

Strategiset (keskityskuljetuksiin ja suuriin ryhmitysmuutoksiin liittyvät) joukkojen siirrot viime sodissamme

Yleisesikuntaeverstiluutnantti Kai Sarmanne

I JOHDANTO

Nykyaikaiset sotatoimet voidaan jakaa kuljetuksiin ja varsinaisiin taisteluihin. Napoleonin sanat "le secret de la guerre est dans le secret des communications", ts sodan voittamisen salaisuus piilee kyvyssä käyttää hyväksi liikenneyhteyksien tarjoamia mahdollisuuksia, pitävät paikkansa vielä tänäkin päivänä. On tärkeätä, että meilläkin pyritään saamaan viime sotien aikaisista suurista joukkojen siirroista irti kaikki myönteiset ja kielteiset kokemukset ja tekemään niiden perusteella — muuttuneet olosuhteet huomioon ottaen — asianmukaisia johtopäätöksiä tulevaisuuden varalle. — Tämä työ pyrkii osaltaan auttamaan mainitun päämäärän saavuttamisessa, mutta asian laajuuden huomioon ottaen se ei voi olla täydellinen eikä kaikkia tulevia seikkoja käsittelevä. Pääpaino on tässä yhteydessä pantu asioiden käsittelemiseen varsinaisen kuljetusten johdon kannalta sekä tiettyihin yleisiä kuljetusmahdollisuuksia kosketteleviin kysymyksiin.

Otsikon mukaisesti tarkastellaan seuraavassa nimenomaan strategisia siirtoja. Minkälaiset joukkojen siirrot on sitten katsottava strategisiksi?

Kenttäohjesääntömme määrittelee strategian taidoksi saavuttaa sodan päämäärä sotatoimin. Toisaalta käytetään sanaa "strateginen" aivan

yleisesti merkitsemään alueellista mittavuutta käsitteiden ”operatiivinen” ja ”taktillinen” rinnalla, mutta niitä laajempänä käsitteenä. Tämän mukaisesti voidaan joukkojen siirroista puhuttaessa sanoa, että luonteeltaan taktillisia ovat sellaiset siirrot, jotka tapahtuvat taistelukentällä, operatiivisia sellaiset, joissa joukkoja liikutellaan tietyllä rintaman osalla, esimerkiksi jollakin Suomen jatkosodan ”kolmesta kannaksesta”, ja strategisia sellaiset, joissa voimia ryhmitetään uudelleen siirtämällä joukkoja rintamalta toiselle. Liikekannallepanoa seuraavat keskityskuljetukset ovat rinnastettavissa viimeksi mainittuihin. Kuljetuksien määrän suhteen ne ovat suurempia kuin joukkojen uudelleen ryhmittämisestä aiheutuvat kuljetukset, ja kuljetusetäisyydet ovat tavallisesti vähintään samaa suuruusluokkaa.

Edellä olevan mukaan tapahtuvat strategiset siirrot yleensä niin pitkällä väleillä, että ne on pyrittävä suorittamaan kuljetuksina yhtä tai useampaa kuljetusmuotoa käyttäen. Marssit — elimellisesti moottoridun joukon moottorimarssia lukuunottamatta — liittyvät strategiaan siirtoihin tavallisesti vain jotakin kuljetusmuotoa käyttäen tapahtuvan kuljetuksen jatkeena, esimerkiksi marssina rautatieasemalle tai sieltä edelleen. Näin ollen keskitytään tässä työssä lähinnä kuljetuksiin. Tämä lienee perusteltua siitäkkin syystä, että marssia on pidettävä joukon tavanmukaisena toimintana.

II ERI KULJETUSMUOTOJEN MERKITYKSESTÄ ENNEN TALVISOTAA

Ennen Talvisotaa oli maassamme rautatiekuljetuksilla kiistaton asema tärkeimpänä kuljetusmuotona. Rautatiet muodostivat kuljetuslaitoksen rungon, jota moottoriajoneuvot vähitellen alkoivat täydentää paikallisliikenteen osalta. Moottoriajoneuvokanta oli nykyaikaisessa mielessä suhteellisen vaatimaton. Huomattavampaa lukumääräistä lisääntymistä alkoi esiintyä vasta 1930-luvun puolivälissä, kuten taulukosta 1 ilmenee. (Vertailun vuoksi on mukaan otettu myös tilanne vv 1950 ja 1960.)

Vuosi	Henkilö- autoja		Linja- ja seka-autoja		Kuorma-, paketti- ja erikoisautoja		Autoja yhteensä	
	Kpl	Lisäys %	Kpl	Lisäys %	Kpl	Lisäys %	Kpl	Lisäys %
1926	11.813		1.297		4.120		17.230	
1927	16.905	23	1.286	— 0	6.185	51	24.379	41
1928	22.079	32	1.265	— 1	8.846	43	32.190	32
1929	23.592	6	1.095	— 13	10.343	17	35.030	8
1930	22.888	— 3	1.169	6	10.724	3	34.781	— 0
1931	22.064	— 3	1.242	6	10.653	— 0	33.959	— 2
1932	19.857	— 10	1.275	2	9.711	— 8	30.843	— 9
1933	18.661	— 6	1.341	5	10.165	4	30.167	— 2
1934	19.119	2	1.661	23	11.321	11	32.101	6
1935	19.905	4	1.856	11	12.050	6	33.811	5
1936	20.835	4	2.322	25	13.401	11	36.558	8
1937	23.985	15	2.721	17	16.593	23	43.299	18
1938	26.179	9	3.096	13	17.951	8	47.226	9
1939	29.002	10	3.160	2	19.609	9	51.771	9
1950	26.814	— 7	3.539	12	30.903	57	61.256	18
1960	183.267	584	5.874	63	69.284	120	258.425	352

Taulukko 1

Rekisterissä olleiden autojen lukumäärä kyseisen vuoden lopussa

Laadullisesti olivat moottoriajoneuvot myös varsin heikkotehoisia nykyaikaisiin kuljetusvälineisiin verrattuna. Esimerkiksi kuorma-autojen keskikantavuus oli huomattavasti alle 3 tonnia, kun se nykyisin on jo lähellä 5 tonnia.

Kun vielä muistetaan tiestömme silloinen kunto, on luonnollista, että moottoriajoneuvoliikenteellä ei ennen talvisotaa ollut huomattavaa merkitystä varsinkaan kauko- ja massakuljetuksissa. Rautatie- ja tiekuljetuksien keskinäistä suhdetta valaisee vielä taulukko 2, josta ilmenee kummankin kuljetusmuodon osuus tavaraliikenteen kokonaiskuljetussuoritteista tonnikilometreissä mitattuna.

Moottoriajoneuvokuljetusten kehittymättömyys kyseisenä aikana käy esille myös silloisista ohjesäännöistä. Kenraali Reichenaun jo v 1904 esittämää ajatusta, että "automobililla on tulevassa sodassa erittäin monipuolisia käyttömahdollisuuksia", ei sisällynyt meidän ohjesään-

Vuosi	Miljoonaa tonnikilometriä			Prosentteissa	
	Yhteensä	Rautatiet	Autot	Rautatiet	Autot
1935	2240	2020	220	90	10
1936	2510	2240	270	89	11
1937	3020	2640	380	87	13
1938	2730	2300	430	84	16
1939	2680	2200	480	82	18
1940	2670	2170	500	81	19
1944	3750	3480	270	93	7
1945	2910	2490	420	85	15
1950	4620	3460	1160	71	29
1957	6520	4380	2140	67	33

Taulukko 2

töihimme. Esimerkiksi sotien aikana voimassa ollut Kenttäohjesäännön III osa (vuodelta 1934) käsittelee rautateitse tapahtuvien täydennyskuljetuksien jatkokuljetuksia pääasiassa vain kuormastokolonnien käytön kannalta. Moottoriajoneuvojen käytöstä tähän tarkoitukseen mainitaan vain ohimennen ikään kuin poikkeusilmiönä.

Toisaalta on kuitenkin syytä mainita, että moottoriajoneuvojen tuleva merkitys kyllä oivallettiin itsenäisyytemme ensimmäisinä vuosikymmeninäkin ja yrityksiä moottoriajoneuvojen hyväksikäyttöön sotilastarkoituksiin laajahkossakin mittakaavassa oli, joskaan ne eivät johtaneet kovin pitkälle. Esimerkkinä mainittakoon, että Yleisen Autoliiton piirissä toimi jo 1920-luvun loppupuoliskolla ns Puolustuksen Ensiapu-jaosto, jonka tärkeimpänä tehtävänä olisi ollut asevelvollisten kuljetaminen liikekannallepanon sattuessa kotiseuduiltaan rautatieasemille. Myös laajempia kuljetustehtäviä ajateltiin. Olipa pidetty kuljetusharjoituksia, joista eräässä oli koko Kajaanin suojeluskunta kuljetettu autoilla rajalle Kuhmoniemielle. Todennäköisesti keskitetyn johdon puutteesta aiheutui, että kyseinen toiminta vähitellen laimeni.

Vesikuljetuksiin oli niin ikään kiinnitetty huomiota jopa niin paljon, että oli pidetty laajoja kuljetusharjoituksia mm Saimaan vesistöllä. Käytännöllisiin tuloksiin ei tämäkään johtanut ainakaan talvisodan edellä.

Joka tapauksessa on edellä olevan perusteella luonnollista, että esimerkiksi keskityskuljetussuunnitelmat perustuivat käytännöllisesti katsoen yksinomaan rautateiden hyväksikäyttöön. Oli omaksuttu kirjaimellisesti Schlieffenin näkemys, että "rautateista on kehittynyt sodankäyntiväline, jota ilman ei tulevaisuudessa voi ajatella joukkojen keskitystä, ryhmitystä ja huoltamista". Tässä mielessä kiinnitettiin rautateihin ja niiden — myös sotilaalliseen — kehittämiseen runsaasti huomiota. Uusia ratoja rakennettaessa pyrittiin ottamaan huomioon myös strategisia näkökohtia. Todettakoon vain eräiden rataosien valmistuminen:

— Viipuri—Koivisto	v	1925
— Ylivieska—Iisalmi	v	1925
— Matkaselkä—Suojärvi	v	1927
— Oulu—Nurmes	v	1930
— Viipuri—Valkjärvi	v	1932
— Läskelä—Ala-Uuksu	v	1932
— Lappeenranta—Elisenvaara	v	1936
— Kontiomäki—Hyrynsalmi	v	1939
— Varkaus—Viinijärvi	v	1940

Taloudellisten näkökohtien lisäksi on kaikilla näillä radoilla ollut myös ilmeinen strateginen merkitys. Varkauden—Viinijärven radan rakennustyöstä voidaan erikoisuutena mainita, että sitä kiirehditettiin syksyllä 1939, ja työkiskotus saatiin valmiiksi siten, että joukkojen keskityksiä voitiin suorittaa kyseisellä välillä, tosin vaatimattomin nopeuksin, mutta sittenkin lyhyemmän matkan johdosta aikaa voittaen.

Myös monissa muissa suhteissa oli rautatiehallituksen ja yleisesikunnan välinen kanssakäyminen hyvin läheistä. Kuormauslaitureita rakennettiin sotilasjohdon toivomusten mukaan ja lukuisista ratapihjärjestelyistä, vedenottoaikkojen sijoituksesta yms sai yleisesikunta lausua mielipiteensä. Rautatieupseerien kouluttaminen aloitettiin v 1935 ja radankorjausjoukkojen toimintaa harjoiteltiin kertausharjoitusten puitteissa. Rautatiekohteiden vartiointisuunnitelma oli erittäin laaja ja yksityiskohtainen käsittäen useita satoja kohteita.

Rautateiden merkityksen huomioon ottaen oli niiden sodanaikainen järjestely ja johto määritetty erityisessä ohjesäännössä jo v 1932. Sen

mukaan maa oli jaettava sotaseuturautateihin, millä alueella rautatie-liikenteen johto kuuluisi kokonaisuudessaan sotilasviranomaisille, ja rauhan seudun rautateihin, millä alueella rautatiehallituksen edelleenkin tuli johtaa yleistä liikennettä rauhan seudun kuljetuspäällikön joh-taessa sotilasliikennettä. Juuri ennen talvisodan alkua ohjesääntöä kui-tenkin muutettiin luopumalla alueellisesta kahtiajaosta ja jättämällä rautateiden sodanaikainen johto kokonaan rautatiehallituksen tehtä-väksi. Sotilasjohdolla ei muodollisesti ollut minkäänlaista sananvaltaa rautateiden sodanaikaisessa käytössä. Ratkaisun perusteena oli se, että sotilasjohto haluttiin vapauttaa sille tarpeettomista tehtävistä. Ajatel-tiin, että rautatiet hoitakoot sodankin aikana itse itsensä, sotilasjohto tilaa vain tarvitsemansa kuljetukset, ja rautateiden asiana on panna ne toimeen. Ratkaisu osoittautui kuitenkin epäonnistuneeksi, eikä sitä voitu sodan jatkuessa sellaisenaan noudattaa.

Edellä selostetun maamme kuljetuslaitoksen silloisen kehitysasteen perusteella on luonnollista, että sotien aikaisten strategisten kuljetusten historia on suurimmaksi osaksi samalla myös rautatielaitoksen historiaa.

III KESKITYSKULJETUKSET VUONNA 1939

A. KESKITYSSUUNNITELMAT

Ensimmäiset keskityssuunnitelmat oli laadittu jo 1920-luvulla. Vuo-delta 1927 peräisin olleen ja vuonna 1930 tarkistetun keskityssuunnitel-man VK 27 (Venäjän keskitys 27) pohjalta oli tehty myös sitä vastaa-vat täydelliset kuljetussuunnitelmat.

1930-luvun alussa suoritettiin yleinen tilanteen sekä erityisesti omien voimien ja mahdollisuuksien uudelleenarviointi. Kun lisäksi oli toteu-tettu armeijan uudelleenorganisointi ja siirrytty aluejärjestelmään, oli-kin riittävästi aihetta tarkistaa silloiset suunnitelmat perusteellisesti. Vuonna 1933 laadittiin kokonaan uusi VK-suunnitelma, joka jakaantui kahteen alasuunnitelmaan, VK 1 ja VK 2. Näistä jälkimmäiseen liittyi vielä eräitä pienehköjä vaihtoehtoja.

Neuvostoliiton voiman kasvusta ja tilanteen yleisestä kehitymisestä johtuen keskityssuunnitelmia tarkistettiin ja kehitettiin jatkuvasti.

Vuonna 1939 oli VK 1-suunnitelma kokonaisuutena ottaen saanut väistyä VK 2-suunnitelman tieltä, ja viimeksi mainittuakin oli muutettu. Näin ollen talvisotaa edeltäneet keskitykset suoritettiin osittain uuden VK-suunnitelman mukaan. Tämä oli kiteytynyt kuitenkin niin myöhäisessä vaiheessa, ettei kuljetussuunnitelmiin ollut ehditty tehdä vastaavia muutoksia. Keskityskuljetusten alkaessa voimassa olleiden kuljetussuunnitelmien pohjana olivat siis edelleen suunnitelmat VK 1 ja VK 2.

Kuljetussuunnitelmien kannalta oli kaikissa keskityssuunnitelmissa yhteistä se, että rauhanaikainen armeija keskitettäisiin lähes kokonaisuudessaan Karjalan kannakselle, missä se muodostaisi suojajoukkojen pääosan. Liikekannallepanossa perustettaviksi suunnitelluista yhdeksästä divisioonasta viisi oli tarkoitettu Karjalan kannakselle, kaksi Laatokan pohjoispuoleisen rintaman eteläisimmälle osalle ja kaksi ylipäällikön reserviksi. Viime mainituistakin oli toinen suunniteltu Karjalan kannakselle. Itärajan pohjoisosiin ja tärkeimmille rannikkoalueille oli suunniteltu vain joitakin erillisiä pataljoonia, täydennysyksiköitä yms.

Voimien jaossa eri alueiden kesken ei siis katsottu tarvittavan vaihtoehtoja. Sen sijaan oli erilaisia arvioita päävoimien ryhmittämismahdollisuuksista Karjalan kannakselle. Tähän vaikuttaisi ensi sijassa se, miten suuret voimat venäläisillä olisi sodan alkuvaiheessa käytettävissä, ja toisaalta se, miten paljon aikaa olisi omien voimien liikekannallepanoon ja keskityskuljetuksiin. Tällainen keskityssuunnitelmien rakenne oli omiaan yksinkertaistamaan ja helpottamaan vastaavien kuljetussuunnitelmien laatimista. Kuljetussuunnat olivat samat ja tarvittavat vaihtoehdot käsittivät vain tiettyjä määräsämien muutoksia.

B. RAUTATIEKULJETUKSET

1. Kuljetussuunnitelmat

Syksyllä 1939 voimassa olleet keskityskuljetussuunnitelmat oli, kuten mainittu, laadittu VK 1- ja VK 2-suunnitelmien pohjalta pääosin jo vuosina 1933—34. Osa suojajoukkoja ja eräitä päämajan alaisia

yksiköitä koskevia kuljetussuunnitelmia valmistui jonkin verran myöhemmin, vuosina 1935—36.

Käytännöllisesti katsoen oli kaikki kuljetukset suunniteltu suoritettaviksi rautateitse. Poikkeuksen tekivät vain lähellä keskitysalueitaan olevat suojajoukot, joiden tuli siirtyä toiminta-alueilleen marssien tai puolustuslaitoksen omia kuljetusvälineitä käyttäen. Esimerkkinä turvautumisesta rautateihin lyhimmilläkin etäisyyksillä mainittakoon, että suojajoukoille tai niiden osille oli suunniteltu rautatiekuljetuksia mm Käkisalimesta ja Huuhanmäestä Rautuun, Viipurista Valkjärvelle ja Joensuusta Lieksaan.

Rautatiekuljetussuunnitelmat laadittiin yhteistoiminnassa yleisesikunnan ja rautatiehallituksen sotilastoimiston kesken. Yleisesikunnassa merkittiin kukin kuljetettava yksikkö omalle rivilleen erityisille kuljetussuunnitelmalomakkeille. Kunkin yksikön kohdalle merkittiin edelleen sen kuljetusvahvuus, tarvittavat rautatievaunut, lähtö- ja määräasemat sekä aika, jolloin yksikkö oli valmis kuormattavaksi. Jokaiselle kuljetuserälle määrättiin myös oma kuljetuksen numero. Numerot oli jaettu sarjoittain eri yhtymille. Tämän jälkeen laadittiin rautatiehallituksen sotilastoimistossa jokaiselle kuljetuserälle aikataulu maksimaalista aikataulukkoa käyttäen, jonka jälkeen kuljetussuunnitelmat voitiin täydentää lähtöaikojen, käytettävien juna-aikataulujen ja perille-tuloaikojen osalta. Suunnitelmissa esiintyvät kelloajat olivat todellisia. Päivät oli merkitty roomalaisilla numeroilla, jotka tarkoittivat vastaavia liikekannallepanopäiviä. Näin ollen olivat kuljetussuunnitelmat aina käyttökelpoisia minuutin tarkkuudella, kunhan vain saatiin tietää roomalaisia numeroita vastaavat todelliset päivämäärät.

Suojajoukkojen kuljetussuunnitelmissa oli aikataulut edellisestä poiketen kytketty ns T-aikaan, joka tarkoitti sitä kelloaikaa, jolloin toimintakäske saapui sille viranomaiselle, jonka hallussa ao liikekannallepanokuulutukset tai toimeenpanokäskyt olivat. Tämä oli välttämätöntä huomioon ottaen suojajoukkoja koskevan kiireysvaatimuksen huolimatta siitä, että T-aika teki kuljetuksien toteuttamisen vaikeammaksi. Se lisäsi myös virhemahdollisuuksia.

Rautatiehallitus laati vuorostaan itsenäisesti vetovoiman ja vaunuston varaamis- ja käyttösuunnitelmat.

Kuormaamisajaksi oli junaa kohti varattu jalkaväellä yleensä 1—2

tuntia ja tykistöllä noin 2 tuntia. Kun näihin aikoihin oli lisäksi sisällytetty ns junan valmistelu-aika, olivat kyseiset aikamäärät liian lyhyitä, kuten kokemus toteuttamisvaiheessa tulikin osoittamaan.

VK 1- ja VK 2-suunnitelmien edellyttämät vaihtoehdot oli otettu huomioon siten, että ko yksiköitä varten oli määrätty aikataulut ja laskettu perilletuloajat kaikkien kyseeseen tulevien määräsasiain mukaan erikseen, ja ne oli merkitty eri lehdille. Lähtöasemien ja lähtöaikojen suhteen tämä ei aiheuttanut muutoksia. Kun eri vaihtoehtoja edustavat lehdet oli merkitty vastaavalla tunnuksella (VK 1, VK 2 tai VK 2 A), ei sekaantumisvaaraa ollut, jos toteuttamiskäskyssä vain selvästi ilmoitettiin, mikä vaihtoehto oli kyseessä.

Keskityskuljetuksien toteuttajan, rautatiehallituksen sotilastoimiston, hallussa olleiden, ajan tasalla pidettyjen kuljetussuunnitelmalomakkeiden perusteella laadittu pääpiirteinen yhteenvedo suojajoukkojen keskityskuljetussuunnitelmasta on esitetty taulukossa 3 ja yhteenvedo kenttäarmeijan vastaavasta suunnitelmasta taulukossa 4. Yhteenvedot vastaavat suunnitelmien mukaista tilannetta keskityskuljetuksien alkaessa.

Ylipäällikön reserviksi aiottua, Oulun—Tornion alueella perustettavaa 9.Divisioonaa ei ollut sisällytetty keskityskuljetussuunnitelmaan. Syynä oli ilmeisesti se, että tätä yhtymää ei kyetty varustamaan.

2. Valmistelut kuljetuksien toteuttamista varten

Puolustusvalmiudesta huolehtiva sotilasjohtomme ryhtyi tiettyihin toimenpiteisiin valmiuden kohottamiseksi jo heti Tšekkoslovakian kriisin jälkeen syksyllä 1938. Rautatielaitoksessa ei tällaista toimintaa voida havaita ennen vuoden 1939 syksyä. Jonkinlaiseen varuillaan oloon tosin ehkä viittaa se, että vuoden 1939 menoarvioon oli saatu 500.000 markkaa kuormausvälineiden ja vaununsisustusesineistön hankintaa varten. Tilanne tässä suhteessa olikin ollut heikko. Myönnetyn määrärahan turvin rautatiehallituksen sotilastoimisto tilasi mm 150 kappaletta siirrettäviä hevossiltoja ja 20 kappaletta tykkisiltoja. Hevossillat valmistuivat elo—syyskuun vaihteessa, ja ne sijoitettiin heti niille asemille, joilla kuljetussuunnitelman mukaan tulnaisiin suorittamaan joukkojen kuormauksia. Tykkisiltojen valmistuminen viivästyi niihin

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

Taulukko 3

Suojajoukkojen keskityskuljetussuunnitelma v 1939

Huom

- ¹⁾ Vaunumäärät on laskettu ns kesäsuunnitelman mukaan. Talvisuunnitelma oli muuten sama, mutta rekién johdosta oli vaunumäärä suurempi.
- ²⁾ Osa itärajalle suuntautuvista kuljetuksista oli toteutettava P-SR:n komentajan sovittua asiasta Oulun asemapäällikön kanssa.

	Yhtymä	Perustava sotilas- lääkäri	Määräraaosa		Kuljetus- päivät	Yhteensä	
			VK 1	VK 2		junia	vaunuja
II AK	4.D	Uud.sl	Perkjärvi—Kämärä	Leipäsuu—Kämärä	II—VII	35	1600
	5.D	Tur.sl	Heinjoki ja Leipäsuu	Makslahti (VK 2A — Tienhaara)	III—VIII	33	1595
	11.D ak-joukot	Kym.sl	Valkjärvi—Punnus Äyräpää—Kaukila	Ristseppälä—Äyräpää Ristseppälä—Heinjoki	III—VI II—X	35 12	1601 461
III AK	8.D	EPoh.sl	Rautu—Petäjärvi	Kavantsaari—Karisalmi	IV—VII	32	1506
	10.D	KSuo.sl	Rautu—Petäjärvi Sakkola	Sakkola—Pyhäjärvi Kavantsaari—Tammisuo	II—VII II—IX	36 12	1531 465
	ak-joukot						
IV AK	12.D	Kar.sl	Suojärvi	AK:n komentajan määrättävä	III—IX	37	1580
	13.D ak-joukot	Sav.sl	Pitkäranta—Koirinoja Suojärvi—Jänisjärvi	—,—	III—X	41	1572
				—,—	II—X	11	362
Reservi	6.D	Sat.Häm.sl	Valkjärvi	Tienhaara (VK 2 A — Makslahti)	VI—IX	31	1595
Sekalaisia					III—XII	77	2995
Yhteensä						392	16863

Taulukko 4

Kenttäarmeijan keskityskuljetussuunnitelma v 1939

Huom Taistelujaotus on 5. 10. 1939 käsketyin mukainen

tarvittavan askelraudan puuttumisen vuoksi. Syyskuun alussa sillat kuitenkin otettiin vastaan ilman askelrautoja ja jaettiin asemille.

