

MARKKINAN SATAMA

Valtiotieteen tohtori, dosentti Ilkka Seppinen

1. "DEN FINSKE FARE"

Markkinan satamakysymyksen nimellä mainittava episodi Suomen toisen maailmansodan aikaisissa vaiheissa on jäänyt lähes unohtuksi.¹ Eikä ihme. Operaatio oli arkaluontoinen jo aikanaan. Myöhempien tapahtumien valossa siihen sisältyy jopa arveluttavia piirteitä. Tapaus valaisee samalla erästä pitkää ja usein kiusallista juonetta Suomen historiassa. Norjalaisille tämä juonne on hyvin tuttu "den finske fare", Suomen vaara, ei aivan tyhjä käsite.

Markkinan satamakysymys oli huippukaudellaan keväällä ja alkukesästä 1941 luonteenomainen salaisen diplomatian operaatio. Syntyi siitä muutakin kuin salasanomia. Maastossa on suuri ja näkyvä muistomerkki. Noin 200-kilometrinen maantie Enontekiön Palojoensuusta Skibotniin on rakennettu suomalaisin ja saksalaisin voimin Markkinan sataman takia. Keväällä ja alkukesästä 1941 Markkinan satamakysymys eteni kiivaasti ja olisi toteutuessaan voinut aiheuttaa kauaskantoisia seurauksia Suomelle, kuten ulkoministeriö asiaan ryhtyessään itse totesi.² Suomi kääntyi näet häikäilemättömällä tavalla Saksan puoleen saadakseen itselleen etuja suvereniteettinsa menettäneeltä Norjalta.

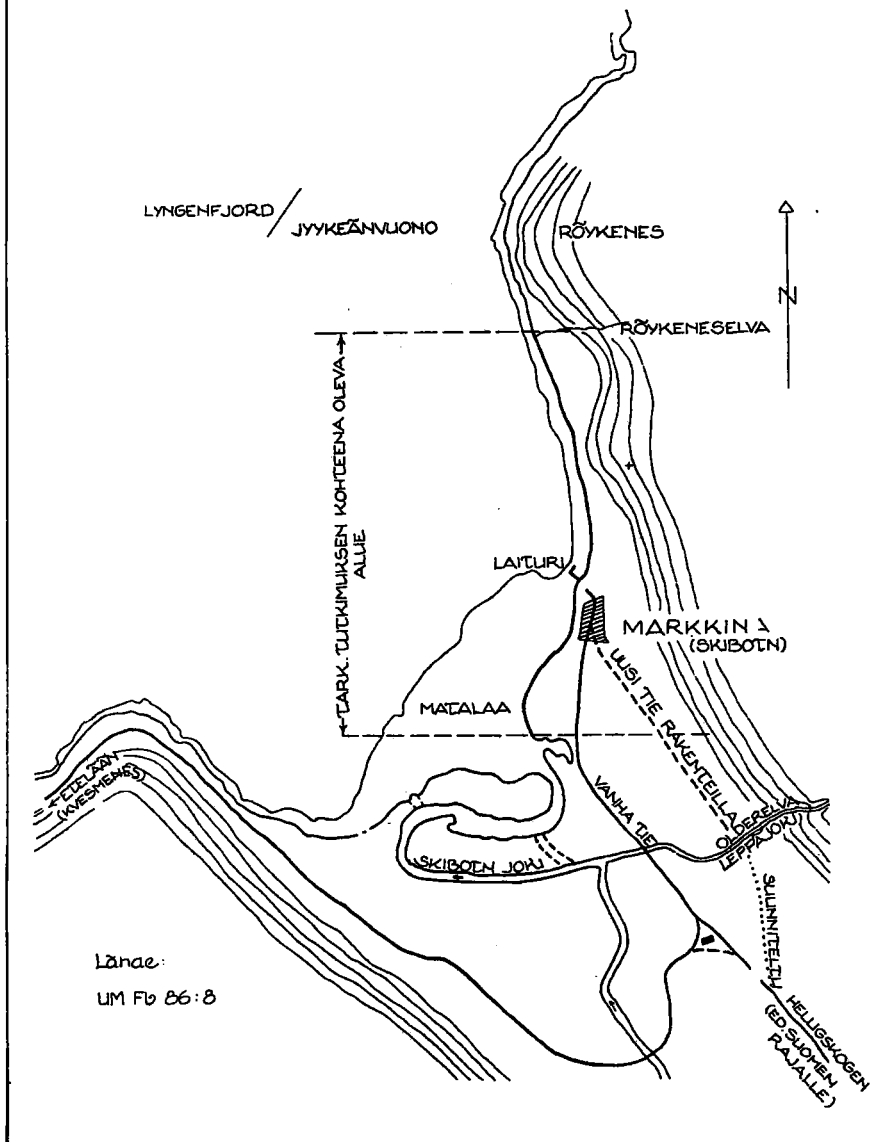
Touko-kesäkuun vaihteessa v. 1941 ministeri Henrik Ramsayn puheenjohtolla toiminut Markkinan satamakomitea laati muutamassa päivässä ehdotuksen menettelyksi Skibotnista hankittavaa satamaa varten. Tavoitteena oli saksalaisia hyväksi käyttäen saada Norjan kanssa aikaan valtiosopimus, jonka perusteella satama-alue ja sille Suomen rajalta johtava kulkutie kuuluisi Suomelle sen suvereniteetin alaisena vuokra-alueena. Tämän tavoitteen presidentti Ryti hyväksyi valtioneuvoston istunnossa 13. kesäkuuta 1941 nimittäessään neuvotteluvaltuuskunnan ja hyväksyessään sille ohjeet.³

Inter arma silent leges, sanoo Mauno Jokipii tästä.⁴ Niin tapahtui, mutta kyse ei ollut vain hetken houkuttuksesta. Siihen oli otettu pitkä ja kova vauhti jo 1830-luvulta Suomen taloudellisten ja valtiollisten etujen ja kansallistunnonkin ponnistamana. Norjan joutuminen sotatantoreeksi ja miehitettyksi keväällä 1940 ja menetettyä niiden seurauksena suvereniteettinsa tarjoutui tilaisuus, jota Suomessa oli pitkään kaivattu. Markkinan satamassa kesäkuussa 1941 purkautui satavuotinen kaipuu avoimen meren rannalle. Sanotaanhan, että isien hyvät ja pahat teot kestävät kolmanteen ja neljanteen polveen.

2. ATLANTIN SATAMA SUOMEN IDEASSA

Ruotsin ja Norjan yhteismaa jaettiin Strömstadin sopimuksella v. 1751 Kilpisjärveltä Näätämöön saakka. Raja määriteltiin sen mukaan kummalle kruunulle kylät olivat veronsa maksaneet. Koska pitkään Tanskalle kuuluneen Norjan kruunun vaikutus oli ikimuistoisista ajoista ulottunut rannikkoa myöten Varanginvuonolle saakka, olivat rannikon tuntumassa sijainneet kylät maksaneet veronsa sille voudille,

KARTTALUONNOS MARKKINAN SATAMAPAİKASTA



joka laivalla saapuen oli verot kyennyt keräämään. Niinpä raja vedettiin rannikkoa myötäillen kylien takamaitten liepeitä pitkin. Jakamatta jäi Näätamöstä itään ollut yhteisalue, jossa myös Venäjän tsaarilla oli osuutensa.

Suomella ei ollut osaa rajanvedossa.

Suomen valloittaessaan Venäjän keisari julisti maan omasta puolestaan suuriruhtinaskunnaksi, mikä olosuhteitten vaikutuksesta loi Suomeen valtion luonnetta.⁵ Se synnytti oman valtion kokonaisetua silmämääränään pitävän näkökulman ja kyvyn sen ilmaisuun. Lapin perukatkin sisältyivät saumattomasti suuriruhtinaskunnan kokonaisuuteen.

Venäjä ja Ruotsi-Norja sopivat v. 1826 Näätamön, Paatsjoen ja Petsamon käsittäneen jäljelle jääneen yhteismaan jakamisesta. Venäjä saattoi edistää jaossa suurpoliittisia etujaan. Sille oli tärkeää vaalia suhteita Englantiin. Englannin Norjassa saavuttaman suuren vaikutusvallan johdosta Norjan suosiminen saattoi edistää tätä suurpoliittista tavoitetta. Niinpä Venäjä syrjäytti tarkoin Suomen jaosta estäen sitä ilmaisemasta etuaan, joka koski aluetta Varanginvuonon rannalla. Norja sen sijaan sai vastaavasti suuremman osuuden alueesta, Näätamön ja Paatsjoen kylät. Suomalaiset olivat yrittäneet saada asiansa esille Pietarissa, mutta ministerivaltiosihteeri Robert Rehbinderille oli suvaittu vain ilmoittaa tapahtuneesta.⁶

Norjan vastaisella rajalla oli 1700-luvun lopusta lähtien esiintynyt riitoja Norjan lappalaisten Suomen puoleisten poronlaiduntamisoikeuksien ja Suomen lappalaisten Jäämerenrannan kalastusoikeuksien takia. Ongelmat kiristyivät v. 1830, kun Norja uudella kalastuslailla esti Suomen lappalaisten ikivanhan itsenäisen kalastuksen Norjan vuonoissa ja merellä kieltämällä veneitten ja pyydysten säilyttämisen rannoilla. Muitakin esteitä nousi vanhoille rajan yli toimitettaville elinkeinoille. Haitat tuntuivat Suomen puolella niin, että paljon väkeä muutti Ruijaan 1830-luvulta alkaen.⁷

Rajasta koituneita monia epäselvyyksiä pyrki Venäjänkin selvittämään diplomatian keinoin. Suomen ja Norjan kesken rajasta neuvoteltiin ensin 1830-luvun alkupuolella Pulmangissa, sitten vuosikymmenen loppupuolella Turussa ja vielä v. 1841 Pietarissa, ilman tuloksia.⁸ Rettelöt jatkuivat ja olivat mahdollisesti johtamassa suurempiin seurauksiin. Utsjoen kirkkoherra Jacob Fellman jätti 1830-luvulla ministerivaltiosihteeri Henrik Rehbinderille yksityisen mietinnön, jossa hän ehdotti että Jäämeren rannalta olisi hankittava Suomelle satama Lapin kauppalojen parantamiseksi ja merikalastuksen turvaamiseksi. Oulun läänin kuvernööri R. W. Lagerborg oli Norjan vastaista rajaa koskevien virallisten lausuntojensa yhteydessä ehdottanut samaa. Ehdotukset menivät keisarille saakka, jolle Rehbinder esitteli ne 15. maaliskuuta 1838, mutta keisari ei käsitellyt niitä. Valtakunnan politiikkana oli pitää yllä hyviä suhteita Ruotsi-Norjan ja Englannin kanssa.⁹

Kuvernööri Lagerborg palasi aiheeseen vielä ainakin v. 1840 Norjan vastaisen rajankäynnin valmistelujen yhteydessä. Hän ehdotti ministerivaltiosihteeri Rehbinde-rille, että rajankäynnin yhteydessä olisi saatava Suomelle alue Kolmisoaivin rajapyykistä Buggefjordiin siten, että ainakin Näätamövuono tulisi Suomelle. Rehbinder esitti asian edelleen suullisesti Venäjän hyvin vaikutusvaltaiselle ulkoministerille, kreivi von Nesselrodelle siten, että tarvittaessa Suomi antaisi Ruotsille vastineeksi Enontekiön. Von Nesselrode tutkitutti tilannetta Tukholmassa, jossa olisi ollut halukkuutta vaihtoon mutta Ruotsi pelkäsi norjalaisten oikeuksien luovutuksen voivan aiheuttaa rettelöitä Norjan kanssa, johon asia raukesi.¹⁰ Näihin

aikoihin mm. Elias Lönnrot kannatti julkisesti Jäämeren satamaa Suomelle Näätämössä.¹¹ Jäämeren satama oli kovasti keskustelun alainen Suomen hallituspiireissä, sivistyneistön ja välittömästi osallisena olleitten Lapin asukkaitten keskuudessa.

