

# SUOJELUSKUNTA JA TEKNISET JÄRJESTELMÄT

## Esimerkkinä Riihimäen suojeluskunta

Timo Salminen

**Suojeluskuntajärjestön historiasta on viime aikoina tullut muoti-ilmiö. Tieteellistä tutkimusta on kuitenkin ilmestynyt vielä harvakseltaan. Seuraavassa valotetaan Riihimäen suojeluskunnan suhdetta tekniikkaan ja teknisiin järjestelmiin.**

Suojeluskuntien suhde yhteiskunnan tekniseen infrastruktuuriin oli monitahoinen. Oliko suojeluskunta riippuvainen muun yhteiskunnan toimintaansa varten rakentamasta verkostosta? Mistä ammattitaito erilaisten tehtävien suorittamiseen hankittiin? Riihimäki on rautatiepaikkakunta. Oliko rautatie suojeluskunnalle mahdollisuus vai rasite? Miten se muokkasi Riihimäen suojeluskunnan luonnetta? Miten tämän suhteiden verkoston koki toisaalta esikunnan jäsen, toisaalta rivisuojeluskuntalainen? Muuttuiko suhde vuosien 1918–1944 aikana merkittävästi? Oliko riihimäkeläisessä kehityksessä erityispiirteitä, joita ei muualta löydy?

### Rautatien lennätinmiehiä

Riihimäen suojeluskunta syntyi lopukesästä 1917. Ajankohta oli melko varhainen, ja esimerkiksi Helsingin suojeluskunta perustettiin samoihin aikoihin. Selkärankana olivat rautatieläiset, jotka olivat etenkin palokuntatoiminnan tietä omaksuneet aktiivisen osuuden tšekäläisessä elämässä. Suojeluskuntaan liittyi aluksi 38 jäsentä, joista ainakin 13 oli rautatieläisiä. Muita oli ainakin kahdeksan, loppujen 17

nimet ja ammatit eivät ole tiedossa. Rautatie antoi sysäyksen suojeluskunnan perustamiselle, olivathan vuosina 1905 ja 1906 Helsingin vallankumoukselliset ainekset levittäytyneet rataa pitkin pohjoiseen ja vaatineet riihimäkeläisiäkin ryhtymään väkivallantekoihin.

Rautatieyhteyden vuoksi riihimäkeläinen suojeluskuntaväki joutui marraskuussa 1917 mukaan Mommilan tapahtumiin, joiden kuluessa kapinalliset matruusit surmasivat maanviljelysneuvos Alfred Kordelinin. Sen jälkeen ei varsinaiselle suojeluskuntatoiminnalle ollut mahdollisuuksia Riihimäellä, jossa punaisten asema oli vahva.<sup>1</sup>

Rautatiepaikkakunnan luonne näkyi suojeluskunnan kokoonpanossa. Teknistä erikoisammattitaitoa oli ennen kaikkea Valtionrautateiden lennätinkonepajan tekniikoilla. VR:n koko lennätinkaluston valmis-

Riihimäen suojeluskunnan radiojoukkueen miehiä osaston huoneessa, ns. Hilassa sk-talolla 1930-luvulla. Sirkku-Maija ja Kari Jyrkisen kokoelmat.





tus ja kunnossapito tapahtui keskitetysti Riihimäellä.

Lennätinkonepajan päällikkö, insinööri Viktor Sahlberg sai vuoden 1918 alussa suunnitellakseen aktivistien salaisen lennätinverkon. Yhteys perustui VR:n niisanottuun depot-verkkoon, joka yhdisti toisiinsa suurimmat asemat. Riihimäen suojeluskuntaan kuuluneita lennätinteknikoita, ainakin William Ruth (Ruosaari) Lauri Lindström (Linnake) ja Bruno Gustafson, oli tammikuussa Helsingissä rakentamassa lennätinasemaa. Lackmanin talossa Mikonkadulla toiminut lennätin jouduttiin lopettamaan jo helmikuun alussa, mutta valkoisten puolelle jääneet asemat toimivat koko sodan ajan.<sup>2</sup>

Sodan syyttyä tammikuun lopussa Riihimäki jäi punaisten haltuun ja suojeluskunta heräsi uudelleen eloon vasta saksalaisten tultua huhtikuussa.