Elokuussa 1939 tilattiin 400 kappaletta kenttäkeittimen putkilisäkeitä, joiden toimitusajaksi luvattiin 1. 12. 39. Reservin ylimääräisten harjoitusten alkaessa tilausta kiirehdittiin ja 19. 10. mennessä olikin saatu noin 200 putkilisäkettä, jotka otettiin heti käyttöön. Loput 200 kappaletta saatiin 25. 10. mennessä, mutta ne eivät ehtineet enää keskityskuljetuksiin.

Syyskuun alussa 1939 antoi rautatiehallitus ratajaksojen päälliköille käskyn, jonka mukaan oli varattava 6—8 metrin pituisia ratakiskoja kaikille niille asemille, joilla suunnitelman mukaan tultaisiin kuormamaan tai purkamaan sotilasjunia.

Useita kuukausia työn alla ollut, graafiseen maksimaaliaikatauluun liittyvä ns ajoaikataulu valmistui vasta syyskuussa. Sen monistaminen ja jakaminen rataverkolle saatiin päätökseen 7. 10. 39, siis vain muutamaa päivää ennen kuin maksimaaliaikataulu jouduttiin ottamaan käytäntöön.

Osa valmiuden kohottamiseen tähtäävistä toimenpiteistä toteutui vasta keskityskuljetuksien aikana tai jopa niiden jälkeen. Niinpä vasta 8. 10. saatiin Okeroisten, 10. 10. Leteensuon ja 23. 10. Hirvinevan ratapiha sellaiseen kuntoon, että niillä voitiin järjestää suunnitelmien edellyttämiä junakohtauksia.

3. Keskityskuljetuksien toteuttaminen

Suojajoukkojen kuljetukset

Poliittisen tilanteen yleinen kehittyminen ja Saksan hyökkäys Puolaan 1. 9. 1939 aiheuttivat Suomessakin joukon toimenpiteitä. Heti suurvaltasodan puhjettua oli puolustusneuvoston puheenjohtaja sotamarsalkka Mannerheim esittänyt, että osa suojajoukkojen ja merivoimien reserviläisiä, jotka oli kotiutettu elokuussa, saataisiin kutsua uudelleen palvelukseen. Esitys hyväksyttiin ja toimenpiteisiin ryhdyttiin nopeasti. Näin jouduttiin eräitä suojajoukkojen rautatiekuljetuksia toteuttamaan jo syyskuussa.

Neuvostoliiton lähetettyä 5. 10. 1939 Suomelle neuvottelukehoituksen "konkreettisista poliittisista kysymyksistä" pantiin koko suojajoukkojärjestelmä liikekannalle 6. 10. 39. Jo edellisenä iltana oli rautatiehallituksen sotilastoimiston päällikkö kutsuttu puolustusministeriöön neuvottelemaan suojajoukkojen keskityskuljetuksien järjestämisestä. Neuvottelun tuloksena lähetettiin sotilastoimistosta viipymättä 25 sähkösanomaa, jotka koskivat 6. 10. aloitettavia kuljetuksia.

Merkillepantavaa on, että laadittuja kuljetussuunnitelmia ei noudatettu sellaisinaan, vaan jokainen suoritettava kuljetus käskytettiin sotilastoimistosta erikseen. Rautatiehallituksen sotilastoimisto laati useimpia kuljetuksia varten uudet aikataulut pyrkien mahdollisuuksien mukaan siihen, että junien lähtö samoin kuin saapuminen määräasemalle tapahtuisi pimeän aikana. Salaamiseen kiinnitettiin muutenkin erityistä huomiota. Mm tykkivaunut määrättiin peitettäväksi vaunupeitteillä ja kuljetuksista käytettiin nimitystä "ylimääräisen linnoitusvoiman kuljetukset".

Eräissä muissakin suhteissa poikettiin alkuperäisistä suunnitelmista. Niinpä yksikköjen kolonnat lähetettiin vuorokautta myöhemmin kuin varsinaiset joukot käyttäen samoja aikatauluja, joilla joukotkin oli kuljetettu. Ratsuväkiprikaatin pääosaa ei kuljetettu rautateitse, vaan se siirtyi keskitysalueelleen marssien.

Vaikka suojajoukkojen kuljetuksessa turvaututtiinkin melko suuressa määrin improvisaatioon, etenkin aikataulujen mutta myös määräasemien kohdalla, on todettava keskittämisen kokonaisuutena onnistuneen varsin hyvin. Vain joitakin myöhästymisiä ja harhaanmenoja — mm 1. ja 2.Pr:n kohdalla — sattui. Olemassa olevat kuljetussuunnitelmat muodostivat pohjan, jota käyttäen kuljetuksien numeroiden avulla oli helppo käskyttää toteutettavat kuljetukset ja alkuperäiseen suunnitelmaan tehdyt muutokset. Suoritusta oli omiaan helpottamaan myös se, ettei suunnitelmaa tarvinnut toteuttaa kokonaisuudessaan alkupe-
räisten aikamäärien puitteissa.

Kenttäarmeijan kuljetukset

Suojajoukkokuljetuksien ollessa parhaillaan käynnissä annettiin 7. 10. 1939 käsky osittaisen liikekannallepanon suorit-

tamisesta. Lähinnä ulkopoliittisista syistä käytettiin toimenpiteestä sanontaa "ylimääräiset harjoitukset". Ensimmäiseksi YH-päiväksi määrättiin tiistai, 10. 10. 1939, joten ns valmistelupäiviä tuli olemaan kaksi. Kun suunnitelma edellytti vain yhtä valmistelupäivää, tiesi tämä kuljetusten toteuttamista ajatellen yhtä ylimääräistä vuorokautta valmisteluja varten.

YH-käskey koski Turunmaan, Keski-Suomen ja Karjalan sotilasläännejä. Perustettaviksi tulivat Päämajan, Kannaksen Armeijan ja armeijakuntien esikuntien sekä eräiden armeija- ja armeijakuntajoukkojen lisäksi 5., 10. ja 12.Divisioonaa. 9. 10. annettiin käskey keskityskuljetuksien toimeenpanosta yleensä VK 2-suunnitelman mukaisesti, mutta erikseen mainituin poikkeuksin. Itse asiassa toteutettiin Karjalan kannaksen osalta v 1939 hahmoittunutta uutta keskityssuunnitelmaa, joka alajohtoportaille oli tiedotettu vasta 5. 10. 39. Kuljetuksien kannalta tärkein muutos oli se, että 5.D keskitettiin alueelle, jonne VK 2:n mukaan olisi pitänyt keskittää 4.D. Koska kyseessä ei ollut täydellinen liikekannallepano ei tästä muutoksesta ollut sanottavaa haittaa, varsinkin kun 5.D:n osalta oli mahdollisuus osittain käyttää VK 1:n mukaista kuljetussuunnitelmaa. Kuljetussuunnitelmien muutoksista aiheutuneet vaikeudet rajoittuivat oikeastaan koskemaan vain Armeijakunnan esikuntaa Viipurissa, joka joutui ottamaan vastaan ja ohjaamaan joukkoja olevasta suunnitelmasta poiketen.

Rautatiehallituksen sotilastoimistossa ryhdyttiin heti YH-käskyn saavuttua kuljetuksia valmisteleisiin toimenpiteisiin. Jo 7. 10. annettiin puhelimitse kaikille liikenne- ja konejaksojen päälliköille määräys jakaa liikennejaksojen toimistoissa säilytetyt maksimaaliaikataulut ja kuljetussuunnitelmat asianomaisille liikennepaikoille ja viranomaisille. Salaamissuista oli osa keskityskuljetussuunnitelmista säilytetty sotilastoimistossa. Nämä suunnitelmat lähetettiin nyt Helsingissä, Turussa, Tampereella, Jyväskylässä ja Viipurissa olevien liikennejaksojen päälliköille.

Kun sotilastoimisto sai tietää, että YH-käskyn saaneissa sotilasläänneissä ei perustettaisi kaikkia suunnitelmien edellyttämiä yksiköitä ja että osa yksiköistä ei valmistuisi määräaikana, ilmoitettiin liikennejaksosille, että niiden oli toteutettava vain ne kuljetukset, jotka sotilastoimisto ilmoittaa. Määräykset toteutettavista kuljetuksista annettiin

puhelinsanomina ja salaamissyistä yleensä kullekin liikennejaksolle erikseen vain sitä koskevilta osilta. Tällainen johtamistapa oli välttämätön syntyneessä tilanteessa. Rautateiden omia viestiyhteyksiä käyttäen se oli myös toteutettavissa. Toiminnan laajuudesta antaa jonkinlaisen kuvan se, että 9.—25. 10. 39 välisenä aikana oli sotilastoimistosta lähteneitä sanomia yhteensä 679 ja sinne saapuneita 1175. Viimeksi mainituista valtaosa oli sähköinä saapuneita ilmoituksia toteutetuista kuljetuksista.

Ensimmäiset rautatieupseerit määrättiin tehtäviinsä 10. 10. 39. Kaikkiaan oli keskityskuljetuksien aikana rautatieupseereita toiminnassa noin 70, joista

- 5 päämajassa,
- 4 yhtymien esikunnissa,
- 4 rautatiehallituksen sotilastoimistossa,
- 5 liikennejaksojen toimistoissa ja
- 48 aseman rautatieupseereina.

Osittaisen YH:n edellyttämät kuljetukset alkoivat suunnitelman mukaisesti II YH-päivänä, eli 11. 10. 39. Rautatiehallituksen pääjohtaja määräsi kuitenkin jo 9. 10. siirryttäväksi sodan ajan aikatauluun kaikkialla muualla, paitsi rataosilla Karjaa—Helsinki—Riihimäki—Viipuri, Hanko—Hyvinkää, Porvoo—Kerava ja Kontiomäki—Kotka. Näillä rataverkon osilla maksimaaliaikataulu tuli voimaan 12. 10. 39. Päätös erityisaikataulun käyttöönottamisesta jo kaksi vuorokautta ennen varsinaisten keskityskuljetusten alkamista saattaa tuntua hie-man häitköidyltä. Syynä kiirehtimiseen voidaan pitää sitä, että ko päivänä oli käynnissä jokin määrä liikekannallepanokuljetuksia samoin kuin Karjalassa, Karjalan kannaksella ja Etelä-Suomessa vapaaehtoisia evakuointikuljetuksia. Kun samanaikaisesti jo oli varattava liikkuvaa kalustoa keskityskuljetuksia varten, häiriintyi siviililiikenne varsin huomattavasti. Supistamalla siviililiikenne toisaalta mahdollisimman vähäiseksi voitiin helpottaa rautateiden toimintaa liikenteellisesti vaikeasti hoidettavana ajankohtana.

Osittaisen YH:n kuljetuksista mainittakoon seuraavaa:

- 5.D, kuten jo on todettu, keskitettiin 4.D:lle suunnitellulle alueelle. Sotilastoimisto ohjasi kuljetukset suunnitelman mukaan Vii-

puriin, josta matka jatkui edelleen Kan.AE:n antamien ohjeiden mukaan. Purkamisasemina olivat Kämärä ja Leipäsuo. Kuljetussuunnitelman mukaisia aikatauluja ei noudatettu kaikilta osin, vaan erälle kuljetuksille sotilastoimisto määräsi uudet aikataulut.

— 10.D kuljetettiin VK 2-suunnitelman mukaisesti. Eräät junat myöhästyivät 2—6 tuntia.

— 12.D, jonka määräasemana VK 1:n mukaan piti olla Suojärvi, purettiin IV AK:n komentajan ohjeiden mukaan Leppäsillassa ja Leppäsyryssä sekä Loimolassa. (VK 2:n mukaan ak:n komentajalla oli tähän oikeus.) Eräät kuljetukset myöhästyivät 1—4 tuntia.

Jo ennen em kuljetuksien alkamista sai rautatiehallituksen sotilastoimisto 10. 10. tiedon, jonka mukaan yleinen liikkeen kannallepano tullaan käskemään siten, että I YH-päivä on lauantai 14. 10. Virallinen käsky annettiin 12. 10., mutta jo 11. 10. oli sotilastoimisto kehottanut liikennejaksoja valmistautumaan toteuttaakseen kaikki sotilastoimiston jakamissa kuljetussuunnitelmissa mainitut, vielä toteuttamattomat kuljetukset. Vaunujen sisustamiseen oli ryhdyttävä heti. Samalla lähetettiin myös Oulussa, Vaasassa ja Mikkelissä olevien liikennejaksojen päälliköille sotilastoimistossa siihen saakka säilytetyt kuljetussuunnitelmat.

Näin siis jälleen kuljetusviranomaiset saivat tiedon tulossa olevista tehtävistä hyvissä ajoin. Osittaisen ja yleisen YH:n välinen aikaporastus, 4 vrk, oli omiaan helpottamaan tehtävää siinä mielessä, että kuljetukset jakaantuivat suunniteltua pitemmälle ajanjaksolle. Vaunutarve kasvoi tasaisesti ja vähitellen, eikä jouduttu täydelliseen suoritukseen samalla kertaa. Toisaalta oli taas olemassa ilmeinen sekaantumisvaara, kun oli noudatettava kahta liikekannallepanoaikataulua, eikä olemassa olevia kuljetussuunnitelmia muutenkaan noudatettu sellaisinaan. Erehdysten välttämiseksi meneteltiinkin siten, että liikennejaksoille annetuissa toteuttamiskäskyissä mainittiin aina kuljetuksien todelliset päivämäärät.

Lisäksi annettiin kaikille sotilasläänien esikunnille määräys asettaa yhteysupseeri pitämään yhteyttä ao liikennejakson toimistoon, jotta voitaisiin tarkistaa, mitkä suunnitelmien edellyttämistä kuljetuksista todella toteutetaan ja minä ajankohtana.

Osittaista YH:ta seuranneiden kuljetuksien alettua oli todettu useiden junien myöhästyvän suunnitelluista lähtöajoista, mikä johtui

- kuormaamisaikojen lyhydestä,
- kuljetuksenjohtajien ja kuormaajaosastojen tottumattomuudesta sekä
- ottoajoneuvojen kirjavuudesta, mikä aiheutti vaunujen lisätarvetta suunnitelmissa laskettuihin vaunumääriin nähden.

Tilanteen korjaamiseksi rautatieviranomaisia kehoitettiin mahdollisuuksien mukaan luovuttamaan junat kuormattaviksi suunnitelmien edellyttämiä kellomääriä aikaisemmin. Risteysasemat saivat vastaavasti ohjeita myöhästyneiden junien käsittelystä. Näillä toimenpiteillä oli suuri merkitys junien ruuhkautumisen estämiseksi eräillä risteysasemilla.

Myös yleistä YH:ta varten rautatiehallituksen sotilastoimisto antoi puhelinmääräykset kaikista toteutettavista kuljetuksista. Salaamisyyistä kuljetukset ohjattiin sotilastoimiston määräyksen mukaan yleensä säännöstelyasemille (Viipuriin, Kaislahteen ja Jänisjärvelle), joista ne liikennejaksojen johdolla kulkivat edelleen armeijakuntien komentajien määräämille purkamisasemille.

Kuljetuksia toteutettaessa pidettiin perussuunnitelmana VK 2:ta, mutta siihen tuli varsin runsaasti poikkeuksia. Yhtymittäin mainittakoon kuljetuksien suorituksesta seuraavaa:

4.D kuljetettiin VK 2-suunnitelmassa 5.D:lle aiotulle alueelle. Kuljetukset ohjattiin sotilastoimiston määräyksestä Kaislahteen ja sieltä II AK:n komentajan ohjeiden mukaan pääasiassa Makslahteen. Muutoksesta oli seurauksena, että suunnitelman mukaisia aikatauluja yleensä voitiin käyttää vain Viipuriin saakka, mutta siitä edelleen oli kuljettava 2.liikennejakson ohjauksen mukaan.

— 11.D kuljetettiin täysin VK 2-suunnitelman mukaan purkamisasemien ollessa rataosalla Ristseppälä—Äyräpää.

— 8.D kuljetettiin Pieksämäen—Elisenvaaran kautta Inkilän ja Sairalan asemille. (VK 2:n mukaiset purkamisasemat olivat Kavantsaari ja Karisalmi).

— 13.D piti alkuperäisen kuljetussuunnitelman mukaan kuljettaa Kuopion alueelta Kontiomäen—Nurmeksen kautta Pitkärannan alueelle. Kun osittaisen YH:n keskityskuljetuksista rataosalla Pieksämäki—Eli-

senvaara oli huomattava osa jo suoritettu, määrättiin sotilastoimistossa divisioonalle uudet aikataulut viimeksi mainitun rataosan kautta ottaen kuitenkin huomioon, että kuormaus- ja lähtöajat pysyivät ennallaan. Muutoksen avulla saatiin divisioonan kaikki yksiköt kuljetetuiksi määrääsemilleen (Alattu, Suistamo ja Leppäsyvä) noin 8—10 tuntia alkuperäistä suunnitelmaa nopeammin.

— 6.D:n pääosat kuljetettiin muuten suunnitelmien mukaisesti, mutta purkamisasemina olivat Kaipainen, Taavetti, Luumäki ja Simola. Syynä tähän reserviksi aiotun divisioonan keskittämiseen VK 2-suunnitelmassa edellytettyä lähemmäksi oli se, että ajateltiin myös maihinousu-uhkaa alueella Hamina—Kotka.

Armeija- ja armeijakuntajoukkoja kuljetettiin sekä osittaisen että täydellisen YH:n aikataulun mukaan ja niiden määrääsemien suhteen oli runsaasti muutoksia. Näiden kuljetuksien käskyttäminen olikin suhteellisesti paljon työläämpää kuin divisioonien, jotka sentään yleensä kuljetettiin suunnitelman mukaisina kokonaisuuksina muutoksien kossessa koko divisioonaa.

Kokonaisuutena ottaen onnistuivat kenttäarmeijankin keskityskuljetukset hyvin ja yleensä kyettiin pysymään suunnitelluissa aikamääri- rissä. Huolimatta siitä, että kuljetuksia jouduttiin osittain improvisoi- maan, olivat suurimmat myöhästymiset korkeintaan noin puoli vuoro- kautta, ja niitä, samoin kuin harhaanmenoja, oli vain muutamia. Liike- kannallepanossa tapahtuneen porrastuksen huomioon ottaen joukot oli- vat keskitysalueillaan kuljetussuunnitelmien edellyttäminä YH-päivinä. Sitä mukaa kuin kuljetukset eri rataosilla päättyivät, siirryttiin rauta- teillä 22.—24. 10. takaisin rauhan ajan aikatauluun. Keskityskuljetuk- sien aiheuttama poikkeustilanne rautateillä oli kestänyt yhteensä 16 vuorokautta; koko rataverkolla samanaikaisesti kuitenkin vain 11 vuo- rokautta.

4. Eräitä havaintoja keskityskuljetuksien suorittamisesta syksyllä 1939

Edellä on jo todettu, ettei kaikkia keskityskuljetussuunnitelmiin sisältyneitä kuljetuksia toteutettu. Osa kuljetuksista, esimerkiksi suuri määrä kuormastokomppanioita, jätettiin kokonaan keskittämättä. Osa

taas, kuten kenttätäydennyspataljoonat sekä tie- ja vesirakennushallituksen perustamat tie- ja siltarakennuskomppaniat, jotka eivät valmistuneet määräaikana, keskitettiin suunniteltua myöhemmin, mutta osittain kuitenkin suunnitelman mukaisten keskityskuljetuksien vielä jatkuessa.

Eräiden kuljetuksien myöhästymiseen vaikuttaneista syistä voidaan aikaisemmin todetun lisäksi mainita vielä, että

— monien liikennepaikkojen raiteet olivat joukkojen kuormauksia silmällä pitäen liian lyhyitä, eikä tätä ollut otettu huomioon aikalaskelmia laadittaessa,

— eräillä liikennepaikoilla oli puutavaraa varastoitu niin lähelle kuormausraiteita, ettei jäänyt riittävästi tilaa kuormaamista varten,

— monin paikoin ei rautatiehenkilökunta ollut tottunut suurien sotilaskuljetuksien järjestelyyn (v 1935 aloitettu rautatieupseerikoulutus ei ollut ehtinyt levitä vielä tarpeeksi laajalle) ja että

— armeijakunnat määräsivät aluksi purkamisasemiksi sellaisia liikennepaikkoja, joilla ei ollut mahdollisuuksia suoriutua samanaikaisesti useammasta junasta; myöhemmin ohjattiin kuljetukset rautatieupseerien ohjeiden mukaan useammalle vierekkäiselle asemalle vuorotellen, ja näin saatiin purkamiset nopeammiksi.

Kuten aikanaan tehtyjen laskelmien mukaan oli odotettavissa, ei vaunujen varaamisessa yleensä ollut vaikeuksia. Vain muutamia harvoja myöhästymisiä aiheutui siitä, että paikallisen vaunupulan takia junaa ei voitu luovuttaa määräaikana kuormattavaksi. Syynä oli lähinnä se, ettei alkuperäisiä suunnitelmia aina noudatettu, sekä rautatieviranomaisten tottumattomuus aikalaskelmien teossa poikkeuksellisissa olosuhteissa. Miehistövaunujen sisustusesineistöä sen sijaan oli riittämättömästi. Rautatiehallitus joutuikin jo kuljetusten alkuvaiheessa antamaan liikennejaksolle luvan istuinlankkujen hankkimiseksi ostamalla.

Kuljetuksien porrastuminen suunniteltua pitemmälle ajanjaksolle oli toisaalta omiaan helpottamaan toteuttamista, mutta toisaalta se toi mukanaan suuren vaaran erehdyksien syntymiselle.

Keskityskuljetuksien onnistumista arvosteltaessa on ennen kaikkea muistettava, että ne saatiin suorittaa pimennystä lukuunottamatta rauhanomaisissa olosuhteissa vihollisen niitä mitenkään häiritsemättä.

Tosin tämänkin mahdollisuuden varalta oli ryhdytty toimenpiteisiin, sillä 8. 10. toteutettiin suunnitelmien mukainen radan ja rautatiesiltojen vartiointi, ja rautatiehallituksen perustettaviksi määrätyt radankorjauksyksiköt kutsuttiin ylimääräisiin harjoituksiin 6.—10. 10. välisenä aikana. Puolan sodan kokemukset huomioon ottaen nämä toimenpiteet tuskin kuitenkaan olisivat olleet riittäviä siinä tapauksessa, että vihollinen olisi aloittanut sotatoimet ja todella tehokkaasti pyrkinyt lamaanuttamaan liikenteen rataverkollamme.

C. MUUT KULJETUSMUODOT

Tiekuljetuksin keskitettiin joukkoja syksyllä 1939 vain nimeksi. Pääasiassa oli kyseessä eräitä suojajoukkojen osia, ja kuljetusmatkat olivat verraten lyhyitä, yleensä muutamia kymmeniä kilometrejä. Varsinkin itärajalalla käytettiin autoja jossakin määrin joukkojen jatkokuljetuksiin rautateiden varrelta lopullisille keskitysalueille. Kaikissa näissä tapauksissa käytettiin sotilaallisia kuljetusyksikköjä tai joukkojen moottoriajoneuvoista muodostettuja tilapäisiä kuljetusosastoja. Kuljetusetäisyydet ja suoritusten muutenkin vaatimattomat puitteet eivät anna aihetta tämän tutkielman yhteydessä käsitellä näitä tapahtumia laajemmin strategisina kuljetuksina. — Kuten aikaisemmin on mainittu, siirtyi Ratsuväkiprikaatin pääosa keskitysalueelleen marssien.

