

Joonas Kärki

SUOMALAISET KAUPPALAIVAT TOISESSA MAAILMANSODASSA

Sodan vaikutukset kauppamerenkulkuun

Opinnäytetyö

Merikapteeni

Kesäkuu 2015



Tekijä/Tekijät	Tutkinto	Aika
Joonas Kärki	Merikapteeni	Kesäkuu 2015
Opinnäytetyön nimi		47 sivua
SUOMALAISET KAUPPALAIVAT TOISESSA MAAILMANSODASSA Sodan vaikutukset kauppamerenkulkuun		
Toimeksiantaja		
-		
Ohjaaja		
Lehtori Paula Paananen, Informaatikko Pekka Malvela		
Tiivistelmä		
<p>Tämä opinnäytetyö käsittelee suomalaisen merenkulun asemaa ja toimintaa toisen maailmansodan aikana. Tarkemmin sanottuna suomalaisen kauppalaivaston kehitystä rauhan ajan tonniston huollon tärkeäksi tukipilariksi. Työ kuvaa myös sota-aikana työskennelleen merihenkilöstön elämää sekä selviytymistä vuosina 1939–1945 koko maailmaa koetelleesta konfliktista. Työ tutkii kauppalaivaston ja sen tonniston kehitystä alkaen sotaa edeltäviltä kuukausilta ja päättyen Lapin sotaan. Työllä ei ole toimeksiantajaa.</p> <p>Työssä kuvataan suomalaisen kauppa-alustonniston kehitys toisen maailmansodan aikana, johon valitettavasti lukeutuvat lähes sadan aluksen tuhoutuminen ja usean sadan suomalaisen merimiehen menehtyminen sodan seurauksena. Työ valottaa kuvaa alusten ja miehistöjen varautumisesta jatkuvan upotusuhan ja kuolemanvaaran alla. Kauppalaivojen ja merimiesten kohtaloita kuvaa muutamien alusten kohtaloiden kuvaaminen niiden viime hetkinä. Tekstin mukana kulkevat tilastot antavat kuvan kauppa-alustonniston kehityksestä sotavuosina.</p> <p>Tapahtumat on esitetty kronologisesti alkaen talvisotaa edeltävien kuukausien tapahtumista, jotka pohjustivat tulevaa kriisiä, ja päättyen Lapin sodan alussa tarvittaviin kauppa-aluskuljetuksiin sotavoimien siirtämiseksi Lapin rintamalle.</p> <p>Työ toteutettiin narratiivisena kirjallisuuskatsauksena eli aihetta tutkittiin historiakirjallisuudesta poimittujen lähteiden perusteella. Työssä on hyödynnetty Tietokeskus Vellamon kokoelmia sekä KAAKKURI-tietokantaa, jolla tiedonkeruu saatiin käynnistettyä. Laajan aiheen ja valtavan lähdetietomäärän takia työ on rajattu suomalaiseen kauppalaivastoon ja sen liikkeiden ja operoinnin tarkasteluun, laivaston ja sen tonniston kehitykseen. Työssä kuvataan myös elämää aluksilla työskennelleiden miehistöjen näkökulmasta.</p>		
Asiasanat		
kauppalaiva, kauppalaivasto, toinen maailmansota, talvisota, jatkosota, Lapin sota		

Author (authors)	Degree	Time
Joonas Kärki	Marine Technology	June 2015
Thesis Title		47 pages
FINNISH MERCHANT SHIPS IN SECOND WORLD WAR Impact of the war on merchant shipping		
Commissioned by		
-		
Supervisor		
Paula Paananen, Senior Lecturer; Pekka Malvela, Information Specialist		
Abstract		
<p>The objective of the thesis was to observe actions of the Finnish merchant ships in the Second World War. More specifically, the aim of the thesis is to represent the development of the Finnish merchant industry from peace time era to the times it became very important cornerstone of logistics of the nation and its Defence Forces. The thesis also describes the life of the crews onboard.</p> <p>The thesis is executed as a narrative literature research so the sources are based on historical publications and autobiographies. Due to vast availability of sources, the aim is limited to the Finnish merchant shipping, its operations across the globe and development.</p> <p>Conclusions for the thesis were obvious. The war time era was disastrous for the nations across the globe and thereby disastrous for the merchant shipping. The Finnish merchant tonnage suffered great losses and numerous crew members died, disappeared, injured or suffered the horror of the concentration camps. When the war ended, the merchant shipping had taken many steps back on technical development.</p>		
Keywords		
merchant ship, merchant shipping, the Second World War, the Winter War, the Continuation War, the Lapland War		