Kevästä 1918 alkoi Riihimäen suojeluskunnan todellinen järjestäytyminen. Aluksi rautatie oli pikemminkin ongelma kuin etu. Valtionrautatiet nimittäin perusti oman erillisen suojeluskuntansa ensin Helsinkiin ja sitten valtakunnallisena. Rautatiesuojeluskunta toimi käytännössä heinäkuusta marraskuuhun 1918, mikä hajotti Riihimäen suojeluskuntavaen joksikin aikaa kahteen erilliseen joukkoon. Marraskuun 8. päivänä rautatiehallitus määräsi rautatieläiset liittymään jälleen paikallissuo-

lennätinteknikko, suojeluskuntaväpeli Bruno Gustafsson työhuoneessaan VR:n lennätinkonepajalla 1920-luvun alussa. Etualalla olevat miehet ovat tuntemattomia. Sirkku-Maija ja Kari Jyrkisen kokoelmat.

jeluskuntiin ja esitti samalla toivomuksen, että ”kaikki rautateiden suojeluskunnan jäsenet, samoin kuin kaikki muutkin lainkuuliaiset rautatieläiset... poikkeuksetta vapaaehtoisesti liittyisivät... suojeluskuntiin”. Noudattaen suositusta Riihimäen aseman virkamiehet pitivät suotavana, että myös heidän alaisensa kuuluivat järjestöön. Vuosien kuluessa Riihimäen suojeluskunnassa ehtikin toimia lähes 300 rautatieläistä.<sup>3</sup>

Lennätinkonepaja oli myöhemminkin erityinen voimavara suojeluskunnalle. Konepajan ansiosta viestitoiminta oli Riihimäen suojeluskunnan vahvimpia alueita. Se ei kuihtunut edes 1920-luvulla, jolloin lähes koko muu toiminta oli lamassa. Toinen vahvasti toiminut yksikkö oli konekivääriosasto, sekin teknisesti kehittyneen laitteen ympärille syntynyt.

Tiedonanto-osasto oli huomiota herättävän itsenäinen: kalusto oli valmistettu itse, se huollettiin itsenäisesti ja keskipisteeksi muodostui pikemminkin lennätinkonepaja kuin suojeluskuntatalo. Vuonna 1923 osasto sai valtioneuvostolta luvan langattoman lennätinaseman perustamiseen.

Vuonna 1941 viestiosastolla oli yksi radiolähetin ja siihen kuuluva vastaanotin, kaksi kenttäradioasemaa ”sähkötyksellä ja puheella”, yksi putkivärähdin ja kaksi morsekonetta. Putkivärähdin ja morsekonet olivat ilmeisesti valmiina hankittuja. Siten Riihimäen sk:n tiedonanto-osasto oli riippumattomampi kuin esimerkiksi Helsingin viestisuojeluskunta, joka joutui hankkimaan kaikki välineensä ulkopuolelta.<sup>4</sup>

Vuoden 1938 vuosikokouksessa syntyi kiistaa suojeluskunnan viestikoulutuksesta. Keskusteltiin siitä, voiko paikallispäällikkö, joka ei ole viestiaselajiin perehtynyt, johtaa viestikoulutusta suojeluskunnassa. Puhelinjoukkueen aliupseerit ja miehistö syyttivät paikallispäällikköä siitä, ettei joukkueen harjoituksia aina ole voitu pitää, koska kouluttaja ei ollut saapunut harjoituksiin.

Myöskään kirjallisuutta ei oltu saatu. Aluepäällikkö, jääkärikapteeni Heikki Nurmi otti vastuun koulutuksen ongelmista ja lupasi korjata puutteet. Hänen todettiin myös piiriesikunnan paikallisapäällikköä valitessaan ilmoittaneen, ettei tämän tarvitse olla viestialan erikoismies, koska vapaaehtoisessa upseeristossa oli riittävästi viestikoulutuksen saaneita. Kiistan varsinainen sotilaallinen puoli toimitettiin tällä pois päiväjärjestyksestä, kun muu kokousväki alkoi kyllästyä: ”Selvittäköön viestiosasto riitansa. ... – ... Ei jaaritella, vaan jatketaan kokousta.” Arvovaltakysymykset ovat tietysti kokonaan toinen asia.