Vesikuljetuksien osalta tarjoaa miehitysjoukkojen siirto Ahvenanmaalle vähäisen tarkastelukohteen. YH:n alkamisen jälkeen ryhdyttiin Lounais-Suomen meripuolustuksen päällikön johdolla tarvittaviin valmisteluihin. Kuljetussuunnitelman lisäksi ne käsittivät pääasiassa alusten varaamisen ja kuormausharjoituksia. Viimeksi mainittujen ansiosta olikin joukkojen lähtövalmius marraskuun lopulla noin 3—4 tuntia, raskaan kaluston ollessa valmiina aluksiin lastattuna. Miehitysjoukkojen kuljetusta varten oli varattu Turkuun hl Aranda, hl Viola, hl Hebe, hl Bore V, hl Loviisa ja js Murtaja. Paraisilla oli proomuja ja hinaajia sekä vl Tiira. Mainittujen alusten syväys, eräitä pikkualuksia ja proomuja lukuunottamatta, vaihteli 3—6 m, joten purkamispaikoiksi sopivia laitureita oli vain muutamia. Tämän takia purkamispaikoiksi oli määrätty Maarianhaminan sataman lisäksi Färjsund, Långnäs, Ängö,

Herrö ja Kökar. Koska valmistelut Ahvenanmaalla oli suoritettava vuoden 1921 sopimuksen määräysten puitteissa, oli Ahvenanmaalla olevaa merivartiolaitoksen henkilökuntaa vahvennettu, ja sen tuli muiden tehtäviensä ohella suorittaa valmisteluja purkamisalueilla ja varata autoja kuljetuksia varten.

Talvisodan alkaessa kuului miehitysjoukkoihin PPP 8, 3.ErPPK ja 2. ErKKK, rannikkotykistöjoukkoja eräitä linnakkeita varten sekä yksi itpatteri. 1. 12. 39 sai Lounais-Suomen meripuolustuksen päällikkö käskyn miehityksen toimeenpanosta. Ilmavaaran takia kuljetuksen johtaja määräsi lähtöajaksi klo 22.00. Kuormaukset aloitettiin suunnitelmien mukaisesti ja klo 23.30 olivat kaikki kuljetuserät jo matkalla. Vihollinen ei häirinyt kuljetuksia, joten ensimmäiset joukot olivat perillä 2. 12. klo 09.10. Osa kuljetuksista kesti kauemmin, niin että ne saapuivat Ahvenanmaalle 3., 4. ja 6. 12. Yhteensä kuljetettiin vajaat 2000 miestä kalustoineen.

Edellä lyhyesti kuvattua suoritusta arvosteltaessa on otettava huomioon mm, että miehitysjoukot olivat valmiina, alukset oli varattu etukäteen, kuormausta oli harjoiteltu, raskas kalusto oli valmiiksi lastattu ja että vihollinen ei häirinyt kuljetuksia.

IV KESKITYSKULJETUKSET VUONNA 1941

A. YLEISTÄ

Suomen talvi- ja jatkosodan välinen aika käytettiin valmiuden kaikinpuoliseen kehittämiseen. Koko aikana ei palattu täydelliseen rauhan ajan järjestelyyn, ja puolustuslaitoksen organisaatiossa siirryttiin armeijakunta — prikaati — kokoonpanoon, millä saavutettiin välitön operaatiomahdollisuus ja samalla kohotettiin myös liikekannallepanovalmiutta.

Liikekannallepanon ja keskityskuljetuksien nopeuttamiseen pyrittiin monin keinoin. Materiaalin varastointijärjestelyjen yms lisäksi mainittakoon tässä yhteydessä vain, että liikekannallepanossa ei julistamispäivän jälkeen seurannut erityistä valmistelupäivää, vaan siirryttiin välittömästi varsinaisiin liikekannallepanopäiviin. Keskityskuljetuk-

sien nopeuttamiseksi suoritettiin rautateillä eräitä parannuksia ja valmisteluja. Myös muiden kuljetusmuotojen hyväksikäyttömahdollisuuksia tutkittiin keskityskuljetuksien toteuttamisessa. Varsin huomattava merkitys oli niin ikään sillä, että rauhan ajan joukkojen sijoituspaikat olivat välittömästi rajan pinnassa. Suojajoukot olivat näin ollen käytännöllisesti katsoen paikoillaan, eikä niitä varten tarvittu varsinaisia keskityskuljetuksia eikä vastaavia kuljetussuunnitelmia.

Kenttäarmeijan keskittämistä varten oli vain yksi suunnitelma. Se perustui operatiiviseen toimintasuunnitelmaan, joka oli tehty puolustusta silmälläpitäen. Kuudestatoista sodan ajan divisioonasta oli pääosa, yhdeksän divisioonaa, tarkoitus käyttää Suomenlahden ja Pielisen välille linnoitettavan Salpa-aseman miehittämiseen. Pielisen ja Jäämeren välille oli suunniteltu keskitettäväksi kolme divisioonaa ja yksi Hangon vuokra-alueen rajalle. Ylipäällikön reserviksi jäisi kolme divisioonaa, joiden sijoitusta varten oli muutamia vaihtoehtoja.

Pääosaltaan suunniteltiin keskityskuljetukset jälleen suoritettavaksi rautateitse. Lähinnä matkojen lyhenemisestä johtui, että tiekuljetuksia käytettiin kuitenkin enemmän kuin v 1939. Jalkamarsseja käytettiin myös entistä runsaammin, ja jonkun verran esiintyi Saimaan vesistö-alueella vesikuljetuksiakin.

B. RAUTATIEKULJETUKSET

1. Rautateiden suorituskyvyn kohottaminen

Talvisodan aikana oli rautateiden toiminnassa ja mahdollisuuksissa havaittu puutteita, joita välittömästi ryhdyttiin poistamaan. Pahimpana organisatorisena epäkohtana pidettiin sitä, ettei sotilasviranomaisilla ollut minkäänlaista sananvaltaa rautateiden sodanaikaisessa toiminnassa, ei edes sotilaskuljetuksiin nähden. Asiaa tutkimaan asetettiin toimikunta, jonka esityksestä valtioneuvosto 13. 3. 41 vahvisti uuden ohjesäännön, joka määrittä rautatie- ja sotilasviranomaisten väliset suhteet sodan aikana kokonaan uudelleen. Sen mukaan eräiden valtionrautateiden käyttöä koskevien asioiden johto ja hoito siirrettiin sodan aikana päämajan rautatieosastolle. Linjahallinnon viran ja toi-

men haltijat olivat liikenteen järjestelyn ja vaunujen jaon, ratavaurioiden korjausten, viestiyhteyksien kunnossapidon sekä veturien sijoituksen ja käytön osalta välittömästi tämän osaston alaiset. Oli menty niin pitkälle, että jopa rautateillä tapahtuvia siviilikuljetuksia koskevien asioiden käsittely kuului päämajalle. Tärkeintä oli kuitenkin se, että uusi ohjesääntö antoi sotilasviranomaisille mahdollisuudet järjestää sodanaikaiset sotilaskuljetukset mielensä mukaan.

Myös rautateiden teknillisessä suorituskyvyssä oli ollut runsaasti toivomisen varaa. Moskovan rauhan raja rikkoi pahasti Itä- ja Kaakois-Suomen rataverkkoa, mikä yhä vain pahensi tilannetta. Mainitusta syystä ja kun valtakunnan rajan siirto monessa suhteessa muutti erälle rataosille asetettavia sotilaallisia vaatimuksia, puolustusvoimien ylipäällikkö sotamarsalkka Mannerheim henkilökohtaisesti kääntyi rautatiehallituksen pääjohtajan puoleen pyytäen tätä kiireellisesti ryhtymään toimenpiteisiin määrärahojen hankkimiseksi, jotta sotilasviranomaisten osoittamat pahimmat puutteet voitaisiin korjata. Määrärahojen hankkiminen ei vallitsevissa oloissa tuottanut vaikeuksia, ja nopeasti toimien oli ennen Suomen jatkosodan alkua ehditty suorittaa mm seuraavat toimenpiteet:

- Varkauden—Viinijärven rata oli saatu lopulliseen kuntoon,
- Kymijoen ylittäminen oli varmistettu rakentamalla oikorata Korja—Kuusankoski—Voikka (rakentaminen oli aloitettu jo tammi-kuussa 1940),
- liikenteen hoito Kouvolasta Lappeenrannan suuntaan oli tehty joustavammaksi rakentamalla ns Raipon oikorata,
- joukkojen kuljetuksia varten oli rakennettu pitkät sotilaslaiturit mm Somerharjuun, Varpaseen, Mäntyharjuun, Mynttilään, Hietaseen, Rantasalmelle, Kallislahteen, Sappuun ja Vihtariin,
- ratapihalaajennuksia oli suoritettu useilla liikennepaikoilla.

Rautatieupseerien merkitys sotilaskuljetuksien täsmälliselle ja joustavalle suoritukselle oli talvisodan aikana tullut selvästi esille. Näin ollen jatkettiin rautatieupseerien kouluttamista järjestämällä v 1941 kahdet kertausharjoitukset, joihin osallistui yhteensä 50 upseeriarvon omaavaa rautatievirkamiestä.

2. Kuljetussuunnitelmat

Siirtyminen uuteen aluejärjestelmään aiheutti toistuvia muutoksia liikekannallepanojärjestelyissä sekä sen, että liikekannallepano- ja keskityskuljetussuunnitelmien laatiminen ja jatkuva ajan tasalla pitäminen oli vaikeaa ja suuritöistä. Koska liikekannallepanon uudelleen järjestäminen tapahtui vaiheittain, eivät sotilaspiirit siirtymisvaiheen aikana voineet antaa tarpeellisia tietoja yhtenäisen kuljetussuunnitelman laatimista varten. Tavanmukaisesta menettelystä poiketen laadittiin kussakin liikennejaksoissa tilapäiset kuljetussuunnitelmat tätä väli-vaihetta varten yhteistoiminnassa asianomaisten sotilaslääni- ja -piirien kanssa. Kiinteän yhteistoiminnan aikaansaamiseksi liikennejaksojen ja aluejärjestön sekä vastaavasti liikennejaksojen, päämajan ja rautatiehallituksen kesken määrättiin kuhunkin liikennejaksoon yhteysmies, upseeriarvon omaava rautatievirkkamies, joka osallistui suunnitelmien laatimiseen.

Ripeästi toimien saatiin järjestelyt vuoden 1940 syksyllä niin pitkälle, että yhtenäinen keskityskuljetussuunnitelma — joka sitten aikanaan tuli toteutettavaksi — voitiin laatia yhteistoimin päämajan ja rautatiehallituksen kesken talvella 1941. Valmiuden kohottamiseksi jaettiin osia suunnitelmasta heti erälle liikennejaksoille siellä säilytettäväksi. Yhtymille kyseiset suunnitelmat lähetettiin 5. 2. 41.

Suunnitelmien teknillinen laatimistapa oli sama kuin talvisodan edellä. Saatujen kokemusten perusteella oli kuormaamisajaksi varattu nyt noin 4 tuntia junaa kohden, mikä yleensä riittikin.

Pääpiirteinen yhteenveto siitä suunnitelmasta, joka oli voimassa YH:n alkaessa, on esitetty taulukossa 5. Taulukosta voidaan todeta, että siinä ei ole mainittu 17. Divisioonaa, mutta koska tämä Karjaan sotilasläänissä perustettava divisioona piti keskittää Hangon vuokra-alueen rajalle, ei sitä varten tarvittu kuljetuksia.

Ylipäällikön reserviksi suunniteltujen divisioonien kohdalla on taulukossa mainittu YH:n aikana toteutetut vaihtoehdot. Näitä divisioonia varten oli olemassa myös suunnitelmat

- 1.D:n kuljettamiseksi Karjaan alueelle sekä Kouvolan alueelle,
- 15.D:n kuljettamiseksi Riihimäen—Kouvolan alueelle ja Haapamäen—Joroisten alueelle, sekä

	Yhtymä	Perustava sotilaslääni	Määrärataosa	Kuljetuspäivät	Yhteensä	
					junia	vaunuja
IV AK	8.D	Suol.sl.	Hamina	III—V	20	601
	12.D	Hel.sl.	Taavetti—Kaipiainen	II—IV	5	188
	4.D	Salp.sl.	Kaitjärvi—Taavetti	II—III	20	832
	ak-joukot		Lahti—Luumäki; Kotka	II—VI	8	257
V AK	10.D	Päi.sl.	Kirjokivi—Selänpää	III—V	11	414
	5.D	EHäm.sl.	Selänpää—Hietanen	III—IX	34	1 223
	ak-joukot		Harju—Otava	II—VII	15	444
II AK	18.D	PHäm.sl.	Parkumäki—Putikko	III—VI	34	1 213
	2.D	ISav.sl.	Pääskylahti—Kulennoinen	I—IV	14	544
	ak-joukot		Mikkeli—Varkaus—Savonlinna	II—VII	8	179
VII AK	11.D	KPoh.sl.	Viinijärvi—Ylämylly	II—VII	34	1 174
	7.D	Sav.Kar.sl.	Kontiolahti—Kaltimo	II—IV	14	455
	14.D	Maa.sl.	Lieksa—Sotkamo	II—V	20	649
	2.JPr	Maa.sl.	Paukkaja	III—VII	11	448
	ak-joukot		Lapinlahti—Kuopio; Joensuu	III—VII	15	311
III AK	3.D	PPoh.sl.	Kontiomäki—Hyrynsalmi	II—V	17	639
	6.D	Perä-Poh.sl.	Kemijärvi	II—VI	26	822
	ak-joukot		Rovaniemi; Kontiomäki—Hyrynsalmi	III—VII	7	132
Reservit	1.D	Loun.Suo.sl.	Hämeenlinna—Riihimäki—Lahti	V—VIII	39	1 481
	15.D	Sat.sl.	Parikkala—Punkasalmi	V—VIII	34	1 461
	19.D	Vaa.sl.	Vaajakoski—Joroinen	VII—X	37	1 425
Sekalaista					n 30	1 139
Yhteensä					453	16 031

Taulukko 5

Keskityskuljetussuunnitelma Suomen jatkosodan alkaessa

— 19.D:n osalta vastaavasti Seinäjoen—Ylivieskan ja Haapamäen—Joroisten alueille.

Reserviksi suunniteltu 1.JPr, jonka osat perustettiin Helsingin, Riihimäen, Hämeenlinnan ja Lahden alueilla, ei lainkaan sisällynyt kuljetussuunnitelmaan.

Perustamistehtävissä ja -paikoissa, alistussuhteissa yms tapahtui tämän tästä muutoksia. Laaditut kuljetussuunnitelmat pidettiin jatkuvasti ajan tasalla ilmoittamalla päätetyistä muutoksista asianomaisille lähetetyillä kirjelmillä. Tällaisia muutoksia tapahtui koko talven ja kevään v 1941 aina YH:n alkamiseen saakka, esiintyipä niitä vielä keskityskuljetusten jo alettuakin.

3. Keskityskuljetukvien toteuttaminen

Toukokuun aikana v 1941 oli tärkeimmät rautatieupseerit perehdytetty rautatiehallituksen sotilastoimistossa keskityskuljetussuunnitelmiin ja niiden toteuttamisessa noudatettaviin periaatteisiin. Samalla jaettiin liikennejaksoille ne suunnitelmien osat, jotka vielä oli säilytetty rautatiehallituksessa. Kun suojajoukkojen reserviläisiä oli ryhdytty kutsumaan palvelukseen, annettiin 13. 6. 41 liikennejaksojen päälliköille vielä käsky, jolla kehoitettiin viipymättä ryhtymään kaikkiin valmistaviin toimenpiteisiin jaettujen kuljetussuunnitelmien toteuttamiseksi. — Voidaan siis katsoa rautateiden olleen varsin hyvin valmistautuneina tehtävänsä silloin, kun ensimmäiset keskityskuljetukset aloitettiin.

Kenttäarmeijan kutsuminen ylimääräisiin harjoituksiin tapahtui, kuten v 1939, kahdessa vaiheessa. 15. 6. 41 käskettiin perustaa Merivoimille alistetut joukot (mm 17.D) ja III AK (3. ja 6.D). Osittaisen liikekannallepanon ensimmäinen päivä oli 16. 6., mutta samanaikaisesti Pohjois-Suomessa tapahtuvien saksalaisten joukkojen kuljetuksien takia siirrettiin 6.D:n keskityskuljetukset yhdellä vuorokaudella. Tätä lykkäystä lukuunottamatta sujuivat III AK:n joukkojen kuljetukset suunnitelmien mukaisesti siitä huolimatta, että samoilla rataosilla suoritettiin koko ajan myös saksalaiskuljetuksia. 3.D:n kuljetukset päättyivät 20. 6. ja 6.D:n vastaavasti 22. 6.

Kuljetuksien suoritus ja johtaminen kävi tällä kertaa paljon tottuneemmin ja yksinkertaisemmin kuin v 1939. Talvisodan kokemukset olivat tuoreessa muistissa, ja sen aikana oli saatu käytännöllistä harjoitusta. Rautatieupseerit osasivat tehtävänsä paremmin, ja joukot turvautuivat entistä enemmän heidän asiantuntemukseensa ja apuunsa. Saksalaiskuljetusten takia oli useita rautatieupseereita ollut jo jonkin aikaa tehtävissään III AK:n kuljetusten alkaessa, mikä osaltaan helpotti asiaa. Kuljetukset suoritettiin rataverkolla melko itsenäisesti liikennejaksoille jaettujen suunnitelmien perusteella. Rautatiehallituksen välitön johtaminen supistuikin vuoden 1939 syksyyn verrattuna melkein olemattomaksi. Tärkeimmäksi tehtäväksi jäi tilanteen seuraaminen ja kuljetuksien suunnitelmanmukaisen suorituksen toteaminen.

Eräinä aikoina esiintyi erityisesti Kemini—Kemijärven välillä ruuhkautumista. Koska purkamiset kuitenkin sujuivat hyvin ja yöt olivat valoisat, laukesivat ruuhkat nopeasti. Purkamisten nopeuttamiseksi olivat paikalliset ratamestarit rakentaneet lukuisia ratapölkkylaitureita.

Puolustusvoimain yleinen ylimääräisiin kertausharjoituksiin kutsuminen tapahtui kahta vuorokautta myöhemmin. Kyseinen käsky annettiin 17. 6. ja ensimmäiseksi YH-päiväksi määrättiin samalla keskiviikko, 18. 6. Osoituksena rautateiden valmiudesta ja siitä milteipä huolettomasta varmuudesta, jolla kaiken siviili liikenteen syrjäyttävä keskityskuljetustoiminta pantiin käyntiin, jäljennettäköön seuraavassa liikennejaksojen päälliköille 17. 6. puolen päivän jälkeen annettu rautatiehallituksen sotilastoimiston puhelinsanoma:

”Toteuttakaa kaikki st:n kirj. n:o 21/41/III mainitut jutut huomioidalla siihen myöhemmin tehdyt muutokset.

Yrjö Halonen saapuu ensi kerran huomenna 18. 6. 41.

Kiinteä kosketus tavarain lähettäjiin mahdollisten muutosten varalta.

Ellei erikoisaikataulu voimassa, on jutut sopeutettava lähtöjen perusteella aikat. n:o 108”. (Aikataulu n:o 108 oli kyseisenä aikana voimassa ollut rauhan ajan aikataulu.)

Nyt niinkuin talvisodankin edellä jouduttiin siis noudattamaan kahta liikekannallepanoaikataulua samanaikaisesti. Tällä kerralla ei kuitenkaan ollut sekaantumisen vaaraa, sillä III AK:n joukot, jotka perustettiin Pohjois-Pohjanmaan ja Peräpohjolan sotilaslääneissä, kuljetettiin kokonaisuudessaan 6. liikennejakson alueelle. Yleisen YH:n edellyttä-

mät kuljetukset eivät taas koskeneet lainkaan tätä liikennejaksoa, joten aikaporrastukseen liittyi selvä alueellinen jako.

Kuten edellä jo todettiin, tapahtuivat kuljetukset valtaosaltaan suunnitelmien mukaan ilman, että rautatiehallituksen tarvitsi puuttua niiden johtamiseen yksityiskohtia koskevin puhelinsanomin. Yleissuunnitelmaan jouduttiin tosin tekemään eräitä muutoksia, mutta ne koskivat vain muutamia johtosuhteiden muutoksia, eivätkä edellyttäneet muutoksia kuljetussuunnitelmaan.

Kuljetusten kannalta huomionarvoisin poikkeus tapahtui 19.D:n kohdalla, jonka kuljetukset jouduttiin saksalaiskuljetuksista aiheutuvan vaunupulan taka siirtämään yhdellä vuorokaudella. Tätä tarkoittava käsky annettiin vuorokautta ennen kuin kuljetusten tuli alkaa, eli 23. 6. 41. Jo paria päivää aikaisemmin oli alkuperäisiä määräasemia muutettu siten, että Vaajakosken, Venetmäen ja Hankasalmen asemille suunnitellut junat oli kuljetettava Pieksämäelle ja Huutokoskelle.

Alkuperäisen suunnitelman mukaiset kuljetukset saatiin 19.D:aa lukuunottamatta suoritetuiksi loppuun 26. 6. mennessä.

Mainitun divisioonan kuljetusten ollessa vielä kesken oli yleistilanne kuitenkin muuttunut niin paljon, että offensiivinen toiminta oli käynyt mahdolliseksi. Uuden operaatioidean johdosta annettiinkin 27. 6. aamuyöstä käsky 19.D:n junien ohjaamisesta edelleen vuorotellen Putikon ja Punkasalmen asemille. Jo puretut joukot oli kuormattava uudelleen ja kuljetettava em asemille.

Junissa olevien joukkojen ohjaaminen suunniteltua kauempana oleville purkamisasemille oli kyseisessä tilanteessa varsin yksinkertainen toimenpide. Käskyn saapuessa oli kuitenkin jo 16 junaa ehditty purkaa Pieksämäen, Huutokosken ja Joroisten asemille, ja näiden osalta jouduttiin jatkokuljetukset improvisoimaan. Muista kuljetuksista vapautunutta vaunustoa saatiin varatuksi niin, että samana päivänä voitiin asettaa 2—3 junaa heiluriliikenteeseen jo purettujen joukkojen edelleen kuljettamista varten. 28. 6. muutettiin 19.D:lle määrättyä tehtävää vielä kerran, minkä seurauksena divisioonan viimeiset junat purettiin Kulenoisissa, josta joukot jatkoivat marssien Kerimäen kirkonkylän pohjoispuoleiselle alueelle. Tämän divisioonan osalta päättyivät viimeiset kuljetukset 29. 6. 41.

Keskityskuljetuksien aikana tapahtuneiden johtosuhtemuutoksien

jälkeen olivat ylipäällikön reserveinä 19.D:n lisäksi tässä vaiheessa 1. ja 5.D sekä 1.JPr. Näistä 1.D oli suunnitelman mukaisesti kuljetettu 25. 6. mennessä Hämeenlinnan—Riihimäen—Lahden alueelle ja 5.D vastavasti 26. 6. mennessä Selänpään—Hietasen alueelle. 1.JPr oli perustamispaikoillaan Helsingissä, Riihimäellä, Hämeenlinnassa ja Lahdessa. Karjalan armeijan muodostamiseen liittyen jouduttiin näille yhtymille järjestämään uudet kuljetukset, jotka alkuperäisen keskitys suunnitelman mukaisiin kuljetuksiin välittömästi liittyvinä voidaan käsitellä samassa yhteydessä.

1.JPr, joka kuten aikaisemmin mainittiin ei lainkaan sisältynyt varsinaiseen keskitys suunnitelmaan, oli jo 23. 6. saanut käskyn valmistautua kuljetettavaksi alueelle Varkaus—Huutokoski. Tätä tarkoittavat kuljetustilaukset lähetettiin päämajaan seuraavana päivänä, mutta vasta 27. 6. annettiin käsky kuljetusten toimeenpanosta. Määräasemat muutettiin samalla alueelle Joensuu—Hammaslahti. Prikaati vahvennuksi neen (Ps.JP ja KevPsto 11) tarvitsi yhteensä 25 junaa, jotka 28.—30. 6. 41 välisenä aikana kuljetettiin Kouvolan—Pieksämäen kautta pääasiassa Joensuuhun ja Hammaslahden.

