja Vaasan suunnista. Nadežnyi oli 27. tammikuuta saanut Pohjoisen Rintaman ohjeen ryhmittää puolustuksen päävoimat Lappeenrannan–Säkkijärven–Viipurin alueelle. Nadežnyi käski keskittää 106. Divisioonan Viipurin–Riihimäen alueelle ja rajavartiodivisioonan Tampereen seudulle. 106. Divisioonan komentaja Svetšnikov ei noudattanut käskyä vaan jatkoi omia joukkojensiirtojaan, päämääränä divisioonan keskittäminen Tampereen–Riihimäen alueelle. Hän sai myös aluekomitean tuekseen. Svetšnikov pyrki säilyttämään hallussaan Tampereen. Hänen näkemyksensä mukaan vetäytyminen läntisestä Suomesta olisi samalla merkinnyt Suomen vallankumouksen hylkäämistä. Nadežnyi tinki hieman ja antoi 29. tammikuuta uuden käskyn keskittää rajadivisioonan Tampereelle ja 106. Divisioonan Hämeenlinnan–Riihimäen alueelle. 42. Armeijakunnan armeijakomitea pysyi Nadežnyin takana. Se tuomitsi 30. päivänä jyrkästi Svetšnikovin tottelemattomuuden.<sup>19</sup> Historiankirjoitus on todennut, että Svetšnikovin jääräpäisyys oli varsin ratkaiseva sodan kulun kannalta. Venäläisten vetäytyminen Tampereelta olisi tuossa vaiheessa johtanut vallankumouksenkin sortumiseen.

Sota-asiain kansankomissaari Podvoiski lähetti aamulla 30. tammikuuta 42. Armeijakunnalle käskyn ryhtyä puolustautumaan valkokaartia vastaan käyttäen kaikkia voimia ja välineitä. Tämä oikeutti siis koko sotavoiman käyttämiseen. Samana päivänä Lenin käski lähettää lisää aseita Suomeen.

Nadežnyi pyysi Podvoiskilta selkeää käskyä siitä, miten jatkossa toimittaisiin: tarvittiin välttämättä selvyys, oliko valmistauduttava aktiiviseen taisteluun – siihen hän ei uskonut joukkojensa pystyvän – vai eva-

kuoimiseen. Evakuoinnista puhumisen neuvostohallitus heti kielsi. Pietariin sijoitetuista joukko-osastoista käskettiin 31. tammikuuta – 1. helmikuuta 3200 miehen – punakaartilaisten lisäksi – lähteä Suomeen, mutta lähtöhaluttomuus oli suuri. Sanottiin mm., että vallankumouksen vihollisia oli Pietarissakin. Käskyt toistettiin painokkaammin, ja Jeremejev selitti 2. helmikuuta, ettei lähteminen ollut vapaaehtoista. Rykmenttien välillä oli kulkenut lähetystöjä, ja näin syntyi ajatus, että kustakin rykmentistä lähtisi 25–50 miestä. Kaikkiaan tuossa vaiheessa (3.–6. helmikuuta) Pietarista Suomeen lähti vain vajaat 1000 sotamiestä, tosin raskaasti aseistettuina. Uusi yritys helmikuun puolivälissä tuotti noin 350 miestä (noin 1250 käsketystä). Vielä 16. helmikuuta Jeremejev yritti turhaan järjestää Suomeen Virosta kaksi lättiläisrykmenttiä. Pietarin alueen punakaartilaisia voidaan laskea sodan eri vaiheissa Suomessa taistelleen noin 3000 miestä, pääosin Karjalan kannaksella.<sup>20</sup>

Sotavallankumouksellinen komitea oli täydessä toiminnassa vielä 29. tammikuuta, mutta sen jälkeen sen asiakirjojen vuo ehtyi. Varsinainen sodanjohto siirtyi muille elimille. Komitea toimi tästä lähtien ainakin noin viikon jonkinlaisena valvovana komiteana. Aluekomitea esitteli 1. helmikuuta puhemiesille Viipurin armeijakunnan komitean mielipiteitä, ja muun muassa »kansankomissaari» eli punaisten kansanvaltuuskunnan sisäasiainvaltuutettu Adolf Taimi osoitti raporttejaan vielä 6. helmikuuta vallankumoukskomitealle.

Syitä sotavallankumouksellisen komitean toiminnan kuihtumiseen saattaa olla monia. Aluekomitean asema venäläisten johtuelimenä Suomessa oli kansankomissaarien neuvoston tunnustama ja määräämä, ja yhdistynyt puhemieskunta vain vaikeutti ja hidasti asiain käsittelyä. Mukana oli myös aluekomitean ja Tsentrobaltin välistä kateutta ja kilpailua. Tsentrobalt oli 24. tammikuuta ilmoittanut aluekomitealle, ettei se saanut sekaantua laivaston asioihin.

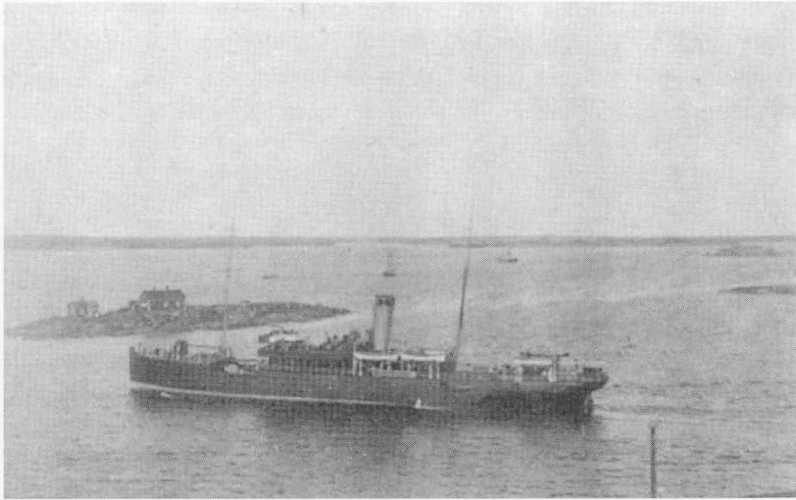
Tsentrobaltissa tyytymättömyys purkautui kokouksessa 31. tammikuuta. Tyytymättömät – joukossa näyttää olleen kaikkien puolueiden ja fraktioiden edustajia, bolševikeista anarkisteihin – yhtyivät toiveeseen, että vallankumoukskomitea olisi erotettava ja valittava heti itsenäisen vallankumoukskomitea, johon jäseniksi ei tulisi puheenjohtajia, joilla oli muutenkin tarpeeksi työtä. Olisi toimittava heti, »koska barrikadeilla vuotaa veri». Seuraavana päivänä aluekomitean järjestämässä

yhteiskokouksessa päätettiinkin uusia vallankumouskomitea, mutta uusia jäseniä ei saatu valituksi. Tsentrobaltin kokouksessa (3. helmikuuta) valitettiin aluekomitean arvovallan romahtamista, mutta toisaalta todettiin, että »massojen» puheet laivoilla osoittivat myös Tsentrobaltin menettäneen kaiken arvovallan. Aktiivisuuden turvaamiseksi Tsentrobalt päätti 3. helmikuuta perustaa Tsentrobaltin sotaosastoon väliaikaisen vallankumouskomitean.<sup>21</sup>

### Operatiivinen kollegio ja Svetšnikov

Maissa sotavallankumouksellinen komitea oli jäänyt sota-asioissa taustalle jo aikaisemmin. Varsin pian vallankaappauksen alettua Helsingissä venäläinen aluekomitea otti itselleen vallan kaikkiin Suomessa oleviin Venäjän kansalaisiin. Näin se syrjäytti sotavallankumouksellisen komitean, jossa se itsekin oli edustettuna. Aluekomitean sotaosasto pyrki aktiiviseen sodanjohtoon perustamalla 29. tammikuuta *operatiivisen kollegion*, jonka käskyä kaikkien Suomen venäläisten viranomaisten oli toteutettava. Laivastoasioissa kollegio oli toimittava yhdessä Tsentrobaltin sotaosaston kanssa. Sotaosaston päällikkö Glazunov raportoi suoraan kansankomissaareille.<sup>22</sup>

Käytännössä toiminnan johto jäi Viipurin seutua lukuun ottamatta eversti Svetšnikovin harteille. Kollegio antoi Svetšnikovin tehtäväksi ryhmittää joukot – päätukikohtana Tampereen–Riihimäen alue – sekä ottaa johtoonsa myös pohjoisesta valkoisten tieltä mahdollisesti vetäytyvät osastot. Glazunov painotti 30. tammikuuta Svetšnikoville, että tämä oli operatiivisissa asioissa vain operatiivisen kollegion alainen eikä siis ollut enää Suomessa olevien maavoimien korkeimman esikunnan, Viipurin 42. Armeijakunnan komennettavissa. Suunnitelma vahvistettiin seuraavana päivänä siinä muodossa, että Svetšnikovista tehtiin Länsi-Suomen joukkojen komentaja taisteluun valkokaarteja vastaan. Punaisten puolesta Eero Haapalainen vahvisti Svetšnikoville oikeuden johtaa ylipäällikkönä myös Tampereen suunnan punakaarteja. 42. Armeijakunnan armeijakomitea puolestaan osoitti selvästi nyreytensä esittämällä ihmetyksensä, antaisiko armeijakunnalle operatiivisia käskyjä armeijakunnan komentaja, operatiivinen kollegio vaiko peräti kollegion rannikkotykistöasiantuntija Balsam.<sup>23</sup>



Esikuntalaiva *Kretset* oli keskeinen alus Tsentrobaltin poliittisessa toiminnassa.

The command ship *Kretset* was an important asset in the political activities of the Tsentrobalt (Central Committee of the Baltic Fleet).

Glazunov kehotti päiväkäskyssään 1. helmikuuta kaikkia sotilaita puolustamaan suomalaisia sosiaalidemokraattiveroita. Jos nämä voitaisivat, kotiuttaminen jatkuisi vanhempien ikäluokkien osalta. »Mannerheimiläisille» ei saisi antautua. Käytännössä Glazunov hidasteli kotiuttamiskäskyjen toimeenpanossa. Hän julkaisi vasta 5. helmikuuta jo viikkoa aikaisemmin annetun ikäluokkien 1904–1907 kotiuttamiskäskyn. Helmikuussa Suomesta lähtikin taas noin 20 000 venäläistä sotilasta, maaliskuun alkupuoliskolla (Brestin rauhanteon yhteydessä) 20 000 ja siitä huhtikuun loppuun 20 000 (suurelta osin laivaston miehistöä).<sup>24</sup>

Sota-asiain kansankomissaari Podvoiski tuki aluekomitean toimintaa punaisten hyväksi monin tavoin. Hän kutsui 1. helmikuuta Pietarin rykmenttien komissaarit koolle joukkojen saamiseksi Suomeen. Lehdistäkin julkaistiin hänen vaatimuksensa, että valkokaartit olisi lyötävä lähipäivinä. Tärkeitä kohtia tukemaan olisi perustettava tykistöllä varustettuja lentäviä »partisaaniosastoja». Hän käski 3. helmikuuta lähettää joukkoja ja tykistöä Tallinnasta Helsinkiin ja vahvisti seuraavana

päivänä Suomeen, että pyyntöön toimia päättäväisesti ja nopeasti oli suostuttu. Sen sijaan selkeitä toimintaohjeita ei Suomeen tullut.<sup>25</sup> Näkyvää tukea rintamalle lähetettiin myös Helsingistä, sekä matruuseja että sotamiehiä, johdossa ulkoasiainkomissaari Trotskin lähin avustaja.<sup>26</sup>

Itäisen Suomen tapahtumiin oblastikomitea ei näytä erityisemmin sekaantuneen, joskin sen toimivalta kyllä tunnustettiin sielläkin. Svetšnikov kertoo Glazunovin ilmoittaneen hänelle, että »Pietari», siis neuvostojohto, ehdotti Suomeen ylipäälliköksi Pietarin sotilaspiirin päällikköä Jeremejeviä, jonka alaisina olisivat 42. AK:n komentaja ja Svetšnikov. Tämä ei kuitenkaan toteutunut. Jeremejev kyllä vieraili Suomessa helmikuun alussa. Matka Helsinkiin oli ilmeisesti lähinnä tutustumismatka, mutta hän ohjasi myös sotatoimia. Selusta-asioissahan Suomi kuuluikin Pietarin sotilaspiirin alaisuuteen. Viipurissa Jeremejev käski 3. helmikuuta venäläisten perustaa *Suomessa toimivien joukkojen kenttäesikunnan* eli »operatiivisen kenttäesikunnan» ja valmistella operaation Antrean asemaa vastaan. Kouvolan asemalla taas lättiläisrykmentin osasto (sekin »kenttäosasto») sai Jeremejevin käskyn hyökätä suuntaan Mäntyharju–Mikkeli. Viipurissa venäläinen esikunta käytti 12. helmikuuta Jeremejevistä titteliä »Pietarin sotilaspiirin ja Suomen joukkojen ylipäällikkö». Erillisempi oli Karjalan kannaksen Raudussa 15. helmikuuta alkaen toiminut osasto »Karjalan tiedustelujoukot». Sittemmin sillä oli nimenä »Suomen Punaisen armeijan 4. vallankumouksellinen Karjalan osasto». Raudun rintama oli silloin muodollisesti Suomen punakaartin alainen, mutta nojautui käytännössä Pietariin.<sup>27</sup>

Venäläinen sotilasjohto alkoi taistelujen puhjettua kiinnittää huomiota Suomen punakaartin johtoelinten vakiintumattomuuteen ja huonoon toimintaan. Helmikuun alussa pyrittiinkin yhdistämään venäläiset ja suomalaiset *vastavallankumouksellisen valkokaartin vastaisen pääesikunnan* operatiiviseen johtoon. Tällainen esikunta työskentelisi jatkuvasti yhdessä eikä tyytyisi pitämään kokouksia. Tällainen punakaartin, aluekomitean sotaosaston ja Tsentrobaltin operatiivisen osaston edustajista koostuva elin perustettiin 5. helmikuuta. Kovin suurta apua ei suomalaisista tässä tilanteessa katsottu olevan. Kun aluekomitean »Suomen alueen sota-operatiivinen kollegio» aikoi 6. helmikuuta ryhtyä neuvotteluihin Tsentrobaltin kanssa sotatoimista, se ei katsonut tarvitsevänsä tähän Suomen punakaartilta muuta kuin informaatiota.

Se ryhtyi hankkimaan tietoja punakaartin vahvuudesta voidakseen suunnata Pietarista tulossa olevat punakaartiosastot sellaisiin paikkoihin, että niistä voitaisiin edullisesti aloittaa joukkojen hyökkäys valkokaartia vastaan. Näitä tietoja Adolf Taimi sille raportoikin 6. helmikuuta. Myös Mäntyharjun rintamalle Venäjältä saapunut, pääosin lättiläisistä muodostettu osasto raportoi tälle kollegiolle 7. helmikuuta, mutta sitten tämänkin kollegion toiminta kuihtui. Sotavallankumouksellinen komitea ja operatiivinen kollegio eivät saaneet riittävää tukea Venäjältä eivätkä venäläisten Suomessa olevilta elimiltä.

### **Neuvostovalta vallankumouksellisena voimana**

Neuvostohallituksen suhtautuminen Suomessa käytyyn sotaan oli aluksi selvästikin empivä. Toisaalta se melihyvin näki vallankumouksen syttyvän Suomessa ja katsoi välttämättömäksi ryhtyä taisteluun valkokaarteja vastaan, toisaalta se Saksan suunnan epävarmuuden ja sisäisen rauhanpolitiikkansa takia selvästikin varoi sotaista uhoamista.

Varsinainen sodan julistaminen olisi ollut tarpeetonta, koska neuvostohallitus tunnusti Suomen uuden vallankumoushallituksen ja näin ollen sen joukot vain taistelivat vastavallankumouksellisia vastaan. Ulkoasiain kansankomissaari Trotski tervehti 31. tammikuuta Suomen hallitukselle lähettämässään sähkössä ilolla Suomen siirtymistä sosialismin rakentamisen tielle. Hän julisti uusien proletaarisen solidaarisuuden siteiden nyt yhdistävän vapaan Suomen vapaaseen Venäjään. Neuvostojen edustajakokouksen päätteeksi Lenin saattoi 31. tammikuuta Pietarissa avata näkyviä valoisaan tulevaisuuteen:

»Näemme nyt, että meidän aatteemme ovat voittaneet Suomessa, Ukrainassa ja voittavat Donilla, herättävät työtätekevien luokkatietoisuutta ja järjestävät heidät lujaan liittoon. — Meidän liittomme, meidän uusi valtiomme on lujempi sitä pakkovaltaa, joka — imperialistien tarvitsemia valtiomuodostelmia. Esimerkiksi Suomen työläiset — kääntyivät meidän puoleemme ilmaisten uskollisuuden tunteensa proletaarista maailmanvallankumousta kohtaan, — Se on valtioliittomme perusta.»

Lenin siis uskoi, että Suomen vallankumouksellinen valtio olisi yksi tulevan neuvostoliittovaltion osa.





vallankumouksen tukemista kiistanalaisilla reuna-alueilla.<sup>28</sup>

Voitaneen päätellä, että neuvostohallitus oli valmis uhraamaan asevoimia Suomessa sotimiseen ja punaisten auttamiseen, kunhan sotatoimet päättyisivät nopeasti. Koko ajan oli vaarana, että sotatoimien venyminen saisi Saksan sekaantumaan asiaan. Tilanne alkoi pian muuttua, kun todettiin, että tieto Saksan vallankumouksesta oli ollut ennenaikainen. Neuvostohallituksen sisäinen riita rauhankysymyksestä alkoi taas vaikuttaa asiaan. Ulkoasiain kansankomissaari Lev Trotskin kanta voitti bolševikkipuolueen johdossa: sodan lopetamme, rauhaa emme tee. Tässä laskettiin, että keskusvaltojen armeijat hajoaisivat, mikäli venäläiset lopettaisivat sotatoimet. Trotski ja armeijan ylipäällikkö Krylenko ilmoittivat 10./11. helmikuuta tämän mukaisesti joukoille, että armeija demobilisoidaan. Lenin yritti 11.–12. helmikuuta estää ilmoituksen levittämisen, mutta silti Suomesta poistui kokonaisia yksiköitä.<sup>29</sup>

Leninin keskeytettyä rauhanneuvottelut Saksa aloitti 18. helmikuuta uudelleen sotatoimet, ja myös Suomessa olleiden venäläisjoukkojen oli kokonaisuudessaan vielä valmistauduttava taisteluun. 42. Armeijakunta sai jo 17. helmikuuta Pohjoisen Rintaman käskyn valmistella puolustus suunnitelman toimeenpanoa Suomen alueella. Sen perusteella Nadežnyi vaati 20. helmikuuta Länsi-Suomen joukkojen ja Viaporin puolustusalueen joukkojen vetämistä Lappeenrannan–Säkkijärven linjalle. Hän yritti selvittää Pietarista, keneltä hän saisi operatiiviset ohjeet, aluekomitean sotaosastolta vai Pietarin ylipäälliköltä. Glazunov katsoi, että taistelua oli johdettava Suomesta. Pietarissa asti ylipäällikkö ei voinut olla. Aluekomitea asetti 20. helmikuuta Svetšnikovin *Suomessa olevien vapaaehtoisten osastojen ja Suomen punakaartin komentajaksi*. Nyt hänen toimivaltansa ulottui ensimmäistä kertaa myös itäiseen Suomeen, mutta vain vapaaehtoisten osalta.<sup>30</sup>

Saksalaisten uusi hyökkäys pakotti neuvostohallituksen luopumaan kaksilinjaisesta yleispolitiikastaan. Lenin vakuutti 18. helmikuuta bolševikkipuolueen keskuskomitean istunnossa, että ainoa mahdollisuus olisi pyrkiä nopeasti rauhaan. Tämä merkitsisi Suomen, Liivinmaan ja Viron luovuttamista, mutta ei vallankumouksen epäonnistumista. »Olemme tehneet voitavamme, auttaneet Suomen vallankumousta, mutta nyt emme voi. – – Meidän sotilaistamme ei ole mihinkään.» Leninin kanta voitti tässäkin tilanteessa, ja kansankomissaarien neuvosto päätti 19. helmikuuta suostua rauhaan. Saksalaisten hyökkäyksen lä-



hesteessä Venäjän pääkaupunkia perustettiin 21. helmikuuta Pietarin sotilaspiiriin uusi poikkeustilaesikunta. Tämän esikunnan puoleen Suomen punakaarti ja Svetšnikov tämän jälkeen kääntyivät avunpyyntöineen.<sup>31</sup>

### **Brest-Litovskin rauhan jälkeen**

Edettyään pitkälle Venäjän alueelle ja mm. pitkälle Baltian maakuntiin Saksa esitti 21. helmikuuta uudet ehdot. Niihin sisältyi vaatimus, että venäläiset joukot ja punakaarti oli vedettävä pois Suomesta ja Ukrainasta. Nämä ehdot tulivat tietoon Venäjällä 23. helmikuuta. Tämäkin karvas kalkki oli nyt nieltävä. Toimeenpaneva komitea ja Kansankomissaarien neuvosto päättivät yhteisistunnossa hyväksyä Saksan uudet rauhanehdot.<sup>32</sup> Brestin rauhansopimus 3. maaliskuuta antoi Kansankomissaarien neuvostolle miettimisaikaa ja tilaisuuden puolustuksen uudelleenjärjestelyyn. Suomen suunta oli rauhanteon jälkeenkin avoin sotatoimien alue, josta saksalaisten yllättävää iskua pelättiin. Neuvostohallitus puolusteli vetäytymistä sillä, että siitä ei ollut Suomessa tapahtuneelle taistelulle haittaa. Leninin sanojen mukaan »joukot tiedettiin kelvottomiksi». Venäläisten sotilaiden tulisi liittyä vapaaehtoisina Punnaisten neuvosto-osastojen riveihin.<sup>33</sup>

Heti Brest-Litovskin rauhanteon jälkeen yleisesikuntapäällikkö Bontš-Brujevitš antoi Nadežnyin tehtäväksi estää saksalaisten eteneminen Venäjälle Suomesta käsin. Tästä tuli Karjalan rajonin päällikkö. Toimintasuunnitelman mukaan alueen joukkojen oli asetettava linjalle Viipuri–Heinjoki–Vuosalmi (Vuoksea pitkin) Laatokkaan saakka. Edessä oleva osasto tulisi pitää linjalla Säkkijärvi–Lappeenranta. Poliittisista syistä ohjetta täydennettiin jo 8. maaliskuuta siten, että Pietaria oli puolustettava Suomen ja Venäjän raja-alueella. Tässä oli käytettävä etujoukkona Karjalassa toimivia Suomen punakaartin osastoja. Myös Viipurin linnoitus olisi annettava punakaartille.<sup>34</sup>

Saksalaisten painostus johti tässä vaiheessa jopa siihen, että Raudussa olevat venäläiset joukot saivat kehotuksen pyrkiä aselepoon valko-suomalaisien kanssa. Korkein sotaneuvosto käski 6. maaliskuuta saksalaisen »kenraali Hoffmanin vaatimuksesta» Raasulin osastoa lähettämään neuvottelijoita valkoisten luo taistelujen lopettamiseksi Suomes-

sa. Taistelujen kiivauden takia mitään ei ehtinyt tässä suhteessa tapahtua, ja parin päivän kuluttua (8. maaliskuuta) sotaneuvosto jo kielsi neuvotteluihin ryhtymisen.<sup>35</sup>

Venäläisiä oli maaliskuun alun jälkeen Suomen rintamilla – Raudun suuntaa lukuun ottamatta – jatkuvasti vain tuhatkunta miestä. Raudussa heitä oli varsinaisella taistelualueella suunnilleen saman verran.<sup>36</sup> Pietarin sotilaspiirin ongelmia kuvasti 1. Uralin partisaanikärkiosaston kokous 20. maaliskuuta Suomen-rautatien Poluostrovon rautatieasemalla. Osasto päätti (äänin 190–30) olla lähtemättä, koska Suomessa voisi vastassa olla saksalaisia, joita vastaan sota oli lopetettu. Näin loukattaisiin rauhannehtoja. Lisäksi selitettiin, että Uralin osasto oli pieni eikä siitä siis olisi apua Suomen punaisille, ja Suomen sisäistä asioista tässä oli kyse. Jeremejevin reaktio oli komendantille annettu tehtävä: »Pankaa käskyyn alistuvat vallankumoukselliseen kuriin ja lähettäkää Rautuun toveri Prigorovskin käyttöön. Loput riisukaa aseista ja arestiin lähetettäväksi suoraan Uralille.»<sup>37</sup>

Venäläiset taistelivat edelleen – kuten jo tammikuusta lähtien – »internationalistisen solidaarisuuden» nimissä. Suomen valkoisessa armeijassa on nähtävissä käsitys, jonka mukaan taisteluihin osallistuvat venäläiset sotilaat olivat »lain ulkopuolella», mikä taas saattoi johtaa kuolemaan ilman oikeudenkäyntiä.<sup>38</sup>

Venäjän armeijan osastojen Suomessa käymistä sotatoimista aikoi- naan koottujen arkistojen mukaan »taistelua suomalaisia porvarillisia valkokaarteja vastaan» kesti noin kuukauden, tammikuun lopusta helmikuun loppuun 1918. 42. Armeijakunnan komentajan viimeinen sotatiedonanto on päivätty 22. helmikuuta 1918. Venäjän kannalta sodankäyntiin osallistumisessa ei ollut tulkintavaikeuksia; niin kauan kuin punainen hallitus oli vallassa. Valkoiset olivat heidän terminologiassaan vastavallankumouksellisia. Vähitellen syntyi kyllä epäilyjä. Itämeren laivaston johtava komitea Tsentrobalt ehdotti 22. helmikuuta neuvostohallitukselle, että laivaston tilanteesta tulisi ryhtyä neuvottelemaan Suomen »voimassa olevan hallituksen» kanssa. Tässä vaiheessa neuvostohallitus vielä selvitti tilanteen viemällä Tsentrobaltilta laivaston johtovallan. Brest-Litovskin rauhansopimus Saksan ja Venäjän välillä pakotti Venäjän – muodollisesti – lopettamaan sotatoimet Suomessa.<sup>39</sup> Rauhantunnustelut Suomen ja Venäjän välillä alkoivat Saksan välityksellä elokuussa 1918, ja rauhansopimus solmittiin lokakuussa 1920.

## Lähdeviitteet

- <sup>1</sup> Tuomo Polvinen; Venäjän vallankumous ja Suomi I (1967) s. 155–160, 186–188.
- <sup>2</sup> Venäjän valtionarkisto F.130 opis 1 delo 11.
- <sup>3</sup> Polvinen 1967. 1 s. 141–142, 198–199.
- <sup>4</sup> Lenin, Teokset 26 s. 427–435, 36 s. 450–453 (11/24.1.). Stalin 1953 Works 4 s. 28.
- <sup>5</sup> Dokumenty vnešnej politiki SSSR I s. 93–94 (edustajakokous 28.1.). Stalin, Works 4 s. 38, 68–71 (Pravdassa 3.–4.4. 1918). Vrt. esim. Stalin, Works 4 s. 165 (Pravdassa 6. ja 9.11.1918).
- <sup>6</sup> Stalin, Works 4 s. 23–25. Samasta asiasta Stalin kirjoitti myös Pravdassa 6.–9.11.1918 ja Izvestiassa 9.2.1919, vrt. Stalin, Works 4 s. 165, 233–237.
- <sup>7</sup> Lappalainen, Punakaartin sota (1981) 1 s. 23–24. RGVA (Venäjän sota-arkisto) F.1 opis 2 delo 2 s. 6. RGAVMF (Venäjän sotalaivaston keskusarkisto) F.r 2094 opis 1 delo 16, sotaosaston käsky 29.12./11.1. Venäjän valtionarkisto F.130 opis 1 delo 11 (5.1.).
- <sup>8</sup> Rinta-Tassi teoksessa Lenin ja Suomi II (1989) s. 146. Lenin, Voennaja perepiska s. 26 (7./20.1. Mehonošinille), AVP (Venäjän ulkopoliittikan arkisto) F.135 opis 2 delo 13 s. 1.
- <sup>9</sup> Manninen, Venäläisten joukkojen johto Suomessa 1918 (1991) s. 103–104, 126. RGVIA (Venäjän sotahistoriallinen valtionarkisto) F. 2262 opis 1 delo 46 s. 18 (Viipurin varustukset). Venäläisten maavoimat Suomessa koottu lähteistä RGVIA F. 2262 opis 1 del 151, 173, 285, 524, 525. VenSA (venäläiset sotilasasiakirjat) osat 3209, 3895, 10587, 11954, 13985. Tanskanen 1978 s. 16–17.
- <sup>10</sup> RGVIA D.2262 opis 1 delo 531, raportit 19.1., 28.1. ja 19.2. Revoljutsionnoe dviženie v Ruskoj armii 27.2.–24.10.1917 goda (Moskva 1968), s. 272.
- <sup>11</sup> Manninen (1991) s. 105. KA, VenSA 1234, Nadežnyi 23.1. RGVIA F. 2421 opis 2 delo 139, armeijakunnan komentaja 9./22.1. ja Svetšnikov 23.1.1918. VROSyA (syyttäjistön arkisto) El 10, Viipurin täysistunnon julistus 10/23.1. RGVIA F. 2262 opis 8 delo 28 s. 113–134, armeijakomitean käskyt 8.–9.1.
- <sup>12</sup> Lenin, Teokset 26 s. 480. Stalin, Works 4 s. 30 (Pravdassa 13./26.1.1918), 165 (Pravdassa 6. ja 9.11.1918).
- <sup>13</sup> RGVA F.1 opis 2 delo 2 s. 6a.
- <sup>14</sup> RGAVMF F.r 2094 opis 1 delo 14 s. 22–23. RGVIA F. 2262 opis 8 delo 41, Podvoijksi 26.1. klo 17.40 42.AK:n komitealle. Manninen 1991 s. 105–106.
- <sup>15</sup> Manninen 1991 s. 107. RGAVMF F.r 2094 opis 1 delo 14 s.12, Glazunov 14/27.1. klo 1:45. VROSyA El 10, Viaporin linnoitustykistövaraston ilmoitus 18./31.1.
- <sup>16</sup> VROSyA El 10, Aluekomitean, Tsentrobaltin ja Helsingin neuvoston julistus ja vallankumousoikeuden julistus 27.1. (julkaistu 29.1.). Myös Itämeren laivasto ilmoitti illalla 27.1. alaisilleen ryhtymisestä yhteistyöhön punakaartin kanssa (RGAVMF F. 92 opis 1 delo 65).
- <sup>17</sup> RGAVMF F.r 2094 opis 1 delo 6 s. 20–25 »dela revol. komiteta». VROSyA El 10, merikomennuskuntien päätös (julk. 19.1./1.2.). Ulkoministeriö 2Ae, Osaston laivastokäsky no 1 16./29.1.
- <sup>18</sup> Manninen 1991 s. 106, 127, VOSR hronika sobytij s. 57. RGVIA F. 2262 opis 1 delo 865 (keskustelu Smilga–Zaonegin 29.1.), opis 8 delo 28 s. 227, 267, 306. – Punaisten kannalta venäläisten aktiivisuus oli kuitenkin odotettua pienempää. Epäluuloa ja pettymystä kuvastaa punakaartin sodan alkuvaiheen operatiivisen päällikön, luutnantti Ali Aaltosen toteamus 30. tammikuuta: »Jos niin on kuten vakuutetaan että Viipurin venäläinen sotaväki toimii tavalliseen tapaan.» Aaltonen halusi selvittääväksi, »kuinka paljon mitenkä varustettuja missä sijaitsevat ja mihin asti menevää venäläistä sotaväkeä saadaan puolellemme ettei siinä suhteessa rakenneta kuviteluille mitkä tuovat pettymyksen».
- <sup>19</sup> Manninen 1991 s. 106–107, Svetšnikov s. 86. RGVIA F.13128 opis 1 delo 649, Viipurin linnoituksen käsky 16./29.1.
- <sup>20</sup> Manninen 1991 s. 107, 114. RGVA F.1 opis 2 delo 2 s.1, Nadežnyi 301. Nadežnyi kävi 31.1. Pietarissa Smolnassa (RGVA F. 1 opis 2 delo 2 s. 1).
- <sup>21</sup> RGAVMF F.r 2094 opis 1 delo 14 s. 82–83, Taimen raportit 6.2.
- <sup>22</sup> Manninen 1991 s. 107. RGAVMF F.r 2094 opis 1 delo 13 s. 1–3.

- <sup>23</sup> Manninen 1991 s. 107–108. RGVIA F. 2421 opis 2 delo 139, Vinogradov 18./31.1. aluekomitealle. RGAVMF F. 2094 opis 1 delo 6 s. 112–113.
- <sup>24</sup> Manninen 1991 s. 110. VROSyA El 15, aluekomitean sotaosaston päiväkäskyt. KA, Punainen rautatiehallinto Hf 1–20, Hg 1–28, venäläisten sotilaiden vapaaliput. Tanskanen 1978 s. 23.
- <sup>25</sup> RGVA F.25888 opis 3 delo 11 s. 5–7, F.1 opis 2 delo 2 s. 22. RGVIA F. 2262 opis 1 delo 865 s. 417. VOSR hronika sobytij s. 110.
- <sup>26</sup> Itämeren laivaston ensi suunnitelmassa oli koota 1000 kiväärimiehen »terroristiosasto» (RGAVMF F. 92 opis 1 delo 65 s. 485). Viaporin maalinnoituksen 114. jalkaväkirykmentin partisaaniosasto lähti 8.2. mukanaan ulkoasiainkomissaari (Trotskin sihteeri) Igor M. Poznanski »valtaamaan Haapamäkeä» (RGAVMF F. 2094 opis 1 delo 14 s. 64). VOSR hronika sobytij s. 163. UM 2AaVII, matruusien palkkatositteita ajalta 9.–18.2. VROSyA Ca10a (kirje 19.2. kansanvapauden turvaamisjaostolle).
- <sup>27</sup> Manninen 1991 s. 109, 116–118. RGVIA F. 2262 opis 1 delo 528, 42.AK:n tilanneilmoitukset 24.1. (6.2.), 19.–21.1. (1.–3.2.), 30.1. (12.2.), opis 3 delo 10 s. 22–23, opis 8 delo 37 s. 81–91 (Svetšnikovin ilmoitukset 25.–27.1.), s. 194 (raportti 22.2.), F. 2359 opis 1 delo 932 s. 5–7 (15./28.12.1917), F. 2421 opis 2 delo 138, Länsi-Suomen joukkojen päiväkäskyt 18.–19.1.(31.1.–1.2.). RGAVMF F. 92 opis 1 delo 65 s. 96, 111, 153. KA Punainen rautatiehallitus Hg3 (kuljetukset, erit. 6.2.).
- <sup>28</sup> Venäjän valtionarkisto F.130 opis 2 delo 1. AVP F.135 opis 1 delo 12 s. 15 (Trotski 31.1.). Lenin, Teokset 26 s. 465–467, 497. VOSR hronika sobytij s. 101, 121, 122.
- <sup>29</sup> Ohto Manninen, Venäjä Suomen sodassa (teoksessa Itsenäistymisen vuodet 1917–1920, 2, 1993), s. 59.
- <sup>30</sup> Manninen 1991 s. 118. RGVIA F. 2262 opis 1 delo 865 s. 466.
- <sup>31</sup> Lenin, Teokset 26 s. 509–510, 27 s. 506–510. TsGAVMF F. 92 opis 1 delo 65 s. 320, Krylenko 19.2. RGVIA F. 2262 opis 1 delo 865 s. 474, Krylenko 21.2. VOSR hronika sobytij s. 299, 310, 335, 337–338, Lenin, Teokset 27 s. 12–15. Stalin, Works 4 s. 41 (21.2.). TsGASA F.3 opis 1 delo 86 s.1. VROSyA El 10, Svetšnikov 14.3. poikkeustilalesikunnalle.
- <sup>32</sup> 102. VOSR hronika sobytij s. 324, 352, 355. SKV 1, ptk. 23.2. VROSyA Ca10, yleisesik. ptk. 23.2. Taimi 1954 s. 242. 104. TsGASA F.34208 opis 1 del 1–2. DVP s. 112–113.
- <sup>33</sup> Lenin, Teokset 27 s. 66, 89. Leninin Suomea koskevat kirjoitukset s. 228–229. Manninen 1991 s. 111. – Glazunov sähköitti Podvojskille tuhtuneena, että eräät ainekset olivat sotajoukkojen lakkauttamisen vuoksi ryhtyneet täydelliseen anarkiaan. Anarkistit väittivät, että Suomen punakaarti – mahdollisesti tosin tarkoitettiin sotaosaston muodostamia »neuvosto-osastoja» – oli määrätty sortamaan työväkeä ja talonpoikia. Uskollisia joukkojakin aluekomitealla vielä oli, mutta avuksi tarvittaisiin 2–3 panssarijuna (VROSyA El 10). Sähköttä ei voi ajoittaa; se liittyy joko ajankohtaan 11.2. tai 2.3.
- <sup>34</sup> Manninen 1991 s. 103, 119. RGVIA F.2262 opis 1 delo 526 s. 78, Korkein sotaneuvosto 8.3. Vrt. SA Päämajan ark. 23 s. 6280, Glazunov 15.3. Rjabininille ja TsGASA F.1 opis 4 delo 37 s. 8, Nadežnyin muistio 10.3.
- <sup>35</sup> Manninen 1991 s. 128. TsGASA F.25888 opis 3 delo 36 s. 6–7.
- <sup>36</sup> Polvinen 1967. 1 s. 289. Baltijskie morjaki s. 158–160, Artamonovin raportti 15.5.1918.
- <sup>37</sup> RGASPI f. 131 (Jeremejev, Konstantin Stepanovič) opis 1 delo 14.
- <sup>38</sup> Ohto Manninen, Rauhanhantoa ja väkivaltaa (teoksessa Itsenäistymisen vuodet 1917–1920, 2, 1993), s. 460.
- <sup>39</sup> RGVIA F.2262 opis 1 delo 865. RGVA F.25888 opis 3 delo 12 s. 1–4.

## Russia's War against Counter-Revolutionary White Guards

### Summary

Even before the revolution staged by the Finnish Reds, the Russians regarded their war against Finland as a fight »against a counter-revolution«, and this view became even more widely adopted after the Reds had established a government of their own, which was then recognized by the Soviets. All this time Russia was in a war against a legitimate and democratic government that held power in Finland and refused to succumb to the revolution. Yet the Red revolution led to a situation where martial law could not be imposed in Finland until May when the parliament could resume its session after a long interval.

In the morning of January 30<sup>th</sup>, People's Commissar for Military Affairs Podvoiski ordered the 42<sup>nd</sup> Army Corps to assume defensive disposition against the White Guards using all of its assets and resources; in other words, its full military strength could be brought to bear. The same day Lenin directed that more weapons be sent to Finland. A declaration of war was unnecessary since the Soviets had recognized the new Finnish revolutionary government and saw these measures as a fight against counter-revolutionary forces. In a telegram that People's Commissar for Foreign Affairs Trotsky sent to the Finnish government on January 31<sup>st</sup> he expressed his utter joy in Finland taking the road toward socialism and proclaimed that the new bonds of solidarity among proletarians now connected a free Finland and a free Russia. Lenin also

believed that the revolutionary Finland would in future become an integral part of the emerging union of Soviet republics.

A new attack mounted by the Germans forced the Soviet government to dispense with its dual politics. In the meeting of the Central Committee of the Bolshevik Party on February 18<sup>th</sup>, Lenin underlined that the only option that remained was to strive for peace at the earliest opportunity. This meant letting go of Finland, Livonia, and Estonia, but it did not spell the death of the revolution. »We have done what we can, we have helped Finland's revolutionaries, but now we are powerless. – Our soldiers are no good.»

Archival information on military actions conducted by Russian army units in Finland shows that »fighting against the White Guards of the Finnish bourgeoisie» lasted approximately one month from late January to late February 1918. The last war dispatch of the commander of the 42<sup>nd</sup> Army Corps is dated on February 22<sup>nd</sup>. Russians found no difficulty justifying their involvement in the war as long as the Red government held power since in their parlance the Whites were eponymous to counter-revolutionaries. The peace treaty of Brest-Litovsk between Germany and Russia forced the latter to – formally – cease hostilities in Finland.

The participation of Russian troops in war in Finland took various forms depending on the current phase of the conflict. Soviet-Russian units initially retained their organizational structure and command in the fight against the forces of the Finnish government. After the peace treaty of Brest-Litovsk; i.e., from early May onwards, Russian units in their regulatory composition were active only in Eastern Finland, and elsewhere Russians were encountered as volunteers in the ranks of the Red Guards.

(s. 1970), filosofian tohtori, Itä-Suomen yliopiston Viron historian dosentti, Maanpuolustuskorkeakoulun sotahistorian dosentti. Väitellyt vuonna 2000 aiheenaan Viron suojeluskunnat vuosina 1917–1924. Julkaissut muun muassa jalkaväenkenraali A. E. Martolan elämäkerran (2008) ja Upseeriliiton 90-vuotishistorian (2008).

## Oulun taistelu 1918 – haparoivaa sotataittoa

### Oulun taistelu

Suomen vapaussodassa valkoisen armeijan strategian perustana oli sodan alusta lähtien vakinaisten joukkojen muodostaminen ja kouluttaminen Etelä-Suomen valtaamiseksi, sillä aikaa kun suojeluskuntajoukot pitäisivät hallussaan jo muodostuneita rintamalinjoja.<sup>1</sup> Alku onnistuikin suunnitelmien mukaan. Tammikuun lopulla Karjalan pohjoisosan ja Etelä-Pohjanmaan venäläisjoukot oli riisuttu aseista ja valkoiset saivat tukialueen. Pohjanmaan kautta voitiin myös helposti pitää yhteyksiä Ruotsiin ja Saksaan. Helmikuun alussa oli muodostunut rintamalinja, joka ulottui Ahlaisista Vuoksen suun tasalle, mutta linja ei ollut yhtenäinen. Valkoisten selustaan oli jäänyt punaisten tukikohtia, kuten Oulu, Tornio ja Kuopio.<sup>2</sup>

Oulun taistelu on yksi merkki vapaussodan sotataidosta. Mannerheimin ohella ylin sodanjohto oli vielä täysin »ryssän upseerien» varassa. Ylipäällikön päämajoitismestarina oli 18. helmikuuta–6. toukuuta aliratsumestari/eversti Johannes (Hannes) Ignatius. Hän oli opiskellut Nikolain yleisesikunta-akatemiassa vuosina 1896–1899 ja palvellut sen jälkeen Suomen rakuunarykmentissä. Rykmentin lakkautuksen jälkeen hän erosi aktiivipalveluksesta ja siirtyi reserviin. Ignatius oli kantava voima niin sanotussa Sotilaskomiteassa vuosina 1914–1918. Suomen armeijan palvelukseen hän siirtyi helmikuussa 1918. Ennen nimitystään päämajoitismestariksi Ignatius johti vain yhtä sotatointa,



Ylipäällikkö Gustaf Mannerheim.

Gustaf Mannerheim, the Commander-in-Chief.

Oulun valtausta. Komennus ihmetytti monia korkea-arvoisia upseereja, kuten Paul von Gerichä, joka huomautti, ettei Ignatius ollut nähnyt aikaisemmin sotaa edes kiikareilla. Arvostelu osui sikäli oikeaan, että Oulun operaatio oli todellakin Ignatiuksen ensimmäinen rintamakomentajan tehtävä.<sup>3</sup>

Valkoisten Oulun operaation ensimmäinen johtaja oli eversti Alexander Tunzelman von Adlerflug. Oulussa oli noin 1100 miehen vahvuinen venäläisvaruskunta ja punaisia lähes saman verran. Venäläisjoukot eivät olleet varmoja siitä, mitä heidän pitäisi tehdä. Valtaosa tyytyi seuraamaan passiivisesti tilannetta. Valkoisten voimat olivat huomattavasti pienemmät, muutamia satoja suoje-

luskuntalaisia, joten Tunzelman von Adlerflugin retkikunta oli enemmän kuin tarpeen. Tunzelman von Adlerflug kävi punaisten kanssa neuvotteluja, jotka ylipäällikön mielestä olivat turhia. Valkoisten epärointi pantiin merkille myös punaisten puolella. Mannerheimin mielestä ainoa neuvottelutarjous oli ehdoton antautuminen. Hän oli tyytymätön Tunzelman von Adlerflugiin. Hänet Ignatius korvasi.<sup>4</sup>

Ignatius hylkäsi Tunzelman von Adlerflugin alkuperäisen suunnitelman, jonka mukaan Ouluun hyökättäisiin saarrostaen. Ignatius piti tärkeimpänä kohteena venäläisten hallussaan pitämää kasarmialuetta. Osasto, johon kuului kaksi tykkiä ja konekiväärikomppania, lähti tulitamaan kasarmeja everstiluutnantti Nenosen johdolla. Varsinainen hyökkäysjoukko oli kohonnut jo 1600 miehen vahvuiseksi ja se jaettiin neljään osastoon. Kahden osaston oli määrä hyökätä itäpuolelta ja kahden länsipuolelta. Järjestelyihin jäi niukasti aikaa, koska suunnitelma tehtiin viime hetkellä, aamulla 3. helmikuuta. Joukot lähtivät liikkeelle



aamulla kello 8.00. Nenosen tykit eivät hyökkäystä juuri voineet auttaa, koska ne oli suunnattu venäläisten kasarmeille. Tykit ampuivat 21 laukausta. On vaikea arvioida, pysyivätkö venäläisjoukot sivussa taisteluista tulituksen takia vai siitä huolimatta. Ignatius ilmeisesti havaitsi tykkien ampuvan väärää kohdetta, koska hän myönsi muutama vuosi sodan jälkeen, että viestintäyhteydet tai paremminkin niiden puute aiheuttivat ongelmia. Eversti Nenosen osaston tykeiltä puuttuivat suuntausvälineet, suuntakehät ja tulenjohtajan viestivälineet. Epäsuora suuntaus ei siten tullut kuuloonkaan. Vaikeuksista huolimatta Nenosen tehtävän katsottiin onnistuneen: »Osasto oli sitonut vastaansa huomattavia vihollisvoimia ja siten helpottanut rynnäkköä kaupunkiin.» Valkoisten joukkojen toiminta hajaantui hallitsemattomaksi taisteluksi. Ignatius joutui lähettämään kaikki reservinsä taisteluun. Punaisille kohtalokasta oli venäläisjoukkojen passiivisuus sekä konekiväärien puuttuminen. Valkoisilla oli siis selkeä ylivoima, ja 4. helmikuuta Oulussa järjestettiin voitonparaati.<sup>5</sup>

Ignatius siis hoiti hänelle annetun tehtävän, mutta tappiot olivat niin suuret (33 kaatunutta ja saman verran vaikeasti haavoittuneita), että kantelujen jälkeen asiaa tutki erityinen lautakunta. Valitukset koskivat muun muassa valmistautumattomuutta taisteluun, ohjeiden ja karttojen puutetta, esikunnan ja joukkojen välisten yhteyksien heikkoutta sekä puutteita tiedustelussa, majoituksessa ja muonituksessa. Tutkintolautakunta totesi puutteita Ignatiuksen toiminnassa ja toivoi, ettei hänelle enää annettaisi mitään vastuunalaisia tehtäviä sodan aikana. Mannerheimin luottamus Ignatiukseen oli kuitenkin edelleen vah-



Tunzelman von Adlerflugin Oulun valtausoperaation johdossa korvannut aliratsumestari (sittemmin kenraali) Hannes Ignatius.

Lieutenant (Cavalry) (later general) Hannes Ignatius replaced Tunzelman von Adlerflug as the commander in the battle that ended with the capture of Oulu.

va. Se havaittiin muun muassa nopeasti tapahtuneiden ylennysten kautta, mutta rintamakomentajana häntä ei enää nähty. Ignatiuksen elämäkerrassa todetaan, että hän osoitti jonkinasteista johtamiskyvyn puutetta Oulun tehtävän suorittamisessa. Vaikka saarrosta olikin jollain tavalla mukana, käytännössä hyökkäys suoritettiin leveässä rintamassa. Ilmeisesti Ignatiuksella oli mielessään 1800-luvun hyökkäysrivistöt, jollaisiin hän oli tottunut Suomen vanhassa väessä. Ignatius ja itäpuolella hyökkäystä johtaneen osaston komentaja, jääkärikapteeni Lauri Tiainen joutuivat sanaharkkaan. Tiainen olisi halunnut ketjun olevan harvempi, kuten Saksassa oli opetettu. Tiaisen oli kuitenkin toltava ja ketjua tihennettiin. Tiedustelun laiminlyönti ja karttojen puute estivät mahdollisuuden voittoon suhteellisen pienin tappion. Oulun valtauksen yhteydessä tapahtuneita virheitä selittää osittain se, että kyseessä oli vapaussodan ensimmäinen taistelu.<sup>6</sup>

Punaiset arvioivat Oulun tappion johtuneen sotilaallisesta valmistautumattomuudesta sekä johdon epäröinnistä. Punaiset olivat käytännössä jakaantuneet maltillisiin ja radikaaleihin. Edellinen pyrki tulokseen neuvottelulla ja sovittelemalla. He tekivät kaikkensa lykätäkseen taistelua. Samalla rikottiin Karl Marxin opetusta, jonka mukaan puolustus on kapinan surma. Punakaartin olisi pitänyt hyökätä ja ottaa aloite käsiinsä, eikä jäädä aseisiin vaikeasti puolustettavaan Ouluun. »Lahtarit» olisi ollut sotilaallisesti viisaampaa kohdata esimerkiksi Haukiputaalla tai Siikajoella. Sitä vastoin Oulun suojeluskunnan toiminta oli huomattavasti johdonmukaisempaa. Alivoimasta huolimatta suojeluskunta yritti ottaa aloitteen; sen epäonnistuttua linnoitaututtiin keskelle kaupunkia voittamaan aikaa ja odottamaan apuvoimia. Suojeluskunnan pysyminen kaupungissa vaikeutti ratkaisevasti punakaartin toimintaa etelästä tulevaa valkoisten joukkoa vastaan.<sup>7</sup>

Ouluun verrattuna aikaisemmin tapahtunut Etelä- ja Keski-Pohjanmaan venäläisvaruskuntien aseistariisuminen oli tapahtunut suhteellisen vaivattomasti ja pienillä tappioilla. Neljässä päivässä valkoiset valtasivat verrattain laajan alueen ja tekivät vaarattomiksi tuhansia venäläis-sotilaita omien tappioiden jäädessä 14 kaatuneeseen. Saavutuksen sotilaallinen arvo oli ehkä vain teoreettinen, mutta kaluston kannalta kyseessä oli suuri voitto. Valkoiset saivat 8000 kivääriä, 34 konekivääriä, neljä kranaatinheitintä, 37 tykkiä sekä suuret varastot ampumatarvikkeita. Materiaaliset perusedellytykset sodan jatkamiselle olivat siis olemassa.<sup>8</sup>

Teoksessaan *Suomen Vapaussodan historia* J. O. Hannula totesi hienovaraisesti, että Oulun hyökkäyksen taktillisessa suorituksessa oli joitakin puutteita. Toisaalta Oulussa valkoisten kouluttamattomat joukot joutuivat ensimmäisen kerran hyökkäystaisteluun hankalissa oloissa. Katutaistelut ovat aina vaativia harjaantuneillekin joukoille.<sup>9</sup> Valkoisten onneksi venäläisotilaat pysyivät kasarmeissaan. Venäläinen sotaväki oli Oulun ainoa voimatekijä, ja sillä olisi halutessaan ollut mahdollisuus kehittää tapahtumia oman tahtonsa mukaisesti. Eristäytyneisyys Pohjois-Suomessa, halu päästä mahdollisimman nopeasti takaisin Venäjälle ja vallankumouksen aatteet olivat murentaneet sotilaiden moraalin. Upseeriston korvaaminen erilaisilla neuvostoilla takasi sen, että johtamistoiminta oli haparoivaa ja usein mahdotonta.<sup>10</sup>

### Johtamisen aakkoset

Sotataidon kannalta vapaussodan taistelut jouduttiin käymään erikoisoloissa, joille joukkojen vähäinen koulutus ja niiden puutteelliset varusteet sekä kehittymätön organisaatio ja talviolot olivat luonteenomaisia. Ulkomaalaiset näkivät yleensä puutteet selkeimmin. Esimerkiksi ruotsalainen eversti Ernst Linder totesi nähdessään Seinäjoella ratsuväen harjoituksia, että ne eivät täyttäneet alhaisimpiakaan vaatimuksia. Varusteista samoin ruotsalainen eversti Harald Hjalmarson totesi ainakin omien joukkojensa osalta, että ne olivat tavattoman puutteelliset. Vaikka venäläismallisia kiväärejä oli kaikille, aseet olivat huonossa kunnossa. Sotilaidensa vaatetustasoa Hjalmarson kuvasi nukka- vieruksi.<sup>11</sup>

Valkoisten joukkojen taktinen koulutus oli täysin olematonta. Sodan kynnyksellä ja sen alkaessa valkoisella armeijalla oli muutamia sotakouluja. Niistä ensimmäinen toimi Vimpelissä ja toinen Vöyrissä. Näillä kouluilla oli omat merkittävät ansionsa valkoisen armeijan johtajakoulutuksessa, mutta sotataidon kannalta niiden merkitys oli vähäinen jo pelkästään kurssien lyhyiden takia. Vimpelin sotakoulussa opittiin lähinnä johtajakoulutuksen aakkoset. Opetusta annettiin kouluttamisessa, minkä jälkeen opiskelijat kykenisivät toimimaan suojeluskuntien harjoittajina ja opettajina. Poliittisen tilanteen takia opetuksessa pyrittiin ottamaan huomioon myös johtamistaidot taistelutehtävissä. Kou-



Taistelun jälkiä Oulun keskustassa.

Scars of war in the center of Oulu.

lutustason yhtenäistäminen oli välttämätöntä. Vimpelissä jossain mielessä ongelmallista yhtenäistämisen kannalta oli, että koulun johtajana toimi kenraalimajuri Paul von Gerich, joka oli palvellut Venäjällä. Varsinaisen koulutushenkilökunnan muodostivat puolestaan jääkäriupseerit, kuten Aarne Sihvo.<sup>12</sup>

Vimpelin sotakoulun aloitti noin 200 miestä, joista valtaosa oli ylioppilaita. Heidät jaettiin kahteen komppaniaan. Opetus oli täsmälleen samanlaista kuin jääkäreillä Saksassa. Teorettinen opetus kattoi taktiikan alkeet ryhmänjohtajille ja joukkueenjohtajille. Lisäksi opiskeltiin muun muassa aseoppia, topografiaa ja linnoitusoppia. Vimpelin kurssi kesti vain muutamia viikkoja, joten opetus ei voinut olla kovin kattavaa. Omaa kieltään kertoo sekin, että koulun käyneistä kaatui vapausodassa lähes 20 prosenttia. Synnä tappioihin oli se, että kurssin lyhydestä huolimatta oppilaat joutuivat johtamaan joukkoja, joilla ei ollut minkäänlaista sotilaskoulutusta. Näin ollen Vimpelissä koulutuksensa saaneet upseerit ja aliupseerit joutuivat olemaan taisteluissa mieskohteisina esimerkkeinä tuhoisin seurauksin.<sup>13</sup>

Monet tekijät vaikuttivat ratkaisevasti joukkojen toimintakykyyn sekä taistelutapaan. Valkoisten joukkojen taktillinen toiminta saikin

omalaatuisia piirteitä. Taktilliselle kelpoisuudelle oli väistämättä asetettava toisenlaiset vaatimukset kuin tavallisesti. Ennen rintamalinjojen vakiintumista sotatoimia johtivat joissakin paikoin piiripäälliköt, rintamapäälliköt tai retkikuntien johtajat. Tehtävää helpotti käytettävissä olevien joukkojen määrän kasvu, sillä helmikuussa 1918 senaatti antoi julistuksen vanhan asevelvollisuuslain voimaantulosta. Kaikki 21–40-vuotiaat lainkuuliaiset miehet määrättiin saapumaan kutsuntoihin. Osa sijoitettiin suojeluskuntiin ja osa vastaperustettuihin jääkärirykmentteihin.<sup>14</sup>

Ristiriidat valkoisen puolen sotilasjohdon välillä saivat ajoittain vakaviakin muotoja. Hämmästyttävän usein osapuolina olivat ylipäällikkö ja hänen alaisensa. Tosin Mannerheimkin joutui ajoittain antamaan periksi tai ainakin suostumaan kompromisseihin. Esimerkiksi niin sanotun jääkärikonfliktin yhteydessä Mannerheim joutui muun muassa korjaamaan suunnitelmaansa, joka olisi hajottanut jääkärit koko armeijaan. Jääkärijohto puolestaan vaati, että heidät oli pidettävä yhtenäisenä joukkona, joka kouluttaisi omat jääkäriosastonsa.<sup>15</sup> Jälkikäteen on selitetty, että jääkärit olisivat vastentahtoisesti mukautuneet päämajan alkuperäiseenkin organisaatiosuunnitelmaan, jos ylipäällikkö olisi sitä ehdottomasti vaatinut. Ajankohta oli liian vakava, jotta selkkauksen olisi annettu kehittyä luottamuskriisiksi. Mannerheimkin tunnusti jääkärien merkityksen lausumalla: »On muitakin kuin minä, jotka voivat johtaa sodan onnelliseen päätökseen, mutta ilman jääkäreitä ei sitä voi tehdä kukaan.»<sup>16</sup>

Jääkäriupseerien koulutus ei aina täysin vastannut sitä tehtävää, johon heidät oli määrätty. Silti he pystyivät kouluttamaan asevelvollisista kolme jääkäriprikaatia, jotka jakaantuivat kuudeksi jääkärirykmentiksi ja edelleen 18 jääkäripataljoonaksi. Nämä joukot saivat keskimääräistä paremman, noin puolitoista kuukautta kestäneen, koulutuksen kuin muut yksiköt. Koulutuksen tehoa lisäsi tiukka sotilaallinen kuri, jota suojeluskuntajoukoissa ei aina voitu soveltaa käyttöön.<sup>17</sup>

## **Lyötiin kämmenellä eikä nyrkillä**

Valkoisten ja punaisten joukkojen välillä ei ollut laadullisesti suuria eroja. Fyysisesti miehistöaineksen laatu oli lähes samanlainen, henki oli

molemmin puolin aluksi hyvä, koska kummankin puolen joukot taistelivat uskomansa asian puolesta. Valkoisellakin puolella punaisten vakauden syvyyttä arvostettiin jollain tavalla. W. H. Halsti kirjoitti 1930-luvulla: »Punaiset taistelivat kuin oikeat suomalaiset vakaumuksensa puolesta. Heidän vakaumuksensa oli väärä, mutta erehtyminen on inhimillistä. Sotilas ei voi muuta kuin antaa tunnustuksensa Tampereen ja Viipurin punaisille puolustajille.»<sup>18</sup>

Punaisella puolella aatteellinenkin vahvuus tosin kääntyi selkeään laskuun, koska heidän sotilasjohtajansa eivät olleet tilanteen tasalla. Yleisesikuntaupseereita punaisilla ei ollut muutamia venäläisiä lukuun ottamatta. Näiden kykyjä ei juuri arvostettu, mutta venäläiset yleisesikuntaupseerit arvioitiin silti taidoiltaan samanlaisiksi kuin valkoisen puolen upseeriston valtaosa. Samanaikaisesti valkoisten joukkojen koulutus eteni punaisten jäädessä vastaavasti jälkeen. Lisäksi valkoiset saivat kiinni punaisten etumatkaa teknisissä asioissa.<sup>19</sup> Punaiset itse totesivat kiinni punaisten etumatkaa teknisissä asioissa.<sup>19</sup> Punaiset itse totesivat venäläisjoukoista, että suhde heihin oli epävarma. Jopa eversti Svetšnikovia epäiltiin. Vaikka hän oli suhtautunut myötätuntoisesti punakaarteihin, ei ollut varmaa tietoa siitä, oliko hän bolševikki. Kielellisistä syistä venäläisiin ei voitu saada läheistä yhteyttä. Lisäksi suurin osa venäläissotilaista osoitti verrattain suurta välinpitämättömyyttä vallankumousta kohtaan.<sup>20</sup>

Pohdittaessa vapaussodan lopputulosta ja sotataidon tasoa voidaan päätyä muun muassa Helge Seppälän näkemykseen, jonka mukaan sodassa käytettiin ennestään tunnettuja periaatteita: aloite, yllätys ja voimien keskittyminen käyttöön. Martti Santavuori arvioi valkoisten voiton johdanneen sitkeästä aloitteen hallussapidosta, joka onnistui vain kyvykkään johdon avulla. Lisäksi voiton ratkaisi se, ettei punainen puoli ollut kehityskelpoinen, siltä puuttui tehokas organisaatio. Seppälän mielestä sota ratkesi käytännössä saksalaisten tekemään maihinnoussuun, joka murskasi punaisten vastarinnan. Vapaaehtoisena Suomen vapaussotaan osallistunut ruotsalainen eversti Linder arvioi saksalaisten merkitystä toteamalla, että ilman saksalaisia sota olisi kestänyt kauemmin, joten avulla oli suuri merkitys. Kuitenkin Mannerheimin suomalaiset joukot tekivät suurimman osan työstä.<sup>21</sup>

Arvioidessaan ensimmäisessä *Tiede ja Ase* -aikakauskirjan numerossa punaisten sodankäyntitaitoa Y. W. Sourander totesi, että punaisten organisaatiolla oli täydet mahdollisuudet suuriinkin saavutuksiin, mut-

ta esteenä olivat joukkojen johtamistavat. Lähes saman seikan havaitsivat myöhemmin Martti Santavuori ja Erik Heinrichs, joiden mukaan punaisilla oli tilaisuutensa voittoon vielä helmikuussa 1918. Joukkojen määrä ja suhteellisen hyvä aseistus puhuivat sen puolesta, että punaiset olisivat vielä pystyneet luomaan Etelä-Suomeen operatiivisen armeijan, mutta johdon heikkoudet riistivät kaikki onnistumisen mahdollisuudet.<sup>22</sup>

Hannes Ignatius puolestaan katsoi, että taktillisessa suhteessa vapaussodassa tehtiin useita virheitä, mutta ne johtuivat joukkojen harjaantumattomuudesta. Sotataidon tasoon liittyvä kysymys oli ammusten kulutus, joka oli kohtuutonta. Valkoiset ampuivat noin 40 miljoonaa patruunaa. Se ei ollut missään suhteessa punaisten kaatuneiden ja haavoittuneiden määrään. Holtiton ammunta oli kouluttamattomien joukkojen keino estää vastapuolta ryhtymästä hyökkäykseen. Ignatius paheksui vuonna 1921 sitä, että vapaussodan aikana rikottiin usein Napoleonin kuuluisaa periaatetta vastaan »hajaantua marssissa, yhtyä taistelussa». Liian usein valkoisten puolella tapahtui siten, että joukkoja heikennettiin lähettämällä osastoja eri suuntiin ja pääisku tuli siksi »lyötyä kämmenellä eikä nyrkillä», mitä oikeanlainen sotataito Ignatiuksen mielestä vaati.<sup>23</sup> Jääkäriupseereita arvioitaessa on huomattava, että heitä ei ollut päämajassa lainkaan ja keskijohdossakin vähän. Matti Lauerman tekemän yleistyksen mukaan jääkärien taktilliset virheet pohjautuivat pääosin vastustajan aliarviointiin. Virheiden hintana oli yleensä kohtuuttomiksi kasvaneet tappiot. Monessa tapauksessa jääkäri maksoi erehdyksensä hengellään, mutta laajakantoisia seurauksia niistä ei juuri koitunut.<sup>24</sup>

Lähes heti vapaussodan päätyttyä kenraalimajuri Ignatius kirjoitti *Sotilasaikakauslehdessä* arvioidessaan sodan kulkua, että valkoisten ja punaisten strategiassa oli suunnattomia eroja. Mannerheim antoi yleensä suurpiirteisiä käskyjä ja jätti ryhmäpäälliköille tietyn vapauden hoitaa tehtävä. Jo heti sodan jälkeen Ignatius ylisti Mannerheimin kykyjä: »Hän oli kylmästi harkitseva strategi, hän otti lukuun kaikki mahdollisuudet sekä myötäiset että vastaiset.» Yleensä mitä ylemmistä komentoportaista on kysymys, sitä yleispiirteisemmäksi käskyt käyvät. Tietenkin Mannerheimilla oli apulaisia, jotka auttoivat käskyjen laadinnassa, mutta loppujen lopuksi ylipäällikkö oli ainoa, joka tiesi käskyjensä lopulliset päämäärät.<sup>25</sup>



Sotilaallisesta näkökulmasta oli ymmärrettävää, että punaiset pyrkivät vetäytyessään tuhoamaan siltoja, teitä ja yleensäkin kaikkea liikenteeseen liittynyttä. Samoin elintarvikkeiden tuhoamista ja karjan tappamista saattoi perustella sotilassyin, mutta lähes nälänhädän kourissa olevien siviilien kannalta tekoja oli vaikea ymmärtää. Sotilaallisesti tarpeettomia olivat kartanoiden, kirkkojen ja pappiloiden hävitys. Materiaalisten tuhojen lisäksi pahoinpitelyt ja vankien tapot eivät saaneet valkoisilta ymmärrystä. Sotataidollisesti voidaan pohtia, olisivatko tuhot jääneet pienemmiksi, jos valkoiset olisivat pysytelleet tiiviimmin vetäytyvän vihollisen kannoilla. Usein saattoi kestää päiväkausia, ennen kuin valkoiset saapuivat paikkakunnalle, josta punaiset olivat jo lähteneet.<sup>26</sup> Punaisten aiheuttamat tuhot toimivat tehokkaana propagandana. Etenkin valkoisten joukkojen kokema puute ja nälkä voitiin selittää punaisten aiheuttamaksi. Näin valkoisten joukkojen käsittely helpottui ja kurinpitorangaistukset vähenivät.<sup>27</sup>

Jussi T. Lappalainen näki punaisten loppuvaiheen taisteluissa yhtäläisyyksiä ensimmäisen maailmansodan itärintaman tapahtumiin, tosin mittasuhteet olivat tietenkin täysin eri tasolla. Maailmansodan itärintamalla rintamat saattoivat murtua kymmenien kilometrien syvydeltä. Samoin Suomessa punaisten rintamat murenivat perusteellisesti ja kaartilaiset vetäytyivät yhtämittäisesti kymmeniä kilometrejä. Joukkoja oli rintamilla melko ohuesti ja niiden koulutus sekä varustus olivat vajavaiset. Vähänkin organisaatiokykyiselle armeijalle tämäkään tilanne ei olisi mahdoton, koska tällöin olisi mahdollista koota haluamaansa kohtaan paikallinen ylivoima. Suomen punakaartilaiset eivät onnistuneet tässä. Tasavahvoissa tilanteissa punaiset yleensä pystyivät pitämään puoliaan. Tilanteissa, joissa valkoiset saivat aikaan painostuksen usealta taholta yhtäikaa ja punaiset havaitsivat sen, tuloksena oli paniikki.<sup>28</sup>

## Lähdeviitteet

<sup>1</sup> Manninen, Ohto: Kansannoususta armeijaksi. Asevelvollisuuden toimeenpano ja siihen suhtautuminen valkoisessa Suomessa kevättalvella 1918. Historiallisia tutkimuksia 95. Helsinki 1974, s. 43–44. Artikkelin perustuu syksyllä 2008 Riihimäellä pidettyyn esitelmään »Vapaussodan sotataidosta». – Yleisemmin aiheesta myös Foertsch, Hermann: Nykyinen ja tuleva sotataito. Porvoo 1939; Hakala, Ilkka: I maailmansodan vaikutus sotataitoon. Sotakorkeakoulussa vuonna 1991 pidetyn luennon teksti; Seppälä, Helge: Itsenäisen Suomen puolustuspolitiikka ja strategia. Porvoo 1974; Visuri, Pekka: Turvallisuuspolitiikka ja strategia. Juva 1997.



- <sup>2</sup> Mikola, K. J.: Vapaussota. Teoksessa Oman maan puolustaminen. Porvoo 1964, s. 71.
- <sup>3</sup> Lappalainen, Matti: Hannes Ignatius. Helsinki 2005, s. 282, 286–288.
- <sup>4</sup> Ahto, Sampo: Sotaretkillä. Teoksessa Itsenäistymisen vuodet 1917–1920. Osa 2. (Helsinki 1993), s. 191–194; Kajava, K: Kun Pohjois-Pohjanmaan kohtalo ratkaistiin Oulussa. Teoksessa Punakaarti rintamalla. Luokkasodan muistoja. J. Leningrad 1929; Kajava 1929, s. 274.
- <sup>5</sup> Ahto 1993, s. 193–194, Ignatius, Hannes: Muutamia sotilaallisia näkökohtia vapaussodasta. Suomen Sotilaisaikakauslehti 1921, s. 84; Kajava 1929, s. 274; Hurme, A: Kenttätukirykmentti 3:n vaiheita 1918–1938. Riihimäki 1938, s. 15–16.
- <sup>6</sup> Ahto 1993, s. 193–194; Lappalainen 2005, s. 282, 286–288.
- <sup>7</sup> Kajava 1929, s. 274–275.
- <sup>8</sup> Ahto 1993, s. 188.
- <sup>9</sup> Hannula, J. O.: Suomen vapaussodan historia. 3. painos. Porvoo 1934, s. 66–67.
- <sup>10</sup> Roudasmaa, Stig: Oulun varuskunnan historia. Scripta historica VII. Kemi 1981, s. 133–134.
- <sup>11</sup> Hjalmarson, H.: Sotamuistoni Suomesta. Ruotsalaisen vapaaehtoisen päiväkirja-muistiinpanoja vuoden 1918 sotaretkeltä. Porvoo 1920, s. 92–93; Linder, Ernst: Muistelmia Suomen vapaussodasta. Helsinki 1921, s. 19.
- <sup>12</sup> Sihvo, Aarne: Muistelmani II. Helsinki 1956, s. 12, Vöyrin sotakoulu 1954, s. 43.
- <sup>13</sup> Ignatius 1921, s. 84; Vimpelin sotakoulu. Toimitaneet Vanhala, M. J. & Rauanheimo, U. V. Pitäjänmäki 1954, s. 57, 93.
- <sup>14</sup> Raatikainen, Hj: Taktiikka Suomen vapaussodassa. Tiede ja Ase. Suomen sotatieteellisen seuran vuosijulkaisu n:o 4. Helsinki 1936, s. 5; Tervasmäki, Vilho: Eduskuntaryhmät ja maanpuolustus valtiopäivillä 1917–1939. Helsinki 1964, s. 18–19; Seppä 1960, s. 13.
- <sup>15</sup> Suomen Puolustuslaitos 1918–1939. Puolustusvoimien rauhan ajan historia. Porvoo 1988, s. 58; Nordström, Ragnar: Voitto tai kuolema. Jääkärieverstin elämä ja perintö. Juva 1996, s. 101.
- <sup>16</sup> Lauerma, Matti: Kuninkaallinen Preussin jääkäripataljoona 27. Vaiheet ja vaikutus. Porvoo 1966, s. 866–867; Österman, Hugo: Neljännesvuosisata elämästäni. Porvoo 1966, s. 26.
- <sup>17</sup> Hannula 1934, s. 161–162; Santavuori, Martti: Suomen sotahistoria II. Suomen vapaussota yleismaailmallisen sodan osana. Helsinki 1943, s. 149.
- <sup>18</sup> Halsti, W. H.: Suomalaisia soturikuvia eri ajoilta. Teoksessa Suomen sotaväki. Toinen painos. Porvoo 1937, s. 29.
- <sup>19</sup> Santavuori 1943, s. 120; Tuompo, W. E.: Sotilaan tilinpäätös. Porvoo 1967, s. 82.
- <sup>20</sup> Evä, K. M.: Luokkasodan taistelutoimet luoteisella (pohjoisella) rintamalla. Teoksessa Punakaarti rintamalla. Luokkasodan muistoja (Leningrad 1929), s. 39.
- <sup>21</sup> Seppälä, Helge: Sotakorkeakoulu 1924–1974. Helsinki 1974, s. 22; Santavuori 1943, s. 122; Linder 1921, s. 275.
- <sup>22</sup> Sourander, Y. W.: Vapaussodan punainen armeija sodankäyntivälineenä. Tiede ja Ase. Suomen Sotatieteellisen Seuran vuosijulkaisu N:o 1. Helsinki 1933, s. 36–39; Santavuori 1943, s. 122; Heinrichs, Erik: Mannerheim Suomen kohtaloissa I. Valkoinen kenraali 1918–1919. Keuruu 1957, s. 142.
- <sup>23</sup> Ignatius 1921, s. 82–85; Suomen Puolustuslaitos 1918–1939, s. 68.
- <sup>24</sup> Lauerma 1966, s. 900.
- <sup>25</sup> Ignatius 1918, s. 11; Ignatius 1921, s. 76–85.
- <sup>26</sup> Manninen, Ohto: Sodanjohdo ja strategia. Teoksessa Itsenäistymisen vuodet 1917–1920. Osa 2. Helsinki 1993, s. 440–441.
- <sup>27</sup> Lauerma 1966, s. 881–882.
- <sup>28</sup> Lappalainen, Jussi T.: Punakaartin sota 2. Punaisen Suomen historia 1918. Punakaartin historiakomitea. Helsinki 1981, s. 252.