Tämä väittely on kärjistynein esimerkki siitä, miten tekninen osaaminen tai sen puute johti tulehtuneeseen tilanteeseen koko suojeluskunnassa. Se oli toisaalta myös osoitus siitä, että ennen niin itsenäinen viestiosasto oli integroitunut kiinteäksi osaksi suojeluskuntaa. Samalla sen ongelmistakin oli tullut yhteisiä.<sup>5</sup>

Aluejakoa uudistettaessa 1930-luvulla Riihimäen asema viestisuojeluskuntana ei ollut hetkeäkään uhattuna. Konekivääriosasto joutui suuntaamaan katseensa taivaalle aloittaessaan ilmatorjuntakoulutusta. Kun suojeluskuntapiirit ja sotilaspiirit yhdistettiin vuonna 1940, Riihimäki siirrettiin Etelä-

Hämeen piiristä Pohjois-Uudenmaan piiriin, jolloin it-osasto sai tykit käyttöönsä.<sup>6</sup>

## Aseistus

Riihimäestä muodostui 1920-luvulla erityisen merkittävä suojeluskuntateollisuuden sijaintipaikkakunta. Vuonna 1919 ryhdyttiin Suomeen puuhaamaan ampumatarviketehdasta, jotta armeija ja suojeluskunnat olisivat mahdollisimman riippumattomia ulkomaisesta tuonnista. Hankkeen keskeisiä edistäjiä oli senaattori, maanviljelysneuvos H.G. Paloheimo, joka itse tosin kuoli ennen tehtaan toiminnan aloittamista. Oy Suomen Ampumatarvetehdas Ab käynnisti tuotantonsa Riihimäellä vuonna 1920. Helsinkiin oli perustettu vuonna 1919 Suojeluskuntain Ase- ja Konepaja, joka suojeluskuntien yliesikunnan alaisuudessa otti tehtäväkseen suojeluskuntien aseiden kunnostuksen, olihan aseistus noihin aikoihin sekä taustaltaan että kunnoltaan äärimmäisen kirjavaa. Vuonna 1921 Sako erotettiin itsenäiseksi konepajaksi.<sup>7</sup>

Suomen Ampumatarvetehdas teki vararikon vuonna 1927, jolloin juuri osakeyhtiöksi muutettu ja toimintaansa laajentamassa ollut Sako alkoi suunnitella SAT:n tilojen ostoja. Sakon muutto toteutui jou-

Suojeluskuntain Ase- ja Konepaja Oy:n eli Sakon tehdas 1930-luvulla. Postikortti Timo Salmisen kokoelmista.



lukuussa 1927. Ampumarvetehtaan rakennusta laajennettiin jatkuvasti paisuvan tuotannon tarpeita vastaavaksi.<sup>8</sup>

Sakon 1920-luvun saavutuksiin kuuluvat vanhempien, rapistuneiden kiväärien varustaminen uusilla piipuilla. Tällä tavalla saatiin aikaan niinkutsuttu lottakivääri m/24, josta kehitettiin edelleen niinsanottu pystykorva, m/28. Lottakivääri sai nimensä siitä, että Lotta Svärd -yhdistykset keräsivät merkittävän osan piippujen uusimiseen tarvitusta rahavaroista.<sup>9</sup>

Ongelmat olivat kuitenkin jo ovelta. Vuosikymmenen taitteessa talouslama iski Suomeenkin, ja valtiolla oli niukasti rahaa asehankintoihin. Maassa oli myös muita asetehtaita, ja kaikille pyrittiin järjestämään töitä. Puhuttiin jopa Sakon toiminnan lopettamisesta. Tehdasrakennuksen kaksi ylintä kerrosta vuokrattiin Valtion pukutehtaalle. Vaikeuksista päästiin kuitenkin joten kuten yli, ja toiminta alkoi laajeta uudelleen. Vuonna 1939 Sakossa oli 120 työntekijää, eli se oli riihimäkeläiseksi yritykseksi keskiver-

toa suurempi. Riihimäen teollisuustyöväestä oli tuolloin sakolaisia noin 6%.<sup>10</sup>

Sakon muutto Riihimäelle antoi toteuduttuaan tšekäläiselle suojeluskuntaväelle poikkeuksellisen hyvät mahdollisuudet aseistukseen liittyviin kokeiluihin.

Asepajan olemassaolosta huolimatta suojeluskuntien piti alkuvuosina järjestää käytännön asehuoltonsa omin voimin. Tuolloin Riihimäenkin suojeluskunnalla oli muutamia ”pystymetsästä” nyhdyttyjä asemestareita, joiden joukossa oli tuleva kuu-lisuus Aimo Lahti. Järjestelmä kävi kuitenkin tarpeettomaksi, kun aseiden huolto järjestettiin keskitetysti suojeluskuntapiiriin kautta. Riihimäen suojeluskunnassa ei ollut omaa asemestaria vuoden 1927 jälkeen.