5.D sai 26. 6. käskyn jatkokuljetuksesta alueelle Joensuu—Hammaslahti. 5.DE:n, päämajan ja rautatieviranomaisten kesken käytiin neuvotteluja ja laadittiin tarvittavat suunnitelmat. Kuljetuseräjäko ja kuljetusten numerot määrättiin samoiksi kuin alkuperäisessä keskityskuljetussuunnitelmassa. Päämajan rautatieosasto määräsi pääpiirteiset aikataulut, ja näin pääsivät divisioonan jatkokuljetukset alkamaan 28. 6. aamuyöstä. 3. 7. mennessä oli koko divisioona kuljetettu Niittylahden ja Hammaslahden asemille.

1.D vuorostaan sai ensin 27. 6. käskyn Riihimäellä olevien osiensa siirtämisestä alueelle Villähde—Nastola—Uusikylä. Siirtymisen tuli tapahtua autokuljetuksin, polkupyörämarssein sekä rautateitse. Yhteistoiminnassa paikallisten rautatieviranomaisten kanssa voitiin ensimmäiset junakuljetukset aloittaa jo yöllä 27/28. 6., mutta kuljetusten ollessa parhaillaan käynnissä annettiin uusi käsky, jolla divisioonan keskitysalueeksi määrättiin alue Jakokoski—Eno—Kovero. Koska nyt oli kyseessä paljon suurempi kuljetustehtävä kuin 27. 6. annettu käsky edellytti, tarvittiin jonkin verran aikaa suunnitelmia ja valmisteluja varten. Lisäksi 1.JPr:n ja 5.D:n kuljetukset sitoivat pääosan rataosan

Kouvola—Pieksämäki—Joensuu kuljetuskyvystä, joten 1.D:n jatkokuljetukset voitiin aloittaa vasta 30. 6/1. 7. Pääosat divisioonan kuljetuksista olivat perillä Jakokosken ja Kaltimon asemilla 5. 7. mennessä. Kuljetusteknilliset valmistelut oli suoritettu pääasiassa 29. 6. samalla tavoin kuin 5.D:n osalta.

1.JPr:n ja 5.D:n kuljetukset tapahtuivat pääosiltaan yhtä aikaa, ja kun myös 1.D:n ensimmäiset junat olivat liikkeellä samanaikaisesti edellisten yhtymien viimeisten junien kanssa, esiintyi välillä Pieksämäki—Joensuu junien ruuhkautumista. Tästä oli seurauksena useiden kuljetuksien viipyminen matkalla odotettua kauemmin. Merkittävänä syynä kuljetusten suorittamisessa esiintyneisiin epäkohtiin oli mm se, ettei näitä jatkokuljetuksia varten ollut olemassa yksityiskohtaisia suunnitelmia. Varsinkin linjahallinnon henkilöstön osalta oli siis kyseessä osittain improvisointi. Suurta haittaa tuotti myös se, että välillä Varkaus—Joensuu oli käytettävissä vain yksi puhelinlinja ja että runsaan liikenteen edellyttämää henkilötäydennystä saatiin Joensuun radalle vasta 1. 7.

4. Saksalaisten joukkojen kuljetukset

Kuljetuksista huolehtivat viranomaiset joutuivat yllättävän tilanteen eteen, kun samanaikaisesti suomalaisten joukkojen keskityskuljetuksien kanssa jouduttiin suorittamaan varsin huomattavassa määrin myös saksalaisten joukkojen kuljetuksia. Osittain nämä alkoivat jo ennen omia keskityskuljetuksiamme.

Rajoitettu sotamateriaalin ja aseistamattomien, lomamatkalla olevien sotilaiden kuljetusoikeus Pohjois-Suomen kautta Norjaan oli myönnetty 22. 9. 40. Kesäkuun alussa v 1941 saksalaiset ilmoittivat vaihtavansa yhden Norjassa olevan divisioonansa, ja 7. 6. 41 alkoikin eräisiin Suomen satamiin saapua sotilaskuljetuksia, jotka ohjattiin pääasiassa Rovaniemen alueelle, minne samaan aikaan siirrettiin sksalaisia myös Norjasta.

Ensimmäinen suuri kuljetuserä saapui Kaskisiin, Vaasaan, Pietarsaareen ja Ouluun, joista 8.—16. 6. 41 välisenä aikana kuljetettiin Kemiin, Tornioon ja Rovaniemelle yhteensä 63 junaa (= 2278 vaunua). Nämä kuljetukset myöhästyivät keskimäärin 2—3 tuntia rataosalla

Kemi—Rovaniemi, jonka liian lyhyet ratapihat aiheuttivat vaikeuksia junien purkamisessa ja junakohtauksien järjestämisessä.

Seuraava vaihe sattui omien keskityskuljetustemme kannalta kriittisimpään ajankohtaan. Kaskisten, Vaasan ja Oulun satamista jouduttiin 17.—28. 6. 41 välisenä aikana kuljettamaan pääasiassa Kemijärvelle yhteensä noin 90 junaa (= 3528 vaunua). Suurin osa näistä kuljetuksista myöhästyi 4—10 tuntia samanaikaisesti suoritettavien omien keskityskuljetusiemme johdosta. Veturien ja vaunujen irrottaminen saksalaisten tarpeisiin tuotti suuria vaikeuksia eikä sujunut häiriöttä. 19—22. 6. 41 välisenä aikana myöhästyivät saksalaisia kuljetaneet junat jopa 24—28 tuntiakin. Nämä suuret myöhästymiset johtuivat siitä, että samoina päivinä suoritettiin III AK:n keskityskuljetuksia juuri samoilla rataosilla, joita saksalaiset kuljetukset käyttivät. Kokonaisuutena voidaan kuitenkin katsoa saksalaiskuljetusten tulleen suoritetuksi laaditun suunnitelman mukaan, sillä viimeinen juna tuli Kemijärven asemalle vain 1 ½ tuntia aikataulustaan myöhässä.

Alkuperäisen suunnitelman mukaisten keskityskuljetustemme juuri päätyttyä, mutta Karjalan armeijan muodostamiseen liittyvien kuljetusten vielä jatkuessa, saapui sodanjohdollemme odottamatta vahvennusta Norjasta Ruotsin kautta. Kyseessä oli saksalainen 163.D, joka Saksan päämajan toivomuksesta siirrettiin Suomeen asetettavaksi ylipäällikkömme käyttöön. Yksi rykmentti ja yksi patteristo divisioonasta liitettiin Kemijärvellä oleviin saksalaisiin joukkoihin (21 junaa = 747 vaunua), mutta pääosa divisioonasta (87 junaa = 2540 vaunua) kuljettiin Joensuun alueelle, jossa se purettiin Kaltimon, Onkamon, Tohmajärven ja Vihtarin asemilla. Kuljetukset tapahtuivat 28. 6.—12. 7. 41 välisenä aikana. Erityisesti Tornion rata ja Tornion aseman siirtokuormausmahdollisuudet joutuivat kovalle koetukselle. Siirtokuormaukset järjestettiin siten, että päivittäin kuormattiin neljä junaa Haaparannassa ja neljä junaa Torniossa. Hyvien ja määrätietoisten järjestelyjen ansiosta yleensä kaikki sujui häiriöttä ja laaditun suunnitelman mukaan. Eniten, eli noin kaksi tuntia, myöhästyi juna, johon kuormattiin tavanmukaista raskaampaa tykistöä.

Kaikkiaan käsittivät edellä mainitut saksalaisten joukkojen kuljetukset 260 junaa eli 9093 vaunua. Näistä kuljettiin samanaikaisesti omien keskityskuljetustemme kanssa 198 junaa eli 6815 vaunua, mitä

on pidettävä erittäin merkittävänä suorituksena ja osoituksena kuljetusviranomaistemme joustavuudesta ja yllätykselliseen tilanteeseen sopeutumiskyvystä. Näitä kuljetuksiaahan ei ollut voitu ottaa huomioon keskityskuljetussuunnitelmia laadittaessa.

5. Eräitä havaintoja rautatiekuljetuksista kesällä 1941

Rautateitse suoritettujen keskityskuljetuksien on katsottava kokonaisuutena onnistuneen hyvin. Ne sujuivat pääpiirtein toteuttamisen alkaessa voimassa olleiden suunnitelmien mukaisesti. Kuljetusten jo alettua tehtiin tosin eräitä muutoksia, mutta nekään eivät paria poikkeusta (6.D ja 19.D) lukuunottamatta aiheutuneet kuljetusteknisistä, vaan muista seikoista. Suorituksen arvoa on omiaan kohottamaan vielä se, että kuljetussuunnitelmien toteuttaminen aloitettiin tietyiltä osiltaan kahdella vuorokaudella porrastettuna ja että samanaikaisesti jouduttiin kuljettamaan huomattavan suuri määrä saksalaisia joukkoja samoilla rataosilla omien joukkojemme kanssa. Tämä, kuten keskityskuljetuksien loppuvaiheessa tapahtuneet eräiden yhtymien jatkokuljetuksetkin, edellytti viranomaisilta suurta joustavuutta ja improvisoisuutta.

Rautateiden selviytyminen tehtävästä kiitosta ansaitsevalla tavalla johtuneeksi osaksi siitä, että koko henkilökunta oli tottunut ja kouliintunut kuljetuksien — myös sotilaskuljetuksien — hoitamiseen poikkeuksellisissa ja vaikeissa oloissa jo vuoden 1939 syksystä alkaen. Valmius oli tässä suhteessa hyvä. Johtavissa asemissa olevat olivat pakosta tottuneet monessa suhteessa joustavampaan menettelyyn kuin talvisodan aikana ja useista rauhanaikaisista määräyksistä uskallettiin yleisesti poiketa silloin, kun sotilaskuljetuksien nopea suoritus sitä vaati. Rautatieupseerikunta oli tässä suhteessa rohkeata ja ennakkoluulotonta, ja sen ohjeisiin oli totuttu luottamaan. Tärkeä merkitys oli myös rautatieliikenteen sodanaikaisen johdon järjestelyissä tapahtuneilla muutoksilla.

Maksimaaliaikataulua käytettiin 19. 6. alkaen joustavasti sen mukaan, miten sotilaskuljetukset eri rataosilla sitä edellyttivät. Niillä rataosilla, joilla sotilaskuljetuksia oli vain vähän tai ei lainkaan, liikennöitiin kalustotilanteen sallimissa puitteissa yleistä aikataulua mahdollisuuksien mukaan soveltaen.

On luonnollista, että joitakin paikallisia häiriöitä esiintyi. Ne olivat

kuitenkin aina lyhytaikaisia eivätkä päässeet vaikuttamaan kokonaisu toimintaan. Syynä olivat useimmiten teknilliset puutteellisuudet. Esi-merkkinä mainittakoon Pieksämäen risteysaseman heikko suoritus-kyky, joka vaikutti pääasiassa veturien huoltoa hidastavasti. Eräin paikoin tuotti haittaa myös viestiyhteyksien heikkous.

Tietoja vaunuston käytöstä keskityskuljetuksiin on taulukossa 6. Voidaan todeta, että koska suomalaisten joukkojen kuljetukset oli ajallisesti porrastettu, niiden päivittäinen vaunutarve jäi yleensä hieman alkuperäistä suunnitelmaa pienemmäksi tarpeen jakaantuessa pitemmälle ajalle. Jos kuitenkin otetaan huomioon myös saksalaiskuljetukset, todetaan vaunuston todellisen käytön useimpina päivinä olleen suunnitelman mukaista tarvetta suuremman. Vaunuston riittävyys vaikutti suuresti se, että huomattavia osia joukoista keskitettiin maanteitse samoin kuin osittain suhteellisen lyhyet välimatkat, minkä johdosta samaa kalustoa voitiin käyttää useampaan kertaan. Yleisenä periaatteena olikin ollut se, että eri rataosilla kuljetettiin, päinvastoin kuin vuonna 1939, ensin lähimpänä olleet joukot, minkä jälkeen kalusto palautettiin noutamaan kauempana perustettuja yksiköitä ja viimeisinä kuljetettiin Länsi-Suomessa perustetut yhtymät.

Pvm	Annettiin suom joukkoja varten	Annettiin saks joukkoja varten	Kuormattiin yhteensä	Keskityskuljetussuunnitelmien mukainen tarve
17. 6.	20	332	352	—
18. 6.	642	335	977	88
19. 6.	2342	287	2629	1930
20. 6.	3207	259	3466	3738
21. 6.	2797	235	3032	3205
22. 6.	2172	353	2525	2201
23. 6.	2289	404	2693	2307
24. 6.	899	411	1310	1289
25. 6.	557	417	974	789
26. 6.	693	265	958	484
27. 6.	413	227	640	—
Yhteensä	18031	3525	19556	16031

Taulukko 6

Keskityskuljetuksiin kuormattaviksi annettujen rautatievaunujen määrät vuonna 1941

Huom.

- Suomalaisien reservidivisioonien jatkokuljetuksia ei tässä ole otettu huomioon.
- Saksalainen 163.Divisioona kuljetettiin 28. 6.—12. 7. 41 välisenä aikana ja sen päivittäinen vaunutarve oli yleensä noin 225—285.

Ratkaisevimpana seikkana rautatiekuljetusten onnistumiselle oli tietenkin se, että ne saatiin suorittaa kuten v 1939 vihollisen niitä häiritsemättä. Kuljetussuunnitelmat olivat niin kireät ja sen mukaisesti kuljestoiminta niin suorituskyvyn rajoilla liikkuvaa, että suhteellisen vähäisetkin vihollisen aiheuttamat häiriöt olisivat saattaneet pahoin sotkea kokonaissuorituksen.

C. TIEKULJETUKSET

Keskityskuljetuksissa v 1941 käytettiin maanteitä huomattavasti enemmän kuin v 1939. Syitä tähän lienee ollut useitakin. On ilmeistä, että talvisodan aikana saadut omakohtaiset kokemukset, samoin kuin tiedot muilta sotanäyttämöiltä, antoivat vakavan aiheen otaksua, että mahdollisen sodan syttyessä vihollinen ei antaisi tilaisuutta rautateiden rauhanomaiseen käyttöön, vaan pyrki alusta alkaen lamaanuttamaan tärkeimmät rataosat ja siten tehokkaasti häiritsemään keskityskuljetuksia. Talvisodan aikana ja sen jälkeen oli myös totuttu valtakunnan autokannan tehokkaaseen hyväksikäyttöön. Olihan esimerkiksi Petsamon liikenteen järjestelyssä saatu varsin laajoja ja myönteisiä kokemuksia. Kun lisäksi kuljetusmatkat uusille keskitysalueille olivat monissa tapauksissa aikaisempia lyhyemmät, katsottiin myös, että joukkojen keskittämistä voitaisiin nopeuttaa käyttämällä maanteitä tehokkaasti rautateiden rinnalla.

Maanteiden hyväksikäyttöön kiinnitettiin huomiota jo 9. 9. 40 annessa päämajan käskyssä uuden sotajaotuksen noudattamisesta liiketkannallepano-, keskitys- ja operatiivisissa valmisteluissa (n:o 1961/Op. 1/sal). Sinä käskettiin mm, että "keskityssuunnitelmat marssien ja autokuljetuksien yhtymien ja armeijakuntien omia kuljetusmuodostelmia käyttäen laatii armeijakunnan esikunta sotilasläänien esikuntien avustuksella. Suunnitelmat on alistettava päämajan maan- ja vesitietoisiston hyväksyttäväksi. Lisäkuljetusmuodostelmia pakottavassa tapauksessa tarvittaessa on niitä anottava päämajan maan- ja vesitietoisistolta". Myöhemmin palattiin asiaan monessa eri yhteydessä ja annettiin täydentäviä ohjeita.

Mainitun käskyn mukaan armeijakuntien esikunnat ryhtyivät laa-

timaan omia suunnitelmiaan ja antamaan vastaavia käskyjään. Tiestö jaettiin eri joukkoja varten ja ilmoitettiin, mitä kuljetusyksiköjä olisi käytettävissä. Periaatteessa pyrittiin marssien keskittämään sellaiset taistelujoukot, joiden perustamispaikat olivat enintään kahden päivä-taipaleen etäisyydellä päävastarinta-asemasta tai keskityspaikasta. Huolto- ja kuljetusyksiköt saattoivat marssia kauempaakin. Autokuljetuksien keskitettävistä joukoista annettiin yleensä tarkempia ohjeita. Mm II AK:n käskyssä 1. 10. 40 (n:o 1099/III/54 op.sal) käskettiin autokuljetuksien keskittämään

- moottoroidut joukot sekä myös osaksi moottoroidut, joiden keskittäminen omilla ajoneuvoilla oli mahdollista,
- divisioonien autokompaniat,
- osa Helsingin sotilasläänin joukoista sekä
- mahdollisuuksien mukaan linjan Loviisa—Elimäki—Kouvola (kaikki ml) itäpuolella perustettavat joukot.

Merkille pantavaa on, että varauduttiin käyttämään vain puolustuslaitoksen autoyksiköjä tai erillisiä moottoriajoneuvoja. Annettujen ohjeiden mukaan voitiin ”panna tilapäisesti kokoon nimenomaan vain keskityskuljetuksissa käytettäviksi autokompanioita vastaavia muodostelmia, vaikkapa sekalaisin kalustoin, jotka keskityskuljetuksien jälkeen hajotetaan”. Joitakin poikkeuksia tästä säännöstä lienee ollut. Ainakin eräissä sotilaslääneissä käytettiin siviililinja-autoja YH-korteilla hälytettyinä keräilykuljetuksiin ja todennäköisesti eräissä tapauksissa myös varsinaisiin keskityskuljetuksiin. Se, että siviiliautoja ei laajemmassa määrässä käytetty joukkojen kuljetuksiin, johtunee siitä, ettei ollut sopivaa organisaatiota, eikä niin laajaan käyttöön vielä ehditty valmistautua. Seurauksena oli, että samoja autokompanioita käytettiin yleensä peräkkäin useampaan kuljetukseen ja että useat autokompaniat olivat perustamisen kiireysjärjestyksessä ensimmäisten yksiköiden joukossa.

Jonkinlaista arkuutta moottorimarsseihin nähden osoittanee se, että päämajan oli käskettävä joitakin rautateille suunniteltuja kuljetuksia suorittamaan maanteitse. Tämä koski lähinnä eräitä ilmatorjuntayksiköitä, sairasautojoukkueita, pioneeriyksiköitä yms, joille oli tilattu rautatiekuljetus perustellen sitä polttoaineen säästöllä. Toisaalta taas oli eräin paikoin oltu valmiita käyttämään autokuljetusta enemmän

kuin käytettävissä olevalla kalustolla oli mahdollista. Kuljetusyksiköjä pyydettiin päämajalta, mutta sillä oli niitä sangen rajoitetusti.

Varsin huomattavan poikkeuksen yleisestä käytännöstä teki Helsingin sotilaslääänissä perustettu 12.D, joka jo alun perin suunniteltiin kuljetettavaksi pääosin maanteitse. Alkuperäinen kuljetussuunnitelma käsitti tosin kolmen vaihtoehtoa. Ensimmäisen mukaan kuljetus olisi tapahtunut sekä rautateitse että autoilla. Toisen vaihtoehdon mukaan kuljetuksen tuli tapahtua pääasiassa autoilla kolmena kuljetusportaana divisioonan omia ja armeijakunnan autoyksiköitä käyttäen. Kolmas vaihtoehto vuorostaan tarkoitti kuljetusta yksinomaan autoilla yhtenä kuljetusportaana, mikä kuitenkin olisi edellyttänyt kahdeksan autokompanian saamista päämajalta. Todellinen keskittäminen tapahtui lähinnä toisen vaihtoehdon mukaan, jolloin rautateitse kuljetettiin vain III/JR 26, II ja III/KTR 7 sekä eräitä huoltoyksiköjä, kaikki ilman hevosia ja ajoneuvoja. Autokuljetukset tapahtuivat Helsingistä alueelle Suur-Miehikkälä—Pyhäntö—Kaipiainen—Kaitjärvi—Muurola alkaen IV liikekannallepanopäivänä siten, että ensimmäiset joukot olivat perillä 22. 6. ja viimeiset 24. 6. Käytännössä ei voitu erottaa varsinaisia kuljetusportaita, vaan kuljetukset tapahtuivat sitä mukaa, kuin autot ehtivät ajaa kyseistä väliä. Erityisesti on syytä mainita, että joukot kuljetettiin ilman hevosia ja ajoneuvoja, jotka varattiin keskitysalueelle Salpausselän ja Suomenlahden sotilaslääneistä. Myöhemmin, 1. 7. alkaen, kuljetettiin divisioona juna- ja autokuljetuksin edelleen alueelle Joutseno—Suokumaa—Lauritsala.

Yleensä tapahtuivat autokuljetukset rivistöajona (kolonnana) varsin pienin etäisyyksin. Jokainen joukko huolehti tavallisesti itse moottorimarssiinsa liittyvistä kysymyksistä. Muonituksen järjestämiseksi selaisille yksiköille, jotka syystä tai toisesta eivät kyenneet siitä itse huolehtimaan, pyydettiin jonkin marssitien varrella olevan suojeluskuntapiirin toimenpiteitä ilmoittamalla jo suunnitteluvaiheen aikana se paikkakunta, jolla ruokailua haluttiin sekä se liikekannallepanopäivä ja kelloaika, jolloin marssisuunnitelman mukaan kyseinen paikkakunta tultaisiin ohittamaan.

Siitä, missä määrin tiekuljetuksia kaikkiaan käytettiin, ei ole olemassa yhtenäistä selvitystä, ja useiden yhtymien osalta voidaan asiakirjoista todeta vain, mitä joukkoja ei rautateitse kuljetettu. Tämän

perusteella on arvioitavissa — jättämällä keskitysalueiden välittömässä läheisyydessä perustetut joukot pois — autokuljetuksin ja osaksi marsien keskitetyn sellainen määrä joukkoja, että niiden kuljettamiseksi rautateitse olisi tarvittu summittain noin 75—100 junaa. Jos nämäkin junat olisi otettu käyttöön, olisi kenttäarmeijan keskittäminen kestänyt ainakin noin kaksi vuorokautta kauemmin. Voitaneen sanoa, että tiekuljetuksien suurin merkitys olikin keskityksiin tarvittavan kokonaisajan lyheneminen. Yksittäisten kuljetuksien kohdalla sitä vastoin ei nopeus varsinkaan pitkäkööillä etäisyyksillä ollut useinkaan rautatiekuljetusta suurempi.

D. VESIKULJETUKSET

Talvisodan jälkeisestä yleisestä valmiustilanteesta johtui, että kesällä 1941 kyettiin myös vesikuljetuksia käyttämään enemmän kuin aikaisemmin ja verraten lyhyin valmisteluajoin. Paitsi Ahvenanmaan miehityskuljetuksia suoritettiin YH:n julistamista seuranneiden keskityskuljetuksien yhteydessä tai niihin liittyen jonkin verran joukkojen kuljetuksia myös Saimaan vesistöalueella.

Moskovassa 11. 10. 40 solmitun sopimuksen mukaisesti oli Ahvenanmaa jälleen demilitarisoitu, joten uuden sodan alkaessa tuli miehitysjoukkojen kuljettaminen alueelle taas ajankohtaiseksi. Miehitysjoukoiksi oli määrätty 7.RPr, JR 14 sekä Kev.Psto 14. Nämä joukot, joiden yhteinen vahvuus oli noin 5200 miestä, 69 tykkiä ja 24 kranaatinheitintä, keskitettiin pääasiassa Turkuun ja osia Naantaliin, Uuteenkaupunkiin, Raumalle ja 5.RPr:n linnakkeille. Kuljetusta varten määrättiin saattajaosasto ja koottiin 23 varausteitse otettua kuljetusalusta.

Koska oli tärkeätä olla valmiina mahdollisimman nopeaan suoritukseen, kuormattiin osa raskaasta kalustosta aluksiin jo sodanuhkavaiheen aikana. Taisteluvälmiuden lisäämiseksi muodostettiin kuljetuserät siten, että kuhunkin alukseen tuli taistelukelpoinen osasto tarpeellisine vahvennuksineen. Joukot olivat kuormausalueillaan valmistelukäskyn mukaisesti 21. 6. 41 iltapäivällä. Etujoukko oli puolen tunnin ja pääjoukko kahden tunnin lähtövalmiudessa. Samana päivänä klo 15.30 antoi merivoimien komentaja käskyn Ahvenanmaan miehittämisestä siten, että Ahvenanmaan maakunnan raja ylitettäisiin seuraavana yönä klo

24.00. Ensimmäiset alukset lähtivät liikkeelle jo klo 18.00 jälkeen, ja muilta osiltaan toiminta edistyi suunnitelmien mukaisesti. Klo 21.40 kuljetukset kuitenkin keskeytettiin, koska maakunnan rajan ylittämishetki oli muutettu kolme tuntia myöhemmäksi. Vaikka tämä aiheutti jonkin verran sekaannusta, onnistuttiin jo matkalla olevat alukset palauttamaan. Vain kaksi etujoukon alusta ei saanut peruutuskäskyä, ennen kuin ne olivat saapuneet määräpaikkoihinsa, joista ne heti lähtivät paluumatkalle.

