

# Suomalaisten saksalaisille joukoille suorittamat kuljetukset Suomen sodassa 1941—1945

**Yleisesikuntaeverstiluutnantti Pentti Karppinen**

## JOHDANTO

Erilaisten kuljetusmuotojen tärkeys, merkitys ja arvo sotatoimiin liittyvänä tekijänä on aina oivallettu sodankäynnin yhteydessä. Esi-merkkinä toisen maailmansodan ajalta voidaan mainita Saksa, jossa rautatielaitos ja sen suorittamat kuljetukset sekä rautatiejoukot rinastettiin tasaverolsena aselajina ilma- ja panssariaseen kanssa ja Neuvostoliitto, jossa saatujen tietojen mukaan rautatielaitos alistettiin sodan aikana kokonaisuudessaan sotilasjohdolle.

Tämän työn tarkoituksena on selvittää saksalaisille joukoille vv 1940—45 Suomessa suoritetut kuljetukset ja niistä erityisesti rautatiekuljetukset. Sen sijaan muita kuljetuksia käsitellään vain edellä mainittuun liittyvänä osatekijänä. Pääpaino on asetettu kuljetuksien johtamiseen ja järjestelyyn, koska niiden merkitys pitkistä kuljetusmatkoista johdun muodostui ratkaisevaksi. Työhön käytetyistä lähteistä on tärkeimpinä mainittava Päämajan huoltopäällikön esikunnan ja rautatiehallituksen sotilastoimiston sodanaikaiset arkistot sekä lähdeluettelossa mainitut saksalaiset julkaisut ja haastattelut.

## I KULJETUSMUOTOJEN TOIMINNASTA JA JOHTAMISESTA ENNEN SUOMEN SODAN ALKAMISTA

### A. ERI KULJETUSMUOTOJEN TOIMINTA

Rautatiet muodostivat edelleen eri kuljetusmuotojen rungon, jota täydennettiin moottoriajoneuvoilla erityisesti siellä, missä rataverkko oli harva tai kulki epäedulliseen suuntaan taikka missä matkat olivat lyhyet. Talvisodan aikana todetut ja sen aiheuttamat puutteet pyrittiin poistamaan. Valtioneuvosto vahvisti 13. 3. 1941 uuden liikenne- ja kuljetusohjesäännön, joka määritti mm rautatie- ja sotilasviranomaisten väliset suhteet sodan aikana. Päämajan rautatieosaston johtoon tulivat kaikki sodanajan sotilaskuljetukset ja liikenteen järjestely, vaunujen jako, ratavaurioiden korjaus, viestiyhteyksien kunnossapito sekä veto-voiman sijoitus ja käyttö.

Rautateiden teknilliseen suorituskykyyn kiinnitettiin "välirauhan" aikana vv 1940—41 huomiota. Varkauden—Viinijärven rata valmistui, Kymijoen ylitys varmistettiin Korian—Kuusankosken—Voikkaan radan valmistumisella ja v:n 1940 rauhansopimuksen edellyttämä, noin 180 km:n pituinen Kemijärven—Sallan rautatie oli valmis paitsi Kemijärven siltojen osalta, jotka olivat puolivalmiit. Viimeksi mainittua ratasuuntaa tutkittaessa pyrittiin ratalinja sijoittamaan mahdollisimman lähelle maantietä, joka kulkee Kemijärveltä rajaa kohti itäkoillisuunnassa. Radan loppupään suunnasta sovittiin suomalais-venäläisen sekakomitean toimesta vasta 11. 12. 1940, jolloin koko Kemijärven—Kantalahden radan voidaan katsoa tulleen suunnaltaan määrätyn. Neuvostoliiton puoleinen rata ulottui jo silloin noin 200 metrin päähän rajalinjasta ja valmistui 25. 2. 41. Suomen puolella saatiin kiskotus valmiiksi rajalle saakka 15. 5. 41 käyttäen Kemijärven siltojen kohdalla jääratayhteyttä. Tämä jäärata oli käytössä neljä kuukautta, jona aikana onnistuttiin suorittamaan joen itäpuolelle kaikki suunnitellut rautatierakennuksen vaatimat kuljetukset ja lisäksi eräitä välttämättömiä kuljetuksia linnoitustoimistolle ja rajavartiostolle. Kaikkiaan kuljetettiin edellä mainittuna aikana 4154 vaunukuormaa tavaraa. Jäyhteys Kymijoen yli katkesi 2. 5. 41. Tämän johdosta rakennettiin yhteisvoimin Saksan sota-

voimien kanssa väliaikaiset puusillat Kemijoen ja Kotojärven yli, jotka valmistuivat liikennöimiskuntoon 3. 7. 41. ”Välirauhan” aikana rautatiekuljetukset ryhmiteltiin tärkeytensä mukaan seuraavasti:

— Pakolliset kuljetukset, joihin kuuluivat sotilaskuljetukset ja sotilastavara.

— Etuoikeutetut kuljetukset, joihin kuuluivat muut puolustusvoimain tarpeita palvelevat kuljetukset, kuten parakit, linnoitustyövoiman tarpeet, tuontitavara, vientitavara sekä muut liikennesäännössä kiireellisiksi määrätty kuljetukset.

— Tärkeät kuljetukset, joihin kuuluivat kaikki sotateollisuuslaitosten tarvitsemat raaka- ja polttoaineet.

— Vähemmän tärkeät eli toisarvoiset kuljetukset, jotka voitiin siirtää ilman muuta tuonemmaksi.

Rauhantilasta huolimatta maamme oli eristetyssä asemassa. Vajaan kuukauden kuluttua talvisodastamme aloitti Saksa 9. 4. 40 Tanskan ja Norjan sotaretken. Tanskan salmien sulkeuduttua Suomen ulkomaankaupan ainoaksi ”henkireiäksi” jäi Itämeren alueen lisäksi Jäämeren rannikkokaistaleemme ja erityisesti Läänahamarin satama, jonne vienti ja tuonti oli ohjattava Petsamon kautta. Tämän liikenteen hoitamista varten perustettiin keväällä 1940 Oy Pohjolan Liikenne Ab, joka hoiti maantieliikenneosuuden miltei kokonaisuudessaan. Kesäkuusta 1940 kesäkuun 17. päivään 1941 mainittu yhtiö kuljetti tällä noin 530 km:n pituisella matkalla 330.000 tn tuontitavaraa, kuten e-tarvikkeita ja tärkeitä raaka-aineita sekä 203.000 tn vientitavaraa, joka käsitti pääasiassa puunjalostusteollisuuden valmisteita. Tiekuljetuksien ollessa vilkkaimmillaan maaliskuussa 1941 yhtiöllä oli käytössään 1517 autoa ja noin 3000 liikenne-, varasto- ja vartiomiestä. Petsamon tien hoitoon osallistui samanaikaisesti 75 tiemestaria ja noin 1400 miestä. Järjestyksen ylläpitoa varten oli yhtiöllä omat poliisivoimat, 4 poliisipäällystään kuuluva henkilöä ja 32 konstaapelia.

Läntinen rautatieyhdyshäliikenne Tornion—Haaparannan kautta oli välirauhan aikana poikkeuksellisen vilkasta, mikä johtui meriliikenteen vaikeuksista ja ennen kaikkea siitä, että Ruotsi käytti Suomen ohella Petsamon Läänahamaria vienti- ja tuontisatamana.

Itäinen rautatieyhdyshäliikenne oli katkenneena 27. 9. 1940 saakka, jolloin allekirjoitettiin sopimus kaupallisen tavarayhdyshäliikenteen

aloittamisesta 1. 10. 1940. Tavaravaihto tapahtui Vainikkalan—Nurmen ja Parikkalan—Syväoron raja-asemien kautta. Kun sopimus ei edellyttänyt yhteistä vaunujen käyttöä, oli raja-asemilla suoritettava siirto-kuormaus. Hangon tukikohdan huoltamiseksi allekirjoitettiin Moskovassa 6. 9. 1940 sopimus, jossa Neuvostoliiton junille myönnettiin kauttakulkulupa rataosalla raja—Vainikkala—Tammisaari—raja. Suomen rautatiet sitoutuivat hoitaman Neuvostoliiton junien liikenteen samoin perustein kuin oman liikenteensäkin. Neuvostoliiton junissa sallittiin Suomen alueella käyttää venäläistä veturia ja veturi- ja junamiehistöä sekä vaunujen että tavaransaattajia. Junat tavaroineen ja matkustajineen eivät olleet Suomen viranomaisten tarkastuksen tai valvonnan alaisia ja ne olivat vapaat tulli-, kauttakulku- ja muista maksuista. Junissa oli Suomen puolella valtionrautateiden asettama opaskuljettaja ja junailija. Junien ulkopuolisesta vartioinnista vastasi sisäasiainministeriö, jonka määräämän valvontahenkilöstön käyttöön valtionrautatiet asettivat rata-auton tai moottorivaunun, joka seurasi junia niiden kulkiessa Suomen alueella. Nämä junat olivat liikenteessä 16. 9. 1940—24. 6. 1941.

”Välirauhan” aikana Pohjanlahden ja Suomenlahden satamien liikenne rajoittui Itämeren piirissä tapahtuvan viennin ja tuonnin välittämiseen. Näiden rajoitusten vuoksi satamien kautta tapahtuva vienti ja tuonti oli v 1940 yhteensä vain 3.534.000 tn eli noin 30 % vuoden 1938 viennin ja tuonnin yhteismäärästä. Vuonna 1941 vastaava tonnimäärä oli 4.419.800.

## B. RAUTATIELIIKENTEEEN JOHTAMINEN

Rautatieliikenteen johdon järjestely tarkistettiin valtioneuvoston 2. 5. 1941 vahvistaman ohjesäännön ”Rautatieliikenne sodan aikana ja rautatiejoukot” mukaisesti. Jo tätä ennen, eli 28. 2. 1941, oli annettu asetus päämajan rautatieosaston perustamisesta. Tässä asetuksessa oikeutettiin sotilasjohto ottamaan tehtäväkseen eräiden liikenne-, rata- ja koneosastoja koskevien asiain sekä rautatiesuojelun johdon, joka talvisodan aikana oli kuulunut rautatiehallitukselle. Siten ”jatkosodan” alkaessa rautatieliikenteen järjestelystä vastasi päämajan rautatie-

osasto, joka jakaantui kolmeen toimistoon: yleinen rautatietoimisto (Raut 1), kuljetustoimisto (Raut 2) ja ratatoimisto (Raut 3). Yleisen rautatietoimiston muodostivat pääesikunnan rautatiekuljetustoimisto ja rautatiehallituksen sotilastoimisto yhtyneenä. Toimiston tehtävät olivat seuraavat:

- järjestää ja ohjata sotilaskuljetukset,
- pitää yhteyttä sotatoimiyhtymiin,
- valvoa rautatieupseerien toimintaa,
- hoitaa rautatieosaston käsiteltävät henkilöasiat.

Kuljetustoimisto muodostettiin rautatiehallituksen kuljetustoimistosta täydennettynä veturipalveluksen järjestelyä hoitavalla koneosaston koneinsinöörillä. Toimiston tehtävänä oli

- laatia ja esitellä sodanaikaisten aikataulujen muutokset,
- jakaa vaunusto ja vetovoima koko rataverkolla,
- antaa ohjeita ja määräyksiä liikenteen hoitamisesta,
- käsitellä siviilikuljetuksia koskevat asiat,
- huolehtia korjattavien veturien lähettämisestä konepajoihin ja määrätä korjausten kiireysjärjestys sekä
- huolehtia vedenottolaitteiden kunnossapitamisestä.

Ratatoimisto muodostettiin radan rakentamiseen ja kunnossapitoon perehtyneistä ammattihenkilöistä täydennettynä rautatiesuojelun edustajilla ja lennätininsinöörillä. Toimiston tehtävänä oli

- valvoa ja johtaa rautateiden ja viestiyhteyksien jatkuvaa kunnossapitoa,
- hankkia rataverkostolla tarvittavien täydennystöiden rakennussuunnitelmat,
- huolehtia työvoiman ja työkaluston täydentämisestä,
- johtaa rautatiesuojelua ja
- johtaa radan- ja viestikorjausmuodostelmia.

Sodan alettua määrättiin Päämajan rautatieosaston sijoituspaikaksi Mikkelin lähellä oleva Otavan kansanopisto, jossa se toimi koko sodan ajan.

## C. TIE-, VESI-, MERI- JA ILMAKULJETUSTEN JOHTAMINEN

Sodan alussa kaikilla puolustushaaroilla oli ylin johtajansa ja johtolimensä. Tie- ja vesikuljetusten johto oli päämajoitustemestarin ja meri- ja ilmakuljetusten johto asianomaisten puolustushaarojen komentajien alaisia. Lokakuussa 1941 kaikkien sotilas- ja siviilikuljetusten järjestelyn johto keskitettiin päämajan huoltopäällikölle ja hänen esikunnalleen.

Sotatoimiyhtymissä huoltopäällikkö johti tieliikennettä ja -kuljetuksia käytössään yleinen huolto- ja kuljetustoimisto. Yhtymien selusta-alueella tapahtuvat kansanhuollon ja talouselämän kuljetukset suoritettiin Kotijoukkojen esikunnan johdossa. Pääosa liikenne- ja kuljetusyksiköistä oli alistettu yhtymille. Liikenteen ohjausta ja valvontaa varten oli armeijakunnissa liikennekomppania, johon kuului yleensä kolme liikennejoukkuetta. Liikenteen ohjausta ja valvontaa suorittivat liikenneyksiköiden ohella sotapoliisiyksiköt.

Vesikuljetuksia varten maa oli jaettu yhdeksään vesitiepiiriin. Näistä mainittakoon tähän työhön liittyvinä Suomenlahden, Kainuun ja Lapin piirit. Vesitiepiirit jakautuivat vesistöittäin 3—7 vesitiealueeseen. Yhtymien alueella olivat vesitiekuljetukset huoltopäällikön alaisen vesitiekuljetusupseerin johdossa ja selusta-alueella päämajan huoltopäällikön alaisia.

Ilmavoimien esikunta johti ilmakuljetuksia. Yhteysupseerit eri asteisissa esikunnissa hoitivat ilmakuljetuspyynnöt samoin kuin merivoimien esikunnan yhteysupseeri hoiti kuljetuspyynnöt merivoimille.

## II SAKSALAISTEN KANSSA TEHTY KAUTTAKULKUSOPIMUS

### A. YLEISTÄ

Saksan ja Suomen väliset kosketukset kauttakulkusopimuksen aikaansaamiseksi alkoivat Saksan aloitteesta 18. 8. 1940, jolloin saksalainen evl Veltjens saapui Helsinkiin ja esitti sotamarsalkka Manner-

heimille valtakunnanmarsalkka Göringin tiedonannon. Siinä tiedusteltiin, voisiko Suomi Ruotsin tavoin sallia alueensa kautta saksalaisten huoltokuljetuksia sekä lomalaisten ja sairaiden kuljetuksia Kirkkoniemeen ja sieltä pois. Myönteisessä tapauksessa Suomella olisi mahdollisuus saada sotakalustoa Saksasta.

Kauttakulkusopimus, joka sisälsi mm kuljetettavien joukkojen vahvuuden ja tarvikkeiden määrän, allekirjoitettiin 12. 9. 40 salaisena asiakirjana, jossa Suomen puolelta oli allekirjoittajana everstiluutnantti Stewen ja Saksan ilmavoimien yleisesikunnan puolesta majuri Ochs. Koska sopimus oli myös poliittisesti merkittävä, käsiteltiin se myös diplomaattisella tasolla. Se sai noottien vaihdon jälkeen 22. 9. 40 seuraavan muodon:

”Suomen hallitus sallii Saksan valtakunnan hallituksen pyynnöstä sotatarvikkeiden ja niitä seuraavan miehistön kauttakuljetuksen Itämeren pohjoisista satamista Rovaniemen kautta Pohjoisen Jäämeren tietä pitkin Kirkkoniemeen Pohjois-Norjassa.