Riihimäen suojeluskunnassa toimi lyhyen aikaa vuonna 1920 vuoritykkijaos, jolla oli käytössään kaksi 75 mm:n japanilaista vuoritykkiä. Jaos kuihtui toisaalta insinööri E. Pohjanpalon muuttaessa pois paikkakunnalta, toisaalta tykistön ylläpidon kalleuteen. Tykistö oli riippuvainen yhdestä miehestä ja

Riihimäen suojeluskunta odottamassa kenraali Mannerheimin saapumista Riihimäelle vuonna 1918. Kuva: Villiam Toiviainen. Sirkku-Maija ja Kari Jyrkisen kokoelmat.



olisi lisäksi vaatinut sellaista sijoitusta kalustoon, jota esimerkiksi tiedonanto-osasto ei tuolloin vaatinut. 1920-luvun alun oloissa se olisi ollut liikaa, sillä Riihimäen suojeluskunnan taloudellinen asema vahvistui vasta vuonna 1926, jolloin se järjesti suurta kuuluisuutta saaneet valtakunnalliset arpajaiset. Niissä oli mahdollisesti ensimmäistä kertaa Suomessa pääpalkintoina kymmenen henkilöautoa.<sup>11</sup>

## Suojeluskuntatoiminta liikenne- ja kuljetuskysymyksenä

Aseiden lisäksi tarvittiin kykyä siirtyä paikasta toiseen. Tässä suhteessa Riihimäen suojeluskunta ei ollut koskaan omavarainen; sillä ei ollut useimmiten edes autoa. Sotavuosina suojeluskunnan käytössä oli pari–kolme ajoneuvoa. Useimmiten selvitettiin polkupyörillä. Lopen-junalla saatettiin mennä Launosiin harjoituksiin. Pitkiä matkoja tehtiin harvoin, ja kulkuväline oli silloin yleensä juna.

## Lentokone

Teknisestä suuntautumisesta aiheutui Riihimäen suojeluskunnassa yksi merkittävä kiista, kun vuonna 1928 ampumaradan laajentamista vastaan asetettiin ajatus lentokoneen hankkimisesta. Riihimäen suojeluskunta oli rakentanut ampumaradan vuonna 1922, mutta se oli saman tien osoittautunut liian pieneksi. Vuoden 1926 arpajaiset loivat taloudelliset mahdollisuudet laajentamiseen. Maata hankittiinkin vuonna 1928, mutta asia ei suinkaan ollut vielä selvä.

Talvella 1928 nimimerkki ”Suojeluskuntalaisia” kysyi Riihimäen Sanomien yleisönosastolla, onko yleensä tarkoituksenmukaista uhrata suuria summia ampumarataan. Innostus ammuntaan oli nimimerkin mielestä suhteellisen vähäistä ja lisäksi nykyaikainen sota käytäisiin pikemminkin kaasuja ja lentokoneita käyttäen kuin perinteisesti kivääri kädessä. Siksi ampumaradan laajentaminen olisi yksinkertaisesti rahanhaaskausta. Mieluummin Riihimäen suojeluskunnan pitäisi hankkia oma lentokone. Esimerkiksi DeHavilland Moth -koneen

saisi 160 000 markalla. Laskeutumispaikana voitaisiin käyttää talvella rautatieaseman itäpuolista Peltosaaren peltoaukiota, kesäisin esimerkiksi Kesijärveä. Sako voisi ottaa koneen huoltaakseen. Koulutettuja lentäjiä ja mekaanikkoja oli jo olemassa, ja lentäjäreserviä voitaisiin kouluttaa lisää koko ajan. ”Päivän tunnussana olkoon siis: Riihimäelle oma lentokone!”

Tämä kirjoitus oli julkaistu 2. päivänä helmikuuta, ja viikkoa myöhemmin Riihimäen suojeluskuntatalolla järjestettiin Tekniikan Ylioppilaiden juhla ilmapuolustuksen hyväksi. Ohjelmassa oli muunmuassa ilmailuaiheinen esitelmä. Oliko Riihimäen suojeluskunnassa tai sitä lähellä olevissa ylioppilaspireissä nuorten ryhmittymä, joka halusi ravistella suojeluskuntaa – vai oliko yleisönosastokirjoitus teekkarien mainostempu? Tätä on mahdotonta enää selvittää. Mainoksena se ei ainakaan tehonnut, sillä seuraavan päivän lehti totesi tilaisuuden saaneen ”paikkakuntalaisten puolelta harvinaisen kylmän vastaanoton”. Tilaisuus olisi toimittajan mielestä ansainnut täyden huoneen.