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	6
2	KÄYTETYT LYHENTEET JA PIENI MERIMIESSANASTO.....	8
3	VALMISTAUTUMINEN POIKKEUSOLOIHIN	9
4	SUOMEN ALUSKANTA SEKÄ TONNISTO ENNEN TALVISOTAA	11
5	ALUSKULJETUKSET JATKUVAN VAARAN ALLA.....	13
5.1	Kuljetusten turvaaminen Ahvenanmeren yli.....	13
5.2	Toimintaperiaatteet saattueissa	15
6	RAHTIMÄÄRIEN ROMAHTAMINEN	15
7	SODAN VAIKUTUKSET MERIMIEHEN ARKEEN.....	17
8	MUUTOKSET LAIVOJEN TURVALLISUUDESSA.....	20
9	MUUTAMIA SUOMALAISTEN KAUPPA-ALUSTEN KOHTALOITA TALVISODASSA 21	
9.1	Nelimastoparkki OLIVEBANK.....	21
9.2	Höyrylaiva MARTTI-RAGNAR	22
9.3	Höyrylaiva WALMA.....	25
9.4	Höyrylaiva ONTO.....	25
10	VÄLIRAUHAN AIKA.....	26
11	SUOMALAISTEN KAUPPA-ALUSTEN KOHTALOITA VÄLIRAUHAN JA JATKOSODAN AIKANA	27
11.1	Fregatti PENANG	27
11.2	Valtamerialus TORNATOR.....	28
11.3	Höyrylaiva INHA	29
11.4	Nelimastoparkki LAWHILLS	29
11.5	Höyrylaiva POHJANLAHTI	30
12	KAUPPALAIVASTON TOIMINTA JATKOSODASSA	30
12.1	Purjealukset aikarahdattuina Norjassa	31
12.2	Höyryalusten monijakoinen jatkosota	31
12.3	Neuvostoliiton käyttöönottamat purjealukset	32
13	INTERNOITUJEN SUOMALAISTEN MERIMIESTEN KOHTALO	33

13.1	Suomalaisten internointi Iso-Britanniassa ja sen imperiumin alueella.....	34
13.2	Ingemar Fredrikssonin synkkä sota-aika	35
14	KAUPPA-ALUSTEN KÄYTTÖ TORNION MAIHINNOUSUSSA	37
15	MENETETTY SEKÄ VAURIOITUNUT TONNISTO SOTATOIMIEN AIKANA.....	40
16	SUOMEN KAUPPALAIVASTO SOTA-AJAN PÄÄTTYESSÄ.....	43
17	LOPUKSI	43
	LÄHTEET.....	45
	KUVALUETTELO	47

1 JOHDANTO

Ensimmäinen maailmansota ja sen jälkeiset jännitteet loivan pohjan uudelle konfliktille, joka alkoi syyskuun 1. päivä vuonna 1939 Saksan hyökättyä Puolaan: toinen maailmasota syttyi. Suomi yritti pysyä erossa suurvaltojen välisistä riidoista, mutta Saksan ja Neuvostoliiton suorittaman salaisen etupiiriijaon seurauksena (nk. Molotov-Ribbentrop – sopimuksen salainen lisäpöytäkirja) Moskova alkoi vaatia myös Suomelta alueita omaan käyttöönsä. Tähän puolueettomana pysyvä valtio ei voinut suotua, joten 30. marraskuuta 1939 Neuvostoliitto hyökkäsi Suomeen.

Poikkeustila iski voimalla. Vaikka ilmapiiri oli kiristynyt pitkin syksyä 1939, tuli Neuvostoliiton hyökkäys osittain yllätyksenä. Pienessä ajassa sotajoukot oli mobilisoitava ja armeijan sekä kansakunnan huolto nostettava sodan vaatimalle tasolle.

Huollon lähtökohta olivat jatkuvat merikuljetukset. Suomi ei monessakaan suhteessa ollut omavarainen, varsinkin sotamateriaaleihin tarvittavia raaka-aineita täytyi tuoda ulkomailta. Elintarvikkeistakin useat olivat tuontitavaraa. Raja idässä oli sotatoimialuetta ja lännestä tavaramassat oli helpompi kuljettaa laivalla. Mielestäni Suomea tuleekin katsastella jonkinasteisena saarena, koska suurin osa tuonnistamme ja viennistämme on kautta aikojen ollut merenkulun varassa. Täten laivakuljetukset olivat ja ovat edelleen elintärkeä osa kansakuntamme huoltoa ja kaupankäyntiä.

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on antaa kuvaa tuon ajan kauppalaivaston toiminnasta ja sen kehityksestä sekä merimiesten elämästä. Kauppalaivosten liikenne siis jatkui, mutta sodan riskit asettuivat nyt myös tavallisten kauppalaivoilla työskentelevien merimiesten arkeen. Aiheesta ei tietääkseni ole tehty aikaisemmin opinnäytetyön tasoista tutkielmaa, joten tätä voi pitää jonkin asteisena pelinavauksena. Aihe on valtavan laaja ja erilaisia näkökulmia löytyy useita.

Aihe työhön ilmaantui sotaveteraani Mikko Kallionpään elämänkerran *Kahden sodan aloittaja* julkistamistilaisuudessa Lieksassa marraskuussa 2013, kun häneltä kysyttiin tuon ajan sotilaan varustuksesta. Vaikka mies oli rajavartija ja osallistui vain maataisteluihin, toi hän selkeästi esille, että ilman ulkomailta lai-

voilla tulevaa varustusta sota olisi ollut ohi paljon nopeammin ja Suomen kannalta lopputulos olisi ollut huonoin mahdollinen. Tästä sain itse idean alkaa tutkia kirjallisuutta, joka sijoittuu tuohon aikaan.