Raja käytiin v. 1846. Rajankäyntiin suomalaisena komissaarina osallistunut Fabian Langenskiöld sai seurata sivusta venäläisen ja ruotsalaisen komissaarin toimintaa. Rajalinjan korjaukset tapahtuivat aina Norjan eduksi. Venäjän hovi korosti hyviä suhteitaan Ruotsin hoviin, koska suurpolitiikka, edelleen lähinnä Venäjän suhteet Englantiin, niin vaativat.¹²

Langenskiöld ei tyytynyt tulokseen, vaan kirjoitti jo v. 1846 kenraalikuvernööri, ruhtinas Menshikoville rajan Lapin talouselämälle aiheuttamista epäkohdista ja piti erityisesti tärkeänä, että lappalaisten kalastusoikeudet Jäämerellä turvattaisiin. Hän perusteli kaiken pohjaksi sen, että v. 1751 rajasopimus ei enää olosuhteiden täysin muuttua ollut pätevä.¹³

Myös senaatin varapuheenjohtaja ja finanssipäällikkö L. G. von Haartman, joka muutenkin oli jyrkästi Ruotsin vastainen, kannatti Jäämerelle pääsyä. Venäjän ulkopoliitikassa tapahtui 1840-luvun lopulla muutos sikäli, että Venäjä tunsii asemansa vahvemmaksi kuin ennen ja halusi nyt antaa suomalaisillekin sanansijan pohjoisen rajakysymyksissä, vähän myöhään tosin.¹⁴ Se soveltui hyvin siihen Suomen kehittämisen ohjelmaan, jonka venäläiset olivat käynnistäneet Suomessa näihin aikoihin, ja olisi poliittisestikin sitonut Suomea Venäjään. Seuranneen diplomaattisen toiminnan tuloksena keväällä 1851 Tukholmassa käytiin rajakysymyksistä neuvottelut, joihin Suomi sai erityisen edustajansa, ensi kerran näissä asioissa. Edustajakseen senaatti nimitti Langenskiöldin. Venäläisten asema ei vain ollutkaan vahva näissä neuvotteluissa.

Langenskiöldin, Menshikovin ja keisarikunnan ulkoministeriön yhteistyönä tavoitteeksi asetettiin aluksi 2 1/2 virstaa pitkän ja 1 virstaa leveän alueen vuokraaminen Varanginvuonon rannalta kalastustukikohtaksi. Neuvotteluiden kuluessa Venäjän ulkoministeriö luopui vaatimasta tukikohtaakin ja viimeisenä tavoitteena oli lupa pitää rannalla aluksia ja rakentaa suojia pyydyksille, eli lappalaisille koetettiin saada takaisin vain ennen v. 1830 olleet oikeudet. Englanti neuvoi Norjaa, jolla oli herkkä korva kuunnella, että mitään ei saisi antaa. Neuvottelut päättyivät tuloksettomina. Päin vastoin pian puhjenneen itämaisen sodan yhteydessä Ruotsi-Norja ja länsivallat sopivat marraskuussa 1855 sopimuksen, millä länsivallat — itse asiassa Englanti — takasivat Ruijan koskemattomuuden.¹⁵ Itämaisen sodan eräänä seurauksena suomalaiset saivat haudata Jäämeren satamaa koskeneet haaveensa vaatimattomimmassakin muodossaan. Tulos jätti katkeruuden suomalaisten mieliin. Sen verran J. V. Snelman sai senaattorina toimiessaan haaveesta pelastetuksi, että Venäjä lupasi korvata Siestarjoen asetehtaan alueen juuri Jäämeren ääreltä, mutta korvaus toteutui vasta v. 1920.

* * *

Näin vahvasti ja monella tasolla, vahvimmillaan senaatin politiikkana, ikään kuin Suomen virallisena ulkopoliittikkana, esiintynyt hanke ei niin vain hävinnyt eikä unohtunut. Satama Jäämeren rannalla oli kipeän tarpeen vaatima eikä rajan v. 1751 olleita perusteluja enää pidetty pätevinä Suomessa, ei pohjoisessa eikä etelässä. Suomessa tunnettiin myös, että Norja oli yhteismaan jaossa v. 1826 saanut omaa

osuuttaan enemmän eli juuri myös Suomen osuuden. Itämaisen sodan tulos vahvisti Englannin hegemonian Pohjois-Atlantille vuosikymmeniksi. Suurpolitiikkaan katso-matta norjalaiset Tromssan ja Finnmarkenin läänit olivat vanhaan tapaan jokseenkin eristyksissä muusta valtakunnasta ja taloudellisesti enemmän yhteydessä Suomen Lappiin kuin Etelä-Norjaan. Taloudellista yhteyttä ilmensi näihin lääneihin Suomesta suuntautunut muuttovirta, joka 1830- ja 40-lukujen hätämuuttojen jälkeen oli jatkunut hiljakseen saadakseen 1880-luvulla jälleen selvästi suuremman mitan.¹⁶ Finnmarkenin suomalaistuminen antoi 1830-luvulta alkaen Norjan viranomaisille heidän mielestään aihetta kveenien kovaotteiseen norjalaistamiseen, ja kveenien sekä Suomen lappalaisten taloudellisten oikeuksien jyrkkään rajoittamiseen. Viimeistään 1880-luvulta Ruijasta kantautui Suomeen yhtämittäinen suomalaisten sorrosta kertova valitusten virta.¹⁷ Tämä antoi makua Markkinan satamakysymykseenkin. Se lisäsi taloudesta ja suurvaltapolitiikasta sekoitettuun kirpeään kimaraan kansallisuus-kysymyksen jyrkkyyttä.

Norjan puoleiselle Jäämeren rannalle ei virallisessa Suomessa vilkaistukaan itämaisen sodan jälkeen. Yksityisellä taholla asiaa ei päästetty unohtumaan. Estot olivat suuret ja katse tiukasti kotimaisessa lujavauhtisessa ja perusteellisen mullistavassa uudistustyössä. Juuri siinä työssä rautatie saavutti Oulun syksyllä 1886.

3. RAUTATIE JÄÄMERELLE

Suomalaiset olivat saaneet alunperin kehittää rautatieverkkoaan pelkästään kansallisten taloudellisten näkökohtien perusteella. Niinpä se pääpiirteissään toteutti muun muassa J. V. Snellmanin esittämää suunnitelmaa. Rautatiet yhdistivät sisämaan rannikkoon, jotta sisämaan taloudelliselle kehittymiselle tulisi edellytyksiä. Käytäntö vahvisti odotukset. Rautatiet vauhdittivat 1870-luvulta alkaen täydessä käynnissä ollutta Suomen nopeaa taloudellista ja henkistä kehitystä.

Suunnitelmia oman Jäämeren rantakaistaleen hankkimiseksi Suomen suuriruhtinaskunnan viranomaisilla ei nyt ollut. Suurpolitiikka salpasi tien. Raja oli käyty ja pysyi. Silti ajatus pohjoisesta yhteydestä ei kuollut virallisissakaan piireissä. Päinvastoin. Kalaranta alkoi tässä vaiheessa saamaan valtamerisataman piirteitä. Täyden ohjelman ollessa mahdoton esillä oli säädyllinen muunnelma. Venäjälläkin oli huomattu, että Suomessa oli 1880-luvulla kaavailtu yhteyden rakentamista Ruotsi—Norjan rataverkkoon. Tällöin olisi ollut mahdollista käyttää Trondheimin satamaa.¹⁸

Venäjän lehdistössä ja mahdollisesti poliittisissa piireissä keksittiin tämän suomalaishaaveen pohjalta muuan mahdollisuus. Kielin kanavan rakentaminen v. 1887—1895 herätti Venäjällä vaatimuksen oman sotasataman perustamisesta Muurmanniin. Välttämätön rata sinne olisi kuitenkin maksanut suunnattomasti. Keksintö oli, että suomalaiset voitaisiin houkuttaa Jäämerensatamahaaveensa vuoksi kustantamaan osan, jopa pääosan radasta.¹⁹ Ajatus ei syyttänyt Suomessa, sillä haitat olivat liian suuria. Suomalaiset kävivät torjuntaan aluksi lehtipolemiikin muodossa.²⁰

V. 1894 tilanne huipentui ratkaisuun. Muurmannin sotasatama oli kysymys sinänsä, mutta valtamerien rannalle pääsy tuotti vaikeuksia Venäjälle yleisestikin. Kulkulaitosministeri, kenraaliluutnantti Nikolai Petrovin puheenjohtolla Pietarissa toimi v. 1894 komitea, jonka tehtävänä oli ratkaista se, minne valtameren rannalle

ulottuva rautatie suuntautuisi. Suomalaisille tarjoutui hyvä mahdollisuus vaikuttaa komitean ratkaisuun sen johdosta, että keisari määräsi kulkulaitostoimituskunnan päällikön Georg von Alftanin komiteaan.²¹

Koko keisarikunnassa rautatie oli lähinnä valtamerä Oulussa. Oli siis olemassa edellytyksiä Oulusta Muurmannin rannikolle johtavan rautatien rakentamiselle. Rautatiehallituksen insinööri Karl Johan Lindberg tutki maaston Petrovin komitean toimeksiannosta ja ehdotti kahta reittiä: toista Oulusta Kemin, Rovaniemen ja Sodankylän kautta Petsamoon ja toista Oulusta Kuusamon, Paanajärven ja Kantalahden kautta Vladimiriin (Muurmanniin). Näistä edellisen pituus olisi ollut 713 km, josta Suomen alueella 510 km, jälkimmäisen pituus 829 km, josta Suomen alueella 330 km.²²

Senaatti vastusti radan jatkamista Oulusta. Venäjän etujen katsottiin olevan hankkeessa liian suurten ja mahdollisen raskaan liikenteen rasittavan liikaa Suomen rataverkkoa, jonka kautta liikenne joutuisi niin pitkän matkan liikkumaan. Tämän sijaan kolmas vaihtoehto tuntui senaatista mahdolliselta, vähän houkuttelevaltakin. Se oli rata Joensuusta Vienan Kemiin ja edelleen Muurmannin rannikolle. Petrovin komiteakin otti tämän mahdollisuuden yhdeksi neljästä lopullisesta vaihtoehdostaan, joista äänestyksessä kuitenkin voitti Vologda—Arkangel-linja, mikä myös rakennettiin.²³ Suomea venäläiset eivät enää vaivanneet Jäämeren rautateillä. Kysymystä oli v. 1894 vaiheessa käsitelty sanomalehdistöissäkin laajasti ja näin ajatus rautatiestä Jäämerelle oli lanseerattu.

1850-luvulla Suomessa käydystä Jäämeren satamaa koskeneesta keskustelusta oli kulunut neljäkymmentä vuotta, sukupolven väli. Kysymys Jäämeren satamasta oli siirtynyt traditiona ja rikastui rautatieidealla siirtyäkseen tästä edelleen seuraavat noin neljäkymmentä vuotta traditiona ennen uutta poliittista virkoamistaan.

* * *

Suomen saatua Tarton rauhassa v. 1920 omakseen keisarikunnan aikoinaan lupaaman Petsamon alueen, oli siinä sitten kaistale valtameren rantaakin. Satama valtameren rannalla ja rautatie sinne oli ensimmäisiä kiireitä, joita hallitus ryhtyi ratkomaan. Insinööri Jalmari Castrén tutki maastossa rautatielinjauksen Rovaniemeltä Petsamoon v. 1920.²⁴ Linjaus oli sama, jonka insinööri Lindberg oli tutkinut v. 1894. Castrén ei tämmöisen työn tekijäksi ollut vähäisempi mies kuin itsenäisyysseenaatin kulkulaitossenaattori ja v. 1923 valtionrautateitten pääjohtaja, sillä välin nuorsuomalais-edistyspuoluelainen kansanedustaja. Satama valtameren rannalla oli Suomen hallituksen, ja laajemmasti suomalaisten yleinen harras toivomus, jolla oli jo perinteitä. Sataman ja rautatien hankkeesta tällä kertaa kuitenkin luovuttiin. Rautatie olisi ollut hyvin kallis, ja satamalla Petsamossa oli vakavat haittansa.

Näyttää siltä, että Petsamon satama- ja rautatiehankkeen kaaduttua alkuunsa kaksikymmenluvun aikana kysymystä valtamerisatamasta ei koskelteltu ainakaan vastuullisissa poliittisissa piireissä, ellei sitten niin pidättyvästi että se on jäänyt tässä huomaamatta. Ulkopoliittista vastuuta vaille olevissa piireissä asiaa pidettiin hyvinkin vireillä.²⁵ Suomen hallituksen ulkopoliittinen huomio oli koko 1920-luvun suuntautuneena etelään ja länteen; ja itään, voisi sanoa ellei sinnepäin olisi ollut selkä käännettynä. Uinuvan haaveen herättikin sitten Norja. Haave heräsi nyt voimakkaampana kuin koskaan. Asia nousi Suomessa heti viralliselle ja vakavalle tasolle: eduskuntaan, valtioneuvostoon, ylihallitukseen. Kaikki kantaa ottaneet

viranomaiset ja poliitikot tekivät asian vaatimuksista täydet johtopäätökset: Suomi tarvitsee Atlantin sataman ja sen paikkana tulee olla Skibotn.