Kiista johti Riihimäen suojeluskunnan esikunnan lähes täydelliseen uusimiseen vuoden 1928 vuosikokouksessa. Uusi esikunta yritti saattaa asian pois päiväjärjestyksestä. Yksinkertaista se ei kuitenkaan ollut. Vielä heinäkuussa ampumaradan laajennuksen kannattajat kirjoittivat katkerasävyisen vastineen lentokonemiehille todeten muunmuassa seuraavaa:

”Ostetaan vain lentokone, niin ei tarvitse tuhlata panoksia eikä päällystön tarvitse vai-vautua suuren miesjoukon harjoittamisessa. Miehetän vain seuraavat muutamien harvojen lentonäytöksiä. Ratajupakka on jo tarpeeksi kuntoisuutta alentanut.”

Laajennetun ampumaradan vihkiäisiä vietettiin keväällä 1929, eikä lentokonetta ostettu.

Lentokoneesta yritettiin itse asiassa tehdä noiden vuosien tunnussanaa laajemminkin: Etelä-Hämeen piirin lottien pitäessä kesäjuhliansa Riihimäellä kesällä 1927 suojeluskuntain yliesikunta ja Etelä-Hämeen piiriesikunta esittivät toivomuksen, että lotat lahjoittaisivat piirille varat lentokoneen hankkimiseen. Riihimäen naapurikylän

Launosten lotat päättivätkin lahjoittaa 2000 markkaa. Kävi vain niin, että yksikään toinen paikallisosasto ei innostunut asiasta, ja tammikuussa 1928 Lotta Svärdin piirijohdokunta tiedusteli launoslaisilta, mihin heidän lahjoitusrahansa saisi käyttää, kun lentokoneen hankkimisesta ei tullutkaan mitään. Rahalla päätettiin ostaa kaasunaamareita.<sup>12</sup>

Oliko lentokoneajatus mitenkään realistinen? Muutamat riihimäkeläiset olivat suorittaneet asevelvollisuutensa ilma-voimissa joko lentäjinä tai mekaanikkoina; oma isoisänikin palveli lentäjänä Utissa vuosina 1928–1929. Ajatuksen kannattajat laskevat, että huoltoon ei olisi tarpeen sijoittaa merkittäviä rahasummia jos Sako ottaisi sen vastataksaan. Jos kuitenkin yliesikunta arvioi, että yhden lentokoneen ylläpitämiseen tarvittaisiin koko piirin voimat, on siellä vallinneen käsityksen huoltokustannuksista täytynyt olla aivan toinen kuin yleisönosastokirjoittajilla. Loppujen lopuksi lentokoneet eivät myöhempinäkään vuosina saavuttaneet suojeluskuntajärjestössä mitään todellista merkitystä.



## Poikkeusaikojen vaatimuksia

1930-luvun alussa ryhdyttiin suunnittelemaan suojeluskuntien ilmavalvontakoulutusta, ja oli alusta asti selvää, että Riihimäen tapaisilla rautatiepaikkakunnilla sillä oli erityisen suuri merkitys. Rauhan aikana rautatie ei ollut ongelma, mutta sodan syttyttyä syksyllä 1939 siitä kehkeytyi joltinenkin suojeluskuntaväen työllistäjä. Oli rakennettava ilmavalvonta- ja -torjuntajärjestelmä, joka joutui pian täyteen toimintaan.

Yleisen kertausharjoituksen (YH) alkaessa syyskuussa 1939 Riihimäelle perustettiin yksi eteläisen Suomen ilmapuolustusaluekeskuksista (IPAK). Keskuksen päälliköksi määrättiin suojeluskunnan aluepäällikkö jääkärikapteeni Heikki Nurmi. Muuna työvoimana oli pääasiassa keräys- ja kansliajaoston lottia, joita oli käytettävissä enimmillään jopa parisen sataa. Ilmavalvontalottia johti keräys- ja kansliajaoston päällikkö Ann-Maj Nyberg. Järjestelmä toimi siis täysin suojeluskuntalaisten ja lottien voimin.