Työ on toteutettu narratiivisena kirjallisuuskatsauksena eli olen pyrkinyt yhdistämään eri lähteistä otetun tiedon kronologiseen järjestykseen. Tällöin kuva ajan tapahtumista on mahdollisimman helppo hahmottaa. Mark Freeman toteaa kirjassaan, että narratiivinen kirjallisuuskatsaus on ikäänkuin tapahtumien maiseman maalaamista (Freeman 1984, 7–10). Muun muassa Freemaniakin tutkinut Ari Salminen toteaa omassa tutkimuksessaan, että narratiivinen kirjallisuuskatsaus pyrkii helppolukaiseen lopputulokseen (Salminen 2011, 6–7). Näitä kahta periaatetta olen pyrkinyt noudattamaan läpi työn.

Ongelmana työstämisessä esiintyi aluksi vähäiseltä näyttänyt dokumentointi aiheesta, mutta lopuksi ongelma kääntyi pääläelleen ja lähteistä ja informaatiosta oli jopa runsauden pulaa. Työn alkuvaiheessa lähteitä etsiessäni havaitsin, että Merivoimista ja sen toiminnasta on tehty useita ja monimuotoisia historiantutkimuksia ja lopputöitä. Keskeisimpinä lähteinä olen käyttänyt merenkulun tutkija Erkki Riimalan aikakauteen sijoittuvia teoksia, sotatieteiden tohtori, eversti (evp.) Markku Iskaniuksen väitöstyötä sekä merenkulkuhallituksen tutkimuksia.

Tavallisen merenkulkijan tasolla asiaa käsitellään Ingemar Fredrikssonin sotaajan kautta. Hänen oma kokemuksensa kauppalaivalla työskennelleenä ja internoituna olleena antavat kattavan kuvan tuon ajan merimieselämästä.

Tietokanta KAAKKURI oli suurena apuna tietoa ja teoksia etsiessä. Työstäessä eräänlaisena ongelmana on ollut statistiikkaa kirjatessa esiintyvät eroavaisuudet tonnistoissa sekä erilaisissa lukumäärissä, muun muassa sodassa menehtyneistä merimiehistä. Toki kukaan ei koskaan pysty varmasti sanomaan tarkkaa lukumäärää esimerkiksi menehtyneistä ja menetetyistä tonnistosta, koska aina onnettomuudesta ei välttämättä selvinnyt ketään kertomaan. Lukuja merkityksessä olen pyrkinyt etsimään ääripäät ja merkitsemään molemmat.

Tilastot auttavat havainnollistamaan tonniston kehitystä tuona aikana. Merielämästä antavat kuvaa muutamia kauppa-aluskohtaloita, jotka valikoituivat mukaan kuvaamaan erilaisia tapahtumaketjuja, jotka eivät valitettavasti aina

päätyneet pelkkään laivan ja lastin menetykseen. Työssä kuvattavat aluskohdat ovat lähinnä muistelmateoksista poimittuja, joten tapahtumat voivat hieman poiketa lähteestä riippuen.

Navigare necesse est

Vivere non est necesse

Merenkulku on välttämätöntä kuoleman uhallakin

2 KÄYTETYT LYHENTEET JA PIENI MERIMIESSANASTO

BRT	Bruttorekisteritonni (=aluksen kokonaiskapasiteetti)
FT	Filosofian tohtori
FÅA	Finska Ångfartygs Aktiebolag – Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö
KTM	Kauppa- ja teollisuusministeriö
MKH	Merenkulkuhallitus
NRT	Nettorekisteritonni (=aluksen lastikapasiteetti)
Aikarahtaus	Logistiikan sopimusmuoto, jossa alus vuokrataan sovittulle ajanjaksolle jollekin rahtaajalle eli tavarantoi- mittajalle
Alus painolastissa	ilman rahtia kulkeva alus, jonka vakavuus on varmistettu painolastivedellä
Jaala	pieni kaksi- tai kolmemastoinen puolisuunnikkaan muotoisilla purjeilla varustettu alus
Jahti	yksimastoinen purjealus
Jungmanni	laivapoika. Nykyään rinnastettavissa harjoittelijaan

Kaljaasi	kaksi- tai kolmemastoinen useilla purjeilla varustettu, erityisesti rahdin kuljetukseen suunniteltu alus
Matruusi	kokeneen kansimiehen arvo
Merimaili	vesiliikenteessä käytetty matkan yksikkö, joka on 1852 metriä
Ottaa ulosmaksu	lopettaa työt aluksella ja saada loppupalkka
Pursimies	kansiosaston johtaja
Puolimatruusi	kansimiehistön alin arvo
Vakavuus	aluksen tasapainoasema
Valpo	Valtiollinen poliisi

3 VALMISTAUTUMINEN POIKKEUSOLOIHIN

Ensimmäisen maailmansodan jälkeen rauha palasi Eurooppaan, mutta jännitteet voittaja- ja häviävaltioiden välille jäivät edelleen kytemään. Lisäksi Adolf Hitlerin ja kansallissosialistien valtaannousu vuonna 1933 kiristi ilmapiiriä entisestään. Niin Saksa kuin muutkin Euroopan suurvaltiot sekä Neuvostoliitto alkoivat valmistautua sotilaallisesti uuteen yhteenottoon.

Talouden ja yleisen elintason kasvu Euroopassa näkyi myös meriliikenteessä: kauppalaivastojen koko ja kuljetettavat rahtimäärät kasvoivat huomattavasti. Suomen talouselämä oli jo tuolloin erityisen riippuvainen kauppalaivakuljetuksista: 1930-luvun lopulla peräti 97 % ulkomaiden tuonnista ja viennistä tapahtui meriteitse, joten kaikki häiriöt meriliikenteessä heijastuisivat lähes välittömästi Suomen talouteen (Iskanius 2008, 22). Vertailukohtana vuonna 2013 laivarahdin osuus koko tuonnista oli 78 % ja vienti 89 % (Tulli 2014).