— Saksan valtakunnanhallitus ilmoittaa aikanaan Suomen hallitukselle kysymykseen tulevista purkamissatamista, kuljetuslaivain lukumääristä, niiden saapumis- ja lähtöpäivistä sekä lasketuista päivittäisistä kuljetusmatkoista Pohjois-Suomessa.

— Saksan valtakunnanhallitus antaa viimeistään päivää ennen kuljetuslaivan saapumista Suomen hallitukselle kaikki asiaan kuuluvat tiedot.

— Aseet kuljetetaan erikoisvaunuissa erillään miehistöstä. Asevaunujen vartiopääilytystä ja miehistöstä tehdään erikseen sopimus.”

Edellä esitetyn sopimuksen mukaisesti saapui Suomeen noin 5000 ilmavoimien miestä ja noin 550 moottoriajoneuvoa, joista noin 2200 miestä jäi Vaasan, Oulun, Rovaniemen ja Ivalon etappeihin kauttakulun järjestelytehtäviin. Voidaan todeta, että saksalaisten etappiorganisaatio oli suhteellisen voimakas ja ehken tarkoituksella luotu suurempienkin joukkojen siirtoja varten.

Saksalaisten kauttakulkuun liittyvien merikuljetusten valvonta oli järjestetty siten, että laivan lähestyessä Suomen aluevesiä rannikkovartioston havaintoasemat ilmoittivat aluksen nimen ja todennäköisen saapumisajan kauttakulkutoimistolle Helsinkiin, joka välitti ne sekä suomalaisille että saksalaisille viranomaisille. Rautatiehallituksen sotilas-

toimistossa pidettiin aikataulu- ja kuljetuskirjaa, jossa on luettavissa kaikki kauttakuljetuksiin liittyneet kuljetussuoritteet.

Kauttakulkusopimusta laajennettiin myöhemmin koskemaan viikoittain 400 lomalaisen kuljetuksen 10. 12. 1940 alkaen Rovaniemeltä Turkuun ja 9. 1. 1941 alkaen Turusta Rovaniemelle.

Yhteydenpito Saksan sotilasviranomaisiin rajoittui talven kuluessa kauttakulku- ja kalustohankinta-asiain hoitoon. Helmikuun lopussa saapui Norjan saksalaisjoukkojen esikuntapäällikkö, eversti Buschenhagen Helsinkiin perehtymään Lapin kulkulaitossysteemiin kauttakulkusopimuksen puitteissa. Keväällä saksalaisten kauttakulkuliikenne Lapissa, joka vielä talvella oli käsittänyt kuukausittain noin 2000 lomalaista ja sairasta, sai suuremmat mittasuhteet. Kun liikekannallepano Suomessa oli julistettu 17. 6. 41, kasvoi liikenne rautateiden kuljetusverkossa siinä määrin, että sattui vakavia rautatieliikennehäiriöitä. Tähän vaikuttivat merkittävästi muutamia viikkoja aikaisemmin alkaneet saksalaisten joukkojen kuljetukset Norjasta, Ruotsista ja Pohjanlahden satamista.

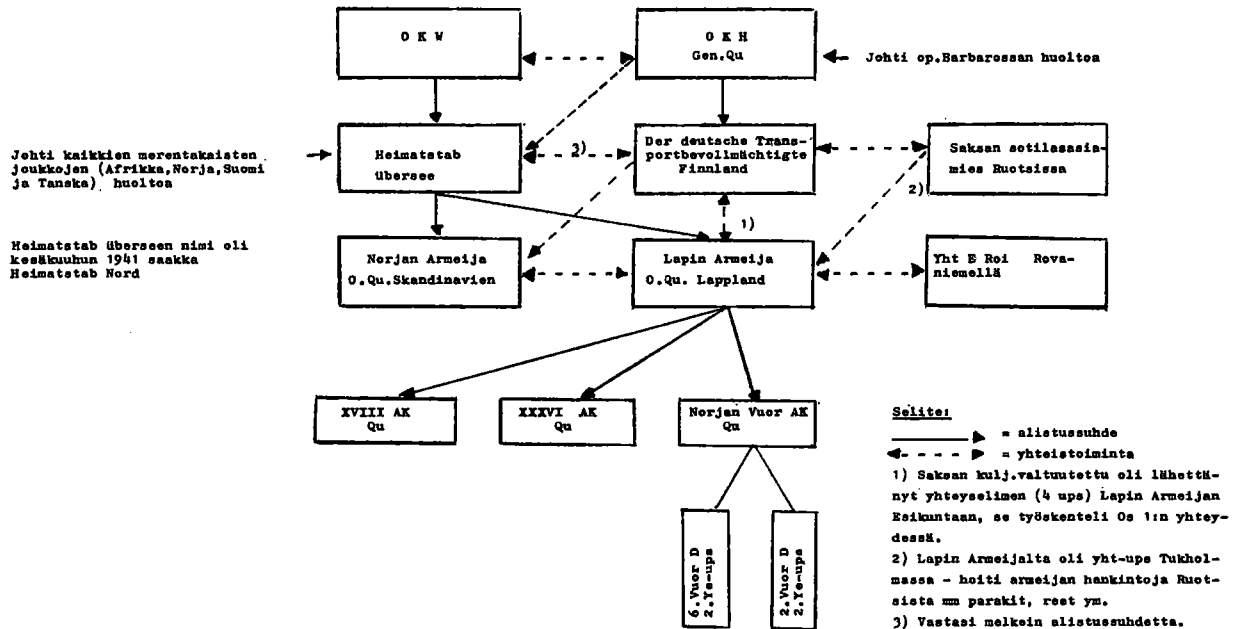
## B. KAUTTAKULKULIIKENTEEEN ORGANISAATION JÄRJESTELY SAKSASSA

Saksan Suomeen määräämän kuljetusvaltuutetun tehtävänä oli Herman Tesken<sup>1)</sup> mukaan Saksan puolustusvoimien kuljetuksien järjestely ja johtaminen Suomeen, Suomessa ja Suomesta. Tässä tarkoituksessa hän toimi yhteistyössä Suomen kuljetuspäällikön, Saksan merentakaisten joukkojen esikunnan (Heimatstab Übersee) ja Norjan kuljetuspäällikön kanssa. Saksan Suomessa olevan kuljetusvaltuutetun tehtäviä antavana esikuntana ei ollut Saksan maavoimien yleisesikunta, vaan merentakaisten joukkojen kotiesikunta. Tämä jossakin määrin outo komentosuhte, jonka Hitler lukuisista osoitetuista puutteista huolimatta säilytti, oli ”johdon hajoittamisen ja hallitsemisen periaatteiden mukainen luomus”. Komentosuhteiden mukaan määräysvalta taistelun johtamisesta itärintamalla Leningradista Krimille kuului maavoimien pääesikunnalle, kaikilla muilla rintamilla puolustusvoimain pääesikunnalle. Saksalaisten joukkojen kuljetuksien komentosuhteiden järjestely on esitetty taulukossa 1.

<sup>1)</sup> Die Silbernen Spiegel 1952 ss 137—165



SAKSALAISTEN HUOLLON KOMENTOSUHTEET



Taulukko 1

Saksan puolustusvoimain kuljetukset Suomeen ja Suomessa suoritettiin kolmea reittiä seuraavasti:

1) Suurin osa miehistö- ja tarvikeväyennyksistä Itämeren yli Suomen länsirannikon satamiin ja purkaminen mahdollisimman pohjoisessa Suomen rataverkoston kuormituksen keventämiseksi.

2) Vähäisempi osa kuten e-tarvikkeet, poltto- ja voiteluaineet, haavoittuneiden kuljetus kotiseudulle jne aluksi Ruotsin kautta Trelleborgin—Sassnitzin lauttalaivoilla kunnes nämä torpedoitiin. Tämän jälkeen kuljetus tapahtui Tanskan—Norjan—Ruotsin kautta Haaparantaan.

3) Vähäinen osa — pääasiassa ilmavoimien kuljetuksia — suoritettiin pitkin Norjan rannikkoa Kirkenesiin.

Merkittävä oli edelleen määräys, jonka mukaan Ruotsin ja Norjan kautta suoritettavien Suomen kuljetuksien osalta Norjassa oleva kuljetuspäällikkö ja Saksan sotilasasiamies Tukholmassa olivat alistettuja Saksan Suomessa olevalle kuljetusvaltuutetulle. Myös ilmavoimien ja merivoimien kuljetukset kuuluivat viimeksi mainitun johdettaviin siinä tapauksessa, että ne vaativat edelleenkuljetusta Suomen rautateillä, sataman varaamista, varastointia, siirtokuormausta jne. Saksan kuljetusvaltuutettu oli kiinteässä yhteistoiminnassa myös Saksan Helsingissä olevan sotilasasiamiehen, eversti Kitschman'in kanssa, joka myös edisti eri kuljetusmuotojen järjestelyjä ja suorituksia kauttakulkusopimuksen mukaisesti.

### C. KAUTTAKULKUSOPIMUKSEN MUKAISEN LIIKENTTEEN ORGANISAAATIO SUOMESSA

Syyskuun jälkipuoliskolla 1940 jouduttiin nopeasti järjestämään organisaatio, jonka tehtävänä oli kauttakulkuliikenteen hoitaminen Suomen alueella. Pääpiirteittäinen järjestely oli seuraava:

- Helsingissä toimi saksalaisten kauttakulkuliikenteen järjestelytoimisto suoraan yleisesikunnan päällikön alaisuudessa. Toimiston tehtävänä oli johtaa kauttakulkuliikennettä suurempien järjestelykysymysten osalta, ylläpitää yhteyttä Saksan lähetystyöhön, Pohjolan Liikenne Oy:öön, tiettyihin keskusvirastoihin sekä Pää-

esikunnan eri osastoihin ja erillisiin toimistoihin. Toimisto hoiti myös kauttakulkuliikenteestä aiheutuneet raha-asiat erikseen tehdyn sopimuksen mukaisesti.

- Turussa Rt 5:n tehtävänä oli ilmoittaa kaikista Turun alueelle saapuvista saksalaisten merikuljetuksista.
- Vaasassa ja Porissa toimi yhteysupseeri yhteistoiminnassa Pohjanlahden Meripuolustuksen esikunnan ja asianomaisten sk-piirien esikuntien kanssa. Satama- ja asemakomendantit sekä tarvittavat tulkit oli määrätty molempiin paikkoihin.
- Pohjois-Suomen kauttakulkuliikenteen ylivalvoja toimi Oulussa käytössään järjestelyelin. Satama- ja asemakomendantti kuuluivat tähän elimeen. Rovaniemellä oli myös vastaavanlainen elin, joka toimi kiinteässä yhteistoiminnassa sinne perustetun vastaavan saksalaisen elimen kanssa. Ivaloon ja Salmijärvelle sijoitetut järjestelyelimet toimivat suoraan Rovaniemen järjestelyelimen johdossa, nekin yhteistoiminnassa vastaavan saksalaisen elimen kanssa. Elin piti kiinteää yhteyttä myös em alueella olevaan suomalaisen joukko-osaston (vast) komentajaan.

Rautatieasiat, kuten kuljetustilausten vastaanottamisen, vaunuston käytön, aikataulujen laatimisen jne hoiti rautatiehallituksen sotilastoimisto käytössään kyseessä olevien liikennepaikkojen asemakomendantit ja rautatieupseerit. Sotilastoimiston päällikkö piti jatkuvaa yhteyttä kauttakulkuliikenteen järjestelytoimistoon.

Vartio- ja valvonta-asioita hoidettiin keskitetysti Helsingistä yhteistoiminnassa asianomaisten sk-piirien kanssa. Toimenpiteistä oli aina ilmoitettava Pääesikuntaan samoin kuin tärkeimmistä tapahtumista. Yleisesti ottaen kauttakulkuliikenteen järjestelytoimisto piti merikuljetusten osalta suoraan yhteyttä ao satamakomendantteihin ja rautatieasioissa rautatiehallituksen sotilastoimiston kautta ao asemakomendantteihin. Ensimmäiset suuremmat kuljetukset "1.Wellen" saapuivat purkaussatamiin ajalla 22. 9.—2. 10. ja "2.Wellen" ajalla 7. 10.—16. 10. sekä siirtyivät sieltä rautateitse edelleen sopimuksen mukaisesti. Nämä kuljetukset käsittivät miltei yksinomaan ilmavoimien kuljetuksia. Niitä seurasivat maavoimien melko huomattavat tarvike- ja materiaalikuljetukset sekä lomautettujen saksalaisten kuljetukset Norjasta Saksaan. Tiekuljetuksista huolehti saksalaisten ohella Pohjolan Liikenne Oy.

## HUOLTOVERKOSTON JAKAUTUMINEN ERI LIIKENNE- PAIKOILLE

1. Karhu	Armeijan purkamisasema
2. Voitajoki	Armeijan purkamisasema
3. Tuutisa	Armeijan purkamisasema ja Alakurtin lentokenttä
4. Kuolajärvi	Sementtitehdas
5. Salla	Sairaala ja hautausmaa
6. Märkäjärvi	Armeijan purkamisasema
7. Kursu	Polttoainevarasto
8. Joutsijärvi	E- ja A-tarv.varastoja
9. Isokylä	Kenttäsairaala
10. Hanhikoski	Lentokentän purkamispaikka ja varastoja
11. Misi	Armeijan pääampumatarvikevarikko (tykkejä, ajoneuvoja, korjauspajoja, taisteluvälineitä, puutavaraa)
12. Vika	Armeijan pääelintarvikevarikko
13. Nivavaara	Armeijan polttoainevarastot, autovarikko ja korjauspaja. Rovaniemen lentokentän purk.paikka
14. Rovaniemi	Sorakuoppa; erilaisia elintarvikkeita, mm perunakellari; majoitustarvikkeiden varasto, sänkyjä ym; rakennustarvikkeita, majoitustarvikkeita
15. Roi satama	Varastoja, rakennustarvikkeita; työkoneita ym
16. Roi sahanraide	Armeijan pioneerivarasto
17. Roi vanha-asema	Vaatetusvarikko
18. Hirvas	Heinät, oljet ja kaurat
19. Muurola	Erilaisia varastoja, sairaala ja sen varastoja
20. Kalkkimaa	(Liedakkala) heiniä ja olkia
21. Tornio	Armeijan siirtokuormaustarastoja. Puutavaravarasto
22. Kaakamo	Hevosvarikko ja -sairaala
23. Lautiosaari	Lentokenttä ja varastoja
24. Kemi	Elintarvikkeita, lihanjäähdytyslaitos, polttoainevarasto, sairaala ja sen varastoja
25. Toppila	Elintarvikkeita, heiniä ja olkia, kivihillää ja koksia, polttoaineita
26. Tuira	Autovarikko (rikkinäisten autojen kok.paikka)
27. Oulu	Elintarvikkeita, sairaala ja sen varastot
28. Raabe	Elintarvikkeita
29. Ykspilhlaja	(Kokkola) elintarvikkeita, kappaletavaraa, polttoaineita
30. Leppäluoto	(Pietarsaari) kivihillää ja koksia, polttoaineita
31. Kauppi	Perunavarastoja
32. Vaskiluoto	(Vaasa) elintarvikkeita, kauraa, kivihillää ja koksia, polttoaineita
33. Kaskinen	Kappaletavaraa, kivihillää ja koksia
34. Mäntyluoto	(Pori) Eelintarvikkeita, kauraa, kivihillää ja koksia, polttoaineita. Lentokenttä ja sen varastot.
35. Rauma	Kappaletavaraa
36. Turku	Siirtokuormaustarastoja
37. Hanko	Lomalaiisten leiri
38. Helsinki	Elintarvikkeita, polttoainevarasto (Sörnäinen)
39. Hyrynsalmi	Ammusvarastoja, kenttärata

Taulukko 2

Kauttakulkuliikenteen organisaation kehittäminen ja kuljetuksien ohjaaminen edellytti laajaa huoltoverkostoa, jotta meri- ja maakuljetukset voitiin saumattomasti liittää toisiinsa. Se muodostui ikäänkuin itsestään ensimmäisistä saksalaiskuljetuksista asianomaiselle liikennepaikalle varatusta huoltohenkilöstöstä ja oli v 1941 jälkipuoliskolla pääpiirteittäin taulukko 2 mukainen.