## Battle of Oulu 1918 – A Fumbling Kind of Warfare

### Summary

The War of Liberation was characterized by winter battles fought under exceptional circumstances by poorly trained and inadequately equipped troops under command and control exercised without the support of a developed organizational structure. This article uses the battle of Oulu in early February 1918 to explain the effects of these factors.

Any discussion on the outcome of the War of Liberation and the competency of the adversaries in terms of the art of warfare may be concluded by agreeing with Helge Seppälä and other researchers who maintain that the familiar tenets of war – initiative, surprise, and the concentration of force – were well observed in the conflict. Martti Santavuori claims that the victory of the Whites was due to their ability to maintain initiative come what may, which in turn was made possible by the high quality of their commanders. Another decisive factor was the inability of the Reds to develop their ineffective organization.

Qualitatively speaking, Red and White troops were more or less on a par. The physical qualities of rank and file on both sides were nearly identical, and troops were initially in good fighting spirit since both adversaries fought for something they believed in.

It is true that, with the passing of time, ideological deterioration began to manifest itself among the Reds, mainly because their com-

manders were unable to adjust to changing situations. The Reds had practically no officers in addition to a few dozen Russians, whose abilities were largely underrated. However, a common opinion was that the skills of the Russian general staff officers were equal to those of most of their White counterparts.

## Suomen tasavallan punainen laivasto

Venäjän tehtyä 3. maaliskuuta 1918 Saksan kanssa rauhan sen oli vedettävä myös laivastonsa pois Suomesta, ja siihen ryhdyttiin heti kun laivat saatiin lähtökuntoon ja kun jäätilanne salli. Toiset alukset pystyivät kulkemaan paremmin jäissä, toiset eivät lainkaan. Miehistöä oli kotiutettu ja lisää oli karannut, eikä kaikkiin laivoihin riittänyt miehistöä. Kaikkia ei voitu ajatellakaan saatavan liikkeelle. Osa siis päätettiin jättää Suomeen.

Toisaalta Venäjän kansankomissaarien neuvosto ja Suomen kansanvaltuuskunta tekivät 1. maaliskuuta valtiosopimuksen. Venäjä oli nyt valmis palauttamaan Suomen viranomaisille maailmansodan alkaessa mobilisoidut suomalaisalukset. Suomen sosialistiselle työväentasavallalle luovutettiin 11. maaliskuuta myös luotsi- ja majakkahallinto. Tuona päivänä luovutettiin ainakin 16 hydrografista alusta.<sup>1</sup>

Kun venäläisten lähtö kävi selväksi, Suomen punakaarti ei voinut sitä vastustaakaan. Niinpä SPK:n ylipäällystä antoi 12. maaliskuuta Uudenmaan piiriesikunnalle kehotuksen poistaa punakaartin vartiosot venäläisistä laivoista. Ne oli jouduttu helmikuussa asettamaan sillä perusteella, että venäläinen miehistö oli niistä melkein kokonaan poistunut ja Suomen (valkoisen) hallituksen joukkoja oli vielä liikkeellä siellä täällä Uudellamaalla. Poistoon vaikutti sekin, että punakaartilaiset olivat surmanneet kolme matruusia, kun venäläiset ryhtyivät kunnostamaan aluksia.<sup>2</sup>

Suomeen jätettävät alukset luovutettiin venäläisten tekemien merkintöjen mukaan 15. maaliskuuta Suomen työväentasavallan hallintaan. Näin punaisten haltuun jäi nimellisesti yli puolisataa alusta, suu-

rin osa Helsingissä. Merkintä luovutuksesta on tehty seitsemän torpedoveneen, kuuden vartiialuksen, kuuden verkonlaskijan, 22 raivaajan (joista neljä Hangossa) sekä 12 yhteysaluksen ja jahdin kohdalle. Tosin punaiset eivät missään vaiheessa ottaneet näitä aluksia käyttöön. Osan venäläiset onnistuivat vielä kunnostamaan ja ottamaan mukaansa Kronstadtin. Merkintöjen mukaan nämä alukset matkan ajaksi »jälleenyhdistyivät» Itämeren laivaston aluksiin ja sen jälkeen ne liitettiin Itämeren laivastoon.<sup>3</sup>

### Perustaminen ja esikunta

Kun kevät alkoi lähestyä ja kun Venäjän laivasto oli siirtymässä pois eteläisen Suomen vesiltä, Suomen punaisten tarve laivaston perustamiseen lisääntyi. Laivaston tuleva päällikkö Matti Hjelman on kertonut, kuinka hän maaliskuun lopulla meni »mitshipman Popoffin» kanssa punakaartin ylipäällikön Eero Haapalaisen luo. Yhdessä oli sitten suunniteltu »merijoukon» perustamista.<sup>4</sup> On säilynyt venäjänkielinen muistio, jossa luonnosteltiin merilaivasto-osaston muodostaminen. Ehdotuksen tekijän nimeä ei paperissa ole, mutta hän näyttää hallitsevan terminologian ja hän oli mitä ilmeisimmin edellä mainittu Popov. Suunnitelmassa esitetään alusten kokonaismääräksi 36:

- a) 12 höyrylaivaa. Tässä voitaisiin käyttää venäläisiä vartiolaivoja, jotka olivat menettäneet virkansa Itämeren laivaston suorittaessa alustensa loppuselvityksen.
- b) torpedoveneitä (nopeus 26 solmua, yksi 37 mm:n tykki ja kaksi konekivääriä), jotka olivat edellisiä nopeampia ja pääsisivät pienuutensa takia sellaisille merialueille, joihin vartiolaivat eivät pääsisi.
- c) moottoriveneitä (yksi kk) yhteystehtäviin ja laivaston muona- ja ampumatarvikkeiden täydentämiseen.

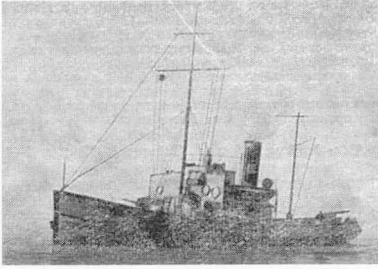
Lisäksi tarvittaisiin proomuja kivihiilen, voiteluaineiden ja muiden varastojen kuljettamiseksi. Tukikohdan määräämisen ehdotuksen laatija jätti Suomen punakaartin yleisesikunnan huoleksi. Yleisesikunnan tehtävänä oli antaa yleisohjeet, joiden mukaisesti laivasto-osaston päällikkö johtaisi aluksia.

Miehistöä ei ensi hätään tarvittaisi kuin minimi, tehtävään sopivia spesialisteja (mekaanikkoja, perämiehiä, konemiehiä, lämmittäjiä, omaisuudenhuoltajia, radisteja, koneenkäyttäjiä, konekiväärimehiä ja matruuseja). Miehistön hankkisi muodostettavan esikunnan täydennysosasto. Vartioaluksiin tarvittaisiin laivanpäälliköt (erityisin palkka-eduin) ja noin 30 henkilöä, torpedoveneisiin kuusi ja moottoriveneisiin kuusi henkilöä. Kaiken kaikkiaan tarvittiin siis 500 henkilöä.

Ehdotuksen tekijä katsoi, että esikunnan muodostaminen riippui alusten saamisesta. Hän voisi esittää tarkemman suunnitelman punakaartin yleisesikunnalle viimeistään 5. huhtikuuta, ja sen jälkeen laivasto-osasto – mikäli laivoja olisi – saataisiin 20 päivän kuluessa toimintavalmiiksi, tosin sen mukaan, saataisiinko miehistöä ja olisivatko laivat kunnossa. Esikuntaan hän lupasi hankkia upseereita, joita toistaiseksi voitaisiin pitää Itämeren laivaston esikunnassa erityistehtävissä. Esikunnan kokoonpanoksi hän ehdotti:

- Laivasto-osaston päällikkö (S.P.K:n yleisesikunnan valitsemana), jonka tehtävänä oli valvoa koko toimintaa, allekirjoittaa kaikki käskyt ja vastata toiminnasta.
- Esikunnan päällikkö, joka laati suunnitelmat ja huolehtisi yleisesti laivaston toiminnasta.
- Operatiivisen osaston päällikkö, joka ohjasi upseerien erityisiä merisotaharjoituksia ja -töitä, laati esikuntapäällikön kanssa operatiiviset suunnitelmat ja muokkasi ne.
- Lääkäri, joka vastasi terveydenhoidosta.
- Mekaanikko, joka vastasi polttoaineen hankinnasta ja korjauksista.
- Perämies, joka vastasi merenkulkuasioista.
- Intendentti eli reviisori, joka hankki muonituksen, huolehti rahasioista ja piti miehistöluetteloa.
- Asainhoitaja, joka huolehti kansliatyöstä alaisenaan kirjurit ja tulkit.
- Viestipäällikkö, joka vastasi lennätin- ja puhelinyhteyksistä sekä radioasemasta.
- 4 kansliakirjuria ja 2 tulkkia.<sup>5</sup>

Punakaartin yleisesikunnassa katsottiin, että toimeen olisi tartuttava kii-reesti, kun laivoja näytti olevan saatavilla. Kansanvaltuuskunnan alai-



Yksi punaisten Helsingissä tavoittelemista vartioaluksista oli *Horek*.

The *Horek* was one of the patrol boats the Reds attempted to secure in Helsinki.

sen Meriasiaain neuvoston tiloissa (Vuorimiehenkatu 1) pidettiin 2. huhtikuuta asiaa valmistelleen komitean – ehkä ainoa – kokous E. Kulosen puheenjohtolla. Kulonen oli Punakaartin Yleisesikunnan rekryyttiosaston päällikkö ja venäjänkielentaitoinen. Kielitaito oli tarpeen, sillä kalustoa ja asiantuntemusta oli määrä saada venäläisiltä. Popov ei osannut lainkaan suomea. Komitean muut jäsenet olivat Julius Helin, T. Nyberg, M. Hjelman ja Eskelin.

Perustettavalle joukolle päätettiin antaa nimi Suomen Tasavallan Punainen laivasto. Esikunta valittiin valmiin ehdotuksen mukaan. »Ylipäälliköksi» tuli M. Hjelman, esikunnan päälliköksi venäläinen M. Popov ja sota-asiaain päälliköksi K. V. Hotakainen. Mekaanikoksi valittiin J. Ekblom, (suunnitelman ulkopuolella) »tykkimies- ja kuularuiskupäälliköksi» Seppälä (todellisuudessa Alf. Seppänen), perämieheksi eli styyrmanniksi (siis merenkulkuasiantuntijaksi) F. Johansson, »intentiksi» eli intendenttilaitoksen johtajaksi Emil Salmi, toimiston johtajaksi E. Kulonen, »yhteisliikenteen päälliköksi» (viestiyhteyksiä hoitamaan) Toivo Nyberg ja joukon jatkoksi (kai vielä pelkkinä vakansseina) konttoriin »neljä henkeä ja kaksi tulkkia». Lääkäri päätettiin pyytää venäläisiltä. Laivaston palkoiksi määriteltiin päällystölle 800–950:–/kuukaudessa (paitsi venäläiselle Popoville hänen kanssaan tehdyn sopimuksen mukaisesti) ja miehistölle 450–500:–/kuukaudessa. Tämä vastasi Suomen punakaartissa yleisesti käytössä ollutta palkkaa.<sup>6</sup>

»Boboffia» oli yleisesikunta ehdottanut, ja kokous »puolsi» häntä »meriväenesikunnan päälliköksi suomalaisen meriesikunnan päällikön katsastuksen alaisena».<sup>7</sup> Alistuksen määrittely paljastaa, että Popov oli päällikköä selkeästi asiantuntevampi, mutta häntä ei voitu venäläisenä asettaa näkyvimmälle paikalle. Popovilla oli varmasti merisotilaallista kokemusta ja hän oli lähes varmasti yliluutnantti, neuvostojärjestelmässä merisotajohtaja (*voenmorjak*) M. N. Popov. Nuorempi näistä (Mihail Ivanovitš, s. 1894) oli valmistunut merisotakoulusta kesällä

1915 kunniamaininnoin, mutta hän vaikuttaa varsin nuorelta asian-tuntijatehtävään vuonna 1918.<sup>8</sup> Matti Hjelmanin käyttämä termi »mitshipman» tosin voisi viitata nuorempaan henkilöön.

M. N. Popov oli vuonna 1917 Itämeren kuljetuslaivueessa ja hän kuului Helsingissä työväen ja talonpoikien edustajien neuvostoon. Hän käytti 24.1./6.2.1918 tsentrobaltin, armeijan, laivaston ja työläisten Suomen aluekomitean, Helsingin toimeenpanevan komitean ja laivas-ton Helsingin paikalliskomitean yhteiskokouksessa puheenvuoron, jolla hän halusi lopettaa keskustelun siitä, oliko Suomella toinenkin hallitus (»kahta valtaa ei nykyhetkellä ole».)<sup>9</sup> Tuntuu siis luontevalta, että juuri hän oli maaliskuun lopussa 1918 valmis astumaan punaisen laivaston palvelukseen. Hän myös uskoi, että muitakin työttömäksi jääviä merisodan ammattilaisia olisi valmiina hakeutumaan Suomen punaisen virkoihin. Helsingissä hänen osoitteensa oli Saariniemenkatu 8 P 59 – siis Siltasaarella Työväentalon kulmilla.<sup>10</sup>

Operatiiviseksi päälliköksi nimetty Karl Viktor Hotakainen oli 36-vuotias entinen merimies, kirvesmies, työnjohtaja ja talonmies. Hän oli siirtynyt punakaartista helmikuun alussa miliisiin, jossa hän – oman kertomuksensa mukaan – toimi lähinnä tulkkina. »Vanhana merimiehenä» hän puhui kuutta kieltä, vaikka koulunkäynti rajoittuikin kahteen luokkaan kansakoulua. Huomattakoon, että Hotakainen oli toiminut Hietalahden telakalla kirvesmiehenä ja 1915–1916 ollut toisen yrittäjän palveluksessa proomujen ja lauttojen korjausta johtavana työnjohtajana. »Sota-asia» päällikön oli ilmeisesti määrä käytännössä toimia venäläisen esikuntapäällikön avustajana ja tulkkina. Hotakainen kertoi myöhemmin olleensa koko virkaan haluton ja eronneensa tehtävästään jo muutaman päivän kuluttua. Viestipäällikkö Toivo Nybergillä oli ammattiyhdistystausta. Hän oli Suomen Kuljetustyöntekijäin Liiton Merimies ja Lämmittäjä osaston neuvostossa.

Myös suuri osa suunnitelmaan sisällytettyjä alempipalkkaisia virkoja täytettiin: lähetiksi otettiin 3. huhtikuuta Armas Perttilä, kirjanpitäjäksi 5. huhtikuuta H. Savolainen, kirjureiksi samana päivänä Elli Siimeslehto, Rosa Wikkelä ja Hilma Wäisänen sekä tulkiksi 6. huhtikuuta J. Wiczorowski (ehkä Wiczorowski). Nämä ehtivät siis olla toimessaan vain noin viikon päivät. Esikunnan siirryttyä Viipuriin heidän nimiään ei ole palkkalistoissa, ja neidän yleensä pidetään kaikissa yhteisöissä ajan tasalla.<sup>11</sup>

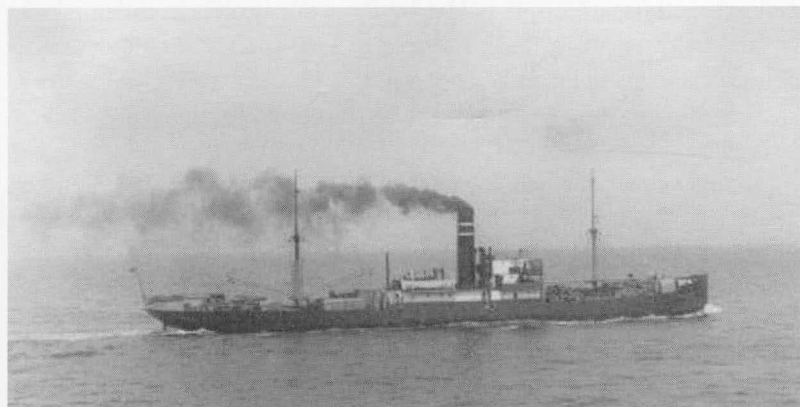


## Miehistöä ja laivoja

Miehistöä palvelukseen ottamaan nimettiin 2. huhtikuuta kolmen miehen ryhmä (Kulonen, Nyberg ja Hotakainen). Miehistö oli määrä majoittaa perustamisen ajaksi Uudenmaan kasarmiin Kruununhakaan, ja sinne aiottiin hankkia harjoituskalustoksi yksi meritykki ja kaksi konekivääriä. Koulutus päätettiin järjestää ammattialoittain. Muutamia huoneita varattiin Kansanvaltuuskunnan (siis senaatin) talosta Aleksanterinkadun puolelta esikunnan käyttöön.<sup>12</sup>

Meriesikunnan aamulla 5. huhtikuuta pidetyssä kokouksessa päätettiin ottaa laivaston sairaalalaivaksi *Naidilus* (eli ilmeisesti venäläisten sairaalalaivana käyttämä Suomen tullin höyrylaiva *Nautilus*, 150 tn) sekä »myös meidän käytettäviksemme» ja aseistettaviksi *Eger*, *Astrea* ja *Aurora*. Venäjän Itämeren laivaston luetteloissa mainitaan tuolta ajalta ainakin *Egir* ja hinaaja *Avrora*. Ilmeisesti tieto saksalaisten maihinnousta Hankoon 3. huhtikuuta oli jo levinnyt, sillä pöytäkirja toteaa: »Siinä tapauksessa jos tulisi täältä pois siirtyminen, olisi nämä laivat meille suureksi avuksi.» Evakuoitusajatus oli jo virinnyt. Samalta päivältä on säilynyt Hjelmanin allekirjoittama määräys »Ägerin komisariorille» laittaa laiva lähtövalmiiksi. Asiassa ilmeisesti toimittiin, sillä Hjelman maksoi 8. huhtikuuta (kuitin mukaan) *Egir*-laivassa olleiden henkilöiden palkkoja. Jo kahden päivän kuluttua Hjelman kuitenkin jo osallistui Viipurissa pidettyyn suureen kokoukseen, jossa valittiin Kulervo Manner diktaattoriksi.<sup>13</sup>

Meriesikunta pyysi 6. huhtikuuta Venäjän asevoimien omaisuutta Suomessa hoitaneelta selvityskomissiolta (likvidaatiokomissiolta) vielä Helsingissä olleet venäläiset vartioalukset väliaikaisesti käyttöönsä.<sup>14</sup> (Nämä alukset siis olivat 15. maaliskuuta tapahtuneesta muodollisesta luovutuksesta huolimatta jääneet venäläisille.) Ajateltiin, että venäläiset voisivat antaa alukset saksalaisten kanssa tehdyistä sopimuksesta huolimatta muuttamalla nämä vartiolaivat kauppa-aluksiksi. Ne luvattiin palauttaa »käskyn saatua ja koska tahansa». Ilmeisesti ajatus ei saanutkaan venäläisiltä kannatusta, sillä venäläiset olivat solmineet 5. huhtikuuta saksalaisten kanssa sopimuksen, joka rajasi Suomessa olevien sotalaivojen ja linnakkeiden kohtalon. Niinpä punakaartin yleisesikunnassa 9. huhtikuuta määrättiin, että Helsingissä »Laivatokan satamassa» ollut hl. *Warkaus* oli pantava merikuntoon.<sup>15</sup> Venäläiset vartioaluk-



Punaisen laivaston aluksia vuonna 1918: *s/s Bomba* (rak. 1894, kuva Satakunnan museo) ja *s/s Hektos* (rak. 1903, kuva Suomen merimuseo).

Ships of the Red Fleet in 1918: SS *Bomba* (built in 1894, Museum of Satakunta) and SS *Hektos* (built in 1903, Finnish Maritime Museum).



set lähtivät 11. huhtikuuta Helsingistä »jäävaellukselle» Kronstadiin. Kyseessä olivat 1915–1916 valmistuneet *Gornostaj*, *Horek*, *Kunitsa*, *Laska*, *Sobol* ja *Vydra*, joiden aseistuksena oli kaksi kappaletta 75 mm:n ja yksi 37 mm:n tykki.<sup>16</sup>

Punakaartin laivastotoimintaa oli huhtikuussa käynnistetty myös Turussa, jossa oli 131 miehen merikomppania, ja Porissa, jossa toimivat »Porin piirin laivastomiehet» (mahdollisesti ainakin osittain satamaan jääneiden venäläisalusien matruuseja).<sup>17</sup>

### S.P.K. Meriväki Viipurissa

Punaisten ylijohdon siirryttyä Viipuriin varustelut Helsingissä päättyivät. Myös laivaston johto siirtyi itään. Tosin asiat olivat Helsingissä jääneet sen verran kesken, että »toveri M. Popov» sai 10. huhtikuuta mää-

räyksen matkustaa Viipurista Helsinkiin ja takaisin.<sup>18</sup> On todennäköistä, että Popov ei enää päässyt Helsinkiin. Sota-asiain päällikkö Hotakainen taas jäi Helsinkiin, ja hänet vangittiin 13. huhtikuuta Kauppatorilla. Hän oli ollut ammunnan aikana senaatin talossa, ilmeisesti siis työpaikallaan.

Viipurissa meriväen eli laivueen miehistön kokoaminen alkoi viikon tauon jälkeen uudelleen. Meriväen komppaniaan otettiin 19.–22. huhtikuuta 129 miestä. Kyseessä eivät ilmeisesti olleet rannikkoseudun merenkulkuun tottuneet miehet, sillä suurin osa nimistä on puhtaasti suomalaisia. Miehet majoitettiin Neitsytniemeen »S.P.K. Meriväen kasarmiin». Heidän päälliköksi (»meriväen komentajaksi») määrättiin H. O. Nordlund ja sotilaskouluttajaksi Viipurin jalkaväkikoulun opettaja, venäläinen Degla. Kasarmin »järjestäjäksi ja johtajaksi» nimettiin 23. huhtikuuta August Korpinen. Merilaivueen miehistölle pyydettiin 200 kivääriä.

Laivojen kunnostaminen alkoi 22. huhtikuuta, jolloin Kullervo Manner nimitti päiväkäskyllä M. Hjelmanin punakaartin »hallussa olevien laivojen päällikön toimen hoitajaksi». Tämän oli pantava kuntoon kaikki Suomen punakaartin hallussa olevat laivat ja aseistettava ne. Hän sai myös valtuuden ottaa palvelukseen tarvittavat apulaiset. Samana päivänä Hjelman ilmoitti käyvänsä »tästä päivästä lähtien täyttämään minulle asetettuja velvollisuuksiani» ja laivojen laittamisen taistelukuntoon alkavan.

Meriasian esikunta koostui Viipurissa ainakin seuraavista henkilöistä: M. Hjelman, E. A. R. Virenius (S.P.K. laivaston mekaanikko 22. huhtikuuta), J. Helin (S.P.K. laivaston varusmestari 22. huhtikuuta), V. Kytö (perämiesten johtaja 22. huhtikuuta), K. M. Holm, H. O. Nordlund (laivaston järjestäjä) ja M. Popoff (esikuntapäällikkö).<sup>19</sup> Helin oli ollut jo 2. huhtikuuta perustamassa laivastoa. Virenius lienee ollut sama henkilö kuin punakaartin yleisesikunnan piirustusosaston päällikkö.

Kullervo Mannerille 23. huhtikuuta lähetyn kirjelmän mukaan Viipurissa oltiin järjestämässä kuntoon laivat *Purhkal* (kai *Puškar*), *Bomba*, *Jadro* ja moottoriproomu *Bombardir Dubasov*. Ratkaisevaksi esteeksi niiden varustamiselle sota-aluksiksi katsottiin konekiväärien ja meritykistön puute. Toivottiin, että laivasto saisi venäläisten peruja olevat kuusi 57 mm:n meritykkiä, konekiväärejä sekä »vastaavan määrän kuularuiskunauhoja». Viipurissa olevista laivoista laivaston käyttöön

taistelukuntoon saatettaviksi otettiin lisäksi *Rauha*, *Cersant*, *Hektos* ja *Petr I*. Höyrylaiva *Cersantissa* oli jo miehistö, ja siihen asennettaisiin nyt kaksi 57 mm:n meritykkiä ja kaksi kuularuiskua.<sup>20</sup>

Taistelukuntoon saamiseksi oli kuitenkin tarpeen muutakin kuin päätös. Kuunari *Petr I*:lle kaivattiin asennettavaksi tykistöä ja kaksi konekivääriä. Höyrylaiva *Hektokseen* taas venäläinen komissaari Naide-nov lupasi järjestää lennättimen. Kokenutta miehistöä ei ilmeisesti ollut käytettävänä, sillä *Hektosin* päällikön Pohjanheimon käyttöön kaivat-tiin miehistöä.<sup>21</sup> (*Hektos* oli vuonna 1903 Englannissa rakennettu rah-tilaiva, joka oli otettu Venäjän laivaston palvelukseen. Kapteeni oli edel-leen laivalla.)

Laivoja ilmeisesti valikoitiin käyttökelpoisuuden mukaan. Viipurin piiriesikunnalta pyydettiin 23. huhtikuuta käyttöön höyrylaivat *Rauha*, *Tarmo* ja *Karhu* (ja lisäksi »Karparaatorin» tehtaalla olevat moottorit). Seuraavaksi päiväksi käskettiin Neitsytniemen kasarmilta miehistöä lai-voihin *Bomba*, *Jadro* ja *Buschkar* (tarkoituksena oli saada »Heleniuksen saaren» rannassa olevien alusten koneet käyttökuntoon) sekä höyrylai-va *Karhuun* Viipurin pohjoissatamaan.<sup>22</sup>

## Pietariin

Alusten kiihkeä kunnostaminen aiheutui varmaan halusta »turvata se-lusta», pois pääsyn mahdollisuus. Valkoisten hyökkäys oli jo katkaissut Viipurin ja Pietarin ratayhteyden. Todettakoon, että rauhallinen kausi laivaston esikunnan osalta päättyi jo 23. huhtikuuta, sillä kirjeenvaihto päättyi tuohon päivään.

On todennäköistä, että aseistaminen jäi pahoin kesken. Laivoista vain osa näyttää olleen mukana, kun punaisten johtoporras pakeni me-ritse Viipurista Kronstadtiin. Venäläisiltä Viipuriin jääneissä aluksissa luetellaan mm. *Puškar*, *Jadro*, *Bomba*, *Petr I* ja *Bombardir Dubasov*, jois-ta tosin erään tiedon mukaan jälkimmäisin oli jäänyt valkoisten käsiin palatessaan 3. toukokuuta Kotkaan.

Virallisen kertomuksen mukaan Viipurista matkasi 25.–30. huhti-kuuta Kronstadtiin neljä Itämeren laivaston satama-alusta ja 11 Suo-men punakaartin höyrylaivaa. Kotkasta taas matkasi 1.–2. toukokuuta neljä yhteysalusta, kaksi kuljetuslaivaa, kahdeksan hinaajaa ja majakka-

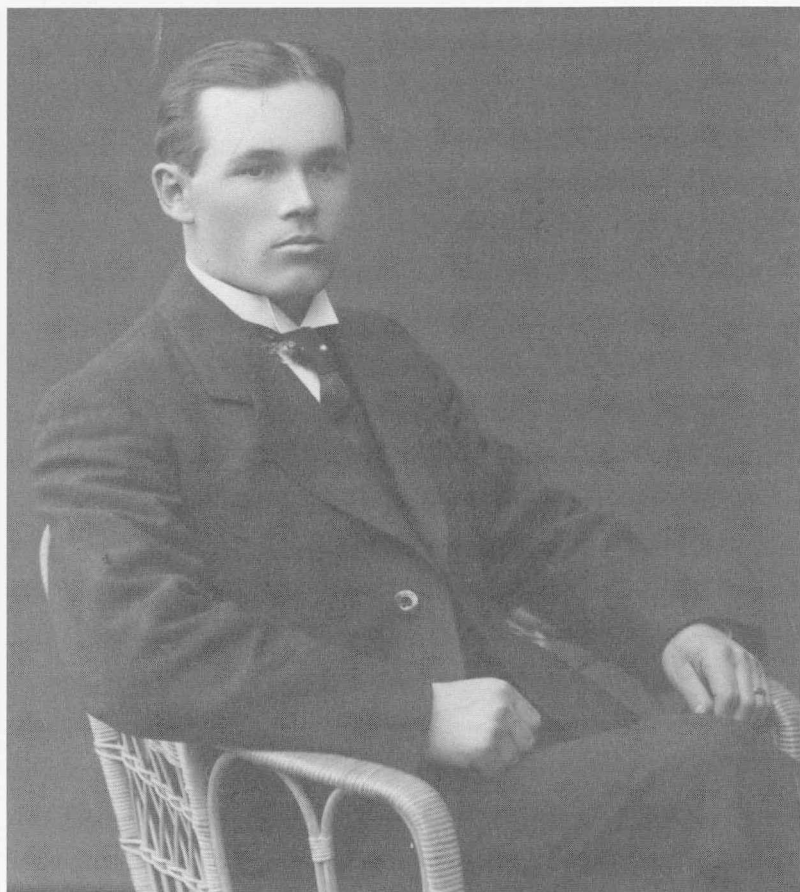
laiva.<sup>23</sup> Satamahinaaja *Bombardir Dubasov* jäi valkoisten käsiin Kotkassa. Viipurista punaisten mukana lähteneistä laivoista kuitenkin vain hinaaja *Karhu* ja matkustajahöyrylaiva *Hektos* olivat punaiseen laivastoon kuuluneita.

Tarton rauhaan laadituissa laivojen palautusvaatimuksissa oli 15 Viipurista »ryöstettyä» hinaajaa, höyryvenettä, höyrylotjaa ja höyrylaivaa, mutta näistä olivat punaisten laivaston varustamisessa mainittuja vain hinaaja *Karhu* ja höyrylaiva *Hektos*. *Hektosin* kohtalo oli sikäli ikävä, että siihen Kronstadtin kapinan aikana osui yksi 12 tuuman ja yksi 6 tuuman srappnelli.

	rak.	tn	teho hv.	
Jadro (myöh. Kuula)	1871	72	16	hinaaja
Puskar (myöh. Linna)	1915	175		
Bombardir Dubasov (myöh. Ursus)	1906	350	480	hinaaja /480 l.s./ ? 80
Petr I (Tykki)	1915	325		
Bomba (Santahamina)	1894	110	350	
Karhu		28 nrt		hinaaja
Hektos (sitten Agitator)	1903	1270 nrt	1300	höyrylaiva 4500 tn 2224 brt
Rauha				
Cersant /Seržant/				
Tarmo				

*Punainen laivasto huhtikuun lopulla 1918.*

Suomen punaisten huhtikuussa 1918 perustaman laivaston »ylipäällikkö» eli komentaja oli M. Hjelman, venäläisittäin Jelman. Valtiorikos-oikeuksien syyttäjistön etsintäkuulutusluettelosta hänelle löytyi syntymäaika (22.2.1887) ja osoite 2. Linja 29 as 15. Säilynyt valokuva esittää tummapukuista nuorta miestä, tukka siististi keskeltä jakaukselle kammattuna ja solmio kaulassa siltasaarelaisen Böökin valokuvaamon



Suomen punaisten huhtikuussa 1918 perustaman laivaston komentaja Matti Hjelman istuu tukka siististi keskeltä jakaukselle kammattuna ja solmio kaulassa siltasaarelaisen Böökin valokuvaamon rottinkituolissa. Valtiorikosoikeuksien todistekirjekuoressa sanotaan mm. »Meriesikunnan» ylipäällikkö, passitettu Sörnäisten kuritushuoneelle. (Esikunnan Tiedusteluosaston Janssonin antaman passituksen mukaan. Helsingin Valkok. Esikunnan leimalla varustettu.)

Matti Hjelman, the commander of the fleet activated by the Red Guards in April 1918, stopped to pose in a wicker chair in Böök's photo studio in the Siltasaari district of Helsinki, looking very neat with hair parted in the middle and sporting a tie. In the evidence dossier compiled by the State Criminal Court, Hjelman was titled the commander-in-chief of the »naval staff»; he was sentenced to do time in the maximum security prison of Sörnäinen. (From Mr. Jansson of the Intelligence Section of the Headquarters of the White Guards of Helsinki, the photo bears the stamp of the Guards' Headquarters.)

rottinkituolissa. Hjelmman (eli kypärämies) on sotilaistaankin kuuluisa suku, ja sitä on tutkittu sukututkimuksen keinoin. Kenraalimajuri Sixtus Hjelmman toimi kadettikoulun johtajana 1920–1925. Hjelmman-suvun sukukirjassa onkin tarkalleen iältään ja etunimeltään sopiva henkilö: Matti Hjelmman, Uudellakirkolla 22.2.1887 syntynyt. »Ylipäällikkö» tosin ilmeisesti kirjoitti nimensä yhdellä m:llä, Hjelmman.

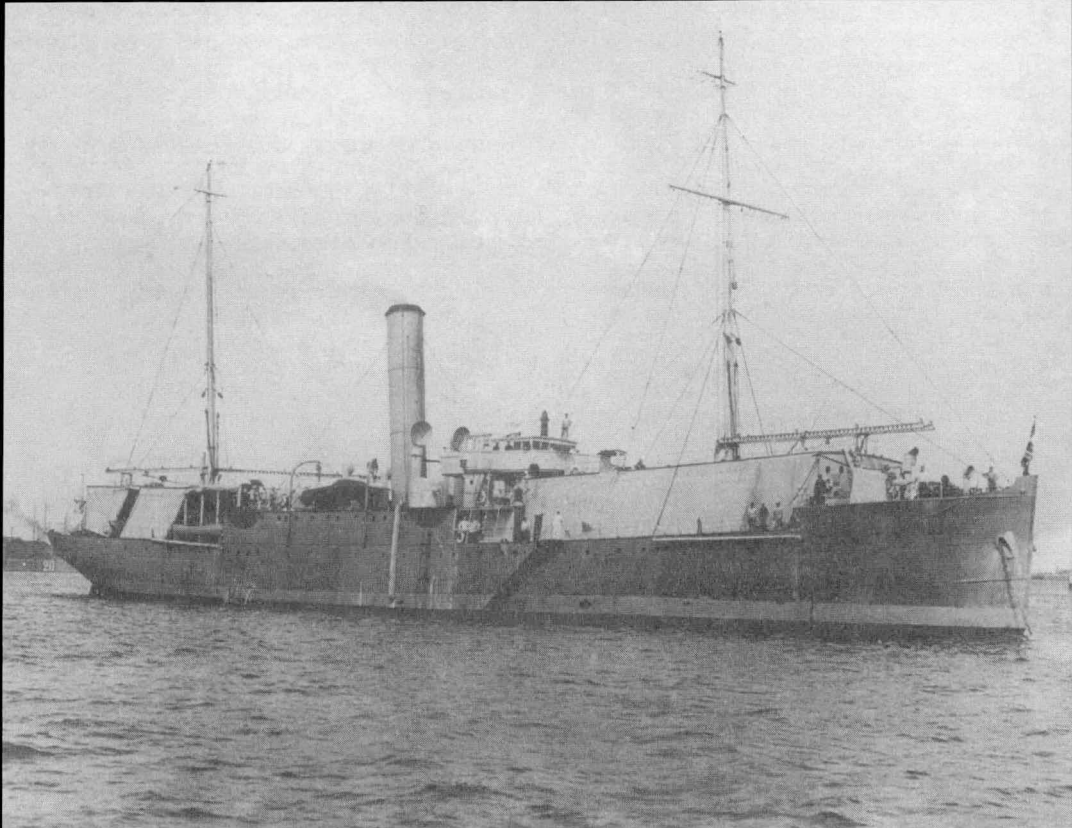
#### Mihail Nikolajevitsh Popov 4

– kuten hänet oli nimetty lukuisten Popovien joukossa – oli aatelismies Penzan kuvernementista (s. 23.6.1885). Hän oli ollut palveluksessa vuodesta 1904, ylennetty merivoimiin insinööriupseeriksi 1907, mitshmanniksi 1910, luutnantiksi 1912 ja yliluutnantiksi heinäkuussa 1917. Hän oli laajentanut perspektiivejään osallistumalla ulkomaanpurjehdukselle 1910 risteilijä *Bogatyrilla*. Muistoksi hänet oli palkittu kahdella montenegrolaisella mitalilla.

Ensimmäisessä maailmansodassa hänen sotatientsä oli vaihtelevaa. Hän komensi meriväen ratsukonekiväärikomennuskuntaa Kaukasiassa, tykistöpatteria Naissaarella Virossa ja siirrettiin lentokoneiden emälaiva *Orlitsan* vanhemmaksi upseeriksi. Helsingin kuljetuslaivueesta hän siirtyi Viipurin kautta Venäjälle huhtikuun lopussa 1918. Vuonna 1918 hänet komennettiin Kaukasuksen rintamalle huoltoa organisoimaan ja Pietariin käsiteltäessä haavoittuneiden ja sotavankien evakuoimista Saksasta. Popov toimi syksyllä 1918 edelleen neuvostolaivaston tehtävissä, kun monet muut olivat jo jättäneet laivaston. Hänestä tuli hävittäjä *Legkij*'n päällikkö, ja hänen johtamansa hävittäjäosasto matkasi syys–marraskuussa 1918 vesistöreittiä Pietarista Volgalle ja liittyi siellä Astrakanin-Kaspian laivueeseen. Siellä hän johti laivueen hävittäjäosastoa ja oli sen esikuntapäällikkö ja operatiivisen osaston päällikkö. Vuonna 1919 hän oli Kaspian laivaston komentaja ja elokuusta 1919 Volgan-Kaspian laivueen pohjoisosaston päällikkö, mutta yhä idemmäksi matka vei. Tammikuusta 1920 Popov organisoi Siperian jokilaivueen ja toimi sen komentajana toukokuusta 1920 helmikuuhun 1921. Bolševikkien vasta perustaman Kaukoidän tasavallan laivaston komentajana hän oli ensin sijaisena huhtikuussa 1921 ja sitten vakinaisena maaliskuusta elokuuhun 1922, päätukikohta Baikaljärvellä.

Itämerelle Popov palasi maaliskuussa 1923, kun hänet nimitettiin Itämeren laivaston ilmavoimien esikuntapäälliköksi, sitten sen väliaikaiseksi päälliköksi ja taas esikuntapäälliköksi. Tässä tehtävässä ollen »vanhempi lentäjätähystäjä» Popov suoritti 4.7.1927 loppuun Merisota-akatemian ylemmän päällystön täydennyskurssin, ja 3.10.1927 hänet hyväksyttiin vielä meri-ilmavoimaopettajaksi Frunzen nimeä kantavaan Meri-ilmavoimien kouluun. Hänen on kirjattu olleen sairaana 1928 ja ylimääräisellä lomalla 1929. Hänelle nimitettiin seuraaja esikuntapäälliköksi 7.5.1929. Venäläisessä matrikelissa kerrotaan, että hänet vangittiin huhtikuussa 1929 ja että hän kuoli sittemmin Solovetskin erityisleirissä.<sup>24</sup>





Ensimmäisessä maailmansodassa lentokoneiden emälaivana toiminut *Or litsa*.

The *Or litsa* was converted into an aircraft carrier in World War I.

Matti oli suutari Arndt Wilhelm Hjelmmanin yhdeksänlapsisen perheen vanhin. Perhe muutti Juvalta Uudenkirkon ja Viipurin kautta Pietariin ja takaisin Viipuriin. Sixtus-kenraalin kaukaisia sukulaisia he olivat, 1700-luvun alusta eri haaraksi päätyneitä.

Matin täysi-ikäiseksi eläneistä veljistä Arndt Wilhelm oli kauppa-apulainen Viipurissa, Anders Johan rautatieläinen Viipurissa (ja vuoden 1918 jälkeen näyttelijä sekä Talikkalan Työväen Näyttämön johtaja 1922–1924), David suutari Helsingissä ja mestaripainija Alexander merimies ja kivihomom omistaja Viipurissa. Kaikki olivat siis ammattimiehiä, ja yhteyksiä työväenliikkeeseen oli.

Matilla oli merellistä taustaa, sillä hänen kerrotaan olleen »vuosia merillä», ja hän oli oppinut englantiakin. Sittemmin hän oli työsken-



nellyt Helsingissä purjeverstaassa. Helsingin Merimiesyhdistykseen hän oli liittynyt joulukuussa 1916. Laivoihin liittyvissä töissä oli työskennellyt myös punaisen laivaston operaatiopäällikkö, entinen merimies K. V. Hotakainen. Nuoruutensa, täysi-ikäiseksi asti, Matti oli viettänyt vuodet 1893–1905 Pietarissa. Hän siis osasi venäjää, mikä oli oleellista, kun laivastoa yritettiin koota venäläisiltä saaduista aluksista. Ehkä Matti ei merimiestäustastaan huolimatta olisi ollut oikopäätä luotu laivaston komentajaksi, mutta organisointitaitoa hänellä oli, koska hän toimi maaliskuussa 1918 kolmisen viikkoa punakaartin pääintendenttilaitoksen takavarikoimiskomissaarina, mm. Hämeenlinnassa, Forssassa ja Turussa. Hän oli Venäjällä näytelmäseurueen johtaja.

Sukukirja ei osaa kertoa Matin vaiheista vuoden 1918 jälkeen. Vaimo hänellä kyllä oli. Valtiorikosoikeuksien syyttäjistön aineistossa olevan valokuvan teksti mainitsee, että hänet oli passitettu Helsingissä vankilaan. Todellisuudessa Hjelman siirtyi Viipurista laivalla Pietariin – oman kertomuksensa mukaan jo 18.4.1918 ja palasi toukokuussa 1921 Suomeen takaisin Kellomäen karanteeniaseman kautta. Siperiassa oli oltu ja vähän Petroskoissakin. Matti toimi Helsingissä pitkään maalarina ja liikemiehenä. Nimensäkin hän suomalaisti 1930-luvun nimenmuuttoaikaan Heilimoksi ja eli Uudellamaalla vielä pitkään toisen maailmansodan jälkeen.<sup>25</sup>

## Lähdeviitteet

<sup>1</sup> Alukset olivat Alidada (50 tn, Turussa), Bazis (17 tn), Burja (400 tn), Sever (75 tn), Gorizont (eli J.L. Runeberg, 282 tn), Kartushka (275 tn), Mina (270 tn), Opisnoj (445 tn), Promernyj (60 tn), Vostok (75 tn), Zapad (75 tn) ja Zapasnyi (235 tn) sekä majakka-alukset Kalbodagrund (180 tn, 1859), Libavski, Näckmangrund (375 tn) ja Åransgrund. Korabli i vspomogatelnye suda sovetского voenno-morskogo flota (1917–1927 gg.), Moskva 1981, passim.

<sup>2</sup> Heikki Tandefelt, Kuinka Suomenlinna valloitettiin v. 1918. Teoksessa Helsingin valtaus (Helsinki 1938); O. Grosin raportti 26.3.1918 G. Aminoffille, Vapaussota-arkisto, KA SöT (evl. Jarmo Niemisen yst. tieto).

<sup>3</sup> Korabli i vspomogatelnye suda, passim.

<sup>4</sup> Valpo I kotelo 75 nro 907 (Heilimo, Matti).

<sup>5</sup> Suunnitelma merilaihueen muodostamisesta, Ulkoministeriön arkisto 2Aa IX.

<sup>6</sup> Suomen Tasavallan Punaisen Laivaston komitean ptk. 2.4.1918, Valtiorikosoikeuksien (VRO) syyttäjistö Ca 7; sama Meriesikunnan ptk., Vapaussodan arkisto (VSA 33), KA; Meri-Esikunnan henkilökunnan luettelo, Tutkija Aarno Nirkon ystävällisiä tietoja.

<sup>7</sup> vrt. viite 6.

<sup>8</sup> Venäjän laivaston upseeriluettelon vuoden 1916 painos.

<sup>9</sup> V. N. Gutkin-Vasil'evin tietoja Venäjän valtion laivastoarkistosta (RGAVMF) 21.6.2005.

<sup>10</sup> Tutkija Aarno Nirkon ystävällisiä tietoja.

<sup>11</sup> vrt. viite 10.

<sup>12</sup> vrt. viite 6.

<sup>13</sup> Tutkija Aarno Nirkon ystävällisiä tietoja.

<sup>14</sup> S.P.K. Meriesikunta 6.4.1918 likvidatiokomissiolle, UM 2Aa IX ja VSA 33.

<sup>15</sup> Meriesikunta 9.4.1918, VSA 33.

<sup>16</sup> Korabli i vspomogatelnye suda, passim.

<sup>17</sup> Turun merikompanian palkat 1.–14.4., Porin piirin laivastomiesten palkat 8.4.1918, VSA 35. Huom. Porin piirissä maksettiin 31.3. palkat myös 3. Trallaajadivisioonalle, joka oli selvästikin venäläinen raivaajaosasto.

<sup>18</sup> VRO syytt. Ca 10a.

<sup>19</sup> Obshtshij spisok, Meriesikunta 22.4. muonituskomitean päällikölle, Hjelmanin määräys n:o 3 Nordlundille, Popov 22.4. S.P.K. pääesikunnan aseistusosaston päällikölle, Hjelman 22.4. Mannerin valtuutuksesta, ja Meriesikuntaa koskevat valtakirjat 22.–23.4.1918, VSA 33.

<sup>20</sup> Meriesikunta 22.4. (nro 16), 23.4. (Mannerille), VSA 33.

<sup>21</sup> Meriesikunnan lähtevät kirjeet 22.4. (nro 13) ja 23.4. (nro 21 ja 25), VSA 33.

<sup>22</sup> Meriesikunnan lähtevät kirjeet 23.4. (nro 27, 29 ja 31), VSA 33.

<sup>23</sup> Venäläisen laivastomatrikkelin mukaan venäläisillä oli Kotkan alueella seuraavat alukset: Hydrografiset alukset Hristian ja Jurmalneks (matkasivat Kotkasta 1–2.5. Kronstadtiin); yhteysalukset Roxana (puolusti Kotkaa 7.–24.4. ja evakui 24.4.–2.5.), Eros (miehistö puolusti 7.–30.4. ja evakui 1.–2.5.); Inzhener (miehistö puolusti 7.–24.4. ja evakui 24.4.–2.5.), Ilse (miehistö puolusti Kotkaa 7.–24.4. ja evakui 24.4.–2.5.); kuljetusalus Baltonia, jonka miehistö suojeli 7.–24.4. Kotkan satamaa ja joka poistui Kotkasta 1.–2.5.

<sup>24</sup> vrt. viite 9. S. V. Volkov, Ofitseri flota i morskogo vedomstva, Moskva 2004, s. 382.

<sup>25</sup> Valpo I kotelu 75 nro 907 (Heilimo, Matti); VRO, K.V. Hotakaisen akti.

## Naval Forces of the Finnish Socialist Workers' Republic

### Summary

The provisions of the peace treaty signed between Germany and Russia on March 3<sup>rd</sup>, 1918, stipulated that Russia had to withdraw its naval units from Finland, and this was duly commenced as soon as the ships could be made ready for sea and the icing conditions permitted sailing. With the approach of spring, the Red Guards felt a growing need to create a navy of their own. A Russian first lieutenant named M. N. Popov drafted a plan for the commissioning of a fleet which would consist of a total of thirty-six vessels including launches, patrol boats, and torpedo boats suitable for confined water operations. The Naval Staff also decided that the Finnish Custom's steamship *Nautilus* should be pressed into service as a hospital ship while *Egir*, *Astrea*, and *Aurora* were to be confiscated and armed. »In case we are forced to move out of this place, these ships would be of great assistance to us.» The steamship *Warkaus*, then lying in the »Dock Harbor» in Helsinki, should also be readied for sea.

A preparation committee elected the staff for the fleet on April 2<sup>nd</sup>. The commander was to be ex-sailor Matti Hjelman with Popov as his chief of staff. The new force was named the Red Fleet of the Finnish Socialist Workers' Republic. Its rank and file were quartered in the Uusi-maa barracks in Kruununhaka during the activation of the fleet, and the intention was to provide them with one naval gun and two

machine-guns for training purposes. The Naval Staff also asked whether the liquidation committee in charge of Russian assets in Finland would allow the fleet to temporarily use those Russian patrol boats that were still in Helsinki since they assumed that the Russians would release the boats, despite the provisions of the peace treaty, by converting them into merchant vessels. This idea failed to appeal to the Russians, however, and the boats departed Helsinki on April 11<sup>th</sup> and sailed through icebound waters to Kronstadt. In the same month, the Red Guards also activated naval units in Turku, where a naval company of 131 sailors was formed, and in Pori, where the »sailors of Pori district» were active.

The building of naval forces in Helsinki ended with the move of the Red high command to Viipuri, where the recruiting of rank and file for a naval squadron resumed after a one-week break. Between April 19<sup>th</sup> and 22<sup>nd</sup>, the unit's strength grew to 129 sailors, for whom accommodation was arranged in the »Sailor's Barracks» in Neitsytmiemi. The refitting of ships commenced on April 22<sup>nd</sup>, when Kullervo Manner, using his dictatorial powers, signed an order of the day in which he nominated Hjelman as the »head of the ships held by the Red Guards» with the task of fitting and arming all these vessels.

The *Pushkar*, *Bomba*, *Jadro*, *Bombardir Dubasov*, *Rauha*, *Cersant*, *Karhu*, *Hektos*, and *Petr I* underwent a refit in Viipuri. The *Hektos* was a freighter, but most of the vessels were tugboats. The frantic pace of refit was due to a desire to guarantee a way out since the Whites had already cut the railroad from Viipuri to Petrograd. According to an official report, four harbor tugs of the Baltic Sea Fleet and eleven steam-powered vessels of the Finnish Red Guards left Viipuri for Kronstadt between April 25<sup>th</sup> and 30<sup>th</sup>, and on May 1<sup>st</sup> and 2<sup>nd</sup> four launches, two transports, eight tugboats, and a lightship weighed anchor at Kotka, where the harbor tug *Bombardir Dubasov* was captured by the Whites. Of the ships that departed Viipuri, only the tugboat *Karhu* and passenger steamer *Hektos* were in the Red Guards' fleet.

(s.1941), valtiotieteiden maisteri. Toiminut Suomen Rautatiehistoriallisen Seuran (SRHS) puheenjohtajana vuosina 1986–2000 sekä *Resiina*-lehden toimituskunnassa vuodesta 1986. Kirjoittanut lehtiartikkeleita mm. sotien ajan rautateistä: *Talvi- ja jatkosodan sairausjunat* (1990), *Ylipäällikön juna* (1991), *Valtionrautateiden veturien ja vaunukaluston vauriot talvisodan aikana* (2000) sekä *Valtionrautateiden kaluston luovutus Neuvostoliitolle 1940–1941* (2001). Jäi eläkkeelle pankinjohtajan toimesta Nordeasta vuonna 2002.

## Rautateiden merkitys ja käyttö vapaussodassa

Suomessa oli vapaussodan alkaessa maanteitä noin 30 000 kilometriä. Teiden hoito oli maanomistajien velvollisuutena. Vuonna 1918 säädetty tielaki siirsi vuoteen 1925 mennessä maanteiden koneellisen hoidon ja rakentamisen valtion hoidettavaksi. Myös auraus tuli uuden lain mukaan valtion tehtäväksi. Kuitenkin vasta 1940-luvun lopulla yleistyi teiden yleinen auraus.<sup>1</sup>

Kun autokantakin oli vuonna 1918 vaatimaton ja maailmansodan vuoksi osittain pakko-otettu valtion haltuun, jäi yleisimmäksi kulkuvälineeksi talvella hevonen ja reki. Käytettiin myös talvitietä, jotka usein seurasivat jokia ja järvireittejä. Kevään tultua jouduttiin käyttämään pelkästään kelirikkoisia teitä. Raskaiden tykkien siirto vaati jopa kuu-den hevosen valjakoita.

Ainoa sotilaskäyttöön soveltuva tehokas kuljetusväline oli juna. Se mahdollisti suurienkin joukkojen nopean siirron taistelupaikkojen välillä. Tämä oli erityisen tärkeää valkoisille, sillä rintamalinja saattoi olla satojen kilometrien päässä ja joukot olivat sodan alkaessa punaisia selvästi heikommat niin aseistukseltaan kuin lukumäärältäänkin. Rautateitse voitiin kuljettaa myös raskaat taisteluvälineet kuten tykit ammuksineen, konekiväärit (»kuularuiskut») patruunavälineen sekä räjähdysaineet. Haavoittuneet voitiin kuljettaa sairaaloihin ja kaatuneet kotipaikkakunnalle haudattaviksi. Vähäistä ei myöskään ollut joukkojen muonituksen kuljetus. Kymmenien tuhansien hevosten siirto kärryineen sekä niiden tarvitsema päivittäinen heinä ja kaura oli myös mittava kuljetustehtävä.

## Rataverkko ja sen jakautuminen 1918

Suomen kokonaisrataverkko helmikuussa 1918 oli 4167 kilometriä. Suomen Valtion Rautateiden (SVR) lisäksi yksityisten yhtiöiden omistamia ratoja oli noin 300 km.

Punaisilla oli Etelä-Suomessa hallussaan rataosat Helsinki–Hämeenlinna–Tampere, Riihimäki–Viipuri–Pietari, Tampere–Pori, Tampere–Vilppula (Lyly), Helsinki–Turku–Toijala, Hanko–Karjaa–Hyvinkää, Kotka (ja Hamina)–Kouvola–Mouhu, Simola–Lappeenranta, Viipuri–Kavantsaari ja Rajajoki–Koivisto. Lisäksi punaisilla oli yksityinen Rauman rata sekä kapearaiteisia ratoja 180 km, joista merkittävin oli Valkon–Loviisan–Vesijärven rata (82 km). Vapaussodan alkaessa ns. punaiseen Suomeen jäi 1871 km eli alle puolet. Raskas kiskotus oli kokonaisuudessaan punaisten hallitsemassa Etelä-Suomessa käsittäen rataosat Helsingistä Tampereelle ja Riihimäeltä Pietariin.

Valkoisilla oli helmikuun alussa 1918 ratoja hallussaan 2296 km. Rataosat olivat: Vilppula–Seinäjoki–Oulu–Kemi–Rovaniemi, Seinäjoki–Vaasa, Seinäjoki–Kaskinen–Kristiinankaupunki, Haapamäki–Jyväskylä–Pieksämäki–Elisenvaara–Antrea, Antrea–Imatra, Antrea–Hannila, Jyväskylä–Suolahti, Pieksämäki–Mikkeli–Mouhu, Pieksämäki–Varkaus, Elisenvaara–Sortavala–Joensuu–Nurmes.<sup>2</sup>

### Rintamalinja

Rintamalinja, jos sellaisesta ylipäätänsä voi puhua, oli vain teiden ja ratojen kohdalla. Leveimmillään rintama oli 10–15 km. Punaisten ja valkoisten rintamien välillä saattoi olla jopa kymmenen kilometriä. Päivän taistelun jälkeen vetäydyttiin yöksi entiseen tukikohtaan, koska yöpyminen maastossa ei puutteellisten majoitusvarusteiden vuoksi tullut kysymykseen kummallakaan osapuolella. Ratojen kohdalla joukot oli majoitettu rautatieasemille ja niiden lähitaloihin.

Rintama kulki helmikuun alussa 1918 Pohjanmaan radalla Lylyn ja Vilppulan välillä ja Savon radalla Mäntyharjun pohjoispuolella Mouhussa. Karjalassa rintama jäi Ahvolaan, joka oli lähellä Hannilan asemaa Kavantsaaren ja Antrean välillä. Tärkeän puolustuslinjan valkoisille tarjosi Vuoksi. Sen yli oli Antreassa rautatiesilta, joka oli valkoisille



Punaisten vartiomiehiä Korkeakoskella. Ylikäytävän vieressä matkustajavaunuja joukkojen majoitusta varten. Vaikka punaisten puolelle jäi lähes 95 % SVR:n vaunukalustosta, aiheutti niiden käyttö joukkojen majoitukseen ennen pitkää vaununpulan. (Kuva teoksesta *Vapaussota kuvissa 1*)

Red sentries in Korkeakoski. Passenger cars parked next to the railroad crossing are for the accommodation of troops. Despite the fact that 95 percent of the Finnish State Railways' rolling stock was left in the area under the control of the Reds, their use for accommodation purposes eventually led to the scarcity of cars for their proper purposes. (*Vapaussota kuvissa 1*)

elintärkeä joukkojen huollon kannalta. Sillan räjäyttäminen olisi ollut viimeinen mahdollinen puolustustoimenpide. Sitä ei tarvinnut kuitenkaan räjäyttää.

Punaisilla oli etuna se, että joukot ja sotilaallinen materiaali oli helppo toimittaa lähellä olevalle rintamalle. Myös tie- ja rataverkko oli eteläisessä Suomessa tiheämpi ja kehittyneempi. Rintamalinjan puhkaisi ratalinjojen lisäksi noin 40 kylä- ja maantietä.<sup>3</sup>

Valkoisille oli puolestaan edullista se, että saksalaisten hallitessa meriyhteyksiä voitiin aseita ja elintarvikkeita saada valkoisille Saksasta. Punaisilla oli sodan aikana meriyhteys Mäntyluodosta Ruotsin Gäv-

leen. Ruotsin hallitus otti puolueettoman kannan sotaan eikä antanut aseapua kummallekaan osapuolelle. Ruotsalaisten sotilashenkilöiden vapaaehtoista värväytymistä valkoisten puolelle se ei estänyt, kunhan he erosivat Ruotsin armeijan palveluksesta. Minkäänlaisten kaartien perustamista Ruotsin maaperälle ei sallittu.

### Poikittaisratojen merkitys

Rataverkon jakautumisessa oli merkittävintä se, että molemmille osapuolille jäi tärkeitä rintamansuuntaisia poikittais- eli rokadiratoja. Punaisille elintärkeä oli Riihimäen–Viipurin–Pietarin rata. Se kuului Pietariin saakka Suomen Valtion Rautateiden rataverkkoon. Yhteys Venäjän rautateihin saatiin vasta vuonna 1915 Nevan ylittävän sillan tultua valmiiksi. Se oli tärkeä huollon kannalta, koska sitä käyttäen voitiin Venäjältä saada joukkoja, aseita, elintarvikkeita ja liikkuvaa kalustoa. Sodan käännyttyä punaisille tappiolliseksi ratayhteys toimi myös joukkojen ja materiaalin evakuoitireittinä.

Radan merkitys ymmärrettiin punaisten johdossa. Ali Aaltosen 30. tammikuuta laatimassa tilannearviointissa todettiin, että »Pietarin radan vartioiminen on päätehtävä». Vartiointi keskitettiin uhanalaisimmalle rataosalle Kouvola–Rajajoki, johon sitoutui huomattavia joukkoja. Punakaartin osastoilla oli vartiointia Viipurin liikennejakson alueella 32 asemalla. Niiden majoittamiseen eivät riittäneet asemien tarjoamat tilat. Huomattava määrä rautatievaunuja jouduttiin pitämään joukkojen majoitustiloina, joten ne olivat poissa liikenteestä. Jotakin asemien ja erityisesti rautatiesiltojen vartiointiin käytettyjen joukkojen määrästä kertoo se, että Viipurin liikennejakson alueella käytettiin maaliskuussa 1918 joukkojen majoitustilojen lämmitykseen ja valaistukseen 1050 m<sup>3</sup> halkoja ja 970 litraa paloöljyä. Punakaartin lisäksi vartiointiin käytettiin rautatieläisiä. Veturimiesten Liitto joutui pyytämään 28. helmikuuta punakaartin johdolta, että rautatieläisiä ja liiton jäseniä kutsuttaisiin rintamalta takaisin rautateiden palvelukseen muun muassa rautateiden vartiointitehtäviin.<sup>4</sup>

Tampereen–Porin rata oli myös rokadirata, mutta sen merkitys oli vähäisempi. Se tarjosi kuitenkin punaisille yhteyden mm. Ruotsiin Mäntyluodon sataman kautta.



Valkoisessa Suomessa oli tärkeä rokadirata Haapamäeltä Pieksämäen kautta Elisenvaaraan. Strategisia tarkoituksia palvelevaa rataa alettiin rakentaa vuonna 1913 Venäjän hallituksen määräyksestä ilman Suomen eduskunnan päätöstä. Rata oli valmis Haapamäen ja Jyväskylän välillä, mutta rataosan viimeinen osuus Jyväskylän itäpuolella Leppälahdessa saatiin kiskotetuksi niin, että viimeinen ratanaula lyötiin illalla 15.1.1918. Rataosalla oli kolme vaativaa rakennuskohdetta Jyväskylän itäpuolella: Leppäveden ylittävä pengeri (noin 1,5 km), Pönttövuoren tunneli (1230 m) ja Kanavuoren maaleikkaus, joka oli Suomen siihen mennessä suurin kalliroleikkaus.<sup>5</sup>

Radan saaminen valkoisten haltuun oli valkoisten sodanjohdon ensimmäisen vaiheen tavoite. Ensimmäinen juna ajoi helmikuun 1. päivänä Pieksämäeltä Jyväskylään. Se miehitti radan tärkeimmät kohdat. Rata pystyttiin pitämään valkoisten hallussa, vaikka siellä työskenteli vielä huomattava joukko punaisiin suopeasti suhtautuvia ratatyömiehiä. Kun Haapamäen asema miehitettiin vastarintaa kohtaamatta, oli Pieksämäen–Haapamäen radan läntinenkin pää valkoisten hallussa. Jo 2. helmikuuta ensimmäinen juna ajoi Haapamäeltä Pieksämäelle viiden 180 eteläpohjalaista avustamaan Kuopion haltuunottoa. Radan tärkeyttä kuvaa se, että vapaussodan aikana radalla ajettiin 600 sotilasjunaa. Tärkeää osaa rataosa näytteli Tampereen valtauksen jälkeen, kun valkoiset siirsivät lähes 20 000 miestä tykkeineen ja kuormastoineen Pohjanmaalta ja Tampereen seudulta Karjalaan.<sup>6</sup>

Rataosan valmistuminen läpiajettavaksi tuli sodan kulun kannalta »kreivin aikaan». Rataosan luovuttaminen valkoisille taisteluista oli punaisille sodan ratkaisevimpia, ellei peräti ratkaisevin laiminlyönti. Tämän myönsivät myös punaiset. Tuure Lehén totesikin myöhemmin: »Heti kapinan alussa tuli Jyväskylä–Pieksämäki radasta sodan strateginen ydin, ja erittäin epäiltävää on, minkälaisia vaiheita kohti olisi kuljettu, ellei sitä olisi voitu valkoisen armeijan junaliikenteeseen käyttää.» Punaisten myöhästyneet yritykset Haapamäen valtaamiseksi kilpistyivät valkoisten vastarintaan Vilppulassa, missä vesistö tarjosi edulliset puolustusasemat.<sup>7</sup>

Toinen valkoisten päämajan huomiota saanut rataosa oli Hiitolan–Käkisalmen–Raudun–Raasulin rata, pituudeltaan 108,5 km. Se oli myös vielä keskeneräinen, sillä se valmistui vasta vuonna 1919. Epävirallinen liikenne alkoi 1.11.1917. Valkoiset katkaisivat radan jo sodan

alkuvaiheessa 26. tammikuuta räjäyttämällä Kiviniemen kosken ylittävän sillan. Näin estettiin Vuoksen ylitys. Rata oli punaisille tärkeä. Se oli 24.1.1917 valmistunut Raasuliin saakka ja tarjosi suoran yhteyden valkoisten selustaan. Samalla se oli myös venäläisille uhka, koska se tarjosi valkoisille tien Pietariin. Tätä taustaa vasten on ymmärrettävää, että venäläiset tulivat punaisten avuksi lähettämällä rataa pitkin joukkoja ja aseita. Hiitolan–Raasulin radan Venäjän puoleisessa päässä, Raudun asemalla, käytiin huhtikuussa yksi sodan kovimmista taisteluista.<sup>8</sup>

### **Liikkuva kalusto ja konepajat**

Vetureita oli Suomen Valtion Rautateillä vuoden 1918 alussa 560 ja yksityisillä radoilla 41. Punaiseen Suomeen jääneillä Etelä-Suomen varikoilla oli vetureita kirjoilla 434. Suurimmat varikot olivat Viipuri (141 veturia), Fredriksberg (myöh. Pasila, 69 veturia) sekä Pietari ja Tampere (kummassakin 47 veturia).<sup>9</sup> Punaisille jäi kuitenkin erään lähteen mukaan vetureita kirjavahvuutta enemmän eli 465. Lisäksi jäi yksityisen Rauman radan seitsemän veturia ja 18 venäläisiä vuokraveturia Viipurissa ja Pietarissa. Kaikki vetovoimaisimmat veturit, 17 kpl K3-veturia sekä 30 kpl H8-veturia, jäivät punaisten käyttöön. Valkoisille jäi vain 95 veturia.<sup>10</sup> Valkoisen Suomen suurimmat varikot olivat Oulu (35), Seinäjoki (29) ja Kuopio (18). Kun ottaa huomioon, että radoista yli 60 prosenttia jäi valkoisille, tilanne oli vetovoiman osalta erittäin huono. Polttoaine- ja voiteluöljyvarastot olivat myös keskittyneet punaisten hallussa oleville varikoille.<sup>11</sup>

Vaunuja SVR:llä oli vuoden 1918 alussa 17 975, joista matkustajavaunuja 1253. Yksityisillä radoilla oli vaunuja runsas 800.<sup>12</sup> Valkoisille jäi vain 50 matkustajavaunua ja noin 1000 tavaravaunua. Tämä oli suhteellisesti vielä vähemmän kuin vetovoimaa. Oli näin ollen selvää, että valkoisessa Suomessa oli aluksi ankara pula rautatiekalustosta. Kalustotilanne parani kuitenkin valkoisten hyökkäyksen myötä varsin nopeasti. Esimerkiksi jo Tampereen valtauksessa saatiin 28 veturia ja noin 300 vaunua.<sup>13</sup>

Punaisilla ei sodan alkaessa ollut pulaa veto- ja vaunukalustosta. Vaunupula alkoi kuitenkin vaivata ennen pitkää. Koska punaisten rautateiden johdolla ei ollut aluksi varmaa tietoa, kuinka paljon kalustoa

ylipäättänsä oli, korkein rautatieviranomainen, rautatieneuvosto antoi asemille määräyksen selvittää senhetkinen vaunutilanne. Helmikuun 20. päivään mennessä kävi selville, että vaunumäärä oli jakaantunut koko rataverkolle ja huomattava osa oli aivan rintamien läheisyydessä. Ne olivat punakaartien käyttöön ottamia, mutta eivät joukkojen rintamalle viennin jälkeen olleet palautuneet takaisin liikenteeseen. Niitä käytettiin joukkojen majoittamiseen. Koko punaisten junaliikenne alkoi pian kärsiä vaunupulasta.<sup>14</sup>

Suurimmat konepajat olivat Helsingissä, Fredriksbergissä (Pasila), Viipurissa, Pietarissa ja Turussa. Riihimäellä oli lennätinkonepaja. Valkoisille jäivät pienet konepajat Vaasassa, Oulussa ja Kuopiossa. Ne pystyivät korjaamaan vain vaunukalustoa. Veturien mittavampi huolto tai korjaus pystyttiin tekemään vain punaisten hallussa olevissa suurissa konepajoissa.

Konepajojen sijainti Etelä-Suomessa oli selvä etu punaisille. Niillä oli tärkeä merkitys liikenteen jatkuvuudelle, ja sen punaisten johto myös tiedosti. Niiden tehtävänä oli kaluston huollon lisäksi mm. panssarijunien varustaminen. Konepajoilta puuttui kuitenkin pätevä johto virkamiesten mentyä lakkoon. Ainoastaan yksi insinööri jäi töihin Viipurin konepajalle. Myös työvoimaa puuttui, koska kolmannes työntekijöistä oli liittynyt punakaartiin ja oli rintamalla. Esimerkiksi Fredriksbergin konepajassa oli maaliskuun vaihteessa töissä 11 alityönjohtajaa ja 666 miestä. Vakinaisista miehistä peräti 314 oli mennyt punakaartiin.<sup>15</sup>

### **Punaisten rautatiehallinto**

Punaisten vallankumoushallitukseksi perustettiin 15-jäseninen kansanvaltuuskunta. Se jakautui osastoihin, joita johti kansanvaltuutettu. Suurin ja tärkein oli liikenneasiain osasto. Sitä johti veturinkuljettaja Konstantin (Konsta) Lindqvist (ent. Kraft). Hän oli kansanvaltuuskunnassa ainoa ammatillisen koulutuksen saanut jäsen. Jo suurlakon aikana marraskuussa 1917 hän oli Työväen Vallankumouksellisen Keskusneuvoston edustajana valvomassa lakon toteutumista Suomen Valtion Rautateilla. Lindqvist oli Veturimiesliiton puheenjohtaja ja entinen SDP:n kansanedustaja; hän putosi eduskunnasta vuonna 1917. Rautatiehallituksen työtä valvomaan kansanvaltuuskunta nimitti 30.1.1918

seitsemänjäsenisen rautatieneuvoston, jonka puheenjohtajaksi tuli SVR:ltä erotettu konduktööri Artturi Sivenius. Hänkin oli ollut SDP:n kansanedustajana ja toimi sodan alkaessa Rautatieläisten liiton sihteerinä.

Jo 31. tammikuuta liikenneasiain osasto lähetti rautatiehallitukselle kirjeen, jossa ilmoitettiin uudesta organisaatiosta ja annettiin uusia määräyksiä. Korkeimpien rautatievirkamiesten toivottiin jatkavan viroissaan, mutta heiltä alettiin vaatia kirjallista sitoumusta vallankumoushallituksen määräysten noudattamisesta. Esim. rautatiehallituksen liikenneasiain johtaja Tuure Blässar (vuodesta 1925 Peitsara) vietiin Helsingin asemarakennuksessa olevasta työhuoneestaan asemalla olevaan punaisten esikuntaan. Häntä vaadittiin allekirjoittamaan sitoumus. Blässarin kieltäytyttyä allekirjoittamasta ei työhuoneeseen enää ollut asiaa. Kaikki asiapaperit ja oma salkku takavarikoitiin. Hänet kuitenkin päästettiin lähtemään rakennuksesta, mutta tultiin pian etsimään kotoa. Piileskeltyään tuttavien luona koko sodan ajan hän pääsi uudelleen jatkamaan työtään rautatiehallituksessa. Rautatiehallituksen kaikkien jäsenten jäätyä pois toimestaan sen toiminta päättyi ja rautatieneuvosto siirtyi sen tiloihin Helsingin asemarakennukseen.<sup>16</sup>

Suuremmille asemille nimitettiin seitsemän rautatiekomissaaria ja liikenteen sujumista varten 26 liikenneasioiden komissaaria. Lisäksi nimitettiin viisi ns. liikkuvaa komissaaria. Liikkuvilla komissaareilla oli niin laajat valtuudet, että ne olivat rautatieneuvostonkin yläpuolella. Siitä tuli jatkuvia hallinnollisia hankaluuksia. Varikoille ja konepajoihin nimitettiin omat komissaarinsa. Pienemmille asemille tuli liikennettä valvovamaan 105 asemakomissaaria. Erityisen valvonnan kohteena oli sähkösanomien lähettäminen ja vastaanottaminen, sillä yhteys toimi aluksi myös rintaman takana olevien asemien kanssa. Jopa matkalippuja myytiin epähuomiossa valkoisten puolella oleville asemille.