Riihimäen IPAK:n alaisia ilmavalvontasemia oli omalla paikkakunnalla yhdeksän sekä lisäksi asemat Lopella, Rengossa, Hyvinkäällä, Oitissa, Hämeenlinnan Aulangolla, Tuuloksessa ja Luopioisissa. Koko ryväs puolestaan kuului Tampereen johto-IPAK:n alaisuuteen, kunnes siitä sodan loppumista seuraavana päivänä muodostettiin itsenäinen johto-IPAK. Keskus lakkautettiin heinäkuun 1940 lopussa. IPAK:lle rakennettiin oma erillinen puhelin- ja radioviestintäjärjestelmä syksyn 1939 aikana.<sup>13</sup>

Lottien toiminta laajenikin ennennäkemättömiin mittoihin. He olivat ilmavalvontajärjestelmän ruohonjuuritason selkäranka, seisivat valvontatorneissa palelemassa ja tiedottamassa keskukselle viholliskoneista. Lotille sijainti rautatien äärellä oli tosin tuottanut lisätöitä jo ennen sotaa. Milloin oli muonitettu Helsinkiin kuningasparaatiin menijöitä, milloin Karjalan kannaksen linnoitustalkoolaisia ja YH:n takia Riihimäelle koottuja re-

Ilmavalvontalottia tornissa rautatieaseman pohjoispuolella. Kuvattu ilmeisesti YH:n aikana syksyllä 1939. Liisa Alastalon kokeemat.



Lennätinteknikko, vänrikki Lauri Linnake kouluttamassa radistilottia jatkosodan aikana. Postikortti. Kuva: TK-kuva/ Neittamo. Sirkku-Maija ja Kari Jyrkisen kokoelmat.

serviläisiä. Karjalan siirtolaisten muonitus talvella 1940 oli merkittävä tehtävä.

Ensimmäiset kolme sotaviikkoa Riihimäki säästyi pommituksilta. Hälytyksiä oli, mutta yksikään vihollislentokone ei kohdistanut iskujaan kauppalaan. 21. joulukuuta tilanne muuttui, ja siitä pitäen pommitukset olivat lähes jokapäiväisiä. Kaikkiaan Riihimäkeä pommitettiin 17 päivänä yhteensä 53 kertaa. Kohteina olivat rautatieasema ja ratapiha, Sakon tehdas sekä kauppalan keskusta. Sako oli siirtänyt osan tuotannostaan Ryttylään noin 10 km Riihimäeltä pohjoiseen, eikä tuotantoon tullut katkoksia, vaikka Riihimäen tehdasrakennus saikin yhden osuman ja sortui osittain. Pommituksilla tuhottiin Riihimäen kauppalan infrastruktuuri melko perinpohjaisesti: sähkölinjoja ja puhelinyhteyksiä ei enää saatu korjattua.

Suojeluskunnan voi sanoa pitäneen yhteiskuntaa käytännössä toiminnassa. Tehdävät kasautuivat nuorimpien ja vanhimpien suojeluskuntamiesten harteille, koska muut olivat rintamalla. Tärkeimpien teollisuuslaitosten ja puhelinkeskuksen luona pidettiin vartioita.<sup>14</sup>

Rautatien varressa sijainneen teollisuuspaikkakunnan suojeluskunnalle teknisen infrastruktuurin ylläpidosta muodostui siis poikkeusoloissa huomattava rasite.

## Yksityinen suojeluskuntalainen

Edellä on käsitelty vain yleistason tehtäviä ja suhteita, jotka vaikuttivat jollakin tavoin koko suojeluskunnan toimintaan. Miten tekninen maailma näkyi esikunnan päätöksenteossa, miten upseeriston toiminnassa ja miten rivimiehen elämässä? Koska esikunnan velvollisuudet olivat taloudenpitoon liittyviä, sen kokemuspiiriin tekniikkaan liittyvät kysymykset nousivat silloin, kun oli hankittava uutta kalustoa tai huollettava entistä. Huoltoa kaipasivat niin aseet kuin soitokunnan instrumentitkin.