### III SAKSALAISTEN JOUKKOJEN KULJETUKSET SUOMESSA

#### A. KESKITYSKULJETUKSET v 1941

Edellisenä syksynä ja talvena määrällisesti varsin vaatimaton saksalaisten kauttakulkuliikenne Suomen kautta sai todellisen joukkokuljetusten luonteen keväällä ja alkukesällä 1941. Kesäkuun 7 p:nä alkoi kahden divisioonan ”vaihtokuljetus”. Toinen siirrettiin Saksasta Norjaan ja toinen Norjasta Saksaan. Norjasta joukot tulivat moottoriajoneuvoin ja jalan, Saksasta meritse Ouluun, Pietasaareen, Vaasaan, Kaskisiin ja Turkuun ja näistä satamista edelleen rautateitse, autoilla ja marssien Rovaniemelle. Mainittuihin satamiin tuli kesäkuun 7.—10. päivinä kaikkiaan 38 alusta ja 11.—21. päivinä 36 alusta. Toistuvista tiedusteluista huolimatta asianomaiset viranomaiset eivät saaneet tietoa näiden alusten lastista.

Rautatiehallituksen sotilastoimiston asiakirjojen mukaan kuljetettiin saksalaisia sotilashenkilöitä rautateillämme syyskuusta 1940 kesäkuuhun 1941:

- syksyllä 1940 kaikkiaan 343 upseeria ja 9813 aliupseeria ja miestä
- talvella ja keväällä 1941 kaikkiaan 2060 upseeria ja 31941 aliupseeria ja miestä. Viimeksi mainituista suurin osa eli 1080 upseeria ja 20999 aliupseeria ja miestä tulee kesäkuun kuljetusten osalle.

Kuten edellä on mainittu, saapui ensimmäinen suuri kuljetuserä Kaskisiin, Vaasaan, Pietarsaareen ja Ouluun, joista 8.—16. 6. 41 välisenä aikana kuljetettiin Kemiin, Tornioon ja Rovaniemelle yhteensä 63 junaa (= 2278 vaunua). Seuraava vaihe sattui omien keskityskuljetustemme

**POHJOIS-SUOMEEN KESKITETYT SAKSALAISET JOUKOT  
SUOMEN SODASSA**

Yhtymä (vast)	Joukot	Keskitystapa
AOK Norwegen — XXXVI AK — 169 D	<b>169.D</b> — JR 378 — JR 379 — JR 392 — JR 324 — TR 230 — TykPsto 520 — TykPsto 496 — Ps—Os 211 — PsJääk-os 230 — Pion 230	AOK Norwegen siirrettiin Norjasta Varanginvuonon suunnalta marssien Petsamon alueelle. Sihen kuuluivat 2.VuorD (Vuor R 136 ja 137) sekä 3.VuorD (Vuor R 138 ja 139). Heinäkuussa 1941 AOK Norwegeniin siirrettiin Sallan suunnalta KKP 14 ja Norjasta PPP 233 ja KKP 4.
— SS-Div Nord	<b>SS-Div Nord</b> — Moott SS-JR 6 — Moott SS-JR 7 — Moott SS JR 9 — SS-TR Nord — SS-PionP — KKP 13 — KKP 14 — S Patl — Ps Os 40	Kreikasta siirrettiin elokuussa 1941 <b>6.VuorD</b> Petsamoon. Kuljetus meritse Pohjois-Norjaan (Jäämerellä tappioita) ja sieltä marsien Petsamoon. Joukkojen kuljetukset tämän jälkeen kiellettiin Nordkapin ympäri ja muut kuljetuslaivat ohjattiin Itämeren kautta Pohjanlahdelle, jonka satamista div:n loppuosa siirtyi rautateitse Rovaniemelle ja marssien Petsamoon. 6.VuorD oli perillä Petsamossa elokuussa -41.
— Vuor AK — Norwegen	<b>2.VuorD</b> — VuorR 136 — VuorR 137	Kesäkuussa 1941 tuotiin meritse Pohjanlahden satamiin XXXVI AK:n pääjoukot.
— 2 VuorD — 3 VuorD — 6 VuorD	<b>3.VuorD</b> — VuorR 138 — VuorR 139 — JR 388 — VuorTR 111 — PPP 67 — PsJääk-os 55 — PionP 82	— 169.D keskitettiin rautateitse Sallan suunnalle, samoin Ps-os 211 ja Ps-Jääk-os 230. — Pohjois-Norjasta siirtyi marsien SS-Div Nord (Moott SS-JR 6 ja JR 7) — Norjasta siirtyi Ruotsin kautta rautateitse 163.D Päämajalle alistettuna pl JR 324, joka Tornioista ohjattiin rautateitse Sallan suunnan vahvistukseksi.
Lentolaivasto 5	<b>6.VuorD</b> — VuorR 141 — VuorR 143 — JR 193 — Vuor TR 118 — PsJääk-os 47 — PionP 91 — TiedP 112 — KenttäydP 91 — VuorPsJääkP 48 — PPP 233	— Lisäksi saksalaisia rannikotykistöyksiköitä ja rannikkopuolustusjoukkoja kuljetettiin Suomessa rautateitse Rovaniemelle sieltä edelleen autokuljetuksin Jäämeren rannikolle.

Taulukko 3

kannalta kriittisempään 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 jonkin verran 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 kuljettaneet junat jopa 24—28 tuntiakin. Nämä suuret myöhästymiset johtuivat siitä, että samoina päivinä suoritettiin III AK:n keskityskuljetuksia juuri samoilla rataosilla, joita saksalaisten kuljetukset käyttivät. Kokonaisuutena voidaan kuitenkin katsoa saksalaiskuljetusten tulleen suoritetuiksi laaditun suunnitelman mukaan,

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 siirtokuormaushetköt 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. 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.

Keskityskuljetuksien vaatimat sekä samanaikaisesti saksalaisten käyttöön annetut rautatievaunumäärät ajalla 17. 6.—27. 6. olivat taulukon 4 mukaiset:

Pvm	Annettiin suom joukkoja varten	Annettiin saks joukkoja varten	Kuormattiin yhteensä	Keskitys- kuljetussuun- nitelmien mu- kainen 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	—
<b>Yhteensä</b>	<b>16031</b>	<b>3525</b>	<b>19556</b>	<b>16031</b>

Taulukko 4

Saksalaisten eri liikennepaikoilla kuormaamien vaunukuormien lukumäärä vuoden 1941 jälkipuoliskolla on esitetty taulukossa 5.

Saksalaiskuljetusten sitoma vaunumäärä oli v:n 1941 syyspuolella lähes 10 % koko käytettävissä olevasta vaunukannasta. Tämän vaunumäärän suuruuteen vaikutti ratkaisevasti se, että saksalaisten kuljetukset oli toimitettava suureksi osaksi aivan keskeneräistä Kemijärven—Sallan rataa pitkin, jolla liikennöiminen oli hidasta ja vaikeata. Sitä paitsi Kemin—Kemijärven rataosa oli läpäisykyvyltään tällaiseen liikenteeseen aivan liian heikko. Koska rata oli kevytkiskoinen, sitä voitiin liikennöidä ainoastaan keveillä vetureilla ja pienillä junilla, puhumattakaan Sallan radasta, jolla voitiin kuljettaa vain 10 vaunun junia 25 km:n tuntinopeudella ja jolla siitä huolimatta sattui tuon tuostakin vahinkoja, joiden johdosta liikenne saattoi pysähtyä ja ruuhkautua pitkäksi aikaa. Näistä syistä myös saksalaisten sotilaskuljetuksissa käytetyt vaunut olivat varsin kauan poissa muusta liikenteestä. Vain Hyrynsalmen kautta tapahtuva saksalaisten joukkojen huolto sujui vaunuston käytön kannalta tyydyttävästi.



Saksalaiskuormauksien jakautuminen vaunukuormina eri liikennepaikoille 1. 7—31. 12. 1941  
1. 7—31. 12. 1941

	Hpa	Tor	Kem	Ol	Kok	Pts	Vs	Ksk	Mn	Ra	Tku	Hki	Yht.
Heinäkuu .....	355	110	—	197	—	—	69	30	44	—	327	36	1168
Elokuu .....	1371	249	170	234	—	—	69	—	35	—	332	31	2491
Syyskuu .....	1488	47	107	514	—	—	132	109	25	—	279	25	2726
Lokakuu .....	1833	296	120	815	—	—	594	100	—	—	195	74	4027
Marraskuu .....	631	17	9	289	56	—	152	40	—	—	83	1	1278
Joulukuu .....	—	4	13	70	52	107	515	28	142	12	217	11	1171
<b>Yhteensä vaunuja</b>	<b>5678</b>	<b>723</b>	<b>419</b>	<b>2119</b>	<b>108</b>	<b>107</b>	<b>1531</b>	<b>307</b>	<b>246</b>	<b>12</b>	<b>1433</b>	<b>178</b>	<b>12861</b>

Selite lyhennyksiin

Hpa	= Haaparanta	Vs	= Vaasa
Tor	= Tornio	Ksk	= Kaskinen
Kem	= Kemi	Mn	= Mäntyluoto
Ol	= Oulu	Ra	= Rauma
Kok	= Kokkola	Tku	= Turku
Pts	= Pietarsaari	Hki	= Helsinki

Taulukko 5

B. LIIKKUVAN KALUSTON TARVE, KÄYTTÖ JA HANKINNAT  
vv 1941—44

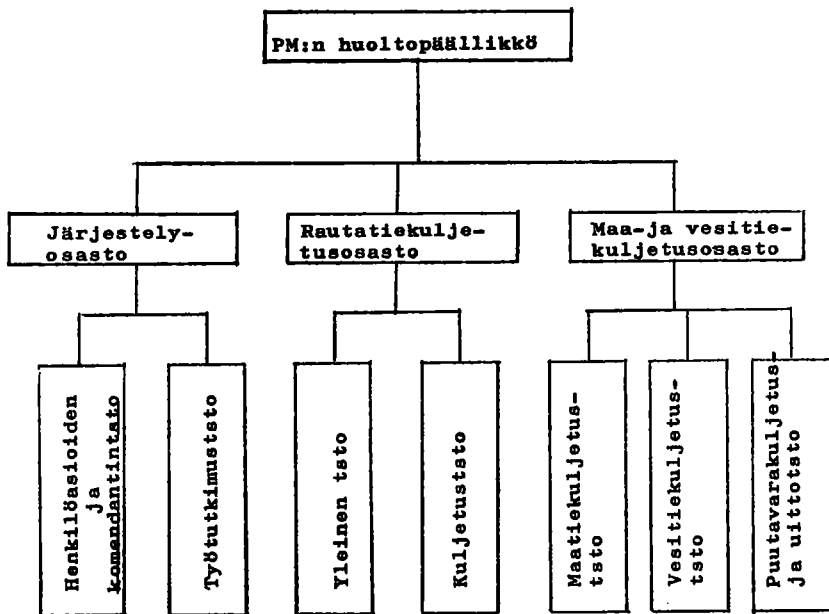
1. Vuosi 1941

Jo ennen talvisotaa oli rautateiden liikkuvasta kalustosta puutetta. Tilaajille ei kyetty yleensä toimittamaan heidän tilaamiaan vaunumääriä. Talvisodassa menetettiin yli 1500 vaunua ja luovutettiin sodan päättyessä NL:lle 75 veturia ja 2000 vaunua. Näissä oloissa rautateiden kuljetuskalusto oli määrältään aivan liian vähäinen kyetäkseen edes välttävästi tyydyttämään maan kuljetustarpeen. Rautateiden tavara-vaunukanta käsitti v:n 1941 syyspuolella kaikkiaan 21607 vaunua. Näistä oli 1968 kpl soravaunuja, jotka tavallisissa oloissa olivat kaikki rata- tai

rautatierakennusosaston käytössä, mutta joista nyt oli vaunupulan helpottamiseksi otettu muutama sata yleiseen liikenteeseen. Lisäksi oli liikenteessä pyöreän luvuin 500 sotatoimissa saatua vaunua. Em vaunumäärästä oli päivittäin kuitenkin 400—500 vaunua konepajoissa ja tämän lisäksi oli radankorjausjunissa ym erikoismuodostelmissa jatkuvasti saman verran vaunuja. Kaikki nämä vähennykset ja lisäykset huomioon ottaen oli päivittäin yleiseen liikenteeseen käytettävissä vain n 19500 vaunua erikoisvaunut mukaan luettuina. Kun 4-akseliset vaunut vastaavat kahta vaunua, oli kaikkiaan käytettävissä n 20900 vaunuarvoa. Vastaava määrä v 1939 ennen talvisodan alkua oli 23200 vaunuarvoa, joten erotus oli n 2300 vaunuarvoa. Vaunuston määrä oli siten huomattavasti pienempi kuin v 1939. Kun tämän lisäksi otetaan huomioon rataverkon laajeneminen Itä-Karjalan suuntaan, on ilman muuta käsitettävissä, että vaunukanta oli aivan liian vähäinen liikennöitävään rataverkkoon nähden. Se olisi ollut liian vähäinen jo normaalioloissakin, saati sitten sodan erikoisolosuhteissa. Samoin oli veturien lukumäärä, joka v:n 1939 lopussa oli 756 kpl, nyt vain 688 kpl.

Kun syksyn 1941 edistyessä kuljetustilanne rautateillä kiristyi siinä määrin, että vaunujen kysynnästä kyettiin keskimäärin tyydyttämään vain puolet, eräissä liikennepiireissä jopa vain kolmannes, katsoi silloinen kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeri V Salovaara velvollisuudekseen käydä lokakuussa päämajassa selvittämässä ylipäällikölle maassa vallitsevaa kuljetuskriisiä, joka vakavasti uhkasi saattaa sekasortoon siviiliväestön huollon ja katkaista maan ulkomaankaupan. Tämän käynnin johdosta ylipäällikkö määräsi päämajan huoltopäällikön, eversti H Roosin siirtymään 25. 10. 1941 Helsinkiin johtamaan hoitamaan kuljetuskysymyksiä yhdessä siviiliviranomaisten kanssa. Tämän järjestelyn tuloksena perustettiin Helsinkiin päämajan huoltopäällikön esikunta, johon siirtyivät päämajan rautatieosastosta kuljetustoimisto kokonaisuudessaan ja veturien käytön tarkastajana toimiva koneinsinööri. Otavaan jäänyt päämajan rautatieosasto menetti samalla mahdollisuuden puuttua siviilikuljetusten suoritukseen aina kesäkuuhun 1944 saakka, jolloin kuljetustoimisto palautettiin sen yhteyteen.