Joukkojen kuljettamista hoitamaan perustettiin rautatieneuvoston sotilaskuljetusosasto, joka myönsi lupalippuja joukkojen ja yksityishenkilöiden matkustamiseen. Kaikki matkat piti tilata ennakkoon. Järjestelmä ei toiminut ja sotilaskuljetusosasto jäi paperielimeksi. Esikunnat tilasivat kuljetukset suoraan asemakomissaareilta näyttäen muille huonoa esimerkkiä. Lopulta esikunnat ja joukot tilasivat vetureita ja kokonaisia junia asemavirkamiehiltä sen kummemmin tarvettaan perustelematta. Junien tarve oli yleensä kiireellinen, joten ne jouduttiin sijoitta-

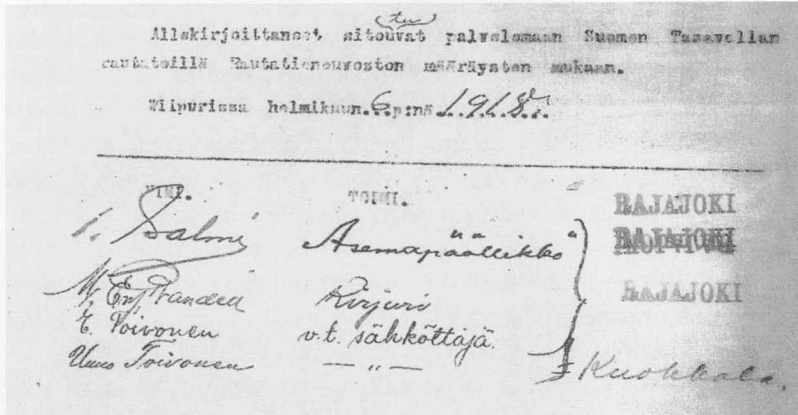
maan muun liikenteen sekaan. Se sotki osaltaan junaliikennettä. Yksittäiset kaartilaiset matkustivat ilman lippua ja katsoivat, että kaartin kortti ja punainen käsivarsinauha kävivät vapaalipusta. Rautateiden lipputulot luonnollisesti romahtivat.<sup>17</sup>

### Rautatieläiset puun ja kuoren välissä

Tammikuun 25. päivänä 1918 Rautatieläisten keskusjärjestön toimeenpaneva valiokunta antoi ennakkovaroituksen: »Siitä hetkestä, jolloin mitkä laittomat järjestöt tahansa tahi sotilaat saattavat esteitä rautatielaitoksen säännölliselle työskentelylle muodossa tai toisessa, on kaikkien virkailijoiden luovuttava virantoimituksestaan. Tämä on tehtävä myös silloin kun Rautatiehallitus poikkeaa laillisuuden puitteista. Lähempi selostus tilanteesta ja toimintatavasta lähetetään aikanaan.» Varoitus annettiin, koska viisi rautatieläistä oli surmattu punaisten toimesta ja muutamia vangittu.

Tilanne muuttui kuitenkin nopeasti. Virkamiesyhdistysten keskusliiton hallitus antoi 29. tammikuuta kaikille maan virkamiehille tarkoitettua julistuksen, jossa todettiin, etteivät keskusvirastot ole missään tekemisissä laittoman hallituksen kanssa ja ettei maan laillista hallitusta kannattavien virkamiesten tule palvella vallananastajia. Julistuksen mukaan rautateiden piirissä oleville piti tulla erilliset toimintaohjeet. Ohjeita tai määräystä virantoimituksen jättämisestä ei koskaan ehditty antaa. Rautatieläiset joutuivat toimimaan oman harkintansa mukaan. Turun aseman tiedusteltua toimintaohjeita vt. liikennetarkastaja A. Leisteniltä, joka johti Rautateiden virkamiesten keskusjärjestöä, saatiin ohje lähettää postijunia ja venäläisiä sotilasjunia, mutta ei punakaartilaisien junia. Ohje oli epärealistinen, sillä asemilla ei enää toimittu virkamiesten ehdoilla. Kukaan omaa henkeään arvokkaana pitävä ei olisi antanut sellaista määräystä esimerkiksi Viipurin asemalla. Asemalla piti komentoa jo itse »punakenraali» Heikki Kaljunen. Ohjeen perusteluna oli se, ettei ainakaan alkuvaiheessa haluttu lamauttaa liikennettä kokonaan ja siten estää meneillään olevaa venäläisten joukkojen poistumista Suomesta.

Julistuksen jälkeen lähes kaikki keskushallinnon ja piirihallitusten sekä niiden alaisten toimistojen virkamiehet, ratainsinöörit ja rataesi-



Punaisten rautatieläisiltä vaatima sitoumus. (Olavi Kilpiön kokoelma)

A commitment that the Reds asked every railroad worker to sign. (Olavi Kilpiö's collection)

miehet menivät lakkoon. Helsingissä ja Turussa ei lakkoon meno saanut aluksi suurta kannatusta, mutta Tampereella 51 rautatievirkamiestä jätti työpaikkansa helmikuussa, joten lakko lienee ollut melko täydellinen. Samoin oli Viipurissa, missä vain yksi rautatievirkamies jäi töihin. Asemapäällikköiden osalta tilanne vaihteli ratajaksoittain ja paikkakunnittain.<sup>18</sup>

Maaliskuun alkupuolella rautatieneuvoston komissaarit ilmoittivat, tosin epätäydellisten ilmoitusten perusteella, että 56 asemalla oli töissä 12 asemapäällikköä ja 31 kirjuria. Edellisiä oli lakossa 31, jälkimmäisiä 50.<sup>19</sup> Henkilökuntavajetta pyrittiin täyttämään ottamalla tilalle aikaisemmin rautateiltä erotettuja. Palveluskuntaan kuuluvista tehtiin rautatievirkailijoita, mistä aiheutui liikenteen hoidolle suuria vaikeuksia riittämättömän ammattitaidon vuoksi. Puute oli varsinkin sähköttäjästä, joka oli tärkeä ammattikunta rautatieliikenteen kannalta. Vajetta koetettiin pienentää pikakouluttamalla virkailijoita. Myös veturinkuljettajista oli puutetta, mutta koulutusta ei voitu aloittaa pätevien opettajien puuttuessa.<sup>20</sup>

Punaisten rintamilla kärsimät tappiot ja tilanteen huononeminen tuli nopeasti työssä käyvien rautatieläisten tietoon konduktöörien ja veturimiesten välityksellä. Monet alkoivat ennakoida isännän vaihtu-

mista ja hankkivat lääkärintodistuksen, jonka turvin he jäivät pois toimestaan. Kun ammattiliittoon kuulumattomilta rautatieläisiltä alettiin vaatia palkanmaksun ehtona sitoumuksia, joissa sitouduttiin työskentelemään punaisten rautateillä, tilanne alkoi kärjistyä. Osa allekirjoitti sitoumuksen. Kun kaikki sitoumuksen allekirjoittaneetkaan eivät saaneet palkkojaan (Suomen Pankin setelipulan vuoksi), täydellinen lakko alkoi huhtikuun alussa Helsingin asemalla. Lakkoon meni 164 virkailijaa entisten lisäksi. Lakkolaisia pidettiin vastavallankumouksellisina ja heidät määrättiin pidätettäväksi. Etsintäpartiot tavoittivat suurimman osan, ja kiinni saadut vietiin Kaartin kasarmille. Siellä oli vangittuna ennen punaisen hallinnon päättymistä yli 200 rautatieläistä.<sup>21</sup>

Veturimiehet sen sijaan jäivät valtaosaltaan töihin. Veturimiesten liitto (puheenjohtajana oli Konsta Lindqvist) antoi jopa punaisia tukevan julkilausuman. Tampereella veturimiehet ilmoittivat aluksi olevansa puolueettomia ja kieltäytyivät ajamasta sotilasjunia. Tästä rajoituksesta kuitenkin luovuttiin ja työt jatkuivat normaalisti. Syynä oli poliittisen asennoitumisen lisäksi ammattiliiton jäsenyys ja joidenkin osalta vastuu valtion omaisuuden hoitamisesta. SVR:llä käytössä ollut nimikkoveturijärjestelmä, jonka mukaan veturinkuljettajalla oli sama veturi ajettavana ja hoidettavana, johti siihen, ettei omaa veturia haluttu antaa vieraiden ajettavaksi. Sen estämiseksi ajettiin nimikkoveturia itse. Porvarillisestikin ajattelevat kuljettajat jäivät aluksi työhön. Veturimiehiä oli Lindqvistin lisäksi muillakin avainpaikoilla. Veturinkuljettaja Jaakko Rahja (Eino Rahjan ja Jukka Rahjan nuorin veli) oli jonkin aikaa koneosastoasioiden ylivalvojana eli koneosaston johtajaa vastaavassa tehtävässä.

Koko punaisten rautatiehallinto nojautui SAK:n rautatieläisjärjestöjen aktiivijäseniin. Tämä oli ratkaisevan tärkeää punaisen Suomen liikenteen toimivuudelle. Se toimikin alkuvuikkoina olosuhteisiin nähden kohtuullisesti. Tiedossa on vain pari pienehköä yhteenajoa kapinan aikana. Turvallisuusohjeiden noudattaminen kuitenkin huononi sodan jatkuessa. Yhdelle asemanvälille saatettiin lähettää useampia junia peräkkäin, mikä oli vastoin SVR:n turvallisuusohjeita. Koska rautatieläisten ammattiliittojen katsottiin tukeneen kapinaa, senaatti hajotti Suomen Veturimiesten Liiton ja Rautatieläisten Liiton toukokuussa 1918.<sup>22</sup>



## Liikenne punaisessa Suomessa

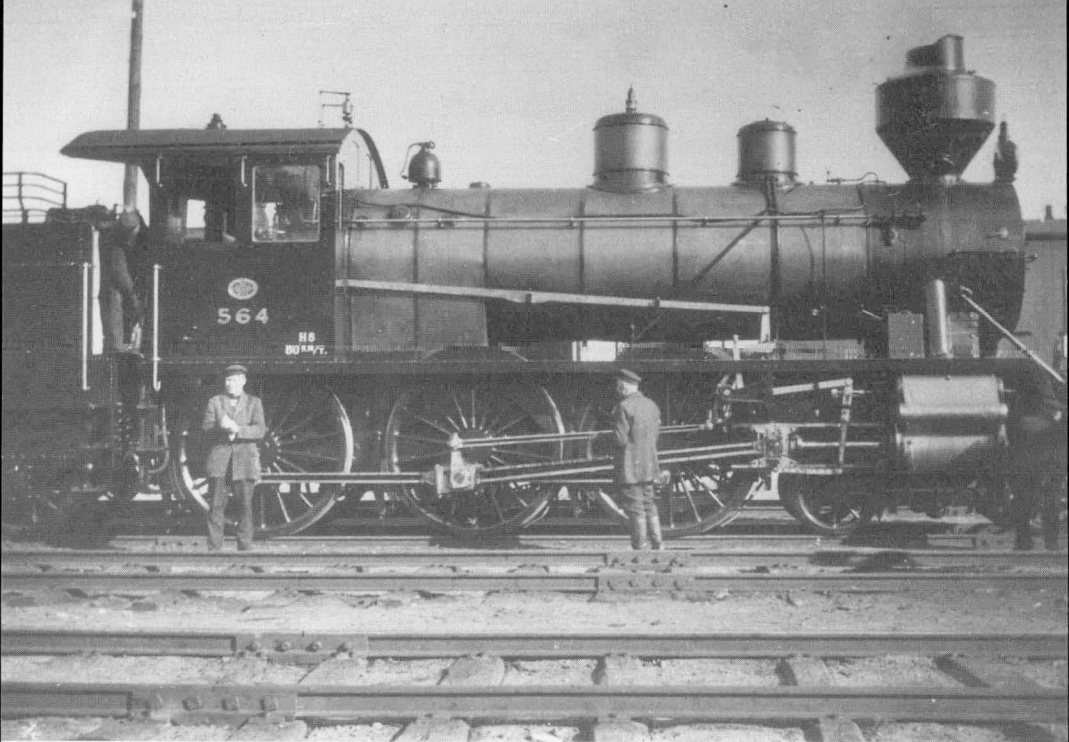
Punaisten rautatieliikenne toimi kapinan ensimmäisinä päivinä satunnaisesti. Aikatauluja ei voitu noudattaa, joten junat lähetettiin matkaan asemanväli kerrallaan ilmoittamalla junan lähdöstä seuraavalle asemalle sähköttämällä.

Jo 11. helmikuuta alkaen voitiin aloittaa aikataulun mukainen kaukojunien kulku. Helsingistä Turkuun ja Tampereelle kulki kaksi henkilöjunaparia ja Pietariin kolme junaparia päivittäin. Samoin aloitettiin Helsingin lähiliikenne. Myös vähäinen tavaraliikenne saatiin alkamaan. Tampereelta ajettiin 15. helmikuuta alkaen yksi postijunapari Poriin ja yksi sekajunapari (yhdistetty henkilö- ja tavarajuna) Tyrvälle sekä tavarajunaparit Riihimäelle, Poriin ja Oripohjaan. Turusta ajettiin kaksi postijunaparia Toijalaan sekä henkilöjunapari Loimaalle, Saloon ja Paimioon. Aikataulut noudattivat SVR:n aikatauluja. Niitä pystyttiin noudattamaan vain lähtöajan osalta. Ainoa säännöllisyys oli, että junat olivat säännöllisesti myöhässä.<sup>23</sup>

Tärkeitä rokadirataa Viipuriin ja edelleen Pietariin pidettiin miehitettynä, ja se oli elintärkeä valtasuoni punaisessa Suomessa. Painettuja aikatauluja ei ole säilynyt, mutta säilyneen kirjeenvaihdon ja sähkösanomakopioiden mukaan esimerkiksi vielä 18. maaliskuuta oli kulussa ainakin kaksi junaparia Helsingin ja Pietarin välillä. Rautatiekomissaari V. L. Metsäranta antoi nimittäin määräyksen erään matkustajan lähettämän anomuksen perusteella junille nro 3, 4, 7 ja 8 pysähtyä myös Mankalan pysäkillä. Matkustajien toivomuksia pyrittiin ottamaan huomioon.<sup>24</sup>

Tavaraliikennettä yritettiin myös pitää hengissä ja palvelua ylläpitää punaisessa Suomessa. Vaununjakotoimistolle lähetettyjen kirjeiden mukaan tilattiin tavaravaunuja määräpäiviksi eri asemille kuten ennen sotaakin. Ne koskivat lähinnä halkojen, heinän ja rakennustarvikkeiden kuljettamista. Tilajina oli yrityksiä kuten Valio, joka tilasi halkoja Pitäjänmäen laitoksilleen, maatalojen isäntiä, jotka tilasivat vaunuja halkojen kuljettamiseksi asiakkaille, ja helsinkiläinen ajuri, joka tilasi heinävaunun hevosilleen. Kun tupakan kulutus oli sota-aikana suurta, Itämainen Paperossitehdas Oy tilasi Helsingistä umpivaunuja savukkeiden kuljettamiseksi Helsingistä Viipuriin ja Tampereelle. Kouvolan asemalta tilattiin maaliskuun loppupuolella useita vaunuja ruumiiden kuljetta-





H8-sarjan henkilöliikenneveturi 564 (valmistunut 1916) edusti nykyaikaisinta vetokalustoa Suomessa vuonna 1918. Se kuului vapaussodan alkaessa Tampereen varikolle, mutta jäi Neuvosto-Venäjäälle. Veturi saatiin ostaa takaisin vuonna 1928 ja poistettiin VR:n kirjoista vasta vuonna 1965. (Kari Salon kokoelma)

Class H8 passenger locomotive #564 (built in 1916) is an example of the most modern motive power in Finland in 1918. At the beginning of the War of Liberation it was in the inventory of the Tampere Railroad Depot, yet it was later located in Soviet Russia. It was bought back by the Finnish State Railways and only struck off charge in 1965. (Kari Salo's collection)

miseksi Horpusta ja Selänpästä Kymintehtaalle, Kotkaan ja Helsinkiin. Missä määrin tilaukset pystyttiin toteuttamaan, ei ole tiedossa.<sup>25</sup>

Sotilaallisen tilanteen muuttuminen näkyi junaliikenteessä. Rautatieneuvosto lähetti 27. maaliskuuta kaikille Toijalan eteläpuolella oleville asemille sähkeen, jonka mukaan »kaikenlainen tavarain ja matkustajain kuljettaminen Toijalan pohjoispuolelle on toistaiseksi keskeytetty», ja Suomen Tasavallan Rautatieneuvostolle tuli puolestaan 30. maaliskuuta sähke: »Siviilimatkustajien liikenne keskeytetään toistaiseksi rataosalla Humppila–Toijala–Riihimäki. Rahja Hyrskymurto.» Siviili-liikennettä supistettiin, ja se lopetettiin lopulta kokonaan. Vielä 14. huhtikuuta ilmoitettiin Viipuriin siirtyneelle Rautatieneuvostolle juna-

yhteyden toimivan Riihimäeltä Keravalle ja Toijalasta Loimaalle. Sähkeessä mainitaan lisäksi: »Tampereella päin asiat ennallaan.»<sup>26</sup>

Aikataulujen noudattaminen kesti vain lyhyen aikaa. Sotilasjunat alkoivat viedä liikennekapasiteetista yhä suuremman osan. Määräykset junien liikenteeseen asettamisesta tulivat punakaartien esikunnista tai osastoilta suoraan asemien junanlähettäjäille. Ne oli heti toteutettava henkensä säilyttämiseksi. Sotilasjunilla ei ollut aikataulua eikä junan numeroa. Ne ajettiin aina ylimääräisinä junina asemien johdolla ja miltei aina kiireellisinä. Tämänkaltainen piittaamattomuus aikatauluista esti kaikki mahdollisuudet liikenteen säännönmukaiselta hoitamiselta. Tampereen aseman junapäiväkirjojen mukaan sieltä ei ajettu helmimaaliskuun aikana yhtään päivittäin kulkevaa henkilöjunaa. Yhtä edestakaista junaa ajettiin silloin tällöin välillä Tampere–Riihimäki/Toijala–Tampere, yhtä Tampereen ja Porin välillä. Helsinkiin tai Turkuun pääsi vaihtamalla junaa Riihimäellä tai Toijalassa. Ylimääräisiä junia (sotilasjunia) ajettiin yhä enemmän Helsinkiin, Turkuun, Poriin, Lylyyn, Lempäälään, Siuroon ja Kangasalalle. Päiväkirjoissa oli myös tietoja kuljetetuista kaartilaisista ja erilaisia huomautuksia. Maaliskuun 21. päivältä on maininta junassa olleen »1 hevossaunu, 1 lahtarin ruumis». Junapäiväkirjan viimeiset merkinnät on tehty 22. maaliskuuta. Ylimääräisillä junilla vietiin punakaartilaisia kuudella junalla Kangasalalle yhteensä 814, Turkuun 85 ja Riihimäelle 600. Turusta puolestaan saapui 147 punakaartilaisista, joista seitsemän meni junalla Lempäälään ja loput Kangasalalle. Junapäiväkirjan viimeinen merkintä on Kangasalalta saapuneesta panssarijunasta kello 11.16 ip. (23.16). Sama juna lähti takaisin Kangasalalle kello 11.55 (23.55). Juna kävi todennäköisesti hakemassa ammuksia sekä veturin vesi- ja halkotäydennyksellä.<sup>27</sup>

Punaisten puolelta pääsi valkoisten puolelle jonkin aikaa matkustamalla junalla Tampereelle ja jatkamalla sieltä rekikyödyillä tai hiihtäen. Esimerkiksi Aarne Sihvo lähti vielä 30. tammikuuta väärennettyä lupatodistusta käyttäen makuuvaununjunalla Tampereelle ja jatkoi sieltä seuraavana aamuna punaisten sotilasjunalla Kangasalan asemalle. Siellä siviilit komennettiin jäämään junasta. Juna oli menossa Vilppulaan. Sen matka Vilppulan suuntaan jatkui vasta seuraavana päivänä, sillä juna palasi ensin konduktöörin ja veturinkuljettajan ehdotuksesta Tampereelle hakemaan lisäjoukkoja, koska valkoisia oli heidän tietojensa mukaan »herneen paljon». Todellisuudessa näin ei ollut. Vuorokauden

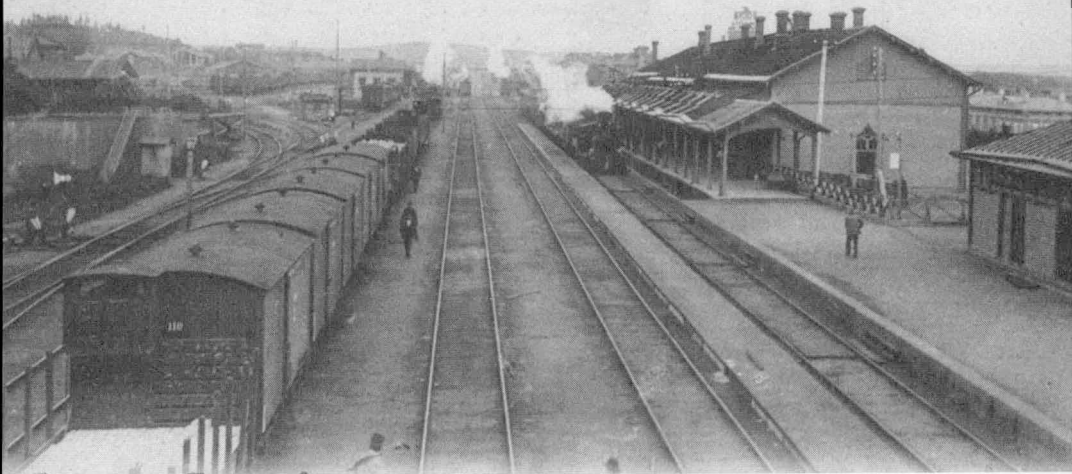
viivästyminen auttoi valkoisia saamaan lisäjoukkoja ja rakentamaan puolustuslinjan Vilppulaan. Sihvo pääsi rekikyödyllä lopulta valkoisten puolelle Mänttään.<sup>28</sup>

## Liikenne valkoisessa Suomessa

Valkoisen Suomen liikenteen hoidon ongelmana olivat punaisten hallussaan pitämään alueeseen verrattuna huomattavasti pidemmät etäisyydet, vähäinen rautatiekalusto ja eteläistä Suomea selvästi harvempi maantieverkko. Vapaussodan alkuvaiheessa suojeluskuntajoukot siirrettiin Pohjanmaalta Pohjois-Suomeen junilla punaisten hallussa oleville paikkakunnille Ouluun, Kemiin ja Tornioon. Sotatoimet jouduttiin aloittamaan heti junan saavuttua perille. Kun vastarinta oli saatu kukistetuksi, joukot siirrettiin takaisin etelään, koska punaisten hyökkäyksen pelättiin pian alkavan. Mitään aikatauluja sotilasjunille ei voitu laatia tilanteiden muuttuessa nopeasti. Joitakin harvoja henkilöjuna oli sodan aikana kulussa siviiliväestöä ja tavaraliikennettä varten.

Kulkulaitos oli aluksi suoraan ylipäällikkö Mannerheimin alaisuudessa. Se alistettiin etappilaitokselle ja oli etappipäällikön (eversti G. Theslöfin ja maaliskuun alusta majuri R. Waldenin) alaisuudessa. Vaaasaan perustettiin tilapäinen rautatiehallitus jonka pääjohtajana oli rata-insinööri E. F. Winter. Tilapäisen rautatiehallituksen alaisena oli kolme piiriä, joita johti piiripäällikkö. Ensimmäiseen piiriin kuuluivat kaikki ratalinjat Jyväskylän länsipuolella, toiseen piiriin rata Jyväskylästä Savonlinnaan ja kolmanteen piiriin kaikki radat Savonlinnasta itään. Kutakin piiriä hoiti liikennepäällikkö. Hänelle osoitettiin kaikki sotilasviranomaisten tekemät junien ja veturien tilaukset. Heille raportoivat liikennetarkastajat, joiden tuli olla ympäri vuorokauden selvillä veturien ja vaunujen lukumäärästä ja sijoituspaikoista. Kaikissa tavarankuljetuksissa oli sotilaslähetyksillä etusija.<sup>29</sup>

Koska liikkuvan kaluston puute oli huutava, ei säännöllistä junaliikennettä voitu harjoittaa. Painettujen aikataulujen laadinnasta päätettiin toistaiseksi luopua. Sen sijaan määrättiin tarkasti, kenellä oli oikeus tilata missäkin tilanteessa ylimääräinen juna. Samoin määrättiin, että vain ylipäällikön esikunta ja armeijoiden komentajien esikunnat saivat käyttää toimistona ja asuntona rautatievaunuja.



Tampereen asema pohjoisesta päin vapaussodan aikaisessa asussa. Tampereen valtauksessa saatiin merkittävä lisä valkoisten rautatiekalustoon: yksi lievästi vaurioitunut panssarijuna, 28 veturia ja 300 vaunua. (Kari Salon kokoelma)

The yard and buildings of Tampere train station as they were during the War of Liberation. The Whites were able to replenish their motive power and rolling stock through the capture of one slightly damaged armored train, 28 engines, and 300 cars. (Kari Salo's collection)

Kun joukkojen kuljetuksessa sattui usein omavaltaisuuksia, otettiin sotilaskuljetus pois siviilivirkamiesten päällikkyydestä ja muodostettiin erityinen Sotilaskuljetuskonttori omine organisaatioineen. Kuudelle tärkeimmälle asemalle asetettiin erityiset asemakomendantit valvomaan liikenteen sujumista. Se oli tarpeellinen toimenpide, sillä jo Tampereen taisteluun osallistuneiden joukkojen kuljetus ja huolto aiheuttivat suuria vaikeuksia junaliikenteelle. Liikenne oli vähällä pysähtyä kokonaan Tampereen ja Haapamäen välisellä rataosalla siellä syntyneiden ruuhkien vuoksi. Punaiset olivat katkaisseet sähkö- ja puhelinlinjat, mikä vaikeutti yhteyden pitämistä asemien välillä.

Tampereen valtauksen jälkeen oli ylipäällikön määräyksestä toteutettava mittava kuljetustehtävä. Se asetti rautatieliikenteen ennennäkemättömän haasteen eteen. Huhtikuun 16.–20. päivinä Tampereen seudulta sekä Vaasasta ja Savosta oli kuljetettava Karjalaan lähes 20 000 miestä tykistöineen ja kuormastoineen. Määränpäänä olivat Antrea ja sen lähiasemat Hiitola, Inkilä, Sairala, Koljola, Jääski ja Imatra. Joukot jalkautettiin usealle paikkakunnalle niiden tulon salaamiseksi (ilmatie-

dustelu toimi molemmilla osapuolilla) ja ruuhkien välttämiseksi.

Haapamäen–Pieksämäen rokadirata, joka vielä oli keskeneräinen Leppälahden maaleikkauksen osalta, osoitti nyt tärkeytensä. Radan asemien sivuraiteet oli mitoitettu korkeintaan 14 vaunun junien kohtamiseen. Ajamalla viiden päivän ajan itään päin kulkevia junia jonossa voitiin junien pituus kasvattaa jopa 40 vaunuun. Näin raskaita junia vetämään tarvittiin kolme veturia, yksi veti edestä ja kaksi työnsi. Joukkojen siirto onnistui, sillä liikenne keskeytyi maansortuman vuoksi vain kerran, silloinkin muutamaksi tunniksi. Kalustopulaa helpotti Tampereen valtauksessa saadut 28 veturia ja 300 vaunua.<sup>30</sup>

Huhtikuussa perustettiin ylipäällikön päiväkäskyllä sotilaskuljetuspäällikön alaisuuteen kolme ns. rautatiepataljoonaa. Nämä perustettiin korvaamaan Etelä-Suomessa punaisten alaisuudessa toimineita rautatieläisiä, joita pidettiin poliittisesti epäluotettavina. Rautatiepataljoonia oli kolme: Pohjanmaan (Seinäjoella), Savon (Otavassa) ja Karjalan pataljoonat (Elisenvaarassa). Päälliköksi nimitettiin majuri T. I. Aminoff. Rautatiepataljoonat olivat toiminnassa vuoden 1918 kesäkuun loppuun saakka. Pataljooniin koulutettiin 1500 miestä. Vain pieni osa sai paikan rautateiden palveluksessa sodan jälkeen.<sup>31</sup>

## Esikuntajunat

Valkoisten puolella käytettiin sodan johtamiseen esikuntajunia. Valkoisten ylipäällikön, ratsuväenkenraali Gustaf Mannerheimin päämaja sijoitettiin Seinäjoen asemalla seisovaan junaan 11. helmikuuta alkaen. Sen organisoi Ruotsista vapaaehtoisena tullut tykistönkapteeni Carl Petersén, joka toimi jonkin aikaa Päämajan komendanttina. Junassa oli neliakselisia (ns. boggie) päivävaunuja, makuuvaunuja ja Kansainvälisen makuuvaunu- ja Euroopan pikajunayhtiön (Compagnie Internationale des Wagon-Lits) R-sarjan ravintolavaunu. Junan ensimmäisiin vaunuihin sijoitettiin operatiivisen osaston ja yhteysjaoston henkilökunta, sen jälkeen oli toimistovaunu ja vaunu operatiivisen osaston työhuoneelle, seuraavana oli ravintolavaunu, sen jälkeen ylipäällikön ja vanhimpien virkailijoiden vaunut. Niille henkilöille, joiden ei välttämättä tarvinnut olla mukana junan matkoilla, hankittiin asunnot asemanseudulta.

Mannerheimin työhuone oli makuuvaunussa Cm 2136, missä hän myös yöpyi. Mannerheimin työhuoneena oli kaksi ensimmäisen luokan osastoa, joista väliseinä oli poistettu. Suurin osa junan henkilökunnasta aterioi ravintolavaunussa. Eversti Hjalmarsonin mukaan junan päivävaunuista oli poistettu väliseiniä ja istuimet ja saatu näin tilavampia osastoja. Operatiivisen osaston seinillä oli karttoja, joihin oli neuvoilla kiinnitetty lappuja kuvaamaan omien ja punaisten joukkojen asemaa. »Junan paikka oli, suojaksi pomminheittäjien varalta sekä vartiointiin helpottamiseksi, ympäröity korkealla vaunujen yläpuolelle ulottuvalla rautalankaverkolla, mikä sai kokonaisuuden muistuttamaan suurta kanalaa.» Junassa oli aina veturi lähtövalmiina. Se toimi samalla höyrynantajana vaunujen lämmityksessä. Juna toimi Päämajana kahden kuukauden ajan.<sup>32</sup>

Mannerheim kävi Antreassa 23. helmikuuta neuvottelemassa Aarne Sihvon kanssa ilmeisesti vain omalla vaunullaan. Juna kävi 8.–9. maaliskuuta Kauhajoella, missä oli neuvottelu Tampereelle tehtävästä hyökkäyksestä Hämeen ja Satakunnan ryhmien päälliköiden, eversti Wetzlerin ja eversti Linderin kanssa. Mannerheim sai tahtonsa läpi, ja Tampereen operaatio päätettiin toteuttaa maaliskuun aikana. Ennen Tampereen hyökkäystä esikuntajuna siirtyi Vilppulaan 21. maaliskuuta ja taistelujen aikana Vehmaisiin. Taistelujen kestäessä ylipäällikkö kävi vaunullaan uudelleen Karjalassa tutustumassa taistelutilanteeseen 4.–6. huhtikuuta. Tampereen taistelujen jälkeen juna oli Tampereella 10. huhtikuuta saakka.<sup>33</sup>

Huhtikuun 11. päivänä juna siirtyi Mikkeliin. Kenraalimajuri Ernst Löfström joutui esikuntineen väistymään. Harmistuksestaan huolimatta Löfström piti kiinni muodollisuuksista ja oli vastaanottamassa ylipäällikköä kunniakomppanian kanssa. Juna saapui asemalle aamuyöstä kello 3. Vasta neljän tunnin odottelun jälkeen Mannerheim laskeutui junastaan kello 7.00. Löfström ei saamaansa kohtelua unohtanut. – Mikkeli oli junan tukikohta sodan loppuun saakka. Päämaja siirtyi Hotelli Seurahuoneelle asemaa vastapäätä.

Huhtikuun 12. päivänä Itäarmeijan komentajaksi nimitetty Löfström lähti Mikkelistä omalla esikuntajunallaan Elisenvaaraan, minne Itäarmeijan esikunta oli päätetty sijoittaa. Jo neljä päivää myöhemmin 16. huhtikuuta ylipäällikkö kävi Raudussa ja Elisenvaarassa tutustumassa tarkemmin Löfströmin Viipurin valtausta koskeviin suunnitel-

miin. Löfströmin esikuntajuna siirtyi 21.–22. huhtikuuta Antrean asemalle, missä oli myös Aarne Sihvon esikuntajuna. Sihvon mukaan Löfströmin juna oli »aivan lähellä minun esikuntaani, mahdollisten ilmapommitusten varalta piilossa halkopinojen takana. Tästä läheisestä sijainnista johtuen olisi voinut odottaa myös läheistä – ja hyvää – yhteistyötä esikuntien välillä. Mutta siinä suhteessa osoittautuivat toivomme turhiksi.»

Kaksi päivää myöhemmin 24. huhtikuuta Mannerheimin esikuntajuna tuli vielä samalle ratapihalle. Löfström ei siitä pitänyt, koska pelkäsi Mannerheimin tulleen ottamaan koko Viipurin operaation johdon itselleen. Hän siirsi esikuntajunansa huhtikuun 27. päivän vastaisena yönä Talin asemalle ollakseen lähempänä alaisiaan ja rintamaa, kuten hän myöhemmin selitti. Mannerheim närkästyi todetessaan Löfströmin junan kadonneen. Puuttuvien viestiyhteyksien vuoksi kesti vuorokauden, ennen kuin saatiin selville missä juna oli. Saatuaan Mannerheimilta 28. huhtikuuta äkäisen sähkeen Löfström vain tyytyi toteamaan, että komentajalla on oikeus määrätä komentopaikkansa sijainti. Löfström väitti myöhemmin selvittäneensä Mannerheimin esikuntajunan lähtöajan Antreasta. Se oli jo 26. huhtikuuta. Tämän vahvisti myös hänen esikuntapäällikkönsä Rappe. Löfströmin johtopäätös oli, että Mannerheimin oli täytynyt olla kunnolla juovuksissa! Mannerheim ei episodiat unohtanut. Viipurin valtauksen jälkeen Itäarmeijan komentajaksi tuli Löfströmin entinen alainen, jääkärienkin hyväksymä kenraalimajuri Karl Wilkman (vuodesta 1919 Wilkama).<sup>34</sup>

Myös eversti Martin Wetzter Hämeen rintamalla ja eversti Ernst Linder Satakunnan ja myöhemmin Savon rintamalla pitivät esikuntaansa junassa. Saksalaisten joukkojen komentajalla, kenraali Rüdiger von der Goltzilla oli niin ikään oma esikuntajunansa. Hän kävi sillä Porvoossa, lounasti Svinhufvudin kanssa junansa ravintolavaunussa Riihimäellä ja jatkoi Haapamäen kautta Mikkeliin. »Matkalla täytyi minun Haapamäellä kello 12 yöllä nousta vuoteestani kulkeakseni kunniakomppanian ohitse ja soittoa kuunnellakseni.» Hän kävi junallaan myös Savonlinnassa, Punkaharjulla ja Imatralla päätyen Viipuriin, missä hänelle järjestettiin juhlava vastaanotto.<sup>35</sup>



## Asejunia Pietarista

Sodan alkamista edisti monien muiden seikkojen lisäksi kaksi erillistä tapahtumaa. Toinen tapahtumasarja alkoi Pietarissa. Punaiset olivat jo marraskuusta lähtien yrittäneet hankkia sieltä aseita, mutta merkittäviä määriä ei saatu ennen kuin veljekset Eino ja Jukka Rahja saivat V. I. Leniniltä lupauksen merkittävästä aseavusta. Se oli tarkoitettu »venäläisten sotilaiden puolustamiseen Suomessa porvarillisen valkokaartilaisosastojen petomaisuuksilta». Myös Helsingin järjestyskaartin (ei punakaartin) päällikkö Ali Aaltonen kävi Pietarissa aseostoksilla, ja sai bolševikkien yleisesikunnalta lupauksen aseiden toimittamisesta (5000 kivääriä, 30 konekivääriä). Kysymys ei ollut samasta ase-erästä, jonka Lenin määräsi 20. tammikuuta annettavaksi Rahjan välityksellä »Suomen proletariaatille». Aaltosen hankkimista aseista laadittiin jakosuunnitelma: 1700 kivääriä ja 17 konekivääriä suunniteltiin jätettäväksi Helsinkiin reserviin ja loput jaettaisiin muutaman sadan aseena erinä suurimpien kaupunkien Kuopion, Vaasan ja Oulun kaarteille.<sup>36</sup>

Kun valkoiset olivat aikaisemmin kaapanneet Mikkelin kaartille tarkoitetun aselastin, päätettiin asejunan tulo varmistaa. Aaltonen antoi 23. tammikuuta Kotkan järjestyskaartille käskyn junan suojaamisesta Taavetin ja Uudenkylän välillä. Kun saatiin tieto, että aseita tulisi enemmänkin, laadittiin keskitetty suunnitelma Etelä-Suomen piireille asejunan suojaamiseksi. Rataosat Pietarista Riihimäelle ja sieltä Tampereelle ja Helsinkiin päätettiin miehittää. Asejunien turvallisuudesta vastasi oma puolustusmiehistö. Illasta 25. tammikuuta alkaen piti varautua kolme päivää kestävään toimintaan.<sup>37</sup>

Toinen tapahtumasarjan haara alkoi Viipurista. Siellä oli syntynyt 19. tammikuuta yhteenotto punakaartin ryhtyessä takavarikoimaan suojeluskuntalaisten aseita. Maalta kaupunkiin 22. tammikuuta tulleet suojeluskuntalaiset alkoivat puolestaan anastaa aseita venäläisiltä Viipurin asemalla, minkä seurauksena punakaarti valtasi rautatieaseman. Punakaartit julistettiin liikekannalle 26. tammikuuta, ja seuraavana päivänä miehitettiin Helsingin rautatieasema ja senaatti ilman välikohtauksia.<sup>38</sup>

Tammikuun 24. päivänä Pietarista lähti asejuna, jossa oli 5000 kivääriä ja 30 konekivääriä. Junaa vartioivat Viipurista edellisena päivänä lähteneet kaartilaiset. Suojeluskuntalaiset osasivat odottaa junan tuloa,





Venäjältä tullut panssarijuna *Ukrainski Revolutsija* ja sen venäläistä miehistöä Viipurissa 23.3.1918. Kuvassa näkyy tykkivaunu, joka onnistuttiin pelastamaan Kavantsaareissa. Putilovin valmistamassa vaunussa oli 2 kpl 75 mm:n tykkiä m/14 Lender-Tarkovski. Vaunun sivulla oleviin ammuskoteloihin mahtui 1500 ammusta. Vaunu liitettiin *Karjalan pelastajaan*, joka höyräsi sodan viime vaiheessa Kouvolaan Kotkaan. (Mikkelin maakunta-arkisto)

The armored train *Ukrainski Revolutsija* and its Russian crew shown in Viipuri on March 23<sup>rd</sup>, 1918. The picture also shows a gun car that was captured at Kavantsaari. The car, built by the Putilov Works, mounted two 1914-model 75-mm Lender-Tarkovsky guns, and the magazines fitted along the sides of the car contained a total of 1,500 rounds of ammunition. The car was added to the *Karjalan pelastaja*, which steamed from Kouvola to Kotka during the final stages of the war. (Regional Archive of Mikkelä)

sillä uutinen sen tulosta oli päässyt Helsingin Sanomiin. Juna joutui suojeluskuntalaisten väijytykseen Raivolan ja Tyrisevän välillä. Sen edellä varmistuksena kulkenut veturi suistettiin kiskoilta. Rautatieläiset Nieman ja Laitinen saatiin kiinni, ja »punakenraali» Kaljunen kävi ampuksessa heidät Terijoen asemalla. Samalla asetettiin asemalle punaisen vartio.<sup>39</sup>

Tammikuun 27. päivänä Pietarissa seisoj lähtövalmiina Leninin lupaa ns. suuri asejuna. Junassa oli 15 000 kivääriä ja niihin kaksi mil-

joona patruunaa, 30 konekivääriä, 10 kolmen tuuman tykkiä ja kuusi vaunulastillista niihin sopivia ammuksia sekä kaksi panssariautoa. Veljekset Eino ja Jukka Rahja olivat lähdössä toteuttamaan Leninin hartaasti odottamaa vallankumousta Suomessa. Tiedon junan seuraavaksi päiväksi suunnitellusta lähdöstä he lähettivät kirjeitse puoluetoimikunnalle Helsinkiin. He ilmoittivat ottavansa vallan Viipurissa työväen käsiin. Sen jälkeen olisi vuorossa Helsinki. Kirje ei enää ehtinyt vaikuttaa asioiden kulkuun, sillä kapina oli Helsingissä jo aloitettu. Asejunasta jaettiin aseita radan varren punakaarteille valtaosan mennessä Helsingin ja Tampereen kaarteille. Valkoiset yrittivät pysäyttää junan tulon Kämärän asemalla. Myös Korian rautatiesiltaa suojeluskuntalaiset onnistuivat hieman vaurioittamaan, mutta se viivästytti junaa vain muutamia tunteja.<sup>40</sup>

### Radankatkaisuryityksiä

Punaiset miehittivät 26. tammikuuta Toijalan risteysaseman ja seuraavana päivänä Helsingin, Tampereen ja Viipurin rautatieasemat. Helsingistä Vaasaan kulkenut viimeinen henkilöjuna suistettiin raiteilta Ylistaron ja Munakan välillä 28. tammikuuta. Junassa oli 47 venäläisten sotilaa lisäksi mm. kolme senaatin jäsentä (Frey, Pehkonen ja Renvall).<sup>41</sup>

Valkoisten päämajan varmistettua poikittaisradan omien joukkojen haltuun miehitettiin myös Vilppula. Siellä ei vielä ollut punaisia. Miehitys tehtiin viime hetkellä, sillä 2. helmikuuta alkoi punaisten hyökkäys eversti M. S. Svetšnikovin johdolla Lylystä Vilppulaan. Punaisten hyökkäyksen päätavoite oli Seinäjoki. Välitavoitteena oli Haapamäen risteysaseman valtaus ja valkoisten poikittaisradan katkaisu. Hyökkäys radan suunnassa eteni Vilppulaan saakka, mihin se jäi puolentoista kuukauden ajaksi sulana olevan vesistön taakse. Vaikka Vilppulaa vastaan hyökättiin yhä vahvennetuin voimin tykistön ja panssarijunien tukemana, ei rintamaa saatu murretuksi. Vielä 13. maaliskuuta punaiset lähettivät räjähteillä lastatun junan Vilppulan rautatiesillan yli. Se ylitti sillalla olleet esteet ja pysähtyi aseman vaihteisiin. Ripeät rautatieläiset saivat viime hetkellä räjähdysksen estetyksi. Myös hyökkäys Ruoveden suunnassa, missä tavoitteena olivat Virrat ja sen kautta Haapamäki, torjuttiin. Haapamäen risteysasema jäi valkoisille pysyvästi.<sup>42</sup>

Viipurin ja Pietarin välistä rataa eivät puolestaan valkoiset saaneet pysyvästi haltuunsa. Sodan alussa 24. tammikuuta runsas 500 suoje-luskuntalaista vetäytyi Viipurista jäätä pitkin Venäjänsaareen. Sieltä läh-dettiin etenemään Viipurin–Pietarin radalle. Säiniön asemaa ei saatu vallatuksi 26. tammikuuta, mutta seuraavana päivänä vallattiin Kämä-rän asema, josta johti tie Antreaan. Asemalle jätettiin vain varmistus pääjoukon jatkaessa Antreaan. Asemalle höyrysi Rahjan veljesten johta-ma asejuna. Se karkotti helposti vähälukuiset valkoiset. Jukka Rahja kuitenkin haavoittui laukaustenvaihdossa. Juna jatkoi matkaansa Vii-puriin. Rata jäi punaisten haltuun vahvasti miehitettyinä huhtikuun loppupuolelle saakka.

Viipurin–Antrean radalla punaisten tavoitteena oli Vuoksen vesistön ylitys ja Antrean aseman valtaus. Karisalmen aseman punaiset valtasi-vat 3. helmikuuta, mutta Antreaan etenemisen valkoiset onnistuivat vaivoin pysäyttämään 5. helmikuuta Hannilassa. Apuun tuli valkoisten panssarijuna, joka myöhemmin sai nimen »Karjalan pelastaja». Hanni-lan ja Karisalmen välillä olevan Kavantsaaren aseman punaiset valtasi-vat 11. helmikuuta. Rintamalinja jäi lopulta Ahvolaan, muutaman kilo-metrin päähän radasta pohjoiseen oleville kukkuloille. Rintamalinjalta oli Viipuriin matkaa 20 kilometriä. Linjan leveys oli noin 15 km.

Hiitolan–Raudun–Raasulin radan merkitys väheni Kiviniemen sil-lan tultua räjäytetyksi, jolloin yhteys Vuoksen vesistön ylitse katkesi. Punaisten yleishyökkäyksen alkaessa 21. helmikuuta punaiset etenivät venäläisten avustamana Raasulista Raudun asemalle. Valkoisten saatua lisävoimia punaisten eteneminen saatiin estetyksi. Myös jatkohyök-käykset torjuttiin. Vähitellen valkoiset saivat punaisten passiiviset jou-kot saarretuiksi Raudun asemalle. Saarroksessa arvellaan olleen enim-millään myös noin 1200 venäläistä. Suurin osa vetäytyi rajan taakse en-nen saartorenkkaan sulkeutumista.<sup>43</sup>

Pieksämäen risteysaseman valtausta punaiset yrittivät sekä etelästä että pohjoisesta. Pohjoisen suunnasta punaiset lähtivät 31. tammikuuta junalla Varkaudesta valloittamaan Pieksämäen asemaa. Sitä vastaan lä-hetettiin miehittämätön veturi kahden hiekkasäkeillä lastatun vaunun kanssa. Junat törmäsivät toisiinsa seitsemän kilometrin päässä Pieksä-mäeltä. Punaisten hyökkäys päättyi siihen ja joukot pääsivät vaivoin palaamaan Varkauteen vaurioituneen veturinsa työntämänä. Hyök-käykset etelään eivät enää toistuneet.

Helmikuun alussa valkoiset etenivät junalla Mikkelistä Hillosensalmelle, mutta joutuivat vetäytymään ensin Mäntyharjulle ja sieltä viikkoa myöhemmin punaisten hyökättyä panssarijunan tukemana. Rintamalinja jäi Lelkolan pysäkin eteläpuolelle. Valkoisten saatua lisävoimia hyökkäys alkoi Mäntyharjun takaisin valtaamiseksi 14. helmikuuta. Asema vallattiin ja sieltä edettiin 3. maaliskuuta Mouhun pysäkillä saakka, jonne rintama jäi kuukauden ajaksi. Näin oli Haapamäen–Pieksämäen–Elisenvaaran rata lopullisesti turvattu.<sup>44</sup>

### **Epärealistisia hyökkäyksiä**

Itä-Uudellamaalla olevat suojeluskuntalaiset tekivät 31. tammikuuta hyökkäyksen Keravan aseman valtaamiseksi. Sen menestymisen edellytyksenä oli yllätys. Hyökkäyksen epäonnistuttua suojeluskuntalaiset pyysivät ylipäälliköltä apua, ja Päämaja päätti tehdä yllättävän ja saarostavan hyökkäyksen Sysmän seudulta Etelä-Suomeen. Tarkoituksena oli katkaista pysyvästi Lahden ja Kouvolan välinen rata ja edetä Myrskylään asti. Onnistuminen olisi jakanut punaisten hallussa olevan Etelä-Suomen kahteen osaan ja muuttanut sodan kulkua ratkaisevasti. Päämaja ei tiennyt, että Uudenmaan suojeluskuntalaiset olivat jo hajaantuneet Pellingin saaristoon, joten koko operaatio oli turha. Ruotsalainen everstiluutnantti (Suomessa eversti) Harald Hjalmarsonin johtama hyökkäys Heinolaan (28. helmikuuta) jäi tuloksettomaksi ja tärkeä punaisten rokadirata jäi katkaisematta.<sup>45</sup>

Toinen puutteellisiin tiedustelutietoihin perustuva suunnitelma oli Mannerheimin 20. helmikuuta läntisimmälle rintamalle antama toimintaohje. Juuri perustetun, ruotsalaisen eversti Ernst Linderin johtaman Satakunnan ryhmän tuli aloittaa hyökkäyksen valmistelu Lavian, Hämeenkyrön, Viljakkalan ja Kurun kautta Tampereen eteläpuolelle. Se olisi onnistuessaan katkaissut Porin–Tampereen radan. Tässä operaatiossa oli tarkoitus antaa apua Uudenkaupungin seudun suojeluskuntalaisille. Päämajan tietämättä ne olivat jo puolitoista viikkoa aikaisemmin siirtyneet Ahvenanmaan suuntaan. Linderillä oli käytössään yli sadan kilometrin levyisellä lohkolla vain 1400 miestä, joista suurin osa oli harjoittamatonta ja osittain vielä aseistamatonta joukkoa. Linder turhautui ja alkoi vahvasti epäillä, oltiinko Seinäjoella ylipäätään

selvillä siitä, mikä oli tilanne rintamalla: »Laatiko Päämaja suunnitelmansa sanomalehtiutisten nojalla?» Kun rintamatilanne selvisi Päämajalle, tehtävä peruutettiin, mutta hyökkäyskäskey annettiin uudelleen 5. maaliskuuta. Sen mukaan Porin–Tampereen rata tuli katkaista Karunk–Kuloveden alueella, jotta estettäisiin Tampereen puolustuksen vahventaminen lännestä. Kauhavan neuvotteluissa Mannerheim siirsi hyökkäyksen alkamaan 15. maaliskuuta. Rautatien haltuunottaminen ei onnistunut.<sup>46</sup>

### **Valkoisten hyökkäysvaihe: punaisten rataverkko supistuu**

Valkoisten hyökkäysvaihe alkoi maaliskuun puolenvälin jälkeen. Päähyökkäys alkoi eversti Wetzlerin johdolla Vilppulasta ja eversti Hjalmarsonin hyökkäyksellä Vaskivedeltä. Lylyn asema vallattiin 18. maaliskuuta, jolloin saaliiksi saatiin mm. 40 rautatievaunua. Vajaassa viikossa edettiin Korkeakosken, Oriveden ja Suinulan asemille. Punaisten vetäytyminen oli valtaosaltaan paniikinomaista. Johto ei saanut vauhkoon-tuneita joukkoja jäämään rintamaan, vaan ne pakenivat kohti Tamperetta. Vain panssarijunien ansiosta punaiset pystyivät pitämään radan auki ja evakuoimaan junilla joukkojaan.<sup>47</sup>

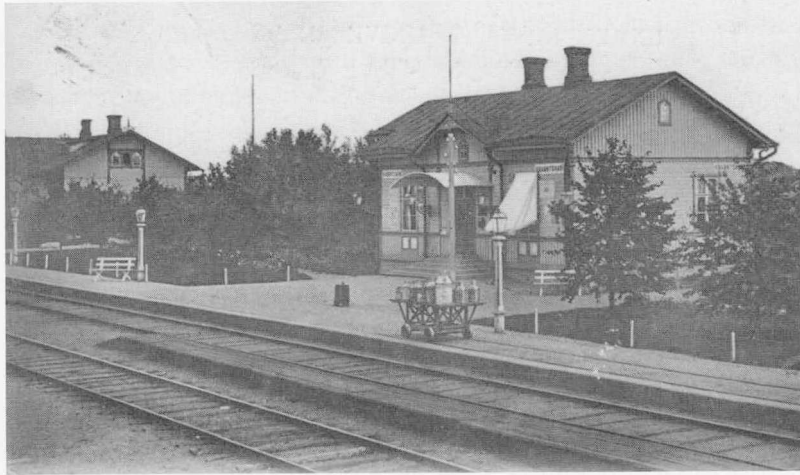
Valkoisten eteneminen jatkui Tampereen eteläpuolisten yhteyksien katkaisemiseksi eversti Karl Wilkmanin johdolla Lempäälään, jonka asema vallattiin 24. maaliskuuta. Hämeenlinnan–Tampereen rataa saatiin valkoisten haltuun noin 10 kilometriä Lempäälästä Kuljuun. Tampereelta rataa aukaisemaan pyrkivä panssarijuna saatiin pysäytettyä Moisioon pysäkin pohjoispuolella räjäyttämällä rautatiesilta. Etelästä päin alkoivat punaisten kiivaat hyökkäykset Tampereen auttamiseksi Eino Rahjan johdolla. Niitä tuki Helsingistä tullut panssarijuna. Hyökkäykset laantuivat vasta huhtikuun 9. päivän jälkeen, kun Tampere oli kukistunut ja tuli tieto Hankoon tulleista saksalaisista. Punaiset alkoivat tämän jälkeen vain suojata Länsi-Suomesta vetäytyviä joukkojaan.<sup>48</sup>

Valkoisten päähyökkäyksen lisäksi alkoi Satakunnan ryhmän hyökkäys. Se lähti etenemään Lavian–Ikaalisten linjalla tarkoituksena katkaista Tampereen ja Porin välinen rata sekä edetä Tampereen eteläpuolelle. Kyröskoski vallattiin 24. maaliskuuta ja Siuron asema kaksi päivää myöhemmin.

Saartorengas Tampereen ympärillä kiristyi. Tampere vallattiin 4.–6. huhtikuuta. Punaïsilla oli käytössään kolme panssarijunaa, jotka osallistuivat aktiivisesti taisteluihin. Yhden panssarijunan valkoiset ottivat käyttöönsä ja hyökkäsivät sen avustamana Karkun asemalle 17. huhtikuuta. Valkoisille jäi Tampereella suuri määrä vetureita ja vaunuja. Niitä tarvittiin pian.

### Punaisten vetäytyminen

Tampereen kukistuminen samanaikaisesti saksalaisten mairinnousun kanssa merkitsi sodan ratkaisevaa käännettä. Punaisten ylijohdo oli jo Lempäälän taistelujen aikana 23. maaliskuuta alkanut valmistautua ve-



Kavantsaaren asema Viipurin ja Antrean välisellä rataosalla, jonka punaiset valtasivat 11. helmikuuta. Vetäytymisen yhteydessä 25. huhtikuuta punaiset polttivat koko asemanseudun ja siellä olevan rautatiekaluston. Arviolta 250 vaunua paloi. Punaisten panssarijunasta vallattiin vain yksi tykkivaunu, jota ei ehditty räjäyttää. Vaunussa oli jäljellä 900 ammusta. Loput junasta ajettiin läheiseen jokeen. (Olavi Kilpiön kokoelma)

Kavantsaari station between Viipuri and Antrea, which was taken by the Reds on February 11<sup>th</sup>. On April 25<sup>th</sup>, the retreating Reds burned all the buildings at and near the station along with all the rolling stock present, approximately 250 cars in total. Only one gun car with 900 rounds remaining, which the Reds had no time to blow up, was captured. They steamed the remainder of the train into a nearby river. (Olavi Kilpiö's collection)

täytymiseen. Helsingissä pidetyssä yleisesikunnan neuvottelussa todettiin, että radan katkeaminen merkitsisi koko läntisen rintaman jäämistä eristyksiin. Lempäälään oli lähetettävä apuvoimia. Tieto saksalaisten maihinnoususta tuli punaisten johdon tietoon 3. huhtikuuta, juuri kun lisäjoukkoja oltiin lähettämässä. Joukot käännettiin Karjaalle. Saksalaisia vastaan lähetettiin Karjaalle kaksi panssarijunaa ja runsas tuhat punakaartilasta. Toinen junista otti 5. huhtikuuta yhteen saksalaisten etuvartion kanssa lähellä Raaseporia. Junat joutuivat vetäytymään Karjaalta jo 6. huhtikuuta, kun saksalaiset katkaisivat Helsingin–Karjaan radan Fagervikissä.

Karjaalta punaiset vetäytyivät kymmenellä junalla. Osa junista meni panssarijunan suojaamana Turun suuntaan juuri ennen radan katkaisua Pohjankurussa, osa Lohjalle. Mennessään punaiset räjäyttivät tärkeän Halikon rautatiesillan Salossa. Karjaan menetys merkitsi Varsinais-Suomen ja Uudenmaan välisten rautatieyhteyksien katkeamista. Turusta pääsi rautateitse kuitenkin vielä Toijalaan. Saksalaisille ei jäänyt Hangossa yhtään veturia ja vaunujakin vain kymmenkunta. Lisäksi jäi muutama resiiina. Rataa pitkin edettiin käyttämällä resiiinoita ja hevosten vetämiä rautatievaunuja. Karjaalta punaiset veivät myös kaiken rautatiekaluston mennessään.<sup>49</sup>

Tieto saksalaisten maihinnoususta aloitti punaisten evakuointivalmistelut. Kansanvaltuuskunta teki heti päätöksen Viipuriin siirtymisestä. Se toteutettiin 4.–9. huhtikuuta. Osa jäsenistä siirtyi jo Pietariin.

Vetäytyminen Lounais-Suomesta ja Satakunnasta pääsi alkamaan vasta 8.–10. huhtikuuta. Koska rautateitse pystyttiin vaunupulan vuoksi kuljettamaan vain kaikkein raskain materiaali, vetäytyminen tapahtui Turun seudulta maanteitse Loimaan kautta Hämeenlinnaan. Siviilipakolaisia otettiin juniin vain jos tilaa jäi. Junaliikenne Turusta Toijalaan sujui ilman häiriöitä. Viimeiset junat Turusta lähtivät 12. huhtikuuta. Matka Viipuriin kesti useita päiviä, viimeinen junista tuli Viipuriin vasta 18. huhtikuuta.<sup>50</sup>

Tampereen menetyksestä tuli tieto Poriin 10. huhtikuuta. Porin–Tampereen rataa ei enää voitu käyttää kuin Tyrvälle saakka. Vetäytyminen tapahtui maanteitse kohti Kokemäkeä, Huittista ja Punkalaidunta. Lähimmät käytössä olevat asemat olivat Urjala, Humppila ja Loimaa. Porista lähti viimeinen juna 13. huhtikuuta kello 10, ja vasta puolilta päivin uskaltautuivat ensimmäiset valkoiset kaupunkiin. Useil-



la paikkakunnilla oli pitkiä aikoja, jolloin seutu ei ollut kummankaan osapuolen hallussa (esim. Rymättylässä ja Uudessakaupungissa lähes viikon).

Päähuomion kiinnittyessä Karjalan rintamalle valkoiset eivät heikoilla joukoillaan voineet juuri muuta kuin seurata katseella punaisten vetäytymistä. Kun se tapahtui lähes ilman viholliskosketusta, oli aikaa tuhota sotilaallista merkitystä omaavat kohteet, kuten sähkölaitokset, puhelinkeskukset, sillat, tierummut, liikkuva kalusto, jopa laivat ja moottoriveneet. Mellilän, Petäjoen ja Aurajoen rautatiesillat Turun ja Toijalan välillä tuhottiin. Kokemäenjoen ylittävä Pahankosken silta räjäytettiin ajamalla sillalle juna ennen räjäytystä. Porin ja Peipohjan asemat poltettiin. Vasta Karkussa tuli vastaan valkoisten rintama 17. huhtikuuta. Taistelu jatkui 18. huhtikuuta Vammalassa, mistä punaiset vetäytyivät polttaen lähes koko kauppalan. Vapaussodan aiheuttamat vahingot olivat Porin radan varrella asukasta kohden sodan suurimmat Tampereen ja Viipurin ohella.<sup>51</sup>

### **Rata katkaistaan Karjalassa**

Vaikka punaisten johto tiesi valkoisten valmistelevan hyökkäystä Karjalassa, näyttää se olleen tietämätön valkoisten joukkojen keskityksistä. Ainakaan se ei aiheuttanut minkäänlaisia vastatoimenpiteitä. Punaisten Venäjän-yhteyksien katkaisemiseksi hyökkäys suunnattiin Rautuun, joka vallattiin ankarien taistelujen jälkeen 5. huhtikuuta. Koko asema-alue paloi. Raudusta valkoiset etenivät Venäjän puolelle Raasulin asemalle, joka miehitettiin 7. huhtikuuta.

Raudun voitto mahdollisti hyökkäyksen jatkamisen Viipurin–Pieterin radalle. Parin viikon hengähdystauon jälkeen se katkaistiin 23. huhtikuuta valtaamalla Raivolän ja Kuokkalan asemat. Raivolassa punaisia oli tukemassa yksi panssarijuna ja Kuokkalassa kaksi. Seuraavana päivänä vallattiin Terijoen asema. Viipurin saartorengas tiivistyi, kun eversti Wilkmanin joukot valloittivat Heinjoelta lähteneellä hyökkäyksellä samanaikaisesti Kämärän ja Säiniön asemat.<sup>52</sup>

Antrean rintamalta punaiset vetäytyivät 25. huhtikuuta ilman taistelua. Sihvon joukkojen hyökkäystä hidasti Kavantsaaren asemalla sytetty tulipalo, joka uhkasi asemalla olevaa viittä veturia ja 300 rautatie-



vaunua. Valkoiset onnistuivat pelastamaan tulimerestä ilmeisesti vain veturit ja vaunuista viittisenkymmentä. Yhteen venäläiseen panssaroi-tuun tykkivaunuun oli siroteltu räjähdysainetta, joka syttyessään olisi räjäyttänyt ammusvarastossa olevat 900 tykin ammusta. Etenemistä kohti Viipuria hidasti myös lukuisten siltojen hävittäminen.<sup>53</sup>

Yksi vapaussodan suurimmista taisteluista käytiin Viipurissa 24.–29. huhtikuuta. Voimasuhteet olivat valkoisten eduksi, ja punaisten johdon pako 25. huhtikuuta laivoilla Pietariin heikensi punaisten taistelutah-toa. Punaisten ammusvaraston räjähdys Patterinmäellä mursi punais-ten viimeisenkin vastarinnan. Viipurissa osallistui taisteluihin neljä pu-naisten panssarijunaa. Vain yksi panssarijuna pääsi pakenemaan Venä-jälle. Se lähti murtautumaan kylmäverisen Heikki Kaljusen komenta-mana 23. huhtikuuta Terijoelta. Kellomäessä se ajoi valkoisten ketjun läpi ja karkotti Kuokkalan asemalla olleet valkoiset vetäytyen rajan yli Valkeasaareen. Perässä ajoi vielä sotilasjuna. Terijoen asemarakennus oli panostettu valmiiksi, mutta räjäytys saatiin viime hetkellä estetyk-si.<sup>54</sup> Asemamies Nihtilä katkaisi jo sytytetyn langan.<sup>55</sup>

### **Yhteys itään katkeaa Riihimäellä**

Kenraali Rüdiger von der Goltzin alkuperäinen suunnitelma oli hyökätä Hangosta suoraan Riihimäelle punaisten rautatieyhteyden katkaise-miseksi itään. Saksan päämaja vaati kuitenkin hyökkäyksen suuntaa-mista aluksi Helsinkiin, mikä oli myös Mannerheimin toivomus. Heti Helsingin valtauksen jälkeen von der Goltz asetti uudelleen alkuperäi-sen tavoitteensa punaisten vetäytymisen estämisestä Länsi-Suomesta itään. Rata tuli katkaista Lahdessa. Sen suorittaisivat Loviisasta hyökän-neet von Brandensteinin joukot. Helsingistä hyökkättäisiin Riihimäelle. Helsingistä saksalaiset saivat ensi kerran käyttöönsä vetureita ja vaunu-ja. Helsingin asemalle jäi mm. lähtövalmiina arvotavaroilla lastattu ju-na. Saksalaiset ottivat käyttöönsä myös punaisilta keskeneräiseksi jää-neen panssarijunan vaunut, jotka oli varustettu kahdella 47 mm:n lai-vatykillä. Se avusti hyökkäystä, mutta juuttui ratakatkokseen ennen Hyvinkäätä. Myöhemmin se partioi Hyvinkään–Karjaan rataosalla ja puhdisti radan sinne jääneistä punakaartilaisista. Punaisten vetäyty-mistä tuki kaksi panssarijunaa. Ilman niitä ei vastarintaa juurikaan ol-

lut. Vetäytyminen jatkui nopeasti. Hyvinkää vallattiin 21. huhtikuuta ja Riihimäki seuraavana päivänä. Hyökkäystä Riihimäelle tuki vain yksi saksalaisten tykki, mutta se teki sen sitäkin tehokkaammin. Tykin onnistui hyvästä asemasta tulittaa rautatieasemalla olevia junia ja se sai onnekkiaan osuman ammusvaunuun, joka räjähti aiheuttaen laajaa tuhoa. Punaisten vastarinta muuttui paonomaiseksi vetäytymiseksi kolmella evakuointijunalla kohti Lahtea. Valtaosa tosin pakeni pohjoiseen. Radan katkaisun Hikiän pohjoispuolella korjasi punaisten apuun tullut panssarijuna 21.–22. huhtikuuta välisenä yönä.<sup>56</sup>

Riihimäen menetys muutti tilanteen punaisille vakavaksi. Rautatiekuljetukset itään tulivat nyt mahdottomiksi. Ainoa mahdollisuus vetäytymiseen Lempäälän rintamalta oli Tuuloksen ja Lammin kautta keli-rikkoisia teitä pitkin. Saksalaisten hyökkäyksen piti Riihimäeltä jatkua punaisten jäljessä Lahteen, mutta saatuaan Mannerheimiltä pyynnön hyökätä pohjoiseen von der Goltz muutti operaatiosuunnitelmaansa.

Saksalaiset jatkoivat nyt Riihimäeltä etenemistä kenraalimajuri Wolffin prikaatin voimin rataa pitkin pohjoiseen vallaten 25. huhtikuuta Turengin. Seuraavana kohteena oli Hämeenlinna. Hämeenlinnaan kerääntyneet punaisten joukot sekä noin 10 000 pakolaista vetäytyivät 26. huhtikuuta Hauhon ja Tuuloksen suuntaan juuri ennen saksalaisten tuloa. Sitä ennen räjäytettiin sähkölaitos ja puhelinkeskus sekä poltettiin asemarakennus. Kaupunki vallattiin lähes taisteluitta.<sup>57</sup>

## Loviisasta Lahteen

Loviisan noin 50 punakaartilaista pysyivät sunnuntaina 7. huhtikuuta apua Kotkasta. Valkon edustalle oli ilmestynyt jäänmurtaja *Tarmo* yhdessä kahden tuntemattoman aluksen kanssa. Laivat laskivat maihin 1100 saksalaista. He saivat Loviisassa saaliikseen kaksi Loviisan–Vesijärven kapearaiteisen radan veturia ja 45 vaunua. Prikaatia johti eversti Otto von Brandenstein. Joukkoja tuli vielä myöhemmin lisää, jolloin vahvuus oli 2500 miestä.<sup>58</sup>

Lahdesta lähetetyt punakaartilaiset eivät pystyneet estämään saksalaisten etenemistä Kouvolan–Lahden radalle. Saksalaiset valtasivat 13. huhtikuuta Uudenkylän aseman ja radan korkeimman kohdan Piiankallion, missä oli vetureiden vedenottoa varten rakennettu vesitorni. Se

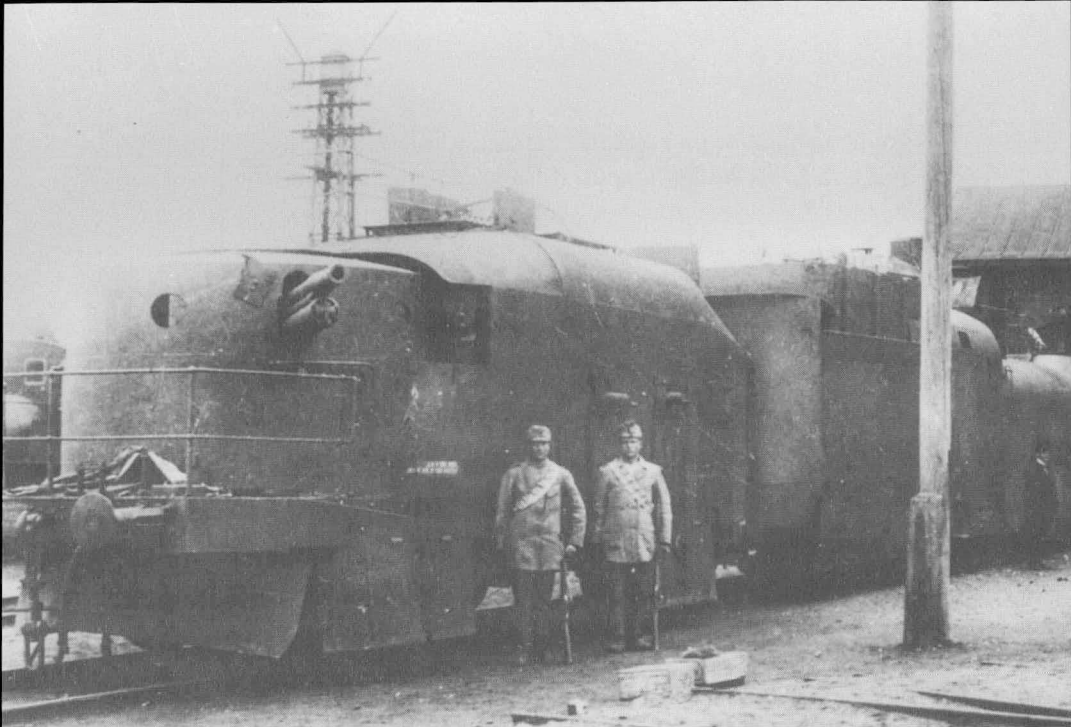
tarjosi hyvän etuvartioaseman. Punaisten johto Lahdessa päätti ottaa aseman takaisin. Panssarijuna hyökkäsi 16. huhtikuuta Uudenkylän asemalle ja tuhosi tykillään vesitornin. Saksalaisten oli vetäydyttävä Uudestakylästä. Saksalaisten hyökkäys jatkui Orimattilan kautta Lahteen aamulla 19. huhtikuuta. Päivän aikana valloitettiin rautatieasema ja Hennalan kasarmit ja seuraavana päivänä koko kaupunki. Lännestä alkoi kuitenkin 23. huhtikuuta punaisten hyökkäys voimakkaan tykistön ja panssarijunan tukemana. Punaisten panssarijuna teki useita hyökkäyksiä asemalle ajaen saksalaiset pois, mutta aina junan vetäytyessä myös punaisten joukot lähtivät sen perässä. Taistelut jatkuivat Lahdessa 1. toukokuuta saakka. Lahdessa punaisilta jäi runsaan sotamateriaalin lisäksi seitsemän veturia ja 152 vaunua sekä kolme Loviisan radan kapearaiteista veturia ja 75 vaunua.<sup>59</sup>

### Kalustotäydennystä

Herralaan muodostui vetäytyvien punaisten rintama ja komentopaikka, jossa oli kahdeksan punaisten johtomiestä, mm. Ali Aaltonen. Lahden suunnan tukkeutumisen vuoksi Herralaan oli juuttunut pakolaisjunia. Viimeiset junat tulivat Riihimäeltä 22. huhtikuuta. Kaaos oli melkoinen, sillä junia oli kymmeniä. Ne olivat täynnä pakolaisia ja lisää tuli vielä maanteitse lännestä. Saarroksissa oli myös kaksi panssarijuna, joista toinen oli aluksi Okeroisissa. Saarrettuja yritettiin vielä auttaa kahdella Viipurista tulleella panssarijunalla Villähteeltä päin, mutta ne jäivät ratakatkokseen. Toinen joutui siirtymään vaurioituneena takaisin Viipuriin jo ennen Lahden ratkaisevia taisteluja.

Saksalaisten hyökättyä Okeroisten asemalle 30. huhtikuuta myös toinen punaisten panssarijuna joutui vetäytymään kohti Herralaa. Herralan asema vallattiin vapun aattona. Hyökkääjien saaliiksi jäivät ehjinä molemmat panssarijunat sekä 20 veturia ja peräti 300–350 vaunua. Suurin osa oli ratalinjalla, sillä pienelle asemalle ei tuollainen määrä kalustoa mahtunut. Yleinen antautuminen alkoi 2. toukokuuta.<sup>60</sup>

Itään päin murtautuminen oli myös Savon radalla punaisten tavoitteena. Voikoskelta vetäytyvät punaiset hävittivät 25. huhtikuuta aseman. Hilloensalmen rautatiesilta räjäytettiin ja punaiset jäivät asemaan eteläpuolelle. Rintaman läntinen sivu oli vielä Uudessakylässä, mis-



Säiniöllä 24. huhtikuuta valkoisille jäänyt uusinta tekniikkaa edustava panssarijuna *Voloj Kapitalism* Viipurin Maaskolan veturitalleilla. Junaa käytettiin vielä talvi- ja jatkosodassa lähinnä ilmatorjunnan apuna ja suojaamassa joukkojen junakuljetuksia. (Puolustusvoimat)

The then state-of-the-art armored train *Voloj Kapitalism* in the locomotive sheds of Maaskola, in Viipuri, after its capture by the Whites in Säiniö on April 24<sup>th</sup>. The train saw service during the Winter War and Continuation War, mostly to assist ground-to-air defense units and to protect troop movements by rail. (Finnish Defense Forces)

tä punaiset vetäytyivät 28.–29. huhtikuuta itään. Idässä punaiset tekivät vastarintaa vielä Simolan, Tanin ja Pulsan asemalla ennen vetäytymistään kohti Kouvola. Tieto Viipurin suunnan tukkeutumisesta tuli Savon joukoille 30. huhtikuuta. Seuraavana yönä Hilloensalmi tyhjeni punaisista, ilmeisesti ilman käskyä. Viimeisenä sotatoimena räjäytettiin valkoisten etenemisen viivyttämiseksi Savon radalla Harjun sillat 2. toukokuuta. Korian sillan panostus onnistuttiin sen sijaan purkamaan samana päivänä.