4. NORJALAISET HERÄTTÄVÄT KYSYMYKSEN SKIBOTNIN SATAMASTA V. 1932

Huhtikuussa 1932 Norjan tieviranomaiset — Veidirektorat — ilmoittivat suomalaisille virkaveljilleen, että he aikoivat rakentaa maantien Lyngen-vuonon rannalta Signaldalenia pitkin kohden Suomen rajaa. Jos Suomi rakentaisi jatkoyhteydeksi maantien oman tieverkkonsa päästä rajalle, norjalaiset rakentaisivat tiensä rajalle saakka, muutoin vain Signaldalenin kaakkoispäähän parinkymmenen kilometrin päähän rajasta. Norjalaiset vihjaisivat vuonon rannalla sijaitsevan Skibotnin mahdollisuuksiin Suomea palvelevana satamana.²⁶

Että kiinnostaisiko satama Skibotnissa! Uskomatonta, että norjalaiset, jotka muutoin olivat niin varpaisillaan 'den finske faren' takia, yhtäkkiä kutsuivat suomalaiset Jäämeren tai oikeastaan Norjan meren rannalle. Norjalaiset eivät sittenkään arvanneet herättävänsä erästä Suomen valtiollista olemassaoloa koskevaa keskeistä mutta tukahdutettua avointa kysymystä. Kaksikymmenluvun alussa Suomen hallituksen huomio oli ollut kääntyneenä Petsamon suuntaan. Ivalosta oli rakennettu maantietä Liinahamaria kohti koko 1920-luvun ajan. Tietyö oli varsin huomattava ja merkitsi selvää painopistettä.²⁷ Vuosina 1923—1928 toiminut Pohjois-Suomen ja Karjalan maantiekomitea ei ollut kiinnittänyt mitään huomiota Skibotnin mahdollisuuteen tällä vuosikymmenellä vallinneeseen tyyliin. Komitea ehdotti Palojoensuusta vain Kaaresuvantoon saakka rakennettavaa pelkkää erämaantietä.²⁸ Petsamon sataman kehittämistä ei nimenomaisesti edes aiottu. Itärajan läheisyys riisti Petsamon rannikolta sen arvon suomalaisissa silmissä.

Norjan tieviranomaisten tiedustelu v. 1932 käy käännekohtasta. Norjalaisten kutsu vähensi ratkaisevasti ulkopoliittisten kahleitten Suomessa luomia estoja. Tästä lähtien kysymys satamasta Atlantin rannalla, ensi sijassa Skibotnissa nousi avoimeksi myös poliittisesti vastuunalaisilla tahoilla. Se pyrki muotoutumaan konkreettiseksi ulkopoliittiseksi tavoitteeksi Suomelle.

5. ATLANTIN SATAMAN NOUSU POLIITTISESTI ILMAISTUKSI TAVOITTEEKSI KOLMIKYMMENLUVULLA

Maalaisliittolaiset kansanedustajat Lauri Kaijalainen, Kaarlo Hänninen, M. O. Lahtela ja Janne Koivuranta esittivät syyskuussa 1933 eduskunnalle raha-asia-aloitteen Palojoensuun—Kilpisjärven maantien rakentamisesta. Allekirjoittajat esittivät, että tie olisi maanpuolustuksen kannalta eräs tärkeimmistä. He arvostelivat samalla Pohjois-Suomen ja Karjalan maantiekomiteaa siitä, että se oli sivuuttanut maanpuolustuksellisen näkökohdan. Aloitteen tekijät eivät maininneet nimeltä Skibotnia, mutta he tekivät kaikin tavoin selväksi, että ehdottamansa maantien tarkoituksena olisi olla Skibotnin sataman ja Suomen yhdyntienä. Skibotnia Kaijalainen ym. perustelivat lisäksi siten, että Petsamo ei saattane tulla kysymykseen syistä, "joita tässä on tarpeetonta mainita".²⁹

Tämä lienee ensimmäinen eduskunta-aloite, jossa kansanedustajat ehdottivat toimenpiteitä Skibotnin saamiseksi satamana Suomen käyttöön. Kululaitosvalio-

kunta näyttää olleen vielä Pohjois-Suomen ja Karjalan maantiekomitean kannalla. Lausunnonsaan valtiovarainvaliokunnalle se totesi voivansa kannattaa Kaijalaisen ym. perusteluja, mutta rahallisista syistä kannatti kuitenkin vain Paljoensuun—Kaaresuvannon tien rakentamista komitean ehdottomalla tavalla.³⁰

Kaijalainen ja muut mainitun raha-asia-aloitteen tekijät olivat toistaiseksi politiikan kevyttä sarjaa³¹ ja mahdollisesti siksi sopivia koepallon heittäjiä. Asia on ollut jotenkin ilmassa. Pohjois-Suomen ja Karjalan maantiekomitean mietintö vanheni monelta muultakin osaltaan hyvin nopeasti. Heti kun valtion raha-asiat lamakauden jälkeen kohentuivat, Kilpisjärven maantien rakentamiseen täytenä autotienä ryhdyttiin. Työt alkoivat keväällä 1936,³² mikä osoittaa kiinnostuksen suuruutta Suomessa. Kiinnostus oli tuntuvasti suurempaa kuin kulkulaitosvaliokunnan lausunnonsta vuodelta 1933 voisi päätellä.

Tien rakentaminen eteni toki hitaasti kuten työttömyystöissä asiaan kuului. Sinä aikana mieli ehti muuttua Norjassa. Norjan puolella ei päästy sanoista tekoihin, vaan vielä keväällä 1941 kaikki oli koskematonta. Vanha epäluulo Suomen aikeita kohtaan voitti Norjan viranomaiset taas kokonaan, myös Veidirektoratin. Aulius yhteisiä tiehankkeita kohtaan hävisi. Syntyi peräti kiistoja siitä, kumman edun mukaan rajanylityksiä rakennettaisiin ja ne jäivät riitelyn vuoksi rakentamatta sotaan saakka lukuunottamatta Kolttakönkällä Petsamossa juuri ennen sotaa valmistunutta turistiyhteyttä.³³

Seuraavaksi maalaisliiton kansanedustaja Uno Hannula esitti v. 1936 valtiopäivillä toivomusaloitteen Tornionjokilaakson rautatien jatkamisesta johonkin Norjan satamaan. Aloitteesta ilmenee, että Hannulan mielessä oli ensi sijassa Skibotn Lyngen-vuonon rannalla, vaikka myös Alta saattoi tulla kyseeseen. Hannula perusteli aloitteensa sillä, että Itämeren reitti saattoi katketa. Jäät olivat aiheuttaneet sen ajoittain, mutta Hannula viittasi suurvaltasodan synkkään mahdollisuuteen. Silloin Itämeren kautta kulkeva Suomen ulkomaankauppa voisi katketa pitkäksi aikaa kuten ensimmäisen maailmansodan aikana oli käynyt. Skibotnin kautta oli sodan aikana kuljetettu paljon tavaraa. Hannula kysyi, miksi Norjan hallitus ei antaisi Suomelle kuljetuslupaa kuten se oli antanut Venäjälle.³⁴ Kaijalainen ym. olivat myös perustelleet aloitettaan sillä, että Venäjä oli menestyksellisesti tuonut Skibotnin kautta suuria määriä tavaraa maailmansodan aikana. Kannattanee mainita, että 1920-luvun alussa Kaijalainen oli nelisen vuotta Pohjolan Sanomien toimittajana samaan aikaan, kun Hannula toimi lehden päätoimittajana.³⁵

Hannulan toivomusaloite ilmensi poliittisesti painavien vastuunalaisten tahojen ajattelun suuntaa. Ne toivoivat vakavasti kunnollista rautatien valtakuntaan yhdistämää Atlantin satamaa pohjoisessa. Onhan totta ja paremmin tunnettua, että ylioppilaitten Akateemisen Karjala-Seuran ja eräitten jyrkkien oikeistolaisen ryhmien keskuudessa elätelty Suur-Suomi ajoittain sisällytti itseensä myös Ruijan. Norjassa tämä vastuuttoman poliittisen haihattelun tasolla esiintynyt ekspansionismi herätti huolestuneisuutta. Syyskuussa 1937 Norjan ulkoministeri Halvdan Koht mainitsi ulkoministeri Holstille pohjoismaisessa ulkoministerikokouksessa, että julkiset puheet Pohjois-Norjan valloittamisen välttämättömyydestä olivat herättäneet levottomuutta Norjan hallitus- ja sotilaspiireissä. Mutta Koht itse sanoi osaavansa jättää moiset puheet omaan arvoonsa.³⁶ Norjalaisten keskuudessa elänyt levottomuus oli joka tapauksessa todellista ja näkyi käytännössä heidän vastahakoisuutenaan yhdistää Suomen ja Norjan tieverkot.³⁷

Tilanne Suomen ja Norjan suhteissa kääntyi avoimesti huonompaan suuntaan vasta kolmikymmenluvun kuluessa. Norjalaiset — näin selittää norjalainen historioitsija Nils Örvik — panivat painoa A.K.S:n Ruijan-uhoilun yhteyksille Lapuan liikkeen esiintymiseen ja sille että A.K.S:läisiä alkoi kolmikymmenluvulla olla huomattavissakin viroissa Suomessa.³⁸ Kansanedustaja Hannula oli uskonut tai halunnut uskoa yhä v. 1936 aloitteensa esittäessään, että maitten suhteet olisivat niin hyvät, että satamajärjestelyt olisivat mahdollisia.

Yhteistyöhalua esiintyi kolmikymmenluvulla joka tapauksessa Suomessa paljon enemmän kuin Norjassa. Tältä pohjalta tilannetta lähestyi huhtikuussa 1937 asetettu komitea. Sen jo samana kesänä valmistunut työ oli nimeltään ”Mietintö eräistä Norjan herättämistä tiekysymyksistä”. Komitea tarkasteli maantie- ja satamakysymystä kokonaan norjalaisten esittämien mahdollisuuksien mukaan, jonka vuoksi satamapaikkana mietinnössä esiintyi Kvesmenes Lyngenvuonon pohjukassa ja Suomen rajalle johtavan tien suuntana Signaldalen—Stordalen. Näillä oli kuitenkin se heikkous, että Kvesmenes jäätyn ajoittain ja Signaldalen oli ahdas ja säännöllisesti talvisin lumen tukkima pitkiäkin aikoja. Komitealla esiintyi parempana vaihtoehtona, vaikka vain sivumennen, Skibotn ja Skibottendalen, toisin sanoen jäätymätön satama ja olennaisesti edullisempi tiensuunta. Komitea halusi pääasiassa myötäillä norjalaisia, jotta edes jotain syntyisi. Komitean puheenjohtajana toimi tie- ja vesirakennushallituksen pääjohtaja Arvo Lönnroth ja jäsenenä mm. eversti A. F. Airo.³⁹

Nämä virallisen tason satama- ja tiehankkeet perustuivat siten ehdottomasti yhteistyöhön Norjan kanssa ja aivan erityisesti nojautuivat näihin aikoihin vakiintuneeseen Suomen pohjoismaiseen suuntaukseen. Kun tämä Suomen hallituksen vilpittömyys törmäsi norjalaisten jähmeään epäluuloon, oli se sitä varmemmin omiaan herättämään katkeruutta. Hannulasta voi erikseen todeta, että hän tuli tunnetuksi kolmikymmenluvun alussa aktiivisena Lapuan liikkeen vastustajana ja siksi on luonnollista, että hän torjui sittemmin vakavaan ja kansanvaltaiseen poliittiseen yhteisöön kokonaan tunnustautumattomien kiivaavien piirien karskit puheet Ruijan valloittamisesta. Hannula edusti paitsi laillisuusrintamaa, myöskin politiikan raskasta sarjaa. Lokakuusta 1936 maaliskuuhun 1937 hän toimi pääministeri Kyösti Kallion poliittisena sihteerinä ja välittömästi tämän jälkeen opetusministerinä Cajanderin ja Rytin hallituksissa kannattaen muun muassa sisäministeri Urho Kekkosen kuulua yritystä kieltää IKL syksyllä 1938. Sotien jälkeen syksyllä 1944 hänet nimitettiin Lapin läänin maaherraksi. Näillä ansioilla Hannulan toivomusaloitteelle on annettava varsin suuri oirearvo.

Hannulan toivomusaloite ei johtanut tuloksiin enempää kuin Lönnrothin—Airon komitean myöntäväisyysHENKINEN työ. Satamahanketta tai rautatietä Suomesta Skibotniin ei tällä haudattu. Sataman tarve oli polttava ja rautatien kuljetusteho ylivoimainen maantiehen nähden. Rautatie oli ainut käytännöllinen ratkaisu, jos Atlantin satamaa oli aikomus käyttää Itämeren reitin täyteen tai ainakin olennaiseen korvaamiseen kriisitilanteessa ja yleensä Pohjois-Suomen taloudelliseen kehittämiseen. Suomen vientitavaroitten riittävä ja riittävän halpa kuljetus Atlantin rannalle saakka oli mahdollista vain rautateitse. Jos sen sijaan Atlantin sataman yhteydessä haluttiin korostaa ensi sijassa maanpuolustuksellista näkökohtaa, vientikuljetukset oli mahdollista syrjäyttää, jolloin maantie riitti.