Päämajan huoltopäällikön esikunnan organisaatio oli pääpiirteittäin seuraava:



Päämajan huoltopäällikön esikunta kohdisti alusta alkaen kaiken tarmonsaa rautateiden suorituskyvyn kohottamiseen ja tässä kohden nimenomaan rautateiden kuljetuskaluston määrän lisäämiseen. Kun uuden kaluston kotimaista rakennustoimintaa oli sodan aikana vaikeata kiihdyttää, oli turvaututtava pääasiassa sotasaalisikaluston hankintaan. Omilta sotänäyttämöiltä oli saatu käyttöön 33 sotasaalisveturia ja 1327 vaunua, mutta nämä eivät läheskään riittäneet tarvetta tyydyttämään. Kun saksalaisten kuljetukset sitoivat melkoisen määrän vetureita ja tavaravaunuja, pyrki päämajan huoltopäällikön esikunta aluksi siihen, että saksalaiset luovuttaisivat Virossa ym ottamastaan sotasaalisikalustosta Suomen rautateiden käyttöön saman määrän kuin heidän kuljetuksensa täällä sitoivat suomalaista kalustoa. Pyyntö käsitti alussa noin 50 veturia ja 1500 tavaravaunua.

Päämajan huoltopäällikkö, eversti H Roos mainitsi 10. 12. 1941 päivätyssä muistiossaan mm, että "Saksalaisten kuljetusvälinetarve nousi syksyllä 1941 huomattavan suureksi ennen kaikkea sen vuoksi, että he

halusivat talven tuloon mennessä tuoda maahamme ja varastoida radan Rovaniemi—Salla varteen huomattavan suuret määrät a- ja e-tarvikkeita. Lisäksi olivat parakkikuljetukset syksyn kuluessa kasvamistaan kasvaneet. Kun kuljetustilanne oli maassamme erittäin kireä, oli pakko marraskuun alussa vahvistaa saksalaisia varten päivittäin irrotettava korkein vaunumäärä. Tällöin he jyrkästi vaativat 500 vaunua, mutta sitkeiden selvittelyjen jälkeen he lopuksi tyytyivät 300:aan, josta määrästä 260 = 8 junaa oli joka päivä ohjattava eri tuontisatamista ja Torniossa Rovaniemelle sekä osa vielä edelleen Sallan suuntaan. Tämän ”kontingentin” ulkopuolelle jäivät henkilövaunut sekä satamissa tarvittavat ns siirtovaunut, joilla tavara kuljetettiin satamista niiden läheisyyteen sijoitettuun välivarastoon. Vertauksen vuoksi mainittakoon, että KarA:n alueelle oli todettu päivässä menevän n 250—300 tavara-vaunua (163.D ml).”

Valitettavasti käytäntö osoitti, että Rovaniemen rata ei kyennyt päivittäin kuljettamaan mainittuja 260 vaunua. Jatkuvasti saatiin taistella suurten vaikeuksien kanssa. Varsinkin Rovaniemen tärkeä purkamis-asema antoi paljon huolta. Ratapiha ei ollut alun perin suunniteltu näin suurta liikennettä varten ja oli liian ahdas. Kun siihen lisätään saksalaisten hidas purkamistoiminta, oli seurauksena suuret vaunuston ruuhkautumiset, jotka sulki koko ratapihan ja tekivät vaihdetöiden suorittamisen vaikeaksi.

Sallan rata, joka oli rakennettu hyvin kiireisesti, osaksi venäläisten toimesta, ei vielä ollut valmis, vaikkakin se oli pakko avata tilapäiselle liikenteelle. Se ei kestänyt sille suuntautuvaa raskasta liikennettä. Vaurioita sattui valitettavan usein ja tavallisesti niin, että juna tai sen osa suistui kiskoilta. Useimmiten veturi tällöin vaurioitui samalla kun liikenne pysähtyi kokonaan pitemmäksi tai lyhyemmäksi ajaksi.

Tilannetta yritettiin parantaa mm siten, että Kemiin määrättiin liikennetarkastaja, jonka tehtävänä oli valvoa liikenteen järjestelyä koko Oulun liikennejaksossa sekä huolehtia siitä, ettei sinne muualta lasketa enemmän vaunustoa kuin mitä kyettiin ottamaan vastaan. Lisäksi suoritettiin eräillä ratapihoilla kuten Torniossa, Kemissä, Rovaniemellä ja Nivavaarassa suurehkoja laajennustöitä.

Kokemus osoitti selvästi, että 8 junaa = 260 vaunua oli liian suuri saksalaisille myönnetty ”kontingenti”, kun otetaan huomioon, että

Rovaniemen radalla kulki lisäksi sairasjunia, suomalaista sotilastavaraa sekä myös siviili liikenne, jota ei voitu enää supistaa. Ruuhkautumisista ja vaurioista johtuen oli tähän mennessä jäänyt kuljettamatta useita kymmeniä ”kontingentin” edellyttämiä vaunukuormia. Radan kuljetuskyky ei kuitenkaan mahdollistanut tämän vajauksen täyttämistä, Päämajan huoltopäällikkö eversti Roos selvitti asian saksalaisille ja esitti, että lähitulevaisuudessa oli pakko supistaa kuljetuksia, niin että saksalaisille annetaan Rovaniemen radalla enintään 7 junaa, yhteensä 180 — 210 vaunua sääsuhteista riippuen.

Lausunnossaan yleisestä kuljetustilanteesta vuoden 1941 syksyllä totesi päämajan huoltopäällikön esikunta mm:

”Kuljetustilanne maassamme oli jatkuvasti huonontunut. Tämä johtui useasta syystä, joista mainittakoon tässä yhteydessä:

- rataverkon jatkuva laajeneminen, joka luonnollisesti satoi vastavasti enemmän liikkuvaa kalustoa, varsinkin kun korjatut rataosat kunnoltaan olivat heikkoja ja siksi vaikeasti liikennöitävissä, että vaurioista johtuva liikenteen tilapäinen keskeytyminen kaikesta varovaisuudesta huolimatta oli huomattavasti normaalia suurempi,
- veturien yhtämittäinen ylikuormitus, joka johti siihen, että vetureita — säännöllisen huollon puutteessa — yhä enemmän joutui pakkokorjaukseen koneiston väsymisen ja kulumisen takia,
- aikainen talvi, joka kiirehti kiinteiden polttoaineiden sekä eräiden elintarvikkeiden kuljetusta asutuskeskuksiin sekä oli jo suureksi osaksi keskeyttänyt vesiteiden käytön ennenkuin niiden osalle kuuluva kuljetustehtävä oli suoritettu loppuun,
- heikko sato monilla paikkakunnilla; asutuskeskusten oli saatava elintarvikkeensa huomattavasti kauempaa kuin ennen, sekä
- eräitten teollisuuslaitosten raaka- ja polttoainevarastojen loppuminen, joka huomattavasti lisäsi kuljetustarvetta.

Sotatoimista johtuvat kuljetukset olivat — kaikista supistuksista huolimatta — edelleenkin huomattava osa kaikista kuljetuksista. Tosin oli varsinaisia rintamille suuntautuvia kuljetuksia voitu vähentää huomattavasti, mutta kun tähän ryhmään myös on luettava elintarvikkeiden keräily kotiseudulla, sotatarviketeollisuuden tarpeet, ulkomailta tulevat puolivalmisteet jne, oli tämä ryhmä edelleenkin huomattavan

suuri, arviolta noin 40 % kaikista kuljetuksista. Varsinaisten täydennyskuljetusten osuutta kuvaavat esim seuraavat luvut:

6. 11. oli Oulun liikennejaksossa (Salla) . . . . .	3521 vaunua ja
Joensuun liikennejaksossa (Kar A) . . . . .	2816 vaunua, eli
	<u>6337</u>
	yhhteensä

koko maassa käytettävissä olevista 17545 vaunusta. Tämä merkitsi noin 36 % koko vaunustosta. Lukuihin sisältyi tosin myös siviilikuljetuksia, mutta kun sotilaskuljetuksia on muissakin liikennejaksoissa, voidaan päätellä sotilaskuljetuksissa olevan kiinni noin 1/3 koko vaunustostamme,

Saksalaisten kuljetusten järjestely tuotti vaikeuksia sen takia, että heille säännöllisen, Tornion kautta tulevan huollon lisäksi oli — pääasiassa Vaasasta ja Oulusta — kuljetettava suuret määrät joukkoja ja tavaraa, ennen kaikkea ammuksia ja elintarvikkeita sekä talvivarusteita. Nämä kuljetukset olivat siksi suuria, ettei Rovaniemen rata kyennyt kaikkia nielemään. Varsinkin kesken rakentamisen oleva rataosa Kemi-järvi—Salla—Tuntsa aiheutti paljon huolta sen vuoksi, että se oli saksalaisessa johdossa ja sinne oli vedetty enemmän vaunustoa kuin mitä sinne mahtui. Seurauksena mainittujen rataosien jatkuvasta ylikuormituksesta oli, että liikenne marraskuun alkupäivinä auttamattomasti tukkeutui: kaikki ratapihat olivat vaunuja täynnä. Tällöin oli pakko kokonaan kieltää junien lähettäminen 4.—7. 11. 41 välisenä aikana etelästä Kemin kautta Rovaniemen suuntaan. Toimenpide herätti tyytymättömyyttä AOK:ssa, mutta oli ehdottoman välttämätön. Tilanne helpottui 9. 11. kun tyhjävauunustoa oli saatu vedettyä pois mainitusta 6.liikennejaksosta. Saksalaiset luovuttivat rataosan Salla—Tuntsa 11. 11. klo 12.00 suomalaisten johtoon. Saksalaisille päivittäin annettu vauunusto tällä rataosalla säännösteltiin nyt Rovaniemen radan sekä kokonaistilanteen vaatimusten mukaisesti.

Muista kuin sotilaskuljetuksista mainittakoon seuraavaa. Kiireellisyysjärjestyksessä annettiin etusija elintarvikkeiden kuljetuksille, koska elintarviketilanne oli odotettua heikompi. Sato oli korjattu tavallista myöhemmin, jonka vuoksi leipäviljan kuljetuksiin päästiin vasta vuoden lopulla. Valtion viljavarastolla ei ollut minkäänlaista reservivaras-

toa, vaan elettiin — armeija mukaanluettuna — suorastaan kädestä suuhun. Viljan kuljetuksia oli sen vuoksi huomattavasti lisättävä ja oli siihen varattava entistä enemmän autoja ja rautatievaunuja. — Perunatilanne oli myös huolestuttava, sillä aikaiset pakkaset vaikeuttivat huomattavasti kuljetusten käytännöllistä järjestelyä. Kaikki lämminvaunut oli varattu kuljettamaan perunoita armeijalle, eivätkä ne riittäneet edes tähän tehtävään. Perunavarastot asutuskeskuksissa olivat siksi pienet, että esim. Helsingissä oli jonotettava perunoita. Vasta nyt ratkaistiin kysymys siitä, kenen tehtävänä oli maakunnasta hankkia peruna yleiseen kulutukseen. Valtion viljavarasto määrättiin 7.11.41 hoitamaan tämä asia. Kuljetuspuolella oli varauduttu heti suorittamaan tilaukset ja myös ryhdytty toimenpiteisiin perunoiden suojaamiseksi pakkaselta. Rehuselluloosan toimitukset olivat nekin vasta alkamassa. Tässä suhteessa lisäsi vaikeuksia se, että selluloosatehtaalle oli samalla kertaa kuljetettava polttopuita tai kivihiiltä sekä propsia. Armeijan rehunkuljetukset olivat jo pitemmän ajan olleet käynnissä. Varikot saivat lisäautoja tätä paljon tilaa vaativaa tavaraa vrten. Koko ottosuunnitelma oli tarkistettava, sillä näytti siltä, että tuolloin otettiin rehua sellaisiltakin alueilta, joihin kevättalvella jouduttaisiin sitä uudelleen kuljettamaan. Muiden elintarvikkeiden kuljetus oli edellä esitettyjen rinnalla siksi vähäistä, että se voidaan tässä yhteydessä sivuuttaa.

Voimakysymys oli vähäisen vesimäärän takia erinomaisen tärkeä. Kun vesivoimaa ei ollut riittävästi, oli pakko kuljettaa voimalaitoksille puuta ja hiiltä huomattavasti enemmän kuin tavallisina vuosina. Kun samaan aikaan muiden teollisuuslaitosten ja asutuskeskusten polttoainekysymys oli kehittynyt kriittilliseksi, oli välttämätöntä järjestää erikoisia halko- ja kivihiili- tai koksijunia, jotka sisämaasta kuljettivat halkoja asutuskeskuksiin ja Pohjanlahden satamakaupungeista hiiltä ja koksia kuluttaville teollisuuslaitoksille ja kaupungeille. Halkokuljetuksissa oli vesiteillä huomattava osuus. Sisävesistöjen jäätyminen sekä alhainen veden pinta keskeyttivät jo aikaisin tämän liikenteen, vaikka vasta hieman yli 60 % lasketusta määrästä oli saatu kuljetettua.

Pohjanlahden satamissa, ensi sijassa Turussa, Raumalla ja Mäntyluodossa oli vuoden lopussa yhteensä 36 hiili- ja koksilaivaa, joista 19 odotti purkamisvuoroaan, vanhimmat 13. 10. alkaen. Kun vaunuja voitiin antaa satamiin hyvin rajoitetusti, ei ollut toiveitakaan siitä, että

kaikki nämä laivat saataisiin purettua edes kuukauden kuluessa, vaikka asia järjestettäisiinkin niin, että purkaminen tapahtuisi varastoihin satamissa. Tähän tarkoitukseen olisi tarvittu lähes 800 siirtovaunua ja sellaisen vaunuston sitominen satamiin yksistään tähän tarkoitukseen ei voinut tulla kysymykseen. Kun 10. 11. alkaen jälleen saapui uusia hiililaivoja Saksasta, tilanne kävi erittäin vakavaksi. Elintärkeä tonnitto joutui toimeettomana makaamaan kauan satamissamme ja oli ymmärrettävää, että saksalaiset rahtajat hyvin vastenmielisesti ylipäänsä lähtivät Suomeen. Tilanteen vakavuutta lisäsi vielä se, että Pohjanlahden satamien jäätyessä oli pakko laskea saksalaiset huoltoym laivat tuolloin siviilikäytössä oleviin pääsatamiimme — Mäntyluoto, Rauma ja Turku — joissa silloin syntyi ruuhka ja tavaton puute varastotilasta. Kun saksalaisille ei voitu antaa vaunustoa riittävästi, oli heille varattava varastosuojia satamakaupungeissamme. Kysymyksessä olivat huomattavan suuret tavaramäärät, yhteensä noin 150.000 tonnia. Hiiliä ja koksia oli laivoissa ja maissa yli 200.000 tonnia. Rautatiekuljetuksien järjestely vaati nyt kokonaisjärjestelyjä, joita Päämajan huoltopäällikön esikunta eversti Roosin johdolla tarmokkaasti johti.

Kaikki ne teollisuuden vaatimat kuljetukset, jotka palvelivat maanpuolustusta, oli ehdottomasti pidettävä käynnissä ja sen vuoksi varustettava raaka-aineilla ja muilla tarvikkeilla. Samaten oli myös erälle teollisuuslaitoksille, kuten esim. Outokummulle ja Petsamon Nikkelle, annettava ne vaunut, joita ne tarvitsivat oman toimintansa ylläpitämiseksi sekä viennin mahdollistamiseksi määrätyn suuruisena. Mitä sitten tuli muuhun vientiteollisuuteemme, oli tilanne sellainen, ettei sitä voitu pitää käynnissä rauhanajan laajuudessa. Teollisuuslaitoksille ei voitu luvata riittävää vaunustoa. Oli tehtävä supistuksia, vaikkakin mahdollisuudet olivat tässä suhteessa varsin pienet. Toimenpiteen seuraukset olisivat olleet hyvin vakavat johtaen ulkomaisten sopimusten täyttämättä jättämiseen ja näin taloudellisiin vaikeuksiin.