Vappuillana joukkojen pääosa vetäytyi muiltakin rintamilta Kouvo- laan. Rintaman esikunta siirtyi Kotkaan. Vapunpäivänä punaiset antoi- vat Kymenlaakson työväestölle rauhanjulistuksen, joka levitettiin jou-

koille aamulla 3. toukokuuta. Punaisilta vallatun panssarijunan tuke-  
mina valkoiset joukot saapuivat Kotkaan 4. toukokuuta. Viimeiset lau-  
kaukset Kotkassa ampui työväentaloa vartioinut naiskaarti kiukuspäis-  
sään. Viimeiset 28 punaisten johtajaa pääsivät kaappaamalla *Halla I*  
-hinaajan miehistöineen pakoon Pietariin vain hetkeä ennen valkoisten  
tuloa.<sup>61</sup>

### Vapaussodan pelottavin ase: panssarijuna

Vapaussodassa oli joissakin sotatoimissa mukana muutama panssaroi-  
tu auto. Panssarivaunuja ei ollut. Sen sijaan käytettiin ensi kertaa Suo-  
messä panssarijunia. Ne näyttelivät merkittävää osaa vapaussodan tais-  
teluissa. Tarve panssarijunien hankkimiseksi punaisille syntyi valkois-  
ten hyökättyä Kämärän asemalla ns. suurta asejunaa vastaan 28. tam-  
mikuuta. Ilmeisesti valkoisten Antreassa rakentama panssaroitu juna  
oli myös punaisten tiedossa. Koillisesta Viipuria uhkaavan vaaran tor-  
jumiseksi esitettiin Viipurin operatiiviselle kenttäesikunnalle panssari-  
junien saamista käyttöön. Venäläiset katsoivat panssarijunia tarvittavan  
myös tärkeän Viipurin–Pietarin radan liikenteen turvaamiseksi. Punai-  
silla oli vapaussodassa käytössään tilapäisesti suojatut junat mukaan  
lukien lopulta yhteensä 20 panssarijunaa. Punaisten panssarijunista on  
tässä aikakauskirjassa Jouni Eerolan artikkeli. Valkoisilla oli sodan aika-  
na kuusi junaa, joista kolme oli punaisilta vallattuja.<sup>62</sup>

Valkoisilla oli aluksi vain kaksi panssarijunaa. Toinen kuului Karja-  
lan Armeijakunnalle asemapaikkana Antrea. Sen rakensivat Matkase-  
lästä kotoisin olevat Svenssonin veljekset Sortavalassa. Kaksiakseliseen  
H-sarjan avotavaravaunuun asennettiin kaksinkertaiset lankkuseinät ja  
niiden väliin tiilivuoraus. Vaunun aseistuksena oli kartiolavetille asen-  
nettu kolmen tuuman vuoristotykki m/04, joka oli vallattu venäläisiltä  
Vuoksenniskassa. Tykin kantama oli 4,3 km. Veturi saatiin Enson teh-  
tailta, ja se oli aluksi aivan suojaamaton. Tämä panssarijuna, »Karjalan  
pelastaja», kävi 11.–12. helmikuuta tulittamassa punaisten miehittämää  
Seitsolan kylää ja Kavantsaaren asemanseutua aiheuttaen punaisten  
joukoissa pakokauhua. Taistelun jälkeen junan veturi panssaroiitiin  
ohuilla teräslevyillä, joita vahvistettiin vielä Enso-pahvilla. Veturin sa-  
vupiippuun liitettiin pitkä lisäsavuhormi, jolla savu voitiin johtaa rata-

penkalle veturin eteen. Tämän tarkoituksena oli estää korkealle nousevaa savupatsasta paljastamasta junan liikkeitä ennen ajojaan. Juna oli käytössä Karjalan radalla sodan loppuun asti. – Toinen juna rakennettiin Mikkeliin luutnantti Aarne Kuurinmaan johdolla eversti Nenosen käskystä. Juna oli puutteellisesti panssaroitu, mutta varustettu kolmen tuuman kenttätykillä m/02. Se osallistui Savon radalla taisteluihin Mouhussa ja Varkaudessa. Juna purettiin pian epäkäytännöllisenä.<sup>63</sup>

Valkoisten panssarijunilla ei niiden pienen lukumäärän johdosta ollut suurtakaan merkitystä. Punaistille niiden merkitys oli sen sijaan suuri. Eversti Wetzter, jonka joukot kärsivät punaisten panssarijunista eniten, vaati, ettei yhtään tilaisuutta saanut jättää käyttämättä panssarijunien pyydystämiseksi. Myös Päämaja alkoi arvostaa niitä varteenotettava vastustajana. Panssarijunia ei kuitenkaan valkoisille hankittu, vaikka ne erityisesti hyökkääjän tukena olisivat säästäneet miehiä ja edistäneet hyökkäyksien tehoa. Yhtä Tampereella vallattua panssarijunaa valkoiset käyttivät Satakunnan rintamalla ja toista sodan loppuvaiheessa Kouvolassa Kymenlaaksoon edettäessä. Vastarinta oli silloin jo laantunut.

Myös saksalaiset ottivat käyttöönsä panssarijunan Helsingissä. Sillä puhdistettiin Karjaan–Hyvinkään rataosa punaistista. Juna oli 26. huhtikuuta Riihimäellä, mutta ei päässyt mukaan Lahden taisteluihin, koska se juuttui ratakatkokseen Järvelässä. Toisen junan he saivat Lahdessa. Vielä vapaussodan jälkeen saksalaisilla oli käytössään kaksi panssarijunaa, jotka oli koottu punaisten ja venäläisten panssarijunista. Ne partioivat pääasiallisesti Pietarin-radalla Rajajoelle asti. Junat luovutettiin 23.11.1918 Pioneerikoulutuspataljoonalle. Saksalaisten käytössä olleiden junien kylkeen oli maalattu tunnukseksi suuri Saksan valtakunnan kansallisuustunnus, musta valkoreunainen Maltaan risti.<sup>64</sup>

Punaisten käytössä panssarijunat olivat tehokas ase. Ne osallistuivat joukkojen tukena kaikkiin ratojen vaikutuspiirissä käytyihin tärkeimpiin taisteluihin. Niiden tulivoima ja liikkuvuus mahdollisti yllättävät iskut valkoisten aseisiin. Panssarijunat suojasivat elävää voimaa ja loivat omiin joukkoihin turvallisuuden tunnetta. Useasti ne autoivat punaisten joukkoja vaikeissa tilanteissa tukemalla tulellaan joukkojen vetäytymistä (Korkeakoski, Tienhaara, Kämärä) tai hakemalla tappion uhkaamat joukot pois (Mouhu, Kuokkala).

Vaikka punaistilla oli lukumääräisesti paljon junia, ne eivät pystyneet



Siperiaan matkalla oleva viljajuna nro 3 ja sen henkilökunta menomatalla jossakin Venäjällä. Veturi on Tampellan valmistama tuliterä 611. (Olavi Kilpiön kokoelma)

Siberia-bound grain train #3 and its crew, captured on film somewhere in Russia. The engine is a brand new #611 built by Tampella. (Olavi Kilpiö's collection)

kääntämään tappiolliseksi kääntynyttä kokonaistilannetta. Junien toiminta kuitenkin hidasti ja vaikeutti valkoisten ja saksalaisten ennakolta suunniteltuja sotatoimia. Niiden tehokkuutta vähensi se, ettei yhteistoiminta junien ja joukkojen välillä toiminut. Punaiset jättivät usein taistelun kesken panssarijunan vetäytyessä tilapäisesti turvallisempaan asemaan. Heti junan mentyä joukot vetäytyivät perässä jo valtaamistaan asemista. Esimerkiksi Lahdessa panssarijuna valtasi rautatieaseman saksalaisilta kuusi kertaa, mutta aina junan vetäytyessä lähtivät joukotkin. Tilapäisiä voittoja ne kuitenkin saivat: Orivedellä, Suinulassa, Uudessakylässä, Raasulissa ja Kuokkalassa ne ajoivat valkoiset joukot juuri vallatuilta asemilta ja muuttivat tilanteen hetkellisesti punaisten eduksi.<sup>65</sup>



Valkoisten rivimiehet suhtautuivat passarijuniin pelonsekaisin tuntein. Erinomainen kuvaus tästä on säilynyt Orivedeltä 18. maaliskuuta. Eversti Wilkmanin joukot olivat edenneet Vehkalahdelta Orivedelle valtaten kirkonkylän ja rautatieaseman. Yllättäen asemalle tuli punaisten panssarijuna. Junan aloitettua tulituksen valkoiset pakenivat pakokauhun vallassa jättäen kaatuneet ja haavoittuneet jälkeensä. Norjalaisen ambulanssin lääkäri Johannes Heinbeck kertoo:

»Matkasimme pitkin rautatielinjaa etelään päin Tamperetta kohti. Radalla kulki meidän väkeä ja ulkona asemalla makasi ja seisoskeli ryhmissä 300–400 toisen pataljoonan miestä nauttien sikaarivarastoa, jonka punaiset olivat jättäneet jälkeensä. Noin 700 metriä Oriveden eteläpuolella rata teki mutkan länteen päin pistäytyen metsään (Hiedan sahan kohdalla). Ja sieltä metsästä, kenenkään ymmärtämättä tai aavistamatta mitään, ennen kuin se oli siellä, tuli juna, panssarijuna, tuo musta hirviö. Se ei tullut nopeasti, mutta se tuli niin raskaana, varmana ja yllättävänä, että me tulimme tuokioksi kuin lamautetuiksi, seisoiimme vain hiljaa ja tuijotimme. Panssarivaunuissa oli pienet ampuma-aukot ja niissä me näimme kanuunain ja kuularuiskujen suiden välkkyvän. Minä huusin miehille: Juoskaa takaisin, hajaantukaa. Me juoksimme ja silloin se pamahti. Heittäytykää maahan. Laukaukset pamahtelivat junasta, kuulat vinkuivat, kuularuiskut ja pienet 7 cm:n pikatykit pamahtelivat. Ajattelin siinä maatessani, että tällainenko on loppuni. Tulla ammutuksi täällä Orivedellä kuin turvaton koira. Me makasimme niin lähellä junaa, että ne eivät voineet ampuma-aukoista tähdätä tarpeeksi alas osatakseen meihin. Vain harvat älysivät heittäytyä maahan. Useimmat juoksivat, juoksivat mielettömässä hädässä metsään päin. Ja niitä lakaisivat panssarijunan kuularuiskut, kaataen niitä kuin viikatteella.»<sup>66</sup>

### **Erikoinen rautatiekuljetus: viljaa Siperiasta**

Vuosina 1917–1918 Suomessa vallitsi elintarvikepula. Elintarvikkeiden saanti vaikeutui kapinan vuoksi entisestään. Kansanvaltuuskunnan ja Venäjän neuvottelujen yhteydessä ilmeni, että viljaa oli saatavissa Siperiasta, jos vain oli kuljetuskalustoa. Sitä suomalaisilla punaisilla oli. Viljajunia päätettiin lähettää aluksi kolme. Ne varustettiin lähes tuliterillä



K3-vetureilla ja 50 katetulla tavaravaunulla. Mukana oli myös makuu- ja päivävaunu, keittiövaunu ja kaksi matkatavaravaunua. Junaan lastattiin suuri määrä elintarvikkeita, työkaluja sekä vaatteita. Miehistöä oli yli 30. Veturimiehistöjen lisäksi oli mm. kokki, seppä ja siivooja.<sup>67</sup>

Ensimmäinen juna, jonka johtajana oli veturinkuljettaja Jaakko Rahja, lähti Helsingistä 19. helmikuuta. Perillä Omskissa juna oli 3. maaliskuuta. Novonikolaevskista (sittemmin Novosibirsk) viljaa lopulta saatiin. Matkan keskeytyminen oli monta kertaa hiuskarvan varassa, sillä tilanne Neuvosto-Venäjäällä oli sekasortoinen. Jaakko Rahja pelasti junan eräällä asemalla lahjomalla bolševikit kahdella metvurstipötköllä ja muutamalla vehnäleivällä. Junan matka kesti 41 vuorokautta. Värikkäiden vaiheiden jälkeen juna palasi Helsinkiin 30. maaliskuuta. Viljavaunuja oli enää 32, sillä osa oli jouduttu luovuttamaan venäläisille matkan varrella. Vehnää oli 480 tonnia, joka vastasi punaisen alueen väestön runsaan viikon kulutusta.

Kahdelle muulle junalle kävi huonommin. Ne eivät päässeet Suomeen asti. Toinen junista jäi täyden viljalastin kanssa Pietariin, koska Suomeen ei sodan muuttuneen tilanteen vuoksi enää uskallettu edes yrittää. Miehistö pääsi lopulta Suomeen uimalla Rajajoen yli. Kolmannelle junalle kävi vielä kehnommin. Vilja jouduttiin jättämään matkan varrelle Tihvinään, ja kolmella vaunulla juna pääsi Pietarin ohitusradalle päätyen Kušelevkan asemalle edellisen viljajunan kanssa viereiselle raiteelle. Miehistö jäi Pietariin. Vain muutama palasi myöhemmin Suomeen.

Viljajunan tulosta kansanvaltuuskunta otti kaiken mahdollisen propagandahyödyn. Kullervo Manner oli vastaanottamassa junaa jo Riihimäellä ja Oskari Tokoi esiintyi pääosassa Helsingin rautatieasemalla. Marseljeesia soitettiin. Kahden muun junan tulosta ei puhuttu myöhemmin mitään. Niissä olleet kaksi vuonna 1917 valmistunutta K3-veturia 608 ja 611 jäivät Venäjälle. Myös ensimmäisen viljajunan veturi 609 joutui uudelleen Venäjälle ja jäi sinne. Veturit saatiin ostaa/vaihtaa takaisin huonokuntoisina vuonna 1928. Ensimmäisen viljajunan veturi n:o 609 on nykyisin näytteillä sarjansa edustajana Haapamäen Höyryveturipuistossa.<sup>68</sup>

## Vapaussodan tilinpäätös

Rautatie oli tärkein liikenneväline, ja sodan molemmat osapuolet pyrkivät hyödyntämään sitä tehokkaasti. Samalla yritettiin estää vastapuolelta sen käyttö. Helpoimmin se kävi räjäyttämällä vesistöjä ylittävät sillat. Hidastus ei yleensä ollut pitkäaikainen, sillä sillat pystyttiin korjaamaan tilapäisesti liikennöitävään kuntoon. Usein oli räjäyttäjän itsensä tehtävä työ. Punaiset tuhosivat vetäytymisvaiheessa rautateiden omaisuutta myös polttamalla asemarakennuksia ja veturitalleja, vaurioittamalla kalustoa, vaihteita, veden- ja halkojenottolaitoksia sekä katkaisemalla puhelin- ja sähkölinjoja.

Siltoja tuhottiin tai vaurioitettiin sodan aikana 54, joista punaisten toimesta 39 (mm. Halikon, Harjun, Hillosensalmen, Hatanpään, Petäjoen, Loimijoen, Salon, Vanajaveden ja Viialan kaksi siltaa). Pahimmat siltatuhot syntyivät perääntymisen yhteydessä Porin–Tampereen radalla, missä kahdeksan siltaa vaurioitui (Siuro, Kiikka, Kauvatsa, Köysikoski, Pahankoski, Sonnilanjoki ja Nakkila). Valkoiset räjäyttivät 13 siltaa (mm. Kolho, Kieppi, Kiviniemi), saksalaiset yhden (Kiskonjoki) sekä venäläiset yhden, vasta sodan jälkeen (Rajajoki). Samaa siltaa vaurioittivat molemmat puolet mm. Siitamassa (Tampereen–Oriveden välillä) ja Putajassa Porin lähellä.<sup>69</sup>

Asemarakennuksia poltettiin Hämeenlinnassa, Porissa, Peipohjassa, Voikoskella, Antreassa, Kavantsaarella ja Ollilassa. Terijoen aseman räjäyttäminen estettiin viime hetkellä.

Vetureita tuhoutui tusinan verran ja vaunuja 309. Merkittävämpi tappio olivat Neuvosto-Venäjälle jääneet 59 veturia ja 4552 rautatievaunua. Näistä suurin osa oli SVR:n Pietarin varikon kalustoa. Suomeen jäi vastaavasti venäläisiä vetureita kahdeksan kappaletta (panssarijunien ja linnoitusten vetureita) ja noin 1000 vaunua. Suomalaista kalustoa ostettiin tai vaihdettiin (mm. veturit neljää lukuun ottamatta) takaisin vuoteen 1928 mennessä.<sup>70</sup>

Osa palvelukseen jääneistä rautatieläisistä koki julman kohtalon. Punakaarti surmasi heitä eri syistä, ja myöhemmin valkoiset teloittivat monia töihin jääneitä. Vapaussodan aikana surmattiin 67 rautatievirkamiestä, joista punaiset surmasivat 34 ja valkoiset yhden vähemmän.<sup>71</sup>

Kun vapaussodan jälkipyykkiä pestiin, rautateiden kurinpitotuoimioistuimessa oli käsiteltävänä 2248 rautatieläisen toiminta punaisten

puolella. Heistä oli asemapäälliköitä ja kirjureita 129. Jokainen oli toiminut eripituisia aikoja punaisten palveluksessa. Loput olivat veturimiehiä, sähköttäjiä, konduktöörejä, asemamiehiä ja muuta palveluskuntaa. Rautatieltä erotettiin 1707 henkilöä, mutta suurin osa armahdettiin myöhemmin ja otettiin uudelleen töihin rautateille. Muina rangaistuksina olivat varoitus ja virassa alentaminen.<sup>72</sup>

Punaisten johtomiehet pakenivat Venäjälle paria lukuun ottamatta. Kansanvaltuuskunnan ylimpänä rautatieviranomaisena toiminut Konstantin Lindqvist pakeni Viipurista laivalla 25. huhtikuuta yhdessä kymmenen muun kansanvaltuuskunnan jäsenen kanssa. Hänet surmattiin Pietarissa ns. Kuusisen klubin murhissa vuonna 1920.<sup>73</sup> Rahjan veljekset tekivät myrskyisän uran Suomen kommunistisessa puolueessa sen suoraa toimintaa vaativassa radikaalisiivessä. Veljeksiä Jukka surmattiin ja Jaakko haavoittui Kuusisen klubin murhissa. Eino ehti kuolla ennen Stalinin puhdistuksia.<sup>74</sup>

Vuoden 1918 sotaa voidaan perustellusti nimittää radanvarsisodaksi sen taistelujen kulun perusteella. Rautateiden käyttö joukkojen ja materiaalin kuljetuksessa ja taistelutoimissa edisti sodan kulkua ja nopeutti sen päättymistä.

## Lähdeviitteet

<sup>1</sup> Viertola, Juhani: Suomen teiden historia I, Helsinki 1974, s. 274–277.

<sup>2</sup> Valtionrautatiet 1912–1937, osa 1, Helsinki 1937, s. 571–573. – Leveät kiskot. Suomen yleiselle liikenteelle avatut yksityiset leveäraiteiset rautatiet, toim. Matti Bergström ja Olavi Kilpiö, Porvoo 2008, s. 414. – Lappalainen, Jussi T.: Punakaartin sota 1. Punaisten Suomen historia 1918. Helsinki 1981, s. 119–121.

<sup>3</sup> Hovinen, J. V.: Miten punaiset käyttivät haltuunsa saamia rautateitä Suomen Vapaussodassa. Sotilasaikakauslehti 1/1938 s. 170. – Lappalainen, s. 120–121.

<sup>4</sup> Hovinen, s. 170–172.

<sup>5</sup> Suomen vapaussota vuonna 1918. Vapaussodan historian komitea, osa II, Helsinki 1920, s. 450–458 ja 487.

<sup>6</sup> Emt, s. 450–458.

<sup>7</sup> Lehén, Tuure: Punaisten ja valkoisten sota, Kuopio 1967, s. 194. – Myös Heikki Ylikangas omaksui aiemman tutkimuksen nimityksen radanvarsisota, joka kuvaa hyvin sodan luonnetta (Ylikangas: Tie Tampereelle. Dokumentoitu kuvaus Tampereen antautumiseen johtaneista sotatapahtumista Suomen sisällissodassa 1918. Porvoo 1993, s. 20.)

<sup>8</sup> Martikainen, Unto: Kiskot vievät Karjalaan, Rautatiemuistoja laulumailta. Joensuu 2007, s. 276–277. – Lappalainen, osa 2, s. 83

<sup>9</sup> Valtionrautatiet 1912–1937, osa 1, s. 572. – Valtionrautatiet: Kuljetuskaluston sijoitus varikoille 1918, SVR:n kuukausittain laatima tilasto, Suomen Rautatiehistoriallinen Seura ry:n arkisto. – Leveät kiskot, s. 414.

<sup>10</sup> Valtionrautatiet 1912–1917, osa 1, s. 576. – Lappalainen, osa 1, s. 120. – Hovinen (s. 173)

- on saanut punaisten veturien määräksi 470, sillä Suomen veturien kokonaislukumääräksi hän ilmoittaa 565. Hovisen kirjoituksesta ei ilmene, mistä tieto valkoisten veturien määrästä (95) on saatu. Hovisen ilmoittamaa lukumäärää on käyttänyt myös Lappalainen. SVR:n veturien sijoitustilaston mukaan valkoisille jääneillä varikoilla oli vuoden 1917 lopussa 107 veturia.
- <sup>11</sup> Valtionrautatiet: Kuljetuskaluston sijoitus varikoille...
- <sup>12</sup> Valtionrautatiet 1912–1937, osa 1, s. 576. – Suomen virallinen tilasto ilmoittaa hieman pienemmät luvut. Katso esim. XX rautatietilasto vuodelta 1945, 69. vuosijulkaisu, Helsinki 1949. – Yksityiset radat: Suomen tilastollinen vuosikirja 1924, Helsinki 1925, s. 144.
- <sup>13</sup> Valtionrautatiet 1912–1937, osa 1, s. 676. – Hovinen, s. 173. Tieto vaunukaluston jakautumisesta perustuu Hovisen arvioon.
- <sup>14</sup> Hovinen, s. 172.
- <sup>15</sup> Hovinen, s. 173–174.
- <sup>16</sup> Hovinen, s. 174–175. – Valtionrautatiet 1912–1937, s. 19. – Rinta-Tassi, Osmo: Kansanvaltuuskunta Suomen hallituksena. Punaisen Suomen historia 1918, Helsinki 1986, s. 224–229. – Tuure Peitsaran julkaisemattomat muistelmat. Peitsara, silloin Blässar, teki historiaa esittelemällä ensi kertaa asiat rautatiehallituksessa suomen kielellä. Hän edellytti nimityspolitiikassaanakin hakijalta aina täydellistä suomen kielen hallintaa. Näin liikennettä hoitavat virkamiehet muuttuivat vuosien kuluessa äidinkieleltään suomenkieliseksi.
- <sup>17</sup> Hovinen, s. 174–175. – Lappalainen, osa 1, s. 202.
- <sup>18</sup> Rinta-Tassi, s. 145.
- <sup>19</sup> Sama, s. 146.
- <sup>20</sup> Sama, s. 264–265.
- <sup>21</sup> Sama, s. 224–231 ja 267.
- <sup>22</sup> Sama, s. 146 ja 266–267. – Holopainen, Risto: Hiukan historiaa. Veturimiesten liitto 110 v. Veturimies 3/2008, s. 10.
- <sup>23</sup> Rinta-Tassi, s. 229. – Punaisen Suomen Rautatieneuvosto, aikatauluja ja sähköitä, Kansallisarkisto.
- <sup>24</sup> Rautatieneuvosto. Vaununjakotoimiston säilynyt kirjeenvaihto, Kansallisarkisto.
- <sup>25</sup> Punaisen Suomen Rautatieneuvostolle saapuneita sähköitä, Kansallisarkisto.
- <sup>26</sup> Rautatieneuvostolle saapuneita sähköitä, Kansallisarkisto.
- <sup>27</sup> Hovinen, s. 184 ja Tampereen aseman junapäiväkirjat ajalta 29.1–22.3.1918, Kansallisarkisto.
- <sup>28</sup> Sihvo, Aarne: Muistelmani I, Helsinki 1954, s. 228–234. – Suomen vapaussota vuonna 1918, osa II, s. 392–293.
- <sup>29</sup> Suomen vapaussota vuonna 1918, osa IV, s. 127–128. – VR 1912–1937, osa 1, s. 20. – Törngren, G. M.: Valkoinen sodanjohto. Suomen Vapaussota, toim. Kai Donner, Th. Svedlin ja Heikki Nurmio, osa VIII, Jyväskylä 1927, s. 36–40.
- <sup>30</sup> Suomen vapaussota vuonna 1918, osa IV, s. 129–133.
- <sup>31</sup> Sama, s. 133 ja 205.
- <sup>32</sup> Törngren, s. 12–14 ja 44. – Talvela, Paavo: Sotilaan elämä, muistelmat I, Jyväskylä 1976, s. 32. – Hjalmarson, H.: Mina krigsminnen från Finland, Tukholma 1919, s. 31–32.
- <sup>33</sup> Suomen vapaussota vuonna 1918, osa V, s. 10–11. – Sihvo, s. 281–285. – Törngren, s. 44.
- <sup>34</sup> Törngren, s. 44–45. – Syrjö, Veli-Matti: Mannerheim ja muut kenraalit. Sotahistoriallinen aikakausikirja 22, Helsinki 2003, s. 16–17. – Ahto, Sampo: Riitaisat kadettitoverit. Mannerheim, tuttu ja tuntematon, Helsinki 1977, s. 102–104. – Rappe, Axel: Itäarmeijan sotaliikkeiden johto, Suomen Vapaussota, osa VIII, Jyväskylä 1927, s. 153–212. – Sihvo, s. 362. – Ahto, Sampo: Sotaretkillä, s. 274, 420, 433–434. – Upton, Anthony F.: Vallankumous Suomessa 1917–1918, osa 2, s. 430 ja 436.
- <sup>35</sup> von der Goltz, R.: Toimintani Suomessa ja Baltian maissa, Porvoo 1920, s. 110–112. Kenraali von der Goltz oli aatelisarvoltaan kreivi. Tämä ei ollut poikkeuksellista, sillä Itämeren divisioonassa oli seitsemän muutakin kreiviä. Loviisaan maihin nousseita saksalaisia johti vapaaherra von Brandenstein. Itämeren divisioonassa oli hänen

- lisäkseen kuusi muutakin vapaaherraa. Korkein arvo oli kuitenkin 5. Eskadroonan päälliköllä, ratsumestari zu Bentheim und Steinfurtililla. Hän oli perintöprinssi. Aktiiviupseereita oli vain osa.
- <sup>36</sup> Lappalainen, osa 1, s. 31–34. – Rinta-Tassi, s. 83–84.
- <sup>37</sup> Salkola, Marja-Leena: Työväenkaartien synty ja kehitys punakaartiksi 2, Helsinki 1985, s. 342–346 ja 381–384. – Rinta-Tassi, s. 82–85 ja 89–90.
- <sup>38</sup> Rinta-Tassi, s. 82–90.
- <sup>39</sup> Rinta-Tassi, s. 82–85. – Kähönen, Ester: Entinen Terijoki – kylämuistoja, Kouvola 1982, s. 50. Frantz Nieman oli vt. sähköttäjä. – Valtionrautatiet 1912–1937, s. 37. Leninin asejunasta kertoo Antti Tuuri: Suuri asejuna Pietarista, Loimaa 2006.
- <sup>40</sup> Rinta-Tassi, s. 85–90.
- <sup>41</sup> Ahto, Sampo: Sotaretkillä. Itsenäistymisen vuodet 1917–1920, Helsinki 1993, s. 185–186.
- <sup>42</sup> Suomen vapaussota vuonna 1918, osa II, s. 400–421.
- <sup>43</sup> Lappalainen 2, s. 83–89.
- <sup>44</sup> Suomen vapaussota vuonna 1918, osa II, s. 519–529.
- <sup>45</sup> Hannula, J. O., Suomen vapaussodan historia, Porvoo 1933, s. 140–142. – Ahto, Sampo: Sotaretkillä, s. 265–267.
- <sup>46</sup> Ahto, Sampo: Sotaretkillä, s. 282–283 ja 305–307.
- <sup>47</sup> Lappalainen 2, s. 115–118. – Panssarijunien toiminnasta: Sillanmäki, Jouni: Panssarijunia Suomessa – suomalaisia panssarijunissa, Jyväskylä 2008, s. 49–54. Teoksessa on panssarijunien koko toiminta vapaussodassa. Teoksessa on myös kerrottu mm. Venäjän panssarijunista.
- <sup>48</sup> Lappalainen, osa 2, s. 134–137 ja 148–153. – Hannula, s. 213–214.
- <sup>49</sup> Lappalainen, osa 2, s. 170–176. – Sillanmäki, s. 60–61.
- <sup>50</sup> Lappalainen, osa 2, s. 186.
- <sup>51</sup> Lappalainen, osa 2, s. 188–193. – Suomen vapaussota vuonna 1918, osa VI, s. 31–59.
- <sup>52</sup> Suomen vapaussota vuonna 1918, osa VI, s. 234–252. – Hägglund, V.: Karjalan rintama, Suomen Vapaussota VI, Jyväskylä 1927, s. 111–128.
- <sup>53</sup> Hägglund V.: Sihvon ryhmä. Suomen Vapaussota VIII, Jyväskylä 1927, s. 352–356: »Lienee ollut n. 300 vaunua ja 5 veturia» ja »kahden rohkean nuorukaisen ...onnistui kytkeä erilleen viitisenkymmentä vahingoittumatonta vaunua, jotka sitten parin veturin avulla saatiin turvaan». – Suomen Vapaussota vuonna 1918 VI, s. 286: »Valkoiset ehtivät pelastaa panssarijunan, 3 veturia ja toistakymmentä ratatarpeilla lastattua vaunua.» Sotasaaliin määrästäkin on poikkeavia tietoja. Myöhemmissä tutkimuksissa on yleisesti käytetty ensin mainittua lähettä, esim. Sillanmäki, s. 64. – »Ukrainaksi revolutsija» -tykkivaunusta: Talvio, Paavo: Punaisten ja valkoisten panssarijunat 1918, Resiina 4/1994, s. 39.
- <sup>54</sup> Lappalainen, osa 2, s. 210–212. – Hägglund, V.: Karjalan rintama. Suomen Vapaussota VI, s. 111–127.
- <sup>55</sup> Kähönen, s. 52.
- <sup>56</sup> Talvio, s. 39. – Sillanmäki, s. 37. – Ahto, Sampo: Sotaretkillä, s. 407–410. – Henke, Carl: Punakaarin saartaminen Hämeenlinnan ja Lahden välillä, Suomen Vapaussota VII, Jyväskylä 1931, s. 234–235.
- <sup>57</sup> Lappalainen, osa 2, s. 227–229 ja 233–236. – Suomen vapaussota vuonna 1918, osa VI, s. 122. – Hannula, s. 299–304. Hannula näki asian hieman toisin: »Hämeenlinna valloitettiin vaikean taistelun jälkeen», s. 300. – Ahto: Sotaretkillä, s. 408–409.
- <sup>58</sup> Lappalainen, osa 2, s. 194–195.
- <sup>59</sup> Suomen vapaussota vuonna 1918, osa VI, s. 138–145. – Lappalainen, osa 2, s. 196–201 ja s. 238. – Talvio, s. 38, Sillanmäki, s. 63–64.
- <sup>60</sup> Lappalainen, osa 2, s. 236–241. – Talvio, s. 38. – Suomen vapaussota vuonna 1918, VI osa, s. 198–218.
- <sup>61</sup> Linder, Ernst: Sotaliike Kouvolaan, Kotkaan ja Haminaan, Suomen Vapaussota VIII, s. 386–391. – Suomen vapaussota vuonna 1918, osa VI, s. 412–419. – Silenti, Tuomo: Kipparina punaisten pakolaivalla, Laiva 2/2000, s. 46–47.
- <sup>62</sup> Talvio, s. 30–32, 34. – Sillanmäki, s. 39–41, 44. – Kuusela, Kari: Vapaussodan panssari-

junat, Vapaussodan Invalidi 58/1985, s. 13–16. – Suomen vapaussota vuonna 1918, V osa, s. 437.

- <sup>63</sup> Talvio, s. 30–33. – Sillanmäki, s. 37. – Rissanen, H.: Lankkupanssarijunan turvissa. Karjalan armeijakunnan panssarijunan osanotto erääseen taisteluun v. 1918. Hakkapeliitta n:o 20–21/1928, s. 770–772. – Talvio, Paavo: Suomen puolustusvoimain panssarijunat vuosina 1918–1939 ja niiden edeltäjät vapaussodassa. Sotahistoriallinen aikakauskirja n:o 4/1985. Juna oli sodan alkaessa saapunut Kuopioon, ja sen miehistö oli ottanut osaa kaupungin valloitukseen mukana olleella toisella, *irralisella* tykillä. Junaa kutsuttiin ylväästi panssarijunaksi, mutta junan nimeen nähden vaatimatonta ulkoasu oli asemalla antanut aihetta myös monenlaiseseen sukkeluuteen, ja eräänkin savolaisukkelin kerrotaan junan nähtyään kyselleen: *Mittee työ poiijat sieltä lankkujen välistä oekein töllistelettä?* – Kuopiosta juna siirtyi Karjalan radalle Antrean asemalle, missä siihen tuli tykkimieheksi joukko Karjalan armeijakunnan tykistökomendantin, luutnantti Pekka Inkisen kouluttamia tekniikan ylioppilaita. Tykkimiehiä varten junaan liitettiin mukaan II luokan matkustajavaunu. Juna osallistui taistelutoimiin ensimmäisen kerran 11.2., jolloin se tulitti punaisten miehittämää Seitsolan kylää, ja seuraavana päivänä Kavantsaaren asemaa, jonka punaiset kiireellä jättivät.
- <sup>64</sup> Emt, s. 34. – Sillanmäki, s. 71.
- <sup>65</sup> Sillanmäki, s. 70.
- <sup>66</sup> Jokela, Antero – Jokela, Sirkka: Aikojen kuluessa II, Oriveden asemanseudun historia, osa II, Orivesi 2006, s. 38–39.
- <sup>67</sup> Rinta-Tassi, s. 381. – Punaisen Suomen Rautatieneuvoston asiakirjoissa Jaakko Rahjan laatima yksityiskohtainen suunnitelma viljajunan varustamisesta. Kansallisarkisto.
- <sup>68</sup> Emt, s. 381. – Kirves, Ismo: Viljaa Siperiasta 1918. Resiina 1/1999, s. 34–37. – Aiheesta myös: Tuuri, Antti: Suuri viljajuna Siperiasta, Keuruu 2009.
- <sup>69</sup> Attila, Mikko: Vuoden 1918 siltatuhot, Resiina 4/1987.
- <sup>70</sup> Valtionrautatiet 1912–1937, s. 20, Nurminen, J. – Page, F. M.: Russian Locomotives, Vol. 2, 1905. 1924, s. 244.
- <sup>71</sup> Emt, s. 19.
- <sup>72</sup> Rinta-Tassi, s. 145–146.
- <sup>73</sup> Emt, s. 490–492 ja 232.
- <sup>74</sup> Upton, Anthony F.: Kommunismi Suomessa, Rauma 1970, s. 18.

## The Role of Railroads in the War of Liberation

### Summary

The road network of Finland during the War of Liberation of 1918 was thin and poorly maintained. Automobiles were few in number and they were useless in winter since most roads were left unplowed. Therefore, railroads were the only feasible means of moving troops and ordnance. They were also the most important supply routes for fighting troops.

Both belligerents held an important section of railroad running parallel to the front. The Reds controlled the vital mainline from Riihimäki via Viipuri to Petrograd, which had been linked with the Russian rail network of identical gauge on completion of a bridge across the Neva River in 1915. During the initial phase of the hostilities, the Reds also held the branch line from Tampere to Pori, where it ended at the Mäntyluoto harbor, from where a link with Sweden could be maintained. The Whites, on the other hand, had control over the vital stretch of rail from Haapamäki via Pieksämäki and further into Karelia. This line became trafficable over its entire length during the first days of the war.

The Reds initially enjoyed all the possible advantages as far as railroads were concerned. Most engines and rolling stock as well as workshops and repair depots that were essential for maintenance purposes and contained stores of fuels and lubricants were in Southern Finland and therefore under Red control. During the first couple of months of

the war, the Whites were in a desperate need for motive power and railroad cars since no more than about ten percent of the Finnish State Railway's engines and rolling stock was available to them. Numerically inferior White troops had to be moved from one battle to another by train. As the war continued the tables began to turn after the Whites captured a large number of engines and cars from the Reds.

Both sides recognized the significance of the control of the rail network for their war effort. The initial objectives of the Reds included the taking of the railroad junctions at Haapamäki and Pieksämäki while securing their mainline connection to Petrograd. Their advance towards the north was, however, checked in Vilppula and Mäntyharju. The Whites, in turn, failed in their attempt to cut the Riihimäki to Viipuri line.

Almost all major battles took place following the general axes formed by railroads. Front lines were initially established along railroad lines in Vilppula, Mäntyharju, Hannila (near Antrea), and Rautu (right on the border with Russia). Fierce battles were fought over train stations, many of which (such as Orivesi, Suinula, Uusikylä, Lahti, and Kuokkala) changed hands several times. To stop the advance of the Whites, the Reds fielded over twenty armored trains, most of which were fitted with armor plating at the Fredriksberg (now Pasila) Railroad Workshop in Helsinki. The Russians deployed three or four heavily armed and well protected trains to bolster the Reds' battle. Armored trains achieved only temporary success and they had no major impact on the course of the war.

The War of Liberation ended soon after the liberation of Viipuri on May 2<sup>nd</sup>, 1918. A total of fifty-four bridges on both sides were destroyed or damaged, and approximately ten train stations were burned down. A small number of engines and railroad cars were destroyed as a result of enemy action. The biggest damage, however, was caused by the loss of every tenth (58 units) engine and almost 27 percent (4,552 units) of cars to the Russians due to the fact that the Viipuri to Petrograd mainline (and the Finland Station in Petrograd) were under the administrative control of the Finnish State Railways prior to the war, and a considerable amount of equipment was based in Petrograd. Most of it was bought back by Finland by 1928, however.

The war of 1918 can be called the War of Liberation, War within the



Nation, Civil War, or rebellion. It may also be regarded as a war along railroads due to its very nature. The use of the railroad in the movement of troops and war material increased the tempo of the war and expedited its ending. Had hostilities continued beyond the harvest season of 1918 a newly independent Finland would have fallen victim to a widespread famine since food shortage was already a persistent problem.

## Punaisen Suomen panssarijunat

Ensimmäiset maininnat panssarijunista ovat peräisin Yhdysvaltain sisällissodasta 1861–1865, ja myöhemmin niitä tiedetään käytetyn mm. Ranskan–Preussin sodassa 1870–1871 sekä buurisodassa 1899–1902. Maailmansodan aikana panssarijunia oli jo useilla eri valtioilla. Junat eivät silti olleet kovin yleisiä ja esimerkiksi vuoden 1917 puolivälissä Venäjän armeijan kalustoon kuului noin 300 panssariautoa, mutta vain seitsemän panssarijunaa.<sup>1</sup>

Erilaisissa yleishakuteoksissa<sup>2</sup> panssarijuna on lyhyesti määritelty panssarilevyillä suojatuksi, tykeillä ja konekivääreillä aseistetuksi junaksi. Venäläisen sotilastietosanakirjan mukaan taas panssarijuna oli liikkuva, panssaroitu, tykeillä ja konekivääreillä varustettu rautatie-yhdistelmä, joka oli tarkoitettu joukkojen tulitukea ja itsenäisiä operatioita varten; organisatorisesti ne olivat joukko-osastoja.

Suomen sisällissodassa 1918 panssarijunia käyttivät erityisesti punaiset, joiden junista osa oli itse rakennettuja ja osa Venäjältä saatuja. Käytössä junat osoittautuivat varsin tehokkaiksi sodankäynnin välineiksi. Niitä voitiin nopeasti ja joustavasti siirtää rataosuudelta toiselle ja niiden avulla punaiset saivat joukkojensa tueksi taistelukentälle myös usein tarvittua, mutta tavallisesti puuttuvaksi jäänyttä tulivoimaa. Panssarijuna saattoi ilmestyä asemien eteen yllättäen ja tilanteessa, jossa raskaampien aseiden puuttuessa junan liikkeitä oli mahdotonta estää.

Näiden »oikeiden» panssarijunien lisäksi sodan eri osapuolilla oli käytössään erilaisia, muun muassa lankuilla ja massapaaleilla suojattuja junia, joiden vetureina käytettiin tavallisia, panssarottomia vetureita. Myös näitä yhdistelmiä aikalaiset kutsuivat mieluusti *panssarijuniksi*

tai vähintään *tilapäisiksi panssarijuniksi*.

Punaisten panssarijunista on vuosien kuluessa kirjoitettu eri yhteyksissä, mutta esimerkiksi junien lukumäärästä ja niiden osallistumisesta sotatoimiin on edelleen liikkeellä paljon ristiriitaista tietoa.

Aiheeseen liittyvä lähdeaineisto on äärimmäisen hajanaista ja katkelmallista. Eräät esimerkiksi *Panssarijuna N:o 1*:een liittyvät yksityiskohdalliset asiakirjat antavat kuitenkin aiheen olettaa, että vastaavaa aineistoa on ollut myös muista punaisten käytössä olleista junista. Erityisen huonosti on säilynyt aineistoa, joiden perusteella junien toimintaa tai liikkeitä voitaisiin kuvata vain yksittäisiä ja lyhyitä lähdeviitteitä käyttäen.

Toisaalta kaikkea panssarijunista löytyvää »sirpaleaineistoa», kuten miehistöjen saamia erilaisia valtakirjoja, todistuksia tai mainintoja junille jaetuista ampumatarvikkeista ja varusteista ei ole ollut mahdollista sisällyttää lyhyen artikkelin puitteisiin. Jottei esityksen lähdeviitteistö muodostuisi kohtuuttoman raskaaksi, on asioita edempänä jouduttu niputtamaan ja viitteissä ilmoitettu vain tärkeimmiksi katsotut lähteet.

Panssarijunien toiminnasta on seuraavassa pyritty selittämään erityisesti junien liikkeitä. Esitettyjen päivämäärien tarkistaminen ei aina ole ollut mahdollista, joten niissä saattaa esiintyä epätarkkuutta.

### **Sodan ensimmäiset panssarijunat – taistelujunia vai panssarijunia?**

Arkistotietojen mukaan Suomessa olevilla venäläisillä joukoilla oli käytössään maailmansodan aikana taistelujunaksi (*bojevoi poezd*) kutsuttu yhdistelmä, joka oli muodostettu vuonna 1916 ja sijoitettu Ouluun. Junan muodostamisen on arveltu liittyneen saksalaisten mairinnousun uhkaan Pohjanmaan rannikolle, mutta tarkemmin ei tunneta, miten juna on ollut varustettu. Junaa ei mainita nimenomaisesti panssaroitu-  
na junana, ja on arveltu, että se mahdollisesti olisi koostunut vain aseistetusta vaunuista. Juna mainitaan lähteissä vielä vuoden 1917 heinäkuussa liittyen sen mahdolliseen lakkauttamiseen ja purkamiseen.<sup>3</sup>

Sotatoimien seurauksena osapuolten välille syntyivät ensimmäiset lyhyet rintamalinjat etelästä pohjoiseen johtavien ratojen suunnassa Vilppulaan, Mäntyharjulle ja Antreaan. Kannaksella rintamalinja asetui pääosin Vuoksen suuntaisesti siten, että Viipurin–Pietarin rata jäi punaisten selustaan.

Vilppulassa alkaneisiin sotatoimiin osallistui taistelujen alkuvaiheessa lähinnä venäläisiä joukkoja. Saadakseen yhteyden Seinäjoelle venäläisten Länsi-Suomen joukkojen komentaja, eversti M. S. Svetšnikov lähetti helmikuun alussa Tampereelta Vilppulan suunnalle *taistelujunan*, jonka mukana olevan osaston tehtävänä oli *tunkeutua pohjoiseen sekä työntää valkoinen kaarti mahdollisimman kauas*.<sup>4</sup>

Mitään tarkempaa kuvausta ei tästäkään junasta näy esitetyn, mutta valkoisten mukaan Vilppulan eteläpuolelle saapui puoliltapäivin 2. helmikuuta kahdessa junassa useita satoja venäläisiä, joista osa jatkoi Pynnösten kylästä Vilppulan siltoja kohti. Junista toiseen oli kuulunut noin 30 vaunua, kun taas toinen oli ollut lyhyt hiekkasäkeillä varustettu juna.<sup>5</sup> Tämä lieneekin ollut juuri Svetšnikovin mainitsema taistelujuna. Näin tilapäisesti varustettuna se tuskin oli sama kuin venäläisillä aiemmin Oulussa ollut juna.

Nähtävästi Svetšnikovin lähettämä juna oli myös sama *taistelujuna*, jonka hän mainitsee yöpyneen Korkeakoskella, ja 7. helmikuuta osallistuneen uuteen, Vilppulaa vastaan tehtyyn hyökkäykseen. Juna oli kuljettanut mukanaan tykkejä, ja niitä oli taistelun aikana purettu vauvuista radanvarteen suora-ammunta-asemiin. Hyökkäys ei johtanut tulokseen. Siihen osallistunut taistelujuna on jäänyt kirjallisuuteen *panssarijunana*.<sup>6</sup>

Savon radalle saapui sodan alussa Pietarista 4. helmikuuta lähtenyt panssarijuna, jonka aseistuksena mainitaan olleen mm. kaksi ilmatorjuntatykkiä ja joka ilmeisesti oli sama, jolla Pietarin sotilaspiirin päällikkö K. S. Jeremejev samana päivänä saapui tarkastusmatkalle Suomeen. Viipurista Jeremejev jatkoi matkaansa Helsinkiin, ja panssarijuna siirtyi Kouvolan kautta Savon radalle.<sup>7</sup>

Täällä juna osallistui punaisten aamulla 7. helmikuuta aloittamaan hyökkäykseen Mäntyharjua kohden panssarijunan ja 200:n lättiläisen 6. Tukkumin rykmentin miehen muodostaessa hyökkäyksen kärjen. Joukkojen eteneminen tapahtui kahdella junalla panssarijunan kulkiesä ensimmäisenä, edellään nelisenkymmentä miestä, jolloin junien siivutettua Varpaisten pysäkin valkoiset avasivat tulen ja punaiset levittäytyivät junista ketjuun radan molemmin puolin.<sup>8</sup>

Taistelun alettua ja myös panssarijunan otettua siihen osaa valkoiset vetäytyivät ensin Mäntyharjun aseman pohjoispuolisiin taisteluhautoihin ja edelleen Kiepinsalmen yli pohjoiseen räjäytettyään sitä ennen

salmen yli johtavan rautatiesillan. Punaisten hyökkäyksen pysähtyttyä panssarijuna toimi radalla vielä noin 13.–14. helmikuuta asti, jolloin se poistui silloin rintamalta lähteneen lättiläisosaston mukana.

Junan kokoonpanosta ei ole löytynyt tarkempaa kuvausta, mutta kun sen mukana tiedetään Pietarista tulleen Suomeen nelisensataa miestä, voidaan junaan arvioida kuuluneen useita matkustaja- tai miehistövaunuja. Ilmeisesti junan aseistuksena mainittujen ilmatorjuntatykkien takia se on yhdistetty useista valokuvista tunnettuun ns. putilovilaiseen panssarijunavaunuun.

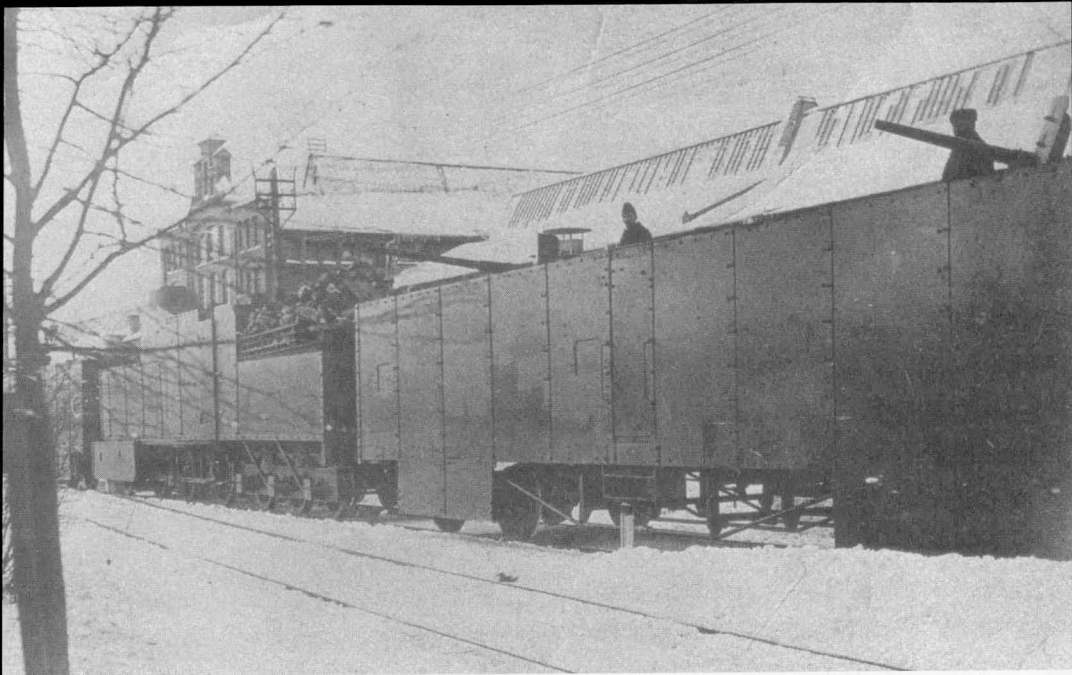
Venäläisten omissa lähteissä heidän Savon radalle toimineeseen panssarijunaansa on viitattu sanoilla *blindirovannyj poezd* – suojarakennettu juna. Toisessa, suomeksi julkaistussa raportissa mainitaan junaan kuuluneesta panssarivaunusta haavoittuneeksi yksi mies.<sup>9</sup>

Junan poistuttua Savon radalta punaiset saivat helmikuun lopulla käyttöönsä Voikoskella 10.–23. helmikuuta *panssaroiduista rautatievaunuista* osittain tai kokonaan muodostetun junan. Sen tarkempaa kokoonpanoa ei tunneta, mutta vaunujen rakentamiseen tiedetään osallistuneen useita kymmeniä miehiä eri komppanioista. Junan rakennuspaikan perusteella voidaan arvioida, että vaunut nimestään huolimatta olivat paremminkin kirvesmiesten kuin metallimiesten rakentamia. Nähtävästi juna on ollut sama kuin valkoisten lähteissä mainittu, Mouhun pysäkin luona 3. maaliskuuta taisteluun osallistunut punaisten *panssarijuna*. Junaan onkin kirjallisuudessa viitattu *väliaikaisena panssarijunana*.<sup>10</sup>

Karjalan radan suunnalle punaisilla ei aluksi ollut asettaa sen enempää suojattua kuin panssaroituakaan junaa. Valkoisilla oli, mutta heidänkin junansa oli varsin vaatimaton. Juna jäi sodan lopulle asti valkoisten ainoaksi, mihin lienee vaikuttanut sekä heidän käytössään olleen rautatiekaluston vähyys että puute junien rakentamiseen sopivista konepajoista.

## Panssarijunien rakentaminen

Sodan alkaessa maan eteläosien rataverkko jäi kokonaisuena punaisen Suomen alueelle, samoin pääosa rautateiden liikkuvasta kalustosta ja kaikki tärkeimmät konepajat. Punakaartin liikekannalle saattamiseen



Panssarijuna N:o 1 Fredriksbergin konepajan pihalla Helsingissä talvella 1918.  
(Pasilan konepaja 1903–2003)

Armored train #1 in the yard at the Fredriksberg Railroad Workshop in Helsinki in the winter of 1918. (Pasilan konepaja 1903–2003)

liittyen kaikki etelän suurimmat työpaikat julistettiin yleislakon piiriin, jolloin myös työt rautatiekonepajoilla pysähtyivät.

Suomen kansanvaltuuskunnan asettama rautatieneuvosto ohjeisti 31. tammikuuta alaisiaan komisarioita huolehtimaan junaliikenteen turvallisuudesta. Ratarikkojen aiheuttamien onnettomuuksien lievittämiseksi junien eteen tuli asettaa tyhjiä I-vaunuja,<sup>11</sup> ja kuhunkin junaan tuli sijoittaa radankorjausvaunu varustettuna ratakiskoilla, -pölkyillä ja muilla tarvikkeilla. Rautatieliikenteen käynnistämiseksi työt oli saatava käyntiin ja lakot konepajoilla päätettävä.<sup>12</sup>

Jo seuraavana päivänä, 1. helmikuuta, kansanvaltuuskunnassa tehtiin rautatieneuvoston esityksen pohjalta päätös panssaroitujen junien liikekannalle asettamisesta ja määrättiin, että tarkoitusta varten voitiin panssaroida 4–6 veturia ja tarpeellinen määrä vaunuja.<sup>13</sup> Junien rakentamista johti kansanvaltuuskunnan intendenttilaitoksen teknillisen ja liikennejaoston johtaja Juho Koskelainen ja junien rakentamisen päävastuu lankesi Fredriksbergin konepajalle Helsingissä.<sup>14</sup>

Konepajan virkamiehet olivat lakon alettua jääneet pois tehtävistään, mutta kun useimmat työnjohtajista ja osa Fredriksbergin varaston alemmista virkamiehistä palasi töihin, saatiin heidän avullaan konepajan pyörät jälleen lakon jälkeen pyörimään. Konepajan johtajana toimi komisarioksi nimitetty puuseppä A. J. Kauppinen.<sup>15</sup>

Panssarijunien rakentamisen lähtökohtana ei nähtävästi alun perin ollut niinkään panssaroitujen taistelujunien kuin rautatieyhteyksien suojeluun tarkoitettujen, aseistettujen radankorjausjunien hankkiminen. Tähän näyttää viittaavan ainakin Koskelaisen punakaartin yleisesikunnalle 2. helmikuuta osoittama pyyntö saada käyttöönsä kaksi pikatykkiä ja neljä konekivääriä, joita tarvittiin *panssarikorjausjunan aseistamiseen*.<sup>16</sup>

Koskelaisen Fredriksbergin konepajan komisariolle 3. helmikuuta lähettämän määräyksen perusteella tiedetään ensimmäisen panssaroidun vaunun tällöin jo olleen valmiina: *Koska Tasavallan valtuuskunta sekä Rautatieneuvosto ovat määränneet että tulee valmistaa erityisiä panssarijunia, niin määrään edelleen F:bergin konepajalla valmistettaviksi jo tehdyn panssarivaunun lisäksi, yhden »O» vaunun varustamaan siten, että vaunu panssaroituna sisustetaan tarpeellisella määrällä makuusijoja sekä päällystetään panssari-katolla, ja lämmityskamiinalla*.<sup>17</sup>

Junien rakennustyö oli alun perin tarkoitettu useamman eri konepajan yhteiseksi hankkeeksi. Töiden käynnistämiseksi intendenttilaitoksen teknillinen jaosto asetti 5. helmikuuta Edvard Tuomen komisarioksi Turun rautatiekonepajalle ja Iivari Jalavan Lokomon tehtaalle Tampereella sekä 15. helmikuuta Anshelm Saarion Viipurin rautatiekonepajalle. Jokaisen tehtävänä oli panssarijunan valmistaminen, joka muodostuisi panssaroidusta veturista ja kahdesta 12–15 mm:n teräslevyillä panssaroidusta O-vaunusta.<sup>18</sup>

Hankkeen toteutumisesta on tähän ollut löydettävissä tietoja vain Fredriksbergin ja Viipurin konepajojen osalta. Tämän perusteella ei kuitenkaan ole aiheellista tehdä hätköityjä päätelmiä, sillä rautatiekaluston valmistamiseen on aina sisältynyt monenlaista alihankintatyötä, minkä lisäksi töitä voitiin tarvittaessa siirtää konepajalta toiselle asioiden sitä vaatiessa. Panssarijunien levyhankintoja tiedetään mm. tehdyn Hieta lahden laivatokalta Helsingissä sekä Oy Starck Johan Ab:ltä Viipurissa.

Fredriksbergin konepajalla panssarijunien rakentamista johti intendenttilaitoksen sotilastöiden komisariona puuseppä W. A. Koivunen.

Konepajan aluskehysosastolla vaunujen rakennustöitä johti Koivusen alaisena ja ajoittain myös sijaisena apulaistyönjohtaja Harald Ahti, ja vaunujen lattioiden vahvistamista puutyöosastolla työnjohtaja Pettersson.<sup>19</sup>

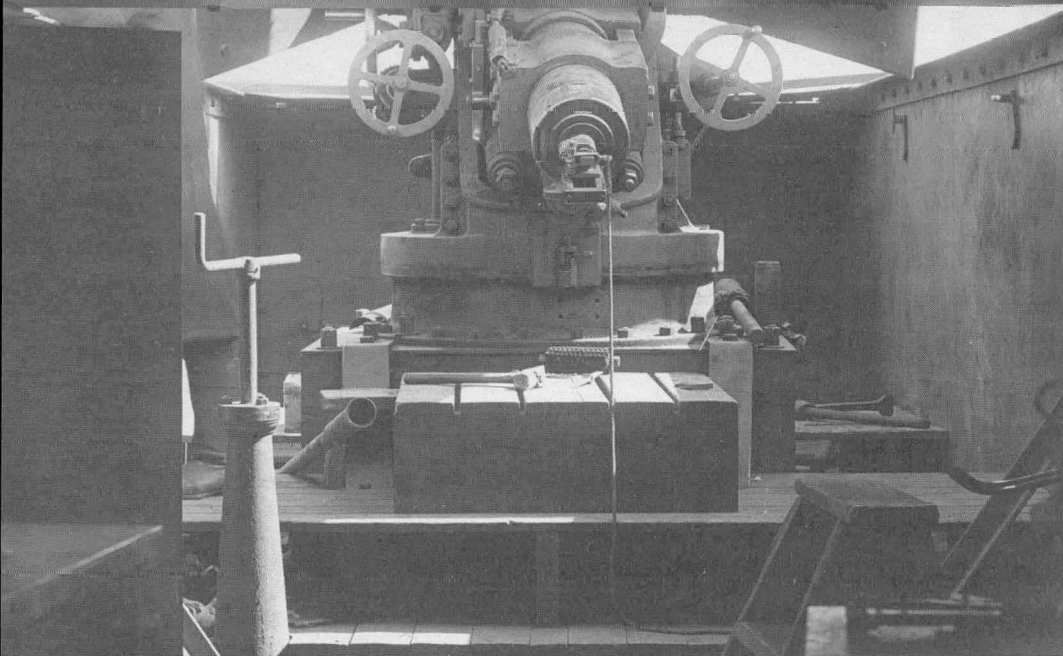
Sodan jälkeen Ahti kertoi kuuluneensa rautateiden korjausjunan miehistöön sen johtajana, minkä takia punakaartilaiset olivat käyneet hakemassa hänet 30. tammikuuta kotoaan ja määränneet palvelukseen. Oltuaan jonkin aikaa pakosta työssä hän oli 27. helmikuuta lähtenyt pakoon Viipuriin. Täällä olivat tutut punakaartilaiset kuitenkin hänet kaupungilla tunnistanee ja tuoneet takaisin Helsinkiin, minkä jälkeen hän oli toiminut konepajalla *ylityönjohtajana*, kun ei muuta voinut.<sup>20</sup>

Tilatuista panssarijunista ensimmäinen on merkitty Fredriksbergin konepajan puutyöosaston tilauskirjaan 7. helmikuuta (tilaus 1231)<sup>21</sup>, ja se valmistui 12.2.1918. Juna nimettiin *Panssarijunaksi N:o 1*, ja se muodostui varsinaisesta panssarijunasta, johon kuului panssariveturi ja kaksi panssaroitua vaunua *täysissä varustuksissa* sekä apuvaunuista, joita oli kolme.<sup>22</sup>

Junassa koneena oleva Schwartzkopffin<sup>23</sup> vuonna 1901 valmistama G10-sarjan veturi n:o 350 oli ominaisuuksiltaan tyyppilinen rakennusajankohtansa mukainen suomalainen yleisveturi (levykehys, märkähöyrykattila), joka matalan akselipainonsa (noin 10 tonnia) ansiosta soveltuvi käytettäväksi maan kaikilla radoilla. Panssariveturiksi rakennettunakaan sen paino ei käynyt liian suureksi, ja suunniteltua käyttötarkoitusta varten sen vetokykyä voitiin pitää täysin riittävänä. Veturin pituus puskimiseen oli 14,07 m ja työpaino ennen panssarointia 59,5 tonnia. Näitä G-sarjan vetureita oli rautateilla käytössä muutamina eri muunnoksina kaikkiaan lähes 90 kpl. Niitä käytettiin myös seuraavia vetureita panssarointaessa.<sup>24</sup>

Panssarivaunujen alustoina käytetyt O-vaunut olivat pylväillä varustettuja, mm. puutavaran kuljetukseen tarkoitettuja avonaisia neliakselisia telivaunuja, joiden pituus puskimiseen oli 14,18 m ja kantavuus 22 tonnia. Vaunut oli varustettu sekä ilma- että vipujarruilla, ja Fredriksbergin konepaja oli rakentanut niitä vuodesta 1911 lähtien. Panssarivaunuiksi muutettaessa vaunujen pylväät, laidat ja päädyt purettiin ja niihin rakennettiin muototeräksestä kehikot panssarilevyjen kiinnitystä varten. Tykkien asentamiseksi vaunujen lankkulattiat jouduttiin vahvistamaan.





75 mm:n merikanuuna asennettuna panssarijunan vaunuun. (Sotamuseo)

A 75-mm naval gun mounted on a car of an armored train. (Military Museum)

Junan kummankin panssarivaunun aseistuksena oli yksi 57 mm:n ja yksi 47 mm:n Hotchkiss-tykki,<sup>25</sup> minkä lisäksi vaunujen aseistuksena oli neljä tai kuusi konekivääriä. Tykkejä kutsuttiin usein pikatykeiksi, ja niitä oli alun perin käytetty venäläisten torpedoveneiden ja muidenkin sota-alusten aseistuksena. Tykkien tehoa ei kuitenkaan enää pidetty merisodankäyntiin riittävänä, jolloin niitä oli alusten modernisoinnin yhteydessä korvattu uusilla. Varikoille kootuista tykeistä osa päätyi rannikkotykistön käyttöön ja muutamat panssarijunien aseiksi.<sup>26</sup>

Panssariveturin ja -vaunujen lisäksi junaan kuului kaksi lyhyttä kaksiakselista DE-sarjan (yhdistetty II&III lk.) matkustajavaunua, n:o 515 ja 516, sekä konduktöörivaunu n:o 3351. Niistä henkilövaunuja voitiin käyttää mm. junan vaihto- ja suojamiehistön kuljetukseen ja majoitukseen ja konduktöörivaunua varastotiloina.

Junan valmistuttua sen hinnaksi voitiin laskea tarkalleen 61 791,46 mk, josta eri momenteille jaettuna suurimman summan olivat tehneet materiaalit. Niiden osuus kustannuksista oli lähes kolme neljäsosaa. Ju-

nan rakentamiseen oli käytetty 24 618 kg teräslevyä ja 3397 kg muotoym. terästä ja *takorautaa*.<sup>27</sup>

*Panssarijuna N:o 2* oli Fredriksbergin konepajalla valmiina 19. helmikuuta, ja *Panssarijuna N:o 3* sai junamiehistön 26. helmikuuta, mutta sen valmistuminen siirtyi maaliskuun alkupuolelle. Näistä junista vain toinen löytyy Fredriksbergin konepajan puutyöosaston tilauskirjasta, ja on merkitty 19. helmikuuta kohdalle numerolla 1253. Juna n:o 2 oli muuten junan n:o 1:n kaltainen, mutta sen toisessa tykkivaunussa oli 57 mm:n tykin asemesta pienempi 47 mm:n tykki.

Viipurissa oli samaan aikaan valmistunut *Panssarijuna N:o 4*, johon kuitenkin 23. helmikuuta vielä kaivattiin tykkejä, nimittäin *meritykettä*. Juna tuotiin Helsinkiin aseistettavaksi, ja se on merkitty Fredriksbergin konepajan puutyöosaston kirjaan 4. maaliskuuta tilausnumerolla 1298. Työn tilaajaksi on ilmoitettu Viipuri. On aiheellista otaksua, että junan haki Viipurista komennuskunta, jonka mukana oli tai jota johti Fredriksbergin konepajan työnjohtaja Harald Ahti.

Punakaartin yleisesikunta oli tällä välin, 26. helmikuuta pyytänyt Tsentrobaltin sotaosastolta saada käyttöönsä neljä 75 mm:n tykkiä kahden panssarijunaa varten,<sup>28</sup> jotka toimitettiin siten, että molemmat junat valmistuivat 9. maaliskuuta mennessä. Junien aseistukseksi tuli yksi 75 mm:n Canet-merikanuuna vaunua kohti. Konekivääriaseistus oli samanlainen kuin edellisissäkin junissa.

Maaliskuun alussa junia tilattiin vielä kolme lisää. Päätös asiasta tehtiin punakaartin yleisesikunnan kokouksessa 7. maaliskuuta Eero Haapalaisen ja Adolf Taimen läsnä ollessa, ja päätöksen perusteena oli arvio siitä, että ratojen määrä *valloituksien kautta yhä lisääntyy*. Tällä viitattiin samaan aikaan valmisteilla olevaan suurhyökkäykseen.<sup>29</sup> Rautateiden koneosaston Fredriksbergin konepajan komisariolle 8. maaliskuuta osoittaman kirjelmän mukaan junien tuli olla aiemmin valmistettujen kaltaisia:<sup>30</sup>

»Tänään saamamme Punaisen Kaartin ylipäällikön määräyksen, sekä Liikenneasiain valtuutetun ja Rautatieneuvoston siitä antaman velvoituksen johdosta kehoittaa Koneasiain ylivalvoja Teidän mahdollisimman pikaisesti ryhtymään toimenpiteisiin 3 panssarijunan valmistamiseksi konepajassanne. Junat tulee olla samanlaisia kuin aikaisemmin jo on valmistettu. Samalla huomautetaan, että kaikilla näistä johdettavilla kustannuksilla veloitetaan sisäasiain osaston tiliä.»

Tilattujen uusien panssarijunien valmistusta valvoi konepajalla edelleen W. A. Koivunen,<sup>31</sup> mutta muuten niiden rakentamisesta tiedetään vain vähän. Konepajan puutyöosaston tilauskirjaan ensimmäisen tilatun junan O-vaunujen vahvistaminen (tykkien asennusta varten) on merkitty 22. maaliskuuta kohdalle (työ 1325) ja kahden seuraavan 27. maaliskuuta kohdalle (työt 1327 ja 1328). Vaunujen tilausnumeroiden perusteella voidaan todeta, että ne olivat aiemmin olleet työn alla myös konepajan aluskehysosastolla.<sup>32</sup>

Ensimmäinen rakenteilla olevista panssarijunista, *Panssarijuna N:o* 5, valmistui 29. maaliskuuta ja lähetettiin heti rintamalle. Kaksi muuta olivat edelleen rakenteilla, kun Helsinkiä pian saksalaisten Hankoon 3. huhtikuuta tekemän mairinnousun jälkeen alettiin evakuoida. Niistä toinen, *Panssarijuna N:o* 6 (tilaus 1327), tiedetään siirretyn keskeneräisenä Viipuriin.

Työt Fredriksbergin konepajalla olivat käynnissä aivan Helsingin valtakukseen saakka. Konepajan komisarion A. J. Kauppinen koneosaston ylivalvojalle 10. huhtikuuta osoittaman kirjelmän mukaan panssarijuniin oli siihen mennessä liitetty yhteensä kuusi panssariveturia ja kaksitoista panssaroitua O-vaunua. Nämä olivat numerojärjestyksessä lueteltuna:

veturit n:o		vaunut n:o			
350	427	70236	70364	70501	70507
358	428	70253	70387	70505	70526
387	431	70309	70485	70506	70527

Näistä G10-sarjan veturi n:o 358 oli Schwartzkopffin vuonna 1901 valmistama ja G11-sarjan veturit n:o 387, 427, 428 ja 431 Tampereen Pellava- ja Rautateollisuus Oy:n vuosina 1902–1905 valmistamia. Punaisten omien lähteiden perusteella tiedetään lisäksi Viipurin konepajalla panssaroiduksi Dübsin<sup>33</sup> vuonna 1894 valmistama G5-sarjan veturi n:o 191. Sen on ilmoitettu olleen 21. maaliskuuta panssaroitavana.<sup>34</sup> Ominaisuuksiltaan veturit olivat aiemmin kuvatun veturi n:o 350:n kaltaisia. Kaikki O-vaunut olivat vaunun lyhyempää, 14,18 m:n mitaista tyyppiä.<sup>35</sup>

Valkoisten tiedustelulla oli huhtikuun alussa jo varsin oikea kuva panssarijunien lukumääristä ja niiden ominaisuuksista. Tiedoissa ker-

rottiin junien koostuvan kahdesta vaunusta ja niiden välissä olevasta veturista. Vaunujen panssarointi oli 13 mm:n vahvuinen, ja niiden alustoina oli käytetty avonaisia, neliaksellisia telivaunuja, joiden pylvääät oli poistettu ja korvattu aluskehyykseen niitatuilla rautapylväillä, joihin panssarointi oli kiinnitetty.

Vaunut olivat sisältä miehen korkuisia, ja niissä oli joko kaksi pienempää tykkiä asennettuna telien kohdalle tai yksi suurempi tykki (*kannonerna å dessa vagnar uppges vara tre och en half tums*) asennettuna vaunun keskelle. Tykkien lisäksi vaunuissa oli kaksi konekivääriä kummassakin päädyssä ja niitä varten neliskulmaiset ampuma-aukot sekä sivulle päin että radan suunnassa ampumista varten. Junien veturit eivät olleet aseistettuja, mutta ne oli vaunujen tavoin suojattu 13 mm:n panssarilla. Kuljettajan näköala veturista oli erittäin ahdas, ja junan merkinantoon käytettiin kelloja.

Panssarijunia oli 3. maaliskuuta mennessä valmistunut Fredriksbergin konepajalta kolme ja Viipurin konepajalta yksi. Lisäksi Fredriksbergin konepajalta oli tilattu kolme lisäjunaa, joista yksi oli melkein valmis.

Viipurissa rakennetusta junasta tiedettiin vielä erikseen kertoa, että siinä oli panssariseiniä välissä huopakerros (*voilok*) ja että junan panssarin kestävyyttä oli kokeiltu Fredriksbergin konepajalla, jolloin sotilaskiväärin kuula oli sen lähietäisyydeltä ammuttaessa läpäissyt. Vaunuja ei kuitenkaan voitu panssaroida tehokkaammin, sillä niiden paino olisi noussut liian suureksi.<sup>36</sup>

## Panssarijunat sotatoimissa

Punaisten panssarijunien käytöstä ja hallinnosta päättivät ylimpänä johtoportaan punakaartin ylipäällikkö ja yleisesikunta. Rintamalla junien tehtävistä määräsivät rintamaylipäälliköt ja -päälliköt. Huhtikuussa punaisten panssarijunien ylipäälliköksi määrättiin helsinkiläinen asentaja G. C. Tamlander.

Vastuu tehtävän suorittamisesta ja junan toiminnasta taistelussa kuului panssarijunan päällikölle. Junatekniikan toimivuudesta ja kuluturvallisuudesta vastasi junamiehistö ja aseiden käytöstä tykki- ja konekiväärimehistö, joka useimpiin juniin muodostettiin *Helsingin*

tykki- ja kuularuiskukomppanian miehistä. Junien mukaan määrättiin niiden Helsingistä lähtiessä myös suojamiehistö. Toisinaan juna sai suojamiehistönsä vasta rintamalla toimivista joukoista.