Kilpisjärven maantie oli ajankohtaisesti tärkeä kahdella tavalla. Ensi sijassa se

pyrki muodostamaan yhteyden ajateltuun valtamerisatamaan Skibotnissa, joka oli kuten sanottu yleinen toivomus maltillisissa yhteiskunnallisissa piireissä. Päämajoitustumestari kenraalimajuri A. F. Airo mainitsi joulukuun alussa v. 1940 tien Skibotniin olleen kauan — siis ainakin kolmikymmenluvun ajan — yleisesikunnan tienrakennusohjelmassa nimenomaan valtamerille tätä kautta avautuvan yhteyden vuoksi.⁴⁰ Tie- ja vesirakennushallituksen yli-insinööri K. J. Tolonen totesi vielä elokuussa 1944, että tietyön alettua tosissaan keväällä 1939 tarkoituksena oli ollut saada kulkuyhteys Skibotniin. Sinne oli ollut tarkoitus myös rakentaa asianomaiset satamalaitteet.⁴¹

Kilpisjärven maantielle tuli kolmikymmenluvun puolivälissä merkitystä myös Suomelle haitallisten norjalais-ruotsalaisten tiehankkeitten torjunnassa ja valaisee Suomen suhteita Norjaan tuolloin. Ne olivat jossain määrin jännittyneet, kuten myös ulkoministeri Koht tuli myöntäneeksi v. 1937. Jännittyneisyyden seurauksena Norjan viranomaiset olivat olleet haluttomia yhdistämään tieverkkoaan Suomen verkkoon. Kuitenkin koko Ruija ja pohjoinen Tromssan lääni olivat pahassa liikennemotissa. Rannikkoa myöten kolmekymmenluvun lopulla oli rakenteilla riksvej, ensimmäinen koko Norjan yhdistävä valtakunnallinen maantie. Mutta se oli toistaiseksi hyvin keskeneräinen. Lisäksi sotatapausta ajatellen mereltä toimivan vihollisen oli hyvin helppo katkaista riksvej.

Turvallisuuspoliittisista ja taloudellisista syistä johtuen norjalaiset herättivät kolmikymmenluvun puolivälissä ajatuksen Enontekiön käsivarren poikki Kautokeinoista Karesuuntoon norjalais-ruotsalaisella kustannuksella rakennettavasta maantiestä. Ruotsalaiset olivat kiinnostuneita siitä kaupallisten etujen vuoksi. Samasta syystä niin Enontekiön kunnanvaltuusto kuin valtakunnalliset tie- ja sotilasviranomaiset vastustivat hanketta. Käsivarren poikkitie olisi siirtänyt muun muassa Ruijan puutavaran hankinnat Suomesta Ruotsiin, eikä tie olisi hyödyttänyt edes Enontekiön sisäisiä yhteyksiä. Norjan ehdottamassa muodossa tie olisi muodostanut tosiasiallisen vieraan vallan korridorin Suomen alueelle. Palojoensuun—Karesuvannon, vuodesta 1936 lähtien Kilpisjärven maantie oli vastaveto tätäkin mahdollisuutta vastaan. Sitä myöten Kautokeino ja Karesuannon välinen liikenne olisi voitu ohjata ainakin Enontekiön kylien kautta.⁴²

Samaa vastavetomenettelyä suomalaiset sovelsivat kolmikymmenluvun lopulla myös Petsamossa. Siellä oli kyse pääasiassa kovasti kasvavan turistiliikenteen tuottamasta hyödystä, jonka talteen korjaamisen vuoksi norjalaiset viranomaiset olivat tuolla suunnalla halukkaita yhdystiehen. Mutta he halusivat yhteyden mahdollisimman etelään, mieluiten Nautsin kohdalle ja suomalaiset luonnollisesti mahdollisimman pohjoiseen, Kolttakönkäälle mieluiten. Sattui olemaan niin, että juuri Kolttakönkäällä Paatsjoen molemmat rannat olivat Suomen hallussa, kun raja muuten kulki jokea myöten. Suomalaiset rakensivat tarvittavan sillan Kolttakönkäälle v. 1938, ja norjalaiset olivat tapahtuneen tosiasian edessä.

Ennen suursodan syttymistä Kolttakönkään—Kirkkoniemen tien lisäksi muita Norjan ja Suomen välisiä yhdysteitä ei syntynyt. Liioin monien suomalaisten haaveilemasta satamasta Atlantin rannalla ei tullut mitään. Sen voi sanoa varmasti, että yhdystiet olisivat aikaa myöten lisääntyneet suomalais-norjalaisinkin voimin, näissäkin oloissa. Kolmikymmenluvun suursuomipuheille ei pidä antaa kovin suurta merkitystä tässä suhteessa. Ne vaikuttivat kuitenkin selvästi norjalaisiin viranomaisiin, jotka tieasioissa kävivät pian v. 1932 jälkeen pidättyviksi ja varauksellisiksi

suomalaisia kohtaan. Heidän asennoitumisensa näytti suomalaisista tieviranomaisista perusteettomalta ja selvästi ärsyttävältä.

* * *

Suursota ja sen vaikutus Pohjolassa muutti kysymyksenasettelua radikaalisti. Norjan kautta mahdollisimman lännestä kulkevien kuljetusyhteyksien merkitys korostui Suomessa äkillisesti, kuten oli etukäteen hyvin nähty. Talvisodan aikana Norjan kautta kulki paljon tavaraa Suomeen. Puna-armeija korosti omalla tavallaan pohjoisen suunnan merkitystä yrittäessään katkaista Suomen poikki Sallan ja Suomussalmen suunnilta.

Jäämeren yhteydellä oli kaiken aikaa nähty olevan merkitystä ulkomaankaupan lisäksi maanpuolustukselle. Maanpuolustuksellinen näkökohta oli jopa ratkaiseva Liinahamarin sataman kehittämättä jättämisessä ja korosti kolmikymmenluvun loppua kohti luoteisten yhteyksien merkitystä. Niinpä kansanedustaja Kaijalainen kolmine edustajatovereineen oli painottanut maanpuolustuksellista näkökohtaa ehdottaessaan maantien rakentamista Palojoensuusta Kilpisjärvelle ja toivoessaan Suomelle satamaa Skibotnissa. Kansanedustaja Hannula mainitsi toivomusaloitteessaan Norjan ja Suomen välisten tieyhteyksien tarpeen myös apujoukkojen saapumisen kannalta Suomen ja Neuvostoliiton välisen sodan sattuessa. Pääjohtaja Lönnrothin komitea korosti v. 1937, että Skibotniin johtava tie olisi sotilaallisestikin hyvin tärkeä. Skibotnin—Altan suunta tuli esille myös nimenomaan sotilaallisissa merkeissä. Joulukuun 15.—17. päivinä 1937 Tukholmassa oli pohjoismaisen yhteistyön merkeissä Suomen, Ruotsin ja Norjan yleisesikuntien edustajien neuvottelut pohjoisten tieyhteyksien sotilaallisesta merkityksestä. Neuvotteluihin osallistuivat Suomen puolesta Tukholman sotilasasiamies eversti V. H. Palojärvi ja yleisesikunnasta majuri S. K. Björkman.⁴³

Norjalaiset esittivät kokouksessa 'määrättyjä epäilyksiä' Suomen ja Norjan tieverkkojen yhdistämistä kohtaan. Norjalaisten epäluuloisuus tiedettiin Ruotsissakin, jonka takia ruotsalaisten aloitteesta ruotsalaiset ja suomalaiset valmistelivat kokousta yhdessä. Norjalaisten epäluuloja suomalaiset ja ruotsalaiset pyrkivät välttämään siten, että suomalaiset luopuivat suosikistaan Skibotnista ja päätyivät ehdottamaan sen sijaan maantietä Enontekiöstä Altaan. Altan suunta oli nimittäin yhdistettävissä norjalais—ruotsalaiseen Karesuannon ja Kautokeinin väliseen Käsivarren ylittävään tiehen siten, että Enontekiöstä tie suuntautuisi Kautokeinin kautta Altaan ja Palojoensuusta rakennettaisiin tie Karesuuntoon. Nämä tiensuunnat tyydyttivät poikkien yhteydessä suomalaisia kantoja, muun muassa Enontekiön kunnanvaltuustoa mutta myös viranomaisia Helsingissä. Vaikka poikkitie sinänsä olisi Suomessa mieluiten torjuttu, sillä voitiin tarpeen vaatiessa houkutella norjalaisia ja ruotsalaisia maksumiehiksi. Norjalaiset eivät kuitenkaan tarttuneet täkyyn vaan juuri päinvastoin peräti ilmaisivat epäluulonsa Suomea kohtaan kokouksessa.⁴⁴

Norjan yleisesikunnan edustajien esiintyminen oli aika rankkaa ja epädiplomaattista. Ministeri Wuolijoki, Suomen lähettäjä Oslossa, oli lokakuussa 1937 keskustellut Norjan puolustusministeri Fredrik Monsenin kanssa äsken mainittujen yleisesikunta-neuvottelujen pohjustamiseksi. Monsenin lausunto yleisesikunnastaan Wuolijoen välittämässä muodossa oli yhtä kova kuin yleisesikunnan edustajien käyttäytyminen oli rankkaa. Hän kehotti suomalaisia kääntymään sotilaitten sijasta tiet rakentavan Veidirektoratin puoleen, koska "Norjan yleisesikunta ei ymmärrä mitään näistä asioista".⁴⁵

Mitään sotilaallisesti tai ulkomaankaupan kannalta käyttökelpoista ei pohjoisessa saatukaan aikaan. Kolttakönkään luo rakennettu ainut tieyhteys syntyi kovasti kasvaneen turistiliikenteen tuomien rahavirtojen ohjaamiseksi osaltaan myös norjalaisiin taskuihin.

6. NARVIKIN SATAMAYHTIÖ SAARRONMURTAJANA SYKSYLLÄ 1939

Suursodan syyttyä Euroopassa Suomen merenkulku ulkomaille katkesi odotusten mukaisesti. Näin oli uskottu tapahtuvan joka tapauksessa: silloin, kun Suomi joutuisi sotaan Neuvostoliittoa vastaan, ja silloin kun Euroopassa syttyisi yleinen sota, jossa Suomi säilyisi puolueettomana. Juuri näin oli arvioinut puolustusrevisioni vuonna 1928,⁴⁶ kansanedustaja Kaijalainen vuonna 1933, kansanedustaja Hannula vuonna 1936, Lönnrothin komitea vuonna 1938, yleisesikunta kaiken aikaa, ja voinee sanoa, kuka tahansa joka kysymystä vain oli pohtinut. Syyskuun 1939 alussa Suomi oli likimain saarroksissa.

Ensimmäinen reaktio Suomessa oli rautatien rakentaminen Petsamoon. Asiasta keskusteltiin eduskunnassa ja ulkoministeriö tiedusteli Englannista mahdollisuuksista saada tarvittavat kiskot.⁴⁷ Kiskoja ei ollut saatavissa ja radan rakentaminen Kemijärveltä vaikkakin jo ammin tutkittua uraa olisi vienyt paljon aikaa. Ratkaisun piti perustua jonkin olemassa olevan varaan.

Vain Narvikin satama ja sinne Ruotsista johtanut rautatie oli jotain olemassa olevaa. Kaikkine heikkouksineenkin se saattoi olla ylivoimaisen käyttökelpoinen nimenomaan vientitoiminnan kannalta. Vähän ennen sotaa oli avattu rata Tornioista Haaparannalle, missä jälleenlastaus saattoi tapahtua suoraan vaunusta vaunuun, tuntuva helpotus ja ajansäästö sekin. Suomen Puunjalostusteollisuuden Keskusliitto tarttui tähän mahdollisuuteen jo syksyllä 1939. Keskusliitto anoi tammikuussa 1940 kansanhuoltoministeriöltä, että valtio osallistuisi perustettavaan Narvikin satamayhtiöön. Yhtiön tarkoituksena oli satamalaiturin rakentaminen Narvikiin Suomen vienti- ja tuontiliikkeitten käyttöön. Valtioneuvosto oikeutti 25. tammikuuta 1940 kansanhuoltoministeriön osallistumaan yhtiöön merkitsemällä sen osakkeita 4 020 000 markalla.⁴⁸ Hanketta oli luonnollisesti kehitetty Keskusliiton ja kansanhuoltoministeriön kesken alun perinkin.

Syksyllä 1939 alkaneissa ja talvisodan aikana kiihtyneissä Itämeren saarron murtamistoimissa ei ehditty käytännön toteutukseen saakka eikä Narvikin laituriyhtiö ehtinyt aloittaa toimintaansa ennen olosuhteiden muuttumista. Merkittäväntä hankkeessa oli, että satama Jäämeren rannalla oli välittömästi näyttäytynyt ratkaisuna.