Päämajan huoltopäällikön esikunta teki kaikkensa lievittääkseen vaunupulaamme hankkimalla lisäkalustoa ulkomailta. Tähän asti luvattu apu — korkeintaan kolmisenkymmentä veturia ja noin 800 — 1000 rautatievaunua Virosta — oli niin pientä, ettei se ratkaisevasti vaikuttanut tilanteeseen.



Vuoden 1941 lopulla saatiin rautatielaitoksellemme lisää vetovoimakalustoa seuraavasti:

	Saatu	Korjauskelvoton	Odottaa konepajakorjausta	Liikenteessä
Eestiläisiä tav.j.vetureita .....	33	12	2	19
„ henk.j.vetureita ....	6	3	—	3
Vallattu omilla rintamilla .....				
— tav.j.vetureita .....	54	19	4	31
— henkilövetureita .....	3	—	1	2
Yhteensä	96	34	7	55

Yllä mainittujen veturien käyttöä rajoitti huomattavasti ratojemme alusrakenne ja keveät kiskot. Tavallisin meidän veturiemme akselipaino oli vajaat 14 tonnia ja Eestissä ja sotasaaliina saatujen veturien akselipaino yli 17 tonnia. Seurauksena oli vaurioita ja ratarikkoja valtatuilla radoilla, jotka olivat rakenteellisesti liian heikkoja. Rautateiden konepajat joutuivat työskentelemään korkeapaineen alaisena, koska korjattavia vetureita oli paljon.

## 2. Kuljetustilanne vuosina 1942—1943

Vuosien 141—42 vaihteessa kuljetusvaikeuksien yhä kasvaessa päämajan huoltopäällikkö sai tehtäväksi valvoa ja ohjata liikennettä koko valtakunnassa niin, että ainakin sodankäynnille ja kansanhuollolle välttämättömät kuljetukset voitiin suorittaa. Kaikista järjestelytoimenpiteistä huolimatta oli tilanne niin vaikea, että vain puolet tilatuista rautatievaunuista voitiin päivittäin asettaa liikennöitsijöiden käytettäväksi. Oli välttämätöntä supistaa teollisuutta ja puunvientä sekä määrätä eri kuljetusten kiireellisyysjärjestys, jolloin sotilaskuljetukset olivat ensi sijalla. Rautatiehallituksen tilastojen mukaan päivittäin kuormattujen rautatievaunujen lukumäärä oli keskimäärin:

v. 1939 .....	4450	vaunua
v. 1940 .....	3850	„
v. 1941 .....	4150	„
Marraskuu 1941 .....	4200	„
Joulukuu 1941 .....	3600	„

Vaikka päivittäin kuormattujen rautatievaunujen lukumäärä oli yleensä pienimmillään joulutammikuun aikoina, ei kuljetustilanteen kriisiä voitu estää. Syyt tähän olivat moninaiset. Kireät pakkaset talvella 1942 aiheuttivat, että maahamme saapuvien laivojen ohjaaminen kulutuskeskuksia lähellä oleviin satamiin vaikeutui. Niinpä Kokkolan ja Vaasan satamat jäätyivät tavallista aikaisemmin. Kahden jäänsärki-jän vaurioituminen miltei samanaikaisesti vaikeutti laivaliikennettä. Pakkaset aiheuttivat sen, että veturit, joista oli suurempi puute kuin vaunuista, eivät kyenneet kuljettamaan sitä vaunumäärää kuin aikaisemmin. Vedenottoaikat usein jäätyivät, kuormaukset ja purkamiset hidastuivat ja kaiken tämän seurauksena oli, että sotilaskuljetuksien ohella muihin kuin kaikkein tärkeimpiin vientiteollisuuden, kaivosteollisuuden ja voimalaitoksien kuljetuksiin ei vaunuja voitu irrottaa riittävästi. Muun teollisuuden osalta tapahtui vaunuston käytössä huomattavia supistuksia siitakin huolimatta, että ne saattoivat aiheuttaa kauppapoliittisia vaikeuksia.

Vertailun vuoksi on alla lueteltu joulukuusta tammikuulle suunnitellut ja tammikuun 1.—20. päivinä tosiasiallisesti eri tarkoituksiin päivittäin käytettyjen rautatievaunujen lukumäärät:

Kuljetuksien laatu	Suunniteltu	Suoritettu 1—20.1.42	Vähennys	Lisäys
Kappaletavara .....	750	540	210	
Suomal. sotilaskulj. ....	950	860	90	
Saksal. sotilaskulj. ....	350	300	50	
E-tarvikkeet .....	200	130	70	
Polttopuut .....	300	195	105	
VR:n omat kuljetukset .....	200	230		30
Vientitavarat .....	50	25	25	
Tuontitavarat .....	145	80	65	
Sirtoväen kuljetukset .....	30	30	—	
Puunjalostusteollisuus .....	550	415	135	
Muu teollisuus .....	175	200		25
Muut kuljetukset .....	100	215		115
	3800	3220	750	170

Taulukko osoittaa, että tärkeiden kuljetustenkin osalla oli pakko rajoittaa vaunuston käyttöä. Mm puunjalostusteollisuuden Keskusliitto ilmoitti, että voidakseen edes jossain määrin ylläpitää noin neljännekseen supistettua tuotantoaan oli sen välttämätön vaunutarve 600

vaunua päivässä. Teollisuusliitto ilmoitti tarvitsevansa kohtaan "muu teollisuus" 750 vaunua vuorokaudessa muutoin teollisuus joutuu suuriin vaikeuksiin ja jopa pysäyttämään osittain toimintansa.

Teollisuuden vaunumäärän supistamista ei voitu enää ajatella aiheuttamatta koko talouselämälle vaaraa. Seurauksena oli entistä suurempi puuttuminen sotilaskuljetusten suoritukseen ja valvontaan.

Saksalaisten sotilaskuljetuksiin pyydettiin jatkuvasti lisää vaunuja. Saksalaisten kuljetusvaltuutettu teki useita esityksiä vaunuston järjestämisestä ja neuvottelussa sovittiin vuoden 1942 aikana saksalaisten sotilaskuljetusten vastaisesta järjestelystä seuraavaa:

1) Saksalaisten kuljetuksia varten annetaan Laurilan—Rovaniemen—Kemijärven radalla enintään 5 tavarajunaa yhteensä 130—160 vaunua + 2 joukkojenkuljetusjunaa tai 6 tavarajunaa yhteensä 160—190 vaunua + 1 joukkojenkuljetusjuna taikka 7 tavarajunaa yhteensä 180—210 vaunua päivittäin. Muun rautatieverkoston liikennepaikoille saa tilata enintään 40 vaunua päivittäin.

2) Kemijärveltä itään päin annetaan enintään 8 junaa à 10 vaunua päivittäin.

3) Tornioon annetaan keskimäärin 70 vaunua päivittäin, mikäli ei voittamattomia vaikeuksia esiinny.

4) Rovaniemelle voidaan lähettää purkamisvaikeuksien takia enintään 70 vaunukuormaa päivässä.

5) Laatokan pohjoispuoleiselle alueelle menevät joukkojen- ja huoltokuljetukset järjestetään eri sopimuksen mukaisesti eikä mainittuihin kuljetuksiin tarvittavat vaunut sisälly edellä esitettyihin lukuihin.

7) Saksalaiselle sotaväelle menevä tavara, jonka lähettäjä tai vastaanottaja tai jompikumpi näistä on yksityinen henkilö tai liike, lasketaan vaunu kontingenttiin.

Näille kuljetuksille on myöskin annettava kuljetusnumero.

8) Joukkojenkuljetuksiin käytetyt vaunut lasketaan myöskin kontingenttiin, paitsi ne yksityiset henkilövaunut, jotka eri tilauksesta liitetään joko vakinaisiin henkilöjuniin tai joukkojenkuljetusjuniin.

9) Kuljetukset, jotka lähetetään eri varikkoasemilta edelleen purkamattomina samoilla kuljetusnumeroilla, eivät sisälly kontingenttiin.

10) Rintamalta pois päin kuljetettavaa tavaraa varten varatut vaunut eivät myöskään sisälly kontingenttiin.

11) Kenttäpostin kuljetusta Tornioista edelleen ei suoriteta junalla n:o 62, ellei postimäärä ole niin pieni, että se voidaan junaa myöhästyttämättä lähettää edelleen. Juna n:o 62 odottaa Haaparannasta tulevaa junaa enintään puoli tuntia yli säädetyä lähtöajan.

12) Kaikki vaunumäärät lasketaan 2-akselisina, joten käytettäessä 4-akselisia vaunuja ne lasketaan kahdeksi vaunuksi.

13) Suuremmat, kuten joukkojen- yms. kuljetustilaukset on jätettävä Kauttakulkuliikenteen Järjestelytoimistolle (Transitbüro) viimeistään 6 (kuusi) ja pienemmät 4 (neljä) päivää ennen kuormauspäivää. Myöhemmin tilaukset suoritetaan vain mahdollisuuksien mukaan vaunu- ja veturitilanteesta riippuen.

14) Transitbüroille jätetyistä tilauksista on Päämajan huoltopäällikön esikuntaan jätettävä joka lauantai yhteenveto edellisen viikon tilauksista.

Liikkuvan kaluston vähälukuisuus tuotti vaikeasti ratkaistavan pulman rautatiekuljetusten järjestelyssä. Sotasaaliina saadut veturit ja vaunut toivat kyllä tervetulleeseen lisän rautatiekalustoomme, mutta kun päivittäinen vaunuvajaus nousi yli 2500 vaunun, merkitsi se sitä, että uusia vaunuja tulisi saada lisää noin 6000 ja vetureita noin 200. Liikenteen moitteeton sujuminen vaatii suunnilleen veturin 30 vaunua kohti. Todellisuudessa meillä oli vetureita, nimenomaan tavarajuna- ja vaihtovetureita yksi jokaista 60 vaunua kohti. Rautatiehallituksen laskelmien mukaan ottaen huomioon tuolloin lähes 1400 km lisääntyneen ratalinjan pituuden, oli minimitarpeena 310 tavarajunaveturin ja noin 8000 tavarajunan lisäys. Tässä mielessä päämajan huoltopäällikkö kävi neuvottelemassa talvella 1942 OKW:ssä Saksan kuljetuspäällikön kenraali Gehrken luona ja tällöin luvattiin hänelle huomattavat määrät sotasaalisrautatiekalustoa yli sen määrän, mitä Suomeen oli jo kuljetettu Tallinnan kautta. Lukumääräisesti oli neuvotteluissa kysymys 100 veturin ja 1500 vaunun hankinnoista. Tämänkin jälkeen oli liikkuvan kaluston tilanne sellainen, että uusia meidän raidelevyttämme, lämmitysjärjestelmäämme sekä olosuhteitamme varten rakennettuja vetureita oli kiireisesti tilattava ulkomailta. Tässä mielessä valtion tuotantokomitean jäsen tohtori Gadolin sekä rautatiehallituksen edustajat kävivät vielä Saksassa neuvottelemassa veturitilausten sijoittamisesta ulkomaille. Neuvottelujen tuloksena oli, että

— Saksasta saadaan 1000 kpl rautatievaunuja, joiden toimittaminen alkaa 1. 9. 42 lukien 100 vaunun erissä kuukausittain,

— saadaan huomattava erä venäläisiä sotasaalisvetureita,

— uusien veturien tilauksemme oli alustavissa neuvotteluissa hylätty. Saksan ja Suomen kuljetuspäälliköiden oli yhteistoimin järjestettävä sotasaalisvetureiden tarkastus ja valinta ennen niiden Suomeen lähettämistä.

Usein sattui tapauksia, että rautatieasemat vastoin annettuja määräyksiä luovuttivat vaunuja saksalaisten kuormauksiin ilman asianmukaista kuljetustilausta ja -numeroa. Tämän johdosta päämajan huoltopäällikön esikunta otti johtoonsa kaikki saksalaiskuljetukset hyväksymällä kuljetustilaukset ja antamalla niille kuljetusnumerot, jotka sitten sotilastoimiston ja liikennejakson yhteysupseerin kautta annettiin liikennepaikan virkamiehille. Tällä toimenpiteellä aikaansaatiin saksalaiskuljetuksien kiireellisyysjärjestys. Ainoastaan Rovaniemen ja Tuntsan rautatieupseereille jäi oikeus piireissään järjestää kiireellisiä kuljetuksia omatoimisesti ilmoittamalla ne ensitilassa esimiehilleen.

Kesällä 1942 päämajan huoltopäällikkö eversti H Roos suoritti virkamatkan Saksaan rautatieasioissa ja tällöin selvisi mm:

— Sotasaaliskaluston luovutukseen Suomelle suhtauduttiin myönteisesti. Veturien lopullista lukumäärää ei vielä voitu määritellä investoinnin ollessa käynnissä, mutta yli 100 veturia Suomi ilmeisesti saa. Vaunujen sotasaalis oli siksi runsas, että Suomi tulee saamaan noin 2000 vaunua.

— Rovaniemen—Tuntsan rataosalle sopivien veturien luovuttaminen tuotti vaikeuksia rataosan kevyen 10,5 tonnin akselipainon johdosta. Sitäpaitsi niin keveitä vetureita tuskin löytyi sotasaalisveturien joukosta. Kuitenkin 10—15 kevyen veturin määrä — jota sinne anottiin — katsottiin niin pieneksi, että myönteinen ratkaisu oli mahdollinen.

— Saksassa oli otettu vastaan uuden 1000 tavaravaunun tilaus ja neuvottelut toisen yhtä suuren erän saannista oli käynnissä.

— Kiskomateriaalin saanti Saksasta tuotti hankaluuksia venäläisten hävittäessä kiskot vetäytymisen yhteydessä ja oma tarve oli niin suuri, ettei tuotanto kyennyt sitä riittävästi täyttämään.

— Hiilenkuljetus Itämeren satamista Suomeen oli viime kuukausina häiriintynyt, mutta tulee jatkumaan sopimuksien mukaisesti.

Neuvottelujen mukaisesti saapui syksyllä ja seuraavana keväänä Suomeen useilla eri Oberkommando der Kriegsmarine'n (OKM) sekä osittain suomalaisilla höyrylaivoilla rautatiekalustoa seuraavasti:

	Saatu	Korjaus- kelvoton	Odottaa konepaja- korjausta	Liiken- teessä
<b>Vuosi 1942</b>				
1) Eestiläisiä tav.j.vetureita ....	115	10	57	48
"   henk.vetureita ....	4	—	1	3
"   henk. (uusia) ....	4	—	—	4
"   vaihtovet. ....	2	—	—	2
"   tavaravaunuja ..	1750	—	—	1138
2) Nostettu Hangon satamasta venäl. tav.junan vetureita ..	5	1	4	—
3) Hankittu Ruotsista henkilöj. vetureita .....	20	—	—	20
<b>Vuosi 1943</b>				
1) Eestiläisiä tav.j.vet. ....	61	18	35	8
"   henk.j.vet. ....	15	10	4	1
"   vaihtovet. ....	1	—	1	—
2) Eesti luovutti Suomelle v. 1940 kesällä venäläisille pak- koluovutettuja vetureita ....	3	—	—	—
<b>Vetovoima yhteensä .....</b>	<b>230/1750</b>	<b>39</b>	<b>102</b>	<b>86/1138</b>

Vetovoiman korjausmahdollisuudet Suomessa olivat jossain määrin heikentyneet sen jälkeen, kun Pasilan konepaja vaurioitui pommituksessa 29. 8. 42 vasten yöllä. Tämän johdosta esitettiin, että Tallinnan konepajassa suoritettaisiin mahdollisimman paljon Suomeen luovutettavien veturien konepajakorjauksista ja tähän esitykseen suostuttiin.