Kuljetukset tapahtuivat häiriöttä. Ensimmäiset joukot saapuivat Västra Mörskäriin 22. 6. klo 05.35 ja viimeiset, Raumalta lähteneet, Maarianhaminaan samana päivänä klo 22.30. Muita tärkeimpiä purkamispaikkoja olivat Färjsund, Bobarsund, Kökar, Eckerö ja Signilskär. Niihin satamiin, joissa laiturit olivat lahonneita tai veden syvyys oli vähäinen, oli etukäteen varattu proomuja raskaan kaluston purkamisen nopeuttamiseksi.

Vihollinen ei häirinyt kuljetuksia, vaikka valoisa vuodenaika olisikin antanut siihen hyvät mahdollisuudet. Näin ollen kuljetukset sujui-
vat suunnitelman edellyttämällä tavalla ja nopeammin kuin v 1939, vaikka miehitysjoukko oli paljon suurempi. Kokemuksen ja pitkälle kehitetyn valmiuden merkitys oli selvästi havaittavissa.

Kuten edellä mainittiin, suoritettiin eräitä vesikuljetuksia myös Saimaan vesistöalueella. Edellytykset tähän olivat olemassa, koska talvisodan jälkeen muodostettu vesitiepiiriorganisaatio oli jatkuvasti toiminnassa. Myös toimintasuunnitelmat olivat valmiina. Mm oli aluksille kirjoitettu liikekannallepanomääräykset ja vesitiepiirin johta oli jatkuvasti selvillä alusten liikkeistä. Saimaan vesistöalueella oli myös sisävesilaivasto, jolla oli käytössään mm moottoriponttonikalustoa.

Suoritetuista tärkeimmistä kuljetuksista mainittakoon seuraavat.

Eräitä 2.D:n joukkoja kuljetettiin 19.—25. 6. välisenä aikana Säämingistä noin 40 km:n päähän Torsantakaan ja Särkilahteen. Käytössä oli 3 hinaajaa, 8 proomua ja 6 tervahöyryä, jotka tekivät yhteensä 55 alusmatkaa.

25. 6. iltayöstä alkaen kuljetettiin III/JR 29 ja TykK/JR 29 moottoriponttooneilla Tutjunniemestä, Oravisalosta ja Varpassalosta Rääkylän kk:n kaakkoispuoliseen maastoon. 26. 6. kuljetettiin II/JR 29

vastaavasti Leppälahden Onkisalmelta Rääkkylään. Matkat olivat 5—15 km.

29. 6. 41 annetun päämajan käskyn perusteella kuljetettiin Kar. A:lle alistettuja, lähinnä samalla käskyllä lakkautetun V AK:n, huoltoyksiköjä Savitaipaleen—Taipalsaaren alueelta Joensuuhun. Kuljetuksiin käytettiin Saimaan vesitiepiiriltä tilattuja hinaajia, proomuja ja tervahöyryjä.

Vaikkei näitä kuljetuksia voidakaan pitää strategisina, ne keskityskuljetuksiin välittömästi liittyvinä kuitenkin ovat meillä verrattain harvinaisina esimerkkeinä sisävesistöjen hyväksikäytöstä sotilaallisten suurkuljetuksien aikana. Mittasuhteiltaan ne eivät kuitenkaan olleet sitä luokkaa, että niillä olisi ollut ratkaisevaa merkitystä muihin kuljetusmuotoihin kohdistuvan paineen keventämisessä. Osittain niitä voi pitää lähinnä vain tiemarsseihin liittyvinä vesistöjen ylimenoina (JR 29).

V RYHMITYSKULJETUKSET SUOMEN SODISSA 1939—45

A. YLEISTÄ

Talvisodan lyhytaikaisuudesta ja painopisteen pysyvyydestä johtuen supistuivat alkuperäisen keskityksen jälkeen suoritettujen joukkojen strategiset siirrot varsin vähiin. Tosin vihollisen yllättävän voimakas esiintyminen sodan alkuvaiheessa Tolvajärven, Kuhmon, Suomensalmen ja Sallan suunnilla aiheutti täydennysjoukkojen nopeita siirtoja pienissä erissä kyseisten suuntien tilannetta vakauttamaan, mutta ainoana todella huomattavana joukkojen uudelleen ryhmittelynä voitaneen pitää pohjoisrintamalta, Sallasta irroitettujen sekä koulutuskeskuksista koottujen joukkojen (14 pataljoonaa) keskittämistä sodan loppuvaiheessa Suomenlahden rannikolle Viipurin länsipuolelle.

Näistäkin joukoista koulutuskeskusten joukot tulivat eri puolilta maata pienehköissä — enintään pataljoonan — kuljetuserissä vailla raskaita aseita ja kuormastoa, joten kuljetukset olivat luonteeltaan lähinnä henkilökuljetuksia. Kun pohjoisrintamalta siirrettyjä joukko-

jakin oli vain yksi jalkaväkirykmentti ja täydennyspataljoona, ei talvisota tarjoa tähän tutkimukseen soveltuvia esimerkkejä suuriin ryhmitysmuutoksiin liittyvistä joukkojen siirroista.

Yleiskuvan saamiseksi mainittakoon kuitenkin, että koko talvisodan ajan suoritettiin rautateitse pieniä ja hajanaisia joukkojen kuljetuksia. Suurin yhtenäinen kuljetustapahtuma oli edellä mainittu Viipurin suunnan vahventaminen. Siihen käytettiin 14. 2.—5. 3. 40 välisenä aikana yhteensä 29 junaa (= 1336 vaunua). Lähinnä suurimmat kuljetustapahtumat olivat eri puolilla maata sijaitsevista koulutuskeskuksista 20.—26. 1. 40 suoritettut kuljetukset Pyhäjärvelle (26 junaa = 1079 vaunua) ja vastaavasti 7.—11. 2. 40 Värsilään (20 junaa = 870 vaunua). Tämän tapaisiin pienehköihin joukkojen kuljetuksiin oltiin rautateillä yleensä jatkuvasti valmiina. Mm oli joulukuun puolivälissä eri osissa maata yhteensä 11:lla eri asemalla pataljoonan pääosan kuljettamiseen sopiva, 54 vaunua käsittävä junarunko.

Moottoriajoneuvokuljetuksia esiintyi talvisodan aikana lukumääräisesti paljon, mutta ne olivat pieniä mittasuhteiltaan. Enintään oli kyseessä muutama pataljoona tai vastaavan vahvuinen osasto. Matkat olivat laskettavissa vain kymmenissä kilometreissä; itärintamalla ne kuitenkin saattoivat olla jopa pari sataa kilometriä. Kyseessä olivat siis tyypilliset operatiiviset kuljetukset, jotka jokseenkin poikkeuksetta tapahtuivat alueilla, joilla ei ollut mahdollisuuksia rautateiden käyttöön. Rautateihin turvauduttiin yleensä aina kun se vain oli mahdollista. jopa autokomppanioitakin saatettiin siirtää junilla. Esimerkkinä mainittakoon 39.AutoK, joka 5. 12. 39 kuljetettiin Kemistä Nurmekseen. Nykyisenä moottoriajoneuvojen aikakautena on kuitenkin muistettava, että talvisodan aikana ja silloisissa olosuhteissa kyseisenkin matka, vajaa 400 km, oli poikkeuksellisen pitkä moottoriajoneuvojen käyttöä ajatellen. Sen sijaan erään toisen autokomppanian kuljettaminen 18. 12. 39 junalla Kouvolasta Tienhaaraan tuntuu jo vaikeammalta käsittää talvisodankin aikaisia olosuhteita ajatellen kyseisen matkan ollessa vain 114 km.

Suomen jatkosota tarjoaa useitakin varsin selviä esimerkkejä joukkojen strategisista siirroista. Karjalan Armeijan hyökkäystä edeltänyt joukkojen ryhmittäminen liittyi välittömästi keskityskuljetuksiin ja sitä onkin käsitelty jo edellä. Vuoden 1941 liikuntasodan

aikana tapahtuneet eräät joukkojen siirrot olivat tosin pääosaltaan saman operaatiosarjan eri vaiheita, mutta ne olivat kuitenkin verrattain huomattavia kuljetustapahtumia ansaiten näin ollen oman tarkastelunsa tuonnempana.

Asemasotakauden aikana suoritettiin niin ikään useitakin huomattavia joukkojen siirtoja. Kun ne kuitenkin saatiin valmistella ja toteuttaa ilman erityistä kiirettä ja kuljetusteknisessä mielessä lähes rauhahan ajan tapaan sekä lisäksi ”tapaus kerrallaan”, ei ole tarkoituksenmukaista tarkastella niitä tässä yhteydessä yksityiskohtaisesti, varsinkin kun vuosien 1941 ja 1944 ajalta valitut esimerkit edustavat paljon vaikeammassa olosuhteissa tapahtuneita kuljetuksia ja antanevat riittävän selvän yleiskuvan suurien joukkojen siirtotavoista viime sotiemme aikana. Seuraavassa luetellaan vain lyhyesti eräitä esimerkkejä tärkeimmistä asemasotakauden joukkojen siirroista:

- 3.Pr Raivolasta Karhumäkeen tammikuun lopulla v 1942,
- I AKE ja armeijakuntajoukkoja noin 20 junaan Valkjärveltä ja Käkisalmesta Äänislinnaan ja Latviaan helmikuussa v 1942,
- Tst.Os. Pajari (E/JR 47, I/JR 27, II/JR 6, Tyk.K ja Krh.K, 121.It.KKK, 1./KTR 19, 3./Pion.P 23 ja eräitä huoltoyksiköitä) 12. 3. 42 alkaen Raivolasta ja Valkjärveltä Kotkaan ja Suursaaren valtauksen jälkeen takaisin Kotkasta Raivolaan ja Valkjärvelle,
- 8.D Karhumäestä Syvärille toukokuun puolivälissä v 1942,
- 163.D (saksalainen) Uuksusta Pohjois-Suomeen toukokuussa 1942,
- Ps.D (tai sen osia) Äänislinnasta Syvärille marraskuussa v 1942 ja takaisin Äänislinnaan osittain joulukuussa v 1942 ja osittain toukokuussa v 1943, Äänislinnasta Mäkriälle kesäkuun alussa ja jälleen Mäkriältä Äänislinnaan lokakuussa v 1943,
- 6.D Kajaanista ja Nurmekselta Käppäselkään tammikuun loppupuoliskolla v 1943,
- Rv.Pr Käppäselästä Viipuriin (osia Kanneljärvelle) tammi—helmikuun vaihteessa v 1943, sekä
- 15.Pr Kajaanista Äänislinnaan kesäkuun puolivälissä ja edelleen Mäkriälle lokakuun alussa v 1943.

Varsinaisia strategisia joukkojen siirtoja olivat joukkojen keskittämiset Karjalan kannakselle kevättalvella (PsD ja 3.D) ja kesällä (4.D, 3.Pr, 17.D, 20.Pr, 6.D ja 11.D) 1944 Niinikään on Lapin sotaa edeltä-

nyt joukkojen uudelleen ryhmittäminen mitä luonteenomaisin esimerkki joukkojen strategisista siirroista. Jäljempänä käsitelläänkin näitä tapahtumia tarkemmin.

B. RYHMITYSKULJETUKSET ETENEMISVAIHEEN AIKANA

1941

Sotatoimien edistyessä etenemisvaiheen aikana v 1941 tapahtui eräitä yhtymien siirtoja rintaman osalta toiselle. Heinäkuun puolivälin jälkeen irrotettiin Hangon rintamalta 17.D ja kuljetettiin ylipäällikön reserviksi Laatokan Karjalaan. Karjalan kannaksen valtauksen johtaneiden operaatioiden loppuvaiheessa siirrettiin 4.D Kannakselta Itä-Karjalaan osallistumaan Karjalan Armeijan uudelleen alkavaan hyökkäykseen, joka 24. 7. oli pysäytetty linjalle Tuuloksenjoki—Vieljärvi. Syys—lokakuun vaihteessa Karjalan kannaksella suoritettujen uudelleenjärjestelyjen yhteydessä siirrettiin Itä-Karjalaan vielä 8.D sekä II AKE ja eräitä armeijakuntajoukkoja.

Näiden yhtymien kuljetukset sinänsä eivät tuottaneet erityisiä vaikeuksia, koska ne tapahtuivat eri aikoina. Kuljetusmatkat sen sijaan muodostuivat pitkiksi. Karjalan rata ei ollut käytettävissä, joten junat oli ohjattava Pieksämäen—Joensuun kautta. Kun Karjalan Armeijan huoltotäydennys kulki samaa tietä, olivat kyseiset rataosat sangen kuormitetut.

Huollon kuljetuksia ja joukkojen ryhmityskuljetusmahdollisuuksia silmälläpitäen oli radankorjausyksiköiden pääosa keskitetty kyseisenä aikana Laatokan Karjalaan sikäläisten vallattujen ratojen kunnostamista varten. Vaikka radankorjausyksiköt seurasivatkin välittömästi etenevien joukkojen kintereillä ja työskentelivät mahdollisimman nopeasti, valmistui rataosa Jaakkima—Sortavala—Matkaselkä liikennöitävään kuntoon vasta 1. 12. Siihen saakka oli siis kaikki Itä-Karjalaan suuntautuvat rautatiekuljetukset pakko ohjata Joensuun kautta. Kiertotien käyttö myös joukkojen kuljetuksissa oli edullisempaa kuin suuremman reitin ja sen käyttökeltottomien osien ylittäminen marssien.

Yhtymän kuljetuksen suunnittelu ja järjestäminen tapahtuivat näiden kuljetusten aikana pääasiassa yhtymän oman tai ylemmän yhtymän operatiivisen johdon, yhtymän esikuntaan komennetun rautatieupsee-

rin ja lähtöalueen rautatieviranomaisien yhteistyön tuloksena. Päämajan rautatieosasto varasi kyseiselle alueelle liikkuvaa kalustoa ja määräsi kuljetuksissa käytettävät numerosarjat. Yhtymän esikunnan operatiivisen osaston ja rautatieupseerin yhteistoiminta sujui mahdollista alkukankeutta lukuunottamatta yleensä hyvin. Näin suunniteltiin kuormaasemat, joukkojen kuljetusjärjestys sekä tarvittavat vaunustot ja nämä tiedot ilmoitettiin päämajan rautatieosastolle. Tämä antoi ao liikennejakson rautatieupseerille käskyn kyseisten kuljetuksien järjestämisestä. Liikennejakson rautatieupseeri huolehti yhteistoimin liikennejakson henkilöstön ja alalistensa rautatieupseerien kanssa junarunkojen kokoonpanosta, vaunustojen paikoilleen asettamisesta, kuormausten valvonnasta ja junien lähettämistä määrättyyn suuntaan pitäen koko ajan yhteyttä myös yhtymän rautatieupseeriin. Päämajan rautatieosasto seurasi kuljetuksia ja piti operatiivisen osaston tietoisena niiden edistymisestä. Rautatieosastolle ilmoitettiin jokaisen junan lähtöaika, purkamisasema ja tuloaika sinne sekä useimmiten myös lähtöaika tärkeimmiltä risteysasemilta matkan varrella.

Hangon rintamalla ei sodan puhjettua ilmennyt mitään venäläisten hyökkäykseen viittaavaa. Kun suomalaisten puoleltakin sitten luovuttiin laajasuuntaisesta hyökkäystoiminnasta, päämaja antoi 16. 7. käskyn irrottaa 17.D (pl JR 55) Hangon rintamalta Karjalan Armeijaan liitettäväksi. Divisioonan kuljetukset alkoivat jo seuraavana päivänä, jolloin Tammisaaren, Karjaan ja Pohjankurun asemilta lähetettiin yhteensä 10 junaa sekä Porvoosta ja Keravalta yhteensä 5 junaa. 18. 7. lähti Tammisaaren, Pohjankurun, Raaseporin, Kuovilan ja Lohjan asemilta yhteensä 12 junaa. Loput 7 junaa lähtivät 19. 7. Pohjankurusta ja Kuovilasta. Kaikkiaan käytettiin siis 34 junaa, joissa oli yhteensä 1520 vaunua.

Matkan loppuvaiheissa esiintyvän vihollisen lentotoiminnan uhan takia liitettiin päämajan käskystä useisiin juniin Pieksämäellä 2.Raut.It. KKK:n ilmatorjuntavaunuja. Kaikki junat pääsivät kuitenkin häiriöttä Kaurilaan, missä purkamiset tapahtuivat 18.—21. 7. välisenä aikana. Matkaan käytettiin keskimäärin puolitoista vuorokautta. Purkamisen jälkeen joukot siirtyivät välittömästi alueelle Värtsilä—Tohmajärvi, 22. 7. annetun käskyn perusteella edelleen alueelle Suistamo—Leppäsyvä ja 24. 7. Koirinojan alueelle.

Viipurin valtauksen sekä Säiniön ja Porlammien seuduilla käytyjen tuhoamistaistelujen jälkeen sai 4.D 3. 9. klo 22.50 käskyn valmistautua siirtymään rautateitse Laatokan pohjoispuolelle ylipäällikön käyttöön. Käskyn mukaan oli yksi rykmentti ja patteristo lähetettävä viipymättä, muut osat sitä mukaa kuin kuljetuksia voitiin järjestää. Ensimmäisinä olivat valmiina lähtemään JR 26 ja II/KTR 1, jotka kuormattiin juniin Joutsenon asemalla 5. 9., kuljetettiin Kouvolan—Pieksämäen—Joensuu—Matkaselän kautta ja purettiin Veskelyksessä 7.—8. 9. Divisioonan muut junat kuormattiin 6.—12. 9. Nurmessa, Simolassa sekä Lappeenrannassa ja purettiin 8. 9. alkaen etupäässä Jessoilassa, osaksi myös Sotjärvellä ja näiden välimaastossa. Viimeinen kuljetus saapui perille vasta 16. 9. klo 08.50. Yhteensä käytettiin 4.D:n kuljettamiseen 34 junaa (= 1705 vaunua). Matkat kestivät keskimäärin 2½—3 vuorokautta. Junanopeudet korjatuilla radoilla olivat vielä pienet.

Mainittakoon, että radankorjausyksiköt olivat saaneet radan kuntoon Jessoilaan saakka juuri 4.D:n juniien alkaessa saapua. Jessoilasta eteenpäin eivät kuljetukset olleet vielä mahdollisia. Päämajan ensimmäinen kirjallinen käsky 4.D:n siirrosta (annettu 2. 9. 41) sisälsi määräyksen, jonka mukaan divisioonan kuljetukset ohjataan aluksi Jänisjärvelle, josta edelleen myöhemmin määrättäville purkamisasemille. 6. 9. päämajan operatiivinen osasto antoi toisen käskyn, jonka mukaan Kar.AE ohjaa kuljetukset Jänisjärveltä edelleen, purkamisasemina Peski (= Sotjärvi) ja Veskelys. Koska rata oli kunnossa, käytti Kar.AE hyväksi myös Jessoilan asemaa.

Sen jälkeen kun Karjalan kannaksella oli jo siirretty puolustusryhmittymykseen ja Itä-Karjalassa parhaillaan valmistauduttiin jatkamaan etenemistä Karhumäen suuntaan, ylipäällikkö määräsi 28. 9. aamupäivällä 8.D:n siirrettäväksi Jessoilaan. Vastaava päämajan kirjallinen käsky (n:o 2570/Op 1/5 d sal) annettiin vasta 30. 9. Sen mukaan "8.D kuljetetaan viipymättä rautateitse Jessoilaan, josta siirretään myöhemmin määrättävään paikkaan ylipäällikön reserviksi. IV AK järjestää yhteistoiminnassa päämajan rautatieosaston kanssa divisioonan kuormauksen." Suullinen esikäsky oli ilmeisesti annettu aikaisemmin, sillä divisioonan kuljetukset alkoivat jo 30. 9., jolloin ensimmäinen juna lähti Perkjärveltä klo 17.45. Seuraavina päivinä kuormattiin Perkjärvellä vielä 17 junaa. Tykistö-, pioneeri-, viesti- ja huoltoyksiköitä

kuormattiin myös Viipurissa, josta divisioonan viimeinen kuljetus lähti 8. 10. Kaikkiaan käytettiin 32 junaa, joissa oli yhteensä 1635 vaunua. Kuljetukset purettiin 3.—11. 10. välisenä aikana Jessoilassa, Veskelyksessä ja Suojoella. Kullekin näistä asemista saapui mm yksi rykmentti jalkaväkeä ja tykistöpatteristo. Viimeinen juna saapui Suojoelle 11. 10. klo 02.01. Matkaan, joka tapahtui edelleenkin Pieksämäen—Joensuun kautta, käytettiin keskimäärin 2½—3 vuorokautta. Kuljetukset sujivat laadittujen suunnitelmien mukaisesti ja ilmeisesti vihollisen saamatta tietoa niistä.

1. 10. ylipäällikkö antoi käskyn eräistä Karjalan kannaksella toimeenpantavista johtosuhteiden ja joukkojen uudelleen järjestelyistä. Käskyn mukaan mm II AKE ja eräät armeijakuntajoukot määrättiin siirrettäviksi rautatien varteen valmiiksi kuljetuksia varten uusiin tehtäviin. 9. 10. alkaen kuljetettiin nämä yksiköt (joukossa mm VP 12, PionP 12, 25.AutoK, 46.KmK, 5.SiltaK, 3 kevyttä ilmatorjuntapatteria ja useita huoltoyksiköitä) pääasiassa Perkjärveltä, mutta osittain myös Leipäsuolta, Lappeenrannasta ja Antreasta, Suojoelle, jonne junat saapuivat 12.—17. 10. välisenä aikana. Yhteensä käytettiin 22 junaa (= 1019 vaunua).

C. RYHMITYSKULJETUKSET KEVÄTTALVELLA 1944

Tilanteen yleinen kehittyminen Saksan itärintamalla ja erityisesti Leningradin lopullinen vapautuminen jo vuotta aikaisemmin osittain murrettuna saksalaisten saarrosta v 1944 alussa antoi päämajalle aiheen ryhtyä jo tässä vaiheessa eräisiin toimenpiteisiin Karjalan kannaksen puolustuksen vahventamiseksi. Niinpä helmikuussa päätettiin siirtää Kannakselle Itä-Karjalasta päämajan reservinä ollut Ps.D ja Pohjois-Suomesta III AKE armeijakuntajoukkoineen sekä 3.D.

Ps.D:n siirtoa varten laadittiin yhtenäinen rautatiekuljetussuunnitelma ja divisioona kuljetettiin 8. 2. alkaen Äänislinnasta alueelle Viipuri—Lappeenranta—Enso. Koska tilanne ei edellyttänyt erityistä kiirettä, oli päivittäin varattu keskimäärin 3 kuljetusjunaa. Viimeisenä kuljetettiin Ps.DE, joka saapui Ensoon 22. 2. 44. Hieman myöhemmin, 28. 2.—1. 3. 44, siirrettiin vielä Ryn.Tyk.P yhteensä kolmella junalla

Karanmäestä Ensoon. Kaikkiaan käytettiin divisioonan kuljettamiseen 40 junaa (= 1803 vaunua), joista pääosa purettiin Viipurissa. Lappeenrantaan saapui 5 junaa, Ensoon 6 sekä Jääskeen, Taliin ja Tienhaaraan kuhunkin 2 junaa.