Junien vaihto- ja suojamiehistöjä varten niiden mukana kulki usein yksi tai useampi apuvaunu, jotka sotatoimialueella jätettiin jollekin taaempaan sijaitsevalle asemalle tai pysäkillä. Tämä toimi junan tuki-kohtana, josta varsinainen panssarijuna lähti taistelumatkalle.

Panssarijunia käytettiin helmi–maaliskuussa kaikkien kolmen pohjoiseen johtavan radan suunnassa joukkojen tukena läpimurron saamiseksi. Ensimmäisenä rintamana junien lähettämisen kannalta oli ensin Vilppula ja myöhemmin Lempäälä. Niiden jälkeen tulivat Kavantsaaren suunnan ja kolmantena Mäntyharjun suunnalla toimivien joukkojen tarpeet.

Saksalaisten 3. huhtikuuta Hankoon tekemän mairinnousun jälkeen punaista Suomea ryhdyttiin evakuoimaan suunniteltujen vetäytymislinjojen taakse. Tällöin junia tarvittiin etenkin selustan rautatielinjojen aukipitämiseen. Panssarijunien suuren liikkuvuuden ansiosta niiden avulla voitiin suojella pitkiäkin rataosuuksia. Sodan loppuvaiheissa punaisten panssarijunien toiminta keskittyi Viipuriin ja sen ympäristöön.

Punaisten käytössä olleiden panssarijunien vaiheet on seuraavassa käyty läpi siinä järjestyksessä kun junien on tiedetty tulleen käyttöön. Suomessa rakennettujen panssarijunien n:o 1–6 lisäksi punaisilla oli käytössään jo aiemmin mainittu ns. *putilovilainen panssarijuna* sekä Venäjältä maaliskuun lopulla saapunut *Partisaani*.

Panssarijunan N:o 1 järjestäjänä toimi asentaja G. C. Tamlander, ja junan ensimmäinen miehistö muodostui kahdesta kuljettajasta, neljästä lämmittäjästä, kahdesta jarrumiehestä ja konduktööristä. Junan ykköskuljettajana toimi veturinkuljettaja J. V. Haukkala, joka oli kotoisin Helsingistä kuten junamiehistön muutkin jäsenet. Juna siirtyi Fredriksbergin konepajalta Helsingin asemalle 14. helmikuuta. Sieltä se lähti seuraavana aamuna Tampereelle päällikkönään helsinkiläinen Armas Toivonen.<sup>37</sup>

Juna viipyi Tampereella noin viisi vuorokautta, minkä jälkeen se lähti Vilppulan rintamalle, missä sen tiedetään tulittaneen valkoisten asemia 21. helmikuuta. Juna lähti 22. helmikuuta uudelle taistelumatkalle, jolloin Vilppulassa syntyneen taistelun aikana panssarijunan päällikkö Armas Toivonen ja tykkimiehistöön kuulunut Emil Jääskeläinen saivat

surmansa. Punaisten rintamapäällikön Erkki Karjalaisen raportissa taistelusta kerrottiin seuraavasti:<sup>38</sup>

»Pansari juna lähti Lylystä kello 9 aamupäivällä lähestyen Vilppulan siltaa. Matkalla ei tavattu mitään vastarintaa. Päästyämme noin 200 sataan metrin päähän sillasta alkoivat Lahtarit ampua tykillä kolmelta suunnalta johon meikäläiset alkoivat vastata ampuen noin 3 tunnin ajan Lahtarien suunnitelma arvelumme mukaan oli antaa Panssari juna mennä rauhassa niin lähelle että he olisivat voineet takapuolelta särkeä ratan tykeillä ja sitten saada tuhotuksi Panssari juna, huomattuamme heidän suunnitelmansa aloimme vetäytyä. Lahtarit ampuivat hyvin tarkasti ja säästämättä aineitaan, koska yksityisiä tiedustelijoitammekin haavoittui tykkisrapnelleista Meikäläisten puolelta haavoittui 1 lievästi 2 kuoli. Kuolleitten nimet Emil Jääskeläinen ja Panssarijunan päällikkö Toivonen. Samoin nämä muutkin olivat Panssarijunasta. Wihollisen puolelta emme voinu saada selvää kuinka paljon kaatui Lahtaria mutta arvelumme mukaan kaatui heitä enempi kuin meikäläisiä Kaikesta päättäen voimme sanoa että Vilppula ei ole helposti voitettavissa sillä heillä on lujat varustukset ja hyvä tykistö siellä.»

Valkoisten tiedoista poiketen junan ei kuitenkaan mainita vaurioituneen, ja palattuaan ensimmäiseltä matkaltaan Helsinkiin 28. helmikuuta juna lähti uudelleen Vilppulaan 4. maaliskuuta Tamlanderin toimiessa sen päällikkönä.

Juna osallistui jälleen valkoisten asemien tulittamiseen, jolloin 13. maaliskuuta veturin saadessa osuman kuljettaja J. V. Haukkala haavoittui ja lämmittäjä Väinö Lahti sai surmansa, ja juna joutui palaamaan Helsinkiin korjattavaksi. Täällä sen koneeksi vaihdettiin veturi n:o 427, minkä jälkeen juna lähti jälleen muutaman päivän kuluttua uudelleen Tampereelle Tamlanderin toimiessa edelleen sen päällikkönä.

Seuraavien päivien aikana juna osallistui taisteluun mm. 19. maaliskuuta Oriveden asemalla, ja vaurioitui 21. maaliskuuta, jolloin se palatessaan taistelumatkalta Siitamasta törmäsi pimeässä yhteen Panssarijunan N:o 3 kanssa noin kilometrin päässä Säynäjärveltä Suinulaan päin, jolloin molemmat junat ja veturi 427 vaurioituivat. Juna palasi Tampereelle ja sieltä Helsinkiin korjattavaksi noin 22. maaliskuuta ennen rautatieyhteyden katkeamista.

Juna viipyi Helsingissä huhtikuun alkupuolelle saakka, minä aikana siihen vaihdettiin 57 mm:n tykin tilalle 47 mm:n tykki ja tehtiin mah-

dollisesti muitakin muutoksia. Junan päälliköksi tuli panssarijunien päälliköksi siirtyneen Tamlanderin tilalle J. A. Halminen. Saksalaisten noustua maihin Hangossa juna sai 5. huhtikuuta komennuksen rantaradalle, missä se osallistui 6. huhtikuuta Karjaan asemalla taisteluun saksalaisia vastaan yhdessä Panssarijunan N:o 4 kanssa.

Punaisten vetäytyessä Karjaalta Panssarijuna N:o 1 siirtyi Inkoon kautta Kirkkonummelle, mistä se kävi 8. huhtikuuta saattamassa Inkooseen junaa, jonka oli määrä hakea sieltä saksalaisten kanssa neuvotteluja käynyt Ruotsin sotilasasiamies, kapteeni af Ekström. Hänen tarkoituksenaan oli ollut selvittää, olisiko tilanne voitu ratkaista neuvottelemalla. Ekströmin mukaan oli määrätty panssarijunien päällikkö G. C. Tamlander ja B. Lindroos Helsingin esikunnasta.

Panssarijunan matkaan Kirkkonummella siirtyneen Lindroosin mukaan neuvottelujunaa seurattiin ampumamatkan päästä, ja valmiina toimimaan, mikäli neuvottelijoita hakeva juna olisi poikennut sille anetuista ohjeista:<sup>39</sup>

»Matka kohti Inkoota alkoi. Ruotsin lipuin koristettu kone kulki edellä ja panssarijunamme perässä. Ajettuamme jonkin matkaa kuullimme takanamme räjähdysten. Sanoin vierelläni seisovalle päällikölle: 'Usko taikka ei, mutta nyt katkesi rata takanamme.' Kukaan ei kuitenkaan kiinnittänyt siihen sen suurempaa huomiota, vaan matkaa jatkettiin kohti päämäärää. Emme nähneet valkoisia tai saksalaisia ennen kuin vasta Inkoossa, jossa niitä vilisi kuin muurahaisia. Ruotsin lipuin koristettu kone ajoi aseman edustalle noutamaan matkustajiaan. Me jäimme vaihteeseen laskeaksemme heidät kulkemaan taas edellä paluumatkalle. Mutta tuskin olimme saaneet tämän manööverin suoritettuksi, kun rätinä alkoi. Nyt ei tullut kysymykseen enää Ruotsin lipun turvin kulkeva konekaan, vaan sitä ammuttiin niin pitkälle kun saatoimme sen etenemistä kuulla. Itse jäimme paikalle joksikin aikaa ja annoimme 'koiramme haukkua'. Sitten painuimme kohti omia linjoja.

Lähestyessämme paikkaa, jossa tullessamme olimme kuulleet räjähdysten, huomasimme sauhua jo kaukaa. Arvasimme, että jotain oli hullusti. Mutta vasta päästyämme lähelle, näimme, että Ruotsin lipuin koristettu veturimme oli kyljellään ojassa ja sen matkustajat poissa – mutta parempi veturi ojassa kuin vihollisilla. Korjasimme radan, ja pääsimme Helsinkiin ilman suurempia kommelluksia.»

Seuraavana päivänä, 9. huhtikuuta, panssarijuna osallistui Kirkko-



nummen asemasta käytyyn taisteluun, jolloin panssarijunan väistäessä kranaattien tieltä jalkaväkiketju hajosi ja asema menetettiin. Rantarakadalla käydyissä yhteenotoissa, joissa juna oli mukana Leppävaaraan saakka, kärsittiin myös miehistötappioita, ja haavoittuneita panssarijunamiehiä tuotiin Helsinkiin hoitoon. Juna määrättiin noin 10. huhtikuuta pääradalle, missä se seuraavien päivien aikana toimi Riihimäen suunnasta Helsinkiin päin. Juna osallistui 12. huhtikuuta taisteluun ainakin Tikkurilassa ja 14. huhtikuuta sen tiedetään olleen Jokelassa yhtäaikaa toisen panssarijunan kanssa.

Panssarijunan N:o 1 miehistöön jarrumiehenä kuulunut K. A. Vuoristo on kertonut junan tehneen matkan myös Nummelaan, mistä se oli palannut Riihimäelle ja mennyt sen jälkeen Lahteen, missä käydyssä taistelun takia junan miehistö- ja muonavaunut oli siirretty Uuteenkylään ja Kausalaan. Täältä juna oli jatkanut Kouvolaan. Junassa lämmitäjänä toiminut Frans Piirainen on kertonut hoitaneensa tehtäviään 30. huhtikuuta asti, *jolloin ei Kouvolassa enää määrätty mihinkään.*<sup>40</sup>

Panssarijuna N:o 2 valmistui Fredriksbergin konepajalta 19. helmikuuta. Se määrättiin aluksi mukaan punaisten operaatioon Länsi-Uudenmaan suojeluskuntajoukkoja vastaan. Junan päällikkönä toimi ilmeisesti jo tässä vaiheessa helsinkiläinen Aleksander Nyholm, joka oli määrätty myös joukkojen tykkipäälliköksi.<sup>41</sup>

Suunnitelmien mukaan junan tuli siirtyä Hyvinkään kautta Karjaalle ja sieltä rantarakadalle Solbergiin ja edelleen Siggansin asemalle, *tai jos voi niin Siuntion asemalle ja aloitettava siinä taistelu tykkitulella kohden Siuntion kartanoa*, minkä jälkeen joukkojen tuli aloittaa eri suunnilta yleinen hyökkäys kartanoa vastaan tykkien tukemana. Kuitenkin valkoisten kokoontuessa Sigurdsiin suunnitelmia muutettiin, ja panssarijuna lähetettiin 21. helmikuuta Kauklahteen. Täältä junan oli määrä edetä E. J. Leivon joukkoihin kuuluvien kahden komppanian mukana Masalan kautta Kirkkonummelle, minne se saapuikin 22.2.1918. Juna viipyi Kirkkonummella helmikuun lopulle saakka ja palasi sen jälkeen Helsinkiin.

Helsingistä juna lähti uudelle matkalle 3. maaliskuuta, tällä kertaa Savon rintamalle Aleksander Nyholmin toimiessa edelleen junan päällikkönä. Yhdessä suojamiehistön kanssa, joka oli määrätty Helsingin päämajan komppaniasta, junan miesluku nousi noin sataan.

Juna saapui Savon radalle 4. maaliskuuta, missä se osallistui seura-



vana päivänä Voikoskelta aloitettuun hyökkäysliikkeeseen Mäntyharjua kohden. Juna sai kuitenkin heti taistelun alkuvaiheessa osuman tai sen välittömässä läheisyydessä räjähti, jolloin Nyholm ja kuusi miestä saivat surmansa useiden haavoittuessa. Surmansa saaneista useimmat kuuluivat junan tykki- ja konekiväärimiehistöön. Juna joutui vetäytymään taistelusta, ja koko hyökkäys keskeytettiin.

Panssarijunan miehistöön kuuluneen ja taistelussa haavoittuneen Arvo Peltosen mukaan junan apuvaunuja oltiin juuri irrottamassa sen joutuessa tulituksen kohteeksi, joten juna seisoi paikallaan ja oli vasta valmistautumassa taisteluun. Junan vaurioista ei ole löytynyt mainintaa, eikä sen mainita tarvinneen konepajakorjausta, joten kyseessä saattoi olla junan puoliavoimen tykkiaseman läheisyydessä tapahtunut räjähdys.

Nyholmin jälkeen junan uudeksi päälliköksi tuli 5. maaliskuuta K. J. Lehtinen, niin ikään Helsingistä. Hän joutui ensi töikseen pyytämään Helsingistä uusia miehiä, *5 tykkimiestä ja 10 kuularuiskumiestä, kaatuneitten, haavoittuneiden ja pois eronneiden tilalle.*<sup>42</sup> Junan tukikohtana Savon radalla oli aluksi Voikoski ja myöhemmin Hillosensalmi, mistä käsin se kävi Voikoskella tulittamassa valkoisten asemia. Veturinkuljettaja A. V. Rangellin mukaan matkoja tehtiin *toisinaan kolme neljä kertaa päivässä.*

Saksalaisten Loviisaan tekemän maihinnousun jälkeen juna lähetettiin 8. huhtikuuta Kotkan suunnalle Kymminlinnan puolustajien tueksi, mutta junan ehtiessä paikalle tilanne oli jo ohi ja saksalaiset vetäytyneet. Tämän jälkeen juna vartioi vielä viiden vuorokauden ajan Kouvolan ja Kotkan välistä rataa, kunnes se sai määräyksen siirtyä takaisin Savon radalle. Tänne junaa ei kuitenkaan ehditty lähettää, vaan se määrättiin Uuteenkylään, missä saksalaiset olivat 13. huhtikuuta katkaisseet Kouvolan ja Lahden välisen radan.

Matkalla Uuteenkylään juna ajoi noin kolmen kilometrin päässä asemasta kiskoilta, kun saksalaiset olivat poistaneet kiskonauhat, sideraudat ja pultit, mutta jättäneet kiskot paikoilleen, jolloin uhkaava vaara oli jäänyt junan tähystäjältä huomaamatta. Juna jäi liikuntakyvyttömäksi, mutta punaisten vallattua aseman ja korjattua radan myös panssarijuna saatiin uudelleen kiskoille.

Noin viikon kuluttua juna joutui 20.–21. huhtikuuta Villähteen luona uudelleen taisteluun radan katkaisseita saksalaisia vastaan, jolloin se

yhdessä Viipurista apuun lähetetyn panssarijunan *Partisaanin* kanssa yrittä avata punaisille tien Lahteen. Eräässä taistelua kuvaavassa punaisten raportissa mukana olleita junia on kuvattu *tykkijunaksi* ja *ruiskujunaksi* eli toista vain konekivääreillä aseistetuksi junaksi.<sup>43</sup>

Panssarijuna N:o 2 ei Villähteellä kärsinyt saksalaisten tulituksessa vaurioita, mutta sen toisessa vaunussa räjähti punaisten oma srappnelli *tappaen useita miehiä* ja tehden suuren aukon vaunun kylkeen, minkä takia juna joutui lähtemään Viipuriin korjattavaksi. Tamlanderin Viipurissa 23. huhtikuuta laatiman raportin mukaan juna oli tällöin ollut kaksi vuorokautta konepajalla, *jonka kuluessa se olisi voitu saada kuntoon sen mukaan kun oli puhe, vaan ei sillekään ole muuta tehty kun muutamia reikiä porattu ja levyn kappaleita seinään kierretty.*<sup>44</sup>

Korjausten lopulta valmistuttua juna palasi Kouvolaan ja kävi tulitamassa Simolan 27. huhtikuuta vallanneita valkoisia. Vain vähän myöhemmin, 29. huhtikuuta, junaan osui Pulsan luona kranaatti, jolloin panssarijunan päällikkö Lehtinen ja viisi muuta miestä sai surmansa, muutamia haavoittui, ja juna palasi Kouvolaan. Täältä jatkettiin Kotkaan, *mihin juna jäi.*

*Putilovilainen panssarijuna.* Savon radalla helmikuussa toimineen panssarijunan poistuttua rintamalta Pietariin tiedetään 15. helmikuuta saapuneen käymään Viipurista panssarijunan, jonka oli määrä palatessaan kuljettaa Kavantsaaren suunnalle kolmisensataa 72. Siperialaisen rykmentin miestä. Matkaan ei kuitenkaan käytetty panssarijunaa, vaan se jäi Pietariin.<sup>45</sup>

Viipurin saapuneena mainitaan 28. helmikuuta *panssarijuna, käsittävä veturin ja panssarikoppi ja 2si luokkavaunua* [matkustajavaunua], joka oli menossa Kavantsaarelle. Kyseessä oli yhdistelmä, joka venäläisen terminologian mukaan ei ollut varsinainen panssarijuna, *bronepoezd*, vaan *broneletutška*, eräänlainen kevennetty versio panssarijunasta. Broneletutška muodostui panssaroidusta vaunusta ja -veturista tai pelkästään vain vaunusta, minkä lisäksi yhdistelmään saattoi kuulua erilaisia tavara- ja matkustajavaunuja.<sup>46</sup>

Ilmeisesti tässä junassa sen ainoa panssaroitu osa oli edellä mainittu *panssarikoppi*. Sanana se kuvaakin hyvin Kavantsaaren rintamalta tunnettua, Putilovin tehtaan valmistamaa tykkivaunua. Vaunu oli katettu, sen kummassakin kyljessä oli kahdeksan ampuma-aukkoa kiväärimiehiä varten, ja kummassakin vaunun päädyssä puoliksi avonaiseen ase-

maan sijoitettuna 76,2 mm:n ilmatorjuntatykki m/1914. Sen lähtökoh-  
tana oli käytetty kolmen tuuman kenttätykkiä m/1902.

Juna toimi maaliskuussa Kavantsaarella, mistä se lähetettiin 8. maa-  
liskuuta Viipuriin korjattavaksi. Viipurista vaunu palasi takaisin ja oli  
mm. 21. maaliskuuta kytkettynä Panssarijunaan N:o 4, jonka toisen  
vaunun tykki oli vioittunut. Vaunu oli tällöin iltapäivällä tulittanut val-  
koisten asemia Hannilassa.<sup>47</sup>

Sodan loppuvaiheessa *putilovilainen* panssarijuna (tai tykkivaunu)  
toimi 24. huhtikuuta yhdessä toisen panssarijunan kanssa Talin asemal-  
la, missä valkoiset kertovat molempien junien osallistuneen tehokkaas-  
ti käynnissä olevaan taisteluun. Junista toinen oli täältä lähtenyt Viipu-  
riin päin ja toinen (putilovilainen juna) hävinnyt pohjoiseen.<sup>48</sup>

Rautatieyhteyden Viipuriin katkettua juna jäi Kavantsaaren asemal-  
le, jonka punaiset aamulla 25. huhtikuuta jättivät sytyttyään ensin  
asemalle jääneen rautatiekaluston tuleen. *Putilovilaista* panssarivaunua  
kuljettanut veturi ja sen mukana seurannut henkilövaunu ajettiin jor-  
keen, vaunu jäi panostettuna odottamaan räjähtämistään, mutta ase-  
malle saapuneiden valkoisten onnistui pelastaa se. Junan panssaroitu  
tykkivaunu oli keväällä jonkin aikaa valkoisten käytössä, minkä jälkeen  
sen kerrotaan kadonneen.

Panssarijuna N:o 3 lähti Helsingistä 9. maaliskuuta Tampereelle J. V.  
Mäkisen Helsingistä toimiessa junan päällikkönä. Juna toimi yhdessä  
Panssarijunan N:o 1 kanssa Lylyn–Vilppulan suunnassa, missä molem-  
mat junat osallistuivat valkoisten asemien tulittamiseen useaan eri ot-  
teeseen. Panssarijunaa varten saapui mm. 19. maaliskuuta Helsingistä  
1514 kpl 75 mm:n ammuksia, joista se vastaanotti samana päivänä 300  
kpl.<sup>49</sup>

Rintaman murruttua maaliskuun puolivälissä junat toimivat Ori-  
veden–Tampereen välillä ja törmäsivät yhteen 21. maaliskuuta Suinu-  
lan ja Säynäjärven välillä. Panssarijunan N:o 3 kuljettajan P. K. Saaren  
törmäyksestä laatiman raportin mukaan hänen kuljettamastaan vetu-  
rista n:o 431 katkesi yhteentörmäyksessä puskin ja toinen vääntyi, mut-  
ta veturi ei kärsinyt muita vaurioita, *eikä yhteen törmäyksessä ketään  
kuollut eikä sanottavasti loukkaantunu.*<sup>50</sup>

Molempien vetureiden kuljettajat ehtivät tilanteessa tekemään hätä-  
jarrutuksen, joten törmäys ei tapahtunut vetureiden täydellä painolla.  
Tampereen varikon komisarion lausunnon mukaan onnettomuuden



Vaurioitunut punaisten panssarijuna. Kuva esittää Tampereen lopputaisteluissa räjäytettyä ja hylättyä panssarijunaa n:o 3. (Sotamuseo)

A Reds' armored train showing signs of battle damage. The picture most likely depicts train #3, which was blown up and abandoned during the final phase of the battle of Tampere. (Military Museum)

synnä oli pidettävä *sitä seikkaa että puhelimet eivät toimineet* eli liikennepaikoilla ei ollut yhteyttä toisiinsa, joten kumpikaan osapuoli ei tiennyt pimeässä vastaan tulevasta junasta.

Rautatieyhteyden katketessa Helsinkiin 23. maaliskuuta Panssariju-

na N:o 3 jäi Tampereelle, missä se seuraavien kahden viikon ajan osallistui kaupungin puolustukseen mm. 26.–27. maaliskuuta Kalevankaalla, jossa käydyissä taisteluissa molempien osapuolten tappiot muodostuivat raskaiksi. Näissä taisteluissa sai surmansa myös junan päällikkö Mäkinen, jonka jälkeen junan päälliköksi on kerrottu tulleen Tammelasta kotoisin olleen ja junan tykkimiehistöön kuuluneen K. O. Lindénin.<sup>51</sup>

Ammusten tultua loppuun käytetyiksi kaupungista käytyjen lopputaistelujen yhteydessä Panssarijuna N:o 3 (tai sen veturi) räjäytettiin illalla 5. huhtikuuta, ja ainakin osan sen miehistöstä onnistui päästä pois kaupungista Näsijärven kautta lähteneen joukon mukana ja kulkea omien joukkojen luo Lempäälään. Esimerkiksi junassa konduktöörinä toiminut V. Vesanto kertoi myöhemmin lähteneensä kaupungista noin 700 hengen ja Ivar Vuorio 300 hengen joukossa.<sup>52</sup>

Panssarijuna N:o 4 lähti Helsingistä 9. maaliskuuta ja siirtyi Viipurin kautta Kavantsaaren rintamalle, missä se osallistui taisteluihin seuraavien kahden viikon ajan helsinkiläisen Arvo Lehtosen toimiessa junan päällikkönä.<sup>53</sup>

Junan tukikohtana oli Kavantsaaren asema, mistä se kävi taistelumatkoilla tulittamassa valkoisten asemia Seitsolan ja Hannilan kylissä. Valkoiset ilmoittavat 10. maaliskuuta saaneensa osuman punaisten panssariveturiin Kavantsaarella, jolloin punaiset olivat jättäneet junan ja käyneet sen vasta illalla viemässä pois, mutta tiedolle ei ole ollut löydettävissä vahvistusta punaisten lähteistä. Sen sijaan punaisten tiedoissa kerrotaan aamulla 20. maaliskuuta Hannilaa kohden lähteneen panssarijunan [n:o 4] joutuneen noin neljän kilometrin päässä Kavantsaarelta ratakatkokseen. Juna oli suistunut kiskoilta ja vaurioitunut, ja se oli jouduttu viemään Viipuriin korjattavaksi.<sup>54</sup>

Tämän yhteydessä juna oli myös ollut vähällä joutua valkoisten käsiin, mutta junan suojaksi oli saatu vedettyä ketju *erään niityn reunassa olevan metsän laitaan* ja valkoiset karkotettu. Punaisten tykistön (myös panssarijunan) kerrottiin toimineen koko päivän moitteettomasti ja polttaneen mm. kolme taloa Hannilan kylässä. Valkoisten tykistö sitä vastoin oli pysytellyt vaiti, *luultavasti kuulien puutteessa*.

Panssarijunan palattua 21. maaliskuuta Viipurista Hannilaa kohden hyökättiin uudelleen. Junan ja sen miehistön toiminnasta on punaisten raportissa kerrottu seuraavasti:<sup>55</sup>

»Tänä aamuna panssariveturin saavuttua Viipurista läksivät joukkomme panssarijunalla Hannilaa kohden. Päästyään eilen illalla valloittamiinsa paikkoihin, avasivat he tykkitulen Hannilan kylää ja lahtarien eturintamaa kohden. Jonkun ajan pommituksen perästä tuli käsky hyökätä, mutta panssarijunan oma miehistö kieltäytyi hyökkäämästä, siitä syystä, että he olivat valvoneet 2 vuorokautta yhtämittaa. He pyysivät saada levätä huomenaamuun asti. Koska toisen panssarivaunun tykki oli joutunut epäkuuntoon, niin palasi juna takaisin Kavantsaarelle. Täältä kuitenkin läksi uusi tykkimiehistö ja venäläinen panssarivaunu [putilovilainen] rikkoutuneen tilalle, joten juna uudestaan kello 11 aikaan aamupäivällä läksi Hannilaa kohden. Molemmista vaunuista pommitettiin Hannilaa, ja mikäli voitiin huomata, hyvällä tuloksella. Noin kello 4 aikaan iltapäivällä haavoittui toisen tykin tähtääjä kuolettavasti, joten hyökkäys-yrityksestä oli sillä kertaa luovuttava. Huomenaamulla on kuitenkin aikomus aloittaa hyökkäys uudestaan.»

Kahta päivää myöhemmin juna osallistui valkoisten asemien tulittamiseen yhdessä rintamalle saapuneen panssarijuna *Partisaanin* kanssa, mutta sai kesken taistelun määräyksen siirtyä Lempäälän rintamalle, missä valkoiset olivat juuri katkaisseet rautatieyhteyden Helsingistä Tampereelle. Juna ei kuitenkaan mennyt Lempäälään suoraan, vaan Helsingin kautta, missä sen päälliköksi pidätetyksi joutuneen Lehtosen tilalle tuli Evert Karhunen.<sup>56</sup>

Juna lähti Helsingistä yöllä 24. maaliskuuta ja saapui ennen puolta päivää Toijalaan, jossa tarkastettiin tykistö ja huomattiin puuttuvan eräitä avaimia, joita tarvitaan tykeillä ammuttaessa, kuitenkin voitiin valmistaa käsin 6 *shrapnellia*. Panssarijunan tehtävänä oli pitää puhtaana Tampereen ja Lempäälän väli.

Saavuttuaan Lempäälän asemalle juna avasi tulen, jolloin valkoisten vastatessa tulitukseen ja ensimmäisen kranaatin osuessa aivan junan eteen Karhunen oli käskenyt junan liikkua radalla edestakaisin. Shrapnellien tultua käytetyiksi juna palasi Lempäälän asemalle, missä joukot olivat täysin lamaantuneina. Paikalla olleita tykkejä ei Karhunen vaatimuksesta huolimatta saatu asemiin, eikä Helsinkiin matkalla olleesta sotilasjunasta liioin annettu apua, vaikka valkoisten liikkeet voitiin asemalta selvästi nähdä.

Panssarijuna lähti tällöin Toijalaan, ja Karhunen antoi sotilasjunalle luvan seurata, jos vihollinen sitä rupesi ahdistamaan. Kun Toijalassa oli

valmistettu puuttuvat avaimet, palasi juna Lempäälään *ylipäällikkö Rahjan johdolla*. Juna osallistui Karhusen johtamana Lempäälän taisteluihin seuraavanakin päivänä, mutta illalla oli Karhunen pyytänyt Eino Rahjaa nimittämään tilalleen toisen päällikön, koska kiirehti Helsinkiin Työväen pääneuvoston kokoukseen. Panssarijunan päällikkyyden Karhunen luovutti seuraavana aamuna helsinkiläiselle Johan Wahlbergille. Karhusen oman arvion mukaan *ainakin minusta näytti siltä, että asema rupeaa selviämään mainitulla rintamalla*.

Juna toimi tämän jälkeen Lempäälän rintamalla noin 5. huhtikuuta asti, jolloin se sai määräyksen siirtyä Hyvinkään kautta Hangon radalle. Täällä se joutui vielä samana päivänä Raaseporin luona taisteluun saksalaisia vastaan, ja seuraavana päivänä se oli mukana Karjaan asemasta käydyssä taistelussa. Näissä taisteluissa junan päällikkö Wahlberg haavoittui, ja hänet tuotiin Helsinkiin.<sup>57</sup>

Karjaan asemasta käydyin taistelun jälkeen juna siirtyi vetäytyvien joukkojen mukana aluksi Lohjalle, mihin rintama pysähtyi pariiksi päiväksi 8. huhtikuuta asti, jolloin saksalaisten jatkaessa etenemistään punaiset vetäytyivät Nummelassa oleviin asemiin. Täältä Panssarijuna N:o 4 lähti Helsinkiä kohden kaupungin valtauksen aikoihin, ja noin 14. huhtikuuta se sai käskyn lähteä Riihimäeltä Lahteen ja edelleen itään päin, missä saksalaiset olivat katkaisseet radan.

Junan saapuessa Lahteen asemalla seisoivat useita junia odottamassa Pietariin pääsystä, jolloin se lähti tiedustelemaan rataa Villähteen suuntaan ja sai ennen Uudenkylän asemaa kosketuksen saksalaisiin. Tilanteen käytyä selville myös ratsutiedustelijan avulla juna vetäytyi alkanesta tulituksesta ja palasi Lahteen. Täältä se lähti vielä samana päivänä takaisin saattamaan Uuteenkylään lähtenyttä joukkojenkuljetusjunaa. Panssarijuna osallistui asemasta 14.–15. huhtikuuta käytyyn taisteluun sen molempina päivinä joukkojen tykistötukena toimien.

Taistelun alettua punaisten ratsutiedustelijat saivat pohjoisen kautta kiertäen yhteyden Kausalaan ja toivat sieltä tiedon, jossa kerrottiin Kesken rintaman Panssarijunan N:o 2 etenevän taistellen länteen päin. Tästä syystä Panssarijuna N:o 4 ei saanut ampua viittä kilometriä edemmäksi, jotta toista junaa ei vahingoitettaisi. Panssarijunaa N:o 2 ei kuitenkaan kuulunut, sillä se oli ajanut ratakatkokseen, mikä Lahden suunnasta hyökänneille joukoille selvisi vasta taistelun ratkettua ja rautatieyhteyden Kouvolaan tultua palautetuksi.



Panssarijuna N:o 4 jäi Uudenkylän taistelun jälkeen vartioimaan Kausalan ja Nastolan välistä rataosuutta vuorokauden ajaksi. Juna osallistui vielä 16. huhtikuuta aseman puolustukseen, minkä jälkeen se lähti Kouvolaan ja saapui 18. huhtikuuta Viipuriin. Panssarijunien päällikkönä toimineen Tamlanderin mukaan juna oli poistunut Lahden rinta-maosalta ilman pätevää syytä.

Junan miehistö sai 21. huhtikuuta määräyksen siirtyä Panssariju-naan N:o 6, minkä jälkeen junan n:o 4 tiedetään olleen Viipurissa kor-jattavana vielä 23. huhtikuuta, jolloin kerrottiin, ettei sille ollut tapah-tunut muuta *kun lauta lyöty lattiaa*. Junan veturi oli tarkastajien mu-kaan kunnossa, eivätkä vaunuihin vaaditut uudistukset olleet välttä-mättömiä, juna kun oli toiminut jo kauan rintamalla ilman parannuk-siakin.<sup>58</sup>

Näiden viimeisten nimenomaan Panssarijunaan N:o 4 liittyvien mainintojen jälkeen juna ei enää ole tunnistettavissa niistä kertomuk-sista, joissa panssarijunien toimintaa Viipurissa kuvataan.

*Panssarijuna Partisaani*. Maaliskuun lopulla punaiset saivat käyt-töönsä neuvostohallituksen aseapuna raskaan venäläisen panssariju-nan, jonka nimenä oli *Partizan*, suomalaisittain *Partisaani*. Suomessa juna on kutsuttu myös *panssarijuna Kerenskiksi* tai vain *kerenskiläisek-si panssarijunaksi*.

Junan alkuperäisenä nimenä oli *General Annenkov*, ja sitä oli alettu rakentaa vuoden 1915 keväällä Stanislavin kaupungissa 8. Rautatiepa-taljoonan voimin alikapteeni Pilsudskin suunnitelmien pohjalta. Ni-mensä juna oli saanut edesmenneen jalkaväenkenraali M. N. Annenko-vin kunniaksi, jonka aloitteesta rautatiepataljoona oli perustettu vuon-na 1885 nimellä 2. Takakaspialainen rautatiepataljoona. Junan pohjana oli sotasaaliiksi saatu itävaltalainen veturi ja kaksi avovaunua.<sup>59</sup>

Venäläisten joukkojen vetäytymisen takia juna jouduttiin kuitenkin pian evakuoimaan, ensin Lvoviin ja sieltä edelleen Tarnopoliin ja Proskuroviin. Sen rakentamista jatkettiin heinäkuussa 1915 Kiovan rauta-tiekonepajalla.<sup>60</sup> Juna valmistui saman vuoden lokakuussa. Rakennus-työn aikana junan itävaltalainen veturi vaihdettiin venäläiseen Ov-sar-jan veturiin n:o 3979. Tämä oli kahdeksankytkyinen, ilman johtoteliä oleva tavarajunaveturi, joka rakenteeltaan oli suomalaisissa panssariju-nissa käytettyjä G-sarjan vetureita raskaampi ja hitaampi, mutta myös tehokkaampi kone. Veturin työpaino oli 88,2 t, akselipaino 13,4 t ja no-



peus 40 km/h. Panssariveturiksi muutettuna veturin paino entisestään kasvoi.<sup>61</sup>

Junan veturi ja vaunut oli panssaroitu enimmillään 20 mm:n vahvuksilla teräslevyillä, ja vaunut vuorattu 25 mm:n vahvuksella korkki- ja 20 mm:n vahvuksella huopakerroksella. Vaunut olivat keskenään samanlaisia, ja ne oli jaettu tykki- ja konekivääriosastoihin. Vaunujen pääaseena oli torniin asennettuna itävaltalainen 78 mm:n kenttätykki ja kaksi vesijähdytteistä Shwarzlose-konekivääriä. Tornin kääntömekanismi oli hammasratasvälitteinen tykin ampuma-alan ollessa 270 astetta. Vaunuun mahtui yhteensä 180 tykinlaukausta, joista osa tykki- ja osa konekivääriosastoon sijoitettuna.

Panssarivaunujen konekivääriosastossa oli kuusi Shwarzlose-konekivääriä, kolme kummallakin sivulla. Niiden jäähdytys oli järjestetty yhteisestä säiliöstä. Osastossa oli lisäksi puhelin, kello ja huutotorvi yhteydenpitoa varten veturissa olevaan junan päällikköön. Vaunun kannessa oli tähytysluukku ja aukko periskooppia varten sekä käyntiluukku miehistöä varten vaunun takaosassa. Häätätilanteiden varalta vaunun lattiasa oli vielä poistumislukku.

Veturi oli panssaroitu siten, että veturin kattilan ja kylkipanssarin väliin jäi tila, jonka kautta oli tarpeen vaatiessa mahdollista siirtyä veturista vaunuun ja takaisin. Tenderin takaosassa sijaitsi panssarijunan päällikön komentotorni yhteydenpitovälineineen. Junan miehistön muodosti kolme upseeria ja 50 aliupseeria ja miestä.

Juna lähetettiin pian valmistumisensa jälkeen lounaiselle rintamalle, mutta taistelujen käännyttyä asemasodaksi juna joutui ensimmäiseen taisteluunsa vasta heinäkuussa 1917, jolloin se tuki 75. Sevastopolin jalkaväkirykmentin hyökkäystä Korševin aseman luona itävaltalaisia vastaan. Taistelussa juna ampui 40 minuutin aikana 283 tykinlaukausta ja 15 000 konekiväärin patruunaa, jolloin hyökkäävän jalkaväen onnistui murtaa vihollisen puolustus. Tämä jälkeen juna osallistui vielä muutama taisteluun, kunnes se iskujoukkoihin liitettynä siirrettiin 16./29. lokakuuta päämajan (*stavka*) käskystä pohjoiselle rintamalle, tarkemmin mainittuna Pietarin edustalle, missä junan miehistö oli mukana Venäjän väliaikaisen hallituksen johtajan Aleksander Kerenskin ja kenraali Krasnovin yrityksessä lyödä bolševikit. Juna oli toiminut Aleksandrovskojen luona, ja vastassa olleiden matruusien mukaan aiheuttanut heille vakavia tappioita. Yritys oli kuitenkin epäonnistunut, Ke-

renski paennut, ja panssarijuna ottanut suunnan Novgorodiin. Juna oli sitten Bologojen asemalla joutunut ensin ratakatkokseen, ja pian F. F. Raskolnikovin ja E. A. Bergin johtamien matruusien käsiin. Junan mukana oli antautunut 150 rautateiden iskupataljoonan miestä, joista 30 upseereita.<sup>62</sup>

Raskolnikovin kuvauksen mukaan panssarijunan vaunut olivat olleet ylellisiä, tekniikan viimeisimmän sanan mukaan varustettuja *jättiläiskilpikonnia*; niiden ampuma-aukoista pisti esiin kaksi kolmen tuuman tykkiä ja 16 itävaltalaista konekivääriä. Kahden uhkaavan panssarivaunun välissä oli panssaroitu veturi. Junan perässä tulivat luokkavaunut, joissa iskupataljoonan miesten *oli kelvannut matkustaa*. Matruusien omassa junassa oli ollut vain esikuntaa varten kolmannen luokan vaunu, ja kaikki muut olivat saaneet matkata härkävaunuissa.

Junat yhdistettiin Bologojen asemalla, mistä ne menivät yhdessä Moskovaan. Sen jälkeen panssarijuna kerrotaan lähetetyn etelärintamalla ja sieltä takaisin Pietariin. Tällöin junan nimenä olisi ollut *Raskolnikov*.<sup>63 64</sup>

Panssarijunan seuraavista vaiheista tiedetään, että se, *pietarilainen panssarijuna*, tuli 23. maaliskuuta Viipurin kautta Kavantsaaren rintamalle. Junan oli ollut alun perin tarkoitus mennä Rautuun, mutta kun kevyesti rakennetun radan ei uskottu kestävän raskasta juna (akselipainoa), se käännettiin Kavantsaarelle. Junan aseistuksena oli hieman suurpiirteisten tietojen mukaan *18 kuularuiskua ja 2 kolmen tuuman tykkiä*. Juna osallistui heti aamulla valkoisten Hannilassa olevien aseiden tulittamiseen:

»Tänä aamuna lähetettiin mainittu juna kello 9 aikaan aamulla Hannilan edustalle, josta se pommitti Hannilaa noin 10 minuutin ajan, täällä ennen olleen junan [n:o 4] suojellessa rataa selkäpuolelta. Vihollisen puolelta suunnattiin ankara tuli junaamme vastaan. Junastamme vioittui toinen tykeistämme ja 6 miestä haavoittui lievemmin. Tämän jälkeen lähetettiin toinen panssarijunamme yksin pommittamaan kranaateilla vihollisen varustuksia. Tällöin alkoivat viholliset pommittamaan tykeillä junaamme, mutta ankarasta tykkitulesta huolimatta ampui junamme varastonsa tyhjäksi, ja palasi vahingoittumattomana takaisin Kavantsaarelle. Aika-ajoin pommitettiin myös Kavantsaarella olevasta tykkipatteristamme Hannilaa. Tällöin alkoi Hannilassa näkyä useita tulipaloja, josta voimme päättää, että ampumamme laukaukset

osuivat maaliinsa. Kello 1 aikaan päivällä lähti pietarilainen panssarijuna, saatuaan epäkuuntoon joutuneen tykkinsä jälleen kuntoon, hyökkäämään Hannilaa kohden. Juna oli kuitenkin, jonkun aikaa pommitettuaan, pakoitettu vetäytymään takaisin Kavantsaarelle, syystä, että Helsingiläinen panssarijuna [n:o 4], jonka oli määrä lähteä suojelemaan rataa selkäpuolelta, ei lähtenytkään.»

Juna toimi jonkin aikaa Kavantsaarella, mutta palasi huhtikuussa takaisin Pietariin. Tämä saattoi johtua esimerkiksi ammustäydennyksen tarpeesta, mutta junan lähtöä pidettiin omavaltaisena, ja sen miehistön epäiltiin varastaneen tavaraa Hannilasta. Kullervo Mannerin sähkötettyä perään juna palautettiin 16. huhtikuuta takaisin Viipuriin, missä se, *Partisaani*, sai seuraavana päivänä suomalaisen miehistön. Junan päälliköksi tuli Aleksander Ryysyläinen.

Nähtävästi juna tämän jälkeen meni ensin Kavantsaarelle, sillä Viipurin junapäiväkirjan mukaan Kavantsaarelta tuli 19. huhtikuuta panssarijuna, jonka eteen oli liitettävä kolme M-vaunua<sup>65</sup>. *Partisaanissa* lämmittäjänä olleen Julius Klamin mukaan junan perään liitettiin Viipurissa kolmannen luokan makuuvaunu vaihtomiehistöjä varten, ja se lähetettiin Uudenkylän asemalle, mihin makuuvaunu ja vaihtomiehistöt jäivät. Uudestakylästä junan panssariosa jatkoi Villähteelle.<sup>66</sup>

Täällä juna ajoi 20. huhtikuuta pian asemalta lähdettyään kalliroleikkauksessa ratakatkokseen, jolloin sen edessä olleet kolme soravaunua suistuivat kiskoilta, ja juna avasi tulen. Tulituksen kestettyä noin tunnin ja sen toiselta puolelta lakattua miehistö irrotti soravaunun ja juna palasi Villähteelle, mistä *junanumero yksi* lähti vahtipaikalle samaan paikkaan, ja *Partisaani* meni Uuteenkylään hakemaan vettä, puita ja ammuksia. *Ja koska he eivät olleet nukkuneet kahteen yöhön levähtivät he loppua yötä.*

*Partisaani* palasi Villähteelle seuraavana aamuna, jolloin se koko päivän kestäneen toiminnan aikana yritti yhdessä toisen junan kanssa toimien saada radan korjatuksi, mutta onnistumatta, *kun ei ollut ketjua apuna*. Vihollisen avattua tulen *Partisaani* vastasi siihen ampuen 40 kranaattia, minkä jälkeen se jäi pariiksi tunniksi odottamaan toista juna, joka oli lähtenyt hakemaan vettä ja puita. Kun sitä ei kuitenkaan kuulunut takaisin, *Partisaani* lähti Uuteenkylään niin ikään puita ja vettä hakemaan.

Juna palasi Viipuriin, missä se kävi 23. huhtikuuta korjauspajalla joi-

denkin konevuotojen ym. pienempien vikojen takia. Täältä *Partisaani* määrättiin vielä samana päivänä Kämärälle, mistä se seuraavana päivänä lähti Säiniölle valkoisten suistettua sieltä lähteneen sekajunan kiskoilta. Säiniöllä juna karkotti valkoiset radalta, mutta joutui pian kahden ratakatkoksen väliin, jolloin miehistö ajoi junan raiteilta ja hylkäsi sen.<sup>67</sup>

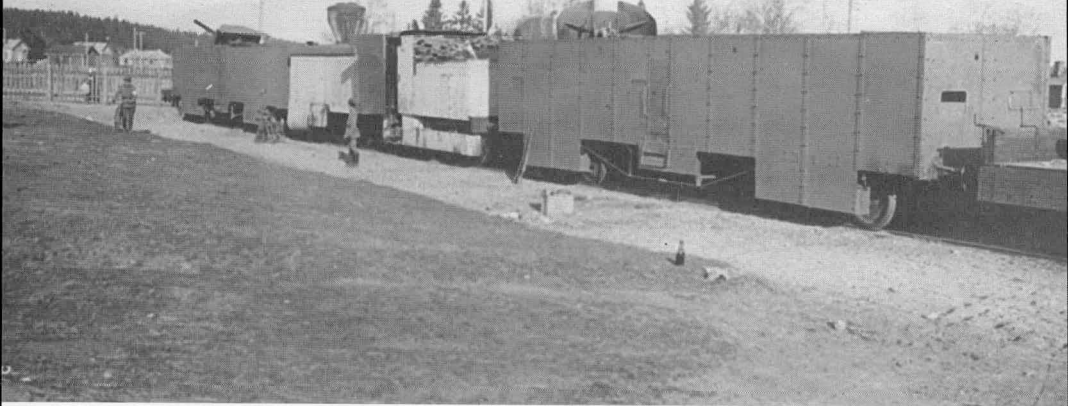
Panssarijuna N:o 5 määrättiin heti valmistuttuaan 29. maaliskuuta Lempäälän rintamalle, siellä jo ennestään toimivan junan n:o 4 lisäksi. Junan päälliköksi punakaartin yleisesikunta määräsi aiemmin Vilppulassa rintamapäällikkönä toimineen riihimäkeläisen Erkki Karjalaisen.<sup>68</sup>

On epäselvää, kuinka kauan Karjalainen tässä tehtävässä toimi vai toimiko lainkaan, sillä esimerkiksi junassa veturinlämmittäjinä olleiden Toivo Etelämäen ja Frans Laihon mukaan junan päällikkönä toimi aluksi (A.) *Marjala* Porvoosta, ja myöhemmin *eräs Lindholm*. Junan suojamiehistöstä osa tuli joka tapauksessa Riihimäeltä, ja suomalaisten lisäksi junan miehistöön kerrotaan kuuluneen kaksi venäläistä.<sup>69</sup>

Panssarijunan N:o 5 aseistuksesta ei ole löytynyt mainintaa, mutta punaisten Lempäälän rintaman päällystöön kuuluneen K. E. Jaakkolan kertomuksesta tiedetään punaisilla täällä olleen kaksi panssarijunaa, joissa yhteensä oli 16 kuularuiskua ja neljä kolmen tuuman tykkiä. Toinen näistä oli juna n:o 4, ja kun toisaalta rintamalle tiedetään lähetetyn nimenomaan 75 mm:n laivastotykin kranaatteja ja sranelleja, selviää myös junan n:o 5 aseistus: 2 kpl 75 mm:n tykkiä.<sup>70</sup>

Junan vaiheista on löytynyt vain vähän varsinaisia asiakirjamerkinlöjiä, mutta sen miehistöön kuuluneiden punakaartilaisten varsin yhdensuuntaisten kertomusten mukaan juna toimi aluksi noin kahdenkolmen viikon ajan Lempäälän rintamalla. Junan varsinaisena tukipaikkana oli aluksi Hämeenlinna, mistä se teki matkoja Toijalaan, ja noin 14.–15. huhtikuuta juna sai käskyn siirtyä Riihimäelle. Täältä juna suoritti taistelumatkoja mm. Keravan suuntaan, ja 21. huhtikuuta se osallistui Hyvinkäällä käytyyn taisteluun toimien Hangon radalla Rajamäen suunnassa. Hyvinkäältä juna siirtyi vetäytyvien joukkojen mukana Riihimäelle ja edelleen Lahteen päin.

Lahden jouduttua 19. huhtikuuta saksalaisille juna ei enää päässyt pidemmälle, joten se jäi kaupungin länsipuolelle osallistumaan siellä tehtyihin läpimurtoyryksiin. Juna oli radan suunnalla mukana 22.



Panssarijuna N:o 5 hylättynä Herralan asemalle toukokuun alussa 1918. Huomaa junan valkoiseksi suojamaalattu, »viipurilaismallinen» veturi, jossa myös tenderin pyörästä on katettu panssarilevyllä. (Sotamuseo)

Train #5 abandoned at the station at Herrala in early May 1918. Note the »Viipuri-style» engine – in white camouflage and with the tender wheels also protected with armor plating. (Military Museum)

huhtikuuta tehdyssä liikkeessä, johon liittyen metsän läpi yllättäen hyökkäneiden punaisten onnistui siepata Hennalan kasarmit ja edetä tulivoimansa turvin Lahden–Orimattilan tien suunnassa, ennen kuin yritys päättyi saksalaisten vastahyökkäykseen ja punaisten vetäytymiseen.<sup>71</sup>

Junan miehistöön kuuluneen Kalle Laineen mukaan Panssarijuna N:o 5 toimi Lahden viimeisissä taisteluissa kallioiden suojassa siten, että juna päivisin ajettiin esille, ja aina tiellä tai aukealla liikettä nähtäessä ammuttiin, minkä jälkeen juna jälleen vetäytyi kallioiden suojaan. Näin jatkui useiden päivien ajan.<sup>72</sup>

Aivan taistelujen viime vaiheessa juna hylättiin esikunnan käskystä Herralan asemalle, ja miehet lähtivät jalan kohti Lahtea. Saksalaisten Lahden taisteluista antaman tiedonannon mukaan heidän saamaansa sotasaaliiseen kuului kaksi panssarijunaa. Toinen oli Herralan asemalle hylätty Panssarijuna N:o 5, mutta mikä toinen oli, on jäänyt arvoitukseksi.

Panssarijuna N:o 6 tilattiin alun perin samojen vaatimusten pohjalta rakennettuna kuin punaisten aiemmatkin panssarijunat, mutta valmistuneena juna poikkesi niistä. Erään päiväamättömän ja allekirjoittamattoman raportin mukaan junassa oli kaksi pikatykkiä ja kaksi kolmen tuuman kenttättykkiä, joilla *voitiin sivustoille ampua noin 45 astetta*. Tämä edellytti muutoksia myös vaunujen rakenteeseen. Juna oli raportin mukaan valmis, mutta sen pikatykkien lukot oli otettu pois, ja junalta puuttui miehistö.<sup>73</sup>

Punakaartin ylipäällikön Kullervo Mannerin kansanvaltuuskunnan sota-asiainosastolle Viipurissa osoittaman ilmoituksen mukaan *Panssarijuna N:o 5* [on alkuperäisessä, po. n:o 6] oli 18. huhtikuuta valmistumassa, minkä takia sota-asiainosaston oli huolehdittava sen miehittämisestä ja varustamisesta, ja tiedetään Tamlanderin 20. huhtikuuta kuittauksen junaan varten 20 kuularuiskunauhaa sekä määränneen siihen 21. huhtikuuta miehistön junasta n:o 4.<sup>74</sup>

Viipurin aseman junapäiväkirjassa on näiltä päiviltä löydettävissä muutamia merkintöjä liittyen panssarijunien liikkeisiin; 20. huhtikuuta kello 2 yöllä Viipurista on lähtenyt panssarijuna Kavantsaarelle, illalla 21. huhtikuuta asemalta on tilattu veturi viemään panssarijunan henkilökunnan vaunuja Raivolaan ja 22. huhtikuuta ilmoitetaan Panssarijunan N:o 6 käytettäväksi varatun vaunu n:o 1288, jota ei saanut lähettää muualle. Juna n:o 6 oli siis ainakin ollut valmistautumassa lähtöön, mutta minne, ei enempien lähteiden puuttuessa käy selville.

Punaisten panssarijunien kerrotaan seuraavien päivien aikana osallistuneen sotatoimiin Viipurissa ja sen ympäristössä mm. Pietarin radan suunnassa 23. huhtikuuta, missä Heikki Kaljunen oli lähettänyt panssarijunan auttamaan Raivolan puolustajia Säiniöllä ja Talin suunnalla 23.–24. huhtikuuta sekä Viipurissa illalla 24. huhtikuuta, jolloin panssarijunan ja jalkaväen kiivas tuli oli viime tingassa estänyt valkoisten pääsyn kaupunkiin Papulanlahden yli. Raivolassa punaisten panssarijuna oli vaurioita kärsineenä joutunut palaamaan Terijoelle, mistä se oli Kaljusen komennossa 24. huhtikuuta murtautunut valkoisten asemien läpi Kuokkalassa ja mennyt Venäjälle.<sup>75</sup>

Ainoa tähän löytynyt kuvaus Kaljusen Venäjälle viemästä junasta on pikkupoikana äitinsä kanssa matkalle lähteneen Severi Laakkosen kertomus, jonka mukaan junaan oli Terijoelta tullut myös parikymmentä naista ja lasta, minkä jälkeen juna oli lähtenyt heti. Junan sisälle oli jos-

takin tullut heikkoa valoa, ja vaunun sivulla oli ollut pieniä aukkoja seinässä. Pienen aikaa kuljettua oli kuulunut pari napsahdusta peltiin, mutta vaunusta eivät miehet olleet ampuneet vastaan. Kukaan ei ollut puhunut mitään, eikä tavallinen puhe olisi kuulunutkaan, sillä niin kova oli metallin kolina vaunuissa ollut. Rajajoen sillan jälkeen juna oli pysähtynyt, kiväärimiehet olivat lähteneet pois, ja juna oli jatkanut Pietariin.<sup>76</sup>

Viipurin lopputaisteluun 28.–29. huhtikuuta osallistui punaisten puolelta myös viimeinen jäljelle jäänyt panssarijuna, jonka tuli tukea Tienhaaran radan varressa tehtävää läpimurtohyökkäystä. Junalla ei ollut pois pääsyä suuntaan eikä toiseen, mutta sen viimeisistä vaiheista ei ole, yllättävää kyllä, ollut löydettävissä minkäänlaista tarkempaa kuvausta. Jääkäriväpeli Kaarlo N. Sankalan kaunokirjallista kuvausta *Panssarijuna* ei sellaisenaan voida yhdistää asiaan.<sup>77</sup>

### Käyttökokemuksia

Punaisten panssarijunien suunnittelun lähtökohtana oli ollut panssarilla suojatun korjausjunan rakentaminen. Panssarin antaman suojan lisäksi vaunuille annettiin tulivoimaa varustamalla ne tykeillä ja konekiväreillä. Tällä ei aluksi niinkään pyritty tulien antamiseen muille joukoille, vaan oman junan suojaamiseen. Hyvin pian havaittiin kuitenkin myös junien muille joukoille antaman tulituen arvo ja sen mahdollisuudet.

Junien panssarointi oli verrattain heikko, se riitti suojan antamiseen kiväärikaliperisia aseita vastaan tavanomaisesti käytetyillä ampumatakyksillä, mutta ei suojannut sisällä olevaa miehistöä tätä raskaamalta tulelta. Panssarijunat saattoivat aiheuttaa viholliselle raskaitakin tappioita, mutta myös omat tappiot kaatuneina ja haavoittuneina olivat usein tuntuvia. Etenkin vaunujen puoliavoimissa tykkiasemissa miehet olivat alttiina tulitukselle.

Vaunujen suojaa yritettiin korjata mm. tykkien kilvipinta-alaa lisäämällä ja vaunujen tulivoimaa parantaa asentamalla uudempiin panssarijuniin tehokkaampia tykkejä. Junien suojaukseen vaikuttivat panssaroinnin lisäksi vielä liike ja yhteistoiminta suojamiehistöjen kanssa. Liikkeen osalta junien tärkeimmäksi manööveriksi tuli paikalla pysy-





Panssarijuna *Partisaani*, ex *General Annenkov*, ratakatkokseen juuttuneena Säiniöllä lähellä Viipuria huhtikuun lopulla 1918. (Sotamuseo)

Armored train *Partisaani*, ex *General Annenkov*, halted by track damage in Säiniö, near Viipuri, in late April 1918. (Military Museum)



misen välttäminen; pysähtyminen pitemmäksi aikaa samaan paikkaan vihollisen tykistön ollessa ampumaetäisyydellä saattoi muodostua koh-  
talokkaaksi.

Taistelutilanteiden nopeasti muuttuessa ja joukkojen sijoituksen ol-  
lessa epävarmaa junaan seuraavan suojamiehistön merkitys korostui.  
Sodan loppupuolella panssarijunat liikkuiivat yhä useammin siten, että  
junan varovasti edetessä sen kummallakin puolella seurasi radan suun-  
taisesti kiväärimiesten ketju yllätysten välttämiseksi. Suojamiehistön  
käyttöä edesauttoi kevään tulo, liikkuminen maastossa oli helpompaa  
kuin talvella paksussa lumessa.

Parhaimmassa tapauksessa jalkaväkiketjun, »siipien», ulkopuolelle  
voitiin vielä lähettää tiedustelijoita tai partioita. Vihollisen tykistötulen  
varalta juna voitiin ajaa kallioleikkaukseen, sieltä esille lyhyttä tulitusta  
varten ja takaisin kallion suojaan ennen kuin vihollinen ehti tulituk-  
seen vastata. Omia joukkoja panssarijunan tulo kentälle innosti antaen  
niille itseluottamusta, mutta tämä saattoi nopeasti myös kadota junan  
joutuessa poistumaan paikalta. Yksin jätettyinä kiväärimiehet pahim-  
massa tapauksessa pitivät tilannetta menetettynä ja jättivät asemansa.

Panssarijunien miehistön koulutusta tehtäviinsä voidaan pitää pu-  
nakaartin keskimääräistä tasoa parempana, sillä junien tykki- ja kone-  
kiväärimiehistöt pyrittiin kokoamaan tykki- ja kuularuiskukurssien  
oppilaista. Suomalaisten lisäksi junien miehistöön kuului myös aseiden  
käyttöä tuntevia Venäjän armeijan sotilaita ja laivaston matruuseja. Ju-  
namiehistöjen valmius tehtäviinsä taas perustui siviililyössä hankit-  
tuun ammattitaitoon. Panssarijunien miehistö oli keskimäärin verrat-  
tain nuorta ja usein myös tehtäviinsä hyvin motivoitunutta. Palvelus  
junissa oli silti raskasta, ja sodan loppua kohden myös junamiehistöjen  
mielialat laskusuunnassa.

Enimmillään punaisten käytössä oli maalishuhtikuussa 6–7 panssa-  
rijunaa. Yhtaikaa liikkeelle saatujen junien määrä jäi kuitenkin paljon  
pienemmäksi, sillä taisteluvaurioiden, vikaantumisten ym. seurauksena  
osa junista seisoivat varikoilla tai konepajoilla. Junat pyrittiin silti pitä-  
mään jatkuvassa liikkeessä ja huollon osalta niiden tarpeet yleensä hoi-  
dettiin ennen muita joukkoja.

Panssarijunien määrää ovat osaltaan sekoittaneet erilaiset lankuilla  
ym. suojarakenteilla vahvistetut taistelujunat. Vaikka junat käyttäjilleen  
olivatkin hyödyllisiä, panssarijunia ne eivät olleet. Siten esimerkiksi

Raudussa 29. maaliskuuta ratakatkokseen suistunut ja valkoisten käsiin hylättynä jäänyt *panssarijuna* osoittautuu sekin toisen puolen tietojen valossa tavalliseksi suojavarustetuksi junaksi: *Junamme oli omatekoinen »panssari-juna», jossa oli tiilistä laitettu suojaseinät, joten se tarjosi hyvän suojan.*<sup>78</sup>

Sisällissodan Suomessa päätyttyä jatkui sota Venäjällä vielä joidenkin vuosien ajan. Panssarijunia käytettiin yleisesti ja Suomen lähialueilla niitä oli mm. Muurmannin suunnalla sekä valkoisilla että punaisilla.

Neuvosto-Venäjä rakensi sodan kestäessä 68 panssarijunaa ja 102 panssarijunan vaunua, minkä lisäksi lähes kaikki saaliiksi saadut valkoisten panssarijunat korjattiin käyttöön. Vuoden 1920 lopulla puna-armeijalla oli käytössään kaikkiaan 103 panssarijunaa. Sen sijaan panssarivaunujen (tankkien) määrä oli vähäinen, ja käytössä olevia vaunutyyppinä vaivasi tyyppikirjavyys ja tekninen epäluotettavuus.<sup>79</sup>

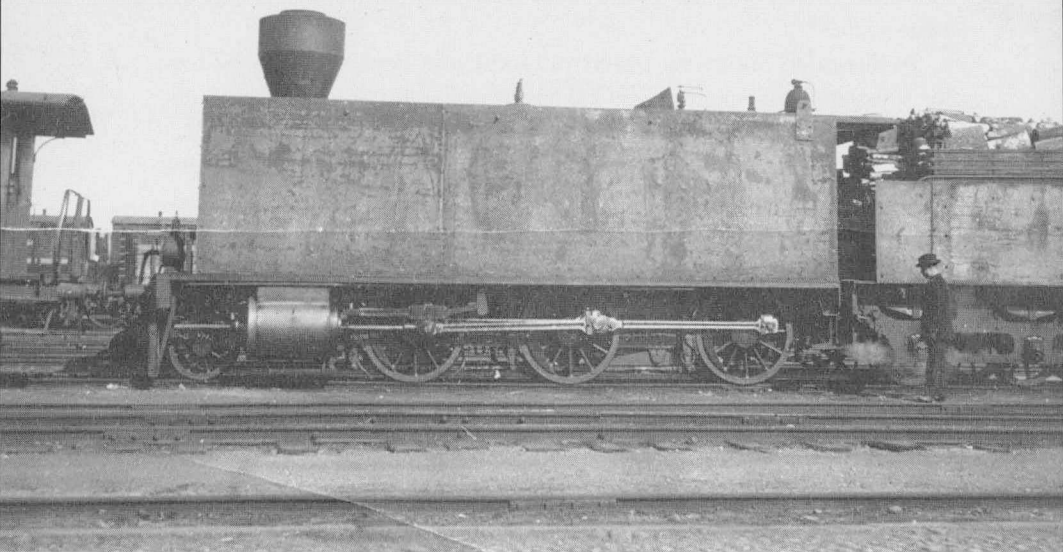
Junien laajamittaiseen käyttöön liittyi Venäjällä ohjesääntöjen ja panssarijunien käyttöoppien kehittäminen. Junia oli vuonna 1919 alettu ensin jakaa kevyisiin ja raskaisiin panssarijuniin ja vuonna 1920 edelleen käyttötarkoituksen mukaan *iskupanssarijuniin* (udarnyje bronepoezda) sekä *tulitukijuniin* (bronepoezda ogovoj podderzhki). Viimeksi mainittujen kautta panssarijunien kehitys kulki rautatietykistön suuntaan.

### **Panssarijunien myöhemmät vaiheet**

Punaisten käytössä olleista panssarijunista on säilynyt vain muutamia autenttisia, punaisten aikana otettuja valokuvia. Parhaiten panssarijunista on tallentunut venäläisten Suomessa 1918 kuvaamassa filmimateriaalissa esiintyvä, Helsingin asemalla harmaana talvipäivänä kuvattu nelitykkinen juna.

Sodan päättyessä punaisten panssarijunista osa jäi saksalaisten käsiin. Saksalaisten Suomessa kuvaamassa filmimateriaalissa esiintyy panssarijuna, josta on tunnistettavissa O-vaunun alustalle rakennettu, teräslevyistä ja lankuista rakennettu vaunu, kaksi konekivääreillä varustettua katettua kaksiakselista tavaravaunua, panssaroitu veturi sekä punaisten panssaroiima O-vaunu. Filmin veturi paljastuu kuvista vain luistikoneistojensa takia.

Yhdistelmän alkuperä ei ole käynyt selville, mutta sen panssaroidus-



Saksalaisten käytössä sodan jälkeen ollut »korkealaitainen» panssariveturi. (Sotamuseo)

A »boxed» armored engine in service with the Germans after the war. (Military Museum)

ta veturista löytyy Sotamuseon valokuvakokoelmasta kuva, joka esittää samaa veturia sivulta päin nähtynä. Kuvan perusteella se voidaan tunnistaa G-sarjaan kuuluvaksi, mutta veturin panssarointi on erikoinen ja poikkeaa punaisten panssarioimista saman sarjan vetureista, sillä veturin koko sivuprofiilia peittää parin metrin korkuinen teräslevytys. Punaisten panssarioimiin vetureihin verrattuna kuvan veturi on »korkea».

Muutamat panssarijunien kuvista on otettu heti niiden jouduttua valkoisten käsiin. Valokuvien kääntöpuolelle tehtyjen merkintöjen mukaan junista useampi kuin yksi on kuvattu Tampereella. Asiakirjojen perusteella tämä ei ole mahdollista. Junien ja vaunujen yhdistäminen toisiinsa valokuvien perusteella ei kuitenkaan tuota tulosta, sillä junat näkyvät kuvissa vain osittain tai kuvien osin heikon laadun vuoksi nii-

den tunnistamisen kannalta tärkeät yksityiskohdat katoavat hämärään.

Laadultaan parhaat panssarijunista otetut valokuvat esittävät valkoisten sodan jälkeen koeajamaa junaa, jossa panssariveturiin on yhdistetty yksi 75 mm:n Canet-tykillä varustettu ja yksi 47 mm:n ja 57 mm:n Hotchkiss-tykeillä varustettu vaunu. Kuvien on eri yhteyksissä kerrottu esittävän milloin *punaisten panssarijunaa Lempäälän asemalla huhtikuussa 1918* milloin taas *valkoisten Lempäälässä valtaamaa punaisten panssarijunaa*. Samasta junasta on myös kuva Lokomon tehtaan pihalta Tampereelta. Milloin kuvat on sodan jälkeen otettu tai mistä osista yhdistelmä on koottu, ei sekään ole tiedossa.

Fredriksbergin ratapihalla tai konepajalla sodan jälkeen otettu kuva esittää panssariveturia, jonka molemmille puolille on kytketty kaksitykinen vaunu. Junan toisesta tykkivaunusta on myös yksittäinen kuva, jossa vaunun oven vierestä erottuu mahdollisesti osuman aiheuttama painauma. Kolmas samassa paikassa otettu kuva esittää kahta lankuilla suojattua avovaunua, joista toinen on rakennettu käyttäen kaksiakselista H-vaunua ja toinen neliakselista O-vaunua. Varmuudella ei tiedetä, ovatko vaunut olleet punaisten, valkoisten vai molempien käytössä.<sup>80</sup>

Saksalaisten ryhtyessä järjestämään Suomen armeijaa punaisilta jääneestä kalustosta koottiin käyttöön myös kaksi panssarijunaa, jotka sijoitettiin Viipuriin. Saksalaisten poistuessa maasta junat siirtyivät Suomen sotalaitoksen hallintaan, ja niihin kuuluvat kahdeksan panssaroi-tua ja aseistettua vaunua siirtyivät oston kautta sotalaitoksen omistukseen. Samalla sotalaitos palautti rautatielaitokselle junien veturit sekä ne panssaroidut vaunut, joita se ei enää tarvinnut.

Palautettu kalusto riisuttiin panssareista ja aseista, mutta valtionrautatiet sitoutui tarvittaessa toimittamaan 48 tunnin varoitusajalla juniin tarvittavat veturit ja varustamaan ne panssarilla. Sotalaitokselle jääneiden panssarijunarunkojen sijoituspaikkana säilyi Viipuri.

Sotaväen käytössä *Panssarijunat 1 ja 2* muodostuivat kahdesta osasta, a) taistelujunasta ja b) huoltojunasta, ja kumpikin edelleen keskenään samanlaisista vaunuista, joita säilytettiin toimintavalmiudessa Sorvalissa Kivisillan varikolla. Juniin kuului 1920-luvulla.<sup>81</sup>

1) junan edessä suojavaununa kaksi avonaista M-sarjan soravaunua kuormattuna radankorjausmateriaalilla,

2) johtavaunu, jossa käännettävässä tornissa yksi kolmen tuuman tykki ja kolme konekivääriä,

- 3) konekiväärivaunu, jossa neljä konekivääriä,
- 4) panssaroitu ammusvaunu,
- 5) pikatykkivaunu, jossa kääntyvässä tornissa yksi 37 mm:n tykki ja neljä konekivääriä.

Junien veturi sijoitettiin panssaroituihin vaunuihin nähden keskimäiseksi. Huoltojuna käsitti kaksi miehistövaunua (laverit ja kamiina) yhden II luokan vaunun, yhden III luokan vaunun sekä kaksi tavara-vaunua, joista toinen oli keittiö- ja muonavaunu ja toinen varusvaunu.

Luetelluista panssarivaunuista johtajavaunut olivat peräisin *Partisaanista* ja muut kuusi vaunua punaisten panssaroinnista O-vaunuista, joista tykit oli poistettu ja katot rakennettu umpinaisiksi. Suurimman muutoksen olivat kokeneet pikatykkivaunut, joissa 37 mm:n Maxim-tykki oli *Partisaanin* tavoin sijoitettu torniin vaunun toisessa päädyssä. Valokuvien perusteella vaunu on tunnistettavissa punaisten rakentamaksi, mutta missä vaiheessa se on sodan jälkeen tornitettu, on jäänyt tuntemattomaksi.

Vaunuissa ollutta 37 mm:n tykkiä käytettiin alun perin venäläisten sota-alusten ilmatorjunta-aseina, ja konstruktioltaan se oli 7,62 mm:n Maxim-konekiväärin kaltainen. Tykissä oli Maxim-tyyppinen vesijäähdytys ja patruunat syötettiin automaattiin kangasvyössä, mutta mm. patruunaväiden venymisen takia ase oli altis toimintahäiriöille.

Punaisten käytössä tiedetään maaliskuun lopulla olleen Keskisellä rintamalla ainakin yksi samanlainen tykki ja sitä varten toimitetun 2000 patruunaa. Aseen raskaan ja lähinnä laivakäyttöä varten suunnitellun lavetin takia sen alustana on saattanut tulla kyseeseen rautatievaunu. Olisiko Panssarijunaan N:o 2 Hotchkiss-tykin tilalle vaihdettu Maxim, ja mikä oli Villähteellä huhtikuun lopulla 1918 nähty *ruiskujuna*?

Vastausta ei tiedetä, mutta sitkeään elänyttä väärinkäsitystä toisesta Suomeen vuonna 1918 tulleesta raskaasta venäläisestä »kerenskiläisestä» pikatykkivaunujen kääntyvät tornit selittävät. Haamujunan syntysanat voidaan jäljittää punaisten rintamapäällikkönä toimineen Jalmari Parikan usein lainattuun muistelmateokseen, jossa Tienhaaran suunnalla toimineesta panssarijunasta kerrotaan seuraavasti:<sup>82</sup>

»Ja kaiken huippuna oli meillä venäläinen panssarijuna, oikea mah-tava koppakuoriainen.

Tämän junan tarina on muuten erikoinen, joten siitä sietää mainita

jokunen sana. Kun Kerenski Venäjällä 1917 kukistui, lähti hän Pietarista pakoon juuri tällä samalla junalla. Mutta se joutui kuitenkin taisteluun matruusien kanssa, jotka sen häneltä valtasivat. Mm. ensimmäinen tykistöpäällikköni Abosoff, joka haavoittui Penttilän ensimmäisissä taisteluissa, oli ollut sen valtaamisessa mukana, ja hän tapauksen yksityiskohdat minulle kertoikin.

Siksi katselimme tätä tavallaan historiallista panssarijunaa suurella kunnioituksella. Se oli komea, peloittava nähtävyys. – Katselimme sen kömpelöä, voimakasta liikehtimistä. Se muistutti aivan karhun kömpimistä, ja niinpä se tuottikin Tienhaaran rintamaosalla valkoisten rivistöissä paljon huolta ja sekaannusta.»

Kun toisen samanlaisen junan tiedetään jääneen Säiniöllä ratakattokseen jo ennen Tienhaaran taistelujen alkamista, kertomus on todistanut haamujunan olemassaolon, etenkin kun luotettavana pidetty kertoja on asiaa näinkin yksityiskohtaisesti kuvaillut. Kertomus on myös selittänyt sen, mistä ovat olleet peräisin 1920- ja 1930-lukujen suomalaisissa panssarijunissa olleet yhteensä neljä tykkitornilla varustettua vaunua, kun punaisten panssariorimat vaunut on tiedetty yksinkertaisiksi laatikkovaunuiksi. Ja viimein todisteena asiasta ovat olleet uudemmassa kirjallisuudessa julkaistut kuvat raskaasta venäläisestä panssarijunasta Lempäälän rintamalla. Toisenhan on tiedetty toimineen Kavantsaaren suunnalla.