Syksyllä 1942 kuljetustilanne oli kireä. Kenttäarmeijan kelirikko-varastot vaativat runsaasti rautatiekuljetuksia ja vienti- ja tuontikuljetukset olivat runsaimmillaan, jotta merikuljetukset olisivat ehtineet ennen purjehduskauden päättymistä. Erikoisena piirteenä mainittakoon Pohjois-Suomen katoalueen kuljetustarve, joka oli tyydytettävä syksyn kuluessa. Perämeren satamien sulkeutuminen pitensi rautatiekuljetuksia ja sitoi enemmän kalustoa meritiekuljetuksien suuntautuessa muutamisiin harvoihin satamiin. Tämä aiheutti tavarun ruuhkautumisia ja purkamisen ja lastauksen hidastumista, mikä vallitsevan tonnistopuutteen takia oli valitettavaa. Eniten haittaa aiheutti vaunuston kierto-

kulun hidastuminen 6. liikennejaksossa, joka johtui Oulun—Kemin—Rovaniemen rataosalle suuntautuneesta ja sen kuljetuskykyyn nähden liian suuresta liikenteestä. Satamissa oli puutetta umpivaunuista, koska satamiin saapuva vientitavara oli pääasiassa avovaunutavaraa.

Tilasto saksalaisten kauttakuljetuksiin tilaamista ja kuormaamista vaunuista vv 1942—43 on esitetty taulukossa 6.

### TILASTO

saksalaisten kauttakuljetuksiin tilaamista ja kuormaamista vaunuista vv. 1942—43

	Joukkoja varten vaunuja	Huoltokuljetukset				
		kaiikkiaan		keskim.päiv.kohti		
		tilattu	kuormattu	tilattu	%	kuormattu
<b>1942:</b>						
Tammikuu .....	1854	6840	5220	221	76	170
Helmikuu .....	1327	7513	6061	268	80	216
Maaliskuu .....	477	9029	8555	291	95	276
Huhtikuu .....	244	7561	7496	252	99	250
Toukokuu .....	4912	7771	8308	251	107	268
Kesäkuu .....	4111	8947	9947	298	111	331
Heinäkuu .....	2246	11978	12985	392	109	415
Elokuu .....	3568		12879	443	94	415
Syyskuu .....	1889	13882	12493	463	94	416
Lokakuu .....	1909	15595	12768	503	82	412
Marraskuu .....	3000	14888	12661	496	85	422
Joulukuu .....	1881	12380	10974	399	89	354
<b>Yht. 1942 .....</b>	<b>27418</b>	<b>130126</b>	<b>120347</b>	<b>359</b>	<b>92</b>	<b>330</b>
<b>1943</b>						
Tammikuu .....	1994	11327	9411	365	83	304
Helmikuu .....	1623	9139	8297	326	91	296
Maaliskuu .....	1245	11246	10211	362	91	329
Huhtikuu .....	1594	10601	9783	353	92	326
Toukokuu .....	2606	10051	9191	324	91	296
Kesäkuu .....	2256	9846	8999	328	91	300
Heinäkuu .....	3031	10919	9774	352	90	315
Elokuu .....	2496	10376	9822	335	95	317
Syyskuu .....	2846	10871	10027	362	92	334
Lokakuu .....	2557	10872	10160	351	93	328
Marraskuu .....	2103	9468	8987	316	95	296
Joulukuu .....	2330	7628	7398	246	96	289
<b>Yht. 1943 .....</b>	<b>26681</b>	<b>122344</b>	<b>112060</b>	<b>335</b>	<b>92</b>	<b>307</b>

Taulukko 6

Talvi 1943 oli luminen ja miltei yhtä kova kuin edellinenkin. Itämeri jäätynä miltei kokonaan ja vaikeutti laivaliikennettä. Tämän johdosta voitiin huomattavat kuljetusrästit rannikkosatamista toimittaa joukoille. Satamissa oli varastoituna tammi-helmikuun vaihteessa:

- 15.340 tonnia elintarvikkeita
- 23.110 „ rehua
- 21.057 „ polttoainetta

Näistä muodostui noin 200 junaa ja saatiin toimitukset perille kevään kuluessa. Lisäksi käytettiin syntynyttä kuljetustaukoa hyväksi kauttakulkuliikenteen uudelleenorganisointiin, jolloin mm:

- Hampurista komennettiin upseeri kuljetusvaltuutetun virastoon merikuljetuksia hoitamaan,
- Saksan rautatielaitos komensi asiantuntijansa tutustumaan Suomen rautateihin ja saksalaisten kuljetusolosuhteisiin sekä
- Helsingin ja Rovaniemen välisiin juniin perustettiin pysyviä kuiriiosastoja.

Edellä mainitun saksalaisen Herman Tesken kirjan mukaan (ss 160—162) esiintyi kauttakulkuliikenteen järjestelyissä vuosien 1942—43 aikana seuraavia haittoja ja vaikeuksia:

Merikuljetuksia Itämerellä vaikeuttivat venäläiset sukellusveneet ja miinat, saattuepakko, laivatonniston puute, merimerkkien puuttuminen, sääesteet ja Suomen satamien vähäiset varastointimahdollisuudet sekä ahtaushenkilöstön puute.

Rautatiekuljetuksia Suomessa vaikeuttivat veturien ja liikkuvan kaluston puute sekä pakkasen vaikutus puulämmitteisiin vetureihin, ratojen ja ratapihojen vähäiset ja usein erilaiset suorituskyvyt sekä suurien järjestelyratapihojen puute ja sissitoiminnan vilkkaus Kemi-järven—Sallan—Karhun rataosalla.

Lisäksi kauttakulkuliikenne Ruotsin kautta väheni tuntuvasti kuljetuskaluston vähyden ja junalauttaliikenteen lopettamisen vuoksi sekä erityisesti liittoutuneiden Ruotsia kohtaan harjoittaman painostuksen takia. Lomaliikenteen, joka kulki joko Hangon tai Turun kautta, vaikeutena eivät olleet niinkään Suomen rautatiet, vaan merikuljetus Itämerellä venäläisten sukellusveneiden johdosta. Kesäkuukausina 1942—43 kuljetettiin tästä huolimatta keskimäärin 25.000 lomalaista meritse Saksaan ja takaisin.



### 3. Kuljetustilanne v 1944

Helmikuussa olivat sotilaskuljetukset tuntuvasti lisääntyneet, kun Itä-Karjalasta suoritettiin suomalaisten joukkojen siirtoja Kannakselle. Näitä siirtoja suoritettiin aina heinäkuulle saakka sitomalla niiden suoritukseen huomattava määrä rautatiekalustoa. Samoin toimeenpantiin keväällä Kannaksen ja Itä-Karjalan alueiden evakuointi mikä senkin vaati runsaasti rautatiekalustoa.

Helsingin alueen ilmapommitukset löivät leimansa helmikuun rautatieliikenteeseen. Vapaaehtoinen evakuointi Helsingistä alkoi välittömästi 6.—7. 2. tapahtuneen pommituksen jälkeen aiheuttaen rautatieviranomaisille huomattavasti lisäjärjestelyjä. Helsingistä rautateitse poistuneiden lukumääräksi on arvioitu 40.000—50.000, joukossa suuri määrä lapsia ja vanhuksia. Ruotsiin siirrettävien lasten kuljetukseen Helsingin—Tornion välillä käytettiin sairausjunia ja tällainen juna lähti Helsingistä joka toinen päivä. 21. 2. mennessä oli lapsia evakuoitu Helsingistä Ruotsiin yhteensä 3700 ja kasvoi tämä luku 1. 5. mennessä noin 11.000:een.

Saksalaisten kauttakulkuliikenne sujui kevään aikana suunnitelmien mukaisesti. Meriliikenne oli suhteellisen vilkasta tavallista helpomman jäätilanteen vuoksi. Jään paksuus ja jäänreunan ulottuvuus vastasi 20. 2. suunnilleen normaalitalvien 10. 1. tilannetta, joten meriveden jäätyminen oli lähes 6 viikkoa normaalista jäljessä.

Yleisenä huomiona on vuoden 1944 alkupuoliskosta todettava, että rautateitse kuljetettava tavaramäärä kasvoi edellisestä vuodesta ja vaunupula oli jatkuva. Etelä-Suomen satamissa oli runsaasti välivarastoihin sijoitettua materiaalia, joka odotti kuljetuksia ja lisäksi rannikkoalueiden yleinen vaapaaehtoinen evakuointi lisäsi rautatiekalustotarvetta. Sotilaskuljetusten osuus kasvoi ja vähensi muihin kuljetuksiin irroitettavissa olevaa kalustoa.

Karjalan kannaksella 9. 6. alkanut vihollisen suurhyökkäys aiheutti laajoja kuljetustoimenpiteitä kaikkien eri kuljetusmuotojen aloilla. Kaikkia käytettävissä ollutta rautatie-, auto- ja vesitiekalustoa oli siirrettävä Itä-Suomeen sotilaskuljetustarpeisiin. Päämajan huoltopäällikön esikunnan kehotuksesta annettiin yleisölle 11. 6. kehoitus supistaa rautatiematkinsa aivan välttämättömpään ja samana päivänä

poistettiin muutamia aikataulun mukaisia matkustajajunia. Makuuvau-  
nujen käyttö siviililiikenteessä lopetettiin 19. 6. toistaiseksi. Kiireysjär-  
jestyksessä olivat ensimmäisellä tilalla sotilaskuljetukset, toisella eva-  
kuointikuljetukset ja sitten muut, joten liikenne keskittyi sotänäyttä-  
mölle ja niiden läheisyyteen. Saksalaiskuljetukset, jotka keväällä en-  
nen vihollisen suurhyökkäystä olivat yhdessä suomalaisten sotilas-  
kuljetusten kanssa olleet noin 28 % kaikista rautatiekuljetuksista ol-  
tuaan vastaavana aikana 1943 noin 24 %, supistuiivat vaunupulan joh-  
dosta melkoisesti.

Suomalaisten sotilaskuljetusten mittasuhteita kuvaa mm se, että  
kesäkuussa noin 2 viikon aikana kuljetettiin Itä-Karjalasta ja Sallasta  
Karjalan kannakselle 4 divisioonaa ja 2 prikaatia sekä runsaasti erilli-  
siä joukko-osastoja ja esikuntia. Lisäksi kuljetettiin suunnilleen samoi-  
hin aikoihin Suomeen meritse tuodut saksalaiset yhtymät, kuten toi-  
saalla on kerrottu. Pahimman häiriön joukkojen kuljetuksille aiheutti  
Tuuloksen maihinnousu viivästyttäen erään yhtymän kuljetuksia useita  
vuorokausia.

Kesä—heinäkuun rautatiekuljetuksien jälkeen yleinen kuljetus-  
tilanne jonkin verran helpottui. Sotilaspoliittinen tilanne arvioitiin jäl-  
leen uudelleen ja tämä aiheutti elo—syyskuussa uusia rautatiekulje-  
tuksia. Väli rauhan tekoa edelsivät neuvottelut Neuvostoliiton ja Suomen  
välillä ja ehtona ratkaisuille oli, että Suomen oli katkaistava suhteensa  
Saksaan 2. 9. ja karkotettava saksalaiset Pohjois-Suomesta kahden  
viikon kuluessa, viimeistään 15. 9. Koska tämän suoritus vaaditussa  
ajassa osoittautui mahdottomaksi, olivat avoimet sotatoimet Suomen  
ja Saksan välillä edessä ja tätä varten keskitettiin suomalaisia joukkoja  
rautateitse kiireisesti Pohjois-Suomeen.

Väli rauhansopimus allekirjoitettiin 19. 9. ja tämä edellytti mm Pork-  
kalan alueen tyhjentämistä, Pohjois-Suomen evakuoimista ja entisille  
asuinsijoilleen palanneen karjalaisväestön evakuoimista. Rautatiekalus-  
tosta oli tällöin kova puute. Evakuoinnin valmistelun oli suorittanut  
sisäasiainministeriön siirtoväen asiain osasto ja se sujui huomattavasti  
joustavammin kuin edellisillä kerroilla.

Kauttakulkusopimuksen mukaiset saksalaiskuljetukset loppuivat 13.  
9., jolloin lähteneet kuljetukset vietiin perille. Tilasto saksalaisten tilaa-  
mista ja kuormaamista rautatievaunuista liikennejakoittain on taulu-  
kossa 7.

## T I L A S T O

saksalaisten huoltokuljetuksiin tilaamista ja kuormaamista vaunuista liikenne-  
jaksoltain v 1944

	1 lj		2 lj		3 lj		4 lj		5 lj	
	Tilatt	Kuorm	Tilatt	Kuorm	Tilatt	Kuorm	Tilatt	Kuorm	Tilatt	Kuorm
Tammikuu	674	606	311	201	388	302	1136	993	1291	1265
Helmikuu	775	700	265	181	459	431	876	784	1070	948
Maaliskuu	877	782	392	243	435	368	1831	1399	1147	1077
Huhtikuu	890	785	242	228	585	462	1495	1192	1222	1102
Toukokuu	639	543	267	253	976	883	1363	1196	1427	1395
Kesäkuu	612	422	346	279	464	265	1034	789	1261	1146
Heinäkuu	900	774	447	345	205	138	981	845	946	776
Elokuu	660	577	584	480	314	281	827	762	1371	1286
Syyskuu	230	230	265	265	40	40	61	61	274	274
1—13. 9.										
Yhteensä	6257	5419	3119	2475	3866	3170	9604	8021	10008	9269

Taulukko 7

Saksalaisten hallinnassa olevalle alueelle jäi rautateiden liikkuvaa kalustoa mm 22 veturia ja noin 600 erilaista vaunua.

Kemijärven—Sallan radalla päättyivät kauttakulkusopimuksen mukaiset rautatiekuljetukset 10. 9. Syyskuussa olivat saksalaisten tilaamat ja kuormaamat vaunumäärät seuraavat:

Pvm	Sallan rata		Huom.
	Tilattu	Kuor- mattu	
1. 9	43	43	Kaikki tilatut vaunut käytettiin. Lisävaunuja ei voitu irroittaa. 19. 9. mennessä saatiin näistä noin 250 vaunua Oulun eteläpuolelle.
2. 9	49	49	
3. 9	16	16	
4. 9	54	54	
5. 9	139	139	
6. 9	100	100	
7. 9	107	107	
8. 9	183	183	
9. 9	99	99	
10. 9	78	78	
Yht.	868	868	

6 lj		7 lj		8 lj		9 lj		10 lj		Yhteensä	
Tilatt	Kuorm	Tilatt	Kuorm	Tilatt	Kuorm	Tilatt	Kuorm	Tilatt	Kuorm	Tilatt	Kuorm
4565	4201	170	159	67	61	290	266	36	16	8928	8070
4355	4190	256	178	86	57	301	285	80	73	8523	7827
5620	5036	213	217	129	94	213	195	44	24	10901	9435
5135	4918	412	392	169	149	220	182	30	—	10400	9436
5377	5448	385	363	151	182	450	321	12	10	11047	10594
5518	5109	358	325	121	38	386	299	—	—	10100	8672
6360	6186	687	538	231	118	453	434	—	—	11190	10154
7001	6906	722	560	252	161	325	250	—	—	12056	11263
2578	2578	1044	1044	—	—	91	91	—	—	4583	4583
46509	44572	4227	3776	1206	860	2729	2323	202	149	87728	80034
Keskimäärin päivässä										341	311

Rautateiden kalustomäärän lisääntyminen sodan kuluessa ja määrä 1. 10. 44 on nähtävissä seuraavista taulukoista.