III AKE:n armeijakuntajoukkojen ja 3.D:n siirtoa varten laadittiin rautatiekuljetussuunnitelmat sitä mukaa kuin joukot saatiin irrotetuiksi Uhtuan suunnalta. Kuljetustilaukset tehtiin vastaavasti yleensä 1—2 vuorokautta ennen kunkin kuljetuksen alkamista. Joukot marssivat irrottumisensa jälkeen Uhtualta Hyrynsalmelle, jossa kaikki junat kuormattiin. Kyseiseen, noin 180 km:n matkaan käytettiin keskimäärin 7 vuorokautta, joten päivätaipaleen pituus oli noin 25 km. III AKE ja sen armeijakuntajoukot kuljetettiin pääasiassa alueelle Käkisalmi—Kiviniemi—Pyhäjärvi (2.SiltaK kuitenkin Rantasalmelle ja 4.SiltaK Joutsenoon), ja 3.D alueelle Perkjärvi—Raivola. Kuljetukset tapahtuivat varsin pitkän ajan kuluessa 21. 2.—27. 3. välisenä aikana junatiheyden vaihdella 1—3 junaan vuorokaudessa. Eräinä päivinä ei ollut lainkaan kuljetuksia. Yhteensä käytettiin näihin kuljetuksiin 48 junaa (1717 vaunua).

3.D:n poissiirtymisen yhteydessä muodostettiin divisioonaan kuuluneista JR 11:sta ja I/KTR 16:sta Hyrynsalmen—Suomussalmen—Kuusamon alueelle Ryhmä S. Tämä siirrettiin Karjalan kannakselle vasta 20. 5.—8. 6. välisenä aikana yhteensä 10 junnalla. Purkamisasemina olivat Kanneljärvi (I/KTR 16) sekä Raivola ja Valkjärvi (JR 11).

Ps.D:n sekä III AKE:n ja 3.D:n kuljetukset tapahtuivat asemasotavaiheen aikana ilman erityistä kiirettä. Ne tilattiin ja valmistettiin paikallisten rautatieupseerien välityksellä ja toteutettiin vihollisen häiritsemättä melkein rauhanomaisesti.

D. RYHMITYSKULJETUKSET KESÄLLÄ 1944

1. Yleistä

Venäläisten suurhyökkäyksen alettua 9. 6. 44 jouduttiin panemaan toimeen meikäläisissä olosuhteissa varsin suuria joukkojen kuljetuksia. Jo 10. 6., jolloin suurhyökkäyksen todettiin olevan kyseessä, päämaja käski Itä-Karjalassa olevista reserveistään 3.Pr:n ja 4.D:n siirtymään

Kannakselle. Ennestään Karjalan kannaksella olleet reservit sitoutuivat taisteluihin kuitenkin nopeasti, viimeiset jo 13. 6., joten tarvittiin lisää nopeita toimenpiteitä. 12. 6. saivatkin Aunuksessa olevat 17.D ja 20.Pr käskyn siirrosta Karjalan kannakselle. 17. 6. saivat vastaavan käskyn Hiisjärven—Äänisen välillä oleva 6.D sekä Aunuksessa oleva 11.D 15. 6. oli käsketty V AKE ja eräät sen armeijakuntajoukot siirrymään Aunuksesta Karjalan kannakselle. Edellämäinittujen lisäksi siirrettiin Kannakselle vielä kesäkuun loppupuolella ns Ribbentrop-sopimuksen mukaisesti Saksasta saapuneet 122.D ja 303.Ryn.Tyk.Pr.

Siirrot jouduttiin suorittamaan erittäin vaikeissa olosuhteissa ja mahdollisimman suureen nopeuteen pyrkien. Tilanne oli vaikein Itä-Karjalasta siirrettävien joukkojen kohdalla, sillä sieltä jouduttiin kuljettamaan yhteensä neljä divisioonaa ja yksi prikaati sekä suuri joukko erillisiä yksiköitä teknilliseltä kunnoltaan varsin heikkoja rataosia käyttäen. Lisäksi Äänislinnasta Suojärven kautta ja Aunuksenlinnasta Pitkärannan kautta tulevat radat yhtyivät Jänisjärvellä, joten siitä eteenpäin muodostui rautatieteknisessä mielessä liikennepeikko, joka asetti rajoituksensa muiden rataosien liikennekykyjen täydelliselle hyväksikäytölle. Rautatiet toimivatkin kyseisellä suunnalla kesäkuun 10. päivän jälkeen täydellä — siis heikoimman rataosan määrittämällä — tehollaan. Kuljetuksien nopeampaa liikkeellelähtöä ei varsinaisesti estänyt yleinen vaunupula, sillä Kanta-Suomessa olisi rajoittamalla siviilikuljetuksia ollut vaunustoa irroitettavissa. Hidastavana tekijänä oli lähinnä Matkaselästä itään päin johtavien ratojen huono kunto, mikä pakotti käyttämään pieniä nopeuksia. Pitkät asemavälit taas piensivät junatiheyttä, joten tyhjiä ei voitu kuljettaa Itä-Karjalaan tapahtunutta nopeammin. Huomattavaa osaa rautatiekalustosta voitiinkin näin ollen käyttää heiluriliikenteeseen Itä-Karjalan ja Kannaksen välillä, mikä tietenkin helpotti valtakunnallista kokonaistilannetta.

Kun rautatiekuljetuksia ei voitu toteuttaa sillä nopeudella kuin joukot olisivat olleet valmiita kuljetettaviksi, pyrittiin siirtoja nopeuttamaan siten, että eräät joukot suorittivat osan matkasta marssien. Tällä ei kuitenkaan ollut mainittavaa merkitystä, sillä eräitä vähäisiä moottoroituja osia lukuunottamatta kaikki siirrettävät joukot käyttivät rautatiekuljetusta ainakin osan matkasta.

Vallitsevassa tilanteessa täytyi junat saada mahdollisimman nopeasti

liikkeelle. Tämän johdosta kuljetussuunnitelmat laadittiin yleensä lähtöalueella siirrettävän yhtymän esikunnan ja paikallisten rautatie-upseerien yhteistyönä. Suunnitelmasta viestitettiin juna- ja vaunutilaukset päämajan rautatieosastolle, joka huolehti vaunujen lähettämisestä joukkojen lähtöalueille niin nopeasti kuin se oli mahdollista. Joukot kuormattiin heti junan saavuttua ja lähetettiin matkaan usein ilman vahvistettuja aikatauluja. Suunniteltuja määräsämiä muutettiin kuljetuksien jo alettua sen mukaan, miten kyseisten joukkojen alkuperäisiä käyttösuunnitelmia oli tilanteen kehittyessä jouduttu muuttamaan. Päämajan rautatieosasto seurasi kuljetusten edistymistä neljä kertaa vuorokaudessa ja ilmoitti asianomaisille, missä kukin kuljetusnumero sillä kertaa oli. Numeroiden perusteella vastaanottavat ja joukkoja odottavat esikunnat olivat selvillä kunkin yksikön matkan edistymisestä. Usein määrättiin jonkin junan lopullinen määräsämiä vasta muutamaa tuntia ennen perilletuloa.

Kyseisen ajankohdan kuljetussuoritusten kokonaislaajuus käy ilmi siitä, että kaikkiaan kuljetettiin 10. 6.—2. 7. 44 välisenä aikana joukkoja yhteensä noin 265 junalla (noin 11300 vaunua). Mainitun ajankohdan jälkeen tapahtui kuljetuksia edelleenkin, mutta pienemmissä puitteissa, eivätkä ne tuottaneet varsinaisen kuljetusruuhkan jälkeen suoritettuina sanottavia vaikeuksia kuljetusviranomaisille (Taulukko 7).

Vihollisen lentotoiminta häiritsi kuljetuksia jossakin määrin, mutta ei ratkaisevalla tavalla. Keskitettyä ja selvään kokonaisuun määrään tähtäävää pommitustoimintaa rataverkkoamme vastaan ei tapahtunut. Hajanaisia pommituksia oli runsaasti, mutta niiden vaikutukset jäivät suhteellisen vähäisiksi. Radankorjausyksiköiden pääosa oli Itä-Suomessa ja Itä-Karjalassa, ja nämä saivat esiintyneet radankatkeamiset korjatuiksi yleensä $\frac{1}{2}$ —4 tunnin kuluessa. Huomattavimmat pommitukset olivat Antreassa ja Hiitolassa 18. 6. sekä Elisenvaarassa 20. 6. Edellisillä ei ollut sanottavaa vaikutusta liikenteen kannalta, joskin niiden aiheuttamat henkilötappiot viivyttivät eräiden junien matkan jatkumista. Elisenvaaran pommitus keskeytti liikenteen noin 6 tunnin ajaksi, minkä johdosta 3—4 junaa joutui odottamaan eteenpäin pääsyä muutaman tunnin. Lentorynnäköintiä esiintyi koko kyseisenä aikana kulussa olevia junia vastaan erityisesti Aunuksen—Pitkärannan välillä ja myös kuormaamis- ja purkamisasemilla aiheuttaen jonkin verran tappioita.

Joukko	Kuorma-alueet	Purkamisalueet	Aikarajat	Junia	Vaunuja
Itä-Karjalasta:					
4.D	Karhumäki—Käppäselkä; Tokkari	Valkjärvi—Heinjoki; Leipäsuu—Kämärä; Antrea, Sairala	10.—18. 6.	28	1116
20.Pr.	Syväri—Tokkari; Mäkriä; Karhumäki	Tammisuo—Inkilä	15.—20. 6.	11	526
17.D	Mäkriä—Vitele; Syväri	Tali—Hannila; Lauritsala—Lappeenranta	16.—23. 6.	31	1337
V AKE ja ak-joukot	Latva-Pajusuo	Luumäki, Lauritsala	19.—22. 6.	4	165
11.D	Mäkriä—Vitele; Salmi; Tokkari	Nurmi—Luumäki	21.—29. 6.	20	889
6.D	Lisma—Kontupohja—Patojärvi; Suojärvi—Suojoki	Jääski—Enso	23.—30. 6.	24	891
Muita kuljetuksia Itä-Karjalasta				noin 50	noin 2000
Itä-Karjalan suunnasta yhteensä			10. 6.—2. 7.	noin 170	noin 7000
Pohjois-Suomesta:					
3.Pr	Salla	Heinjoki; Kuolemajärvi—Humal-joki	11.—16. 6.	11	549
Muita kuljetuksia Pohjois-Suomesta				noin 14	noin 550
Pohjois-Suomesta yhteensä			10. 6.—2. 7.	noin 25	noin 1100
Muualta:					
303. Rynn.Tyk.Pr	Helsinki	Lappeenranta	23.—24. 6.	7	260
122.D	Hanko; Helsinki	Luumäki; Somerharju; Hamina	24. 6.—2. 7.	49	2293
Muita kuljetuksia Karjalan kannakselle				noin 15	noin 650
Muualta yhteensä			10. 6.—2. 7.	noin 70	noin 3200
Kaikki yhteensä			10. 6.—2. 7.	noin 285	noin 11300

Taulukko 7 .

Yhteenvedo eräistä rautatiekuljetuksista aikana 10. 6.—2. 7. 1944

Suurimmat häiriöt kesän 1944 ryhmityskuljetuksille aiheutti Tuuloksen mairinnousu 23. 6., joka keskeytti 11.D:n kuljetukset neljäksi vuorokaudeksi. Lisäksi menetettiin vaurioituneina tai alueelle jääneinä kaikkiaan 6 veturia ja 308 vaunua, joista tosin suurin osa ehdittiin tuhota.

Seuraavassa käsitellään esillä olevia joukkojen siirtoja yhtymittäin.

2. 3.Prikaati

3.Pr, joka oli päämajan reservinä Sallan alueella (paitsi yksi patteristo Maaselän kannaksella II AK:lle alistettuna), sai esikäskyn siirrostasta 10. 6. klo 10.30. Ensimmäiset kuljetuserät olivat valmiina kuormattaviksi Sallan asemalla jo saman päivän iltana, mutta junia ei ehditty näin nopeasti saada paikalle. Ensimmäinen juna pääsi lähtemään vasta 11. 6. klo 7.00. Yhteensä tarvitsi prikaati 11 junaa (= 549 vaunua), joista viimeinen lähti 13. 6. Kuljetukset ohjattiin Ylivieskan, Iisalmen ja Kouvolan kautta Viipuriin ja ensimmäiset 2 junaa suunnattiin edelleen Valkjärven radalle, missä ne purettiin 13. ja 14. 6. Heinjoella. Kuuterselässä tapahtuneen VT-aseman murtumisen johdosta prikaatille määrättiin 14. 6. uusi tehtävä, minkä mukaisesti loput junat suunnattiin Koiviston radalle määrääsena Kuolemajärvi ja Humaljoki. Viimeinen juna saapui perille 16. 6. klo 17.00. Noin 1200 km:n pituiseen matkaan käyttivät junat aikaa keskimäärin 3 vrk, joten etenemisnopeus oli 400 km/vrk. Koko siirtoon tarvittiin aikaa vajaat 5½ vrk.

Prikaatin Maaselän kannaksella oleva patteristo kuormattiin 12. 6. Karhumäessä, josta se kolmena kuljetuseränä saapui perille 14. 6. kuluessa.

Vihollisen toiminta ei vaikuttanut prikaatin siirtoon kokonaisuutena hidastavasti, mutta aiheutti huomattavia tappioita. Prikaatin komentaja, eversti J O Hannula kaatui 13. 6. Sallassa tapahtuneessa lentohyökkäyksessä. Maaskolan ratapihalla Viipurissa sekä Kuolemajärvellä tapahtui prikaatin junia vastaan pommi- ja rynnäkköhyökkäyksiä aiheuttaen 20 miehen tappiot kaatuneina ja haavoittuneina sekä vaunu- ja kalustotappioita.

3. 4.Divisioona

Ylipäällikön reservinä alueella Käppäselkä—Perälähti—Sunku ollut 4.D oli 6. 6. saanut käskyn siirtyä Aunuksen rintamalle vaihtamaan 7.D. Tämän mukaisesti olivat ensimmäiset junat lähteneet 8. 6. kohti Syväriä. 10. 6. vaihto peruutettiin ja 4.D määrättiin siirrettäväksi Karjalan kannakselle. Käskyn saapuessa divisioona oli näin ollen tosin kuljetusvalmiina, mutta hajallaan osan joukoista ollessa jo Syvärillä, osan junissa matkalla ja osan kuormausalueilla. Matkalla olevat junat (KTR 1, VP 25, II/JR 25 ja PionP 25) ohjattiin heti kohti Viipuria. Ensimmäinen kuljetus lähti Käppäselän asemalta 10. 6. klo 14.03. Muina kuormausasemina olivat Karhumäki ja Syvärille ehtineiden joukkojen osalta (JR 5:n osia) Tokkari. III/JR 5 oli laivoilla matkalla Äänisniemen Suurlahdesta kohti Kalliota, josta se ohjattiin Äänislinnaan ja kuormattiin junaan 12. 6.

Eräiden osien liikkeellelähtöä hidasti se, että divisioonan autot olivat matkalla Syvärille maanteitse. Koska päämaja kielsi niiden siirron ajamalla Kannakselle, oli ne koottava Äänislinnaan, missä ne kuormattiin juniin. Osittain edellämainitusta syystä ja kun osa Syvärille jo siirtyneistä joukoista joutui marssimaan jopa 70 km takaisin radan varteen, pääsi divisioonan viimeinen juna lähtemään vasta 16. 6.

Kuljetukset suunnattiin aluksi Valkjärvelle, jonne ensimmäinen juna saapui jo 11. 6. illalla. Kaikkiaan oli divisioonan 29 junasta (1116 vauhua) ehditty Valkjärvellä purkaa 12, kun divisioonan tehtävät muutettiin VT-aseman murtumisen johdosta. Seuraavat 2 junaa purettiin Heinjoella, mutta 15. 6. alkaen ohjattiin junat Leipäsuolle ja Kämärälle, joissa purettiin yhteensä 12 junaa. Osa huoltoyksiköistä purettiin jo Antreassa (1 juna) ja Sairalassa (2 junaa). Viimeinen juna saapui Kämärälle 18. 6. klo 18.08. Kuljetusmatkat olivat 550—650 km ja matkaan käytettiin vajaat 2 vrk junaa kohti.

Vihollinen ei häirinyt varsinaisia kuljetuksia, mutta lentohyökkäykset Leipäsuolla ja Kämärällä hidastivat purkamista ja aiheuttivat joitakin tappioita.

4. 20.Prikaati

20.Pr, joka oli Aun.R:n reservinä Syvärin kaupungin alueella, sai 10. 6. käskyn siirtyä rautateitse Maaselän kannakselle ylipäällikön

reserviksi. Tämän mukaisesti oli ensimmäinen juna lähtenyt 11. 6. illalla Karhumäkeen. Tapahtumien johdosta Karjalan kannaksella antoi päämaja 12. 6. klo 18.45 kuitenkin uuden käskyn, jonka mukaan prikaati olikin siirrettävä sinne heti kuljetustilanteen salliessa. Kuljetusten välittömän aloittamisen estivät samanaikaisesti tapahtunut 4.D:n ja eräiden erillisyksiköiden kuljetukset. Prikaatin ensimmäinen juna pääsi lähtemään Mäkriältä 15. 6. klo 20.20. Seuraavana päivänä lähtivät prikaatin pääosat Syvärin—Tokkarin alueelta sekä Maaselän alueelle ehti- neet I P ja eräät prikaatin esikunnan osat Käppäselän asemalta. Viimeiset junat lähtivät 17. 6. kuluessa. Yhteensä käytettiin prikaatin kuljettamiseen 11 junaa (526 vaunua).

Alun perin oli junien osoitteena Perkjärvi (vaihtoehtona Sakkola), mutta tilanteen nopea kehittyminen ei sallinut kuljetusta näin pitkälle. Vihollisen lähestyessä nopeasti Viipuria oli prikaatin junat purettava Tammisuolla (5), Talissa (4), Kavantsaarella (1) ja Inkilässä (1). Ensimmäiset junat saapuivat perille 17. 6. ja viimeinen, huoltoyksiköitä kuljettanut juna saapui Tammisuolle 20. 6. klo 03.15. Kuljetusmatkat olivat noin 550 km.

Vihollisen 18. 6. suorittamat pommitukset Antrean ja Hiitolan ase- milla aiheuttivat jonkin verran viivytystä ja ruuhkaa rautateillä, vaikka suoranaiset vauriot jäivätkin vähäisiksi. Ruuhkan nopeaa selvittämistä silmälläpitäen ohjattiin joitakin junia Virasojan kautta, mikä aiheutti näille muutaman tunnin myöhästymisen.

5. 17.Divisioona

Päämajan reservinä Kuittisen—Kuujärven alueella ollut 17.D sai 12. 6. klo 18.45 (samaan aikaan kuin 20.Pr) käskyn siirtymisestä Kar- jalan kannakselle ”niin pian kuin kuljetustilanne sen sallii”. Divisioo- nan pääosat marssivat Aunuksen radan varteen Mäkriän, Alavoisten ja Viteleen asemille. III/JR 13 ja Er.P 27 marssivat Syvärin asemalle. Marssit kestivät 1—2 vrk. Myöhään 15. 6. illalla sai divisioona käskyn lähteä myös marssille tietä Aunus—Tuulos—Vitele—Pitkäranta. Marssi oli järjestettävä siten, ettei se aiheuttaisi häiriöitä rautatiekuljetuksille. Kun nämä pääsivät alkamaan jo seuraavana päivänä, lähti käsketylle marssille vain osa divisioonan moottoriajoneuvoista, jotka jatkoivat

matkaansa edelleen Hiitolan kautta Antreaan käyttäen tuohon noin 350 km:n taipaleeseen 2 vrk.

Ensimmäinen juna lähti Mäkriän asemalta 16. 6. klo 11.00. Seuraavana päivänä kuormattiin Syvärin asemalla kolme junaa sekä saman verran Mäkriällä ja Viteleessä. 18.—19. 6. kuormattiin divisioonan pääosat Mäkriällä, Alavoisissa, Tuuloksessa ja Viteleessä. Viimeiset yhdeksän junaa lähtivät Mäkriältä ja Alavoisista 20. 6. Koko divisioona oli siis kuormattu viidessä vuorokaudessa yhteensä 31 junaan (1337 vauhua).

Taistelujoukkojen pääosa, 19 junaa, purettiin Kavantsaaren (13), Hannilan (4), Talin (1) ja Tammisuon (1) asemilla 19.—23. 6. välisenä aikana. Muut kuljetukset ohjattiin Lauritsalaan ja Lappeenrantaan viimeisen junan saapuessa perille 23. 6. klo 06.40.

Vihollisen lentotoiminta aiheutti pienehköjä tappioita kuormaamisien aikana Syvärin ja Mäkriän asemilla. Pommituksista aiheutuneet rataauriot viivästyttivät eräitä junia jonkin verran. 20. 6. tapahtunut Elisenvaaran pommitus katkaisi rautatieliikenteen kokonaan kuuden tunnin ajaksi, mikä aiheutti lisää viivytyksiä. Mainituista syistä johdettiin, että noin 400 km:n matkaan (Syväriltä 550 km) käytettiin junaa kohti aikaa tavallista enemmän, 2—3 vrk.

6. 11.Divisioona

15. 6. aamulla antoi päämaja käskyn Aun.R:n komentajalle, että V AK:sta on irrotettava ja kuljetettava rautateitse Äänislinnan kautta yksi divisioona Karjalan kannakselle. Aun.R:n komentaja ehdotti kuitenkin, että kuljetus olisi suoritettava Aunuksen rataa pitkin. Marsinsa aikana ja odottaessaan Aunuksen kaupungin seudulla kuljetusjunia divisioona muodostaisi reservin Lotinanpellon suunnalla, jota pidettiin vaarallisimpana. Tämä esitys hyväksyttiin. Irrottavaksi yhtymäksi määrättiin 11.D, joka oli rintamavastuussa Kimjärven suunnalla. 19. 6. klo 05.00 mennessä divisioona oli irtaantunut ja siirtynyt Syvärin pohjoispuolelle, josta se samana päivänä aloitti marssin Mäkriän Kuujärven maastoon. Matka oli noin 60 km ja siihen käytettiin 2 vrk.

Päämaja kiirehti divisioonan siirtoa useita kertoja erityisesti jalka-

väen osalta. VI AK autoikin marssia asettamalla yhden autokompanian divisioonan käyttöön. Lisäksi tehtiin kuljetussuunnitelmaan sellainen muutos, että JR 30:tä ei marssitettu länteen, vaan se kuormattiin juniin Tokkarissa 21.—22. 6. Samaan aikaan pääsivät divisioonan muutkin osat matkaan ensimmäisen junan lähtiessä Alavoisista 21. 6. klo 09.00. Muita kuormausasemia olivat Mäkriä ja Vitele. Divisioonan pääosan kuljetukset alkoivat 21.—23. 6.

23. 6. aamulla tapahtunut Tuuloksen maihinnousu katkaisi rautatieyhteyden ja keskeytti divisioonan kuljetukset. Kyseisen paikan ohi oli ehtinyt molempien jv-rykmenttien lisäksi osia tykistöstä ja pääosa huollosta. Alavoisiin tulossa ollut kuljetus joutui ilmapommituksen kohteeksi ja kärsi tappioita. Seurauksena oli, että mm osia KTR 4:stä, Pion.P 28 ja VP 32 sitoutuivat taisteluun 26. 6. saakka, minkä jälkeen ne marssivat 50 km:n matkan Salmiin kuormattaviksi juniin. Salmista pääsivät kuljetukset liikkeelle 27.—28. 6.

Eräät moottoroidut osat olivat jo alunperin lähteneet matkalle maantietse, ja Tuuloksen maihinnousun jälkeen koottiin loputkin autot rivistöksi, joka lähti 24. 6. Prääsän kautta noin 450 km:n taipaleelle Kanta-Suomeen. Tästä johtui, että divisioonan siirtoon käytettiin vain 20 junaa (889 vaunua).

Kuljetukset ohjattiin Lappeenranan kautta Vainikkalaan, jossa purettiin 17 junaa. Luumäelle saapui kaksi junaa ja Nurmiin yksi. Ensimmäiset kuljetukset saapuivat perille 23. 6. ja viimeinen juna tuli Vainikkalaan 29. 6. klo 17.30. Kuljetusmatkat vaihtelivat 570 km:stä (Tokkarista) 350 km:iin (Salmista). Divisioonan siirtoon käytetty kokonaisaika oli siis lähes 9 vrk, kun Tuuloksen maihinnousu oli aiheuttanut neljän vuorokauden keskeytyksen kuljetuksissa.