Ennen talvisotaa Suomi eli metsästä: ulkomaille suuntaunut vienti koostui yli 80 prosenttisesti puu- ja paperituotteista. Suomeen puolestaan tuotiin teollisuuden raaka-aineita, poltto- ja voiteluaineita, investointitavaroita ja käyttövalmiita kulutustavaroita. 1930-luvun lopulla Suomen vienti suuntautui erityisesti

Euroopan mantereelle (40 % kokonaisviennistä). Myös Iso-Britannia, Irlanti ja Yhdysvallat olivat tärkeitä vientikohteita. (Iskanius 2008, 22.)

Suomen merikuljetuksista vastasi Kauppa- ja teollisuusministeriön alainen Merenkulkuhallitus. MKH vastasi Suomen väylästä, luotsitoiminnasta ja jäänsärkemisestä ja sillä oli käytössään ulkovartioaluksia sekä jäänsärkijöitä. Kuitenkin 1930-luvun modernisoituvassa mutta kiristyvässä ilmapiirissä KTM laiminlöi kokonaan poikkeusolojen valmistelut. Elintärkeän kauppamerenkulun turvaamiseksi poikkeusoloissa ei ollut yhtään valmista suunnitelmaa, vaikka Suomen kauppalaivasto kasvoi rajusti 1920- ja 1930-lukujen aikana. Mahdollisesti KTM katsoi suunnitelmien tekemisen tarpeettomaksi, koska merivoimien tehtävänä sodan syttyessä olisi turvata aluskuljetukset Ahvenanmaan ja Pohjanlahden kautta Ruotsin aluevesille. (Iskanius 2008, 22–23.)

Suurin uhka laivatoimituksille oli Tanskan salmien sulkeutuminen mahdollisten sotatoimien syttyessä Euroopassa. Viitaten edellämainittuun, suurin osa Suomen viennistä ja tuonnista suuntautui Tanskan salmien ulkopuolelle, joten laivaliikenteen surkastuminen Itämeren liikenteeksi olisi vakava uhka Suomen taloudelle ja yhteiskunnalle.

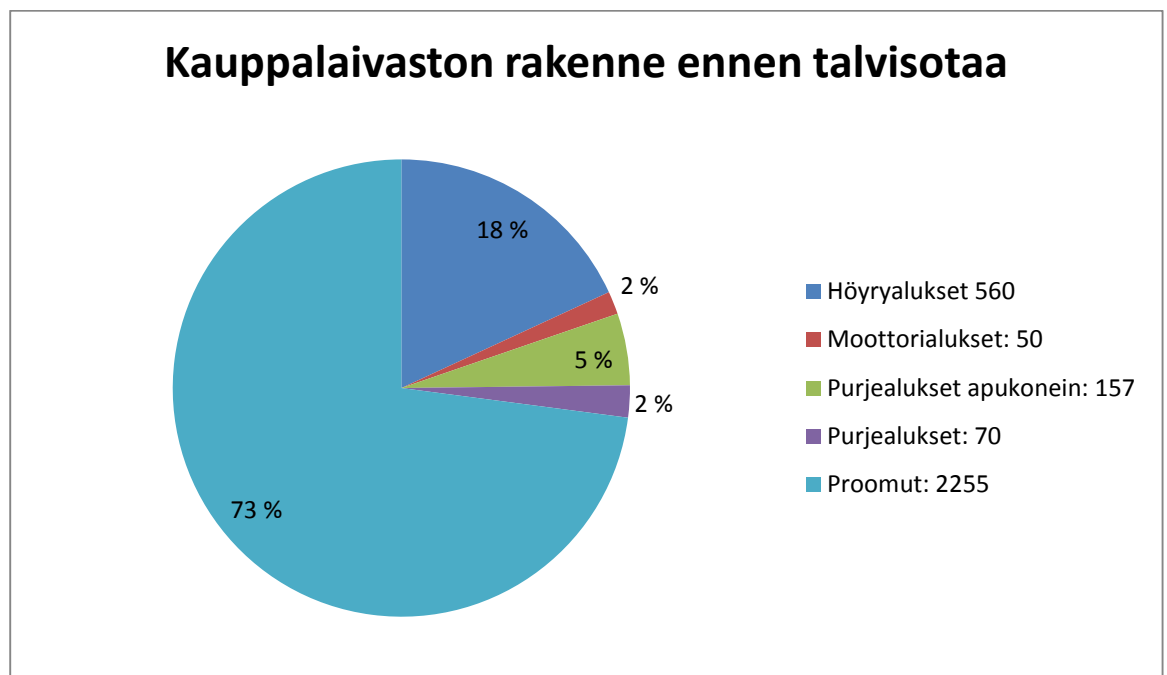
Suurimmat satamat sijaitsivat Kotkassa, Helsingissä ja Turussa. Lisäksi satamakaupunkeja oli pitkin Pohjanlahden rannikkoa aina Kemin Ajokseen asti, mutta niissä lastinkäsittelykapasiteetti ja satamainfrastruktuuri verrattuna etelän suuriin satamiin oli huomattavasti pienempää ja vaatimattomampaa. Mikäli rahtialus oli matkalla esimerkiksi Vaasan satamaan, täytyi lastia purkaa ja laivaa keventää jo merellä. Huhtikuussa 1939 valtioneuvosto asetti komitean tutkimaan mahdollisuuksia hyödyntää Jäämeren satamia Suomen vientiin ja tuontiin mahdollisessa poikkeustilanteessa. Komitea antoi jo kuukauden tutkimustyön jälkeen lausuman tie- ja rataverkoston kehittämisestä Pohjois-Suomesta Norjan pohjoisiin satamiin sekä Petsamoon. Tähän aikaan rautatieverkko palveli vain Etelä-Suomea ja tieverkko pohjoisten rajojen yli Norjan vuonoihin ei ollut yleensä karripolkua häävimpi, jos edes sitäkään. (Iskanius 2008, 22–23.)