	Vaunuja				Mene- tettyjä vau- nuja	Kalk- kiaan
	henki- lö	umpi-	avo	Yht.		
Valtionrautateiden vaunuja ....	1.441	11.955	13.064	26.460		
Sotasaalisvaunuja .....	97	2.037	1.422	3.556		30.016
Sotatoimien ja alueluovutusten yhteydessä menetettyjä .....					<sup>1)</sup> 1.135	
Saksalaisten valtaamalla alueel- le jäänettä .....					<sup>1)</sup> 600	1.735
Yhteensä .....	1.538	13.992	14.486	30.016	1.735	28.281
Yksityisten vaunuja .....	120	348	110	578	—	578

Huom. <sup>1)</sup> Sotatoimissa menetettyjen vaunujen lukumääristä saatiin osa takaisin vuoden 1944 lopussa.

Taulukoista voidaan todeta kaluston merkittävä lisääntyminen sota-  
vuosien aikana. Tämän johdosta voitiin kuljetukset suorittaa kesällä  
1944 tyydyttävällä tavalla.

## Virosta saadut, vallatut ja uudet vaunut yhteensä

	Saatu kaikkiaan	Liikenteessä		Korjattavana	Odottaa korjausvuoroa
		täysin korjattuina	pendelijunissa		
<b>Virosta tuotuja:</b>					
2-aks umpivaunua .....	1995	1986	109	11	19
2- " " (miehistösis.) .....	202	199	—	—	3
4- " " .....	150	108	15	9	22
4- " " (työläisv.) .....	—	16	—	—	—
2- " avovaunuja .....	1414	1109*)	176	4	130
4- " " .....	72	60	1	—	12
2- " säiliövaunuja .....	42	63*)	—	—	—
4- " " .....	77	77*)	—	—	—
Matkustajavaunuja .....	8	7	—	—	1
<b>Yhteensä .....</b>	<b>3960</b>	<b>3575</b>	<b>301</b>	<b>24</b>	<b>187</b>
<b>Vallatut vaunut:</b>					
2-aks umpivaunuja .....	649	479	—	13	157
4- " " .....	144	163*)	—	4*)	—
4- " " (työl.vaun.) ..	—	10	—	—	—
2- " avovaunuja .....	445	440*)	—	12*)	—
4- " " .....	70	77*)	—	—	—
2- " säiliövaunuja .....	16	18	—	—	—
4- " " .....	2	28*)	—	—	—
Matkustajavaunuja .....	3	3	—	—	—
<b>Yhteensä .....</b>	<b>1329</b>	<b>1218</b>	<b>—</b>	<b>29</b>	<b>157</b>
<b>Uudet vaunut:</b> (22. 5. 42 alkaen)					
2-aks umpivaunuja .....	—	2018	—	—	—
4- " asuntovaunuja .....	—	11	—	—	—
2- " avovaunuja .....	—	800	—	—	—
2- " säiliövaunuja (yksit.)	—	6	—	—	—
<b>Yhteensä .....</b>	<b>—</b>	<b>2835</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>Kaikkiaan .....</b>	<b>5289</b>	<b>7628</b>	<b>301</b>	<b>53</b>	<b>344</b>

\*) osa rakennettu saatuihin aluskehysiin.

Taulukko 8

### C. HYRYNSALMEN—KUUSAMON KENTTÄRATA.

Vaikka Hyrynsalmelta pohjoiseen johtavan kenttäradan rakentaminen ja käyttö ei kuulukaan ns suomalaisten suorittamiin kuljetuksiin, käsitellään se tässä yhteydessä, koska se rakennettiin suomalaistenkin kuljetusten helpottamiseksi.

Rovaniemen—Kemijärven—Sallan radan kestävyys joutui jo syksyllä 1941 ja erityisesti tämän jälkeen jatkuvan paineen alaiseksi, sillä saksalaisten joukkojen sekä suomalaisen III AK:n kuljetukset rasittivat keskenkuntoista rataosaa aiheuttaen runsaasti liikennehäiriöitä. Tämän johdosta "Heimatstab Übersee" lähetti tiedustelun 2. 12. 1941 "Verbindungsstab Nord'ille, voitaisiinko III AK:n huolto siirtää pääosin suoritettavaksi Hyrynsalmelta käsin". Neuvottelut johtivat siihen, että talven aikana asetettiin komitea laatimaan kenttäradanrakennussopimusta Hyrynsalmen—Kuusamon välille, jotta III AK:n huolto voitaisiin toteuttaa. Aloitteen tekivät saksalaiset, joilla itärintamalla oli useita kenttäratoja käytössä ja joilla oli siihen kalustoa käytettävissä.

Rautatiehallitus oikeutti Saksan puolustusvoimat kenttärakennussopimuksella, joka allekirjoitettiin 3. 9. 1942, rakentamaan Hyrynsalmen asemalta Korvuan kautta Kuusamoon kapearaiteisen kenttäradan.

Rakennustyö käynnistyi aluksi melko hitaasti. Ensin oli Hyrynsalmen aseman ratapihaa laajennettava rakentamalla sinne siirtokuormausratapiha. Tämä työ oli jo käynnissä sopimuksetekohetkellä. Kenttäradan rakennustyömaan tukikohdaksi muodostuivat aluksi Hyrynsalmen—Vääkiön ja Korvuan alueet. Kenttäratalinja seurasi pääpiirteittäin Kontiomäen—Taivalkosken ratalinjaa aina Korvualle saakka, josta se kääntyi koilliseen kohti Kuusamoa. Rakennustyön aikalaskelmana oli, että kenttäratayhteys n 108 km:n pituisella Hyrynsalmen—Isokummun välillä olisi ollut valmis 1. 10. 42. Tästä työohjelmasta jäätettiin jälkeen lähinnä ratakiskomateriaalin ja vaihteiden hankinnan viivästymisen sekä maaston vaikeuden vuoksi. Hyrynsalmen asemasta muodostui erittäin tärkeä siirtokuormauseräalue, jossa suomalaisten ja saksalaisten edut usein törmäsivät yhteen. Suomalaisilla oli siellä mm III AK:n tärkeät keskusvarastot ja saksalaiset suunnittelivat sinne armeijan huoltokeskusalueita. Neuvottelujen tuloksena rakennettiin molem-

mille omat kuormaus- ja purkausraiteensa ja -laiturinsa. Töiden nopeuttamiseksi aloitettiin syyskuussa radanrakennus myös Kuusamosta päin Isokumpuun ja materiaalia suunnattiin rautateitse Joutsijärvelle, josta autokuljetuksin Kuusamoon. Yhteensä oli kenttäradan rakennustyömaalla töissä syyskuussa noin 550 saksalaisen Todt-organisaation miestä sekä noin komppanian verran saksalaisten ottamia sotavankeja. Myöhemmin vahvennettiin työvoimaa saksalaisilla rakentajajoukko-osastoilla, jotka olivat perehtyneet rautatienrakennukseen.

Tutustuakseen saksalaisten menetelmiin kenttäradan rakentamisessa suorittivat eräät rautatiejoukkojemme edustajat tarkastusmatkan 28. 10. —4. 11. 42 kyseessä olevalle rakennustyömaalle ja mainitsevat kertomuksessaan mm:

”Kenttärata, joka alkaa Hyrynsalmen asemalta, seuraa aluksi lähelle Taivalkoskea jo rakenteilla ollutta ja tutkittua normaaliraidetta, kääntyy sieltä itään ja päättyy Kuusamoon. Lähtökohdasta alkaen oli valmiiksi kiskotettua ja kuljettavaa raidetta valmista 38 km, mikä osuus tarkastettiin saksalaisten erikoisesti tätä matkaa varten järjestämällä tarkastusjunalla. Työt olivat käynnissä yhtä aikaa koko rataosuudella eri työkohteissa ja tapahtui matka useaan eri työpisteeseen autolla ja näistä käsin joko jalkaisin tai missä siihen oli tilaisuus, työjunalla pitkin linjaa.

Kenttäradalla käytetty työvoima oli työhön perehtynyttä ja tottunutta. Johto oli tarpeellisen ammattitaidon omaavaa ja työntekijät kokeneita, sillä olihan töitä suorittamassa rakennusjoukko-osastojen lisäksi Todt-järjestö.

Talven tulon tuodessa uusia tehtäviä ratkaistavaksi, lumityöt, auraukset ja voidakseen tarkemmin perehtyä saksalaisten kenttäradoilla käyttämiin menetelmiin ja työtapoihin, kalustoon ja työvälineisiin, nopeaan työnsuoritukseen ja hyvään organisaatioon, olisi toivottavaa, että kenttäratatöissä työskenteleville järjestettäisiin useammin ja pitempiaikaisia komennuksia tutustumiseen perusteellisemmin saksalaisten käyttämiin rakennustapoihin vastaavanlaatuisilla työmailla.”

**Kenttäradan rakennustyöt edistyivät tämän jälkeen seuraavasti**

Pvm	Kiskotettu	%	Huom.
24. 2. 43	99,6 km	58	Hyrnsalmen—Kuusamon väli radan suunnassa oli 170,5 km. Pengerretty oli 113,5 km = 66 %.
9. 12. 43	Kenttärata kiskotettu kokonaan. (171,8 km). Kiskotus ulottuu Kiestingin th:aan.	100	Kiestingin th:aan rakennetaan asema ja tältä liikennepaikalta Kuusamon kk:ään rakennettavan raiteen pituudeksi tulee noin 12 km.
Huom. Vääkion—Isonkummun välinen sorastus oli suoritettu loppuun. Isonkummun—Kuusamon välinen sorastus käynnissä. Kaikki rakenteilla olleet 37 rautatiesiltaa olivat valmiit. Liikenne on käynnissä välillä Hyrnsalmi—Isonkumpu.			

Kenrm Roosin käydessä tarkastusmatkalla Hyrnsalmella 5. 9. 1943 otettiin esille mm saksalaisen kenttäradan kuljetuskapasiteetti tällä hetkellä ja kysymys saksalaisen kapearaiteisen kenttäradan rakentamismahdollisuus Laajan pysäkiltä Suomussalmen Ruukkiin, jolloin III AK:n täydennyskuljetukset sen Juntusrannan alueella sijaitsevaan huoltokeskukseen helpottuisivat.

Tarkkailukuukaudeksi valittiin taannehtivasti vuoden 1943 heinäkuu ja liikenne oli Hyrnsalmen alueelta pohjoiseen seuraava:

a) Saksalaiset kuljetukset

— vientivälineet ja -tarvikkeet	250 tn =	35 saks. vaunukuormaa
— pion väl tarvikkeet	1200 „ 250 „	„ „
— Kss väl tarvikkeet	100 „ 20 „	„ „
— kuormastotarvikkeet	500 „ 170 „	„ „
— pyykki ja varusteet	900 „ 300 „	„ „
— muut	350 „ 120 „	„ „
Yhteensä	3300 tn =	895 saks. vaunukuormaa

b) III AK. huolto-osaston kuljetukset

— elintarvikkeet ja rehut	1700 tn =	900 saks. vaunukuormaa
— ampumatarvikkeet	200 „ 18 „	„ „
— poltto- ja voiteluaineet	620 „ 92 „	„ „



eli kaikkiaan 5820 tonnia = noin 1905 saksalaista vaunukuormaa. Vuorokautta kohden saadaan em laskelman mukaan noin 61 vaunukuormaa (187 tonnia) kuljetettavia tarvikkeita eli noin 12 saksalaisten käyttämää junaa a veturi + 5 vaunua, mitä ne yleensä käyttivät tällä kenttäradalla.

Mikäli Laajan pysäkiltä rakennettaisiin Suomussalmen Ruukkiin kenttärata, sitoutuisi tähän liikenteeseen III AK:n kuljetuksia varten noin 140 vaunua ja aikataulut 12 junaa varten molempiin suuntiin. Laskelmaan eivät sisällyneet lomalaisten, täydennys- yms henkilöstön ja kenttäpostin kuljetukset, jotka rautatieliikenteen hitauden vuoksi eivät siihen soveltuneet. Suunnitelmaan olisi lisäksi liittynyt III AK:n huoltokeskuksen siirtäminen Juntusrannasta Suomussalmen Ruukkiin. Kumpakaan toimenpidettä ei suoritettu jo siitäkin syystä, että saksalaiset tyydyttivät ensisijaisesti oman liikennetarpeensa.

Kenttäradan kuljetuskyky oli suhteellisen pieni. Tämä johtui saksalaisten vaunujen pienestä koosta ja suuresta painosta. Vaunuun ei sovinut kevyttä tavaraa kuten heinää, leipää, selluloosaa jne enemmän kuin tavalliseen kuorma-autoon. Kun ottaa huomioon, että rata oli yksiraiteinen, sivuutuspaikat harvassa ja junien nopeus noin 10 km/t, ei kuljetuskyky voinut olla suuri. Lisäksi talvella lumiesteet osoittautuivat odotettua vaikeammiksi, sillä jo noin 15 cm:n lumikerros aiheutti junan pysähtymisen. Pahimmat kuukaudet olivat helmi-maaliskuu, jolloin kuljetustarve oli suuri. Veturin aurausteho oli pieni sen hitaan nopeuden, keveyden ja heikon kiskoilla pysymisen johdosta. Edellämainitun johdosta suomalaiset asiantuntijat suhtautuivat usein epäillen saksalaisten liikennöimiskykyä koskeviin laskelmiin tällä rataosuudella.

Kenttäradan käytöstä ja siirtokuormauksen suorituksesta Hyrynsalmen alueella tehtiin neuvottelujen tuloksena 27. 12. 1943 sopimus, jonka suhteen on huomattava, että

- se koski suomalaisten tavaroiden kuljettamista kenttäradalla ja oli tehty Puolustusministeriön ja Saksan maasotavoimien välillä,
- valtionrautatiet eivät olleet osallisena tässä liikenteessä, eikä se tarkoittanut yhdysliikenteen luomista,
- sopimuksen 5. kohdassa mainittu ”liikenneosasto” tarkoitti kenttäradan saksalaista Betriebsabteilung’ia,

- kenttäradalla kuljetettavaksi tarkoitettut suomalaiset tavarat oli osoitettava ja rahditettava Hyrynsalmelle, missä ne luovutettiin puolustusvoimille,
- kenttäradalta saapuneet kuljetukset jätettiin puolustusvoimien toimesta tavalliseen tapaan rautatieviranomaisille,
- Hyrynsalmelle jatkokuljetusta varten osoitetun tavarahan rahti oli maksettava lähtöasemalla ja lähetys sai tapahtua ainoastaan vauvakuormina.

Keväällä 1944 jatkuivat kenttäradan rakennustyöt suunnitelmien mukaisesti. Liikennöinti tapahtui pääasiassa Hyrynsalmelta Isokumpuun ja kuljetuskyky oli vuorokaudessa talvikuukausina noin 300 tonnia. Useitten liikennepaikkojen kuten Kuusamon, Penttilän ja Siekkisen asemarakennukset valmistuivat. Maatöiden suoritus kuten leikkaukset ja penkereiden täyttö jatkui välillä Isokumpu—Kuusamo.

Lopulliseen liikennöitävään kuntoon ei tämä Hyrynsalmen—Kuusamon kenttärata ehtinyt, sillä kesän ja syksyn tapahtumat johtivat "välirauhaan" ja saksalaisten karkottamiseen maastamme. Hyrynsalmen—Kuusamon kenttäradan saksalaiset tuhosivat ennen lähtöään ja rataosalle jäänyt rautatiemateriaali jouduttiin välirauhan sopimuksen mukaisesti luovuttamaan Neuvostoliittoon.

Välittömästi välirauhan jälkeen puretun kenttäradan pengeri toimi sittemmin rautatierakennuksen huoltotienä, jota pitkin rakennustöiden vaatimat suuret kuljetukset voitiin hoitaa rakennettaessa leveäraiteista rataa Taivalkoskelle.