7. 6.Divisioona

6.D oli rintamavastuussa Hiisjärven ja Äänisen välillä, kun se 17. 6. aamuyöllä sai II AKE:n käskyn irrottautua 19. 6. mennessä asemista ja lähteä pääosin Kontupohjan—Munjärven tietä ja osin Porajärven kautta länttä kohden. Divisioonaan orgaanisesti kuuluvan JR 33:n sijasta siihen liitettiin JR 35. Tykistöstä määrättiin mukaan KTR 14 ja Kev.Psto 13. Päämajan ohjeen mukaan divisioonan tuli aluksi siir-

tyä marssien. Myöhemmin oli tarkoitus auttaa siirtymistä rautatiekuljetuksin niin paljon kuin mahdollista.

Annettujen käskyjen mukaisesti divisioonan marssit alkoivat 18. 6. Pääosat siirtyvät Kontupohjan—Suojun—Viitanan alueelle 21.—23. 6. mennessä. Marssimatka oli 100—120 km ja keskimääräinen päivätaival 25—30 km. JR 35, osa tykistöstä ja pääosa huollosta marssivat 150 km:n päähän Suojärvelle, jonne ne saapuivat 21.—27. 6. välisenä aikana. Tykkikomppania ja kevyt patteristo marssivat koko matkan Kannakselle.

Rautatiekuljetukset pääsivät alkamaan 23. 6. Lisman, Ilmaselän, Kontupohjan, Viitanan ja Patojärven asemilta ensimmäisen junan lähtiessä Lismasta mainittuna päivänä klo 00.20. Suojärveltä ja Suojoelta lähti yhteensä yhdeksän junaa; viimeinen Suojärveltä 29. 6. Kaikkiaan tarvittiin divisioonan kuljettamiseen 24 junaa (= 891 vaunua). Kuljetukset sujuivat suunnitelman mukaisesti vihollisen niitä sanottavammin häiritsemättä. 25. 6. alkaen divisioona purettiin Jääsken (21 junaa) ja Enson asemilla viimeisen kuljetuksen saapuessa Jääsken 30. 6. klo 20.20. Kuljetukset tapahtuivat siis kahdeksan vuorokauden aikana matkojen vaihdellessa 500—300 km.

8. Saksalaiset yhtymät

Saksan lupaamista maavoimien vahvennuksista saapui ensimmäisenä Helsinkiin 303.Ryn.Tyk.Pr, joka välittömästi kuormattiin seitsemään junaan (260 vaunua) ja kuljetettiin 23.—24. 6. Lappeenrantaan, 122.D saapui 24. 6. alkaen Helsinkiin ja osittain Hankoon. Päämajan samana päivänä antaman käskyn mukaan se oli kuljetettava rautateitse Kaitjärven, Somerharjun ja Taavetin asemille. Kuljetukset alkoivat heti. Helsingistä lähti yhteensä 40 ja Hangosta 9 junaa. 25. 6.—2. 7. välisenä aikana divisioonan joukot purettiin pääasiassa Somerharjussa (29 junaa) ja eräitä junia Luumäellä ja Haminassa. Viimeinen juna saapui Haminaan 2. 7. klo 15.07.

Näiden yhtymien kuljettaminen ei tuottanut erityisiä vaikeuksia, sillä kyseisten rataosien suorituskyky ei ollut läheskään yhtä kovalla koetuksella kuin Itä-Suomen ratojen. Myöskään vihollinen ei sanottavasti ahdistellut näitä kuljetuksia. Huomattakoon kuitenkin, että sak-

salainen divisioona tarvitsi huomattavasti enemmän kuljetuskalustoa kuin vastaava suomalainen yhtymä. 122.D:n kuljetuksiin käytettiin nimittäin yhteensä 2293 vaunua.

9. Muut kuljetukset

Samanaikaisesti edellä käsiteltyjen yhtymien kanssa jouduttiin kuljettamaan suuri määrä erillisiä yksiköitä, tykistöä, pioneeri- ja linnoitusjoukkoja, erilaisia huoltoyksiköitä jne. Suurin osa näistä tuli Itä-Karjalasta, mikä luonnollisesti rasitti muutenkin ylikuormitettuja kyseisen suunnan rataosia ja näin ollen myös hidasti varsinaisten yhtymien kuljetuksia. Esimerkkeinä mainittakoon vain, että jo 4.D:n mukana siirrettiin Maaselän kannakselta Rask.Psto 33 ja Kev.Psto 16. V AKE ja eräitä sen armeijakuntajoukkoja (Pion.P 13, VP 16, 12.Kss.K ja 7.SPol.K) kuljetettiin 19.—22. 6. välisenä aikana Latvasta ja Pajusuolta Luumäelle ja Lauritsalaan. Hiukan myöhemmin seurasivat Täyd.P 6 ja 8, E/It.R 14, kolme kevyttä ilmatorjuntapatteria, useita pioneeri- ja huoltoyksiköitä sekä HTK 4. Jo 16. 6. oli Ään.RPr saanut käskyn raskaan kaluston irrottamisesta ja kuljettamisesta Suomeen. Linnoitusrakennusjoukkojen pääosa kuljetettiin 18.—22. 6. Loimolan, Roikonkosken ja Koirinojan asemille. Vuorollaan seurasivat vielä eräät täydennyspataljoonat, moottoroidut raskaat patterit, tykkikomppaniat jne. Hyrynsalmelta kuljetettiin 18.—20. 6. VP 3 Jääskeen ja 27.—28. 6. Er.P 11 Suojärvelle. JP 6 taas kuljetettiin jo 11.—12. 6. Turusta Kanneljärvelle. Luetteloa voisi jatkaa pitkälti.

Kaiken lisäksi oli annettu myös määräykset Itä-Karjalan evakuoimisesta. Kiireysjärjestyksen mukaan ryhdyttiin samanaikaisesti joukkojen kuljetuksien kanssa evakuoimaan sotatarkeätä materiaalia, ensi sijassa ampumatarvikkeita, aseita ja polttoaineita. Vähemmän tärkeän materiaalin mukaanotto kiellettiin.

Yhteensä edustivat edellämainitut hajakuljetukset varsin suurta junamäärää. Itä-Karjalan suunnalla käytettiin 10. 6.—2. 7. välisenä aikana näihin tarkoituksiin ainakin noin 50 junaa (noin 2000 vaunua), mikä on lähes 50 prosenttia varsinaisten yhtymien tarvitsemasta junamäärästä. Pohjois-Suomesta vastaavia kuljetuksia oli noin 14 junaa (noin 550 vaunua) ja muualta Suomesta ainakin 15 junaa (noin 650 vaunua).

Heinäkuun puolella kuljetukset jatkuivat edelleen runsaina, mutta varsinaiset joukkojen strategiset siirrot olivat pääosiltaan silloin jo suoritettut.

E. RYHMITYSKULJETUKSET POHJOIS-SUOMEEN SYKSYLLÄ 1944

1. Yleistä

Kun tilanne rintamillamme oli heinä—elokuun vaihteessa saatu vakautetuksi, ryhtyi valtiojohtomme rauhan tunnusteluun. Tämä johdikin tulokseen, mutta neuvottelujen ajaksi sovittu ja 4. 9. alkaneen aselevon ennakkoehdoksi Neuvostoliitto asetti sen, että Suomi katkaisee suhteensa Saksaan ja vaatii tätä poistamaan joukkonsa Suomesta kahden viikon kuluessa, viimeistään 15. 9. Suhteet Saksaan katkaistiin 2. 9. Siltä varalta, että saksalaiset eivät rauhallisoin keinoin poistuisi Pohjois-Suomesta tai ryhtyisivät hallussaan olevan alueen laajentamiseen hyökkäämällä Oulujoen eteläpuolelle, ylipääällikkö määräsi jo 3. 9. antamallaan käskyllä 6.D:n siirtymään rautateitse Kajaaniin ja 15.Pr:n Liminkaan.

Kun saksalaisille annettu määräaika 15. 9. meni umpeen ja taistelujen välttämättömyys oli ilmeinen, siirrettiin 19. 9. alkaen Kaakkois-Suomesta uudelle rintamalle aselevon jälkeen päämajan reserviksi irrotetuista yhtymistä Ps.D, RajaJPr., 3.D, 11.D, 15.D ja 19 Pr sekä III AKE ja suuri määrä armeijakuntajoukkoja.

2. Rautatiekuljetukset

Kahdeksan yhtymää vahvennuksineen jouduttiin siis kuljettamaan. Tehtävään tarvittiin yhteensä ainakin 258 junaa (= noin 10.335 vauhua). Vaikka nyt ei ollutkaan sanottavasti pelkoa vihollisen toiminnasta kuljetuksia vastaan, eivät olosuhteet silti olleet helpot. Yleinen kuljetustilanne maassa oli äärimmäisen vaikea. Lisäksi oli samanaikaisesti suoritettava evakuointi- ja joukkojen kotiuttamiskuljetuksia, jotka nekin oli hoidettava määräajassa. Kuljetussuunnat eivät tehneet mahdollisesti joukkojenkuljetusjunien käyttämistä paluumatkalla eva-

kuointikuljetuksiin. Kuljetusviranomaisten kannalta tehtävää voidaan näin ollen pitää lähes yhtä vaikeana kuin kesäkuussa tapahtuneita joukkojen siirtoja Itä-Karjalasta. Koska tilanne Pohjois-Suomessa ei ollut kuitenkaan valtakunnan olemassaolon kannalta ratkaisevan kriittinen, voitiin joukkojen kuljetuksissa jossakin määrin ottaa huomioon vaikea kuljetustilanne. Tästä johtuen kuljetukset kestivätkin verrattain kauan, kuuden viimeisen yhtymän ja erillisten joukkojen osalta yhteensä noin kolme ja puoli viikkoa. (Taulukko 8.) Samasta syystä ei siirtojen nopeuttamiseksi ollut tarpeen käyttää tiekuljetuksia, joihin olisikin ollut hyvin pienet edellytykset pitkät kuljetusmatkat ja mootoriajoneuvokannan erittäin huono kunto huomioon ottaen.

Kuljetuksien suunnittelu, valmistelu ja järjestely tapahtuivat periaatteessa samaan tapaan kuin kesäkuussa v 1944. Vihollistoiminnan puuttuminen antoi kuitenkin mahdollisuuden toimia rauhanomaisemmin ja noudattaa tarkemmin laadittuja suunnitelmia. Siitä myös johtui, että matkaan tarvittu aika oli kuljetusetäisyyksiin verrattuna suhteellisesti lyhyempi kuin Itä-Karjalasta tapahtuneissa kuljetuksissa.

Seuraavassa lyhyt katsaus kuljetuksiin kunkin yhtymän osalta.

6.D oli ylipäällikön reservinä Antrean alueella, kun se 3. 9. illalla sai käskyn siirtyä rautateitse Kajaaniin. Samalla sai myös Värtsilän suunnalla ollut JR 33 käskyn siirtyä Kajaaniin liitettäväksi siellä 6.D:aan. Toimintavalmius oli sekä sotilas- että rautatieviranomaisten puolella hyvä, sillä divisioonan ensimmäinen juna lähti Antreasta jo 4. 9. klo 07.30. Samana päivänä lähti Antrean, Koljolan ja Kalalammen asemilta yhteensä vielä kuusi junaa. Kahtena seuraavana päivänä lähti Antreasta, Kalalammelta ja Joutsenosta yhteensä 16 junaa ja 7. 9. kaksi viimeistä junaa Antreasta. Matkoihin kului aikaa noin kaksi vuorokautta, joten joukot olivat perillä 6.—9. 9. välisenä aikana. Osa kuljetuksista ohjattiin Kouvolan ja osa Sortavalan—Joensuun kautta. Pääosa junista purettiin Kajaanissa eräiden kuljetuksien määrääsaman ollessa Sotkamo. Viisi JR 33:n junaa lähti Värtsilästä 6. ja 7. 9. saapuen Kajaaniin 7. ja 8. 9. Kaikkiaan käytettiin divisioonan kuljettamiseen 30 junaa eli 1285 vaunua.

Samanaikaisesti 6.D:a koskevan käskyn kanssa päämaja määräsi 3. 9. illalla 15.Pr:n irrotettavaksi VI AK:sta Laatokan Karjalassa ja siirrettäväksi rautatiekuljetuksin Liminkaan ylipäällikön reserviksi. Toimen-

Yhtymä	Kuormausalueet	Purkamisalueet	Aikarajat	Junia	Vaunuja
6.D	Kalalampi—Antrea—Koljola; Joutseno; Värttilä (JR 33)	Kajaani—Sotkamo	4.— 9. 9.	30	1285
15.Pr	Sortavaala—Kaalamo; Välimäki— Leppäsyvä	Liminka	4.— 9. 9.	14	711
Ps.D	Antrea—Enso—Lappeenranta; Kaipiainen—Taavetti	Oulu	19.—27. 9.	39	1578
RajaJPr.	Tohmajärvi	Kontiomäki	21.—26. 9.	14	527
3.D	Pulsa—Lappeenranta—Joutseno	Oulu	22.—29. 9.	31	1288
III AKE ja ak-joukot	Kaakkois- ja Itä-Suomi	Pääasiassa Oulu	24. 9.—10. 10.	noin 50	noin 1800
11.D	Kaitjärvi—Pulsa; Hammaslahti —Tohmajärvi (JR 8)	Oulu	28. 9.— 3. 10.	33	1357
15.D	Parikkala—Putikko	Oulu	3.— 8. 10.	31	1163
19.Pr	Silvola—Savonlinna	Raahe	8.—14. 10.	16	646
Yhteensä			4. 9.—14. 10.	noin 258	noin 10335

Taulukko 8

Joukkojen rautatiekuljetukset sotatoimiin saksalaisia vastaan Pohjois-Suomessa
syksyllä 1944

piteet prikaatin irrottamiseksi aloitettiin heti ja joukot marssivat lähimmille rautatieasemille kuormattaviksi. 4. 9. klo 15.00 jälkeen lähtivät ensimmäiset junat Välimäestä ja Leppäsyryjästä. Kahtena seuraavana päivänä jatkettiin kuormaamisia pääasiassa Välimäessä ja Impilahdessa. Prikaatin viimeinen kuljetuserä, 5.KSOs. ja 11.PAautoK kuormattiin kahdessa osassa Sortavalassa ja Kaalamossa, ja ne pääsivät lähtemään Matkaselästä 7. 9. klo 01.30. Kuljetukset ohjattiin Liminkaan Joensuun—Pieksämäen—Iisalmen—Ylivieskan kautta viimeisen junan saapuessa perille 9. 9. aamulla. Prikaatin kuljettamiseen tarvittiin yhteensä 14 junaa (= 711 vaunua).

Tämän jälkeen seurasi kuljetuksissa noin 10 vuorokauden tauko, sillä seuraavat käskyt joukkojen lisäkeskityksistä Pohjois-Suomeen annettiin vasta sen jälkeen, kun saksalaisten maasta poistumiselle annettu määräaika oli 15. 9. kulunut umpeen.

18. 9. antamallaan käskyllä ylipäällikkö määräsi Kaakkois-Suomesta siirrettäväksi Ouluun osia PsD:sta ja 20. 9. divisioonan kokonaisuudessaan. Kuljetukset alkoivat 19. 9. varhain aamulla Antreasta ja jatkuivat sen jälkeen noin viikon ajan. Kuormaamiset tapahtuivat suhteellisen laajalla alueella, sillä lähtöasemina olivat Antrean lisäksi mm Jääski, Enso, Joutseno, Lappeenranta, Hiitola, Kaipiainen, Somerharju ja Taavetti, josta viimeiset junat lähtivät 25. 9. Kuljetukset, yhteensä 39 junaa (1578 vaunua), ohjattiin osittain Elisenvaaran—Savonlinnan ja osittain Kouvolan kautta Pieksämäelle, josta edelleen Iisalmen—Ylivieskan tai Jyväskylän kautta Pohjanmaan radalle. Eräät junat ohjattiin Riihimäen kautta. Matkat kestivät keskimäärin noin kaksi vuorokautta. Purkamiset tapahtuivat 21.—27. 9. välisenä aikana Oulussa ja sen lähiasemilla.

Tolvajärven suunnalla taistelujen päättyessä ollut RajaJPr. sai 20. 9. käskyn siirtyä päämajan reserviksi Kontiomäelle. Marssi rautatien varteen ja kuljetusten valmistelu veivät sen verran aikaa, että prikaatin ensimmäinen kuljetus alkoi Tohmajärveltä vasta seuraavan päivän iltana klo 20.45. Kaikki seuraavatkin kuljetuserät kuormattiin Tohmajärvellä viimeisten päästessä matkaan 25. 9. aamulla. Purkamiset tapahtuivat Kontiomäellä 22.—26. 9. välisenä aikana. Prikaati kuljetettiin 14 junalla, joissa oli yhteensä 527 vaunua. Samanaikaisesti tapahtuvat Ps.D:n ja 3.D:n kuljetukset eivät ulottuneet Joensuun—Kontiomäen radalle, jota RajaJPr. käytti siirroissaan.

Samana päivänä kuin Ps.D ja RajaJPr., 20. 9., sai myös 3.D käskyn siirtyä rautateitse Ouluun. Divisioona, joka maaliskuussa v 1944 oli kuljetettu Hyrynsalmelta Karjalan kannakselle, joutui näin ollen palaamaan jälleen pohjoiseen. Ensimmäinen kuljetus lähti Simolasta 22. 9. klo 01.45 kohti Oulua Kouvolan—Pieksämäen—Haapamäen kautta. Päivittäin kuormattiin 2—8 junaa, joten viimeiset joukot lähtivät vasta 27. 9. Simolan lisäksi olivat kuormausasemina Joutseno, Muukko, Lappeenranta, Hytti ja Pulsa. Samaan aikaan tapahtuvien Ps.D:n ja erillisten joukkojen kuljetuksien takia ohjattiin lähes puolet 3.D:n junista Riihimäen kautta. Keskimäärin käytettiin matkaan hiukan vajaat kaksi vuorokautta, joten kuljetukset saapuivat Ouluun ja sen lähiasemille 24.—29. 9. välisenä aikana. Kuljetuksiin tarvittiin 31 junaa, yhteensä 1268 vaunua.

Pitkät ja jatkuvasti venyvät etäisyydet päämajan ja joukkojen välillä sekä yhteyksien epävarmuus ja hitaus vaikeuttivat päämajan johtamistoimintaa siinä määrin, että ylipäällikkö päätti keskittää Pohjois-Suomen sotatoimien johdon yhdelle, lähellä rintamaa toimivalle johtotelimelle. Näin annettiin 22. 9. käsky III AKE:n siirtymisestä Imatralta Ouluun. Kohta tämän jälkeen aloitettiin myös armeijakuntajoukkojen kuljettaminen eri puolilta Kaakkois- ja Itä-Suomea. Suurin osa joukoista lähti Savonlinnan seuduilta, mutta myös Haminan—Lappeenrannan sekä Joensuun alueilla tapahtui runsaasti kuormaamisia. Näitä joukkoja oli 24. 9. alkaen lokakuun 10. päivään mennessä kuljetettu noin 50 junalla eli yhteensä noin 1800 vaunulla. Suurimman ryhmän muodostivat pioneeri- ja ilmatorjunta- sekä kuljetus- ja kuljetusvälinehuoltoyksiköt. Joukossa oli mm 6 siltakomppaniaa, moottoriponttonikomppania, tienhoitokomppanioita, 6 kevyttä ilmatorjuntapatteria, 4 autokomppaniaa, autokorjaamoita ja polttoaineosastoja. Pääosa kuljetuksista suuntautui Ouluun ja sen lähiympäristöön.

25. 9., jolloin PsD:n, RajaJPr:n ja 3.D:n kuljetukset olivat jo suurimmaksi osaksi suoritettu, annettiin käsky 11.D:n siirtymisestä Ouluun. Tämä divisioona oli sodan loppuvaiheissa ollut Viipurinlahden suunnalla, joten sen kuljetukset alkoivat Kaitjärven, Somerharjun, Taavetin, Luumäen ja Pulsan asemilta. Kuormaamiset tapahtuivat 28. 9.—1. 10. välisenä aikana ja junat ohjattiin Oulun suuntaan osittain Riihimäen ja osittain Pieksämäen—Haapamäen kautta. Divisioonaan lii-

tettäväksi määrätty JR 8 kuormattiin juniin Hammaslahdessa ja Tohmajärvellä 29. ja 30. 9. Yhteensä tarvittiin divisioonan joukkoja varten 33 junaa (1357 vaunua), jotka saapuivat perille 30. 9.—3. 10. välisenä aikana.

Samana päivänä kun 11.D:n kuljetukset päättyivät, aloitettiin Parikkalan seuduilta 15.D:n kuljetukset. Tämä divisioona, samoin kuin 19.Pr, jotka molemmat olivat sodan loppuvaiheessa III AK:aan kuuluvina Vuoksen—Suvannon—Taipaleen vesistölinjalla, olivatkin viimeiset yhtymät, jotka keskitettiin sotaan saksalaisia vastaan. Käsky 15.D:n siirrosta annettiin 1. 10., ja 3.—6. 10. välisenä aikana divisioona kuormattiin Parikkalan, Särkisalmen ja Putikon asemilla 31 junaan (1163 vaunua) ja kuljetettiin Oulun alueelle. Matkat kestivät vajaat kaksi vuorokautta junaa kohden ja ne tapahtuivat pääasiassa Pieksämäen—Haapamäen kautta. 19.Pr:n siirto käskettiin 5. 10. Prikaati kuormattiin 8.—12. 10. välisenä aikana Silvolassa, Pääskylahdessa ja Savonlinnassa ja kuljetettiin Raahan alueelle, jonne se valvontakomission määräyksestä jäi III AK:n reserviksi. Viimeinen prikaatin 16 junasta (646 vaunua) saapui perille 14. 10.

3. Vesikuljetukset

Röyhtään 1. 10. suoritettu maihinnousu ja sitä seuranneet merikuljetukset olivat lähinnä operatiivisia tapahtumia, eivätkä siten kuulu varsinaisesti tämän työn piiriin. Koska ne kuitenkin edustavat meillä suhteellisen suurissa puitteissa tapahtuneita merikuljetuksia ja Ahvenanmaan miehityskuljetuksien ohella alallaan ainoata tapausta, lienee perusteltua käsitellä niitäkin lyhyesti.

Pohjois-Suomen harva tieverkko sekä saksalaisten suorittamat laajat miinoitukset ja hävitykset hidastivat suuresti suomalaisten etenemistä. Tämän johdosta III AK:n komentaja teki 27. 9. päätöksen vahvan voimaryhmän kuljettamisesta meritse saksalaisten selustaan suorittamalla maihinnousut Kemiin ja Tornioon. Merikuljetusten johtamista varten määrättiin III AK:aan merikomentaja, jolla oli käytettävissään armeijakunnan esikunnan meritoimisto sekä Pohjois-Suomen evakuointiesikunnan alainen merikuljetusorganisaatio. Tehokasta apua antoivat myös Oulun ahtausliikkeet asettamalla ammattitaitoisia henkilöitä ja välineistöä III AKE:n käyttöön.

Alusten kokoaminen Ouluun riittävän nopeasti tuotti vaikeuksia varsinkin kun yritys oli pidettävä mahdollisimman salassa. Eräitä matkustaja- ja rahtilaivoja, jotka olivat suorittamassa väestön evakuointia Ruotsiin, ryhdyttiin kuitenkin keskittämään Toppilan satamaan. Samoin meneteltiin muidenkin lähisatamissa olevien ja tarkoitukseen sopivien alusten suhteen.

Lähtö Toppilasta oli suunniteltu tapahtuvaksi 29. 9. illalla, jolloin käytettävissä oli 2 matkustaja-alusta ja 7 rahtilaivaa. Myös maihinnousujoukon (3.D) pääosat olivat tällöin paikalla. Kova myrsky esti kuitenkin suunnitelman toteuttamisen. Kun lisäksi oli saatu tietoja saksalaisten puolella vallitsevasta tilanteesta, oli pakko tarkistaa aikaisempia suunnitelmia. Maihinnousua lykättiin vuorokaudella ja päävoimat päätettiin suunnata Tornion Røyttään. Salaamiseen kiinnitettiin erityistä huomiota. Mm eristettiin Toppilan satama-allas 30. 9. klo 16.00 ja siviililiikenne viestiverkostossa keskeytettiin ensimmäisten kuljetusten ajaksi.