Toisen maailmansodan syttyä suomalaisten alusten vapaa liikkuminen Tanskan salmissa vaikeutui. Salmien länsipuolelle jääneet alukset ja niiden miehistöt joutuivat eristyksiin Suomesta. Tämä takia Suomen Yleisradio aloitti

erityiset lyhytaaltoradiolähetykset merenkulkijoita varten 6. marraskuuta 1939. Sodan jo sytyttyä komitea ehdotti päätöslauselmassaan keskittymään seitsemään pohjoisen Jäämeren vuonoon, joissa olisi jo valmista satamainfrastruktuuria ja jotka voisivat mahdollisesti palvella Suomen tuontia sodan aikana. Oli kuitenkin jo liian myöhäistä. (Iskanius 2008, 28–29.)

4 SUOMEN ALUSKANTA SEKÄ TONNISTO ENNEN TALVISOTAA

Itsenäistymisen jälkeen Suomen talous kasvoi kovaa vauhtia ja sitä mukaa myös kauppalaivasto. Varsinkin 1920-luvulla tapahtunut höyryliikenteen läpimurto kasvatti tonnistoja. Talvisodan sytyessä Suomen lipun alle oli rekisteröity 837 laivaa ja 2 255 proomua. Näillä työskenteli yhteensä niin koti- kuin ulkomaan liikenteessä 11 314 merimiestä. (Iskanius 2008, 23–24.)



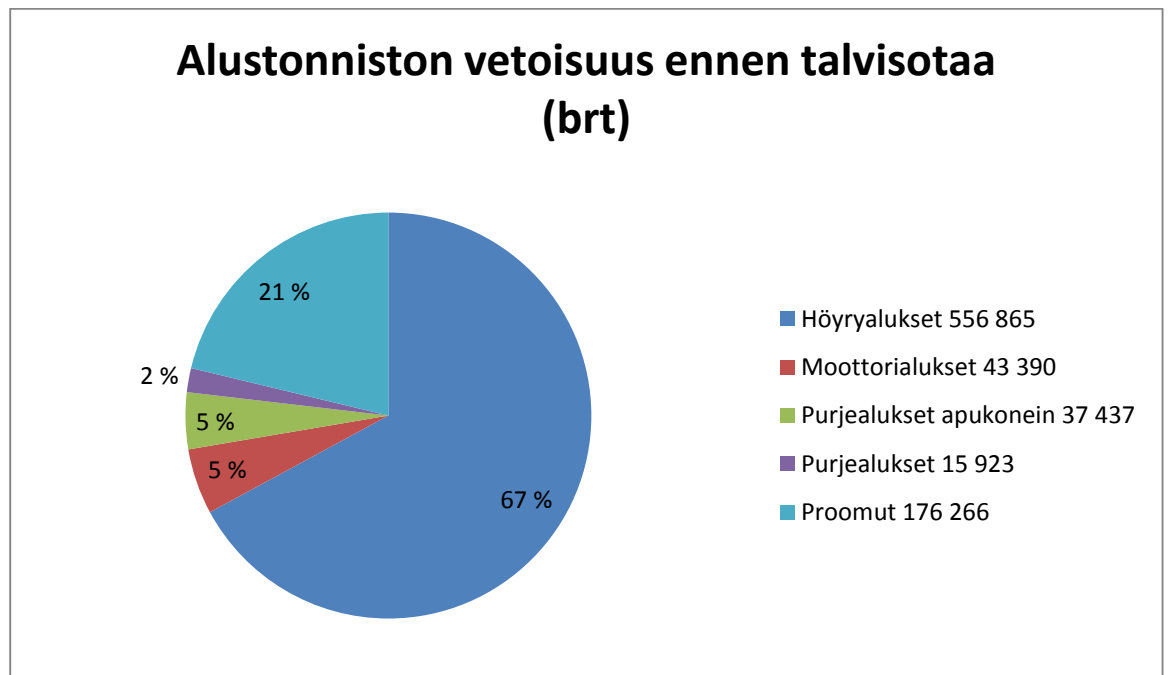
Kuva 1. Kauppalaivaston rakenne ennen talvisotaa (Iskanius 2008, 23–24)

Kuvan 1 diagrammista voidaan nähdä, että suomalaisen kauppalaivaston rungon muodostivat höyryalukset, jotka olivat lyöneet itsensä läpi 1900-luvun alkupuolella. Purjealusten aikakausi oli loppupuolella. Proomujen valtaisa määrä

selittynee niiden huokeudella: koneilla varustetut alukset olivat kalliita, joten lähiliikenteessä proomujen käyttö oli taloudellista.