#### D. SAKSALAISTEN YHTYMIEN KULJETUKSET KESÄLLÄ 1944 ETELÄ-SUOMEN ALUEELLA

Neuvottelujen tuloksena Saksan puolustusvoimat lähettivät Suomeen vahvennuksiksi kaksi yhtymää, 122.D:n ja 303.Rynnäkkötykistöprikaatin, jotka merikuljetuksen jälkeen purettiin Helsingissä ja Hangossa. Merikuljetukset tapahtuivat 22. 6.—4. 7. välisenä aikana. Ensimmäinen saapui 303.Rynnäkkötykistöprikaati, joka välittömästi kuormattiin seit-

semään junaan, jotka yhteensä käsittivät 260 vaunua ja kuljetettiin 23.—24. 6. Lappeenrantaan. 122.D. saapui välittömästi perässä 24. 6. alkaen ja kuljetettiin Kaitjärven, Somerharjun ja Taavetin asemille. Yhtymien pääpiirteittäinen kuljetustaulukko on seuraava:

Yhtymä	Rautatiekuljetus- aika	Kuljetus- ten lukum	Junien lukum	Vaunujen lukum
303.RynnTyk- Pr +	23.—24. 6. 44	7	7	260
122.D	25. 6.—2. 7. 44	56	49	2293

- Helsingistä lähti yhteensä 40 junaa, Hangosta 9 ja Sörnäisten Vallilasta 7
  - Somerharjussa purettiin 29 junaa
  - Haminassa ” 18 ”
  - Lappeenrannassa ” 7 ” (panssarivaunut)
  - Luumäellä ” 2 ”
- 
- Yht. 56 junaa

- Junissa oli keskimäärin 46 vaunua ja kuljetusmatka oli noin 250 km.
- Yllämainitut kuljetukset käsittivät yhteensä henkilöstöä 11049, hevosia 3955, tykkeitä 137, rynnäkötykkeitä 44, kuorma-autoja 582, henkilöautoja 141, ajoneuvoja 1506, a-tarvikkeita 750 tonnia ja muuta materiaalia 2000 tonnia.

Yhtymien rautatiekuljetus ei tuottanut erityisiä vaikeuksia, koska kyseinen rataosa ei ollut tuohon aikaan niin rasitettu kuin Pohjois- ja Itä-Suomen rataosat.

Tilanne sotänäyttämöllämme oli saatu heinä-elokuun vaihteessa vakautumaan ja Suomen poliittinen johto ryhtyi rauhan tunnusteluihin. Näissä olosuhteissa ei edellä mainittujen saksalaisten yhtymien Etelä-Suomessa olo voinut muodostua pitkäaikaiseksi. Jo heinäkuun jälkipuoliskolla saksalaiset päättivät siirtää yhtymät meritse Hangosta Tallinaan ja toteuttivat päätöksen 3.—13. 8. välisenä aikana.

#### IV SAKSALAISTEN SUORITTAMAT HÄVITYS- TYÖT SEKA Pohjois-Suomen ratojen JÄLLEENRAKENNUS

Suomi irrottautui sodasta syksyllä 1944 ja sitoutui karkottamaan alueeltaan saksalaiset sotavoimat. Lappi evakuoitiin ja vetäytyessään saksalaiset hävittivät perusteellisesti rautatiet.

Seuraavat rataosat joutuivat pois liikenteestä hävityksen takia:

Kello—Laurila—Kauliranta .....	196 km
Laurila—Rovaniemi—Kemijärvi—raja .....	275 „
Liminpuro—Meteli .....	39 „
Jokikylä—Hyrynsalmi .....	16 „
<hr/>	
Yhteensä	526 km

Raidetta oli tuhottu kaikkiaan 171 km ja viestilinjaa 472 km. Rai-teistot oli hävitetty 28 liikennepaikalla. Edelleen oli tuhottu mm vaihteita 182, ratarumpuja ja betonikantaisia ratasiltoja 74, rata- ja ylikul-kusiltojen perustuksia 94 sekä niiden muureja 261, rata- ja ylikulku-siltojen teräsjänteitä 159, kivisiä ratasiltoja 7, vetureita 21, joista kor-jauskelvottomiksi 2 ja vaunuja 1051, joista korjauskelvottomiksi 840. Vahinkojen rahallinen arvo laskettiin syksyllä 1944 vallinneen hinta-tason mukaan 1040 mmk:ksi, josta raiteiden osuus oli 290 mmk, silto-  
jen 460 mmk, rakennusten 125 mmk, kuljetuskaluston 135 mmk ja mui-  
den vahinkojen 30 mmk, joten siltojen osalta vahingot olivat suurim-  
mat, lähes puolet kokonaisvahingoista. Tässä yhteydessä mainittakoon  
myös, että saksalaiset olivat ylisuurilla pommeilla tehneet rataa niin  
suuria kuoppia, että näissä tapauksissa täytyi kuopan yli tehdä väli-  
aikainen silta.

Tämän valtavan korjaustyön organisoiminen tuli aluksi päämajan rautatieosaston tehtäväksi, koska 19. 9. 1944 solmitun "välirauhan" jäl-keen sotatoimet vielä jatkuivat pohjoisella rintamalla ja joukko-osasto-  
jen kotiuttaminen oli toteuttamatta. Kulkulaitosten ja yleisten töiden  
ministeriön alaiseen korjaustoimintaan siirryttiin varsinaisesti 1. 12.  
1944, vaikka ministeriö oli jo 15. 11. 1944 oikeuttanut rautatiehallituk-  
sen antamaan Oulujoen pohjoispuolella olevien tuhottujen rautatiesil-

tojen kunnostamisen rautatiehallituksen rautatierakennusosaston tehtäväksi.

Päämajan alaisten radankorjausmuodostelmien toiminta rajoittui tiettyihin lähitavoitteisiin miehistövahvuuksien rajoissa, jota vastoin uusi rauhanajan organisaatio käsitti koko korjattavan rataverkon väliaikaisen ja lopullisen korjauksen. Rautatiehallituksen päätöksen mukaan korjaustyöt järjestettiin siten, että Kemiin sijoitettiin rakennuspäällikkö, jonka alaisina toimivat Oulun, Kemin ja Rovaniemen piirien työpäälliköt. Kainuun suunnalla johti korjaustyötä Kontiomäen—Täivalkosken radan rakennuspäällikkö. Tämä organisaatio ei kuitenkaan jäänyt pysyväksi, vaan työn kestäessä siinä tapahtui useita muutoksia.

Korjaustöihin ryhdyttäessä lokakuussa 1944 oli ensimmäisenä tavoitteena katkenneiden liikenneyhteyksien kiireellinen palauttaminen ennen radan ja rakenteiden lopullista korjausta. Väliaikaisratkaisujen vuoksi jouduttiin useissa tapauksissa poikkeamaan normaaleista turvallisuusvaatimuksista, mikä oli mahdollista, kun rajoitettiin suuresti liikennöimisnopeutta sekä käytettiin kevyttä kuljetuskalustoa ja pieniä junarunkoja.

Rakennustyön edistymisestä mainittakoon, että v 1944 valmistui Kellon—Iin rataosalla Kiiminginjoen väliaikainen silta ja 5 muuta pienehköä siltaa kunnostettiin. Iin—Kemin rataosalla olevien Iijoen, Kuvajoen ja Simojoen silloilla aloitettiin työt sekä tutkittiin Kemijoen ylittämismahdollisuuksia Kemissä. Oulun—Kontiomäen radan Liminpuron—Metelin rataosalla valmistui 3 pienehköä siltaa ja Kiehimäjoen väliaikainen silta. Kemin—Ylitornion ja Kemin—Koivun rataosilla suoritettiin korjaustöitä 8. ratajakson toimesta. Liikenne voitiin aloittaa Kellosta Haukiputaan asemalle 3. 11. ja Iin asemalle 6. 11. sekä Pohjanmaan ja Savon ratojen välillä 11. 11. 1944. Kunnostettujen rataosien yhteinen pituus oli 62 km.

Seuraavana vuonna suoritetuista töistä mainittakoon Lautiosaaren Laurilan noin 3 km:n pituinen kiertorata, johon sisältyi kilometrin pituinen pukkisilta Kemijoen yli.

Oulun pohjoispuolisilla rataosilla kunnostettiin ja tehtiin 73 siltaa sekä saatiin valmiiksi 7 sillan muurit. Hyrynsalmen suunnalla saatiin 3 siltaa väliaikaisesti korjatuksi. Kemistä pohjoiseen korjattiin 49 km pääraidetta ja 18 km sivuraidetta sekä 120 vaihdetta. Huonerakennuk-

sista oli työn alaisina mm 11 liikenne- ja 14 asuinrakennusta, 2 veturitalia ja 3 vesitornia. Lähes kaikki tuhotut lennätin- ja puhelinyhteydet saatiin kunnostetuksi.

Liikenteelle avattiin v 1945 rataa yhteensä 333 km seuraavasti: Ii—Kemi 12. 3, Tornio—Laurila—Koivu 1. 4, Koivu—Rovaniemi 15. 4, Tornio—Aavasaksa 9. 5, Jokikylä—Tervatie 31. 5, Kemi—Laurila 4. 7. pukkisiltaa pitkin, Tervatie—Hyrynsalmi 28. 8. Nivavaara—Kulus 30. 9 ja Kulus—Misi 31. 12. Siihen saakka kun liikenne Kemijoen yli voitiin 4. 7. 1945 aloittaa väliaikaista pukkisiltaa pitkin, hoidettiin rataosan Tornio—Laurila—Rovaniemi liikenne erillisenä Tornioon jääneellä kuljetuskalustolla ja myös jätse Lautiosaaresta Laurilaan viedyn kahden veturin ja kymmenkunnan matkustajavaunun avulla. Samoin Rovaniemen pohjoispuolinen liikenne rataosalla Nivavaara — ja siitä itään hoidettiin erillisenä vesistön itäpuolelle jääneellä veturilla ja ta-varavaunuilla.

### Yhdistelmä

Puuttumatta kauttakulkusopimuksen poliittiseen merkitykseen ja sen vaikutukseen Suomen joutumisesta sotaan, on todettava, että saksalaiset käyttivät sopimusta hyväkseen luodessaan hyvissä ajoin suunnitelmiansa mukaisen etappiorganisaation maahamme. Toisaalta on huomattava, että sopimukseen pyrkiminen oli Saksan taholta ymmärrettävää ilman hyökkäysaikeitakin, koska saksalaisten Norjan pohjoisosassa olevien joukkojen huoltaminen Suomen kautta oli edullista monessa suhteessa. Norjan halki ei tuolloin kulkenut pituussuuntaan maan- eikä rautateitä, eikä Saksan laivaston heikkous taannut turvallisia merikuljetuksia. Oli sekä turvallisempaa että nopeampaa kuljettaa meritse miehistöä ja tarvikkeita Pohjanlahdella oleviin Suomen satamiin ja niistä edelleen rautateitse Lappiin ja Pohjois-Norjaan. Tosin tälläkin reitillä oli omat rajoituksensa, kuten Suomen rautateiden vähäinen kuljetus- ja liikennekyky. Ne eivät kuitenkaan olleet vihollisen vaikutuksen alaisia.

Varsinainen kauttakululiikenne 1940 syksyllä ja 1941 talvella ei aiheuttanut Suomen rautateillä vaikeuksia. Ne käsittivät kokonaisuudessaan varsin vaatimattomat kuljetukset. Rautateillä olivat suurim-

mat vaikeudet kesällä 1941, jolloin maamme yksiraiteinen ja harva rautatieverkko joutui omien liikekannallepanokuljetusten lisäksi vastamaan saksalaisten suurehkoista kuljetuksista.

Sodan aikana suoritettuja kuljetuksia vaikeutti merkittävästi rautateiden puute, jonka seurauksena ilman saksalaisille suoritettavia kuljetuksiakin olisivat vaikeudet olleet varsin suuret. Saksan Suomelle luovuttamalla huomattavalla kalustomäärällä oli ratkaiseva merkitys sodanaikaisten ja erityisesti vuoden 1944 kuljetusten onnistumiselle.

Rautatiekuljetusten onnistumiseen vaikutti suuresti se, että Neuvostoliiton ilmavoimat eivät pyrkineet tehokkaasti häiritsemään niitä. Mikäli neuvostojoukot olisivat keskittyneet suuremmassa määrin rautatieristeyksien ja siltojen hävittämiseen, olisivat seuraukset saattaneet olla kohtalokkaat, varsinkin kesällä 1941 ja 1944. Rautatieliikenteen arat kohdat, sillat, joita oli yli 1200, säilyivät lähes vahingoittumattomina. Saksalaisten kauttakulkuliikenteen käyttämien rataosien sillat säilyivät kunnossa aina siihen asti, kun sotatoimet suomalaisten ja saksalaisten välillä alkoivat.

Huomioon ottaen silloiset vaikeudet, jotka aiheutuivat yksistään harvasta rataverkostosta ja kaluston puutteesta ilman vastapuolen sanottavia toimenpiteitä, voidaan perustellusti olettaa, että valtakunnallisten kuljetusten järjestely muodostaa kriisitilanteissa erittäin vaikean kysymyksen. Niitä ei voitane tulevaisuudessa suorittaa rautatiekuljetuksin.

#### LÄHTEET

- Mannerheim, G  
 Muistelmat II osa  
 Helsinki, Kustannusosakeyhtiö Otava 526 s, 1952  
 Suomen sota 1941—45  
 Helsinki, Kustannusosakeyhtiö Sotateos I osa 435 s, 1965
- v. Windisch  
 Die deutsche Nachschubtruppe im zweiten Weltkrieg  
 Rosenheim, Oberbayerisches Volksblatt 48 s, 1953
- Herrman, K  
 Dietl — napapiirin kenraali  
 Loviisa, Loviisan uusi kirjapaino 242 s, 1957
- Teske, H  
 Die silbernen Spiegel  
 Heidelberg, Kurt Vowinkel Verlag  
 364 s, 1952

- Hess, W  
Eismeerfront 1941  
Heidelberg, Kurt Vowinkel Verlag  
169 s, 1956
- Rendulic, L  
Gekämpft, gesiegt, geschlagen  
Heidelberg, Verlag Wesermuhl Wels  
384 s, 1952
- Erfurth, W  
Der finnische Krieg 1941—1944  
Wiesbaden, Limes Verlag  
324 s, 1950

## MUUT LÄHTEET

- Pesonen, K  
Saksalaisten yhtymien selustan ja huollon järjestely ja ryhmitys Lapissa ja Pohjois-Suomessa 1940—1944  
SKK:n diplomityö n:o 855 Sotakorkeakoulu
- Sarmanne, K  
Strategiset (keskityskuljetuksiin ja suuriin ryhmitysmuutoksiin liittyvät) joukkojen siirrot viime sodissamme tutkielma, Tiede ja Ase n:o 20  
Keskityskuljetussuunnitelmat vuodelta 1941  
Sota-arkisto ja rautatiehallituksen sotilastoimisto  
Päämajan huoltopäällikön esikunnan arkisto vuosilta 1941—44  
Sota-arkisto ja rautatiehallituksen sotilastoimisto  
Rautatiehallituksen sotilastoimistossa olevat sodan ajan arkistot sekä sota-rautatiemuodostelmien toimintakertomukset  
Valtionrautatiet 1937—1962  
Suomen rautateiden 100-vuotispäiväksi julkaissut Rautatiehallitus,  
Helsinki 1962

## HAASTATTELUT

- Mäkinen, R Rautatiehallituksen liikenneosaston johtaja  
Hannus, T Rautatiehallituksen sotilastoimiston liikennetarkastaja  
Kiurunen, A Rautatiehallituksen sotilastoimiston 1 lk kirjuri  
Laesterä, P Rautatiehallituksen sotilastoimiston 1 lk kirjuri  
Heikkinen, E Päämajan huoltopäällikön esikunnan kuljetustoimiston päällikkö sodan aikaan. Nykyisin Helsingin aseman apul. asemapäällikkö