Tienhaarassa toimineen venäläisen panssarijunan kohdalla Parikan muistikuvissa ovat kuitenkin sekoittuneet hänen itse näkemänsä panssarijuna ja toisessa yhteydessä kuulemansa kertomus. Kuten Parikka teoksessaan myöhemmin kertoo (s. 326), Abosoff haavoittui Penttilässä ensimmäisenä maaliskuuta ja *poti haavaansa koko sodan ajan Viipurissa*, joten hän ei ollut Tienhaarassa junaa näkemässä. Myös Parikan kertomus miehistöstä, joka oli *yhdenmukaisesti nahkapukuun puettu*, lie nee sekin perua Abosoffin Bologojessa näkemistä panssarijunan miehistä – udarnikeista.

Venäläisten lähteiden perusteella lisäksi tiedetään, ettei toista *General Annenkovin* kaltaista junaa koskaan rakennettu, eikä Venäjällä maailmansodan aikana rakennetuista junista liioin löydy toista siihen sekoitettavaa yhdistelmää.<sup>83</sup>

Punaisten panssarijunien vaunuista muodostetut Panssarijunat 1 ja 2 luovutettiin vuonna 1926 Viipurin suojeluskuntapiirille, jonka tehtä-

vänä oli niiden miehittäminen liikekannallepanon alkaessa. Junien tuli olla neljän tunnin hälytysvalmiudessa, ja niiden tehtävänä oli avustaa suojajoukkoja Kannaksella. Panssarijuna 1 peruskorjattiin Pasilan konepajalla vuonna 1932, ja molemmat junat osallistuivat talvi- ja jatko-sotiin, lopulta ilmatorjuntajuniksi muutettuina. Panssarijuna 2 jäi vuonna 1944 ratakatkokseen joutuneena Karhumäkeen, ja jäljelle jäänyt Panssarijuna 1 päättyi demobilisaation jälkeen Asevarikko 5:lle säilytettäväksi.<sup>84</sup>

Punaisten panssaroimista vetureista n:o 358 päättyi sodan loppuvaiheissa vuonna 1918 Venäjälle. Muut punaisten panssarijunissa olleista ja myöhemmin siviiliin siirretyistä vetureista poistettiin loppuun käytettyinä vasta vuosikymmeniä myöhemmin, lukuun ottamatta veturia n:o 350, joka luovutettiin talvisodan jälkeen Neuvostoliitolle rautateiden kalustoluovutusten yhteydessä.

Kadoksiin joutuneen putilovilaisen panssarivaunun tykit löytyivät vuonna 1923 puolustusministeriön kirjanpidosta. Rautatievaunuihin asennettuina niistä suunniteltiin ilmatorjuntapatteria Antrean rautatiesillan suojaksi. Varoja ei kuitenkaan löytynyt ja tykit *unohtuivat Pasilan veturitallin nurkkaan*.<sup>85</sup> Konepajalle ne olivat hyvinkin joutuneet sinne tuodun tykkivaunun mukana, joka oli romutettu tai muutettu takaisin siviilikäyttöön.

Tykit löytyivät uudelleen vuonna 1926, jolloin ne heti otettiin perustetun uuden ilmatorjuntayksikön, Kiinteän ilmapuolustuspatterin koulutuskäyttöön. Talvisodan alkaessa tykit luovutettiin merivoimille, ja ne säilyivät sodan yli. Niistä toinen on nykyisin Ilmatorjuntamuseossa Suomen ilmatorjunnan perinnetyykinä ja toinen rannikkotykkimuseossa Suomenlinnassa.

Sisällissodan »oikeiden» panssarijunien vaunuista kaksi on Asevarikko 5:n kautta päätynyt Parolan panssarimuseoon; *Partisaanin*, ex *General Annenkovin* tykkivaunu, ja toinen, Fredriksbergin konepajan rakentama ja punaisten vuonna 1918 panssaroima vaunu. Monien muutosten seurauksena niiden ulkoasu on kuitenkin melkoisesti muuttunut, joten vaunut nykyisellään eroavat huomattavasti niistä aikoinaan otetuista valokuvista.<sup>86</sup>

Museovaunuista on milloin yhden, milloin toisen arveltu toimineen myös *punakomentaja Heikki Kaljusen komentovaununa*, mutta tällekin värikkäälle tarinalle ei ole ollut löydettävissä pohjaa tunnetusta



asiakirja-aineistosta. Kaljusen johtama juna meni huhtikuussa 1918 rintaman läpi Pietariin, eikä hänen tiedetä liikkuneen minkään toisen panssarijunan matkassa.

## Lähdeviitteet

- <sup>1</sup> Tinin, A. L. ks. Bronevyye sily; Bronepoezd. Sovetskaja voennaja ensyklopedia. Moskva 1976.
- <sup>2</sup> Esimerkiksi Otavan iso tietosanakirja. Encyklopedia Fennica. Keuruu 1963.
- <sup>3</sup> Kolomiets, Maksim: Bronja ruskoj armij. Broneavtomobili i bronepoezda v pervoj mirovoj vojne. Moskva 2008, s. 394.
- <sup>4</sup> Suomen vapaussota vuonna 1918 (SVS 1918). Vapaussodan historian komitea. Helsinki 1922, II, s. 419–421.
- <sup>5</sup> SVS 1918, II, s. 414.
- <sup>6</sup> Lappalainen, Jussi T.: Punaisen Suomen historia 1918. Opetusministeriö. Punakaartin historiakomitea. Helsinki 1981, I., s. 86; SVS 1918, IV, s. 294, 297.
- <sup>7</sup> Manninen, Ohto: Pietarilaiset joukot Suomessa 1918. Sotahistoriallinen aikakauskirja n:o 17/1998, s. 50–51, 54.
- <sup>8</sup> Vapaussodan arkisto (VapSA) 29aa, Aluekomitean sotaosaston kirjelmä punakaartin yleisesikunnalle 29.1./11.2.1918; SVS 1918, II, s. 525–527.
- <sup>9</sup> SVS 1918, II, s. 528.
- <sup>10</sup> Valtiorikosoikeuksien syyttäjistö (VROSyA)Aä 471, Voikoski n:o 12; Lappalainen, I., s. 81; SVS 1918, IV, s. 405.
- <sup>11</sup> Pitkän puutavaran kuljetukseen pareina käytettyjä lyhyitä laidattomia avoaujuja.
- <sup>12</sup> Punainen rautatiehallinto (PunRH) Db 1, Rautatieneuvoston Kiertokirje N:2. Asemille ja Warikoille!
- <sup>13</sup> PunRH Hi 2, Rautatieneuvoston kirje Fb:n knp:n komissariolle 1.2.1918.
- <sup>14</sup> Vuodesta 1925 lähtien Pasilan konepaja. Tarkemmin ks. Eerola, Jouni: Pasilan konepaja. Sata vuotta rautatievaunujen valmistusta ja korjausta Helsingissä 1903–2003. Jyväskylä 2005.
- <sup>15</sup> Valtiorikosylioikeuden (VRYO) akti 27669.
- <sup>16</sup> VROSyA Ca 10.
- <sup>17</sup> PunRH Hi 2.
- <sup>18</sup> VROSyA Aä 433, Iivari Jalavan valtakirja 5.2.1918; VROSyA Aä 434, Edvard Tuomen valtakirja 5.2.1918; Anshelm Saarion valtakirja 15.2.1918.
- <sup>19</sup> PunRH Hi 13, W. A. Koivusen määräys työnjohtaja Petterssonille 16.2.1918.
- <sup>20</sup> Ahtia kuulteltiin sodan jälkeen, mutta hänen kuulustelupöytäkirjassaan ei lainkaan mainita panssarijunien valmistamista. Muuten Ahti kertoi tulleen konepajalle vuonna 1907 viilariksi, ei kuuluneensa ammattiliittoihin, ja ostaneensa marraskuussa 1917 Winchester-kiväärin ja siihen sata patruunaa samassa talossa asuvalta *puuseppä Vilho Koivuselta*. Kiväärin Ahti oli sittemmin myynyt kuten myös omistamansa revolverin. VRO 27/324.
- <sup>21</sup> VR-yhtymän arkisto (Helsinki), Pasilan konepajan arkisto ark. Bd 3, Bestälning Bok Wid Snickarvärkstad år 1916–.
- <sup>22</sup> VROSyA Aä 435, n:o 1760, Tamlanderin ilmoitus 12.2.1918.
- <sup>23</sup> Berliner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft, vormals L. Shwarzkopff, Wildau.
- <sup>24</sup> Suomalaisen vetureiden valmistajista, ominaisuuksista, käyttöhistoriasta jne. tässä ja edempänä ks. esimerkiksi Eonsuu, Tapio – Honkanen, Pekka – Kilpinen, Tapani – Pöhlö, Elias: Suomen veturit. 1. osa. Valtionrautateiden höyryveturit. Malmö 1975.
- <sup>25</sup> Panssarijunien N:o 1–4 tykeistä ks. VROSyA El 18b, Raportti 9.3. lähetetyistä Panssarijunista, vrt. valokuviiin panssarijunien tykeistä.
- <sup>26</sup> Venäläisissä sota-aluksissa käytetyistä tykeistä ks. tarkemmin esimerkiksi Shirokorad,



- A. B.: Korabelinjaja artillerija Rossijskogo flota 1867–1922. Morskaja kolleksiija n:o 2/1997.
- <sup>27</sup> PunRH Ha 13, Lasku Sisäasiain osastolle Panssarijunasta N:o 1. 8.3.1918.
- <sup>28</sup> VROSyA Ca 10, Yleisesikunnan määräyksiä, 26.2.1918, n:o 347.
- <sup>29</sup> VROSyA Ca 10, Yleisesikunnan kokousptk. 7.3.1918.
- <sup>30</sup> PunRH Dab 3, Koneosaston kirjelmä komisario A. J. Kauppiselle 8.3.1918.
- <sup>31</sup> VROSyA Aå 435, Helsinki n:o 1818.
- <sup>32</sup> PunRH Ha 13, Öljykulutus 20.3.1918. K. Hämäläinen.
- <sup>33</sup> Dübs & Co, Glasgow Locomotive Works, Glasgow.
- <sup>34</sup> PunRH Hi 8, Veturien tila Maaskolan varikolla maalisk. jälkim. puoliskolla (raportti 4.4.1918).
- <sup>35</sup> O-vaunujen 70003–70112 pituus oli 15,18 m.
- <sup>36</sup> Toisessa raportissa kerrotaan veturin n:o 191 lähteneen 24.3. Rautuun; todellisuudessa veturi lähti pikemminkin päinvastaiseen suuntaan.
- <sup>37</sup> Junan liikkeistä ja miehistöstä ks. VROSyA Ca 10, Yleisesikunnan määräyksiä, 14.2.1918, n:o 99; VROSyA Aå 435, n:o 1760, Tamlanderin ilmoitus 12.2.1918; VRYO 7873, 10474.
- <sup>38</sup> VROSyA Af 4, Raportti. Vilppulan rintamalta. Lylyssä 22/2 18; Lappalainen 2., s. 38–40; SVS 1918, IV, s. 298–299.
- <sup>39</sup> Helsingin esikunnan jäsen: Käynti saksalaisten luona Inkoossa. Teoksessa Luokkasodan muisto. Helsinki 1947, s. 122–125; Lappalainen, 2., s. 176–177.
- <sup>40</sup> VRYO 19056.
- <sup>41</sup> Panssarijuna N:o 2 ks. VROSyA Ca 10, Yleisesikunnan määräyksiä, 19.2.1918, n:o 193; VRO 5/698, 24/289; VRYO 3862, 14451; Lappalainen, 1., s. 100; 2., s. 219, 236, 239; Panssari n:o 4: Sotamuistelmia Suomesta. Teoksessa Punakaarti rintamalla. Luokkasodan muistoja. Toimittanut J. Lehtosaari. Leningrad 1929, s. 147; SVS 1918, III, s. 322–324, 328.
- <sup>42</sup> VapSA 29aa, V. Teikarin raportti 5.3.1918 Keski-sen rintaman esikunnalle.
- <sup>43</sup> VapSA 125, Lahden rintaman asema 21.4.1918.
- <sup>44</sup> VROSyA El 18a, Tamlanderin raportti ylipäällikölle 23.4.1918.
- <sup>45</sup> Manninen 1998, s. 66.
- <sup>46</sup> VapSA 103b, Viipurin aseman junapäiväkirja 1918.
- <sup>47</sup> VapSA 29b, Tiedonanto n:o 31. Antrean rintamalta 21.3.1918; VapSA 127, Määräys N:o 23. O. Matikainen 8.3.1918; SVS 1918, IV, s. 453.
- <sup>48</sup> Lappalainen, 2., s. 218; SVS 1918, VI, s. 265–266; Talvio 1985, s. 85.
- <sup>49</sup> Panssarijuna N:o 3 ks. VROSyA Ca 10, Yleisesikunnan määräyksiä, 10.3.1918, n:o 566, 581; VRO 35/156, 132/410; VRYO 14060.
- <sup>50</sup> PunRH Hi 8, kuljettaja P. K. Saaren raportti 21.3.1918.
- <sup>51</sup> VROSyA Ag 5, K. O. Lindén kuulusteluptk; Lappalainen, 2., s. 133–134, 167.
- <sup>52</sup> Kansallisarkiston Sörnäisten toimipiste (SArk), Suojeluskunnat 1918, Suojeluskunnat 1918, Tuusulan suojeluskunta, V. Vesannon kuulusteluptk. 13.5.1918.
- <sup>53</sup> Panssarijuna N:o 4 ks. VROSyA Ca 10, Yleisesikunnan määräyksiä, 10.3.1918, n:o 564, 579.
- <sup>54</sup> VapSA 29b, Tiedonanto n:o 33. Antrean rintamalta 20.3.1918; SVS 1918, IV, s. 453.
- <sup>55</sup> VapSA 29b, Tiedonanto n:o 34. Antrean rintamalta 21.3.1918.
- <sup>56</sup> VROSyA El 11, Evert Karhusen raportti.
- <sup>57</sup> Panssarijunan N:o 4 vaiheista Lempäälän taistelujen jälkeen ks. Lappalainen, 2., s. 176; Panssari n:o 4, s. 144–148.
- <sup>58</sup> VROSyA Aå 323, Tamlander TK 5360.
- <sup>59</sup> Junan rakenneselostus Kolomiets, s. 386–389 mukaan.
- <sup>60</sup> Kievskije glavnyje masterskije Jugo-Zapadnyh železnych dorog.
- <sup>61</sup> Venäläisten vetureiden ominaisuuksista ks. esimerkiksi Kilpiö, Olavi: Jatkosodan sotasaalisveturit. Resiina n:o 2/1987, s. 20.
- <sup>62</sup> Raskolnikov, F. F.: Kronštadt i Piter v 1917 godu. Moskva 1990, s. 260–264.
- <sup>63</sup> Talvio, Paavo: Punaisten ja valkoisten panssarijunat 1918. Resiina n:o 4/1894, s. 32–34.
- <sup>64</sup> Kolomiets, s. 383. – A. V. Polupanovin johtamien Mustanmeren Laivaston matruusien

- Kiovassa helmikuussa 1918 valtaaman panssarijunan (Slava Ukrainy ex Hunhuz) nimeksi tuli Polupanovtzy – Polupanovilaiset.
- <sup>65</sup> Kaksiakselinen, matalalaitainen soravaunu.
- <sup>66</sup> VROSyA El 11, Raportti Koskeva panssarijuna partisanin päällikköä; Aatteet ja aseet. Toim. Matti Hako – Heimo Huhtanen – Matti Nieminen, Helsinki 1967, s. 324.
- Manninen, Ohto: Taistelevat osapuolet. Teoksessa Itsenäistymisen vuodet 1917–1920. Toim. Ohto Manninen. 2. Taistelu vallasta. Helsinki 1993, s. 171; Tanskanen, Aatos: Venäläiset Suomen sisällissodassa vuonna 1918. Acta Universitatis Tamperensis 91. Tampere 1978, s. 169.
- <sup>67</sup> VROSyA El 18b, Raportti 23.4.1918, OE; Lappalainen, s. 214–215.
- <sup>68</sup> VROSyA Ca 10, Yleisesikunnan määräyksiä, 29.3.1918, n:o 906–919.
- <sup>69</sup> Valtiorikosoikeuden (VRO) akti 46/264; VRYO 2453, 20983, 26026.
- <sup>70</sup> Jaakkola, K.E.: Taistelut Tampereen eteläpuolella Lempäälässä ja Vesilahdella. Teoksessa Punakaarti rintamalla. Luokkasodan muistoja. Toimittanut J. Lehtosaari. Leningrad 1929, s. 82.
- <sup>71</sup> Lappalainen, 2., s. 239, vrt. panssarijunat.
- <sup>72</sup> Työväenarkisto (TA) Muistitietokokoelma, sidos 45, kertoja Kalle Laine.
- <sup>73</sup> VROSyA El 18a.
- <sup>74</sup> VROSyA Aä 323, Tamlander, TK 5360, TK 8601; VROSyA El 14.
- <sup>75</sup> Lappalainen 2., s. 210–212, 216.
- <sup>76</sup> TA, Muistitieto, sidos 252, kertoja Severi Laakkonen.
- <sup>77</sup> Sankala, Kaarlo N.: Panssarijuna. Teoksessa Kalpojen kalskeessa. Toimittanut V. Viljola. 1919, s. 166–168.
- <sup>78</sup> Siikander, H.: Muistelmia Raudun rintamalta. Teoksessa Punakaarti rintamalla. Luokkasodan muistoja. Toimittanut J. Lehtosaari. Leningrad 1929, s. 250, 255; SVS 1918, V, s. 501.
- <sup>79</sup> Tinin, A. L.: Iz istorij sozdanija bronevyh sil krasnoj Armij (1917–1920 gg.). Voennostoritseskij Žurnal. n:o 12/1974.
- <sup>80</sup> Valtionrautatiet 1912–1937. Suomen rautateiden 75-vuotispäiväksi julkaissut rautatiehallitus. Helsinki 1937, I, s. 26–28.
- <sup>81</sup> Mohell, T. V.: Panssarijunat. Panssari n:o 2/1965.
- <sup>82</sup> Parikka, Jalmari: »Viimeinen taisto». Punaisen rintamapäällikön muistelmia v:lta 1918. Porvoo 1938, s. 254–255.
- <sup>83</sup> Vrt. Kolomiets eri kohdin.
- <sup>84</sup> Talvio, Paavo: Suomen puolustusvoimain panssarijunat vuosina 1918–1939 ja niiden edeltäjät vapaussodassa. Sotahistoriallinen aikakauskirja n:o 4/1985.
- <sup>85</sup> Vehviläinen, Raimo – Lappi, Ahti – Palokangas, Markku: Itsenäisen Suomen ilmatorjuntatykit 1917–2000. Sotamuseo 2005, s. 121–123.
- <sup>86</sup> Museon kolmas, kahdella tykkitornilla varustettu panssarijunan vaunu on uudempi ja peräisin suomalaisten jatkosodassa sotasaaliina saamasta junasta.

## Armored Trains of Red Finland

### Summary

Several nations involved in World War I had armored trains. Yet they were not very common as indicated by the fact that in mid-1917 the Russian army, for example, deployed only seven.

In the Finnish Civil War of 1918 most armored trains were operated by the Reds, who had better access to rolling stock than did the Whites. When the war started, the rail network of Southern Finland was left almost entirely under the control of the Reds, as were most of the rolling stock and all major railroad workshops.

Although armored trains played a relatively important role in the Reds' war effort the individual histories of these trains are rather poorly charted. This article looks at the matter and especially the movements of these trains, partly using previously unpublished sources. The Reds had a total of eight armored trains, of which six were indigenous designs and two were received from Soviet-Russia as military aid.

The first indigenously designed train was completed at the Fredriksberg Railroad Workshop in Helsinki in early February. Train no. 1 consisted of two armored bogie cars carrying guns and machine-guns with a lightweight armored Mogul engine located between them. An initial order for four trains was later supplemented to include three additional units, but one of the ordered units did not see completion.

The first two trains were armed with 47-mm and 57-mm naval guns while the third was fitted with 75-mm naval guns. The last unit to be

completed, train no. 6, mounted two Russian 3-inch field guns and two 37-mm automatic Maxim guns. The gun cars were of a rather simple design: they were »metal boxes» with one or two guns – depending on caliber – on top in a semi-exposed cockpit.

The first train donated by the Russians consisted of a standard unarmored engine that pulled a two-gun armored car built at the Putilov Works in Petrograd, and one or more passenger cars. The second train, named »Partisan» was heavily armored and armed with two Austrian 78-mm guns and a total of 16 machine-guns.

During the initial phase of the hostilities, Red armored trains were active mainly along the north-to-south railroad lines as far as Vilppula, Mäntyharju, and Antrea. After the German landing in Hanko on April 3<sup>rd</sup>, the evacuation of Red Finland commenced, and trains were in particular demand to keep the railroads in the rear areas open. Due to their good mobility, armored trains were able to provide protection over long stretches of rail. As the war was drawing to a close, the Reds deployed their armored trains mostly in Viipuri and its vicinity.

Armored trains could be redeployed in a quick and flexible manner from one stretch of railroad to another and they made it possible for the Reds to provide their battlefield troops with fire support, which was often needed but usually lacked in effectiveness. An armored train could appear in front of fighting troops from out of the blue and maneuver at will provided the opponent lacked heavy weapons. One drawback was the fact that the trains were tied to the tracks and their movements were easily hampered by track damage. With the end to the war approaching, the Whites captured Red armored trains one after another, the first unit to fall into their hands being train no. 3 during the siege of Tampere in early April.

In addition to these »real» armored trains both belligerents made use of various trains protected with planks, bales of cellulose pulp, and other materials and pulled by standard non-armored engines. These units were also commonly referred to as »armored trains» or »temporarily armored trains», these terms, of course, were widely off the mark.

(s. 1968), filosofian maisteri. Artikkelin pohjana on kirjoittajan teos *Verestänne verso! vapaus, kalantilaiset Suomen sisällissodassa 1918* (2005). Kirjoittajan äidinisä Johannes Mattila osallistui Ahvenanmaan-retkeen Uudenkaupungin suojeluskunnan riveissä.

## Lumimyrskyn turvin Ahvenanmaalle – Uudenkaupungin suojeluskunta 1918

Punaisen Suomen alueelle muodostui vuoden 1918 kapinan puhjetessa kolme valkoisten sotilaallista keskittymää. Näistä Kirkkonummen ja Porvoo suojeluskuntajoukot eivät saavuttaneet sotilaallista menestystä. Kolmas punaisen Suomen alueella sinitellyt suojeluskunta oli Uudenkaupungin suojeluskunta. Se oli ainoa punaisen Suomen sisälle jäänyt valkoinen osasto, joka kykeni sotatilan alkamisen jälkeen siirtymään valkoisten puolelle.<sup>1</sup> Valkoisten vahvimaksi tukialueeksi Varsinais-Suomessa muodostui Uudenkaupungin ympäristö. Varsinais-Suomen valkoisten toiminta tammi–helmikuun 1918 vaihteessa satoi punaisten joukkoja. Satakunnan punaiset eivät voineet hyökätä pohjoiseen kohti valkoisten vahvoja tukialueita ennen kuin Uudenkaupungin suojeluskunnan aiheuttama uhka oli eliminoitu. Se antoi Pohjanmaalle vetäytyneelle lailliselle hallitukselle aikaa järjestää omat joukot Satakunnan rintamalla. Ilman ruotsalaisten sekaantumista Ahvenanmaan asioihin Uudenkaupungin miehet olisivat pysyneet Mannerheimin tahdon mukaisesti saaristossa ja muodostaneet punaisten kannalta ikävän uhan Lourens-Suomen suunnalle. Se olisi kenties jouduttanut valkoisten voittoon.

### Vakka-Suomi valkoisten tukialueeksi

Uusikaupunki oli valittu valkoisten tukialueeksi lähinnä maantieteellisistä ja poliittisista syistä. Turussa venäläinen varusväki oli kiihkeän

bolševistista, joten Turkuun valkoiset eivät voineet jäädä. Uudestakaupungista oli myös tärkeä lennätinyhteys Tukholman kautta Pohjanmaalle. Punaisten ei otaksuttu pystyvän nopeasti keskittämään joukkojaan syrjäisemmälle maaseudulle, josta oli kuitenkin lyhyt matka merelle. Sitä paitsi valkoiset olivat odottaneet jo joulukuussa 1917 saksalaista aselaivaa Pyhämaan Edväisten saareen. Aselähetys ei ollut ilmestynyt Uudenkaupungin saaristoon. Seuraavan aselastin oli määrä tulla Uuteenkaupunkiin höyrylaivojen *Miran* ja *Poseidonin* mukana helmikuun 14. päivään mennessä. Sitä ennen kaupunkia oli puolustettava kaikin keinoin. *Mira* ja *Poseidon* jatkoivat matkaansa suoraan Pohjanmaalle, koska sodan puhjettua oli liian riskialtista poiketa Uudenkaupungin satamaan. Jäänmurtaja *Sampo*a seuranneilla laivoilla oli lastinaan 13 000 kivääriä ja noin 25 miljoonaa patruunaa.<sup>2</sup>

Helmikuun 1. päivästä 1918 lähtien Uuteenkaupunkiin alkoi virrata miehiä kaikkialta maakunnasta. Valkoisten tarkoituksena oli perustaa tästä joukosta Turun suojeluskunnan päällikön, kapteeni Johan Christian Fabritiuksen johdolla oma sotatoimiyksikkö.<sup>3</sup> Turun jouduttua punaiseen komentoon kapteeni Fabritius oli lähtenyt salaa Mynämäen kautta Uuteenkaupunkiin. Matkan varrella hän oli keskustellut pitäjien valkoisten johtomiesten kanssa suojeluskuntien aseistamisesta ja tulevista operaatioista.<sup>4</sup> Fabritius oli 27-vuotias Haminan kadettikoulun ja Pietarin Aleksanteri II:n kadettikoulun kasvatti, ja hän oli taistellut ensimmäisessä maailmansodassa Venäjän asepuvussa itärintamalla. Hän oli syntynyt Moskovassa 1890 kenraaliluutnantti Johan Fabritiuksen keskimmäisenä lapsena. Syksyllä 1917 Fabritius oli kotiutettu Suomeen. Hän toimi Rauman poliisimestarina, kunnes punaiset erottivat hänet marraskuun suurlakon aikana. Raumalta Fabritius oli siirtynyt Turkuun ja ryhtynyt puuhaamaan suojeluskuntia Varsinais-Suomeen.<sup>5</sup>

## Neljä komppaniaa

Vakka-Suomeen kokoontunut joukko tunnettiin keskityspaikan mukaan Uudenkaupungin suojeluskuntana, vaikka enemmistö siihen kuuluneista miehistä oli Turun kaupungin ja sen lähiseudun maalaiskuntien suojeluskuntalaisia. Kolmasosa miehistä oli turkulaisia ja 40

prosenttia vakkasuomalaisia. Alle kymmenen prosenttia suojeluskuntalaisista oli kotoisin Varsinais-Suomen ulkopuolelta. Uudenkaupungin suojeluskunnan pohjalta muodostettiin vapaussodan aikana Turun rintamapataljoona.<sup>6</sup>

Muutamassa päivässä Uudessakaupungissa oli koolla eri lähteiden mukaan 400–800 miestä, joista muodostettiin neljä komppaniaa. Esi-kunnan jäsenten mukaan suojeluskunnan vahvuus olisi 7.2.1918 ollut vain noin 400 miestä. Laskelma perustunee neljän komppanian kar-kealle vahvuusarviolle. Johan Fabritiuksen omassa virallisessa selostuk-sessa retkikuntaan kuului Kumlingesta lähdetäessä 460–500 miestä. Samansuuntaisen arvion esittää myös Edgar Grönblom yksityisessä muistelmassaan. Virallisessa vapaussotakirjallisuudessa mainittu 600–700 miehen joukko sisältänee myös kaupunkiin saapuneet hevosmie-het, jotka palasivat vähin äänin mantereelle. Kalantilaisen kotiseutu-miehen Frans Malkus Karrakosken 1930-luvun alussa tekemien muis-tiinpanojen mukaan Uuteenkaupunkiin kokoontuneiden valkoisten lu-kumäärä kohosi 700 mieheen. Joukkoon kuuluneen taivassalolaisen Aarne Valmuseen muistelmissa Uudenkaupungin suojeluskunnan vah-vuus oli Ahvenanmaan saaristossa 800 miestä, joista puolentoistasataa jätti joukon. Todellisen miesvahvuuden selvittäminen jäänee arvoituk-seksi, jos arkistoista ei löydy tarkempia miehistöluetteloita helmikuun alusta 1918. Uudenkaupungin suojeluskunnan virallisen historian mu-kaan suojeluskunnasta syntyneeseen Turun rintamapataljoonaan kuu-lui alle 500 miestä.<sup>7</sup> Uudenkaupungin suojeluskuntalaisten keski-ikä oli 24 vuotta. Vanhin oli 64-vuotias kustavilainen agronomi Albert Aa-pola (1854–1936) ja nuorin vasta 14-vuotias kauppiaanpoika Armas Lehtinen Uudeltakirkolta. Pääosa maaseudun miehistä kuului talolli-siin ja talollisten poikiin. Turkulaiset ja muut kaupunkilaiset olivat etu-päässä virkamiehiä, toimihenkilöitä, kauppiaita ja koululaisia.<sup>8</sup>

Näin suuren joukon muonittamisesta muodostui ongelma maassa vallinneen elintarvikepulan takia. Suojeluskuntalaisten lisäksi oli ruo-kittava kaupungin omat asukkaat, joita oli yli 4000 henkeä. Aluksi kau-punkilaiset antoivat niukoista ruokavarastoistaan kaiken ylimääräisen sotajoukoille. Sittemmin järjestettiin keräys ympäröivällä maaseudulla, mikä tuottikin hyviä tuloksia. Raittiusseuran talolle järjestettiin yhtei-nen ruokala, jossa kaupungin porvarisnaiset toimivat keittäjinä.<sup>9</sup> Jouk-kojen majoittamista varten Uudenkaupungin yhteislyseosta päätettiin



Ahvenanmaan retkeen osallistuneita kalantilaisia vapausotureita kuvattuna sodan päättymisen jälkeen kesällä 1918 tai 1919. Takarivissä seisomassa vas. Yrjö Nurmi, kaksi tuntematonta soturia, Ahto Tähtilä, Frans Salomaa (silmälappu), Emil Taipale, Kosti Saarinen, Yrjö Rekola ja kirjoittajan isoisä Johannes Mattila. Eturivissä istumassa vas. Siivo Penttilä, Kasper Luukkala, kaksi tuntematonta, yksikön vääpelinä toiminut Otto Leino, tuntematon, Anto Pihanperä, Oskari Korpi ja tuntematon sotilas. (Anneli Romppainen)

Freedom fighters from Kalanti who took part in the trek to Åland, shown after the war in the summer of 1918 or in 1919. In the back, standing: Yrjö Nurmi (left), two unknown soldiers, Ahto Tähtilä, Frans Salomaa (with an eye patch), Emil Taipale, Kosti Saarinen, Yrjö Rekola, and the author's grandfather Johannes Mattila. In the front, sitting: Siivo Penttilä (left), Kasper Luukkala, two unknowns, the unit's master sergeant Otto Leino, unknown, Anto Pihanperä, Oskari Korpi, and an unknown soldier. (Anneli Romppainen)

tehdä kasarmi. Lyseon nuorimmat opettajat ja yläluokkien oppilaat liittyivät suojeluskuntaan; nuorimmat pojat toimivat lähetteinä ja apulaisina.<sup>10</sup>

Ensimmäisen komppanian päälliköksi tuli ruotsinkielinen rymättyläläinen agronomi Karl Sonck. Luutnantti Alfred G. Neovius johti 2. komppaniaa, luutnantti Lennart Åhman 3. komppaniaa ja tilanomistaja Fredrik Aminoff Maskusta 4. komppaniaa. Alun perin 4. komppanian päälliköksi oli kaavailtu lietolaista maanmittausinsinööriä Selim Mäkelää, mutta hänet siirrettiin parin päivän kuluttua erityistehtäviin »pommikomppaniaan».<sup>11</sup> Suojeluskuntaan järjestettiin tiedustelu-,



pioneeri- ja räjäytysosastot sekä lääkintämuodostelma. Joukon aseistus oli puutteellista ja kirjavaa, ensin vain muutamia kiväärejä ja revolvereita. Vanhanmallisia sotilaskiväärejä riitti alkuun vain 170 miehelle. Jokaista kivääriä kohden varattiin kymmenen ammusta. Turusta tuotuun konekivääriin löytyi vain yksi patruunavyö.<sup>12</sup> Koska valtaosa aseista oli peräisin Turusta, turkulaiset esikunnan jäsenet vaativat kiväärien antamista lähinnä turkulaisille. Kapteeni Fabritius ei kuitenkaan voinut hyväksyä turkulaisten suosimista, koska se olisi herättänyt pahaa verta maaseudun miehissä.<sup>13</sup>

Joukon aseistamisen eteen oltiin valmiita ottamaan myös riskejä. Uudenkaupungin valkoiset tekivät sunnuntaina 3. helmikuuta aseiden etsintäretken Vehmaan työväentalolle. Se johti hajanaiseen ammuskeiluun, kahden tai kolmen punaisen kuolemaan, useiden haavoittumisiin ja vangitsemisiin. Kaatuneiden taskuista löydettiin revolvereita ja punakaartin jäsenkirjoja, mikä antoi ainakin moraalisen oikeutuksen työväntalon tarkastamiseen. Muita aseita ei työväentalolta kuitenkaan löytynyt, vaikka suojeluskunnan esikunta oli kuullut huhuja jopa 40 kivääriin kätköstä. Tulitaistelussa menehtyneet punakaartilaiset vietiin Vehmaan kirkolle haudattaviksi. Vangiksi otetut neljä punakaartilaista puolestaan otettiin mukaan Uuteenkaupunkiin. Vehmaan työväntalon tapahtumat jyrkensivät entisestään punaisten asenteita Varsinais-Suomessa.<sup>14</sup>

### Saartorengas kiristyy

Helmikuun 4. päivänä 1918 eversti V. J. Forssell ilmestyi kenenkään odottamatta Uuteenkaupunkiin. Hän oli joukoille ennestään täysin tuntematon henkilö. Forssell oli 49-vuotias ratsuväen eversti, joka oli käynyt Suomen kadettikoulun ja Pietarin ratsuväen upseerikoulun. Ensimmäisessä maailmansodassa hän oli osallistunut Venäjän keisarillisessa armeijassa ainakin 35 taisteluun.<sup>15</sup> Forssell ilmoitti muitta mutkitta esikunnalle ottavansa suojeluskunnan päällikkyuden korkeamman sotilasarvonsa perusteella. Ylipäälliköltä valtuutuksensa saanut Fabritius vaati päällikkyyttä itselleen, mutta esikunnan jäsenet taipuivat Vehmaan epäonnistuneen retken takia Forssellin kannalle. Joukon päällikkyys siirtyi näin Forssellille.<sup>16</sup>

Uudenkaupungin suojeluskunnan ylle kasautui pian tummia pilviä Turun suunnasta, kun punaisten yliesikunnan 2. helmikuuta tekemällä päätöksellä Helsingin I rykmentin I pataljoona siirrettiin Turkuun. Turun ja Helsingin punaiset lähtivät kaksi päivää myöhemmin noin 1000 miehen vahvuisena joukkona kohti Uuttakaupunkia.<sup>17</sup> Uudenkaupungin punakaarti ei itsekään jäänyt toimeettomaksi, vaikka olikin jäänyt pahasti alakynteen. Punakaartin edustajat Heikki Kalenius ja Kaarlo Valli kävivät läheisellä Lypertön linnakkeella neuvottelemassa venäläisten kanssa aseellisesta avusta. Linnakkeen venäläiset kuitenkin kieltäytyivät antamasta apua punakaartille, koska ilmoittivat puolustavansa tarpeen niin vaatiessa vain itseään.<sup>18</sup> Samoihin aikoihin valkoiset valmistelivat Lypertön valtaamista, sillä 18-vuotias kustavilaisnuorukainen Ilmari Kanerva laati karttaluonnoksen Lypertön pattereista. Hän katkaisi myös Lypertöön johtavat puhelinlangat, millä oli ainakin psykologista vaikutusta pelokkaisiin venäläisiin.<sup>19</sup>

Sotatapahtumat kehittyivät siihen suuntaan, ettei kaupunkiin voinut jäädä pitkäksi aikaa. Etelä-Suomi oli jäämässä punaisen vallankumoushallituksen haltuun, jolloin valkoisten uhkana oli jäädä mottiin punaisten alueelle. Punakaartilaiden tiedettiin katkaisseen Rauman ja Luvian välisen puhelinjohdon. Kokemäenjoen silta oli räjäytetty. Raumalla venäläiset olivat lastaamassa tavaroitaan junanvaunuihin ja tekemässä lähtöä Tampereen suuntaan. Porista oli saapunut Peipohjaan tuhat venäläistä, joiden uskottiin samoin pyrkivän Tampereelle. Aseistettuja kapinallisia oli havaittu myös Kokemäellä ja Huittisissa. Turunkin suunnasta kuului uhkaavia tietoja, kun Maskuun oli saapunut noin 200 aseistettua punakapinallista ja muutamia venäläisiä rakuunoita. Ikävien uutisten lisäksi saatiin valkoisten kannalta hyviäkin uutisia, kun Mannerheimin joukot puhdistivat Pohjois-Suomea kovalla kiireellä punaisista. Maa oli jakautumassa punaiseen Suomeen ja valkoiseen Suomeen.<sup>20</sup>

### **Läpimurto pohjoiseen vai vetäytyminen saaristoon**

Uudenkaupungin suojeluskunnalle jäi kolme vaihtoehtoa: läpimurto pohjoiseen, vetäytyminen saaristoon tai antautuminen. Antautumista ei haluttu edes harkita, koska punaiset kohtelivat antautuneita valkoisia

julmasti. Kapteeni Fabritiuksen tarkoituksena oli ollut riisua aseista Rauman venäläinen varuskunta ja edetä Porin ja Peipohjan rautatiesolmun kautta Pohjanmaalle. Tampereen punaisia vastaan olisi näin kohdistunut vakava uhka lännestä. Suunnitelmaan sisältyi ajatus aseavun saamisesta Kankaanpään kautta Uuteenkaupunkiin. Mannerheim ymmärsi Uudenkaupungin suojeluskunnan arvon läntisen Suomen silanpääasemana, mutta eversti Forssell piti tätä suunnitelmaa liian uskaliaana, sillä pohjoiseen menevien teiden oletettiin olevan jo punaisten hallussa.<sup>21</sup> Ajatus Ahvenanmaalle vetäytymisestä syntyi oletettavasti usean henkilön päässä, mutta yksi asian vahva puolestapuhuja oli kustavilainen agronomi Albert Aapola. Hän oli käynyt suojeluskunnan esikunnassa kertomassa oman näkemyksensä, jonka mukaan suojeluskunta pelastuisi uhkaavalta saarrokselta vain vetäytymällä saaristoon suojiin.<sup>22</sup>

Esikuntaan kuulunut turkulainen Edgar Grönbloom otti sodan jälkeisissä muistelmissaan itselleen kunnian Ahvenanmaalle lähdöstä, koska pohjoiseen ei kuitenkaan olisi päästy tappioita.<sup>23</sup> Grönbloom oli arvioinut, että Porin ympäristössä oli ainakin 1100 venäläistä ja 900 punaista. Vihollisen hallussa oli Pori–Tampere-rataosa, joten tarvittaessa punaiset saattoivat nopeasti keskittää lisäjoukkoja vetäytyvää Uudenkaupungin suojeluskuntaa vastaan. Kuormaston kuljettamiseen valkoiset olisivat tarvinneet 150 hevosta. Grönbloomin mielestä vain yksittäiset suojeluskuntalaiset olisivat tässä tilanteessa päässeet livahtamaan pohjoiseen punaisten joukkojen ohitse. Lisäksi piti ottaa huomioon suojeluskunnan puutteellinen aseistus. Grönbloom arvioi, että lähdön hetkellä suojeluskunnan hallussa oli vain noin 125 kivääriä ja noin 1500 patruunaa. Lisäksi suojeluskunnalla oli yksi kuularuisku ja siihen 750 patruunaa.



Uudenkaupungin suojeluskunnan vaikea taival Vakka-Suomesta Ahvenanmaan ja Ruotsin kautta takaisin Suomeen valkoisten puolelle helmikuussa 1918.

The hard road of the Uusikaupunki Civil Guard from Finland Proper via the Åland islands and Sweden back to White Finland in February 1918.

Valtaosa jälle lähteneestä 500–600 miehestä joutui siis tyytymään nyrkkeihin, puukkoon tai muuhun työkaluun. Lämpimurto pohjoiseen näytti näiden tosiasioiden valossa epätoivoiselta uhkayritykseltä. Grönbloom sai Aapolalta ja muilta saaristolaisilta tietää, että jäät kestivät hevosien painon Kumlingeen asti.<sup>24</sup>

Suojeluskunnan naispuolisten tiedustelijoiden mukaan punaiset olivat ottaneet haltuunsa pohjoiseen johtavat tiet. Säskylään oli kerääntynyt Huittisten pakolaisia, jotka kertoivat Huittisten suojeluskunnan vetäytyneen pohjoiseen. Näin ollen Uudenkaupungin suojeluskunta ei enää kyennyt yhdistämään voimiaan Huittisten suojeluskunnan kanssa.<sup>25</sup> Uudenkaupungin suojeluskunnan tiedusteluosasto sai vain pari tuntia ennen Ahvenanmaalle lähtöä ratkaisevan viestin tiedustelijaltaan Ilmi Kaskiselta, että punajoukot ryöstivät vallankumouksen innolla taloista hevosia. Mikäli Uudenkaupungin suojeluskunta olisi yrittänyt lämpimurtoa Kankaanpäähän, se olisi välttämättä tarvinnut Eurasta vaihtoevoiset joukkojen ja kuormaston siirtoon. Oli siis auttamatta liian myöhäistä lähteä pohjoiseen.<sup>26</sup> Kapteeni Fabritius epäili Ahvenanmaan-retken onnistumista, koska jäiden kestävyydestä ei ollut takeita. Helmikuun pakkaset ja huoltovaikeudet arveluttivat Fabritiusta. Epäselvää oli myös se, olivatko miehet valmiimpia pakenemaan saaristoon kuin taistelemaan itsensä linjojen läpi pohjoiseen. Vetäytyminen ei saisi näyttää paolta, koska se nakertaisi taistelumoraalia.<sup>27</sup>

Suojeluskunnan johto yritti parhaansa mukaan käyttää jäljellä olleen ajan miehistön koulutukseen. Uudenkaupungin telakan lähellä meren jäällä pidettiin harjoitukset 6.–7. helmikuuta. Forssell halusi varmistaa, että tosipaikan tullen suojeluskuntalaiset osaisivat mennä ketjuun, hyökätä ja heittää käsipommeja. Kekseliäisyyttä tarvittiin, jotta vähäisistä tarvikkeista saatiin kyhätyksi käsikranaatin tapainen heittoase. Omatekoisten dynamiittista tehtyjen käsipommien tarkoitus oli korvata raskeamman aseistuksen puute ja aiheuttaa vastapuolella psykologista kauhua. Pahaenteisesti meren jäällä oli harjoituksissa vettä lähes puoli säären mittaa. Se ennakoiki vaikeuksia uhkarohkealle Ahvenanmaan-retkelle. Lähtöhetkellä sää oli kuitenkin hyvä. Mukaan otettiin noin 200 käsipommia.<sup>28</sup>

Illalla helmikuun 7. päivänä suojeluskuntalaiset lähtivät taivalta-  
maan kohti Kustavia. Punaisten eksyttämiseksi eversti Forssellin johtamat 1. ja 2. komppania kulkivat hevosilla ensin pohjoiseen Rauman

suuntaan ja kääntyivät sitten Lokalahteen vievälle rantatielle. Suojeluskunnan 3. ja 4. komppania, joita komensi kapteeni Fabritius, siirtyivät jalkamarssilla Salmin tullin kautta jälle Lokalahden suuntaan. Alkumatka sujui leppoisasti, kun saattojoukkoon kuului hevosmiehiä. Suojeluskuntalaisten tunnelma oli korkealla, vaikka huoli taakse jääneiden omaisten kohtalosta kävi mielessä.<sup>29</sup> Paria päivää ennen valkoisten saapumista Kustaviin venäläiset aiheuttivat tietämättään suurta haittaa suojeluskuntalaisille. Venäläiset olivat nimittäin ajaneet jäänmurtajalla Kustavin edustalla, jolloin jäähän oli syntynyt etenemistä haittaava leveä raito.<sup>30</sup>

### **Kuusi panttivankia**

Ennen lähtöään suojeluskuntalaiset tyhjensivät vielä Uudenkaupungin pankit. Punainen hallinto joutui pian kaupunkiin tultuaan toteamaan, että kaupungin pankit oli suljettava rahan vähyyden takia.<sup>31</sup> Vetäytyvät valkoiset eivät halunneet jättää punaisille viestiyhteyksiä, joten he päättivät torstaina 7. helmikuuta katkaista puhelinlinjat, rikkoo kaupungin puhelinaseman ja Venäjän valtiolle kuuluneen lennätinlaitoksen.<sup>32</sup> Tätä ennen lähetettiin Udestakaupungista Tukholman lähetystöön sähkösanoma, jossa ilmoitettiin suojeluskunnan olevan pakotettu vetäytymään Kumlingeen. Samalla pyydettiin Tukholmasta laivaa, joka noutaisi suojeluskuntalaiset Kumlingesta.<sup>33</sup>

Suojeluskunta vei mennessään myös kaupungissa olleen viljan ja otti vielä mukaansa kuusi Uudenkaupungin työväenyhdistyksen jäsentä. Ahvenanmaan Brändön saarelle vietiin vankeina Sosialisti-lehden Uudenkaupungin haarakonttorin toimittaja Väinö Wanharanta, räätälit Kaarlo J. Valli ja V. Paasikivi, työväentalon vahtimestari Kalle Palmu, kivityömies Heikki Kalenius ja seppä F. Nurmela.<sup>34</sup> Valli ja Kalenius olivat epäilemättä joutuneet valkoisten silmätikuiksi haettuaan apua Kustavissa sijainneen Lypertön linnakkeen venäläisiltä. Wanharanta taas levitti vallankumouksellista sanomaa lehtensä välityksellä. Merkillistä kyllä V.J. Marjanen vaikenee kokonaan panttivankien ottamisesta vuonna 1928 ilmestyneessä Turun rintamapataljoonan virallisessa historiassa. Kapteeni Fabritius sen sijaan myöntää muistelmissaan valkoisten vanginneen »joitakin kaupungin sosialisteja» sunnuntaina 3. hel-

mikuuta. Aloitteentekijöinä olivat paikalliset Uudenkaupungin miehet, jotka tunsivat hyvin työväenyhdistyksen napamiehet. Vangittujen tarkemmasta kohtalosta Fabritius vaikenee muistelmissaan tyystin.<sup>35</sup> Erkki Lahikainen (1998) on omien lähteidensä valossa päättänyt pidätettyjen yhteismäärän arvioissa noin kymmeneen henkilöön<sup>36</sup>, joista edellä mainitut kuusi miestä otettiin panttivangeiksi.

Kalannin historiaan perehtyneen kansakoulunopettaja Frans Malkus Karrakosken mukaan työväen johtomiehet otettiin panttivangeiksi, koska sen arveltiin hillitsevän punaisten hyökkäyshaluja.<sup>37</sup> Ihmiskilpien käyttäminen ei ollut vuoden 1918 oloissa harvinaista. Siitä oli saatu esimakua jo joulukuussa 1917, kun punainen »lääninhallitus» piti vankinaan maaherra Collania Turussa. Taistelujen puhjettua vastaavaa taktiikkaa käytettiin myös Itä-Suomessa, jossa punaiset uhkasivat tappaa panttivankinsa, mikäli valkoiset hyökkäisivät Varkauteen. Yhteistä Varkauden punaisille ja Uudenkaupungin valkoisille oli se, että molemmat jäivät mottiin vastustajan tukialuelle ilman riittävää aseistusta. Ylivoimaiselta näyttäneen vihollisen edessä molemmat turvautuivat moraalisesti arveluttaviin keinoihin. Piirittäjät sortuivat samoin silmittömään väkivaltaan. Varkaudessa valkoisten vangiksi jääneistä 450 punaisesta ammuttiin melkoinen osa.<sup>38</sup> Samankaltaista kohtaloa pelkäsivät myös Uudenkaupungin suojeluskuntalaiset.

Kustavissa 3. ja 4. komppania pysähtyivät agronomi Aapolan tilalle, kun taas 1. ja 2. komppania jatkoivat matkaansa kirkonkylään. Aamulla 8. helmikuuta Kustavin kirkonkylässä joukkoja oli vastassa kirkkoherra Hohenthal.<sup>39</sup> Kustavissa Albert Aapola antoi omista varastoistaan joukolle useita satoja kiloja elintarvikkeita, jotka sullottiin yli 55 säkkiin. Kotiin jääviä alustalaisiaan hän kehotti piilottamaan viljaa, koska muutoin elintarvikkeet joutuisivat punaisten ryöstämiksi. Kaiken tämän jälkeen ei ole mikään ihme, että punaisten keskuudessa Albert Aapola oli vihattu vastavallankumouksellinen.<sup>40</sup>

### **Lypertön linnake avaa tulen**

Suojeluskuntalaiset aloittivat koettelemuksia täynnä olevan taivalluksen Kustavin Vartsalan Norbyn kylästä kohti Brändön saarta 8. helmikuuta illalla kello 18 aikaan. Marssi oli vaarallinen, sillä matkalla puh-

kesi raju lumimyrsky. Kustavissa sijainneen Lypertön linnakkeen venäläiset tykit yrittivät tulittaa etenevää miesjoukkoa.<sup>41</sup> Uudenkaupungin asukkaat eivät tienneet joukon päämäärää, mutta arvelivat suojeluskuntalaisten menevän ensin valloittamaan Lypertön patteria. Iltayöstä Uudessakaupungissa nähtiin ja kuultiin, kuinka lounainen taivas salamoi ja jyrisi. Kirkon luona maa vavahteli ja ikkunaruudut helisivät. Lypertön tykit olivat avanneet tulen, ja nyt oletettiin jäälle lähteneiden miesten ja hevosten saaneen surmansa.<sup>42</sup> Tykkien jylinä kantautui perimätiedon mukaan aina Hinnerjoen saloilte saakka. Ei siis ihme, että suojeluskunnan uskottiin tuhoutuneen viimeiseen mieheen.<sup>43</sup>

Lypertön venäläiset ampuivat kahdeksalla tykillä umpimähkään jäälle. Tykkituli avattiin iltapäivällä kello 15.30 ja sitä jatkettiin koko seuraava yö aina kello kuuteen asti aamulla. Lypertön linnake oli osa Venäjän pitkää linnoitusketjua, jonka tarkoituksena oli sulkea Saaristomeri, Suomenlahti ja Viron rannikko mahdollisilta maihinnousuyrityksiltä. Linnoitusketjun rakentamiseen oli päädytty Pietarin suojelemiseksi keskusvaltojen, lähinnä Saksan uhalta. Huhujen perusteella venäläiset sähköittivät Ahvenanmaalle jopa 4000 valkoisen saapumisesta saaristoon. Todellisuudessa tykkitulesta ei aiheutunut mitään vahinkoa suojeluskuntalaisille.<sup>44</sup>

Kustavissa paikkakuntalaiset olivat pitäneet Lypertön valtaamista verrattain helppona tehtävänä, koska linnakkeen 50-miehinen venäläinen varuskunta oli jäänyt eristyksiin. Valtausyrytystä tuki se, että venäläisten kahdella tykkipatterilla ei voinut ampua mantereeseen suuntaan. Venäjänkielentaitoisena Johan Fabritius oli saanut Putsaaren lennätin- aseman valtauksen jälkeen puhelimitse selville Lypertön miesvahvuuden.<sup>45</sup> Aapolan veljekset ja heidän turkulaiset kumppaninsa olivat suunnitelleet Lypertön valtausta jo ennen Uudenkaupungin suojeluskunnan Ahvenanmaan-retkeä. Hankkeesta oli kuitenkin luovuttu agronomi Aapolan ja kirkkoherra Hohenthalin neuvottelujen jälkeen. Liian vähäisin voimin ei linnakkeeseen kannattanut hyökätä, vaan ensin piti hankkia sotaoppia Udestakaupungista.<sup>46</sup> Myöhemmin valtausyrytyksestä luovuttiin todennäköisesti siksi, että paikalliset punaiset olivat varoittaneet ennalta venäläisiä. Venäläislähteiden mukaan Lypertössä oli valmistauduttu valtausyrytykseen jo tammikuun 21. päivänä (3.2. u.l.). Venäläisten kanssa yhteistoiminnassa olleet punaiset olivat tiedottaneet, että 100 valkoista pyrki valtaamaan linnakkeen. Näin ollen lin-



nakkeen puolustajat tiesivät hyvissä ajoin varautua mahdollisiin sota-toimiin mantereen suunnalta.<sup>47</sup>

Uudenkaupungin suojeluskunnan komppanioiden oli määrä yhtyä ennalta sovitussa kohtauspaikassa, mutta etujoukko oli jatkanut matkaansa jälkijoukon harhaillessa sinne tänne. Johtajien arvovaltariidat heijastuivat heikkoon marssiesitykseen. Eversti Forssell ja kapteeni Fabritius kiistelivät miesten kuullen Kustavissa Lypertön valtaamisesta. Fabritiuksen johtama valtausjoukko oli jo matkalla linnakkeelle, kun Forssell yllättäen perui hyökkäyskäskyn. Forssell antoi tämän jälkeen lähtökäskyn Kustavin ja Brändön väliselle Kihdin jäälle. Moinen ailah-telu päätöksenteossa aiheutti vakavan luottamuspuolan eversti Forssellin ja joukon välille.<sup>48</sup>

### Kihdin ylitys lumimyrskyssä

Suojeluskunnan marssireitti noudatteli ikivanhaa postitietä. Jalkamies-ten taival oli kurjaa, koska Kihdin jäällä oli paikoitellen vettä polveen asti ja monilla oli jalassaan tavalliset kengät. Miehiä ja hevosia putoili nuotta-avantoihin, mikä kangisti ruumiin hengenvaarallisen nopeasti. Muutamat lähtijät sairastuivat niin pahasti, että heidän oli pakko palata takaisin kotiin. Mantereella heitä odottivat punaisten kuulustelut ja vainoamiset. Tavallisesti matka Kustavista Brandöhön kesti kolmesta neljään tuntiin, mutta nyt se vei koko yön.<sup>49</sup> Aikalaiskertomuksissa ret-keäiset muistavat taivaltaneensa kovassa pakkasessa. Maarianhaminas-sa oli todellisuudessa pakkasta vain pari astetta, ja keskiyöhön mennessä lämpötila oli kohonnut lähelle nollaa. Tuuli puhalsi illalla kaakosta 5 metriä sekunnissa, mutta yltyi aamuyöllä 10 metriin sekunnissa eli 36 kilometriin tunnissa. Samalla tuulen suunta muuttui kylmemmälle puolelle luoteeseen. Kyseessä oli navakka tuuli, joka aukealla meren se-lällä voimisti tuntuvasti muutoin heikon pakkasen purevuutta. Maa-rianhaminan havaintoaseman hoitaja rekisteröi samana päivänä voi-makkaan yli 10 cm lumisateen, mikä viittaa Kihdinkin kohdalla sattuneeseen lumipyryyn. Ahvenanmaan oloissa näin suuri vuorokautinen lumimäärä oli harvinaista.<sup>50</sup>

Pitkäaikaisten keskiarvojen perusteella koko Saaristomeri on kiinto-jäässä helmikuun alusta lähtien, joten Uudenkaupungin suojeluskun-



nan marssi sattui lähes optimaaliseen ajankohtaan. Jos kapina olisi puhjennut joitakin viikkoja aikaisemmin tai myöhemmin keväällä, marssi Ahvenanmaalle olisi ollut mahdotonta. Tammikuussa 1918 Saaristomeren yli oli syntynyt jääsilta. Sen sijaan Ahvenanmerelle ei vielä ollut muodostunut mainittavampaa jäätä. Kumlingesta Ahvenanmaalle meri oli yhä sulana. Lämpötila kohosi tammikuun 20. päivän jälkeen nollan yläpuolelle, jolloin Kihdin vastamuodostunut kiintojää muuttui pehmeäksi sohjoksi. Tästä sohjosta saivat nyt Uudenkaupungin suoje-luskunnan miehet kärsiä. Leuto jakso oli kestänyt helmikuun alkuun saakka. Säätila kylmeni sopivasti 8.–9. helmikuuta 1918, jolloin Merenkurkun jäät kytkeytyivät yhteen muodostaen jääsillan Ruotsin ja Suomen välille. Noin 600 kg painava hevonen tarvitsee vähintään 13 cm vahvuisen teräsjään. Lisäksi on otettava huomioon, että hevoset vetivät mukanaan kuormastoa, joten teräsjään tuli olla 15–20 cm. Turun saaristossa jään vahvuus oli kapinan puhjetessa 15 cm, mutta ulompana merellä Kökarissa mitattiin 8. helmikuuta jään vahvuudeksi vain 5 cm.<sup>51</sup> Kaikkina talvina Saaristomeri ei välttämättä kannan jalkamiestä, saati sitten hevosta. Itämeren klimatologisten tutkimusten mukaan Saaristomeri on helmikuussa jäässä 75-prosenttisella todennäköisyydellä. Kihdin ylitys oli siten kaikin puolin suurempi uhkayritys kuin retkeläiset saattoivat aavistaa.<sup>52</sup>

Kihdin ylityksessä oppaana toimi vanha postinkantaja A. F. Markku, joka lähti postitietä pitkin johdattamaan joukkoa kohti Brändötä. Luonnonvoimat harhauttivat kokeneen postitalonpojankin.<sup>53</sup> Miehet eivät pysyneet jäällä kasassa, vaan jälkijoukko menetti pimeässä tuis-kussa näköyhteyden pääjoukkoon. Kustavista lähdöstä oli kulunut aikaa jo viitisen tuntia eikä maata ollut vielääkään näkyvissä.<sup>54</sup> Väsyneet, nälkäiset ja kylmettyneet miehet saapuivat lopulta harhailun jälkeen Brändöön rantaan aamuyöllä kello neljän maissa. Ensin piti löytää tie Brandön pieneen kirkonkylään. Brändössä ei kukaan tiennyt suoje-luskunnan tulosta etukäteen, koska operaatio pidettiin salassa.<sup>55</sup>

### **Eripuraa ja rintamakarkuruutta saaristossa**

Vaikeista luonnonoloista huolimatta tiettävästi vain yksi retkeläinen kuoli Kustavin ja Brändön välisellä taipaleella.<sup>56</sup> Kuolonuhri lienee ol-

lut kyytimies, sillä häntä ei löydy V. J. Marjasen kokoamasta henkilöluettelosta. Paleltumien lisäksi monet retkeläisistä saivat muita ruumiinvammoja. Erityisen kovalla koetuksella olivat hengityselimet. Kolmannen komppanian päällikkö, luutnantti Lennart Åhman joutui sairastumisen takia lepäämään muutaman päivän Brändössä ennen kuin seurasi pääjoukkoa kohti Kumlingea. Brändöhön saapui Nauvosta luutnantti Otto Wahlroosin lähettämä tiedustelija, joka kertoi siellä olevan noin 100 miestä valmiina toimintaan. Hän päätti kuitenkin palata takaisin Nauvoon, kun kuuli, että Uudenkaupungin miehet olivat vetäytymässä pois mantereelta.<sup>57</sup> Nauvolaisten epävarmaan asenteseen Uudenkaupungin joukkoa kohtaan vaikutti ilmeisesti myös suoje-luskunnan johtomiesten keskinäinen valtataistelu.<sup>58</sup>

Brändössä osa miehistä sai tarpeekseen raskaasta taivaltamisesta ja erosi joukosta omille teilleen. Johtajien erimielisyydet suoje-luskunnan päämäärästä heijastuivat miehistöön. Siviileinä Ahvenanmaan-retkelle lähteneet vapaaehtoiset eivät olleet tottuneet sotilaalliseen kuriin. Joidenkin arvioiden mukaan jopa 80–150 retkeläistä olisi livennyt rivistä takaisin mantereelle. Osa palanneista oli ajomiehiä, joten todellisten »rintamakarkureiden» lukumäärää on vaikea arvioida. Tavallisesti paluun syynä oli sairastuminen, mutta joukossa oli myös niitä, joita jäljelle jäänyt pääjoukko kutsui »pelkureiksi» tai »mamanpojiksi». Jotkut Ahvenanmaalta takaisin palanneista yrittivät myöhemmin päästä rintamalinjojen läpi pohjoiseen. Vehmaalta Uudenkaupungin suoje-luskunnan joukkoon liittynyt V. A. Lehtomäki kertoi omassa päiväkirjassaan, kuinka »useita vehmaalaisia jätti rivit» helmikuun 9. päivänä.<sup>59</sup> Viimeiset palaajat lähtivät Ahvenanmaalta manner-Suomeen Prestön lennätinaseman valtauksen jälkeen 14. helmikuuta. Joukoissa alkoi kiertää huhu, jonka mukaan suoje-luskunta oli lähtenyt häpeälliselle pakomat-kalle sen sijaan että olisi yrittänyt vallata alkuperäisen tavoitteen eli Ly-pertön linnakkeen.<sup>60</sup> Osa Uudenkaupungin suoje-luskunnan riveistä li-venneistä jäi Ahvenanmaalle liittyäkseen myöhemmin Saariston Vapaa-joukkoon. Joukon johtaja, luutnantti Wahlroos kokosi saaristolaisista ja saariston turviin paenneista miehistä maaliskuussa 1918 saksalaisten upseerien avulla joukon, joka häätisti punaisia Vårdöstä aina Houtska-riin asti.<sup>61</sup>

Komppaniat lähtivät laskiaissunnuntaina 10. helmikuuta Brändöstä Björkön kautta osin jalkamarssilla ja osin hevosilla Kumlingeen. Eversti

Forssell joutui väistymään joukon johtajuudesta, sillä hänellä ei ollut enää miehistön luottamusta onnettoman Kihdin ylityksen jälkeen. Suojeluskunnan päälliköksi nostettiin uudestaan kapteeni Johan Fabritius, jonka toivomuksesta muodostettiin »poliittinen neuvosto» esikunnaksi. Forssell lähti tämän »palatsivallankumouksen» jälkeen omin tein Eckerön kautta Ruotsiin. Tiistaina 12. helmikuuta miehet vannovat sotilasvalan Kumlingen kirkonkylässä. Fabritius oli nyt voimainsa tunnossa ja päätti vallata Ahvenanmaan venäläisiltä.<sup>62</sup> Kumlingesta Uudenkaupungin suojeluskunta jatkoi taivalta 13. helmikuuta kohti Vårdötä. Viimeiset kyytimiehet saivat Vårdössä luvan palata takaisin mantereelle, sillä jää ei enää tahtonut kantaa hevosen painoa.<sup>63</sup>

Aikalaismuistelmien mukaan miehistö kutsui omassa keskuudessaan Fabritiusta leikkisästi nimellä J. F. Kaarle XII.<sup>64</sup> Ruotsin suurvaltakauden viimeinen kuningas Kaarle XII oli johdattanut joukkonsa Ruotsista vuorten yli Norjaan. Fabritiuksen ja Kaarle XII:n vertaaminen lienee saanut alkunsa Kihdin ylityksen aikana puhjenneesta lumipyrystä. Lumimyrsky oli ollut armoton ja tuhoisa suomalaisten palatessa Norjasta 1718. Toisaalta lumimyrsky peitti suojeluskuntalaisten jäljet ja eksytti mahdolliset takaa-ajajat. Siinä oli jotain samaa kuin Moosksen viedessä kansansa Luvattuun maahan turvaan takaa ajavilta egyptiläisjoukoilta. Toisaalta Kaarle XII muistetaan itsevaltaisena soturikuningana, joka jätti kotimaan puolustamisen retuperälle lähdettyään sotaretkille Etelä-Venäjälle. Sitä paitsi Kaarle XII joutui omiensa salamuraamaksi. Fabritiusta taas puukottivat niin omat kuin vieraatkin.

### **Ruotsalaiset puukottavat selkään**

Kumlingessa retkeläiset viipyvät kolme päivää odottaen mahdollista laivaa, joka veisi heidät Ahvenanmaan mantereelle. Sellaista ei kuitenkaan kuulunut eikä näkynyt.<sup>65</sup> Kumlingessa kapteeni Fabritius sai kuulla, että paikalliset ahvenanmaalaiset olivat pyytäneet apua ruotsalaisilta. Ahvenanmaalaiset antoivat kuitenkin avuliaasti tiedustelutietojaa venäläisten asemista saaristossa väittäen heidän vahvuudekseen 907 miestä. Suojeluskunnan onneksi valtaosa venäläisistä oli sijoitettu Ahvenanmaan kaakkoisosaan Maarianhaminan ympäristöön. Fabritius sai myös tarkan selostuksen venäläisten joukkojen puhelinlinjoista.<sup>66</sup>

Venäläisten joukkojen tarkkaa lukua ahvenanmaalaiset tuskin tiesivät, joten saaristolaisten esittämään arvioon voidaan suhtautua varauksellisesti. Ruotsalaisten tiedustelun perusteella vuoden 1918 alussa venäläisiä oli Ahvenanmaalla noin 2000 miestä.<sup>67</sup>

Uudenkaupungin suojeluskunnan johdolle syntyi ehkä liiankin optimistinen kuva vastassa olleista venäläisjoukoista. Vastapuolen sotilaallisen voiman aliarviointi loi joka tapauksessa uskoa omiin mahdollisuuksiin. Optimismia lisäsi kapteeni Fabritiuksen Alexis Gripenbergiltä Kumlingeen saama sähkösanoma, jonka mukaan Tukholman lähetystö oli hankkinut 200–250 kivääriä laivattaviksi Ahvenanmaan suojeluskuntajoukoille. Aseapu jäi saamatta, kun Ruotsin hallitus esti *Hero*-laivan lähdön satamasta merelle.<sup>68</sup> Sen sijaan Ruotsin laivasto suoritti 14. helmikuuta »humanitaarisista syistä» intervention Eckerön satamaan. Sotilaallinen tilanne muuttui hetkessä.