Rivimiehen suhde tekniikkaan vaihteli suojeluskunnassa yhtä lailla kuin sen ulkopuolisessakin maailmassa. Kaikki eivät olleet viesti- tai kk-osastossa, ja kaikki eivät olleet erityisen innokkaita missään osastossa. Suojeluskunnan it-osastoon välirauhan aikana 1940–1941 kuulunut Oiva Muttala on muistellut silloista ilmatorjuntakoulutusta: ”Sinne me liikutettiin niitä paria tykkiä siihen torille, siellä touhuiltiin sitte sitä mäkee alas.” Tämä todennäköisesti kuvastaa tilannetta yleisemminkin: laitteiden kanssa puuhasteltiin kaikennäköistä, mutta vain harrastuneimmille muodostui henkilökohtainen suhde käytettävään kalustoon.<sup>15</sup>

Koko suojeluskunnan suhteessa yhteiskunnan tekniseen perusrakenteeseen herättää huomiota kolme piirrettä. Ensiksi

omaa paikallistason järjestelmää ei rakennettu, vaan luotettiin toisaalta suojeluskuntajärjestön yhteiseen organisaatioon, toisaalta siviilimaailman järjestelmiin. Sodanaikaiset liikekannallepanosuunnitelmat ovat tietenkin kokonaan toinen asia. Toiseksi teknisesti itsenäiset yksiköt olivat niin itsenäisiä, että niiden toiminta olisi varsinkin alkuvuosina ollut hyvin pitkälle mahdollista jopa ilman suojeluskunnan sateenvarjoakin. Suhde kiinteytyi, kun suojeluskunnista luotiin armeijan aluejärjestö. Kolmanneksi suhde liikenneverkkoon tiedostettiin, mutta se oli passiivinen sodan syyttymiseen asti. Silloin juuri suojeluskunnan oli ratkaistava ongelmat, jotka syntyivät sijainnista rautatieristeyksessä.

Oliko Riihimäen kehitys omaperäistä? Tähän kysymykseen vastaamiseksi on liian vähän vertailuaineistoa muista suojeluskunnista, mutta ainakin moneen kertaan mainitun viestikoulutuksen asema tuskin olisi ollut niin vahva kuin se oli ilman VR:n lennätinkonepajan sijaintia paikkakunnalla. Suojeluskuntajärjestön sitominen armeijan aluejärjestöksi 1930-luvun alun uudistuksessa valoi käytännössä eri suojeluskunnat yhä enemmän saman kiinteän kokonaisuuden osiksi, jollaisina niiden merkitys ja omaperäisyys riippui lähinnä sovitusta työnjaosta.

- 1 HERSALO 1955 s. 269, 276, Myllyniemi 1994 s. 27–28, Odelma 1938 s. 10–11, 15, Toivola 1997 s. 14–15, Hurme 1937 s. 52–57 ym., Hoffrén - Penttilä s. 640–645, Roudasmaa 1997 s. 18.
- 2 Odelma 1938 s. 16–17, Varjoranta 1976 s. 119.
- 3 PYA I:1. H52:8, 9 henkilökortisto. PYA Riihimäen sk:n 2. komppanian kantakirja. SA Sk 1165 henkilökortisto. Odelma 1938 s. 32, Myllyniemi 1994 s. 65–67, Toivola 1997 s. 42–43, Kallenautio 1976 s. 690–691, Hoffrén - Penttilä 1979 s. 687, Roudasmaa 1997 s. 45–47. Onni Karuvaaran haastattelu.
- 4 PYA I:1. H52:3, vuosikertomus 1923. SA Sk 1165 Riihimäen suojeluskunnan yleiset kirjeet 1941, sk:n radiokaluston inventaari 20.3.1941. Roudasmaa 1997 s. 509.
- 5 PYA I:1. H52:2 vuosikokouksen pöytäkirja 23.1.1938.
- 6 Raikkala 1964 s. 87–98, 126–136, Myllyniemi 1994 s. 224–228, 305–308, Odelma 1938 s. 59, 62, Toivola 1997 s. 60.
- 7 Hoffrén - Penttilä 1979 s. 346–347, Huovinen 1971 s. 6–7.
- 8 Huovinen 1971 s. 7–8.
- 9 Huovinen 1971 s. 10, Löfberg 1984 s. 26–34, 121 ym.
- 10 Huovinen 1971 s. 10, Löfberg 1984 s. 26–34, 121 ym.
- 11 Odelma 1938 s. 38, 43, 53, 58.
- 12 PYA I:1. H52:3 vuosikertomukset 1927–1929. PYA Lotta Svärd Launonen 2, kuukausikokouksen ptk:t 12.6., 28.6.1927, vuosikokouspik 29.1.1928. Odelma

1938 s. 49 - 50. Riihimäen Suojeluskunnan ampumaradan Räiskylän vihkiäisampumakilpailut 20.5.1929 (ohjelma). RS 2.2., 9.2., 10.2., 11.7.1928. Löfberg 1984 s. 12–13.