7. SKIBOTN BRITTIÄISITTÄIN

Saksa hyökkäsi Norjaan 9. huhtikuuta 1940 ja suoraa päätä myös Narvikiin, ei kuitenkaan toistaiseksi sen pohjoispuolelle. Britannian laivasto oli laskenut miinoja jo edellisenä päivänä moneen kohtaan Norjan aluevesillä, muun muassa Narvikin edustalle. Brittiläisiä joukkoja nousi maihin Narvikin pohjoispuolelle 14. huhtikuuta ja useaan kohtaan etelämpänä lähipäivinä. Saksan hyökkäys oli yllätys, joka sekoitti kuvioita Englannissa pahan kerran. Niin myös Suomessa. Pääministeri Ryti oli nimittäin edellisenä päivänä — 8. huhtikuuta — sopinut Helsingissä vierailleen

Englannin taloudellisen sodankäynnin ministeriön valtiosihteeri Charles Hambron kanssa Suomen ja Englannin välisen sotakauppasopimuksen väliaikaisesta voimaansaattamisesta heti. Poliittisesti sotakauppasopimus merkitsi merkittävää askelta pois puolueettomuudesta kohden liittoutuneitten leiriä.⁴⁹ Askel juonsi juurensa talvisodan ajalta, jolloin liittoutuneet olivat tukeneet Suomea. Toiselta puolen hallitus ei uskonut kaupan Saksan kanssa voivan kohota riittäväälle tasolle, minkä kauppa- ja teollisuusministeri K. E. Ekholmin johdolla 14.—16. huhtikuuta kokoontunut korkean tason teollisuus- ja ulkomaankauppaväen kokous nimenomaisesti totesi.⁵⁰ Kuten sanottu, 14. huhtikuuta Narvikin luo sen pohjoispuolelle nousi maihin brittijoukkoja. Sotakauppasopimus oli pidetty visusti salassa, mutta jospa sen toteuttamiseen tulisikin mahdollisuus, kukaties jopa parempi kuin ennen Saksan väliintuloa oli ajateltu.

Sotakauppasopimusta allekirjoittaessaan Rytillä oli luultavasti mielessään Narvikin satamayhtiö ja siis Narvikin käyttäminen Englannin ja Suomen väliisiin kuljetuksiin. Tällä tavoin olisi jatkettu ja tehostettu talvisodan aikana omaksuttua menettelyä. Saksan väliintulo poisti Narvikin mahdollisuuksien joukosta, mutta pian esille nousi mahdollisuus, että Norja jakautuisi eteläiseen Saksan miehittämään osaan ja pohjoiseen liittoutuneitten miehittämään osaan. Tämä mahdollisuus oli olemassa kesäkuun alkuun saakka. Ehkä Pohjois-Norjassa olisi tavallista parempaa tilaa suomalaisillekin. Norjan Helsingin lähettiläs Michelet koetti houkutella suomalaisia osallistumaan Norjan sotaan vastapalveluksena Norjan Suomelle talvisodan aikana antamasta avusta. Ylipäällikkö Mannerheim kallistikin korvansa Micheletin ehdotukselle, mutta sotilaallinen puuttuminen oli talvisodan uuvuttamalle Suomelle tässä vaiheessa tuiki mahdotonta.⁵¹ Mutta olisihan tuossa tilanteessa suomalainen satamakin merkinnyt tukea Norjalle Saksaa vastaan, ei sotatoimialueena olevassa Narvikissa ymmärrettävästi, mutta vähän pohjoisempana, kuten Skibotnissa oikein hyvin.

Huhtikuussa Skibotnista oli keskusteltu suomalaisissa hallituspiireissä tiiviiseen tahtiin. Pääkohdat hahmotettiin jo tuolloin. Tässä vaiheessa mukana olivat ainakin ulkoministeriö, puolustusministeriö, kulkulaitosministeriö, yleisesikunta, tie- ja vesirakennushallitus, Lapin lääninhallitus ja puunjalostusteollisuus. Arvattavasti muitakin päätöksenteossa tarpeellisia elimiä oli mukana jo varhaisessa vaiheessa ja aivan varmasti sekä pääministeri että ylipäällikkö olivat hyvin tietoisia tilanteen kehityksestä. Asiassa oli mukana suhteellisen laaja piiri.

Suomalaisten kiinnostus Skibotnia kohtaan tunnettiin pian Englannissa. Britannian Helsingin-lähettiläs Gordon Vereker tapasi 29. huhtikuuta 1940 ulkoministeri Rolf Wittingin, jolle hän aluksi ilmoitti Englannin koettavan auttaa Suomen jälleenrakennusta. Tämä toteamus liittyi Yhdysvaltojen muutamaa päivää aikaisemmin myöntämään 20 milj. \$ lisälainaan Yhdysvalloista tapahtuvia ostoja varten. Englanti ja Yhdysvallat koettivat auttaa Suomea pysymään omalla puolellaan. Vereker oli myös kuullut, että Suomi aikoi rakentaa Skibotniin maantien, ehkä rautatienkin. Wittingin mukaan ajatuksella — suomalaisella satamalla Skibotnissa — oli kannatusta.⁵²

Englanti tuki suomalaisten Skibotnin-hanketta huhti—toukokuun 1940 vaiheessa. Varmaan Suomen hallitus sondeeraili brittihallituksen kantaa näin tärkeässä asiassa tässä esitettyjä paria kohtausta enemmän. Joka tapauksessa, lähettiläs Vereker palasi asiaan tavatessaan Wittingin uudelleen 4. toukokuuta. Lähettiläs ja ulkoministeri

totesivat yhdessä, että Skibotnin sataman toteuttaminen oli rahakysymys mutta Suomen olisi satama kustannettava.⁵³ Lähettilään lausunto riitti vallinneissa oloissa vakuudeksi Britannian poliittisesta tuesta. Se oli kehotus panna toimeksi. Tällä brittien suojelemalla tiellä Suomi olisi joutunut ristiriitaan Saksan kanssa. Sen vastineeksi Norjan laillinen hallitus olisi saanut niellä suomalaisen Skibotnin.

Näköpiirissä oli siten varsin korkeita kustannuksia, mistä ehkä johtui, että Suomen hallitus koetti kerran saada Ruotsin mukaan Skibotnin hankkeeseen. Witting korosti 6. toukokuuta lähettiläs Stig Sahlinille siinä olevan Suomen ja Ruotsin yhteisen edun ja viritteli keskustelua siihen suuntaan, että ensimmäisenä sinne olisi rakennettu yhteisesti maantie.⁵⁴ Suomi kurvaili jo reippaasti suurpolitiikan liukkailla jäillä. Skibotn oli tarpeellinen ja Englannin myötämielisyyden avulla saatavissa Suomen käyttöön. Ei siis epäilyjä. Sahlin noudatti tietenkin hallituksensa tunnontarkkaa puolueettomuuspolitiikkaa. Hänen mukaansa riippuisi Norjan kannasta, miten Skibotnin suhteen voisi menetellä. Ei tässä ruotsalaisia tosissaan kaivattukaan. Kustannukset olivat vain korkeat ja ruotsalaiset olisivat olleet sopivia maksamaan osan. Norjan laillisen hallituksen kanta oli kyllä arvattavissa. Senhän suomalaiset nimenomaan halusivat syrjäyttää, kun tilanne salli.

Kun tietoja liikkui, kantautuivat ne luonnollisesti myös saksalaisten korviin, keväällä 1940 tosin usein vasta mutkien kautta ja muuntuneina. Saksan lähettiläs Wipert von Blücher sai huhtikuun puolivälissä sen käsityksen, että Suomi olisi halukas osallistumaan sotaan Norjassa liittoutuneitten puolella suurella ja kokeneella armeijallaan.⁵⁵ von Blücher näki tilanteen ehkä ylimmän esimiehensä hengessä äkkijyrkästi suoraan toimintaan viittaavana, mutta ei hänen vainunsa silti ollut kokonaan pettänyt. Suomalaiset sovittivat kuin sovittivatkin jalansijaa Norjaan Skibotniin liittoutuneitten puolella ja liittoutuneita hyväksi käyttäen.

* * *

Ajatus satamasta Skibotnissa ei liikkunut pelkästään hallituksen sisällä vaan sillä oli kannatusta laajemmin. Sitä kuvasti Lapin läänin maaherra Kaarlo Hillilän kirje ulkoministeriön kansliapäällikkö Aaro Pakaslahdelle 27. toukokuuta 1940. Hillilä korosti, että juuri nyt oli edullinen tilaisuus Skibotnin sataman hankkimiseksi. Ulkoministeriö töihin vain sopimuksen järjestämiseksi Norjan hallitukselta ja sitten rahat, jolloin Salovaara panisi tiet ja sataman kuntoon syksyyn mennessä.⁵⁶

Skibotnin satamakysymystä oli pidetty Suomen hallituksen keskuudessa esillä huhtikuun ja toukokuun aikana v. 1940. Paavo Talvela kertoo, että puolustusministeri Rudolf Walden kutsui 17. huhtikuuta koolle kokouksen Petsamon liikenteen järjestämiseksi.⁵⁷ Hallitus eteni myös Petsamon linjalla, sillä Skibotnin käyttönoton tiellä oli vielä monta työlästä estettä. Englannin myönteinen suhtautuminen edisti luonnollisesti asian etenemistä, eikä tässä haittaa sekään, että Englannin taka-ajatuksena saattoi olla ajaa Suomi konfliktiin Saksan kanssa Norjan maaperällä. Hallitus kehitti asiaa eteenpäin.

Toukokuun 7. päivänä 1940 valtioneuvosto päätti kansanhuoltoministeriön voivan osallistua siten laajennettuun Narvikin satamayhtiöön, että se saattaisi harjoittaa "kaikenlaista liikennettä ja vienti- ja tuontitavarain kuljetusta, rakentaa tarpeellisia rakennuksia, laitteita ja kulkuvälineitä koti- ja ulkomailla ja hoitaa Pohjois-Suomen kautta ulkomaille ja ulkomailta suuntautuvaa tavaraliikennettä koskevia asioita".⁵⁸ Tämä oli jo käytännöllinen askel suomalaisen sataman rakentamiseksi Skibotniin.

Äkkiä tilanne taas muuttui. Saksan hyökkäys lännessä, ”Fall Gelb”, alkoi 10. toukokuuta 1940. Se oli, kuten tunnetaan, menestyksellinen. Eräänä seurauksena oli liittoutuneitten vetäytyminen Pohjois-Norjasta 3.—7. kesäkuuta. Muutamaa päivää myöhemmin Saksa miehitti Pohjois-Norjan.

8. SKIBOTN SAKSALAISITTAIN

Skibotnin projektia ei Suomen hallituksen piirissä mitenkään hylätty vallan vaihtuessa Pohjois-Norjassa. Suomessa siirrettiin päälle Saksan-vaihde kesäkuun 1940 alussa niin kitkattomasti, että monelta on jäänyt huomaamatta sitä ennen päällä ollut aivan samanarvoinen Englannin-vaihde.⁵⁹ Ero on lähinnä poseerauksessa: Saksan-vaihteen aikana tapahtui ratkaisevasti näyttävämpiä tapahtumia kuin Englannin-vaihteen aikana.

Skibotnin projektin toteuttamista siis jatkettiin. Saksalaiset eivät aluksi näytä suhtautuneen ymmärtäväisesti, mikä hidasti asian etenemistä. Kuitenkin tie- ja vesirakennushallituksen piiri-insinööri J. E. Roimu raportoi syyskuussa 1940 Kaaresuvannosta havainnoistaan talvitien järjestämisen mahdollisuuksista Skibotniin. Roimu totesi, että autoliikennettä ei tulevana talvena ole mahdollista järjestää, hevოსkuljetus sen sijaan voisi olla mahdollinen.⁶⁰

Hevoskuljetusta oli ensimmäisen maailmansodan aikana käytetty tällä reitillä suuressa mitassa, mutta se ei vastannut Suomen hallituksen tarkoituksia tässä vaiheessa. Maantie Lyngenvuonon rantaan ja satama Skibotniin oli välttämätön. Vuosikymmenien paine yleensä ja erityisesti viimeisen kymmenen vuoden intensiivinen paine Suomen hallinnossa vaikutti läpitunkevasti. Suomen hallitus halusi sataman Skibotniin. Oli kysymys vain keinoista joilla se voitaisiin toteuttaa.