Maaliskuun vallankumouksen jälkeen ahvenanmaalaisissa oli herännyt halu irtaantua Venäjästä hakemalla turvaa Ruotsista, joka yritti pysytellä puolueettomana maailmansodassa. Ruotsalaisten tavoin Ahvenanmaan separatistit puukottivat Uudenkaupungin suojeluskuntaa selkään. Maarianhaminan nimismies Carl Björkman huolestui mannersuomalaisien suojeluskuntalaisten Kumlingessä saamasta myönteisestä vastaanotosta. Björkman tiedotti kylille, että yhteydet Uudenkaupungin joukkoon tulee katkaista, jos ei haluta vaarantaa Ahvenanmaan liittymistä Ruotsiin.<sup>69</sup>

## **Punakaarti valtaa Vakka-Suomen**

Suojeluskunnan lähdettyä Uudestakaupungista kaupungin valkoiset asukkaat joutuivat pelon valtaan. Levottomuutta herättäviä viestejä kantautui Mynämäeltä, Vehmaalta ja Laitilasta. Punakapinalliset ryöstivät viljaa taloista, ja kapinallisten pääjoukko lähestyi Vehmaan suunnasta kohti Uuttakaupunkia.<sup>70</sup> Kaupunkilaiset olivat ymmällään, miksi suojeluskunta lähti pakoon salamyhkäisesti siviiliväestölle mitään asiasta etukäteen kertomatta. Porvarillinen väestö pelkäsi aiheellisesti punaisten kostoja, koska suojeluskunta otti Ahvenanmaalle mukaansa panttivankeja. Työväen johtomiesten kuljettaminen aseella uhaten merelle tuli lisäämään punaisten hävitysvimmaa ja kostomielialaa. Kau-

punkiin jääneet yrittivät välttää paniikkia kokoamalla maakunnasta yhä saapuvista tulokkaista uutta suojeluskuntaosastoa kaupungin puolustamiseksi. Uudenkaupungin puolustajien esikunnan muodostivat nyt tohtori Santeri Jalava, apteekkari Hugo Ekerodde ja kartanon omistaja Lauri Zenger. Esikunta sai kokoon lähes 150 innokasta miestä vielä lauantaiksi 9. helmikuuta. Raatihuoneella pidetyssä kokouksessa neuvoteltiin, ryhdyttäisiinkö tekemään vastarintaa lähestyvälle punajoukolle.<sup>71</sup>

Kaikille oli käynyt selväksi, että merelle torstai-iltana häipynyt joukko ei enää palaisi mantereelle. Koska apujoukkoja ei saataisi, kaupungin puolustaminen ylivoimaista vihollista vastaan olisi aivan turhaa. Suojeluskunnan päällikön V. Aaltosen esikunta päätti lähteä seuraamaan Ahvenanmaan retkikuntaa. Kaikille halukkaille ilmoitettiin pakomahdollisuudesta. Määräaikana kokoontui lähtöpaikalle lähes 100 miestä, jotka eivät kuitenkaan löytäneet yksimielisyyttä vetäytymisen suunnasta. Joukolta puuttui myös selkeä johtaja, joka olisi saanut miehet toimimaan kurinalaisesti vaarallisessa tilanteessa. Uuteenkaupunkiin jääneen suojeluskunnan rippeiden toiminta päättyi näihin erimielisyyksiin. Seuraavina päivinä nähtiin miehiä ja kuormia toisensa jälkeen lähtevän omille teilleen etsien suojaa omaisilleen ja itselleen. Tavallisimmin lähdettiin lähisaariin tai piilouduttiin sukulaisten tai luotettavien tuttavien luokse maaseudulle.<sup>72</sup>

Turun punainen esikunta ei uskonut omiin voimiinsa, vaan päätti kääntyä venäläisten puoleen Vakka-Suomen valtaamiseksi. Uudenkaupungin työväen johtomiehiin kuuluneet räätäli Kaarlo Valli ja kivityömiestä Heikki Kalenius olivat ennen vangitsemistaan pyytäneet Lypertön venäläisiä palauttamaan järjestyksen Uuteenkaupunkiin. Turkuun menneet punaiset maalailivat kauhukertomuksia valkoisten väitetyistä julmuuksista Uudessakaupungissa. Työväestön väitettiin nääntyvän nälkään, kun porvarit hamstrasivat elintarvikkeita vain itselleen. Samoin agitotijat väittivät suojeluskunnan suunnittelevan hyökkäystä Turkuun. Sotimiseen kyllästyneet venäläiset olivat aluksi haluttomia lähtemään Uuteenkaupunkiin, mutta lupaukset odotettavissa olleista ryoöstösaaliista tehosivat. Marssikolonnaan kuului Juho Kustaa Tähtisen johtama ns. »Portun sakkii», helsinkiläinen suutarikomppania ja Turun punakaartin kolme komppaniaa. Varsinkin turkulaisten 2. komppaniaa pidettiin oikeana »murhakomppania», joka oli aiemmin mellastanut

väkivaltaisesti kotikulmillaan. Laitilassa punaiset päättivät odottaa, kunnes voitiin olla varmoja suojeluskunnan hajoamisesta.<sup>73</sup>

### **Työväen johtomiesten vangitsijat punaisen terrorin uhreina**

Vasta maanantaiaamuna 11.2.1918 punaiset olivat saaneet täyden varmuuden siitä, että valkoiset olivat miltei viimeistä miestä myöten poistuneet Uudestakaupungista. Punaisten lyhyeksi jäänyt valtakausi Uudestakaupungissa ja Vehmaan kihlakunnassa alkoi ryöstelyllä.<sup>74</sup> Uudenkaupungin ympäristössä surmattiin joukko valkoisia. Surmia ei voida selittää pelkällä vihalla tai henkilökohtaisilla kaunoilla. Joukkoja motivoitiin propagandistisilla kuvauksilla vihollisen harjoittamista julmuuksista. Punakaartien väkivalta perustui paitsi sotilaallisiin myös ideologisiin tavoitteisiin. Porvarit, sivistyneistö ja maanomistajat luokiteltiin helposti luokkavihollisiksi tai vastavallankumouksellisiksi, jotka oli eliminoitava vallankumouksen nimissä. Suomen punakaartien sodankäynti ei tässä mielessä poikennut Venäjän bolševikkien käyttämää terroristia. Alueen haltuunoton jälkeen punaiset vangitsivat vastavallankumouksellisia pitämänsä henkilöt kansanvaltuuskunnan ja punakaartien antamien ohjeiden mukaisesti. Terrorin uhriksi joutui varmimmin, jos kuulusteltava oli toiminut aktiivisesti suojeluskunnassa tai pyrkinyt rintaman läpi valkoiselle puolelle.<sup>75</sup> Kaikki Ahvenanmaan retkikuntaan osallistuneet tai heitä tukeneet henkilöt olivat siis punaisten kannalta vaarallisia vastavallankumouksellisia. Helmikuun 1918 aikana punaiset surmasivat Vakka-Suomessa ainakin 19 valkoista, joista valtaosalla oli yhteyksiä suojeluskuntaan.<sup>76</sup>

Uudenkirkon ryöstelyjen yhteydessä punaiset vangitsivat ja murhasivat 11. helmikuuta kauppias Nummisen pojan, lyseolaisen Jalo Nummisen. Punaiset löysivät Jalo Nummisen taskusta luettelon kuudesta hevosesta, jotka hän oli hankkinut Uudenkaupungin suojeluskunnan Ahvenanmaan-retkikunnalle. Ensin häneltä pahoinpideltiin kädet ja kasvot verille, koska punaiset kuvittelivat kiduttamalla saavansa tietoja suojeluskuntalaisista. Piinallisen kidutuksen ja räökkäyksen päätteeksi Jalo Numminen ammuttiin niskalaukauksella noin puolentoista kilometrin päässä kotoaan Siivottuun vievän tien varteen.<sup>77</sup>

Seuraavana päivänä Uudestakaupungista lähti Uudenkirkon etelä-

kulmille punajoukko, joka paikallisten punaisten opastamana saapui Taipaleen yksinäistaloon. Punakaartilaiset vaativat talon isäntää Juho Taipaleelta näyttämään poikiensa piilopaikat. Taipale ammuttiin oman tupansa penkille, koska hänen poikiaan tiedettiin olleen suojeluskunnassa. Emil Juhonpoika Taipale oli lähtenyt Uudenkaupungin suojeluskunnan mukana Ahvenanmaalle.<sup>78</sup> Kytämäen Tuomolassa punaiset vangitsivat Brändön-matkalta sairastuneena palanneen Yrjö Tuomolan. Tuomolaa lähdettiin viemään muka esikuntaan kuulusteltavaksi, mutta Uudenkaupungin hautausmaan kohdalla hänet sohittiin pistimillä kuoliaaksi.<sup>79</sup> Naapuripitäjässä Laitilassa talollisenpoika Onni Isotupa koki Tuomolan kohtalon. Isotupa oli lähtenyt Uudestakaupungista Ahvenanmaalle mutta jostain syystä päättänyt Kustaviin saavuttuaan palata takaisin kotiin. Isotupaa syytettiin siitä, että hän oli liittynyt suojeluskuntaan vastoin vanhempiansa tahtoa. Laitilan vallankumousoikeus langetti tästä hyvästä Isotuvalla kuolemantuomion.<sup>80</sup> Punaiset tapasivat 14. helmikuuta kaupungin lähellä olevalta Vehaisten saarelta ylioppilas Max Kandelinin ja Salmen kartanon omistajan Lauri Zengerin. Valkoisten poistuttua kaupungista Kandelin ja Zenger piiloutuivat läheiseen saaristoon, mutta jäivät kiinni kohtalokkain seurauksin. Kandelin hakattiin kuoliaaksi ja jätettiin sitten Viissalon rannalle.<sup>81</sup>

Uudenkirkon pitäjässä punainen mielivalta riehui jälleen 20. helmikuuta. Surmatyön tekijöinä oli turkulainen »Pakan sakkii», joka oli osa Mynämäellä majailutta Nummenpakan komppaniaa. Edellisenä päivänä Turusta oli saapunut Mynämäelle punaisten joukkue tehtävänä viedä aseita Uuteenkaupunkiin. Mynämäellä tämä joukko oli pyytänyt Nummen komppaniaa avukseen. Plutoonanpäällikkö Erkki Heimon johtama 25 miehen joukkue lupautuikin toimittamaan aseet kaupunkiin ja sai siellä teloitustehtävän.<sup>82</sup>

Aamulla 20. helmikuuta Erkki Heimo oli Uudessakaupungissa käsketty punaisten esikuntaan, jossa hänelle annettiin määräys valita joukostaan kuusi pelkäämätöntä miestä suorittamaan erästä tehtävää. Muiden lähdettyä kaupungista jäljelle jääneet kuusi miestä saivat määräyksen ottaa mukaansa vankeja, »jotka on jätettävä tielle». Poliisivankeilasta nimenhuudolla mukaan otetut tohtori Santeri Jalava, työnjohtaja Vilho Aalto, kaupunginpalvelija Vilhelm Aaltonen ja nimismies Thure Silfverberg kokivat näin julman kuoleman.<sup>83</sup> Samoihin aikoihin surmattiin Siivotun tien varteen kauppias Julius Zachariassen ja Vironkal-



lion mäkeen Pyhämaan suojeluskunnan perustajajäsen, maanviljelijä Viktor Takko. Uudessakaupungissa surmattiin kylmäverisesti toinen Pyhämaan suojeluskunnan perustaja, merikapteeni Frans Toivonen.<sup>84</sup>

Ahvenanmaan-retkelle lähteneitä punakaartilaiset pitivät »lahtareina» ja kohtelivat heitä sen mukaisesti. Rymättyläläinen palstatilallisen poika Kosti Nurmi joutui kotiin päästyään pulittamaan punaisille sakkoa 200 markkaa. Valkoisten pelkuriksi syyttämää Nurmea kohdeltiin »silkkihansikkain» ilmeisesti hänen yhteiskunnallisen taustansa takia. Sen sijaan toinen rymättyläläinen, tilallisen poika Albert Suominen maksoi matkasta punakaartille 2000 markkaa sakkoa.<sup>85</sup> Pahimmillaan saaristosta kotiseudulle palannut retkeläinen menetti henkensä punaisen terrorin uhrina.

Turkulaiset punakaartilaiset surmasivat 20. helmikuuta Mynämäellä mekaanikko Matti Hannosen ja talollisen poika Oskari Keijaisen, jotka olivat syystä tai toisesta palanneet Ahvenanmaan-retkeltä. Vehmaalainen August Österman murhattiin, koska hän oli antanut talon kaksi parasta hevosta täysissä valjaissa Ahvenanmaalle lähteneelle suojeluskuntajoukkoille. Aiemmin surmattu laitilalainen Artturi Kerttula oli kuulunut paikalliseen suojeluskuntaan.<sup>86</sup>

Teloituksia edelsi useissa tapauksissa kiduttaminen tai muu järjetön rääkkääminen. Uudenkaupungin seudulle saapuneilla punaisten etujoukoilla oli ennalta laadittuja tappolistoja, joiden perusteella etsittiin suojeluskuntalaisia.

*Sosialisti*-lehti käsitteli yllättäen Uudenkaupungin surmatöiden taustoja maaliskuun 5. päivän numerossaan. Murhaselostukset työväenlehdissä olivat harvinaisia ja usein valheellisia, mutta huhujen katkaisemiseksi ja omien joukkojen rauhoittamiseksi saatettiin turvautua asian julkiseen puimiseen. *Sosialistin* mukaan Aaltonen oli paikallisen suojeluskunnan johtaja, Jalava ja Zenger olivat hankkineet valkoisille aseita ja Silfverberg oli agitoinut suojeluskuntien perustamisen puolesta Uudenkaupungin ympäristössä. Työnjohtaja Aallon sanottiin tehneen suojeluskunnalle väärän ilmiannon kahdesta työväen luottamushenkilöstä. Lisäksi Aaltonen, Jalava, Zenger ja Aalto olivat olleet mukana pidättämässä kuutta työväen toimihenkilöä ennen suojeluskunnan vetäytymistä Ahvenanmaalle. Vangitut työväenyhdistyksen miehet olivat sitten joutuneet kärsimään vilua ja nälkää saaristossa. Nimettömänä pysytellyt työväestöä edustanut kirjoittaja tuomitsi väkivallanteot ja



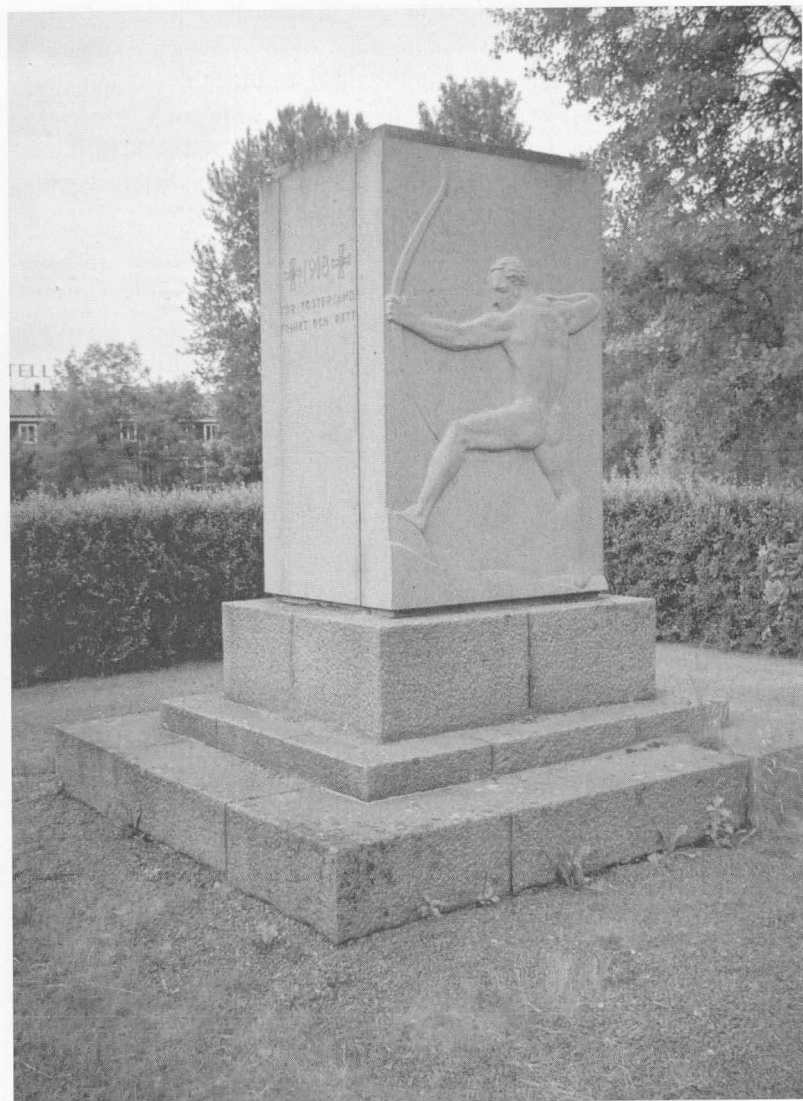
vaati surmaajia oikeuteen, koska murhat vahingoittivat köyhälistön vallankumoustaistelua.<sup>87</sup>

Virallisesti punakaartit kielsivät yksittäisiltä kaartilaisilta omavaltaiset veriteot ja rosvouksen, mutta epävirallisesti punakaartilla oli sodankäynnissä oikeus poliittiseen väkivaltaan. Julkiset varoitukset oli tähdäty lähinnä punakaartilaisten sisäiseen kurinpitoon. Punaisten johtomiehet näkivät terrorin osana sodankäyntiä ja vallankumousta.<sup>88</sup> Murhatöillä oli kuitenkin usein kielteinen vaikutus niihin potentiaalisiin kapinallisiin, jotka empivät liittymistään punakaartiin. Tämä erityisesti suojeluskuntalaisiin kohdistunut punainen terrori sai valkoisissa aikaan kostonhalun, joka päästettiin valloilleen touko–kesäkuussa 1918.

### Panttivankien kohtalo

Valkoisten surmaaminen Vakka-Suomessa tulee ehkä ymmärrettävämmäksi, kun muistetaan, että punaiset luulivat aluksi Ahvenanmaalle lähteneiden valkoisten surmanneen panttivankinsa. Kostoksi tästä punaiset jahtasivat vihaamiaan suojeluskuntalaisia. Vielä 15. helmikuuta levitettiin sellaista huhua, että valkoiset olivat muka surmanneet meren jälle toveri Väinö Wanharannan. Joku kalastaja oli kuulemma nähnyt Wanharannan ruumiin. *Sosialisti*-lehti otsikoi raflaavasti »Onko toveri Wanharanta kidutettu kuoliaaksi?». <sup>89</sup> Todistajanlausunto oli tietenkin silkkaa valhetta, sillä Wanharanta ja muut punavangit palasivat maaliskuun alussa hengissä Uuteenkaupunkiin.<sup>90</sup> Uuteenkaupunkiin saatiin vasta 16. helmikuuta vahvistus siihen, että Ahvenanmaalle pakotetut punavangit olivat yhä elossa Kumlingessa. Tätä ennen oli ehditty surmata kahdeksan vakkasuomalaista punaisen terrorin uhreina.<sup>91</sup> Valkoiset olivat päästäneet panttivankinsa Ahvenanmaalla vapaiksi. Veljessodan pyörteisä muualta maasta on löydettävissä toisenlaisiakin esimerkkejä. Työväen johtomiesten vapauttaminen liittyi Ruotsin hallituksen laatimaan sopimukseen Ahvenanmaan aseistariisunnasta ja vankienvaihdosta.<sup>92</sup>

Erilaiset huhut ja sosialistilehtien sotapropaganda saattoivat ylllyttää punakaartilaisia julmuuksiin, samoin kuin monenlaiset henkilökohtaiset kaunat. On tietysti mahdotonta sanoa, olisiko Uudenkaupungin murhatöiltä vältytty, jos suojeluskunta ei olisi pakottanut työväenyh-



Godbyn taistelujen muistomerkki Ahvenanmaalla. Vapaussoturit pystyttivät tämän taiteilija Sulo Mäkelän veistämän kivipaaden vuonna 1938. (Hannu Romppainen)

The Godby battles' memorial on Åland. This stone sculpted by Sulo Mäkelä was commissioned by freedom fighters and erected in 1938. (Hannu Romppainen)

distyksen johtomiehiä mukaansa Ahvenanmaalle. Todennäköisesti kaupunkiin jääneet suojeluskuntajohtajat olisi joka tapauksessa ammuttu vaarallisina vastavallankumouksellisina. Suurin terroriaalto Vakka-Suomessa koettiin vasta 20.–21. helmikuuta, kun punaiset olivat jo saaneet vahvistuksen panttivankien selviytymisestä. Kaupungin porvarit ja erityisesti suojeluskuntaan kuuluneet osasivat varmasti odottaa jonkinlaista kosta suojeluskunnan lähdettyä merelle.<sup>93</sup>

Sodan jälkiselvittelyissä Ahvenanmaan-retkelle pakotetut punaiset panttivangit kokivat sittemmin kovia. *Sosialisti*-lehden Uudenkaupungin toimiston hoitaja Väinö Wanharanta ammuttiin Uudessakaupungissa toukokuussa 1918. Wanharanta ei pelastanut teloitukselta edes Hämeenlinnan suojeluskunnan allekirjoittama kulkulupa. Toimittaja Wanharanta ei tietävästi kuulunut punakaartiin, mutta hänen kirjoituksensa työväenlehdessä katsottiin raskauttavaksi asianhaaraksi. *Sosialisti*-lehden uutisoinnit olivat omiaan lisäämään punaisten vallankumousointoa ja luokkavihaa. Lisäsynniksi katsottiin hänen kuulumisensa paikalliseen vallankumousoikeuteen. Ammutuksi päätyi myös panttivankina olleen kivityömies Heikki Kaleniuksen vaimo Veera Kalenius. Teloittajat olivat mahdollisesti Saariston Vapaajoukon ruotsinkielisiä saaristolaisia, jotka eivät osallistuneet Ahvenanmaan retkikuntaan. Saariston Vapaajoukon ensimmäiset joukot saapuivat punaisten hylkäämään Uuteenkaupunkiin 18.–19. huhtikuuta. Sekä valkoiset että punaiset käyttivät puhdistuksissa mieluiten vieraspaikkakuntalaisia joukkoja, vaikka ilmiantajat ja oppaat olivatkin usein paikallisia.<sup>94</sup>

### Takaisin omien puolelle

Kapteeni Johan Fabritius allekirjoitti 21.2.1918 Ruotsin hallituksen antamien väärin tietojen pohjalta sopimuksen sotatoimien keskeyttämisestä Ahvenanmaalla. Sopimuksen perusteella Suomen lounaisarmeijan eli Uudenkaupungin suojeluskunnan oli luovutettava aseensa ja palattava Haaparannan kautta Suomeen. Suojeluskunnan perässä Ahvenanmaalle saapunut punakaartilaisosasto oli vastaavasti laivattava takaisin Turkuun. Tämän sopimuksen nojalla kaikki sotavangit – siis myös Uudenkaupungin suojeluskunnan mukaan ottamat punaiset panttivangit – oli vapautettava. Kenraali Mannerheim oli nimenomaan vaatinut

suojeluskunnan pysymistä Ahvenanmaalla ja siellä olleiden venäläisten aseistariisumista.

Ahvenanmaata itselleen havitellut Ruotsin hallitus kuitenkin vääristeli Mannerheimin päämajan ja Uudenkaupungin suojeluskunnan välisiä sähkösanomia tavalla, joka sai Fabritiuksen luopumaan asemistaan saaristossa. Ahvenanmaan viimeiset venäläiset riisuttiin aseista, kun saksalaiset tekivät sinne maihinnousun maaliskuussa.<sup>95</sup>

Ruotsin hallitus kuljetti 459 suojeluskuntalaista laivoilla Eckeröstä Ruotsiin 24. helmikuuta ja edelleen junalla Ruotsin halki Tornioon 25.–27. helmikuuta. Uudenkaupungin suojeluskunta osallistui Turun rintamapataljoona -nimisenä joukko-osastona lukuisiin taisteluihin Satakunnan rintamalla. Turun rintamapataljoonan noin 500 miehestä yli viidesosa eli ainakin 119 haavoittui tai kaatui rintamalla.<sup>96</sup>

Uudenkaupungin suojeluskunnan vaikea taival Vakka-Suomesta Ahvenanmaan ja Ruotsin kautta Satakunnan rintamalle oli vapaussodan erikoisimpia sotaliikkeitä. Joukon kohtaloksi olisivat voineet koitua Saaristomeren heikot jääolot, venäläinen rannikkotykkistö, takaa ajavat punaiset tai omien johtajien keskinäinen riitely. Sankka lumimyrsky ja punaiset panttivangit suojasivat Uudenkaupungin suojeluskunnan vetäytymisen uhkaavasta saartorenkasta. Punainen terrori kohdistui Vakka-Suomessa ankarimmin juuri niihin, jotka olivat osallistuneet Ahvenanmaan retkikuntaan tai muutoin tukeneet suojeluskunnan toimintaa.

## Lähdeviitteet

<sup>1</sup> Sota-arkisto (SArk): Uudenkaupungin sk. Yrjö Koskelaisen käsikirjoitus »Valkokaarti Ahvenanmaalla».

<sup>2</sup> SArk Uudenkaupungin sk./Turun pataljoona. Grönblomin muistelmat ja Johan Fabritiuksen kertomus »Nystads skyddskår, dess bildande och operationer från och med den 28 Januari till och med den 28 Februari 1918» päivättynä Ilmajoella 4.3.1918; Ks. myös Marjanen, V. J., Turun rintamapataljoona vapaussodassa 1918, Turku 1928, s. 23, 34–35.

<sup>3</sup> SArk Uudenkaupungin sk. Edgar Grönblomin 18.1.1921 allekirjoittama »Berättelse över den s.k. Nystads skyddskårens verksamhet»; Ks. myös Hersalo, N. V., Suojeluskuntain historia I. Vaasa 1966, s. 533.

<sup>4</sup> SArk Uudenkaupungin sk. Johan Fabritiuksen kertomus »Nystads skyddskår, dess bildande och operationer från och med den 28 Januari till och med den 28 Februari 1918» päivättynä Ilmajoella 4.3.1918.

<sup>5</sup> Kansallisarkisto (KA): Valpo Henkilömappi B4689 Johan Fabritius, liitteenä Vapaussoturien elämäkerraston no.40087; Vrt. Marjanen 1928, s. 19–20.

<sup>6</sup> Marjanen 1928, s. 310–333; Romppainen, Hannu, Verestänne versoni vapaus, Kalantilaiset Suomen sisällissodassa 1918, Paltamo 2005, s. 62.

- <sup>7</sup> SARk Uudenkaupungin sk./Turun pataljoona. Esikunnan virallinen »Berättelse över den sk. Nystads skyddskårens verksamhet», päivätty Seinäjoella 8.3.1918. Johan Fabritiuksen relaatio »Nystads skyddskår, dess bildande och operationer från och med 28 Januari till och med den 28 Februari 1918», päivätty Ilmajoella 4.3.1918. Edgar Grönblomin selostus »Svenska regeringen, Blåbok, Några ord till belysande af detsamma af Edgar Grönblom»; Kalannin kirjaston kotiseutuarkisto (KKO) F. M. Karrakosken kokoelma: käsikirjoitus Uudenkaupungin suojeluskunnan vaiheista, kirjoitettu 1930; Työväenarkisto (TA) Terroritilastot 25 Turun ja Porin lääni, Uusikaupunki n:o 99; Suomen vapaussodan historia 1918, III osa, s. 374, 378; Hersalo 1966, s. 533; Marjanen 1928, s. 310–327. Suurimman arvion suojeluskunnan vahvuudesta esitti Uudenkaupungin työväestö, joka väitti valkoisten pääluvun kohonneen turkulaisten ansiosta yli 800 mieheen.
- <sup>8</sup> Marjanen 1928, s. 310–333; Romppainen 2005, s. 156.
- <sup>9</sup> KKO F. M. Karrakosken kokoelma: käsikirjoitus Uudenkaupungin suojeluskunnan vaiheista, kirjoitettu 1930.
- <sup>10</sup> Uudenkaupungin yhteislyseo 1895–1920, muistojulkaisu koulun 25-vuotisjuhlaan. Uusikaupunki 1920, s. 10–16, matrikeliosan tiedot s. 39, 60, 97.
- <sup>11</sup> SARk Uudenkaupungin sk./Turun pataljoona. Historian kirjoitusta varten kerättyjä ja lähetettyjä henkilötietoja, muistelmia ja päiväkirjoitteita 1918–1923, Selim Mäkelän henkilötietoja; Hersalo 1966, s. 533.
- <sup>12</sup> SARk Uudenkaupungin sk. Edgar Grönblomin Vapaussodan historiakomitean tohtori Kaarle Soikkelille osoittama kirje 3.7.1922 koskien käsikirjoitusta teokseen »Suomen vapaussota»; Vrt. Hannula, J. O., Suomen vapaussodan historia. Viides painos. Porvoo 1956, s. 121–122.
- <sup>13</sup> KKO F. M. Karrakosken kokoelma: käsikirjoitus Uudenkaupungin suojeluskunnan vaiheista, kirjoitettu 1930.
- <sup>14</sup> Marjanen 1928, s. 48–50. Vakka-Suomi 5.2.1918 »Vehmaan punakaarti riisuttu aseista»; Vrt. TA Terroritilastot Turun ja Porin lääni 3, mf 215.
- <sup>15</sup> Puolustusvoimiemme upseeristo 1934. Helsinki 1933, s. 74–75. Juho Viljo Reino Forssell syntyi 1878 Vaasassa ja hakeutui sotilasuralle Venäjän armeijaan 1899.
- <sup>16</sup> SARk Uudenkaupungin sk. Vapaussodan historiakomitean tohtori Kaarle Soikkelille osoitettu kirje 3.7.1922 koskien käsikirjoitusta teokseen »Suomen vapaussota»; Johan Fabritiuksen kertomus »Nystads skyddskår, dess bildande och operationer från och med den 28 Januari till och med den 28 Februari 1918» päivättyä Ilmajoella 4.3.1918; Hannula 1956, s. 121–122; Fabritius, Johan, Ylipäällikkö ja Uudenkaupungin suojeluskunta. Suomen Vapaussota 6/1937, s. 144–147.
- <sup>17</sup> Lappalainen, Jussi T., Punakaartin sota I. Punaisen Suomen historia. Helsinki 1981, s. 92.
- <sup>18</sup> Vakka-Suomi 5.2.1918 »Punainen kaarti toimessa. Ollut perjantaina hakemassa Lypertöstä apua.»
- <sup>19</sup> SARk Uudenkaupungin sk. Historiankirjoitusta varten kerättyjä ja lähetettyjä henkilötietoja. Ilmari Kanerva s. 1899.
- <sup>20</sup> Uudenkaupungin Sanomat 7.2.1918 »Päivän uutisia – Suomen sota v. 1918».
- <sup>21</sup> Marjanen 1928, s. 60–70.
- <sup>22</sup> Albert Aapolan muistiinmerkintöjä vapaussodan ajoilta (Ilmo Jaramon, Kustavi, hallussa).
- <sup>23</sup> SARk Uudenkaupungin sk. Edgar Grönblomin 18.1.1921 allekirjoittama »Berättelse över den s.k. Nystads skyddskårens verksamhet».
- <sup>24</sup> SARk Uudenkaupungin sk. Edgar Grönblomin Vapaussodan historiakomitean tohtori Kaarle Soikkelille osoitettu kirje 3.7.1922 koskien käsikirjoitusta teokseen »Suomen vapaussota».
- <sup>25</sup> KKO F. M. Karrakosken kokoelma: käsikirjoitus Uudenkaupungin suojeluskunnan vaiheista, kirjoitettu 1930.
- <sup>26</sup> SARk Uudenkaupungin sk./Turun pataljoona. Jukka Liliuksen kirje Yrjö Koskelaiselle 15.7.1918.

- <sup>27</sup> Sark Johan Fabritiuksen kertomus »Nystads skyddskår, dess bildande och operationer från och med den 28 Januari till och med den 28 Februari 1918» päivättynä Ilmajoella 4.3.1918.
- <sup>28</sup> Sark Uudenkaupungin sk./Turun pataljoona. Aarne Valmuseen kertomus Uudenkaupungin suojeluskunnan matkasta Uudestakaupungista Kankaanpähän. KKO F. M. Karrakosken kokoelma: käsikirjoitus Uudenkaupungin suojeluskunnan vaiheista, kirjoitettu 1930.
- <sup>29</sup> Sark Uudenkaupungin sk. Vapaussodan historiakomitean tohtori Kaarle Soikkelle osoitettu kirje 3.7.1922 koskien käsikirjoitusta teokseen »Suomen vapaussota». Aarne Valmuseen kertomus Uudenkaupungin suojeluskunnan matkasta Uudestakaupungista Kankaanpähän; Marjanen 1928, s. 60–70.
- <sup>30</sup> Vakka-Suomi 4.5.1918 »Uudenkaupungin suojeluskunta. Ahvenanmaan retki».
- <sup>31</sup> Sosialisti 2.3.1918 »Valkokaarti puhdistanut Uudenkaupungin pankit rahoista».
- <sup>32</sup> Sosialisti 16.2.1918 »Luokkasota raivoaa edelleen – Uudenkaupungin puhelinasema ja lennätinlaitos tuhottu». Sark Uudenkaupungin suojeluskunta. Edgar Grönblomin 18.1.1921 allekirjoittama »Berättelse över den s.k. Nystads skyddskårens verksamhet».
- <sup>33</sup> Suomen vapaussota vuonna 1918, osa III, Kansannousu ja sen johto. Helsinki 1922, s. 379.
- <sup>34</sup> Sosialisti 13.2.1918 »Porvarit ryöstäneet Uudenkaupungin viljan!».
- <sup>35</sup> Sark Uudenkaupungin sk. Johan Fabritiuksen kertomus »Nystads skyddskår, dess bildande och operationer från och med den 28 Januari till och med den 28 Februari 1918» päivättynä Ilmajoella 4.3.1918.
- <sup>36</sup> Lahikainen, Erkki, Kipinöitä ja salamoita pikkukaupungissa. Uusikaupunki 1998, s. 100, 102.
- <sup>37</sup> KKO F. M. Karrakosken kokoelma: käsikirjoitus Uudenkaupungin suojeluskunnan vaiheista, kirjoitettu 1930.
- <sup>38</sup> Paavolainen, Jaakko, Valkoinen terrori, poliittiset väkivaltaisuuudet Suomessa 1918, osa 2. Helsinki 1967, s. 53, 72, kuvaliitteet. Varkaudessa oli 1200 punakaartilasta, joilla oli vain 100–150 kivääriä. Vain joka neljännellä Uudenkaupungin suojeluskunnan miehellä oli kivääri. Vrt. Luokkasodan muisto. Toim. Juho Mäkelä. Helsinki 1947, s. 93–95.
- <sup>39</sup> Sark Johan Fabritiuksen kertomus »Nystads skyddskår, dess bildande och operationer från och med den 28 Januari till och med den 28 Februari 1918» päivättynä Ilmajoella 4.3.1918.
- <sup>40</sup> Albert Aapolan muistiinmerkintöjä vapaussodan ajoilta (Ilmo Jaramon, Kustavi, hallussa).
- <sup>41</sup> Juho Mattilan sotapäiväkirja 1918 (kirjoittajan hallussa).
- <sup>42</sup> SKS Aalto, Juho, Piirteitä Uudenkirkon T.l. suojeluskunnan alkua ajoilta, s. 4.
- <sup>43</sup> KKO F. M. Karrakosken kokoelma: käsikirjoitus Uudenkaupungin suojeluskunnan vaiheista, kirjoitettu 1930.
- <sup>44</sup> Uudenkaupungin Sanomat 8.6.1918 »Talviretki Ahvenanmaalle 1918»; Halén, Harri, Katanpään linnakkeen venäläis aika sekä katsaus venäläisten muihin linnoitustöihin Turun–Ahvenanmaan saaristoasemalinjalla 1915–1918. Unholan Aitta 11. Helsinki 2001, s. 18–19. Lypertön linnakkeesta tarkemmin esim. Pakola, Johanna, Katanpää, linnake ja vankila. Uusikaupunki 2004, s. 9–39.
- <sup>45</sup> Hannula 1956, s. 123.
- <sup>46</sup> Albert Aapolan muistiinmerkintöjä vapaussodan ajoilta (Ilmo Jaramon hallussa).
- <sup>47</sup> Pakola 2004, s. 36. Vrt. Albert Aapolan muistiinmerkintöjä vapaussodan ajoilta (Ilmo Jaramon, Kustavi, hallussa).
- <sup>48</sup> Marjanen 1928, s. 63–68.
- <sup>49</sup> SKS Aalto, Juho, Piirteitä Uudenkirkon T.l. suojeluskunnan alkua ajoilta, s. 6; Sark Uudenkaupungin suojeluskunta/Turun pataljoona. Historian kirjoitusta varten kerättyjä ja lähetettyjä henkilötietoja, muistelmia ja päiväkirjoitteita 1918–1923. A. Wilmosen J. F. Korkelalle lähettämät muistelmat 29.5.1927; Marjanen 1928, s. 63.
- <sup>50</sup> Suomen meteorologinen vuosikirja 1918. Havaintotuloksia toisen ja kolmannen luokan asemilta vuonna 1918 sekä kolmannen luokan asemilta ja majakoilta vuonna 1917. Toim. J. Keränen. Helsinki 1924, s. 3.

- <sup>51</sup> Granqvist, Gunnar, Yleiskatsaus talven 1917–18 jääsuhteisiin. Merentutkimuslaitoksen julkaisu n:o 42. Helsinki 1926, s. 5–7, 14–33 liitteinen. Kiintojää on jää, joka on rannoissa ja saarissa kiinni niin, ettei se pääse ajelehtimaan. Patrick Erikssonin antamia tietoja Merentutkimuslaitokselta 15.2.2005. Kantavuus =  $k \times \text{paksuus}^2$ . Paksuus = neliöjuuri paino/k.
- <sup>52</sup> Klimatologinen jäätatlas Itämerestä, Kattegatista, Skagerrakista ja Vänerin-järvestä (1963–1979). Swedish Meteorological and Hydrological Institute, Merentutkimuslaitos. Norrköping 1982.
- <sup>53</sup> Kustavin historia, kirj. Ismo Heervä ja Timo Joutsamo. Uusikaupunki 1983, s. 262.
- <sup>54</sup> Ahvenanmaan maakunta-arkisto (ÅLLA): Krigsminnen från expeditionen till Åland m.m. år 1918, förf. troligen av dir. Fredriksson i Åbo år 1920.
- <sup>55</sup> ÅLLA Krigsminnen från expeditionen till Åland m.m. år 1918, förf. troligen av dir. Fredriksson i Åbo år 1920.
- <sup>56</sup> Suomen vapaussodan historia 1918, III osa, s. 387.
- <sup>57</sup> Albert Aapolan muistinmerkintöjä vapaussodan ajoilta (Ilmo Jaramon hallussa). Vrt. SArk Uudenkaupungin sk. Johan Fabritiuksen kertomus »Nystads skyddskår, dess bildande och operationer från och med den 28 Januari till och med den 28 Februari 1918» päivättyä Ilmajoella 4.3.1918. Aapolan mukaan Åhmanilla oli keuhkovamma, Fabritiuksen mukaan Åhman sai jäällä sydänkohtauksen.
- <sup>58</sup> Hersalo 1966, s. 533; Sarkki, Erkki, Saariston Vapaajoukko Suomen vapaussodassa vuonna 1918. Pääskyvuoriseura ry:n julkaisuja 3, s. 8. Sarkin mukaan Saariston Vapaajoukko tavoitti Uudenkaupungin miehet jo Kustavissa eikä Brändössä, kuten muissa lähteissä väitetään.
- <sup>59</sup> SArk Uudenkaupungin sk./Turun pataljoona. V. A. Lehtomäen sotapäiväkirja 1918. Muuan tuntemattomaksi jäänyt retkeläinen väitti, että mantereelle palasi 80 miestä. Lukua on vaikea lähteistä vahvistaa tai kumota. Arne Valmusen mukaan palajia oli puolentoistasataa.
- <sup>60</sup> SArk Uudenkaupungin sk./Turun pataljoona. Oiva Tasasen muistelmat Yrjö Koskelaiselle 18.9.1918.
- <sup>61</sup> Arimo, R., Saksalaisten sotilaallinen toiminta Suomessa 1918. Studia Historica Septentrionalia 20. Jyväskylä 1991, s. 41.
- <sup>62</sup> Marjanen 1928, s. 75–80.
- <sup>63</sup> ÅLLA Krigsminnen från expeditionen till Åland m.m. år 1918, förf. troligen av dir. Fredriksson i Åbo år 1920. SArk Uudenkaupungin sk. Johan Fabritiuksen kertomus »Nystads skyddskår, dess bildande och operationer från och med den 28 Januari till och med den 28 Februari 1918» päivättyä Ilmajoella 4.3.1918. Ks. myös Marjanen 1928, s. 83–84. Leevi Lindqvistin (s. 1898) omakustanne »Lindqvist-Heikkala suvun vaiheita» vuodelta 1971 Uudenkaupungin kirjaston kotiseutukokoelmassa. Suomen vapaussodan historia 1918, III osa, s. 392–395.
- <sup>64</sup> Turun Sanomat 26.4.1918, »Taistelu Ahvenanmaasta. Ruotsin aiheet ja toimenpiteet». Kirjoittajana mukana ollut ruotsinkielinen suojeluskuntalainen, joka kuului retkikunnan tykistöön.
- <sup>65</sup> SArk Uudenkaupungin sk./Turun pataljoona. A. Wilmosen J. J. Korkelalle lähettämät muistelmat 29.5.1927; Bondestam, Anna, Åland vintern 1918. Mariehamn 1972, s. 70–74.
- <sup>66</sup> SArk Uudenkaupungin sk. Johan Fabritiuksen kertomus »Nystads skyddskår, dess bildande och operationer från och med den 28 Januari till och med den 28 Februari 1918» päivättyä Ilmajoella 4.3.1918.
- <sup>67</sup> Suomen vapaussota 1918, osa III, s. 382–383; Bondestam 1972, s. 25–29; Komulainen, Arvo, Taistelu Ahvenanmaasta, Oolannin iäisyyskysymys. Jyväskylä 2005, s. 24–26.
- <sup>68</sup> Upton, Anthony, Vallankumous Suomessa 1917–1918, II osa. Jyväskylä 1981, s. 110–111.
- <sup>69</sup> Komulainen 2005, s. 31–36.
- <sup>70</sup> Uudenkaupungin Sanomat 8.6.1918 »Talviretki Ahvenanmaalle 1918».
- <sup>71</sup> KKO E. M. Karrakosken kokoelma: käsikirjoitus Uudenkaupungin suojeluskunnan vaiheista.



- <sup>72</sup> Ibid.
- <sup>73</sup> Ibid.
- <sup>74</sup> Ibid.
- <sup>75</sup> Tikka, Marko, Kenttöoikeudet. Välittömät rankaisutoimet Suomen sisällissodassa 1918. SKS Bibliotheca historica 90. Helsinki 2004, s. 62–66, 71–75.
- <sup>76</sup> Suomen sotasurmat 1914–1922 -tietokanta.
- <sup>77</sup> SKS Aalto, Juhon, Piirteitä Uudenkirkon T.I. suojeluskunnan alkuajoilta, s. 10–15. Kalannin seurakunnan arkiston (KSA) kuolleitten ja haudattujen luettelo 1918; Sankari-poikia, vapaussodassamme kaatuneiden alaikäisten muistoksi. Toim. Elsa Hästesko. Kolmas sarja. Hämeenlinna 1919, s. 231; Sampsu Laurilan, Kalanti, antamia tietoja 2004.
- <sup>78</sup> SKS Aalto, Juhon, Piirteitä Uudenkirkon T.I. suojeluskunnan alkuajoilta, s. 11–12. Ks. myös Boström, H. J., Sankarien muisto, Suomen itsenäisyyden ja vapauden puolesta henkensä antaneiden kansalaisten elämäkertoja. Helsinki 1927, s. 769 ja Marjanen 1928, s. 223–225, 325.
- <sup>79</sup> SKS Aalto, Juhon, Piirteitä Uudenkirkon T.I. suojeluskunnan alkuajoilta, s. 11–12.
- <sup>80</sup> Alifrosti, Kari, Vehmas, Jukka, Laitila 1900-luvulla. Jyväskylä 2002, s. 394. Ks. myös SArk Uudenkaupungin suojeluskunta/Turun pataljoona. Historian kirjoitusta varten kerättyjä ja lähetettyjä henkilötietoja, muistelmia ja päiväkirjoitteita 1918–1923. E. Walstedtin 9.8.1922 allekirjoittama selostus laitilalaisista Ahvenanmaan retkikunnassa.
- <sup>81</sup> Vakka-Suomi 27.4.1918 »Punaisen hirmuvallan uhreja»; Turun Sanomat 18.4.1918 »Kauhunpäivät Uudessakaupungissa ja sen ympäristössä». Uudenkaupungin yhteislyseo 1895–1920, muistojulkaisu koulun 25-vuotisjuhlaan. Uusikaupunki 1920, s. 14; Suomen sotasurmat 1914–1922 -tutkimuksen mukaan Kandelin ja Zenger surmattiin jo 13.2.1918, kun aikalaislehdissä kuolinpäiväksi on merkitty 14.2.1918.
- <sup>82</sup> Uudenkaupungin Sanomat 26.9.1918 »Kapinanaikaiset murhat kaupungissamme».
- <sup>83</sup> Uudenkaupungin Sanomat 26.9.1918 »Kapinanaikaiset murhat kaupungissamme».
- <sup>84</sup> SKS Aalto, Juhon, Piirteitä Uudenkirkon T.I. suojeluskunnan alkuajoilta, s. 12–13; Uudenkaupungin Sanomat 17.9.1918 »Kapinanaikaiset murhat Uudessakaupungissa», Uudenkaupungin Sanomat 26.9.1918 »Kapinanaikaiset murhat kaupungissamme»; Boström 1927, s. 794; Salminen, Pekka, Merikapteeni Toivosen elämä ja kuolema, meren ja veren pärskeitä Pyhämaassa. Forssa 2005, s. 91–103.
- <sup>85</sup> SArk Uudenkaupungin sk./Turun pataljoona. Karl Sonckin muistelmat Yrjö Koskelaiselle 14.8.1918.
- <sup>86</sup> Boström 1927, s. 137, 292, 295, 893; Romppainen 2005, s. 309.
- <sup>87</sup> Sosialisti 5.3.1918 »Uudestakaupungista. Uudessakaupungissa tapahtuneet väkivaltaisuuDET».
- <sup>88</sup> Tikka 2004, s. 71–75.
- <sup>89</sup> Sosialisti 15.2.1918 »Onko tov. Wanharanta kidutettu kuoliaaksi?».
- <sup>90</sup> Sosialisti 5.3.1918 »Lahtarien vankeina olleet Uusikaupunkilaiset saapuneet kotiinsa».
- <sup>91</sup> Sosialisti 16.2.1918 »Uudestakaupungista vangittu puoluetoveri Kumlingessa?»; Suomen sotasurmat 1914–1922 -tietokanta.
- <sup>92</sup> Sosialisti 5.3.1918 »Lahtarien vankeina olleet Uusikaupunkilaiset saapuneet kotiinsa».
- <sup>93</sup> Romppainen 2005, s. 98–106, 200; Uudenkaupungin yhteislyseo 1895–1920, muistojulkaisu koulun 25-vuotisjuhlaan. Uusikaupunki 1920, s. 13.
- <sup>94</sup> Romppainen 2005, s. 98–106, 191, 200–203; Valtioneuvoston Suomen sotasurmat 1914–1922 -tietokanta; TA Terroritilastot 25, Turun ja Porin lääni, Uusikaupunki n:o 99.
- <sup>95</sup> Marjanen 1928, s. 136–166; Romppainen 2005, s. 125–130.
- <sup>96</sup> Marjanen 1928, s. 292–293, 310–327; Romppainen 2005, s. 125–187.



## The Escape of the Uusikaupunki Civil Guard to the Åland Islands in 1918

### Summary

One of the most extraordinary military operations of the War of Independence was the escape of the Uusikaupunki Civil Guard to the Åland islands and through Sweden to Ostrobothnia. After the outbreak of the Red Revolution in January 1918 three areas supporting the Whites remained in southern Finland. These tied down Red troops and simultaneously gave the forces of the lawful government the time to assemble their own troops. Two of these White groups, the Kirkkonummi and Porvoo Civil Guards, were hardly successful and were forced to surrender and disperse. The third White unit existing in the Red area was the Uusikaupunki Civil Guard.

The Whites in Finland Proper (the south-west) were surrounded in the district around Uusikaupunki. They got out of a difficult situation by taking the local Red leaders to the archipelago as hostages. One of the biggest problems for the Civil Guard unit was a serious leadership conflict between Captain Johan Fabritius, who had been commissioned by General Mannerheim (the White commander-in-chief), and Colonel V. J. Forsell, who had promoted himself commander.

The Uusikaupunki Civil Guard was the only White unit left inside Red Finland which was able to transfer to the White side after the state of war had begun. Uusikaupunki was chosen as a base by the Whites principally for political and geographical reasons, because there was an

important telegraph link from the town to the west, and German ships bringing weapons were intended to unload their cargoes in the Uusikaupunki archipelago. However, the arms ships sailed straight to Ostrobothnia. The population of the district was also sympathetic to the Whites.

The unit assembled in Finland Proper was named the Uusikaupunki Civil Guard after its place of concentration although the majority of men who belonged to it came from the civil guards of the town of Turku and of the rural districts around the town. In a few days, according to various sources, around 400–800 men, including drivers, had assembled in Uusikaupunki. They were formed into four companies. The Civil Guard had three possibilities: to break through the front lines to the north, to withdraw to the archipelago, or to surrender to the Reds. Surrender was not even considered seriously because the rebels treated cruelly those fighting on the White side.

Captain Fabritius would have liked to march his troops via Rauma to Kankaapää. However, after a skirmish at Vehmaa, Colonel Forssell seized the command and the badly-armed Civil Guard set out to trek to the Åland islands. If the Red insurrection had broken out a few weeks earlier or later in the spring, the ice of the Archipelago Sea would not have carried the weight of the men and horses. At the end of January 1918 the temperature on Åland rose above zero, at which point the recently-formed solid ice changed into watery slush. The Civil Guard left Uusikaupunki on 7 February 1918 when, because of the frosty weather, a new firm ice had formed over the Archipelago Sea. While the men were walking on the ice, a violent snow storm broke out, which, together with Russian artillery fire and crevices in the ice, could have been fatal to the entire unit.

Six hostages were taken with this expedition to the Åland islands. They were to diminish the Reds' willingness to attack and to allow the Civil Guard to get safely away. The men forced to become human shields were Väinö Wanharanta, the editor of the Sosialisti newspaper, the tailors Kaarlo J. Valli and V. Paasikivi, the workers' clubhouse caretaker Kalle Palmu, the stoneworker Heikki Kalenius and the smith F. Nurmela. The prisoners belonged to the Uusikaupunki Workers' Association or had been supporting the Red Guard.

It is possible that the hostage-taking increased the fury of destruc-

tion inflicted by revengeful Reds after they captured the area around Uusikaupunki. If a person under interrogation had taken an active part in the Civil Guard or attempted to get through to the front in the north, he was most likely to fall victim to the Red Terror. From the Reds' point of view all those who had taken part in the Åland expedition or supported them were therefore dangerous counter-revolutionaries. The treatment of the White prisoners was dependent in part on their social status. The son of a crofter who had started out on the Åland expedition and then returned to the mainland could get away with only a fine. A Civil Guard prisoner who was a farmer or from a genteel background was in greater danger of death when the revolutionary courts handed down their sentences. Yrjö Tuomela and Onni Isotupa, the sons of farmers, who had returned before reaching Åland, received death sentences. In February 1918 the Reds killed at least nineteen Whites near Uusikaupunki. Only on 16 February did confirmation reach Uusikaupunki that the Red prisoners forced to go to Åland were still alive. The Uusikaupunki Civil Guard freed the Red prisoners on the Åland islands.

After the subjugation of the Red revolutionary government in May 1918, the Whites executed in Uusikaupunki the former hostage Väinö Wanharanta, the editor of the *Sosialisti* newspaper. Veera, the wife of the stoneworker Heikki Kalenius, was also shot. The firing squad was probably composed of Swedish-speaking islanders from other districts, who had not taken part in the expedition to the Åland islands. The Uusikaupunki Civil Guard forced their way through to Åland, from where the Swedish government transported 459 Whites by ship to Sweden and on by train to Tornio. As a unit called the Turku Frontline Battalion, the Civil Guard took part in the fighting of the War of Independence on the Satakunta front. It is estimated that 150 men were wounded or killed in this fighting.

Translation by J. E. O. Screen.

(s. 1966), kapteeni evp, sotatieteiden maisteri, toimii Riihimäen kaupungin kulttuuri- ja vapaa-aikajohtajana. Julkaisuja mm. *Riihimäen varuskunnan historia 1–3* (2001–2009), *Etulinjassa 50 vuotta. Etelä-Hämeen reserviläispiiri 1958–2008* (2008).

## Taistelu Riihimäestä 22.4.1918

Vapaussodan alkaessa noin 6500 asukkaan Riihimäki jäi punaisten haltuun joutuneen alueen keskelle. Etelä-Suomen tärkein rautatieristeyspaikkakunta oli aluksi kaukana selustassa ja pysyi punaisten hallussa taisteluitta huhtikuun lopulle saakka. Paikallinen punakaarti otti heti haltuunsa Riihimäen lennättimen, postin, puhelinkeskuksen ja rautatieaseman. Punakaartin muu toiminta Riihimäen seudulla koostui lähinnä kotitarkastuksista, elintarvikkeiden ja hevosten takavarikoimisista sekä ampuma- ja muista harjoituksista.

Keskeisen sijaintinsa vuoksi Riihimäelle sijoitettiin yksi punakaartin piiriesikunnista. Sen tehtävänä oli ylempää tulleiden määräysten toimeenpanon lisäksi koota, varustaa ja kouluttaa joukkoja rintamalle lähetettäväksi. Taajaman punakaartin päällikkö Efraim Kronqvist oli samalla piiriesikunnan ylipäällikkö ja Riihimäelle kootun punaisten strategisen reservin eli piirivarajoukkojen päällikkö.

Riihimäen punakaarti oli hyvin organisoitu vuoden 1918 alkuun mennessä. Se aloitti aseellisen toimintansa 26. tammikuuta miehittämällä Pietarin radan Mommilaan saakka. Operaatio liittyi punaisten asejunan suojaamissuunnitelman toteuttamiseen. Riihimäen työväen järjestyskaartin miehistöluettelon mukaan kaarti oli jaettu neljään komppaniaan, joista kukin edelleen neljään plutoonaan (joukkueeseen). Plutoonien vahvuus vaihteli 22:sta 46 mieheen kokonaisvahvuuden ollessa 516 miestä. Punakaartiin kuului myös 16 naisen sairasosasto, kahdeksan naisen keittiöosasto ja kolme juoksupoikaa (lähettiä). Lisäksi kaartissa oli ratsuväkiosasto eli ns. »lentävä osasto» tai »isku-

komppania». Riihimäkeläiset halusivat pysytellä suomalaisen päällystön alaisina: vain noin 40 vapaaehtoista liittyi Riihimäellä helmikuun 13. päivään mennessä eversti Mihail Svetšnikovin suunnittelemaan ja venäläisten johtamaan punaiseen rykmenttiin.

Neljästä komppaniasta piti muodostua pataljoona ja vastaavasti neljästä pataljoonasta rykmentti. Punakaartia sodankäyntivälineenä tutkineen Jussi T. Lappalaisen mukaan pataljoonatasolle saakka järjestely vastasi Suomen vanhan asevelvollisen sotaväen organisaatiota. Helmikuun 17. päivänä päivätyn raportin mukaan Riihimäen punakaartin kokonaisvahvuus oli 1000 miestä, joista 600 aseistettua. Tämä tarkoitti käytännössä vajaata rykmenttiä.<sup>1</sup>

Suojeluskunnan toiminta Riihimäellä oli loppunut kokonaan marraskuussa 1917 tapahtuneen ns. Mommilan kahakan jälkeen. Vaikka Riihimäen suojeluskunta oli käytännössä hajallaan, paikkakunnalle jäi joukko valkoisia, jotka yrittivät toimia aktiivisesti punaisia vastaan. Pisimmälle Riihimäen valkoisten vastarinta kehittyi tiedustelussa, jossa riihimäkeläisten toiminta oli varsin merkityksellistä koko sodankäynnin kannalta. Esimerkiksi Riihimäen lennätinpäällikön kirjoituspöydässä oli kuuntelulaite, jolla hän kykeni seuraamaan Helsingin ja Pietarin välillä käytyjä puhelinkeskusteluja.<sup>2</sup>

Aloite sotatoimissa siirtyi pian valkoisille. Nämä ryhtyivät maaliskuun puolessa välissä suurhyökkäykseen punaisten pohjoisen rintaman kulmakiven Tampereen valtaamiseksi. Hyökkäyksen ensimmäinen vaihe johti Tampereen saartamiseen ja toinen vaihe huhtikuun alussa kaupungin valtaamiseen. Riihimäeltä lähetettiin viimeiset irrotettavissa olleet reservit rintamalle maaliskuun 16. päivänä. Taajamaan jäi rautatiekomppania, jolla oli käytössä myös panssarijuna, 50 miehen vahvuinen ratsuväkiosasto ja tykki- sekä kuularuiskuosastot.

Jo maaliskuun 23. päivästä lähtien punaisten ylijohhto oli Tampereen ja varsinkin Lempäälän uhkaavan tilanteen vuoksi alkanut valmistautua vetäytymiseen Länsi-Suomesta. Puolustus oli tarkoitus järjestää uudelleen Toijala–Riihimäki–Helsinki-linjalle punaisten neuvonantajan ja 106. Divisioonan komentajan, venäläisen eversti Mihail Svetšnikovin suunnitelman mukaisesti. Länsi-Suomesta rautateitse tulleet joukot olisi keskitetty ensin Riihimäelle ja siirretty sitten suojaamaan päärataa ja Helsinkiä.<sup>3</sup>

Punaisten yleistilanne huononi entisestään saksalaisten apuretki-



Saksalaisten lentotiedustelukuva Riihimäestä 22.4.1918 klo 11.20. Kuvakulma on pohjoisesta etelään. Kasarmialueen eteläosa erottuu kuvan vasemmassa alakulmassa ja asema keskellä ylhäällä. (Sotamuseo)

A German reconnaissance photo taken from north to south over Riihimäki at 11.20 a.m. on April 22<sup>nd</sup>, 1918. The southern edge of the garrison area is visible in the bottom left-hand corner with the train station top center. (Military Museum)

kunnan tulon myötä. Kenraalimajuri Rüdiger von der Goltzin komentama Itämeren divisioona nousi maihin Hangossa 3. huhtikuuta. Maihinnousuoperaatio sujui häiriöttä, sillä punaisten huomio oli kiinnittynyt Lempäälän tilanteen vakiinnuttamiseen. Saksalaisen Itämeren divisioonan kokonaisvahvuus oli noin 9500 miestä, 18 kenttätykkiä, 10 miinanheitintä ja 165 konekivääriä. Divisioonan miesmäärä oli suu-

rempi kuin punaisten oli siihen mennessä onnistunut keskittää mihinkään yksittäiseen taisteluun. Lisäksi sen kalusto sekä erityisesti koulutus ja taistelukokemus olivat ylivoimaisia punaisiin verrattuna. Divisioona, jonka ensimmäiseksi strategiseksi tavoitteeksi asetettiin suomalaisten pyynnöstä Helsingin valtaus, eteni viikossa läntisen Uudenmaan läpi kohdaten vain heikkoa punaisten vastarintaa. Alun perin saksalaisten tarkoituksena oli edetä maihinnousun jälkeen suoraan Riihimäelle ja katkaista punaisten yhteydet itään.

Saksalaisten ensimmäiset operaatiosuunnitelmat osoittivat Riihimäen varuskunnan perustamiseen johtaneet venäläisten uhkakuvat oikeiksi. Venäjän näkökulmasta tarkasteltuna Pietarin radan suojaaminen 1910-luvulla rakennetuilla uusilla varuskunnilla oli ollut strategisesti oikea ratkaisu. Tästä huolimatta saksalaisten maihinnousu tuli punaisille täydellisenä yllätyksenä. Etelä-Suomen tärkeimmän rautatieristeyksen valtaaminen ja Helsingin eristäminen olisivat saattaneet entestään nopeuttaa sodan päättymistä.<sup>4</sup>

Kun Itämeren divisioona oli vallannut Helsingin ja järjestänyt joukkonsa uudelleen, sen pääosat suunnattiin seuraavaksi kohti Riihimäkeä. Saksalaisten tarkoituksena oli risteusaseman valtauksella estää punaisten Länsi-Suomessa ja Hämeessä olleiden joukkojen vetäytyminen itään kohti Viipuria ja Pietaria. Divisioonasta muodostettiin prikaatin vahvuinen taisteluosasto, joka lähti liikkeelle Helsingin pitäjän kirkon seudulta pohjoiseen perjantaina 19. huhtikuuta. Neljään eri joukkoon alkuvaiheessa jaettua taisteluosastoa komensi 95. Reservijalkaväkiprikaatin komentaja, kenraalimajuri Eugen Wolf.

Hämeenlinnan tien suunnassa pohjoiseen hyökkäsi majuri von Brandensteinin komentama kärkijoukko, johon kuului 3. Kaartin Ulaanirykmentti vahvennuksinaan vuoristokonekivääriosasto, tykistöpatteri, ratsuväkijoukkue ja pioneereja. Vasemmassa sivustassa hyökkäsi luutnantti Wedden 4. Komppania vahvennettuna vuoristokonekivääriosastolla. Osasto eteni Klaukkalan ja Nurmijärven kautta Hyvinkään suuntaan. Oikean sivustan suojasi luutnantti Lassenin 11. Polkupyöräkomppania, jonka käytössä oli panssarijuna. Komppania eteni pääradan suunnassa.

Majuri von Redernin komentamaan pääjoukkoon, joka marssi kärkijoukon perässä, kuului 3. Reservijääkäripataljoona, Saksilainen Karabinieerirykmentti, kaksi vuoristotykistöpatteria, raskas tykistöpatteri,



pioneereja, osa kenttäsairaalaa ja kevyt kipinälennätinasema (radioase-  
ma). Molemmat ratsuväkirykmentit taistelivat jalan. Kenraalimajuri  
Wolfin osaston taisteluvahvuus oli noin 3000 miestä, 13 kenttätykkiä  
(10 x 75 VK/L14, 3 x 150 H/02), kuusi miinanheitintä ja 80–90 koneki-  
vääriä.<sup>5</sup>

Huhtikuun 19. päivän kuluessa saksalaiset valtasivat paikoin varsin  
kiivaiden taisteluiden jälkeen Klaukkalan, Tuusulan, Hyrylän ja Kera-  
van. Punaisten tilanne Hyvinkäällä kiristyi seuraavana päivänä, jolloin  
Rajamäki tyhjensi Klaukkalan–Nurmijärven suunnasta hyökänneen  
luutnantti Wedden osaston vaikutuksesta. Pääradan suunnassa edennyt  
luutnantti Lassenin osasto, jota oli vielä vahvennettu pääjoukosta Kara-  
binieerirykmentin 4. Eskadroonalla, joutui jättämään panssarijunansa  
Jokelaan, jonka rautatiesillan punaiset olivat räjäyttäneet. Osasto py-  
sähtyi yöksi Palopuron aseman luo. Majuri von Brandensteinin kärki-  
joukko eteni Noppoon ja Virmolaan (nyk. Herusen taajamaan) ja jou-  
tui koko yön jatkuneeseen tulitaisteluun Vantaanjoelle Hyvinkään puo-  
lustajia vastaan. Saksalaisten pääjoukko majoittui Suomiehensuon län-  
sipuolelle reserviksi.

Varhain sunnuntaiaamuna 21. huhtikuuta saksalaiset aloittivat  
hyökkäyksen Hyvinkään valtaamiseksi. Tehokkaan kahdeksan tykin tu-  
livalmistelun ja kahden koukkausoperaation vuoksi puolustus murtui  
jo aamupäivällä. Hyvinkään punaisia ryhdyttiin nopeasti evakuoimaan  
niin rautateitse kuin maanteitse Riihimäelle. Iltapäivällä koko kylä oli  
saksalaisten hallussa. Samoihin aikoihin saksalaisten lentotiedustelu  
havaitsi Riihimäen asemalta pari kilometriä lounaaseen hyvin rakenne-  
tut jalkaväen taisteluasemat, jotka oli varustettu mm. konekiväärein.  
Koko päivän kestäneiden taisteluiden vuoksi saksalaiset päättivät ma-  
joittaa pääosan joukoistaan yöksi Hyvinkään asemanseudun taloihin.<sup>6</sup>

Taisteluosasto Wolfin tiedusteluluonteinen eteneminen kohti Riihi-  
mäkeä jatkui vielä samana päivänä. Vasemman sivustan suojana ollut 3.  
Kaartin Ulaanirykmentin 1. Eskadroona ja 228. Vuoristokonekivääri-  
osasto siirrettiin Hyvinkäälle. Ratsumestari von Jagowin komentama 1.  
Eskadroona vahvennettiin yhdellä konekiväärijoukkueella, yhdellä mii-  
nanheittäjällä sekä yhdellä 7. Patterin tykillä ja lähetettiin alkuillasta  
etenemään kohti Herajokea. Tämä kokoonpano oli osoittautunut erin-  
omaiseksi Suomen peitteisessä maastossa aikaisempina päivinä. Kärki-  
joukko saapui punaisten tyhjentämään Herajoen kylään noin kello



22.00, mutta punaiset eivät olleet vetäytyneet kauas. Saksalaisten tiedustelupartiot joutuivat yöllä tulitaisteluun Riihimäen puolustajia vastaan. Partiot havaitsivat Riihimäelle johtavan tien molemmin puolin punaisten vahvasti miehitetyt taisteluasemat.

Palopurosta Ridasjärven kautta Hyvinkäälle koukannut ratsumestari von Ehrenkrookin 4. Eskadroona jatkoi myös illansuussa etenemistä pohjoiseen pääradan suunnassa. Riihimäeltä saapuneen punaisten panssarijunan kanssa syntyneen lyhyen taistelun jälkeen 4. Eskadroona pysähtyi yöksi Kerkkolaan (nyk. Monniin), jonne saapui myös luutnantti Lassenin 11. Polkupyöräkomppania. Lisäksi kenraalimajuri Wolf irrotti Hyvinkään valtauksen jälkeen pääjoukosta majuri von Redernin komentaman Saksilaisen Karabinieerirykmentin, joka lähti alkuillasta etenemään vanhaa Hämeentietä pitkin Erkylää ja Hikiää kohti.<sup>7</sup>

Noin kello 23.00 puoli kilometriä Erkylän kartanosta kaakkoon olevassa tienristeyksessä saksalaiset joutuivat punaisten ylläkköön. Punaisten noin komppanian vahvuisen osaston asemat sulkivat sekä Hikiälle että kartanoon ja Riihimäelle johtavat tiet. Kiivaan tulitaistelun jälkeen saksalaiset pakottivat vastassa olleet punaiset vetäytymään. Saksalaiset



Ammusvaunun räjähdysen tuhoja Riihimäen ratapihalla. (Riihimäen kaupungin-museo)

Havoc created by an exploding munitions car in the marshalling yard in Riihimäki. (Riihimäki Town Museum)

menettivät taistelussa viisi ja punaiset kuusi miestä kaatuneina. Yksi punaisten kaatuneista löytyi vasta myöhemmin kesällä muutaman sadan metrin päästä taistelupaikalta, minne hän oli pahoin haavoittuneena raahautunut.

Tilanteen rauhoituttua majuri von Redern lähetti pioneerijoukkueella vahvennetun ratsumestari von dem Busche-Streithorstin 3. Eskadroonan jatkamaan Hikiän suuntaan tehtävään katkaista Lahteen menevä rata. Näin olisi estetty punaisten vetäytyminen rautateitse Riihimäeltä itään. Aamuyöllä 22. huhtikuuta saksalaisten partiot pääsivät radalle, jonka räjäytys ei kuitenkaan onnistunut, sillä kaksi raidetta viidestä jäi yhä ehjäksi punaisten käyttöön. Muu rykmentti leiriytyi yöksi Erkylän kartanon alueelle. Seuraavana päivänä osa saksalaisista majoitettiin muutamaksi päiväksi kartanon rakennuksiin, Omaan Kotiin ja Erkylän koululle.<sup>8</sup>

Huhtikuun 22. päivän aamuna saksalaiset olivat valmiina hyökkäämään Riihimäelle noin pataljoonan vahvuisella taisteluosastolla kolmesta suunnasta: ratsumestari von Jagowin vahvennettu eskadroona Herajoelta, ratsumestari von Ehrenkrookin osasto (4. Eskadroona ja 11. Polkupyöräkomppania) Monnista sekä majuri von Redernin vajaa rykmentti Erkylästä. Vastoin punaisten ylijohdon suunnitelmia varsinaista sitkeää puolustusta Riihimäellä ei ilmeisesti aiottukaan. Henkilöstöä ja materiaalia alettiin jo yöllä siirtää kohti Lahtea.

Riihimäelle oli edellisen päivän aikana tullut runsaasti pakolaisia ja kaartilaisia. Vallitsevasta tilanteesta ja epäjärjestyksestä huolimatta punaisten pääpuolustusasema Hirsimäen–Patastenmäen linjalla oli vahvasti miehitetty. Tuliasemia oli rakennettu mm. Mattilanmäessä, Hirsimäessä, Piikinmäessä ja Patastenmäessä. Riihimäen punaisten tarkkaa vahvuutta ei ole ollut mahdollista selvittää, mutta joissakin lähteissä mainittu 10 000–13 000 miestä on ehdottomasti liian suuri. Myös puolet pienemmäksi arvioitu lukumäärä vaikuttaa liian suurelta.<sup>9</sup>

Herajoella olevat saksalaiset havaitsivat paljon liikettä ratapihalla noin kello 7 aamulla. Ratapiha oli täynnä tavaraa, pakoon yrittäviä siivilejää ja punakaartilaisia. Luutnantti Kachlerin 75 mm:n vuorikanuuna (75 VK/L14), jonka maksimikantama oli 5,4 kilometriä, siirrettiin tuliasemaan harjulle. Saksalaisten tarkoituksena oli pelkästään häiritä punaisten toimintaa ratapihalla. Ensimmäinen laukaus meni ratapihan yli Patastenmäen kallioille ja toinen räjähti Jokikylässä. Kolmas ammus

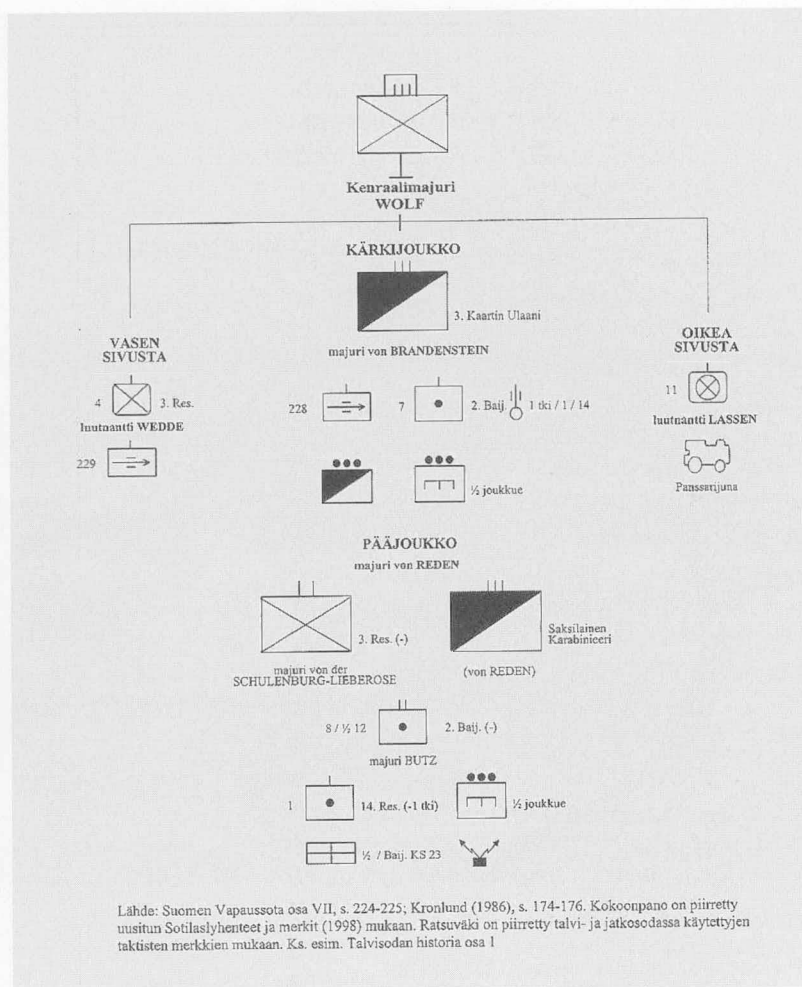
noin kello 7.30 osui räjähdysaineilla lastattuun junanvaunuun Erkylään vievän tien tasoristeyksen lähellä (nyk. Patastenmäen sillan vieressä). Valtava räjähdys aiheutti sanoin kuvaamattoman hävityksen ja sekasorron ratapihalla sekä taajamassa.

Saksalaisten hyökkäys heti räjähdysten jälkeen Herajoen ja pääradan suunnasta olisi varmasti johtanut Riihimäen nopeaan valtaamiseen, mutta siihen ei ollut varauduttu. Punaisten taistelutahto oli täysin lamaannuksissa, ja esimerkiksi pääpuolustuslinja Patastenmäessä oli jonkin aikaa kokonaan ilman miehitystä. Saksalaisten eteneminen jatkui varovasti: aamulla Herajoelle osastonsa kanssa saapunut majuri von Brandenstein lähetti Ulaanirykmentin 2. ja 4. Eskadroonan vahvennetuna 228. Vuoristokonekivääriosaston kahdella joukkueella koukkaamaan lännestä Riutan kautta. Kun hieman puolenpäivän jälkeen Herajoelle palanneet 1. Eskadroonan tiedustelupartiot ilmoittivat punaisten jättäneen Hirsimäen asemat, Herajoen suunnasta käynnistetty hyökkäys ei kohdannut vastarintaa lainkaan, ja osasto pääsi helposti taajamaan.

Kiivain taistelu käytiin Patastenmäen hallinnasta. Monnista aikaisin aamulla etenemistä jatkanut ratsumestari von Ehrenkrookin johdossa ollut osasto kohtasi punaisten partiot noin kaksi kilometriä Riihimäen eteläpuolella Korttionmäessä ja pysähtyi tulitaisteluun Uhkolansuon eteläpuolelle. Uhkolansuon ylitys oli vaikea tehtävä, sillä saksalaiset hyökkäsivät lähes avomaastossa. Punaisilla oli Patastenmäessä hyvät tulinemat, joista he ampuivat mm. tykillä suoralla suuntauksella. Tappioistaan huolimatta saksalaiset olivat kello 11.00 mennessä päässeet noin 800 metrin päähän rautatieasemasta.

Samaan aikaan majuri von Redernin pääjoukko oli edennyt 2,5 kilometrin päähän Riihimäestä ja aloitti hyökkäyksen idästä Erkylän tien suunnassa kello 11.45. Kun punaisia painostettiin nyt sekä idästä että lännestä, saksalaiset valtasivat Patastenmäen ja rautatieaseman. Aseman valtauksessa kunnostautui erityisesti Herajoelta hyökännyt ratsumestari zu Solmsin komentama 5. Eskadroona. Saksalaisten lähestyessä rautatieasemaa punaisten rivit hajosivat, ja viimeiset pakoon päässeet kolme junaa lähtivät kohti Lahtea. Noin kello 15 koko taajama oli saksalaisten hallussa.<sup>10</sup>

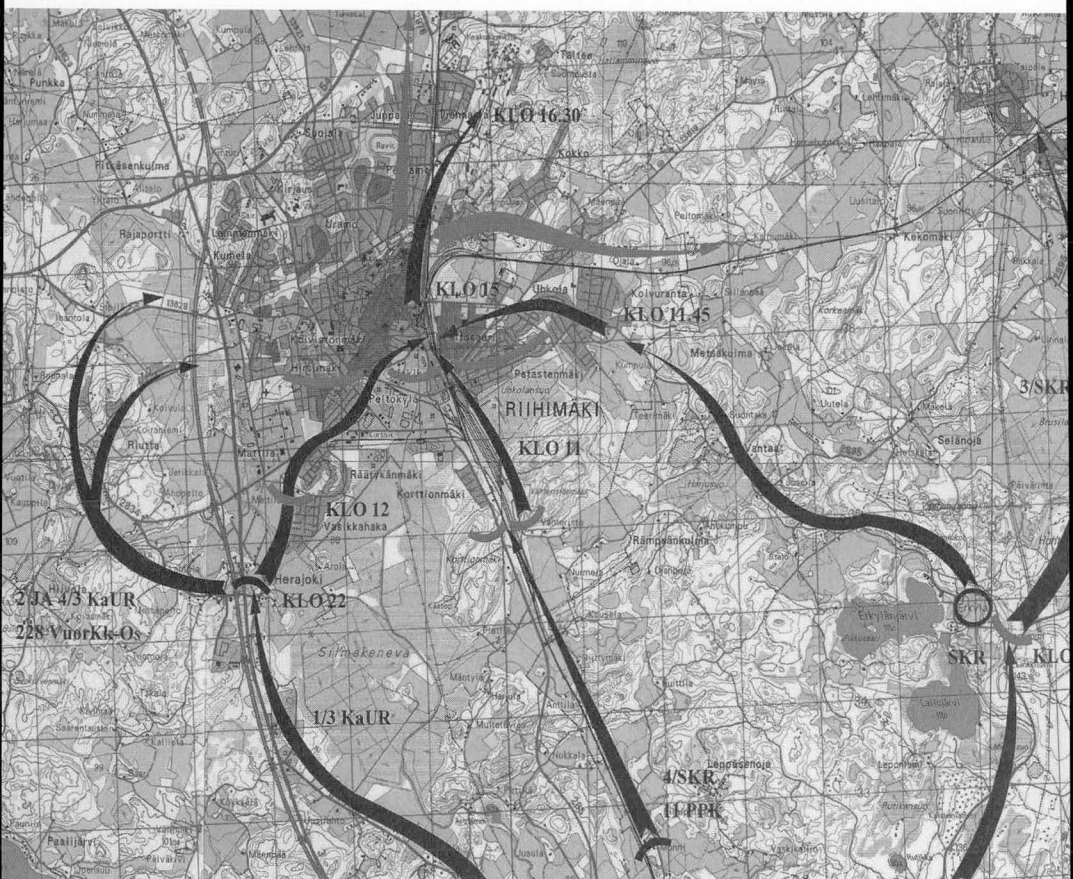
Näin kuvaili von Ehrenkrookin osaston hyökkäystä vuonna 1936 majuri Niilo Kesämaa, joka osallistui saksalaisten joukoissa Etelä-Suomen valtauksen:



Riihimäelle hyökänneen taisteluosasto Wolfin kokoonpano.