Iskanius toteaa kirjassaan, että varsinkin höyry- ja moottorialusten yleistymisen 1920- ja 30-luvuilla johti suomalaisenkin alustonniston suureen kasvuun. Vajaassa 20:ssä vuodessa tonnistomme kolminkertaistui. Kauppalaivojemme koko oli kuitenkin verrattain pientä: yli 1 000 brt vetoisia aluksia Suomen alusrekisterissä oli vain 217 kappaletta. (Iskanius 2008, 24.)

On kuitenkin huomionarvoista, että vaikka tonnistomme kasvoi voimakkaasti ennen sodan alkua, jäi se jälkeen verrattuna muiden Pohjoismaiden tonniston kehityksestä. Kaukiainen toteaa (2008, 404), että vuonna 1939 Suomen kauppalaivatonnisto oli bruttotonneissa verraten noin 55 prosenttia Tanskan, 40 prosenttia Ruotsin ja 13 prosenttia Norjan tonnistoa pienempi. Kuva 2 selvittää tonniston jakautumista eri alustyyppien kesken.



Kuva 2. Alustonniston vetoisuus ennen talvisotaa (Iskanius 2008, 24)

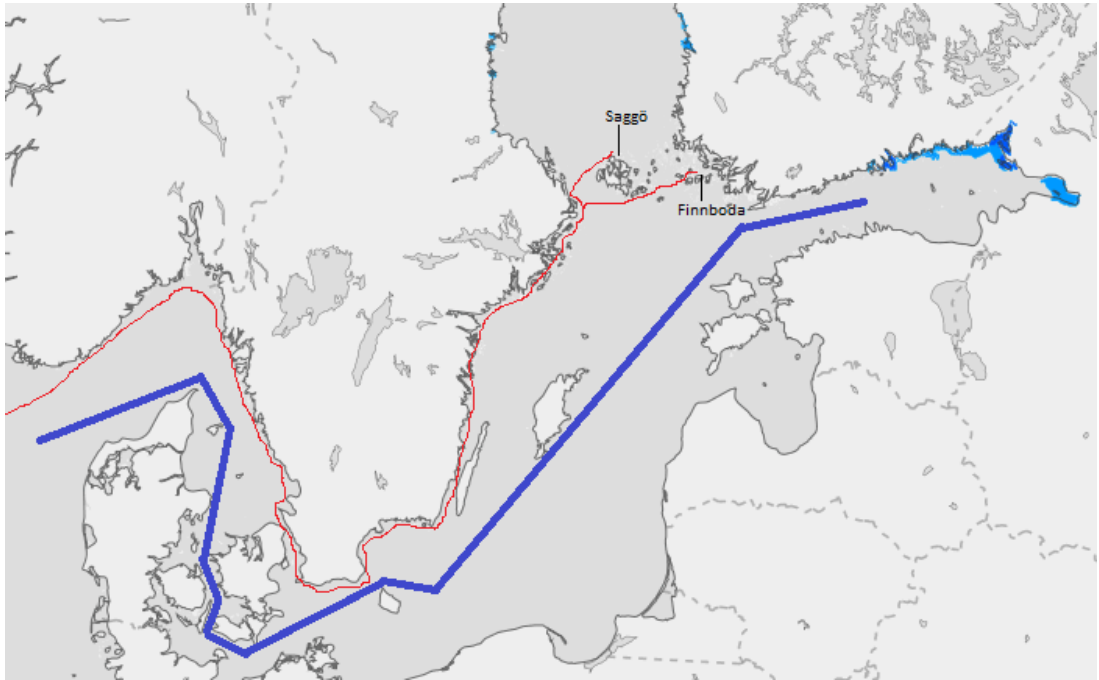
5 ALUSKULJETUKSET JATKUVAN VAARAN ALLA

5.1 Kuljetusten turvaaminen Ahvenanmeren yli

Talvisodan sytyttyä Saksa aiheutti päänvaivaa suomalaisille kauppa-aluksille, jotka pääasiassa yrittivät pitää yllä tuontia sodassa olevalle kansakunnalle. Saksalaiset kaapparialukset tekivät iskujaan kauppa-aluksia kohtaan ja takavarikoivat lastin sekä aluksen. Loppukesästä 1939 saksalaisten toiminta painottui lähes kokonaan Itämeren eteläosaan sekä Tanskan salmiin, mutta syyskuussa saksalaiset kaapparialukset operoivat jo Pohjanlahden korkeudella asti. Suomi tiedusteli puolueettoman Ruotsin kantaa järjestää sotilaallisesti turvattuja aluskuljetuksia Ruotsin aluevesiä pitkin etelään sekä suomalaisille että Suomen satamissa oleville ulkomaalaisille aluksille. Ruotsi suhtautui avoimesti Suomen pyyntöön, ja ensimmäinen alussaattue lähti matkaan Ahvenanmaan pohjoispuolelta 7. lokakuuta 1939. (Iskanius 2008, 36.)