Syksyllä 1940 näyttäytyivät ensimmäiset selvät merkit saksalaissuuntautumisen onnistumisesta. Saksa myi aseita, näytti sotilaitaan Suomen maaperällä. Monen muun merkityksensä ohessa se antoi uutta eloa Suur-Suomi-aatteelle. Suur-Suomeen oli asiaa varsinkin Akateemisen Karjala-Seuran piirissä 1920- ja 1930-luvulla muotoiltaessa usein sisällytetty Ruija ja vähän enemmänkin Pohjois-Norjaa. Norjan viranomaiset olivat huolestuneet silloin näistä puheista. Niillä oli ollut suorastaan vaikutusta Norjan viranomaisten kolmikymmenluvun puolivälin jälkeen ilmenneeseen haluttomuuteen edistää Suomen ja Norjan maantieverkkojen yhdistämistä, kuten edellä on kerrottu. Jossakin vuodenvaihteen 1940/41 tienoilla Lyngenfjord ja Skibotn muuttuivat suomalaisviranomaisten käsittelyssä Jyykeänvuonoksi ja Markkinaksi, jotka nimet näillä paikoilla jo vanhastaan oli. Käytännön muuttumisessa voi nähdä aggressiivisuuden kasvua ja näkyville ilmestynyttä halua syrjäyttää Norjan valtion oikeudet.

* * *

Insinööri Roimun tiedusteluretki liittyi Suomen saksalaissuuntauksen kehittymiseen. Kuten tunnettua, kesän 1940 aikana Saksan suhtautuminen näytti hyvin epävarmalta. Sellaisen tilanteen vallitessa Suomen hallitus ei voinut edetä Skibotnin asiassa. Saksalaissuuntauksessa tapahtui ratkaisevaa selkiytymistä syyskuun 1940 aikana, niin suurta, että Skibotnin kysymys tuli uudelleen käsittelyyn, ja heti paikalla. Saksalaisten lomalaisten kauttakuljetusta koskenut sopimus allekirjoitettiin Helsingissä 12. syyskuuta 1940. Insinööri Roimu oli Skibotnissa 15.—17. syyskuuta 1940, ja ensimmäiset saksalaiset saapuivat Suomeen 21. syyskuuta 1940. Roimun

tutkimusretki osoitti sen, mikä oikeastaan jo tiedettiin. Mihinkään ei päästäisi kunnollisen maantien ja riittävien satamalaitteitten rakentamisesta. Tie- ja vesirakennushallitus kiihdytti Kilpisjärven maantien rakennustöitä vielä syksyn viime keleillä.

Marraskuun 1940 lopulla tie- ja vesirakennushallituksen pääjohtaja Arvo Lönnroth lähetti ulkoministeriölle muistion, jossa hän totesi TVH:n rakentavan maantietä Palojoensuusta Norjan rajalle. Tien tarkoituksena oli saada maantieyhteys Skibotnin satamaan, jonka Lönnroth siis perusteluna mainitsi, kun hän pyysi ulkoministeriötä ryhtymään toimiin sellaisen sopimuksen saamiseksi aikaan Norjan hallituksen kanssa, että Norjan puoleinen maantieosuus rakennettaisiin mahdollisimman pian. Lönnroth korosti vielä, että maantiestä ei olisi mitään hyötyä, ellei Norjan puoleista maantietä ja satamalaitteita Skibotnissa saataisi aikaan. Lönnroth ehdottikin, että samalla Norjan hallituksen kanssa sovittaisiin satamasta. TVH:n mukaan 100 metrin laiturin ja 15 hehtaarin alue varastoja ym. varten riittäisi. Muutamaa päivää myöhemmin puolustusvoimain pääesikunta tuki TVH:ta.⁶¹

Ulkoministeri Witting ryhtyikin välittömästi toimiin. Hän jätti 23. joulukuuta 1940 lähettiläs von Blücherille muistion Skibotnin asiassa.⁶² Vaikka ulkoministeriö ei olisi tämän jälkeen koettanutkaan vaikuttaa saksalaisiin, mitä tuskin tarvitsee ensimmäiseksi arvella vaikka jälkiä ei ole jäänyt, pienemmissä piireissä tilannetta oli pohdittu. Lapin läänin maaherra Kaarlo Hillilä lähetti 10. maaliskuuta 1941 ulkoministeriölle muistion, jossa hän vielä suorasukaisemmin kuin edellisenä keväänä teki selväksi Skibotnin satamaan liittyneitä taka-ajatuksia. Sen mukaan raja pohjoisessa oli luonnon ja se oli estänyt kehitystä molemmin puolin. Norjan viranomaiset olivat ennen sotaa kyenneet estämään yhdysteiden rakentamisen. Nyt, Hillilä kirjoitti, tätä estettä ei tarvinne huomioida. ”Jos halutaan määrätietoisesti lisätä suomalaista vaikutusta Norjan rajalla ja luoda edellytyksiä myöhemmälle expansiolle, on tieverkoston luominen Norjan rajalle ja sen yhdistäminen Norjan tieverkostoon välttämätön”.⁶³ Hillilä väläytteli kauaskantoisia näkymiä, eivätkä ne olleet yksityisajatuksia. Hillilässä hallituksen sisä- vaikei kaikkein sisin piiri ulottui Rovaniemelle ja hän oli samalla maaliskuussa jo käytännöllisesti katsoen päivittäisessä yhteydessä saksalaisen Norjan armeijan johtoon ja muihin edustajiin.

Wittingin muistio joulukuulta 1940 ja mahdolliset muut toimet olivat tehokkaita. Maaliskuun 1941 lopulla Saksan lähetystö ilmoitti ulkoministeriölle, että maantie Skibotnista Suomen rajalle oli otettu Saksan sen vuoden tienrakennusohjelman ensimmäiseen kiireellisyyssuokkaan.⁶⁴ Saksa ryhtyisi siis rakentamaan tietä Skibotten-dahlia myöten heti kun kevään edistyminen sallisi.

Asia lähti tästä etenemään kiihtyvää vauhtia. Kuten arvata saattoi, Saksan lähetystö kykeni pian toteamaan, että Norjan hallituksella ei ollut omaa intressiä asiassa.⁶⁵ Päinvastoin. Ulkoministeriö saattoi huhtikuun alkupuolella 1941 mainita kulkulaitosministeriölle lähettämässään kirjelmässä, että ”Norjan nykyisten hallitusviranomaisten mielenkiinto ja suopea suhtautuminen Suomen pyrkimyksiin todennäköisesti jatkuu”, joten ulkoministeriö pyysi käyttämään tilannetta hyväksi laajempienkin maantienrakennussuunnitelmien valmistamiseksi.⁶⁶ Pääesikunta päämajoitustemestari kenraalimajuri A. F. Airon nimissä tuki taas tätä aloitetta muutamaa päivää myöhemmin. Asianomaisten viranomaisten yhteistyö Skibotnin asiassa oli aivan kitkatonta. Pääesikunta näki tarpeelliseksi rakentaa teitä muihinkin Pohjois-Norjan läntisiin satamiin, nimittäin kiireellisimmin Enontekiöltä Kautokeinoon ja Utsjoelta Skipakuruun.⁶⁷

Asia oli poliittisesti selvä.

Toisin kuin Petsamon liikennettä välirauhan aikana, Markkinan satamaa ei hetkeäkään tarkoitettu vain tilapäiseen, vallitsevan sodan aiheuttamien huolto-ongelmien ratkaisuun ja väliaikaiseen kaupan tehostamiseen Yhdysvaltojen kanssa. Suomen hallitus, ulkoministeriö ja maaherra Hillilä tähtäsivät koko ajan pysyvään, ennen kaikkea sodan jälkeen toimivaan ratkaisuun. Jos siitä ei olisi ollut kysymys, Skibotnin satamahanke olisi saanut näihin aikoihin raueta. Englannin purjehduslupa-politiikka, josta Atlantin ylittäminen riippui, oli jyrkentyneenä nopeasti. Konflikti Saksan ja Neuvostoliiton kesken oli varmistumassa, ja juuri siitä eräine epävarmuuksineenkin Suomen johto oli erittäin syvästi tietoinen maaliskuussa 1941 ja sitä syvemmin parin kolmen seuraavan kuukauden aikana. Skibotnin satamakysymyksen kehittäminen ei ollut mielekäästä, ellei sitä tähdätty kauas tulevaisuuteen, niin kuin maaherra Hillilä oli kaikkein selvimmin sanonut.

Suomen hallituksella oli laajakantoiset aikomukset Skibotnin sataman suhteen. Norjaa miehittävät saksalaiset eivät asettaneet esteitä ja Norjan tuonhetkisten hallitusviranomaisten mielenkiinto ja suojeleminen Suomea pyrkimyksiä kohtaan jatkui, kuten ulkoministeriö asian muotoili huhtikuussa. Asia eteni mutta kansainvälinen oikeus oli silti otettava huomioon. Siihen nähden oli syntymässä ristiriitaa, kuten totta kai ymmärrettiin. Ongelma oli yhden tutkielman arvoinen. Toukokuun alussa päivättyssä muistiossa kansainvälisen oikeuden asiantuntija Erik Castrén selvitti tämän puolen asiasta. On itsestään selvää, että Castrénin täytyi tulla epäileviin tuloksiin. Muistiossa oli kuitenkin eräitä pohdintoja kuten se, että jos alueen haltuunsa saanut kolmas valtio käyttää aluetta puhtaasti omiin ei-sotilaallisiin tarkoituksiin, aluevaltiolle ei pitäisi luovutuksesta aiheutua mitään vahinkoa vaan pikemminkin hyötyä, koska alueen käyttö siirtyy pois vastustajalta. Tämän kohdan muistion lukija, luultavasti ulkoministeriön kansliapäällikkö Pakaslahti, oli alleviivannut kuten muutaman muun vastaavan kohdan. Epäilyt heitettiin pois ja kansainvälisen oikeuden kannalta, jos sitä todella vakavasti tässä haluttiin ottaakaan, pyrittiin näkemään niin, että Norjalle olisi kukaties hyötyä Suomen hankkeesta. Muistiosta tuli erityisesti esille se, että kaupallisia ja taloudellisia näkökohtia oli aihetta korostaa, mikä luontuikin hyvin.⁶⁸

Hillilän maaliskuista ja Castrénin toukokuista muistiota pitää tarkastella rinnakkain. Operaation tarkoituksiksi oli muotoutunut toukokuuhun 1941 mennessä Skibotnin satamahankkeen avulla saada Suomelle pysyvä jalansija Norjalta valtameren rannalla, kukaties alueita laajemmastikin kuin kerran esillä olleet 15 hehtaaria. Toukokuussa 1941 TVH piti jo 150 hehtaarin aluetta välttämättömänä.⁶⁹

9. NEUVOTTELUT MARKKINAN SATAMASTA KESÄKUUSSA 1941

Toukokuu 1941 kului Skibotnia koskevien neuvotteluitten järjestelyissä. Ulkoministeriö oli kosketuksissa Berliinin ja Oslon kanssa, Oslossa ei toki norjalaisten vaan saksalaisten viranomaisten kanssa. Tuloksia tuli äkkiä, jo 5. toukokuuta Suomen pääkonsulinvirasto Oslossa tiedotti korkeimpiin miehitysviranomaisiin kuuluneen Oberregierungsrat Schiedemairin ilmoittaneen neuvotteluiden alkavan Helsingissä, mutta sitä ennen miehitysviranomaiset neuvottelisivat Norjan viranomaisten kanssa.⁷⁰ Toukokuun 23. päivänä tämä puoli oli selvä. Saksan Helsingin lähetystö tiedotti saaneensa neuvotteluvaltuudet ja ilmoittavansa neuvottelujen ajankohdan sitten kun Oslost saapuvat asiantuntijat voivat tulla.⁷¹

Ilmoitus aiheutti tulenpalavan kiireen Helsingissä. Skibotnin satama oli enemmän tai vähemmän pelkkä idea vielä tässä vaiheessa. Se oli nyt konkretisoitava ja muotoiltava selviksi neuvottelutavoitteiksi. TVH:ssa oli ehditty jo tehdä alustavia laskelmia teknisistä tarpeista,⁷² mutta niillä ei asian poliittista ulottuvuutta voitu täyttää. Skibotnin kysymyksen painavuutta kuvaa, että valtioneuvosto nimitti 29. toukokuuta 1941 hyvin arvovaltaisen toimikunnan luomaan nopeasti, itse asiassa todella kiireesti neuvottelutavoitteita. Toimikunta sai nimekseen ”Markkinan satamakomitea”. Sen puheenjohtajaksi valtioneuvosto nimitti ministeri Henrik Ramsayn ja jäseniksi kenraalimajuri A. F. Airon, diplomi-insinööri Lauri Asikaisen, merenkuluntarkastaja Kaarlo Haikkolan, tullineuvos A. L. Halosen, maaherra Kaarlo Hillilän, vanhemman hallitussihteeri A. H. Kekonin, diplomi-insinööri J. Mäkelän, varatuomari Holger Nysténin, ministeri Aaro Pakaslahden, diplomi-insinööri Viljo Rinteen ja kenraalimajuri Paavo Talvelan. Mukana oli terävin kärki kaikilta tarpeellisilta aloilta.⁷³

Kesäkuun 10. päivänä työ oli valmis. Ehdotukseen sisältyi kolme eritasoista vaihtoehtoa:⁷⁴

I vaihtoehto eli maksimiohjelma sisälsi valtiosopimuksen, jonka perusteella satama-alue olisi kuulunut Suomelle sen suveriniteetin alaisena vuokra-alueena. Sama olisi koskenut satamaan Suomesta johtavia kulkuteitä, olivat ne maanteitä, rautateitä tai lentoteitä, sekä satamasta vieviä vesiteitä. Vuokra-aikaa ei olisi määriteltä.