The organization of Detachment Wolf, which conducted the attack on Riihimäki.

»Klo 3,30 jatkoimme marssia rataa pitkin Arolammin pysäkillä. Täällä lepäilimme ja odottelimme nähtävästi toisten saksalaisten osastojen kokoontumista Riihimäen läheisyyteen, sillä vasta klo 9,00 jatkoimme marssia.



Riihimäen taistelu 22.4.1918.

The battle of Riihimäki on April 22<sup>nd</sup>, 1918.

Riihimäen kyläaukean reunassa, ns. Sammaltehtaan suon laidassa ryhmityttiin hyökkäystä varten. Komppania hyökkäsi muistaakseni niin, että yksi joukkue eteni radan itäpuolella, yksi sen länsipuolella, loppujen jäädessä komppanian päällikön johdossa reserviin metsän reunaan, suon laidan. Joukkue, johon kuuluiin ja jota johti offizierstellvertreter Zilgit, hyökkäsi radan itäpuolitse, Sammaltehtaan suon kautta.

Heti kun metsästä pääsimme avonaiselle suolle, saimme vastaan aivan hirmuisen konekivääri- ja kivääritulen, joka oli lähtöisin suon toisella puolella olevasta punaisten miehittämästä mäestä ja taloryhmästä. Kun joukkue tulesta huolimatta kuitenkin hiljalleen, yksityisyöksyjä tehden, eteni, alettiin meitä ampua tykillä, suoralla suuntauksella, samasta mäestä. Pahimman tulen aikana olimme suolla juuri sellaisessa paikassa, josta oli otettu turpeita ja multaa, joten siinä oli jonkunlainen syvennys, jonka suojaan suurin osa joukkueestamme oli päässyt. Pian saivat punaiset tekemistä myös muilla suunnilla, sillä rakeista päättäen hyökkäsivät saksalaiset Riihimäkeä vastaan useamalta suunnalta, joten tuli meitä kohtaan heikkeni.

Päästyämme noin keskipaikkeille suota jäimme makaamaan asemiin, joista klo 17,00 etenimme Riihimäen asemalle. Taistelussa kaatui joukkueemme johtaja, upseerinsijainen Zilgit. Ollessani ketjussa lähellä häntä näin, kuinka hän nousi polvilleen ja alkoi kiikarillaan katsella vastapäistä mäkeä, samassa osui vihollisen kuula häneen ja hän kaatui kuolleen maahan. Taistelussa haavoittui komppaniasta 10 jääkäriä.»<sup>11</sup>

Pääradan suunnassa hyökännyt osasto kärsi suurimmat ja saksalais-ten ainoat tappiot Riihimäen valtauksessa, yhteensä viisi kaatunutta ja 11 haavoittunutta. Punaisten tappiot on minimissään ilmoitettu muutamaksi kymmeneksi kaatuneeksi, mutta huomattavasti suurempia arvioitakin on esitetty. Punaisten tappiot lienevät olleen 60–100 kaatunutta.<sup>12</sup>

Ratsumestari von Jagowin 1. Eskadroona 3. Kaartin Ulaanirykmentistä otti lyhyen tulitaistelun jälkeen Riihimäen kasarmialueen haltuunsa kello 16.30 ja vapautti satakunta vankia. Samalla saksalaiset löysivät kasarmista numero 18 useita haavoittuneita ja yhdeksän kuollutta siviiliä. Aamulla tapahtuneen punaisten joukkomurhan uhrin olivat kaikki Riihimäelle vangittuina tuotuja vieraspaikkakuntalaisia, joita oli ollut yhteensä noin 350 pääasiallisesti Urjalasta, Akaasta, Kylmäkoskelta ja Vesilahdelta.<sup>13</sup>

Kello 18.30 lähetettiin sanoma Etelä-Suomen tärkeimmän rautatie-risteyksen valtauksessa Itämeren divisioonan esikuntaan Helsinkiin. Saksalaiset saivat suuren sotasaaliin Riihimäeltä: 9080 kivääriä, 25 900 kranaattia, noin 1000 laatikkoa ampumatarvikkeita, neljä konekivääriä, kahdeksan kenttätykkiä, kaksi miinanheittäjää, 262 laatikollista käsi-kranaatteja sekä muuta materiaalia.<sup>14</sup>

Itämeren divisioonan komentaja von der Goltz määräsi Wolfin pyynnöstä taisteluosaston pysähtymään joukkojen järjestelyjä varten Riihimäelle ja antoi sille tehtäväksi puhdistaa paikkakunta punaisista. Wolf perusti komentopaikkansa apteekkari Wolter Simbergin taloon ns. Apteekinmäelle. Kenraalimajuri von der Goltz esikuntineen vieraili 23. huhtikuuta esikuntajunalla Riihimäellä tutustumassa tilanteeseen. Mannerheimin esityksestä saksalaisten hyökkäystä valmistauduttiin jatkamaan Hämeenlinnan suuntaan. Wolfin taisteluosaston pääosat lähtivät liikkeelle kohti pohjoista 25. huhtikuuta. Riihimäelle jätettiin noin kolmen komppanian vahvuinen varmistusosasto.

Riihimäen saksalaisen varuskunnan päälliköksi nimitettiin 14. Jääkäripataljoonan komentaja, majuri Schenck zu Schweinsberg ja komendantiksi 229. Vuoristokonekivääriosaston johtaja, luutnantti Paulsen. Saksalaisten komendantintoimisto sijaitsi ns. Toiviaisen talossa (nyk. Hämeenkatu 58). Huhtikuun 26. päivänä siihen liittyi muutamaksi päiväksi 14. Jääkäripataljoonan 1. Komppania vahvennettuna yhdellä pioneerijoukkueella kapteeni Schweinfurthin johdolla. Osasto oli ollut panssarijunan miehistönä puhdistamassa Hyvinkään ja Karjaan välistä rataosuutta punaisista.

Saksalaiset perustivat lyhytaikaisen varuskuntansa Riihimäelle sen keskeisen sijainnin vuoksi. Etelä-Suomen taistelujen loppuvaiheessa joukkojen siirrot tapahtuivat pääsääntöisesti Riihimäen kautta. Myös divisioonan esikunnan operatiiviset osat siirtyivät Helsingistä Riihimäelle taistelujen loppuvaiheen ajaksi, koska joukkojen johtaminen Riihimäeltä oli helpompaa kuin Helsingistä.

Huhtikuun 29. päivästä alkaen Riihimäen varuskunta- ja varmistusjoukoiksi jäivät Paulsenin komennossa 229. Vuoristokonekivääriosasto ja Helsingistä siirretyt kuusi laivatykkiä, joista yksi sijoitettiin tuliasemaan Allinnanmäelle torjumaan punaisten idästä mahdollisesti hyökkääviä panssarijunia. Saksalaiset olivat pääosin majoittuneena Rautatien kansakoululle, koska kasarmialueelle perustettiin sotavankileiri. Saksalaisilla oli parivartiot kylällä, ja he osallistuivat myös sotavankileirin vartiointiin. Upseerinsijainen Hans F. Sachs toimi suojeluskunnan sotilaskouluttajana. Viimeiset saksalaisjoukot poistuivat Riihimäeltä kesäkuun alussa, jolloin ne siirrettiin Kouvolaan.<sup>15</sup>

Riihimäen vapautuksen kannalta ratkaisevaksi muodostui todellisuudessa taistelu Hyvinkästä, sillä sen menetettyään punaiset aloittivat



heti vetäytymisen myös Riihimäeltä. Toisaalta tämä saattoi olla Riihimäen pelastus, sillä ensimmäisen maailmansodan kulutustaisteluihin tottuneet saksalaiset olisivat todennäköisesti tuhonneet punaisten asemat tykistöllään tarvittaessa talo talolta. Saksalaisethan alistivat pääosan Itämeren divisioonan tykistöstä Riihimäkeä kohti hyökänneelle taisteluosastolle.

Taktisesti tarkasteltuna punaisten puolustus Riihimäellä oli järjestetty oikein: vastaanottoesäkkeet oli sijoitettu kaikkien pääurien suuntaan ja pääpuolustuslinja rakennettu taajamaa hallitseviin maastonkohtiin. Tästä huolimatta punaiset luopuivat Riihimäestä yllättävän helposti, mutta eivät kuitenkaan ilman taistelua. Tiedustelutietojen perusteella saksalaiset olivat varautuneet hyvin järjestettyyn ja vahvaan puolustukseen, sillä päävoimien hyökkäys suunnattiin Riihimäen puolustajien kumpaankin sivustaan. Vaikka Riihimäki ei kuulu vapausso-  
dan merkittävimpiin taistelupaikkoihin, Riihimäen valtaus 22. huhtikuuta 1918 katkaisi lopullisesti Länsi-Suomesta pakenevien punaisten rautatieyhteydet itään.

## Lähdeviitteet

- <sup>1</sup> Artikkelin on julkaistu kokonaisuudessaan teoksessa Lehtoväre, Jari: Riihimäen varuskunnan historia, osa 1, 1909–1939. Tapiola, s. 128–131; Lappalainen 1, s. 135–142 ja 176; Hoffrén, Jouko – Penttilä, Kalevi: Riihimäen historia I. Riihimäen kaupunki, Hämeenlinna 1979, s. 657–659 ja 669–670.
- <sup>2</sup> Odelma, Tapio: Riihimäen suojeluskunnan 20-vuotiskertomus. Julkaisematon historiikki. Riihimäki 1938, s. 20–23; Hoffrén–Penttilä, s. 671–672; Salminen, Timo: Sua suojelemme... Suojeluskunta- ja lottatyö Riihimäellä ja Launosissa 1917–1944. Riihimäen-Launosten suojeluskuntien perinnetoimikunta, Hämeenlinna 1999, s. 42–43; Tapiola, Hannu: Riihimäen työväenyhdistys 1903–1963. Riihimäen työväenyhdistys, Hämeenlinna 1966, s. 120.
- <sup>3</sup> Esim. Suomen Puolustuslaitos 1918–1939. Puolustusvoimien rauhan ajan historia. Sotatieteen laitoksen julkaisuja XXIV, toim. Jarl Kronlund, WSOY, Porvoo 1988, s. 64; Svetsnikov, Mihail: Vallankumous ja kansalaissota Suomessa 1917–1918, Otava, 1925, s. 154–155; Vrt. Lappalainen, Jussi T.: Punakaartin sota 2. Punaisen Suomen historia 1918, Valtion painatuskeskus, Helsinki 1981, s. 174.
- <sup>4</sup> Arimo, Reino: Saksalaisten sotilaallinen toiminta Suomessa 1918. Pohjois-Suomen Historiallinen Yhdistys, Rovaniemi 1991, s. 14–16; Vrt. esim. Hannula, J. O.: Suomen vapaussodan historia. Porvoo 1934, s. 255; Lappalainen 2, s. 171, 175–177; Aunesluoma, Juhana – Häikiö, Martti: Suomen vapaussota 1918, kartasto ja tutkimusopas. WSOY, Porvoo 1995, s. 100; Hannula, s. 259.
- <sup>5</sup> Suomen Vapaussota VII. Saksan joukkojen toiminta Etelä-Suomessa. Toim. Donner, Kai – Svedlin, Th. – Nurmio, Heikki. K. J. Gummerus Oy, Jyväskylä 1922, s. 224–225 sekä Liitteet 4 ja 5; Paulaharju, Jyri: Suomen kenttätykistön historia, I osa. Suomen kenttätykistön säätiö, Joensuu 1989, s. 202–203 ja 216; ks. myös Kronlund, Jarl: Hyvinkää itsenäisyssodassa 1918, Tiede ja Ase 44/1986. Suomen Sotatieteellinen Seura, Joensuu

1986, s. 174 ja 176. Aikaisemmin joukosta käytetty vahvennettu tai vahvistettu 95. Reservijalkaväkiprikaati on harhaanjohtava, koska kyseisestä prikaatista operaatioon osallistui vain 3. Reservijääkäripataljoona ja 11. Polkupyöräkomppania. Nämä merkitsivät alle kolmasosaa koko joukon vahvuudesta. Taisteluosasto (esimerkiksi pataljoona + tykistöpatteristo) on tiettyä tehtävää tai operaatiota varten muodostettu kokoonpano – kuten tässä tapauksessa.

<sup>6</sup> Kronlund 1986, s. 177–181; Suomen Vapaussota VII, s. 227–229 ja 305; Aunesluoma-Häikiö, s. 106–107.

<sup>7</sup> Suomen vapaussota vuonna 1918 VI. Suomen Vapaussodan historian komitea. Kustannusosakeyhtiö Otava, Helsinki 1925, s. 111; Suomen Vapaussota VII, s. 231–232.

<sup>8</sup> Suomen Vapaussota VII, s. 232; vrt. Toivola, Lasse, Auroin, miekoin, mietteihin: kertomus suojeluskunnan ja lottien toiminnasta Hausjärvellä 1917–1944 (1997), s. 24–26, 29.

<sup>9</sup> Suomen Vapaussota VII, s. 233; Riihimäen Sanomat 8/8.5.1918, 11/22.5.1918 ja 45/21.4.1918; Odelma, s. 25; Lappalainen 2, s. 229. Vrt. myös Tapiola, s. 140 ja Hoffrén-Penttilä, s. 678.

<sup>10</sup> Suomen Vapaussota VII, s. 233–234; Odelma, s. 26. Vrt. Riihimäen Sanomat 8/8.5.1918 ja 45/21.4.1938. Paulaharju 1989, s. 392: Kenttätukikalusto vv. 1918–1939 (Liite 6).

<sup>11</sup> KA Sörnäisten toimipiste, Pikkukokoelmat: majuri Kesämaan kertomus. Julkaistu myös: Suomen historian dokumentteja, s. 504–505. Niilo Kesämaa kuului niihin suomalaisiin, jotka vapaussodan alkuvaiheessa olivat paenneet Uudeltamaalta ensin Viroon ja kuljetettu sieltä Danzigiin. He saapuivat saksalaisten mukana takaisin Suomeen ja osallistuivat Etelä-Suomen valtaukseseen.

<sup>12</sup> Suomen Vapaussota VII, s. 234; Tapiola, s. 141; Odelma, s. 27; Riihimäen Sanomat 11/22.5.1918.

<sup>13</sup> Suomen Vapaussota VII, s. 234; Hausjärven SrkA, Hausjärven seurakunnan ulkoseurakuntalaisten kuolleitten luettelo ilmoittaa ammuttujen lukumääräksi myös yhdeksän; Riihimäen Sanomat 8/8.5.1918.

<sup>14</sup> Odelma, s. 27–29; Lappalainen 1, s. 165 ja Lappalainen 2, s. 196.

<sup>15</sup> Arimo, s. 71–72 ja 93–94; Upton, Anthony F.: Vallankumous Suomessa 1917–1918 II. Kirjayhtymä, Jyväskylä 1981, s. 419: Uptonin mukaan von der Goltz »sai käskyn edetä Hämeenlinnaan». Suomen Vapaussota VII, s. 245, 274; Odelma, s. 27; Hoffrén-Penttilä, s. 683; Salminen, s. 47.

## The Battle of Riihimäki

### Summary

The War of Liberation of Finland in 1918 was fought in the midst of World War I, when trains were the only effective means of massing and supplying troops. Consequently, in order to wage a war with success, one had to control railroads. The War of Liberation was characteristically a railroad war since the most intense fighting took place along the railroad lines. This article looks at the battle of Riihimäki on April 22<sup>nd</sup>, 1918.

With the opening to traffic of the Helsinki to Petrograd mainline in 1870, Riihimäki evolved into the primary railroad junction in Southern Finland, and in 1909, the Russians established a garrison there in order to protect this important link on the Petrograd railroad. When the War of Liberation started, Riihimäki and its population of approximately 6,500 were initially far behind the front lines and the Reds held the town without any fighting until late April. One of the district headquarters of the Red Guards was set up in Riihimäki owing to its central location.

The German Baltic Sea Division under the command of Major General Rüdiger von der Goltz landed in Hanko on April 3<sup>rd</sup> unhindered by the Reds, who were occupied with the battle of Tampere. The plan was that the division should advance direct to Riihimäki after shutting off and cut the Reds' lines of communication towards the east. However, the Finns requested that the reoccupation of Helsinki should be the primary strategic objective of the Germans. They accordingly advanced through the western Uusimaa province in one week, meeting only spo-

radic resistance, and took Helsinki after a brief battle on April 13<sup>th</sup>.

Once the Baltic Sea Division had reorganized, its main body started a push towards Riihimäki with the objective of taking the railroad junction in order to prevent the withdrawal of Red troops from Western Finland and the Häme province to the east in the direction of Viipuri and Petrograd. A brigade-level battle unit was detached from the division; this unit, designated Detachment Wolf after its commander Major General Eugen Wolf, attacked on April 19<sup>th</sup>.

In the morning of April 22<sup>nd</sup> the Germans were ready to mount a three-pronged attack on Riihimäki. Reconnaissance indicated that the Germans should be prepared for a well-organized and strong defense, and therefore they directed their main body against the flanks of the Reds. Yet, contrary to the plans of the Red high command, it became apparent that the field commanders had not intended to engage in a major defensive battle in Riihimäki, and the movement of troops and material towards Lahti started during the night. It is surprising how easily the Reds gave up Riihimäki, even though some fighting took place. By the afternoon, the entire town was under German control.

Wolf asked that his detachment could halt in Riihimäki for reorganization. Von der Goltz concurred and tasked Wolf with clearing the place of Reds. Von der Goltz and his orders group arrived in Riihimäki on board of a staff train to inspect the situation on April 23<sup>rd</sup>. The main body of Detachment Wolf resumed movement towards the north on April 25<sup>th</sup>, leaving three companies behind as a rear guard.

The Germans, too, established a headquarters in the centrally located Riihimäki. During the closing stages of fighting in Southern Finland, most troop movements were routed via the town. The division headquarters' operations staff were also relocated from Helsinki to Riihimäki for the final battles to facilitate the command and control of the fighting units.

The threat scenario that the Russians envisaged when they set up a garrison in Riihimäki was validated by the initial German plans and the landing in Hanko. Even though Riihimäki was not a major battle scene in the War of Liberation, its occupation on April 22<sup>nd</sup>, 1918, was a significant event since it resulted in the final cutting of the railroad that Reds who were withdrawing from Western Finland could have utilized as an escape route to the east.

(s. 1954), valtiotieteiden tohtori, Itä-Suomen yliopiston Euroopan sotahistorian dosentti. Kirjoittanut muun muassa teokset *Punaupseerit. SKP:n ja puna-armeijan sotilaallinen yhteistoiminta kansalaissodasta talvisotaan 1918–1940* (1992) ja *Teräksenkovaa politiikkaa. Läntisiä arviointeja Venäjän sotilaspolitiikan suunnasta* (1995) sekä useita tieteellisiä artikkeleita suomalaisista Neuvostoliitossa ja tämän päivän turvallisuuspolitiikasta.

## Aarne Arvonen – viimeinen punakaartilainen

### Isä Henrik perusti Metalliliiton

Viimeisistä viimeisin punakaartilainen oli 1.1.2009 kuollut Aarne Arvonen. Aarnen tausta oli samantyyppinen kuin niin monilla muillakin punakaartilaisilla, jotka tulivat vain vedetyksi mukaan tapahtumiin ilman minkään työväenjärjestöjen jäsenyyttä. Tarina hakee kaikin tavoin vertaistaan historiallisten legendojen joukosta. Ei ole monta ihmistä, joka olisi silminnäkijänä elänyt kolmella eri vuosisadalla. Aarne oli syntynyt Suomen suuriruhtinaskuntaan ja kuoli EU:n jäsenmaassa.

»Kiitollisuudella voin todeta, että isiemme ja isoisiemme työ oikeudenmukaisen yhteiskunnan rakentamiseksi ei ole mennyt hukkaan. Metallityöväen Liitto on nyt suomalaisen ay-liikkeen vaikutusvaltaisin järjestö», totesi Aarne vuonna 1999 julkaistussa Metalliliiton 100-vuotisjuhlan ohjelmajulkaisussa. Aarne oli vasta kaksivuotias ja pysytteli tietysti kotona, kun hänen isänsä Henrik Ferdinand Arvonen toimi sihteerinä 21.–23. kesäkuuta 1899 Suomen Rauta- ja Metallityöntekijäin Liiton perustavassa kokouksessa Helsingissä. Aarne sanoi, ettei muista itse tuosta tapahtumasta mitään.

Henrik Ferdinand Arvonen (ent. Hilpert) oli järjestöihminen, ay-aktiivi ja eturivin sosiaalidemokraatti. Hän käytti nimeä »Heikki» Arvonen. Hän toimi muun ohella lehtimiehenä, mm. *Hämeen Voiman* päätoimittajana Hämeenlinnassa (1907–1908) ja *Kansan Äänen* päätoimittajana Lappeenrannassa (1909–1911). Isän kotitila oli Lapin kunnassa

## »Emme me taistelleet Suomen vapautta vaan valkokaartia vastaan»



Aarne Armas Arvonen kuoli uudenvuoden päivän iltana 2009 Järvenpäässä 111-vuotiaana. Vielä uudenvuoden aattona hän oli pirteänä ja täysin juhlatunnelmassa mukana. Hän tapaili jopa Marseljeesin sanoja ranskaksi. Arvoselle vajaan kahden kuukauden mittaiseksi jäänyt palvelu »Suomen Punaisessa Kaartissa» 1918 kostautui kolmen kuukauden tutkintavankeutena ja sen aikana lähes hengen menetykseen johtaneen influenssan kourissa. Nyt tavallisesta nuhakuumeesta alkanut keuhkokuume muodostui kuitenkin nopeasti fataaliksi. Hänet siunattiin 16. tammikuuta ja haudattiin 20. tammikuuta

sukuhautaan Helsingin Hietaniemen hautausmaalle.

Oheinen haastattelu on syntynyt useitten Arvosen tapaamisten yhteydessä. »Isä on aina ollut hyvin älykäs ja lukenut. Kotona ei tarvittu tietosanakirjoja. Isä tiesi kaiken. Se on ollut hallitseva ominaisuus hänessä», Arvosen tytär Irma Roiha kuvailee. »Hän ei dementoitunut. Hänen muistinsa oli hyvä ja toimi niin kuin tämän ikäisellä suinkin voi toimia.» Hän ei pystynyt enää itse kävelemään, mutta seiso i kyllä. Liikkumiseen tarvittiin pyörätuolia. Näkö oli myös heikentynyt, mutta hän »kuunteli» TV:tä. Ruokailu sujui itsenäisesti.

Vaikka Arvosen muisti säilyi hyvänä loppuun asti, hän ei koskaan muistellut vuoden 1918 sotaa mielellään. Se oli arpi hänen tajunnassaan. Arvonen tuli tunnetuksi lukuisista haastatteluista, joita hän antoi siitä lähtien, kun täytti 100 vuotta. »Olin mukana vuosisadan alkukymmeninä rakentamassa muiden mukana suomalaisen hyvinvointiyhteiskunnan perustaa. Osallistuin sisällissotaan 1918 ja jouduin Tammisaaren vankileirille, josta vaivoin selvisin», Arvonen muisteli.

Satavuotispäiviään varten hän matkusti jopa Lontooseen tutustumaan englantilaisiin oluisiin. Ja kun hän täytti 110 vuotta, hänen lähimmät ystävänsä noutivat sankarin ja veivät tämän pitkäaikaiseen kanta-kapakkaan, Port Arthuriin. Kesällä 2008 meno oli hänen 11-vuotisjuhlissaan jo maltillisempaa. Aarnen vointi oli syntymäpäivien aikaan ikään nähden hyvä ja elämänhalu tallella. Arvosen tyttäret Irma Roiha ja Paula Åhs kestisivät onnittelijoita. »Jätin tupakan ja väkevän alkoholin 1933 eikä minulla oikeastaan ole erityistä suosikkiolutta», Aarne Arvonen rupatteli leppoisasti ja sivistyneesti ja suk i mietteläänä partaansa. Hän valitteli, ettei nähnyt enää lukea lehtiä ja kirjallisuutta. Lisäksi särisevä kuulolaitte haittasi TV:n ja radion seuraamista.

Viime aikoina hän hämmästeli myös vapaussotamyytin uudelleen lämmittämistä nyt, kun asianosaisia ei juuri enää ole. »Eikö valkoinen armeija muka tiennyt, ketä vastaan se taisteli 1918?» – – »Meitä vastaan.» Taistelutoimissa oli Arvosen rinnalla pelkästään suomalaisia. Venäläisiä ei Arvonen muista rintamalla punaisten puolella tavanneensa kuin vasta Viipurin motissa. Ei hän sen paremmin muistanut nähneensä myöskään saksalaisia.

Satakunnassa ja koulunsa isä oli käynyt Porissa, mutta poika ei hakeutunut isänsä kotiseudulle.

### Sattuma kuljetti poikaa

»Arska» syntyi Helsingissä 4. elokuuta 1897. Aarne oli perheen vanhin lapsi, ja hänen äitinsä kuoli pojan ollessa vasta 14-vuotias sisaren (Aino Amanda) synnytykseen. Aarne Arvosen isä Henrik Arvonen avioitui toistamiseen. Avioliitto kehkeytyi Elsa o.s. Pylvänäisen kanssa, joka tuli aluksi hoitamaan perheen lapsia. Toisesta avioliitosta syntyivät Arvosen sisaret Aili Inkeri ja Sievä Lahja, jotka ovat myös jo kuolleet.

Isän ottaessa uuden vaimon poika lähti kotoaan Helsingin Huopalahdesta maailmalle. Hän oli ehtinyt käydä kansa- ja rippikoulun sekä yhden luokan Kuopion klassillista lyseota. Hänen harrastuksensa olivat kuten tuon ajan pojilla yleensäkin. Hän oli rakentanut oman »tussarin», joka räjähti 13-vuotiaana silmille niin, että näkö oli mennä. Arska teki nuorena satunnaisia töitä ja eli kuljeskelevaa elämää. Syksyllä 1916 hän sai näpistelystä 40 markkaa sakkoja, minkä suoritti muuntorangaistuksena kahdeksana päivänä vankeutta. Nälkä pisti hankkimaan leipää milloin milläkin keinoilla.

Hän lähti ensimmäisen maailmansodan aikana vapaaehtoisena linnoitustöihin Minskiin, viiden kilometrin päähän rintamasta. Sinne oli menossa venäläisellä junalla, mutta kun koko kuljetus sairastui lavantautiin ja kuolemantapauksia tuli, he eivät päässeet varsinaiseen työhönsä. »Minskissä ei tullut töistä mitään», Aarne muisteli. Hakattuaan paremman työn puutteessa polttopuita heidät käännytettiin takaisin ja Aarne Arvonen itse selvisi hengissä.

Arvonen muisteli elämänsä ehtopuolella kiitollisuudella venäläisiä linnoitustyömaita Helsingin ympäristössä ja muualla Etelä-Suomessa. Niillä oli suuri työllistävä vaikutus, kun muuten oli taantuma ja lama. Hänkin eli näillä sekalaisilla linnoitustöillä. Syyskuusta marraskuuhun 1917 hän oli samoissa töissä myös Virossa. Aarne ei ole koskaan osoittanut ryssävihaa, vaan muistutti aina, kuinka paljon Venäjä rakennutti Suomessa.



## Kaartiin vain käskettiin mennä

Palattuaan Virosta Arvonen oli työttömänä ja asui Sirkuskatu 2:ssa sijainneessa yömajassa, kun kapina alkoi tammisunnuntaina 27. tammi-kuuta 1918, jolloin Aarne Arvonen oli 20-vuotias. »Arskan» isä Henrik Arvonen oli punaisten siviilihallinnon tehtävissä.

Yömajassa asui myös paljon punakaartilaisia. Aarne muistelee, kuinka sittemmin Mäntymäen kentällä pidettiin kokousta ja siellä oli paljon kansaa, joten hänkin meni sinne. Siellä Aarnelle annettiin tehtäväksi ilmoittautua punakaartin toimistolla, joka sijaitsi nykyisen eduskuntatalon paikalla Arkadianmäellä.

»Se oli, että piti olla punakaartissa», Aarne Arvonen muisteli. Kokeemukset kaartilaisena olivat niin kauhistuttavia, että hän ei mielellään muistellut niitä.

Maaliskuun 6. päivänä 1918 hänestä tuli värvätty. Helsingin Punainen Kaarti lupasi palkkaa 15 markkaa päivälle sekä majoituksen, vaateituksen ja ruoan. Hänestä tuli kiväärimies Helsingin punakaartin 3. rykmentin 1. pataljoonan 3. komppanian 4. platoonan 2. osastoon. Arvonen muisti vanhemman miehen, joka oli joukon »kasööri». Tällä oli iso matka-arkku, jossa oli rahaa ja mies vähensi summan palkasta, jos nosti rahaa. Aarne ehti nostaa palkkaa 300 markkaa.

Arvosen joukko suoritti aluksi Helsingissä vahtipalvelusta, kunnes maaliskuun puolessa välissä yksikkö komennettiin Karjalan rintamalle. Joukko oli rintamalla Joutsenon kupeessa Penttilässä, missä Aarne oli mukana myös taistelussa.

Kuvaavaa punaisten johtamiselle oli, että Penttilän lohkon päällikkönä toimi 26-vuotias työväennäyttämön johtaja Jalmari Parikka. Parikka oli kuitenkin luontainen johtajatyyppejä, jota miehet tottelivat. Valkoisten vangiksi jouduttuaan Parikka sai kuolemantuomion, mutta jäi ampumatta ja lopulta armahdettiin. Parikka oli 1950-luvulle asti yksi kotimaisten elokuvien suosituimpia näyttelijöitä.

Vallattuaan Penttilän Parikka yritti käynnistää hyökkäystä edelleen Jääskeen ja Ensoon paikallisin voimin helmi-maaliskuun vaihteessa, jolloin rintamalohkolla oli 200 vuoksenlaaksolaista, 250 lappeenranta-laista sekä kaksi tykkiä ja neljä konekivääriä, mutta Viipurin ja Helsingin esikunnat kielsivät jatkamasta, koska pelkäsivät joukon joutuvan saarroksiin. Maaliskuun 7. päivänä Joutsenon rintama sai helsinkiläisiä

vahvennuksia kuten 3. rykmentin 1. ja 2. pataljoonien komppanioita. Lisävoimien avulla saatiin Penttilän lohkokolla miehitetyksi Joutseno Pulpin tehtaat, Hiidenmäki, pappila, kirkko, Ravattila, Nevala, Leppälä, Kontu ja Näveri.

Tiedustelu- ja takavarikkoretkiä lukuun ottamatta tällä rintamalla vallitsi hiljaisuus kahden viikon ajan. Punaiset saivat sovituksi uuden hyökkäyssuunnitelman vasta 19. maaliskuuta ja eteneminen aloitettiin 20. päivänä kello 5.30. Edessä olleet noin 1100 valkoista vetäytyivät ylivoiman tieltä. Nyt oli Arvononkin mukana. Arne muisteli, että taistelut olivat vain »pieniä tuokioita». »En erikoisesti pelännyt», hän totesi. »Taisteluissa olin sellainen ehkä vähän raukkamainen. Eniten säikähdin henkeni puolesta, kun tykin kranaatti katkaisi puun päälleni.» Helsingin 3. rykmentin 2. pataljoonan komentajan johtamat kaksi oikean sivun komppaniaa koukkasivat talvitietä pitkin Korvenkylän eteläpuolelle saakka, katkaisivat sen ja Meltolan välisen tien, mutta juutuivat taisteluun valkoisen komppanian kanssa ja aluksi ilmeisesti keskenäänkin. Taisteluissa tapahtui muitakin sekaannuksia, ja johtajia vaadittiin vaihdettaviksi ja erotettiin. Taisteluissa myös onnistuttiin. Valkoisten yritettyä hyökkäystä 26. maaliskuuta yhden pataljoonan voimin, punaisten oikean sivustan joukot löivät täysin hajalle yhden valkoisten komppanioista ja ajoivat valkoiset karkuun. Myös Penttilän suunnalla torjuttiin valkoisten saarrostopuolustusyritys.

### **Taistelut pyörivät kuin tivoli**

Taistelut pyörivät vuoroin hyökkäyksenä ja puolustautumisena, kunnes punaisten joukot alkoivat väsyneinä vetäytyä ja karkailla. Taisteluasemat olivat kylien itäisillä rinteillä ja valkoisten asemat olivat vain 200–400 metrin päässä, mikä johti jatkuvaan laukaustenvaihtoon. Taistelut 20.–31. maaliskuuta olivat olleet raskaita. Parikan rintamalla riveihin alun perin kuuluneista 888 miehestä oli kaatunut vähintään 28, haavoittunut 95, sairastunut 151 sekä kadonnut 121, joista enin osa oli yksinkertaisesti karannut. Kaatuneita helsinkiläisiä oli ainakin 18.

Rintamasuunta alkoi liikkua taaksepäin. Raudun ympäristön taisteluissa 2.–5. huhtikuuta punaiset ja näitä tukeneet venäläiset jäivät saarroksiin eivätkä onnistuneet läpimurtohyökkäyksessä. Samoina päivinä

Hämeen rintamalla oli ratkeamassa taistelu Tampereesta, ja saksalaisten nousu maihin Hankoon ja nopea eteneminen Helsingin suuntaan yllättivät punaiset täysin.

Viikon verran kestänyt Joutsenon rintaman hiljaisuus ja perjantai-päivän lomatanssit katkesivat puolen päivän aikaan 5. huhtikuuta, kun valkoisten tykistötuli ja hyökkäys alkoivat. Vaikka taistelu jäi tällöinkin ratkaisematta, sikäläinen päällikkö Wiki Ripatti veti 6. huhtikuuta joukkonsa kokoon, ja punaisten rintamaesikunnan päätöksellä asemat jätettiin ja vetäydyttiin Joutsenon kirkolle.

Koko rintama joutui 10. huhtikuuta lukien kahdeksan valkoisten komppanian hyökkäyksen kohteeksi. Kahta päivää myöhemmin 12. huhtikuuta aamupäivällä Penttilässä olleiden joukkojen yhteydet katkesivat yllättäen ja samalla alkoi kova ammunta. Parikka suuntasi vastatoimensa sinne, koska tukikohtaan oli jäänyt vain Helsingin 3. rykmentin 1. eli »Portun» pataljoonan 4. komppania päällikkönsä Tapperin johdolla.

Vielä kerran Parikka löi tykkeineen ja apuvoimineen valkoiset takaisin. Siirtojen ja pakko-ottojen tuloksena Parikan taisteluosaston vahvuus oli 1250 punakaartilasta, joista runsas 1000 aseellisia, mutta miehistö oli taistelujen jäljiltä aivan uupunut ja jatkuva pikkukahakointi ei antanut levolle ja huollolle mahdollisuutta. Joutsenon esikunta päätti lähettää 18. huhtikuuta Parikan Viipuriin vaatimaan vähintään 3000 miehen apuvoimia ja koko Suomen punakaartin ylipäällikön käyntiä Joutsenon rintamalla. Linjat pidettäisiin, mikäli nämä vaatimukset täytettäisiin. Irrottautumispäätös tehtiin yöllä 24.–25. huhtikuuta.

### **Viipurin motissa**

Punaisten jo käynnistynyt evakuointi Venäjälle ja sen aiheuttama myös Lappeenrannan seudulle levinnyt ryöstely herättivät levottomuutta niissä, jotka yrittivät venyttää voimiaan asemien pitämiseksi. Yleistilanteen sekavuus sai lopulta myös Arvosen joukon vetäytymään Viipuriin. Aarne muisteli olleensa tuolloin ensimmäistä ja viimeistä kertaa Viipurissa. Hänen joukkonsa pääsi jopa edelleen Venäjän rajan tuntumaan Terijoelle, minkä jälkeen radalla eteen tuli kuitenkin 23. huhtikuuta Kuokkalassa toinen rintama. Viipurissa olleista neljästä punaisten

panssarijunasta yksi suunnattiin Pietarin radan avaamiseen, mutta sekin jäi jo Kämärälle ja pakotie Venäjälle oli pysyvästi poikki.

Arvonen auttoi jotain paikallista perhettä Terijoella, ja hänet pantiin jopa ostamaan ruokaa eräältä kauppiaalta, mutta lähiseutu oli jo 21. huhtikuuta joutunut valkoisten haltuun. Arne selvisi sieltä vielä kuin ihmeen kaupalla omiensa puolelle. Viipurin kaupunkiin ahtautuneet punaiset jäivät mottiin 23. huhtikuuta, kun valkoiset saivat suljetuksi Viipurin saarrostenrenkaaseen.

Epätoivoista taistelua käyvät punakaartilaiset jäivät oman onnensa varaan, kun punaisten ylijohdo vielä pakeni kaupungista joukoilleen hyvästejä jättämättä salaa Pietariin höyrylaivoilla – ilmeisesti 25. huhtikuuta aamuyön tunteina.

Valkoiset joutuivat valtaamaan Viipurin kortteli korttelilta, ja pääosin kaupunki oli vallattu 27.–28. huhtikuuta, mutta keskustan länsipuolella Sorvalin kaupunginosassa punaisten vahvasti aseistetut joukot pitivät puoliaan venäläisten maailmansodan aikana rakentamissa bunkkereissa.

Viimeisenä liikkeenä Arvosen joukko yritti vetäytyä ja murtautua ulos Kymenlaaksoon, joka oli edelleen punaisten hallussa. Kotkasta olisi voinut vielä yrittää laivoilla Venäjän puolelle. Joukko yritti yöllä 28.–29. huhtikuuta Haminan tien suuntaan, mutta saartorengas piti jo. Punaiset kokivat täydellisen katastrofin konekiväärien ristitulessa Tienhaaran ja Naulasaaren välisessä avoimessa maastossa. Taistelu oli kova. Vastassa oli viisi komppaniaa valkoisia, joilla oli pari konekivääriä.

Punaiset pääsivät yön pimeydessä hyökkäämään valkoisten asemaan ja toinen valkoisten konekivääreistä vaiennettiin. Taistelu kävi käsikähmäksi ja jopa puukkotappeluksi. Punaiset eivät kuitenkaan ymmärtäneet järjestäytyneen johdon puuttuessa tuhota koko valkoisten miehitystä, vaan ajattelivat vain pakoa. Pakolaisten massa ruuhkautui tielle, jota pyyhki edestakaisin valkoisten toisen konekiväärin tuli. Lopulta kun valkoisten viimeinen patruunavyö oli menossa, alkoikin aamunkoitteessa punaisten kolonnasta nousta valkoisia lippuja. Näiden viimeisten 5000 punakaartilaisen antautumista seurasi vankien kokoaminen ja vartiointi.

Yksistään Tienhaarassa valkoisten ampumia punaisia oli 27. Kaatuneita jäi kentälle punaisten puolella ehkä noin 500, joista 59 kyettiin tunnistamaan. Haavoittuneita punaisia oli 1500. Valkoisten puolella kaatuneita oli 25.

## Lopulta Tammisaareen

Näissä oloissa Arvonen jäi onnekseen suuremman joukon mukana 29. huhtikuuta valkoisten sotavangiksi Tienhaaran asemalla, minne jätti kiväärinsä. Hänet luokiteltiin 2. luokkaan, mikä tarkoitti tutkittavia. Lukeminen 1. luokkaan olisi tarkoittanut heti ammuttavia. Pääseminen 3. luokkaan olisi merkinnyt heti vapautettavia.

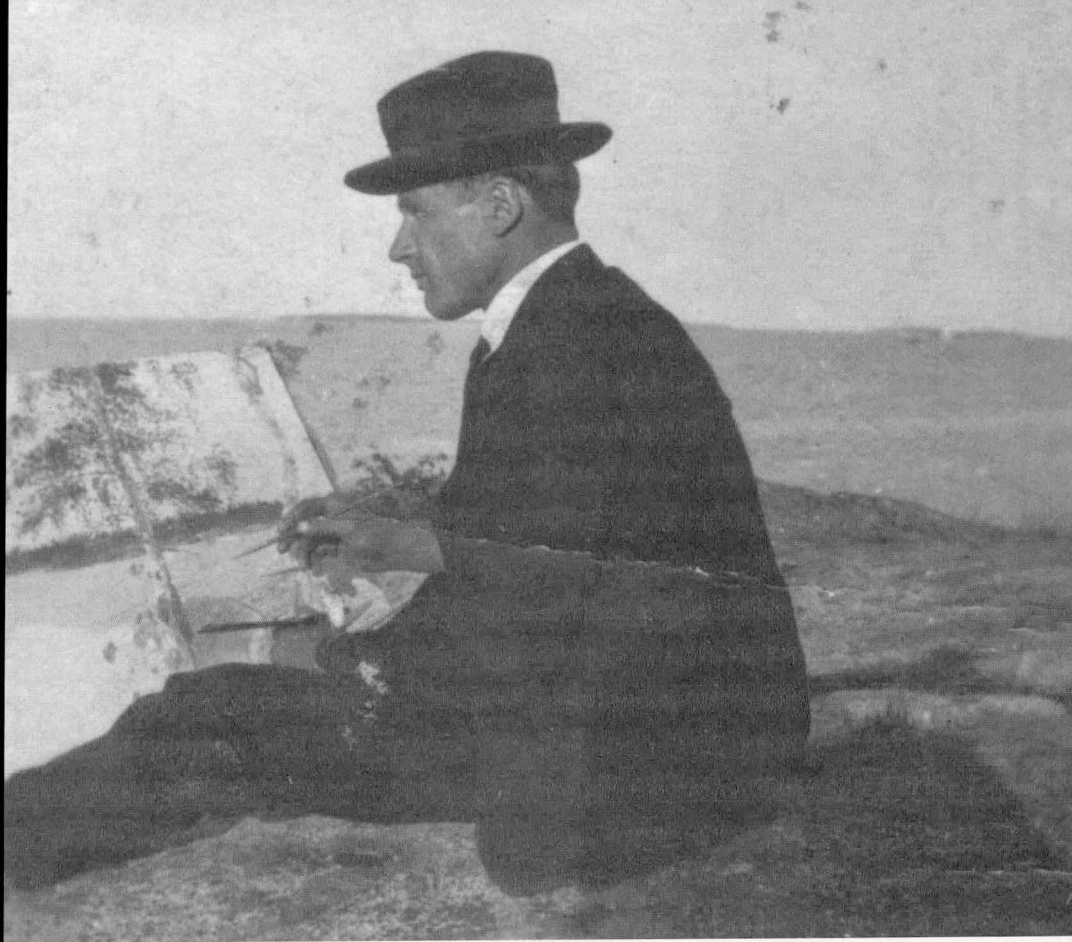
Yhteensä 11 729 Karjalasta kerätyn kohtalotoverin joukossa Aarne joutui aluksi Sotilasvankileiri 1:een, joka perustettiin heti Viipuriin. Valkoisten pikaisesti kokoamat kenttäoikeudet alkoivat kuulustella vankeja ja langettaa kuolemantuomioita kaartin päällystölle, perustajille ja takavarikkojen tekijöille, kunnes viranomaiset saivat järjestelmällisen valtiorikostutkinnan alkuun. Vangeista 4005 (34,1 prosenttia) vapautettiin toisaalta heti »kolmosina» kuulustelun jälkeen. Viipurin leirin vangeista tuomittiin kuolemaan yhteensä 369, joista lopulta 247 henkilöä myös ammuttiin. Nälkään ja sairauksiin Viipurissa menehtyi 567 vankia.

Sota päättyi Kotkan ja Haminan valtauksiin 4. toukokuuta ja seuraavana päivänä antautui viimeinen punaisten osasto Ahvenkoskella. Koko maassa punavankeja kertyi leireille yhteensä 75 575.

Aarne Arvonen passitettiin 4. kesäkuuta Tammisaaren vankileirille. Hänestä tuli tutkintavanki n:o 4842, mikä maalattiin selkämukseen. Tammisaareessa ei pelkona ollut enää välitön ampuminen, mutta kohtelu oli kelvotonta. Siellä kuolemaan tuomitut passitettiin Lahteen ammuttaviksi.

Tutkintavankeuden alussa Arvonen todettiin terveeksi. Hän sairasti kuitenkin vankeusaikanaan ns. Espanjan taudin eli silloisen lintuinfluenssaviruksen. Onnen sattumaa oli, että samalla vankileirillä oli vartijana hänen setänsä Ivar Hilpert, joka oli ollut suojeluskunnassa ja valkoisessa kaartissa. Ivar toimitti Aarnelle ruokaa, mutta pojan saamat ruokapaketit päätyivät useimmiten vahvempien nälkäisten vankien rosvoosaaliiksi.

Arvonen kuulusteltiin vankileirillä 20. kesäkuuta, eikä vanki osannut nimetä kaartin päälliköistä muita kuin komppanianpäällikkönsä ja plutoonanpäällikkönsä, jotka olivat samalla leirillä. Asevarastoista taikka ryöstöistä tahi murhista hän ei tiennyt mitään. Hän ei tuntenut myöskään ketään sotaan tahi kaartiin kiihottajia kotipaikallaan eikä



Aarne Arvonen maalausharrastuksen parissa 1925.

Aarne Arvonen, an amateur painter, in 1925.

kuulunut työväenyhdistykseen. Osoitteekseen hän ilmoitti saman kuin isällään. Tähän kuulustelija on liittänyt lausuntonsa: »Todennäköisesti salaa asioita. Ehdotan pidettäväksi vangittuna.»

Arvosen osallistumisista taisteluihin ei kuitenkaan saatu näyttöä. Myöskään Haagan suojeluskunnan esikunnalla ei ollut mitään selvitetävää Aarnen osalta, mutta sen lausunnossa toivottiin, että poikaa kuulustellaan isänsä tekemisistä.

Aarne Arvosen tapaus oli käsitellyssä Tammisaarella istuneessa valtiorikosoikeuden 80. osastossa heinäkuun 30. päivänä 1918. Hän toisti



Nobelin öljy-yhtiön jakeluauto, jonka apumiehenä Aarne Arvonen (oik.) oli pyörittelemässä tynnyreitä 1926–1927.

A delivery truck of the Nobel oil company, on which Aarne Arvonen (right) rode and helped roll oil barrels in 1926–1927.

oikeuden edessä vain saman, mitä oli kertonut kuulustelussa. Asiakirjanäyttö oli vähäinen, tuomio perustui lähinnä omaan kertomukseen eikä asiassa suoritettu äänestystä. Syyttäjä ajoi hänelle tuomiota valtiopetoksesta. Tuomiolauselman mukaan Arvonen »on avunannolla edistänyt valtiopetoksen suorittamista». Tuomio oli kolme vuotta kuritus-huonetta ja kahdeksan vuotta yli rangaistusajan kansalaisluottamuksen menetystä. Tuomio oli kuitenkin ehdollinen viiden vuoden koeajalla, ja näin Arvonen vapautui samana päivänä.

### Kierteli töissä pitkin maata

Sen koommin Aarne ei suostunut jäseneksi mihinkään työväenjärjestöihin, koska hän katsoi entisenä punakaartilaisena – ohi ammuttuna – olevansa »täysin palvelut». Päinvastoin kuin isänsä hän vierasti jopa ammattijärjestöjä, eikä niihin liittynyt, koska punakaartin organisaatio



oli rakennettu pitkälti ammattijärjestöjen pohjalta. Kaartit oli perustettu käytännössä paikallisten työväenyhdistysten ja ammattiyhdistysten pohjalta. Kaartin johtajat olivat suureksi osaksi myös »ay-pamppuja» tai »puolueen politrukkeja». Ainoa pysyvä jäsenyys Arvosella oli Suomen evankelisluterilaiseen kirkkoon.

Punakaartilastaustansa vuoksi Arvosen oli etsittävä työtä eri puolilta Suomea. Työt olivat satunnaisia ja lyhyitä. Hän oli tynnyreitä pyörittämässä Nobelin öljyvarastolla Sörnäisissä ja välillä maatoissa Kylmäkoskella. Hän joutui myös uudestaan vankilaan pikkurütöksistä, mutta opetteli vankeusaikanaan koristeveistäjän ammatin.

Arvonen opetteli vankilassa myös matematiikkaa ja oli sittemmin tähtiharrastajien yhdistyksen Ursan perustajajäsen ja myöhemmin kunniajäsen. Hän eli vakaassa uskossa, että ihmiskunta valloittaa vielä vieraan planeetan.

Arvonen pääsi uuden ammatin ansiosta töihin Suonenjoelle Kutvosen puusepäntehtaan ja huonekalutehtaaseen 1920-luvulla. Sinne ilmestyi myös tuleva perheenäiti Sylvi Emilia o.s. Salonen (1897–1938), joka toi tullessaan vastasyntyneen tyttölapsen (Irma) ja antoi lapsen kapalossa Aarnen käsivarsille sanoen, että »siinä on». Aarnen ja Sylvin perheeseen syntyi yhteensä kaksi tytärtä, Irma 30.8.1927 ja Paula 4.12.1930.

Sylvi oli maailmankatsomukseltaan kova vasemmistolainen. Kaksi vaimon veljeä – Yrjö ja Kosti – menettivät henkensä punaisten puolella Tampereen valtauksessa. Vaimon kolmas veli Emil asui Raumalla ja kaatui talvisodassa.

Arvosen perhe muutti 1930-luvulla Helsingin Kallioon Keiteleentielle. Sieltä he muuttivat 1939 Järvenpään Himminkujalle, minne Aarne oli rakentanut itselleen talon. Talvi- ja jatkosotaan Arvosta ei kutsuttu, vaan hän palveli työvelvollisena. Myöskään Etsivä Keskuspoliisi ei ollut hänestä sen koommin kiinnostunut, koska hän ei toiminut ammatillisissa eikä poliittisissa järjestöissä, ja niin hän sai elää kaikin tavoin tavallista elämää.

Sotien jälkeen hän kiinnostui kielistä ja opiskeli ranskaa ja englantia. Hän harrasti aritmetiikkaa ja tähtitiedettä viimeisiin päiviinsä asti ja seurasi aktiivisesti maailman tapahtumia uutisten välityksellä.

Vuoteen 2005 asti Aarne Arvonen eli itsellistä elämää Järvenpäässä itse rakentamassaan pienessä vaatimattomassa talossa, jonka pihapiiris-

sä mukavuuksia edusti puukäymälä. Järvenpään Terholan kaupungin-  
osan asukkaat tunsivat hyvin Aarne Arvosen. Tämä kävi vuosikym-  
menten ajan päivittäin olusilla ja tikkaa heittämissä samassa baarissa;  
kesällä pyörällä ja talvella potkukelkalla. Lieneekö niin, että tämä 160-  
senttinen mies oli tehty teräksestä?

## Aarne Armas Arvonen, The Last Red Guardsman

### Summary

Aarne Armas Arvonen (1897–2009) lived to the age of 111 years and was the last surviving member of the Red Guards of 1918. When the rebellion broke out on January 27<sup>th</sup>, 1918, Aarne was twenty and out of work. He recalled how he went to a meeting at Mäntymäki square in Helsinki and got orders to report to the local Red Guard office.

»Now the thing was that you should be in the Red Guard», Arvonen reminisced. He enlisted in the Guard on March 6<sup>th</sup>. The Guard promised to pay him 15 marks a day and provide billeting, clothing, and food. So he became a rifleman in the 2<sup>nd</sup> Section of the 4<sup>th</sup> Platoon of the 3<sup>rd</sup> Company of the 1<sup>st</sup> Battalion of the 3<sup>rd</sup> Regiment of the Red Guard of Helsinki.

Arvonen's outfit was initially assigned guard duties in Helsinki until its move to the Karelian front in mid-March. The unit took positions in Penttilä near Joutseno, where Aarne also saw combat. He recalled how fighting took the form of only »brief episodes». »I wasn't particularly afraid», he claimed. »Maybe I would chicken out just a little bit in a battle. I got the worst scare of my dear life when a shell cut a tree in half which then fell on me», Aarne recalled.

As a result of repostings and impressment the regiment's strength rose to 1,250 Red Guardsmen, of which slightly more than 1,000 were armed, but the rank and file showed signs of utter exhaustion after

fighting several battles, and continuous skirmishing deprived them of rest and resupply.

The withdrawal of Red units to Russia and the associated looting aroused concern among troops who tried to gather the last vestiges of their strength to hold their positions. Confusion about the general situation also finally made Arvonen's unit withdraw to Viipuri. Aarne recalled how he visited the town for the first and last time in his life. The unit retreated as far as Terijoki on the Russian border; there, however, the railroad was cut off on April 23<sup>rd</sup> by a second front formed by the enemy as a result of their enveloping maneuver.

Arvonen's unit attempted a breakthrough along the axis of the Hamina road during the night of April 28<sup>th</sup> to 29<sup>th</sup>, but the Whites did not budge from their positions. Crossfire from machine-guns inflicted terrible losses among the Reds caught in open terrain between Tienhaara and Naulasaari. The Reds managed to attack one battle position of the Whites under the cover of darkness and silenced one of the latter's two machine-guns. A close quarters fight that followed even developed into man-to-man fighting with knives. Yet the Reds, lacking organized leadership, had only escape in their mind and failed to wipe out the Whites' positions.

The mass of Reds on the run were blocked by a road which was being swept by fire from the remaining machine-gun. Finally, as the Whites were firing their last ammunition belt at the break of dawn, white flags started to rise from the Red column.

It was a stroke of luck for Arvonen that he along with a large number of fellow guardsmen were taken prisoners at the Tienhaara railroad station, where he also said goodbye to his rifle. He was classified as a category II prisoner of war, which meant that he would be interrogated. Being category I would have meant immediate execution. Category III POWs were released on the spot.

Aarne was initially put into POW Camp #1, which was immediately established in Viipuri. From there he was transferred to another camp in Tammisaari and interrogated there on June 20<sup>th</sup>.

The proceedings of Aarne Arvonen's case in Section #80 of the State Criminal Court in Tammisaari showed that only a few documents were available as evidence. His sentence was primarily based on his own description of events, and no voting on it was considered necessary. He

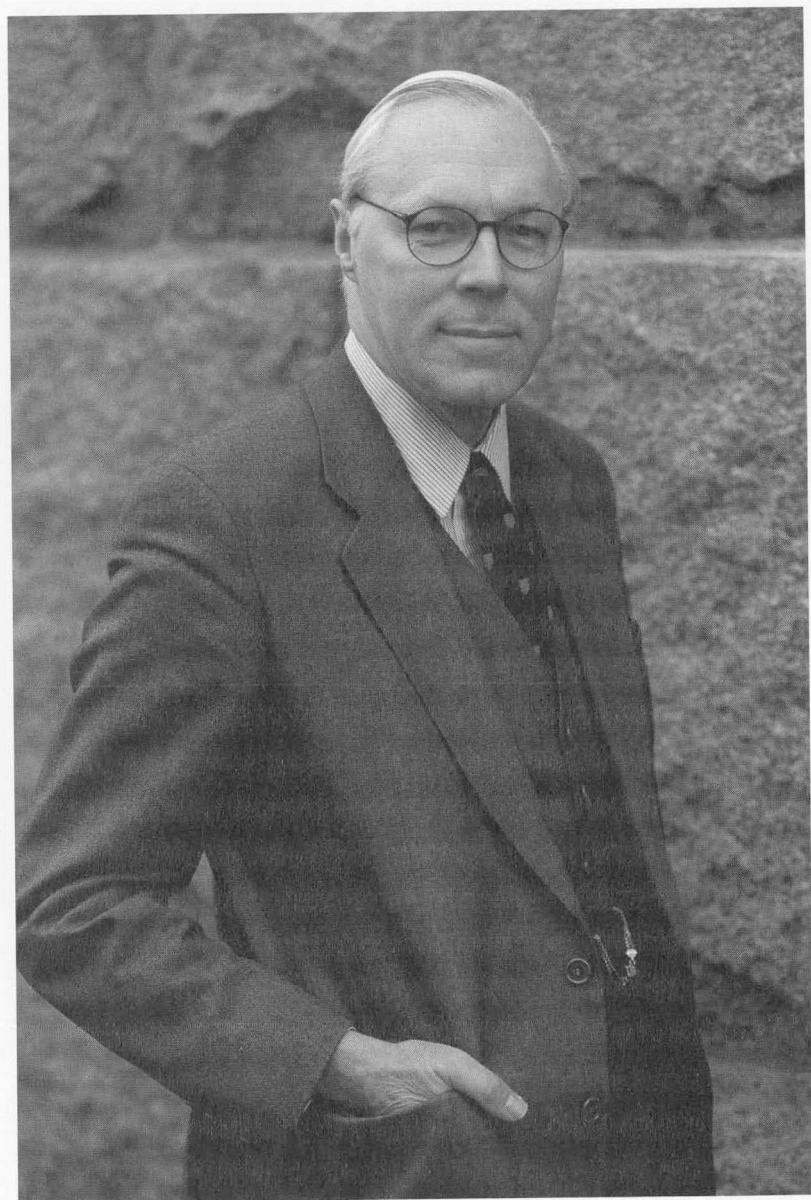
was sentenced to three years hard labor, to which was added the loss of civic confidence for eight years. As the sentence was conditional with a five-year probation, Aarne was set free on the very day it was passed on July 30<sup>th</sup>, 1918.

## **John Screen (5.6.1939–24.9.2009) – merkittävä Mannerheimin ja Suomen sotahistorian tutkija**

Englantilainen sotahistorioitsija, tohtori (PhD) John Ernest Oliver Screen tutki lähes puolen vuosisadan ajan Suomen sotahistoriaa ja Mannerheimia. Häntä voi pitää merkittävimpana ulkomaisena Mannerheim-tutkijana ja Suomen autonomisen sotaväen sekä Ruotsin vallan ruotuväkilaitoksen loppukauden historian asiantuntijana. Hillitystä olemuksestaan huolimatta tohtori Screen oli antaumuksellinen ja intohimoinen tutkija, joka sananmukaisesti kuoli työnsä ääreen ollessaan syyskuussa 2009 viimeistelemässä uusinta tutkimustaan Kansallisarkistossa.

John Screen syntyi Southgatessa Lontoossa, mutta kävi koulunsa Manchesterissa, jossa hänen isänsä toimi Victoria-aseman päällikkönä. Screenit olivat useiden sukupolvien ajan rautatieläisiä ja kiinnostus rautateitä ja niiden historiaa kohtaan oli John Screenin elämänikäinen harrastus. Opiskeluvuodet 1957–1960 kuuluivat Cambridgen yliopistossa Peterhousesissa, johon John Screen oli hyväksytty erinomaisin arvostanoin. Suoritettuaan Bachelor of Arts -tutkinnon hän hakeutui Lontoon yliopistoon kirjastokoulutukseen. Tästä alkoi pitkä ura kirjastonhoitajana. Vuodet 1972–1998 John Screen toimi kirjastonjohtajana School of Slavonic and East European Studiesissa. Hän kehitti muun ohella erityisesti kirjaston Suomea koskevaa kokoelmaa.

Tutkijana John Screen oli sotahistorioitsija, mutta hän halusi nuorempana saada myös omakohtaista kokemusta sotalaitoksesta ja sotilaspalvelusta. Hän hakeutui Territorial Armyn palvelukseen vuosiksi



John Screen.



1959–1967 ja saavutti luutnantin arvon. Myöhemminkin John mielellään muisteli tätä palvelusaikaa.

John on kertonut, kuinka hän nuorena lukiolaisena sai käsiinsä englanniksi käännetyt Mannerheimin muistelmat ja kuinka tämä kirja herätti hänessä sammumattoman kiinnostuksen tekijäänsä kohtaan ja samalla kiinnostuksen etäiseen Suomeen. Se johti myöhemmin ensimmäisiin käynteihin Suomessa. John Screenin perinpohjaisuutta osoittaa, että hän opiskeli suomen kielen, ruotsin kielen ja venäjän kielen, jotta voisi suorittaa tutkimuksensa suomalaisista upseereista Venäjällä.

Mutta Suomi toi myös paljon muuta tärkeää Screenin elämään: hämäläisen aviopuolison, Leenan (o.s. Saikku), ja lapset Elinan (s. 1972) ja Thomasin (s. 1974). Myös molemmat lapset ovat väitelleitä tohtoreita Elinan jatkaessa isän jälkiä historian tutkijana. Perheessä myös lapset puhuvat hyvää suomea. Elina on englantilaisten opintojensa lisäksi opiskellut Helsingin yliopistossa.

John Screen väitteli tohtoriksi London School of Economicsissa 1976 tutkimuksella *The Entry of Finnish Officers into Russian Military Service, 1809–1917*. Tätä oli edeltänyt jo useita tähän aihepiiriin liittyviä julkaisuja, ensimmäisenä *A Bibliography of Marshal Mannerheim* (1963), joka ilmestyi suomeksi muutamia vuosia myöhemmin. Suomalaisen historiaa harrastavan lukijakunnan tietoisuuteen hän tuli kirjallaan *Mannerheimin muukalaisvuodet* (1972). Se oli käännös kaksi vuotta aikaisemmin englanniksi ilmestyneestä tutkimuksesta *Mannerheim: the Years of Preparation*. Tutkimus herätti ansaittua huomiota tuoreella ja ennakkoluulottomalla näkemyksellään. Sekä englanninkielisestä että suomenkielisestä kirjasta on myöhemmin otettu uusia painoksia.

John Screen oli hyvin tuottelias, vaikka hän joutuikin tekemään kaiken tutkimustyönsä virkatyönsä ohella. Seuraavina vuosina ilmestyi lukuisia artikkeleita suomeksi, englanniksi tai ruotsiksi. Hän toimitti myös dokumenttikokoelmia, kuten *Våra landsmän: Finnish Officers in Russian service, 1809–1917* (1983) ja *Enckell, Carl. Finska Kadettkåren 1887–1903* (1991). Merkittävä tutkimus oli myös *The Helsinki Yunker School 1846–1879: a case Study of Officer Training in the Russian Army* (1987). Jälleen saatiin myös suomeksi Screenin tuotantoa, kun vuonna 2000 käännettiin alun perin englanniksi ilmestynyt *The Finnish Army 1881–1901: Training the Rifle Battalions* nimellä *Suomalaiset tarkk'ampujat. Suomen »vanha sotaväki» 1881–1901*.

John Screen sai vuosien työskentelyn jälkeen valmiiksi Mannerheimin kokonaiselämäkerran. Toinen osa ilmestyi vuonna 2000 Englannissa nimellä *Mannerheim: the Finnish Years*. Jo seuraavana vuonna ilmestyi kirja nimeltä *Mannerheim*. Siihen oli yhdistetty samoihin kansiin varhaisempi Mannerheimin muukalaisvuodet (uutena suomenoksesta) ja Mannerheimin Suomen-vuodet. Kysymyksessä on ohittamaton ja ylittämätön Mannerheim-tutkimus, jota jo nyt kymmenen vuotta ilmestymisensä jälkeen voi pitää klassikkona. Tässä tutkimuksessa John Screen pystyy tuomaan uudenlaisen, suomalaisesta osin ahtaasta ilmapiiristä vapaan näkemyksen Mannerheimista kosmopoliittina ja patrioottina.

John Screenin tutkimustyö ei näyttänyt laantumisen merkkejä, vaikka ikää karttui. Toisaalta eläkkeelle siirtyminen kirjastonjohtajan tehtävistä antoi aivan uudella tavalla aikaa ja vapautta tutkimustyölle. Tätä hän todella käytti hyödyllisellä tavalla hyväkseen. Lukemattomien artikkelien lisäksi koko ajan ilmestyi kokonaisia kirjoja, kuten yhdessä Veli-Matti Syrjön kanssa *Keisarillisen Suomen kadettikoulu 1812–1903. Haminan kadetit koulussa ja maailmalla* (2003). Screen oli myös paljon käytetty luennoitsija lukemattomissa seminaareissa. Tähän hänelle antoi hyvän mahdollisuuden erinomainen kielitaito. Viime vuosina John Screenin mielenkiinto suuntautui Ruotsin vallan aikaiseen ruotuväkiarmeijaan. Aiheesta ilmestyi mahtava yli 500-sivuinen tutkimus *The Army in Finland during the last Decades of Swedish Rule (1770–1809)*. Kirjoituspöydälle jäi valmis käsikirjoitus, *The Queen Dowager's Life Regiment in Finland, 1772–1808*. (Leskikuningattaren henkirykmentti Suomessa). SKS on tehnyt myönteisen julkaisemis päätöksen kirjasta. Työstettyä tekstiä jäi myös suomalaisia Venäjän palveluksessa kuvaavasta tutkimuksesta, jonka Elina-tytär viimeistelee julkaisukuntoon.

John Screen julkaisi vuosien mittaan lukuisia artikkeleita *Sotahistoriallisessa Aikakauskirjassa*. Hän vastasi vuosikausia myös aikakauskirjan englanninkielisten tiivistelmien korkeasta kielellisestä tasosta.

John Screen oli englantilaisen »empirical history» -suuntauksen oppilas. Hän oli luonteeltaan hyvin tarkka ja täsmällinen sekä pitkäjänteinen. Tähän häntä koulutti myös opiskelu Cambridgessa 1950-luvulla ja väitöskirjan teko Lontoossa. Screenin urauurtava tutkimustyö ei jäänyt Suomessa huomiotta. Hänet kutsuttiin kirjeenvaihtajajäseneksi Suomen Sotahistorialliseen Seuraan, Suomalaisen Kirjallisuuden Seu-

raan ja Svenska Litteratursällskapetiin. Hänelle myönnettiin Suomen Valkoisen Ruusun ritarimerkki.

Sallittakoon lopuksi muutamia henkilökohtaisia muistoja ystävästäni Johnista. Ehdin tuntea hänet 36 vuoden ajan. Ensimmäinen tapaaminen osui elokuuhun 1976, jolloin tutustuin myös toiseen englantilaiseen Suomen historian tutkijaan, professori David Kirbyyn. Vuosien ja vuosikymmenien mittaan tästä kasvoi lämmin ystävyys. Toki historia, sotahistoria, Mannerheim ja rautatiehistoria yhdistivät meitä, mutta se ei ollut kaikki. John oli olemukseltaan todellinen herrasmies pukeutumista ja käytöstapoja myöten. Hän oli aina hillitty, mutta ihmisenä tavattoman lämmin ja avulias. Emme vaimoni kanssa koskaan unohda, kuinka huolehtivainen hän oli vain pari vuotta sitten Lontoossa, kun asemalla ilmeni, että junamme Edinburghiin oli peruttu. Meistä tuli myös perheystäviä, opimme tuntemaan ihanan Leenan ja lapset Elinan ja Thomasin. Monet kerrat saimme nauttia Screenien vieraanvaraisuudesta Lontoossa, jossa myös nuorempi tyttäreemme vietti kesäisen viikon. Johnille ystävyys oli myös tärkeä, eikä hän koskaan Suomessa käydessään unohtanut ottaa yhteyttä. Tapaaminen järjestyi kotonamme Jokelassa tai jos aikataulu oli kiireinen, ainakin lounaan merkeissä Helsingissä.

Elävästi on jäänyt mieleen Johnin vierailu Kouvolassa asuessamme siellä. Vierailun kohteena oli Kaakkois-Suomen 1700-luvun linnoitusketju. Aamulla herätessämme tuvan suuren pöydän ääressä istui Pikku-Eila seurassaan John, molemmat syventyneinä kokoamaan 1000 palan palapeliä. Ja Johnilla – luonnollisesti – kravatti kaulassaan.

## **John Screen (1939–2009), Important Researcher of Mannerheim and Finnish Military History**

### **Summary**

John Ernest Oliver Screen, doctor (PhD), devoted a time span of nearly half a decade for studies on Mannerheim and Finnish military history. He is considered the most important non-Finnish researcher on Mannerheim and an expert on the military of Finland during the period of autonomy and on the final years of the draftee army of Finland during the last decades of Swedish rule.

John Screen was born in Southgate, London, but he went to school in Manchester where his father was the stationmaster at Victoria Station. He spent his student years of 1957–1960 at the University of Cambridge in Peterhouse. After graduating as Bachelor of Arts, he applied for librarian training at the University of London. In 1972–1998 Screen was the Librarian at the School of Slavonic and East European Studies, where he contributed to the creation of the research collection on Finland of the SSEES, among his other activities.

John Screen once recalled how he, as a young high-school kid, got his hands on the English translation of the memoirs of Mannerheim, and how that very book kindled in him an insatiable interest in the author himself and in far-away Finland. This led to his first visits to Finland. An indication of Screen's meticulousness is that he studied Finnish, Swedish, and Russian in order to embark on his studies of

Finnish officers in the Russian military.

Finland also gave John Screen other things dear to him: he married Leena (*née* Saikku), with whom he had a daughter, Elina (born 1972), and a son, Thomas (born 1974). The two children have also each gained a PhD, with Elina continuing in her father's footsteps as a historian. The children also have a mastery of good spoken Finnish.

John Screen was awarded his PhD from the London School of Economics in 1976 for his study titled *The Entry of Finnish Officers into Russian Military Service, 1809–1917*. Numerous articles on the topic had preceded this work; the first was *A Bibliography of Marshal Mannerheim* (1963), which was published in Finnish a few years later. He came to be known by the Finnish readership of history from his book *Mannerheimin muukalaisvuodet* («Mannerheim: the Alien Years») (1972), which was a translation of *Mannerheim: the Years of Preparation*, a study published in English two years previously. This work aroused well-deserved interest owing to its fresh and unbiased approach to the topic.

John Screen was very productive, despite the fact that he had to pursue his research while being occupied by his regular job. Over the next few years, he issued numerous articles in Finnish, English, and Swedish, and he also published collections of documentaries. One important study was *The Helsinki Yunker School 1846–1879: a case Study of Officer Training in the Russian Army* (1987). His work *The Finnish Army 1881–1901: Training the Rifle Battalions* was translated into Finnish in 2000.

After years of work, John Screen's complete biography of Mannerheim was ready. The second part was published in Britain in 2000 under the title *Mannerheim: the Finnish Years*. The following year saw the issue of a work titled simply *Mannerheim*, which combined in the same cover his earlier works *Mannerheim: the Years of Preparation* and *Mannerheim: the Finnish Years*. This stands as the unsurpassed study on Mannerheim, and it can already be regarded as a true classic – despite the fact that just ten years have passed since its publication. In this study, Screen succeeds in promoting the image of Mannerheim as a cosmopolitan patriot, a view that is free of the restraints imposed by the somewhat limited outlook held by the Finns.

John Screen's eagerness towards research work showed no signs of abatement despite the passing of the years. On the other hand, retire-

ment from his librarian's post allowed him an entirely new kind of freedom to pursue his interests. In addition to numerous articles, he regularly published books such as *Keisarillisen Suomen kadettikoulu 1812–1903. Haminan kadetit koulussa ja maailmalla* («Cadet School of Imperial Finland 1812–1903. The Cadets of Hamina at School and out in the Wide World») (2003), which he co-wrote with Veli-Matti Syrjö. Screen was also frequently asked to speak at various seminars, a task he could carry out with flying colors thanks to his excellent linguistic skills. During the final years of his life Screen directed most of his interest into the draftee army of Finland during Swedish rule, on which he published a massive study titled *The Army in Finland during the last Decades of Swedish Rule (1770–1809)*. A complete manuscript, *The Queen Dowager's Life Regiment in Finland, 1772–1808*, was sadly left on his desk, but a decision to publish this as a book has been made.

Over the years, John Screen also wrote several articles for the *Journal of Military History*, and for many years he ensured the high standard of the English language summaries that are such an indispensable part of this book.

## TEEMANA VUOSI 1918

Kannen kuva: Säiniöllä 24.4.1918 valkoisille jäänyt uusinta tekniikkaa edustava panssarijuna *Voloi Kapitalism* Viipurin Maaskolan veturitalleilla. Junaa käytettiin vielä talvi- ja jatkosodassa lähinnä ilmapuolustuksen apuna ja suojaamassa joukkojen juna-kuljetuksia. (Puolustusvoimat).

Cover: The then state-of-the-art armored train *Voloi Kapitalism* in the locomotive sheds of Maaskola, in Viipuri, after its capture by the Whites in Säiniö on April 24<sup>th</sup>, 1918. The train saw service during the Winter War and Continuation War, mostly to assist ground-to-air defense units and to protect troop movements by rail. (Finnish Defense Forces).

ISSN 0357-816X