Ensimmäisessä portaassa kuljetettava JR 11 kuormattiin 30. 9. ja illalla lähtivät kuljetusalukset Norma (500 miestä), Frits S (1000 miestä ja Hesperus (1400 miestä) merikomentajan johdolla liikkeelle. Mukana oli ainoastaan rykmentin taisteleva osa taisteluvälineineen ja ampumatarvikkeineen sekä pari kuorma-autoa ja moottoripyörää. Pimennetyt alukset saapuivat Røyttän edustalle 1. 10. aamuhämärissä. Joukkojen purkaminen alkoi 07.40 ja jo kymmenen minuutin kuluttua lähtivät ensimmäiset jääkärijoukkueet liikkeelle.

Maihinnousun toinen porras, yhteensä noin 2500 miestä, saapui 2. 10. klo 10.00 neljällä kuljetusaluksella Røyttään. Seuraavana päivänä saapui kolmella kuljetusaluksella yhteensä noin 2600 miestä. Edelleen saapui 4. 10. aamulla neljällä aluksella kuljetus, johon kuului Er.P 13:n ja JR 53:n huoltoa sekä 11.D:n joukoista III/JR 50 ja JK/JR 8. Huonosta säästä huolimatta suorittivat saksalaiset 15 pommikoneella klo 13.30 hyökkäyksen parhaillaan purettavia kuljetusaluksia vastaan. Hyökkäyksen seurauksena upposi hl Bore IX laiturin viereen ja myös hl Maininki tuhoutui. Henkilötappiot olivat noin 60 kaatunutta ja haavoittunutta. Lisäksi menetettiin 116 hevosta ja kalustoa.

Saksalaisten vastatoimenpiteistä huolimatta merikuljetukset jatkuivat. 5. 10. aamupäivällä saapui neljällä aluksella 11.D:n komentoporras

ja JR 50 (pl III P) sekä ampuma- ja elintarvikkeita. Myöhemmin kuljetettiin vielä mm 15.D armeijakunnan reserviksi Tornion alueelle. Myös joukkojen huolto oli pitkähkön aikaa pääasiassa merikuljetuksien varassa. Pääosa kuljetuksista suunnattiin Röyttään ja osa Kemiin. Lokakuun lopulla oli kyseisiin kuljetuksiin käytettävissä yhteensä parikymmentä kauppa-alusta, puolenkymmentä isoa kuljetusproomua ja sairaalalaivaksi varustettu hl Ariadne.

Myöhemmässä vaiheessa kuljetettiin huomattavia määriä joukoista kotiutettavia reserviläisiä meritse Pohjanlahden rannikkokaupunkeihin sekä noin 40.000 kotiseudulle palaavaa siviilihenkilöä Oulun—Kemin—Röytän välillä liikennöivillä laivoilla. Kaiken kaikkiaan kuljetettiin 1. 10.—2. 12. 44 välisenä aikana 267 laivalastillista eli 314.600 brutto-rekisteritonnia vastaava määrä joukkoja ja materiaalia.

Näin helpotettiin merikuljetuksien avulla niitä vaikeuksia, joita syntyi saksalaisten tuhottua Oulusta pohjoiseen johtavan rautatien räjäyttämällä mm useimmat rautatiesillat ja vihollisen sulutteiden yhdessä vaikeahkon syyskelirikon kanssa saatettua monin paikoin myös maantiet liikennekelvottomiksi.

VI ERÄITÄ HAVAINTOJA STRATEGISISTA JOUKKOJEN SIIRROISTA VIIME SODISSAMME

Kuten on todettu, turvauduttiin strategisissa joukkojen siirroissa viime sotiemme aikana käytännöllisesti katsoen miltei yksinomaan rautateihin. Tiekuljetuksia esiintyi jonkin verran keskityskuljetuksien yhteydessä v 1941 ja vähäisessä määrin myös siirrettäessä yhtymiä Itä-Karjalasta Karjalan kannakselle kesäkuussa v 1944. Yleisesti ottaen rajoittuivat tiekuljetukset ja -marssit rautatiekuljetuksiin liittyviin siirtymisiin radan varteen tai radan varresta pois kulloinkin määrätyille toiminta-alueille, taikka sellaisiin tapauksiin, joissa rautateitä ei ollut lainkaan käytettävissä. Viimeksi mainitut tapaukset olivat kuitenkin lähinnä operatiivisia eivätkä strategisia siirtoja. Huomattakoon myös, että joukkojen kuljetuksiin käytettiin vain puolustusvoimain autoyksiköitä ja että moottorimarssien päivätaipaleet rajoittuivat yleensä 150—200 km.

Moottoriajoneuvokuljetuksien laajempaan käyttöön ei kyseisenä aikana juuri olisi ollut mahdollisuksiakaan. Kun otetaan huomioon moottoriajoneuvokalustomme silloinen kunto ja niukkuus sekä toisaalta pitkät kuljetusmatkat, on selvää, että rautateihin turvaututtiin kaikissa mahdollisissa tilanteissa. Tämä oli välttämätöntä myös moottoriajoneuvojen polttoaine- sekä varaosa- ja rengasilanteen takia. Kuljettiinhan päivittäin autoyksiköitä rautateitse sellaisillakin väleillä, joilla nykyisen ajattelutavan mukaan tiekuljetus olisi ainoa kyseeseen tuleva kuljetusmuoto.

Vesikuljetuksia käytettiin Ahvenanmaan miehityskuljetuksina, kun ei muuta vaihtoehtoa ollut, sekä samantapaisissa puitteissa kuin tiekuljetuksiakin Saimaan vesistöalueella. Vain Tornion operaatio syksyllä 1944 tarjoaa esimerkin maakuljetusten puuttuvan kapasiteetin korvaamisesta laajapuitteisilla vesikuljetuksilla.

Keskityskuljetukset saatiin molemmilla kerroilla suorittaa laadittujen suunnitelmien pohjalta, mutta tosin eräin aivan viime hetkessä tai vasta suorituksen aikana päätetyin muutoksin. Kokonaisuutena ottaen kuljetukset sujuivat hyvin. On luonnollista, että niiden yhteydessä esiintyi vähäisiä häiriöitä, joitakin myöhästymisiä ja joskus eräitä pikku sekaannuksiakin, mutta nämä kaikki olivat niin vähäisiä, etteivät ne vaikuttaneet kokonaisuuteen. On kuitenkin ehdottomasti korostettava ja muistettava kaikessa vastaisessa suunnittelussa, että molempien sotien keskityskuljetukset saatiin suorittaa vihollisen niitä häiritsemättä. On mahdotonta arvioida, mikä lopputulos olisi ollut päinvastaisessa tapauksessa, mutta joitakin viitteitä voitaneen saada Puolan tapahtumista v 1939. Toisaalta on syytä viitata Suomen Marsalkan muistelmien II osan sivulla 230 esittämään johtopäätökseen talvisodan ajalta: ”Strateginen tehtävä: ulkomaanyhteyksiemme katkaiseminen ja liikenteemme saattaminen sekasortoon venäläisiltä epäonnistui kokonaan”.

Talvisodan aikana ei huomion arvoisia joukkojen strategisia siirtoja ollut. Jatkosodan alkuvaiheessa, v 1941, esiintyneet yhtymien siirrot rintamalta toiselle tapahtuivat yhtymä kerrallaan ja lisäksi selvin aikaroin, joten ne siinä suhteessa eivät edusta ns vaikeita tapauksia. Asemasotavaiheen aikana suoritettiin useitakin siirtoja, mutta nekin tapahtuivat vaiheittain pienissä erissä ja vihollisen niitä pahemmin häiritsemättä. Suurimmat ja vaikeimmat strategiset joukkojen siirrot

olivat kesäkuussa v 1944 Itä-Karjalasta Karjalan kannakselle ja venäläisten kanssa solmitun aselevon jälkeen saksalaisia vastaan Pohjois-Suomeen. Edustivathan esimerkiksi niihin käytetyt vaunumäärät noin $\frac{1}{2}$ — $\frac{2}{3}$ keskityskuljetuksiin käytetyistä vaunumääristä. Lisäksi ne jouduttiin toteuttamaan osittain hyvinkin vaikeissa olosuhteissa sekä ilman etukäteen laadittuja kokonaissuunnitelmia. Tasoittavana tekijänä tässä suhteessa on tosin se, että ne tapahtuivat pitemmän ajan kuluessa kuin keskityskuljetukset. Vihollisen toimintaan nähden on todettava, että vaikka venäläiset häiritsivätkin Itä-Karjalasta tapahtuneita joukkojen kuljetuksia, ei tämä häirintä kuitenkaan ollut niin määrätietoista ja tehokasta, kuin mihin heidän käytettävissään olleella välineistöllä ilmeisesti olisi ollut mahdollisuuksia. Keskittämällä ilmavoimien toiminnan tapahtunutta suuremmassa määrin tiettyihin rautatiekohteisiin, katkaisemalla eräitä tärkeitä siltoja jne, olisi joukkojemme saapumista Karjalan kannakselle saatettu viivästyttää hyvinkin paljon seurauksin, joita ei tässä ole aihetta yrittää arvailla.

Rautatiekuljetuksien yleistä mittavuutta arvosteltaessa voidaan todeta, että keskityskuljetuksien aikana kuormattiin joukkoja keskimäärin 1700—1800 vaunua vuorokaudessa. Huippuarvo saavutettiin 20. 6. 41, jolloin kuormattiin 3466 vaunua. Kun päivittäin kuormattujen vaunujen lukumäärien kuukausikeskiarvot esimerkiksi vuosina 1938—1942 vaihtelivat 3200—4450, olisi suorituskykyä siis tässä suhteessa voitu teoreettisesti ajatellen lisätä. Nyt on kuitenkin muistettava, että keskityskuljetukset suuntautuivat vain tietyille rataosille, ja nämä eivät kyenneet suoriutumaan enää suuremmasta määrästä. Näin ollen oli siis osalla rataverkkoa mahdollisuus jatkaa myös siviililiikennettä rajoitetussa määrässä, ei tosin aivan yllä olevien lukujen osoittamassa suhteessa, sillä vetovoimankin käyttö oli suunnattava palvelemaan ensisijaisesti keskityskuljetuksia.

Vuonna 1944 tapahtuneissa suurissa strategisissa kuljetuksissa vaihtelivat päivittäin joukkojen kuljetuksiin luovutettujen vaunujen lukumäärät yleensä 400—600 huippuarvojenkin jäädessä vain noin 1000 paikkeille. Määrät ovat näennäisesti pienet (jatkosodan aikaiset keskimääräiset kuormausluvut vaihtelivat yleensä 3200—5200), mutta jälleen on muistettava Itä-Karjalan osalta, että käytettävissä olevat rataosat määräisivät kuljetusten enimmäismäärän. Tätä taustaa vasten on

tapahtuneita suorituksia päinvastoin pidettävä hyvinä saavutuksina. Syyskuussa taas osa kuljetuksista järjestettiin siten, että seuraavan yhtymän kuljetukset alkoivat edellisen yhtymän kuljetuksien jälkeen. Tämä johtui yleisestä vaikeasta kuljetustilanteesta, mutta vallitsevissa olosuhteissa voitiin näin menetellä.

Edelläoleva ei kuitenkaan edusta vielä läheskään koko totuutta varsinkaan vuoden 1944 tapahtumien osalta. Asia tulee oikeisiin mittasuhteisiinsa vasta kun muistetaan, että samanaikaisesti joukkojen kuljetuksien kanssa oli suoritettava lukematon määrä sotilaallisia huoltokuljetuksia sekä evakuoitinkuljetuksia, ja maan yleinen tuotantoelämä vaati oman osansa myös niillä rataosilla, joilla joukkojen kuljetukset tapahtuivat. Lisäksi oli rautateiden liikkuva kalusto ollut jo useita vuosia äärimmäisen kovan rasituksen alaisena. Vetureita ja vaunuja oli sodan aikana tuhoutunut ja vaurioitunut. Liikkuvan kaluston säännöllinen huoltaminen ei ollut ollut mahdollista, joten varsinkin vetureiden kunto oli huono. Tilannetta pahensi vielä käytettävissä olleen polttoaineen heikko laatu, mikä osaltaan pienensi vetureista saatavaa tehoa. Vilkkaan liikenteen hoitamiseen oli myös rautateiden henkilökunta liian vähälukuinen, sillä osa asevelvollisesta henkilöstöstä oli joutunut kutsutuksi palvelukseen. Kun kaiken lisäksi vihollinen pommituksillaan ja rynnäkkötoiminnallaan aiheutti häiriöitä, viivytyksiä ja keskeytyksiä rautateiden toiminnassa, on saavutettuja kuljetustuloksia pidettävä olosuhteisiin nähden hyvinä. Rautateiden henkilökunta työskenteli vaikeissa olosuhteissa, mutta ponnisteli sitkeästi ja uurasti herpaantumatta sille kuuluvien tehtävien täyttämiseksi.

Asioiden käsittely suurehkoin kokonaisuuksin, niin kuin tällaisessa esityksessä on tehtävä, on omiaan siloitlemaan ja peittämään kaikki ne vaikeudet, häiriöt, sattuneet virheet yms, joita yksityiskohdissa ja pienissä puitteissa tapahtuu. Ettei tämäkään puoli unohtuisi, on todettava, että vaikka jonkin yhtymän kuljetus ”kokonaisuutena ottaen sujui laaditun suunnitelman mukaisesti”, niin lukemattomat ovat olleet ne vaikeudet, epäselvyydet, häiriöt yms, joita paikallisten rautatie- ja sotilasviranomaisten kohdalle eri liikenne- ja toimintapaikoilla on sattunut. Käytettävissä olevat kuormauspaikat eivät kenties ole olleet tarkoituksenmukaiset, junan vaunusto ei ole ollut joukolle sopiva tai se ei ole ehtinyt sovittuna aikana paikalle, kuormaamiseen varattu aika

ei ole riittänyt, paikallinen vaunupula on sotkenut suunnitelmia, veturi on matkan aikana rikkoutunut tai vaurioitunut ilmahyökkäyksessä, rata on katkennut pommituksessa, liikenteessä on tapahtunut ruuhkaantumista, henkilöstön keskuudessa on sattunut tappioita, suunnitellulle määrääsemälle ei jostakin syystä ole päästy, vaan purkaminen on pitänyt suorittaa jossakin muualla jne. Tämän tapaiset, alati toistuvat pikku-tapahtumat ovat tehneet yksilön toiminnan ja työskentelyn erittäin rasittavaksi ja uuvuttavaksi. Onkin pidettävä kunnioitettavana sisäisen kurin, tarmon, sitkeyden ja taitavuuden osoituksena, ettei tällaisten monilukuisten erillisten tekijöiden summa ole päässyt kasvamaan niin suureksi, että kokonaistulos olisi tullut uhatuksi.

Käytettyjä lähteitä

Kirjallisuus

1. Kulkulaitosneuvoston julkaisuja: Suomen liikennetilastollinen vuosikirja 1959 ja 1960
2. G Mannerheim: Muistelmat II; Helsinki, Kustannus Oy Otava
3. H j Siilasvuo: Kuhmo Talvisodassa; Helsinki, Kustannus Oy Otava
4. Sotahistoriallisen tutkimuslaitoksen sotahistoriallinen toimisto: Suomen Sota 1941—1945; kyseiset kohdat
5. H Öhqvist: Talvisota minun näkökulmastani; Porvoo Werner Söderström Oy

SKK:n diplomi- ja stipendityöt

6. Kapt J Hannula: Ahvenanmaan puolustuksen järjestely viimeksi käytyjen sotiemme aikana (diplomityö)
7. Kapt P Holopainen: Vesistöjen ylimentoista ja sisävesistöjen hyväksikäytöstä saadut kokemukset Suomen sodassa 1941—45 (diplomityö)
8. Ev C O Lindeman: Suomen puolustusvoimien saattaminen sodan ajan kokoonpanoon vuonna 1939. Valmistelu ja suoritus. Olennaisimmat eroavuudet ja niiden syyt sekä vaikutukset vuoden 1941 vastaavaan suoritukseen (diplomityö)
9. Kapt L Metsälampi: Joukkojen siirrot Karjalan kannakselle kesällä 1944; tutkielma strategisen painopisteen siirrosta meikäläisissä olosuhteissa (diplomityö)

10. Kapt A Väliahde:
Suomalaisten voimien uudelleenryhmittely ja käyttö syksyllä 1944 (diplomityö)
11. Evl L A E Tuhkanen:
Sotilaskuljetusorganisaatiomme (rautatie) kehitys ja rautatielaitoksemme mahdollisuudet suoriutua 1939—1945 sotien vaatimista kuljetuksista. Saatujen kokemusten edellyttämät toimenpiteet (stipendityö)
12. Evl L A E Tuhkanen:
Tärkeimmät maarintaman sotasuunnitelmat ja operaatiot hyökkäysvaiheen aikana v 1941. Karjalan Armeijan hyökkäyksen vaiheet (stipendityö)

Muut lähteet

13. Sotilaskuljetusohjesääntö; erikoismääräyksiä sodanaikaa varten (1932)
14. Sotilaskuljetusohjesääntö; määräyksiä sodanaikaa ja erikoisia olosuhteita varten (1939)
15. Rautatieliikenne sodan aikana ja sotarautatiemuodostelmat (1941)
16. Rautatiehallituksen sotilastoimiston moniste: Suomen Rautatieupseerikunta 1935—1960
17. Keskityskuljetussuunnitelmat vuosilta 1934—1941 (Sota-arkisto, PE:n kuljetusosasto ja rautatiehallituksen sotilastoimisto)
18. Rautatieupseereiden toimintakertomukset sodan ajalta (Rautatiehallituksen sotilastoimisto)
19. Sodan ajan kuljetuspäiväkirjat (Rautatiehallituksen sotilastoimisto)
20. PE:n kuljetusosastossa oleva sodan ajan arkisto
21. Rautatiehallituksen sotilastoimistossa oleva sodan ajan arkisto ja radankorjausjoukkojen toimintakertomukset
22. Sota-arkistossa oleva PM:n huolto-osaston arkisto vv 1940—41 ja järjestelyosaston arkisto v 1941
23. Mm seuraavat (yhtymien osalta tsto III:n) sotapäiväkirjat kesä—heinäkuulta 1941: 1.DE, 2.DE, 5.DE, 12.DE, 19.DE, 1.JPr, 2.JPr, JR 29, 11.ErMt PonttK
24. 2.Raut.It.KKK:n toimintakertomus vv 1941—45.

Mm seuraavia henkilöitä on haastateltu:

Kenrl evp A Kurenmaa

Evp evp M Minkkinen

Evl O Liukkonen

Evl evp A Kunttu

Evl evp E E Saarinen

Maj T Alava, liikennetarkastaja, Rautatiehallitus

Maj T Nykänen, apulaisasemapäällikkö, Joensuu

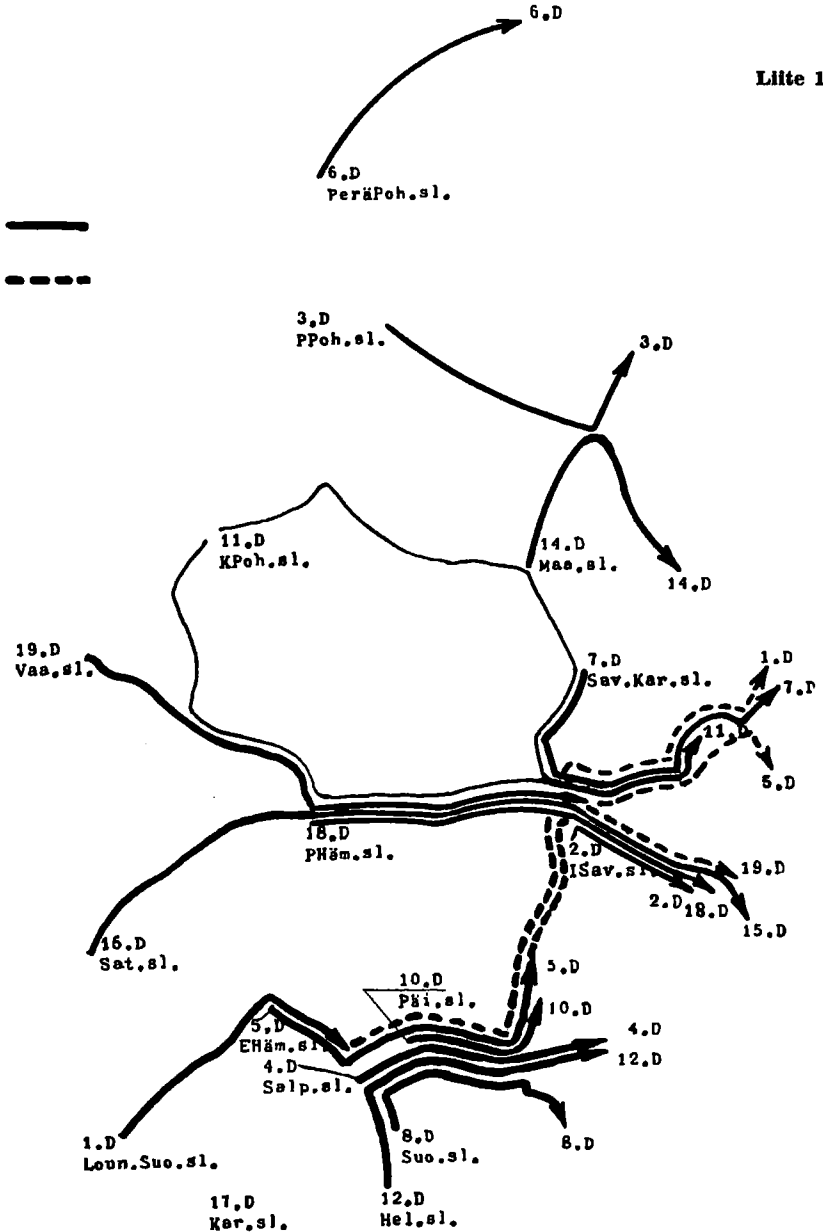
Kapt H Hartoma, asemapäällikkö, Oulu

Kapt P Laesterä, 1. lk kirjuri, Rautatiehallitus

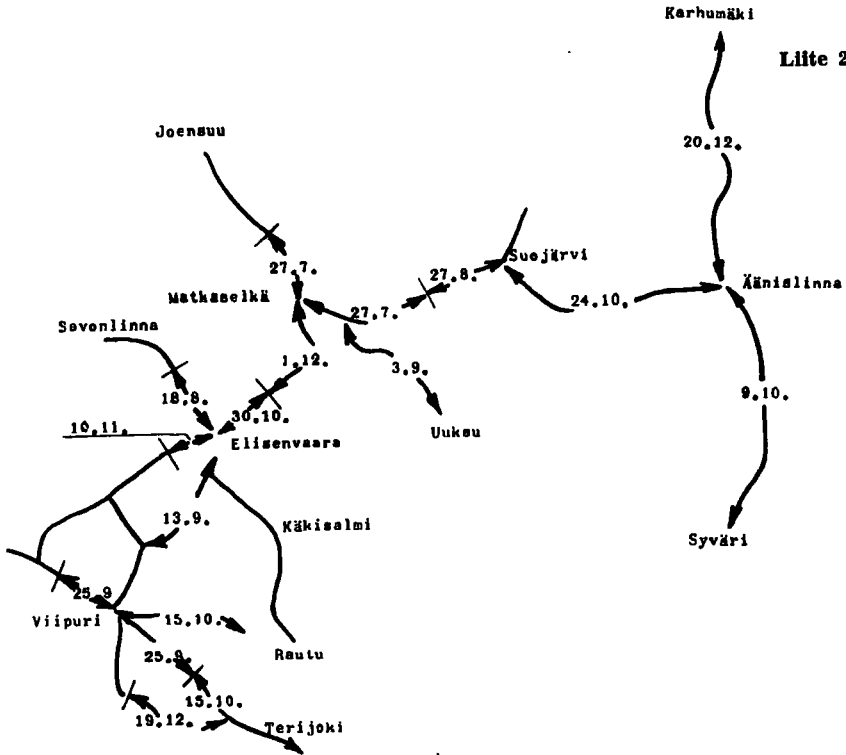
Kapt V Pihko, apulaisasemapäällikkö, Lahti

Kapt A Tertti, kamreeri, Rautatiehallitus

Ylil A Kiurunen, 1. lk kirjuri, Rautatiehallitus



Kaavioesitys divisioonien keskityskuljetussuunnista kesäkuussa 1941 (rautatiekuljetukset)



Vuoden 1941 aikana kunnostetut takaisin vallatun alueen ja Itä-Karjalan radat