II vaihtoehto sisälsi myös valtiosopimuksen mutta ilman täydellistä suveriniteettia Suomelle. Vuokra-ajan olisi tullut olla tässä tapauksessa vähintään 50 vuotta. Satama olisi ollut Norjan kannalta vapaasatama, tullikysymyksissä olisi tullut soveltaa Suomen lakia. Toivottavaa oli, että vuokra-alueella olisi suomalainen järjestysvalta ja jos suinkin myös tuomiovalta. Tähän kohtaan sisältyi joustoa, joten edellä esitetty on tavallaan tämän välivaihtoehdon maksimiohjelma. Vähintään vuokra-alueelle olisi saatava suomalainen tullihallinto ja suomalaiset luosit.

III vaihtoehto eli minimiohjelma sisälsi sen, että suomalainen valtioennemmistöinen yhtiö rakentaisi sataman Norjan alueelle. Tätä vaihtoehtoa, joka olisi jättänyt Norjan suveriniteetin täysin voimaan satama-alueelle, oli koetettava välttää. Mikäli alueen vuokraaminen valtiosopimuksen perusteella ei kävisi, olisi satama silti koetettava saada vapaasatamaksi. Minimiohjelma oli mukana vain täydellisyyden ja symmetrian vuoksi. Toteutettavaksi sitä ei aiottu.

Kulkuyhteyksiin nähden maksimiohjelman lievempanä vaihtoehtona oli käyttöoikeus maantien, josta Suomi maksaisi korvausta.

Komitean työn tuloksen valtioneuvosto vahvisti neuvotteluohjeiksi 13. kesäkuuta. Ensimmäinen vaihtoehto oli päämääränä, mutta neuvottelutaktisista syistä hallitus päätti aloittaa toisen vaihtoehdon pohjalta. Asia oli arkaluontoinen eikä vastapuolen kantaa sittenkään aivan varmasti tunnettu.

Oslosta tuli 18. kesäkuuta 1941 tieto, että asiantuntijaksi määrätty Oberregierungsrat Schiedemair olisi Helsingissä 24. kesäkuuta ja että neuvotteluihin voitaisiin ryhtyä 26. kesäkuuta alkaen.⁷⁵ Kesäkuun 23. päivänä Saksan lähetystö ilmoitti ulkoministeriölle, että Schiedemairin tulo lykkääntyisi toistaiseksi.⁷⁶ Ulkoministeriön kansliapäällikkö Aaro Pakaslahti arveli lykkääntymisen aiheutuneen väliin tulleesta sodasta.⁷⁷ Saksa ajoi Skibotnin satamakysymyksessä kahdella raiteella. Pääasiana olleen sodan Neuvostoliittoa vastaan toteuduttua Berliini pysäytti sivuraiteen

liikenteen paikalla. Neuvottelut lykkääntyivät niin pitkälle, että ne lopulta raukenivat.

10. PONNAHDUSLAUTA JA HIRTTOLAVA

Markkinan satamaa suomalaiset rakensivat samoista ainespuista, joista suomalainen isänmaa ja Suomen valtio oli 1800-luvun kuluessa rakennettu. Rakennelma Markkinassa olisi voinut olla ponnahduslauta, mutta siitä oli tulla hirttolava. Markkinan satamassa Suomelle oli loppujen lopuksi vain hirttoköysi tarjolla. Siihen ei onneksi, Hitlerille väliin tulleitten pakottavampien kiireitten vuoksi, ennätetty tarttua. Pelkkä neuvottelemisen ainakin ykkösvaihtoehdosta olisi voinut olla ratkaiseva synty v. 1944. Miksi saksalaiset eivät olisi sitoneet Suomea itseensä tässä kohden tiukasti kun Suomi kerrankin tyrkyttäytyi, niin monessa asiassahan Suomen johto ymmärsi aivan viisaasti näihin samoihin aikoihin pitää perimmäistä eroa Saksaan. Suomikaan ei yrittänyt ottaa asiaa enää esille, vaikka insinööri Viljo Rinne kävi Markkinassa tutkimusmatkalla 27. kesäkuuta — 9. heinäkuuta 1941, mikä oli kylläkin sovittu jo toukokuun lopulla. Rinne valmisti laajasti sataman ja maantien rakentamiseen liittyneitä järjestelyjä.⁷⁸ Mutta pojat eivät päässeet jouluksi kotiin, eikä Moskova kukistunut. Suomen johdon strategian perusteet pettivät. Tarkoitus oli ollut, että Neuvostoliitto kukistuisi muutamassa viikossa ja että sen jälkeen Saksa ja Englanti tekisivät rauhan. Silloin olisi Markkinan tehokas valtamerisatama ollut arvossaan Amerikan markkinoita ajatellen, ja Englanninkin.⁷⁹ Toisin kävi. Markkinan sivuraiteen liikennettä ei avattu uudelleen koskaan. Maantie Skibotnista rakennettiin Palojoensuuhun saakka, kuten oli aiottu, mutta se voitiin esittää Saksan idän sotaretken tarpeisiin liittyvänä, kuten tietysti liittyikin. Markkinan satama tipahti helposti kuvasta pois ja unohtui vähintään yhtä syvästi kuin marraskuun 1855 sopimuksen ja itämaisen sodan ratkaisun jälkeen, jolloin suurvaltapolitiikka salpasi tien Jäämerelle suomalaisten mielikuvituksessakin.

LÄHDEVIITTEET:

1. Markkinan satamakysymyksestä on kuitenkin lyhyet maininnat seuraavissa: Ilkka SEPPINEN: Suomen ulkomaankaupan ehdot 1939—1944. Hist.tutk. 124. Tammisaari 1983 s. 50—51, ja Mauno Jokipii: Jatkosodan synty. Keuruu 1987 s. 519—521.
2. P.M. Markkinan satama, 28. 5. 1941 (UM Fb 86:9).
3. Markkinan satamakomitean mietintö 10. 6. 1941 (UM Fb 86:9), Valtioneuvoston salaiset ptk, esittely 13. 6. 1941 (VN ptk/VA).
4. Jokipii: Jatkosodan. . s. 521.
5. Olen samaa mieltä kuin Osmo JUSSILA: Maakunnasta valtioksi, Juva 1987, että keisari Aleksanteri I ei tarkoitanut eikä perustanut Suomen valtiota v. 1809, vaan Suomen 'valtiollistuminen' tapahtui suomalaisten tietoisien ponnistuksen tuloksena erityisesti 1860-luvulta lähtien, vrt. Ilkka SEPPINEN: Ilmatieteen laitos 1838—1988, Helsinki 1988, luvut I ja II. Silti keskushallinnon ja hallintoapparaatin perustaminen v. 1809 loi jo tuolloin alun valtiollistumiselle ja mahdollisuuden 'suuriruhtinaanmalliseen' etten sanoisi kansalliseen mielipiteen- ja tahdonilmaukseen, mikä oli välttämätön edellytys, jotta Jäämeren satamasta olisi voinut tulla Suomen kansalliseen olemukseen punoutunut poliittinen kysymys 1830-luvulla.
6. Erkki OSMONSALO: Valtion ja valtakunnan rajankäynnit Suomessa Venäjänvallan ja itsenäisyyden aikana. Suomen maanmittauksen historia III. Porvoo 1933 s. 26; C. F. PALMSTIERNÄ: Sverige, Ryssland och England 1833—1855. Stockholm 1933, luku 'Finnmarken' s. 221—375 käsittelee seikkaperäisesti Näätämon—Paatsjoen—Petsamon-alueen (Fjaellesdistrikten) jakoa ja koko kirja otsikkonsa mukaisesti Suomelle tässä yhteydessä relevanttia problematiikkaa. Olen hyvin tietoinen, että kysymys Suomen pohjoisrajasta ja Suomen, Norja—Ruotsin ja Venäjän suhteet v. 1808—1855

- muodostavat huomattavasti monisyisemmän ongelman kuin tekstistäni ilmenee. Toivon, että esitykseni tuo kuitenkin ilmi sen, että pohjoisraja oli tuolloin Suomessa kiinnostuksen kohteena viranomaisten kesken ja julkisuudessa, ja että esitykseni palvelee artikkelin kokonaisuutta näinkin.
7. Erkki OSMONSALO: Fabian Langenskiöld. Helsinki 1939 s. 161, 163—164; Osmonsalo: Valtion. . . s. 31.
 8. Osmonsalo: Fabian. . . s. 163; Osmonsalo: Valtion. . . s. 32.
 9. Osmonsalo: Fabian. . . s. 177—178.
 10. Osmonsalo: Fabian. . . s. 179; Osmonsalo: Valtion. . . s. 32.
 11. Osmonsalo: Fabian. . . s. 181.
 12. Osmonsalo: Fabian. . . s. 166—172; Osmonsalo: Valtion. . . s. 33.
 13. Osmonsalo: Fabian. . . s. 184.
 14. Osmonsalo: Fabian. . . s. 209; Osmonsalo: Valtion. . . s. 37—38.
 15. Osmonsalo: Fabian. . . s. 211—216.
 16. Nils ÖRVIK: Sikkerhetspolitikken 1920—1939. Oslo 1960 s. 137—139; Knut Einar ERIKSEN—Einar NIEMI: Den finske fare. Sikkerhetsproblemer og minoritetspolitikk i Nord 1860—1940. Oslo 1981 s. 303. "Den finske fare" -teema on Norjassa käsitelty melko lukuisassa kirjallisuudessa. Palmstierna: Sverige. . . toteaa, että osansa teeman synnyssä 1830-luvulla oli Englannilla, jolla oli tuolloin paljon vaikutusvaltaa ja tiheäköhtä asiamiesverkko Norjassa. Englanti harjoitti Venäjän-vastaista propagandaa suurpoliittisissa tarkoituksissaan, jonka haarautumana 'den finske fare' -teema syntyi. Ennen v. 1826 yhteismaan jakoa Norjan suhtautuminen Ruijaan tullessiin suomalaisiin olikin myönteinen ja heitä pidettiin tervetulleena työvoimana ja väestönlisäyksenä, sen jälkeen viidentenä kolonnana, johon kohdistui vainotoimia. Muutos oli jyrkkä.
 17. Sanomalehtihakemisto nro 79, Helsingin yliopiston kirjasto, antaa hyvän kuvan vainoa koskevista kirjoituksista Suomen lehdissä v. 1839—1890; Eriksen—Niemi: Den finske . . . s. 47—81 norjalaistamisen menettelytavoista.
 18. Georg v. Alftan ministerivaltiosuhteille 27. 10. 1893: Kysymyksen rautatiestä Suomesta Jäämerelle (Georg v. Alftanin kok. I/VA).
 19. K voprosu o severnoi zheleznoi doroge. — Kokoelma sanomalehti 'Novostin' aineistoa vuosilta 1892—1894. Sensuurin hyväksymä 11. 3. 1894 (Georg v. Alftanin kok. I/VA).
 20. Georg v. Alftan ministerivaltiosuhteille 27. 10. 1893, ja siihen liitettyä T. Neovius: Till frågan om de finsk-ryska järnvegarna, ja P.M. i Ishavsbanefrågan 4. 9. 1893, ja 'Jäämeren rata'/Uusi Suometar 2. 3. 1894 (Georg v. Alftanin kok. I/VA).
 21. Zhurnal komissii po provedeniju zheleznyh dorog na sever Rossii. Komitean kokoukset olivat 22. 1.—5. 4. 1894 (Georg v. Alftanin kok. I/VA).
 22. Zhurnal komissii. . . , mt. s. 5, ja laskelmia ratojen kustannuksista, joissa päädytty siihen, että Suomen osalle lankeaisi kummastakin Oulun vaihtoehdosta 50 milj. mk, laskelmat julkaistu Uuden Suomettaren artikkelissa 'Jäämeren rata 2. 3. 1894' (Georg v. Alftanin kok. I/VA).
 23. Zhurnal komissii. . . , mt. s. 38, 62, 85.
 24. Valtion Rautatiet 1912—1937 I. Helsinki 1937 s. 166, ja s. 143 tieto siitä, että eduskunnassa 1918 vp:llä keskusteltiin Jäämeren radasta ja mm. sen suuntaamisesta joko Petsamoon tai Näätämöön, jotka siis kumpikaan eivät tuolla hetkellä olleet Suomen alueilla.
 25. Örvik: Sikkerhets. . . s. 139 toteaa juuri A.K.S:ään kiinnitetyn paljon huomiota Ruijan asiassa Norjassa 1920- ja 30-luvuilla.
 26. Kgl. Norsk Legasjon UM:lle 2. 5. 1932, ja Kulkulaitosministeri Juho Niukkanen UM:lle 19. 11. 1932 (UM Fb 86:7).
 27. Touko PERKO: Maanteiden rakentaminen 1918—1939 teoksessa: Suomen teiden historia II, Helsinki 1977, s. 146—159, jossa luku Jäämeren tien rakentaminen vuosina 1916—1933.
 28. Pohjois-Suomen ja Karjalan maantiekomitea s. 20 (Kom 1928:7).
 29. 1933 vp Liitt. s. 360, Rah.al. N:o 101 12. 9. 1933.
 30. 1933 vp Asiak. II, kulkulaitosvaliokunnan mietintö N:o 74.
 31. Lauri Kaijalainen, ml, toimi sanomalehtimiehenä Rovaniemellä 1919—1940, paitsi Oulussa 1927—1928, Rovaniemen kauppalan/kaupunginjohantajana 1948—1965 ja kulkulaitosten ja yleisten töitten ministerinä 1946—1948.
 32. Perko: Maanteiden. . . s. 174—175.
 33. Perko: Maanteiden. . . s. 168—169; Oulun läänin maaherra sisäministeriölle 9. 12. 1932 (UM Fb 86:7).
 34. vp 1936 Liitt. XII, 14, Toiv.al. N:o 108 U. Hannula: Tornionjokilaakson radan jatkamisesta johonkin Norjan satamaan.
 35. Uno Hannula (ml). Pohjolan sanomien päätoimittaja 1917—1944, opetusministeri 1937—1940, Lapin läänin maaherra 1944—1958.
 36. Aaro Pakaslahti: Yhteenveto Pohjois-Suomen tiekysymyksiä koskevista asiakirjoista, 28. 3. 1938, kohta I (UM Fb 86:7).