Ruotsin puolueettomuus avasi suomalaisille laivoille mahdollisuuden ajaa läpi Tanskan salmista Ruotsin aluevesiä pitkin Norjan kautta aina Atlantille asti, jolloin tuontia ja vientiä pystyttiin pitämään yllä. Suunnitelma toimi lähes moitteetta ja marraskuussa saatettiinkin Ahvenanmeren yli 137 alusta ilman välikohtauksia. Kulkuväylä Ruotsin ja Norjan rannikoilla oli kapea ja vaarallinen jatkuvan Saksan upotusuhan sekä kapeiden ja matalien väylien takia. Väyliiltä oli vielä usein sammutettu kaikki navigointia auttavat merimerkit. Vaihtoehtoja ei kuitenkaan ollut, koska Saksa hallitsi Juutinrauman ja Iso-Beltin alueita. Vesiliikenne oli tarkoin valvottua ja kulkuväylät raskaasti miinoitettuja. (Iskanius 2008, 37.)

Meriliikenteen yleisesti käyttämä reitti Nyhamnista Söderarmiin todettiin sukellusveneuhan takia liian vaaralliseksi. Vaillinaisesti varustetut saattaja-alukset eivät välttämättä olisi suorittaneet täydellä varmuudella tehtävistään, joten saattueiden käyttämät reitit siirrettiin pohjoisemmaksi. Meren jäädyttyä sukellusveneuhka poistui ja eteläisempääkin reittiä alettiin hyödyntää. (Merenkulkuhallitus 1973, 59.)



Kuva 3. Yleisesti käytetyt laivareitit Itämereltä Pohjanmerelle. Sininen kuvaa rauhan ajan reittiä ja punainen sotien aikana käytettyä rannikkoväylää. (Karttaphoja nordicweather.net)

Kuvassa 3 on esitetty yleisimmin käytetyt laivareitit sodan ja rauhan aikana ja toiminta perustui tarkkaan aikataulutukseen. Vaasan ja Rauman satamista alukset siirtyivät Finnbodan ja Saggön ankkuripaikoille, jossa alukset saivat toimintaohjeet. Sieltä sotilaallisesti turvattu saattue ylitti Ahvenanrauman Ruotsin Furusundiin. Talvisodan kiihtyessä alkutalvesta 1940 alukset alkoivat liikkua vain yöaikaan jatkuvan ilmavaaran takia. (Iskanius 2008, 36.)

Tällä järjestelyllä Suomi sai pidettyä yllä huoltotoimintaansa kansakunnalle ja rintamalle. Neuvostoliiton alkuperäinen suunnitelma Suomen nopeasta kaatamisesta alkoi näyttää epätodennäköiseltä, joten 7. joulukuuta 1939 Neuvostoliitto julisti Suomen rannikoiden saarron. Samalla annettiin puolueettomien maiden aluksille aikaa 10.12.1939 vuorokauden vaihteeseen poistua Suomen satamista, tai ne upotettaisiin varoituksetta. Tämä julistuksen viimeinen kohta soti vasten kansainvälisiä sopimuksia. Suomi vastasi siirtämällä lähes kaiken Merivoimien kaluston alussaattueiden turvaksi.

5.2 Toimintaperiaatteet saattueissa

Neuvostoliiton ja Saksan vilkas sukellusveneliikenne ja kauppalaivakuljetusten häirintä asetti kuljetuksille omat toimintaohjeet. Kasvavan sukellusveneuhan vuoksi pelkkä yöaikainen liikkuminen ei enää riittänyt vaan saattueissa jouduttiin ottamaan käyttöön Merivoimien asettamat erikoismääräykset (Komulainen 2000, 139):

- Suurin sallittu alusmäärä per saattue oli viisi alusta, mutta maksimissaan kaksinkertaisesti saattajien lukumäärään verrattuna
- Liikkuminen tapahtui rinnakkain, mikäli mahdollista. Missään nimessä ei neljää alusta enempää jonossa
- Välimatkat oli pidettävä alle 300 metrissä
- Hyökkäyksen sattuessa jatkettava oli matkaa. Saattajien tehtävä oli suojata ja pelastaa hyökkäyksen kohteeksi joutunut alus.

6 RAHTIMÄÄRIEN ROMAHTAMINEN

Onni onnettomuudessa oli, että Saksan sulkiessa Tanskan salmet kauppalaivaliiketeeltä noin 40 % Suomen tonnistosta jäi salmien länsipuolelle. Tämä antoi pientä liikkumavaraa yhdistettynä kapeaan Norjan ja Ruotsin rannikoita pitkin kulkevaan reittiin, jolla Suomen tuontia ja vientiä pidettiin yllä. Lohtu jäi kuitenkin laihaksi kun Saksa ja Iso-Britannia aloittivat toimet estääkseen tavara-toimistusten putoamisen vastustajien käsiin. Neuvostoliiton kanssa vielä tuolloin hyvissä suhteissa ollut Saksa typisti kauppasuhteensa Suomeen kokonaan talvisodan aikana. Suomeen tuontia rajoitti myös Iso-Britannia, joka oli tuohon aikaan suurin kauppakumppanimme. Se pelkäsi rahtiensa joutuvan suoraan saksalaisten haltuun, vaikka suurempi todennäköisyys liittoutumattomien maiden kauppalaivastojen pysäytyksen jälkeen aluksen ja rahdin tuhoaminen upottamalla. (Iskanius 2008, 38–39.)

Taulukko 1. Suomen satamien yhteenlaskettu tuonti ja vienti vuosina 1937–1938 (nrt). (Kouluainen 2000, 49).