13 SA P 2502 IPAK 12, erit. toimintakertomus, vahvuusilmoitus 12.3.1940, Kotijoukkojen esikunnan kirjeet 14.3.1940, 22.7.1940. P 2502/2 54 Kev. It. KK-joukkueen toimintakertomus 4.4.1940. Ks. myös Löfberg 1977 s. 26.

14 SA Sk 1165 salaiset kirjeet 1940, ilmapommitusilmoitukset, selostukset ja tiedustelukertomukset 1940. SA IPAK 12, P2502/2 toimintakertomus 4.4.1940. SA Lotta Svärd 716 C vuosikertomukset passim. Löfberg 1977 s. 25. Oiva Muttalan ja Helvi Salimäen haastattelut.

15 Oiva Muttalan haastattelu.

#### LÄHTEET JA KIRJALLISUUS:

##### Arkistolähteet:

Paloheimo-Yhtymän arkisto, Riihimäki (PYA)  
Lotta Svärd Launosten paikallisosaston arkisto.  
Riihimäen suojeluskunnan arkisto (I:1. H52:2, 3, 8, 9).

Sota-arkisto, Helsinki (SA)  
IPAK 12:n (Riihimäki) arkisto (P 2502).  
Lotta Svärd Riihimäen paikallisosaston arkisto (715 - 718 C).  
Riihimäen suojeluskunnan arkisto (Sk 1165).

Haastattelut, Riihimäen-Launosten suojeluskuntien perinnetoimikunnan hallussa.  
Onni Karuvaara, synt. 1912, haast. Aatos Alhainen 30.5.1996.  
Oiva Muttala, synt. 1922, haast. Aatos Alhainen 21.5.1996.  
Helvi Salimäki, os. Valento (Wallentin), s. 1914, haast. Aatos Alhainen 6.5.1996.

##### Painetut lähteet, sanomalehdet ja kirjallisuus:

HERSALO, N.V., 1955. Suojeluskuntain historia I. Puolustustahtoinen kansa. Muinaisitsenäisyydestä valtiolliseen riippumattomuuteen. Lahti.  
HOFFRÉN, Jouko - PENTTILÄ, Kalevi, 1979. Riihimäen historia I. Vuoteen 1960. Hämeenlinna.  
HUOVINEN, Kalevi, 1971. Jakso suomalaisen asesepän kehityskaarta. Sako 1921–1971. Tampere.  
HURME, Matti, 1937. Mommilla. Porvoo -Helsinki.  
KALLENAUTIO, Jorma, 1976. Lopen historia kunnallisen itsehallinnon aikana I. Hämeenlinna.  
LÖFBERG, Aimo, 1977. Riihimäen Seuratalo 1895–1976. Riihimäki.  
LÖFBERG, Aimo, 1984. Riihimäen Ampumaseura 1924–1984. Hämeenlinna.  
MYLLYNIEMI, Seppo, 1994. Hämeen Suoja. Vapaaehtoinen maanpuolustustyö Etelä-Hämeessä 1917–1944. Hämeenlinna.  
ODELMA, Tapio, 1938. Riihimäen Suojeluskunnan 20-vuotiskertomus. Painamaton historiikki.  
RAIKKALA, Hannes, 1964. Suojeluskuntain historia III. Kamppailuva kansa. Määräiteoista rakennustyötä rauhanvuosina 1930–1939 sekä sotavuodet 1939–1944. Vaasa.  
RIIHIMÄEN SANOMAT (RS).  
RIIHIMÄEN SUOJELUSKUNNAN AMPUMARADAN RÄISKYLÄN VIHKIÄISAMPUMAKILPAILUT 20.5.1929. Riihimäki 1929.  
ROUDASMAA, Stig, 1997. Helsingin suojeluskuntapiirin historia 1918–1944. Jyväskylä.  
TOIVOLA, Lasse, 1997. Auroin, miekoin, mieltelin. Kertomus suojeluskunnan ja lottien toiminnasta Hausjärvellä 1917–1944. Lahti.  
VARJORANTA, Niilo, 1976. Riihimäen Telegrafikonepajan ja VR:n sähköteknillisen linjahallinnon historiikki. Tampere.