37. Ye.pääll. kenrl. K. L. Oesch ja oper.os. pääll. ev. A. F. Airo UM:lle 12. 2. 1938 (UM Fb 86:7).
38. Örvik: Sikkerhets. . . s. 139; Eriksen—Niemi: Den finske. . . s. 189—196.
39. Mietintö eräistä Norjan herättämistä tiekysymyksistä, 6. 7. 1937 (UM Fb 86:8).
40. Puolustusvoimain Pääesikunta A. F. Airo/H. Roos UM:lle 5. 12. 1940 (UM Fb 86:8).
41. P. M. Tolonen 17. 8. 1944, ja TVH:n pääjohtaja Arvo Lönnroth ministeri Carl Enckellille 22. 8. 1944 (UM Fb 86:8).
42. Muistio ministeri Kohtin ja ministeri Erkon välisestä yksityisestä neuvottelusta 21. 2. 1939, ja Enontekiön kunnanvaltuuston ptk-ote 4. 12. 1937, ja Promemoria rörande militära synpunkter beträffande vissa projekterade vägar i nordligaste Finland, Norge och Sverige, 17. 12. 1937, ja kenrl. K. L. Oesch / ev. A. F. Airo UM:lle 12. 2. 1938, raportti Tukholmassa 15.—17. 12. 1937 pidetystä Suomen, Ruotsin ja Norjan yleisesikuntien edustajien neuvottelusta Lapin teistä, ja Aaro Pakaslahti: Yhteenvedo Pohjois-Suomen tiekysymyksiä koskevista asiakirjoista 28. 3. 1938, ja TVH kulkulaitosministerille No Sal 5/22290 24. 5. 1939 (UM Fb 86:7).
43. Ks. nootti 42.
44. Kenrl. K. L. Oesch/ev. A. F. Airo UM:lle 12. 2. 1938, raportti Tukholmassa 15.—17. 12. 1937 pidetystä Suomen, Ruotsin ja Norjan yleisesikuntien edustajien neuvottelusta Lapin teistä (UM Fb 86:7).
45. Ministeri Wuolijoki Olostta UM:lle 21. 10. 1937 (UM Fb 86:7). Monsen oli Norjan työväenpuolueessakin melko vasemmalla ja tällä seikalla saattoi olla jotain tekemistä hänen Wuolijoelle esittämänsä mielipiteen ja Veidirektoratin suosittelemisen kanssa. Huomaamme luonnollisesti, että Veidirektoraten oli v. 1932 poikennut 'den finske fare' -teeman läpäisemältä yleiseltä norjalaiskannalta, joskin tieto tuli UD:n ja lähetystön kautta, minkä vuoksi tieto otettiin Suomessa Norjan hallituksen ulkopoliittisena kantana, — ja myönteisenä käänteenä.
46. Puolustusrevisionin mietintö I s. 1—9, 19—20 (Sotatieteen kirjasto).
47. Jäämeren rautatiestä käytiin syyskuussa 1939 keskustelua ja usea kansanedustaja esitti aloitteita: vp 1939 Liitt. IV, 83 Rah.al. N:o 71 s. 192 ed. Kaijalainen ym, ja vp 1939 Liitt. IV, 84 Rah.al. N:o 72 s. 194 ed. Lahtela ym. ehdottivat rautatietä Rovaniemeltä/Kemijärveltä Petsamoon, vp 1939 Liitt. IV, 85 Rah.al. N:o 73 s. 196 ed. Junes ym. ehdotti rataa Kaulirannasta Kolarin kautta Petsamoon, ja vp 1939 Liitt. XII, 9 Toiv.al. N:o 73 ed. Junes ym. (yht. 22 ed.) ehdottivat mielenkiintoista kyllä Tornionjokilaakson radan jatkamista johonkin Norjan satamaan, ts. Skibotniin. Tämän aloitteen allekirjoittajien joukossa oli mm. Antti Kukkonen, joka toimi valtioneuvoston jäsenenä (opetusministerinä) 27. 3. 1940—5. 3. 1943, ts. mm. Markkinan satamakysymyksen huippukauden aikana; Jukka NEVAKIVI: The appeal that was never made. The Allies, Scandinavia and the Finnish War 1939—1940. London 1976 s. 24—25.
48. Kansanhuoltoministeriön (valtioneuvoston) ptk 25. 1. 1940 (KHM Yl. tsto Ca I:2/VA).
49. Seppinen: Suomen ulko...s. 46—48.
50. Seppinen: Suomen ulko...s. 52.
51. Ilkka SEPPINEN: Olisiko Suomen pitänyt osallistua Norjan sotaan 1940. Helsingin Sanomat 23. 5. 1982.
52. Muistio keskustelusta Verekerin kanssa 29. 4. 1940/Witting (UM Fb 86:8); USA:n lainoista keväällä 1940 ja niiden poliittisista yhteyksistä ks. Seppinen: Suomen ulko...s. 73.
53. Muistio keskustelusta Verekerin kanssa 4. 5. 1940/Witting (UM Fb 86:8).
54. Muistio keskustelusta min. Sahlinin kanssa 6. 5. 1940/Witting (UM Fb 86:8).
55. Seppinen: Suomen ulko...s. 48—49.
56. Lapin läänin maaherra (Hillilä) Aaro Pakaslahdelle 27. 5. 1940 (UM Fb 86:8). Väinö V. Salovaara (sdp) toimi kulkulaitosten ja yleisten töitten ministerinä 2. 9. 1938—17. 11. 1944.
57. Paavo TALVELA: Sotilaan elämä. Muistelmat 1. Jyväskylä 1976 s. 224.
58. Kansanhuoltoministeriön (valtioneuvoston) ptk 7. 5. 1940 (KHM Yl. tsto Ca I:2/VA):
59. Tätä kirjoitettaessa uusimman mainitakseni. Jukka TARKKA: Ei Stalin eikä Hitler. Suomen turvallisuuspolitiikka toisen maailmansodan aikana. Keuruu 1987 ei mainitse englantilaisvaihtoehtoa, vaan tavanomaiseen tapaan esittää Suomen ulkopoliittikan vaihtoehtoina talvisodan jälkeen suuntautuminen Ruotsiin tai Saksaan.
60. Lausunto liikennemahdollisuuksista Kilpisjärveltä Norjaan, ylim. ins. J. R. Roimu 20. 9. 1940 (UM Fb 86:7).
61. TVH/Arvo Lönnroth UM:lle 28. 11. 1940, ja Puolustusvoimain Pääesikunta/Maa- ja vesitiekuljetuststo A. F. Airo/H. Roos UM:lle 5. 12. 1940 (UM Fb 86:8).
62. Deutsche Gesandtschaft UM:lle PM 26. 3. 1941 (UM Fb 86:8).
63. Maaherra Hillilä: P.M. Koskee Suomen maayhteyksiä länteen ja pohjoiseen, 10. 3. 1941 (UM Fb 86:8).
64. Deutsche Gesandtschaft UM:lle, PM 26. 3. 1941, ja UM Berliinin lähetystölle/Pakaslahti 2655 26. 3. 1941, ja Berliiniin lähetystö UM:lle 31. 3. 1941 (UM Fb 86:8).
65. Deutsche Gesandtschaft UM:lle 8. 4. 1941 (UM Fb 86:8).

66. UM KulkM:lle/Pakaslahti 9. 4. 1941 (UM Fb 86:7).
67. Puolustusvoimain Pääesikunta/Maa- ja vesitiekuljetuststo A. F. Airo/H. Roos UM:lle 16. 4. 1941 (UM Fb 86:7).
68. Muistio. Satama-alueen vuokraaminen Pohjois-Norjasta. E.C. 5. 5. 1941 (UM Fb 86:9). E.C. on Erik Castrén, Helsingin yliopiston kansainvälisen oikeuden ja valtiosääntöoikeuden professori 1945—1967 ja hän kuului Suomen valtuuskuntaan välirauhanneuvotteluissa v. 1944.
69. TVH/Arvo Lönnroth KulkM:lle 3. 5. 1941. Asia: Skibotnin satama, ja TVH KulkM:lle 13. 5. 1941, Markkinan satamakysymys sinne johtavine teineen (UM Fb 86:8). UM oli pyytänyt näitä TVH:n lausuntoja 18. 4. 1941.
70. Oslon pääkonsulinvirasto UM:lle 5. 5. 1941 (UM Fb 86:8).
71. Deutsche Gesandtschaft UM:lle 23. 5. 1941 (UM Fb 86:9).
72. Ks. nootti 69, jossa ko. TVH:n laskelmat.
73. P.M. Markkinan satama 28. 5. 1941 (UM Fb 86:9); UM kenr.maj. Airole 29. 5. 1941 (SA T 15717/19).
74. Markkinan satamakomitean ptk:t 2. 6., 4. 6. ja 7. 6. 1941 (SA T 15717/19); Markkinan satamakomitean mietintö 10. 6. 1941 (UM Fb 86:9).
75. Oslon lähetystö UM:lle 18. 6. 1941 (UM Fb 86:9).
76. Puhelinsanoma Saksan lähetystöstä/Schreck UM:lle 23. 6. 1941 (UM Fb 86:9).
77. UM/Pakaslahti KulkM:lle 31. 7. 1941 (UM Fb 86:8).
78. TVH/tsto ins. Viljo Rinteen selostus matkasta Markkinaa 27. 6.—9. 7. 1941, 14. 7. 1941 (UM Fb 86:9). Rinne oli Markkinan satamakomitean jäsen.
79. Lakit. tri J. O. Söderhjelm ilmaisi tämän strategian ehkä selvimmin toimiessaan Suomen Puunjalostusteollisuuden Keskusliiton asiamiehenä joulukuussa 1940. Saksan ajamaan Vereinigung Internationaler Papier- und Pappen-Kartelle -ongelmaan (V.I.P.) liittyen Söderhjelm totesi, että kartelli on annettava kokonaan saksalaisten käsiin, kun tilanne niin vaati, mutta samalla pohjoismaitten (Suomen ja Ruotsin tässä tapauksessa) oli huolehdittava siitä, että ne eivät kompromettoisi itseään tarpeettomasti eivätkä rauhan tullessa olisi sidottuja Englannin vastaisuuteen, ks. Seppinen: Suomen ulkomaankaupan...s. 130—131 ja koko V.I.P.-problematiikasta s. 118—133. Söderhjelm, joka oli lähellä sisintä hallitusta, laskelmoi Saksan ja Englannin tekevän ennen pitkää säännönmukaisesti rauhan tilanteessa, jossa Saksa säilyttää Euroopan mannermaan hegemonian. Neuvostoliiton tuhoutuminen tuli tähän kuvioon suomalaisissa laskelmissa vasta keväällä 1941. Suomen yleisstrategiasta ei juuri ole dokumentteja, mutta se on selkeästi hahmotettavissa toimenpiteistä.