Taulukko 1. Suomen satamien yhteenlaskettu tuonti ja vienti vuosina 1937–1938 (nrt)			
	Kotimainen tonnisto	Ulkomainen tonnisto	Yhteensä
Joulukuu	282 661	579 777	862 438
Tammikuu	234 550	291 037	525 587
Helmikuu	182 279	230 786	413 047
Maaliskuu	197 280	283 032	480 312
Yhteensä	896 770	1 384 632	2 281 384

Taulukoissa 1 ja 2 on kuvattu rahtimäärien kehitystä Suomen satamissa joulukuu-tammikuu välisenä aikana ennen sodan alkua ja sodan ensimmäisenä vuonna. Luvuista voidaan huomata, että sodan vaikutukset heijastuivat Suomen talouteen jo heti vuonna 1939, vaikka sotatoimet alkoivat vasta loppuvuodesta.

Taulukko 2. Suomen satamien yhteenlaskettu tuonti ja vienti vuosina 1939–1940 (nrt). (Kouluainen 2000, 49).

Taulukko 2. Suomen satamien yhteenlaskettu tuonti ja vienti vuosina 1939–1940 (nrt)			
	Kotimainen tonnisto	Ulkomainen tonnisto	Yhteensä
Joulukuu	90 381	54 840	145 221
Tammikuu	67 875	5150	73 025
Helmikuu	20 016	-	20 016
Maaliskuu	31 734	1453	33 187
Yhteensä	210 006	61 443	271 449

Luvut kertovat siis omaa draamattista kieltään Suomen talouden tyrehtymisestä sodan aikana. Kotimaisen laivaston kuljettamien tonnien määrä selittyy selkeästi alusten liikkumisen vaikeutuessa Tanskan salmien sulkeutuessa. Joulukuussa 1939 Neuvostoliiton julistama rannikkosaarto ja kaikkia aluksia

koskeva upotusuhka ajoi ulkomaiset alukset pois Suomen aluevesiltä. Myös Iso-Britannian amiraliteetin syyskuussa 1939 Itämerellä purjehtineelle kauppa-laivastolleen antama komento ajaa suorinta tietä kotiin vähensi ulkomaisten alusten määrää (Nylund 2009, 15). Taulukko 3 selventää rahtimäärien romah-
tamamisesta seuranneita taloudellisia menetyksiä.

Taulukko 3. Tuonnin ja viennin arvo vuosina 1938-1940 (miljoonaa Suomen markkaa). (Oksanen & Pihkala 1975, taulukot 3 ja 8).

Taulukko 3. Tuonnin ja viennin arvo vuosina 1938-1940 (miljoonaa Suomen markkaa)		
	Tuonti	Vienti
1938	8 607,2	8 334,9
1939	7 783,3	8 303,1
1940	7 595,3	2 578,0
Yhteensä	23 985,8	19 216,0

Vienti sen sijaan ei vielä vuonna 1939 kokenut dramaattista muutosta, mutta heti seuraavana vuonna romahdus oli valtava. Tämä selittyy yksiselitteisesti sillä, että Suomen tarvitsi valjastaa omat tuotantolaitoksensa oman kansakunnan huoltoon ja ylläpitoon. Myös Neuvostoliiton talvisodan alussa antama uhkaus kauppalaivojen upottamisesta kotisatamasta ja valtiosta riippumatta piti valtaosan ulkomaisista kauppalaivastoista poissa Suomen satamista maaliskuuhun 1940 asti.

7 SODAN VAIKUTUKSET MERIMIEHEN ARKEEN

On sanomattakin selvää, että sota julmuuksillaan aiheutti huolta ja päänvaivaa niin maissa kuin merillä työskenteleville. Merimiehille työskentely laivalla oli ikään kuin pakonomaista: mikäli merityöt olisi jättänyt taakseen, olisi edessä ollut asepalvelus ja siirtyminen rintamalle. Merityö kauppalaivastossa tunnus-
tettiin samanarvoiseksi rintamapalveluksen kanssa. (Merenkulkuhallitus 1973, 59.)

Kauppalaivojen miehistöjen valmius sotatoimiin aluksella oli varsin vähäinen. Osa miehistöistä oli armeijan reserviläisiä, mutta maapuolen koulutuksella ei ollut suurtakaan merkitystä merenkulussa. Siksi miehistöt joutuivat toimimaan omillaan avonaisilla merialueilla hyökkäyksen sattuessa. Kauppalaivoille annettiin 10. marraskuuta 1939 määräys, jossa laivapäällystö vapautettiin asepalveluksesta. Miehistöäkään ei määrätty kertausharjoituksiin, mutta asevelvolliset kutsuttiin palvelukseen. Tällä menettelyllä turvattiin kauppa-aluksille asiantunteva miehistö. (Heikkinen 1960, 342)

Talvisodan alkaessa Suomen Laivapäällystöliitto, Suomen Konepäällystöliitto sekä Suomen Radiosähköttäjiliitto saivat neuvoteltua Suomen Laivanvarustain yhdistyksen (nykyinen Suomen Varustamot ry) kanssa korotetut palkkaluokat. Sotatoimialueilla kiinteän palkan päälle maksettiin 150 prosentin sota-vaaralisää. Ylitöistä maksettiin edelleen erikseen. 150 prosentin palkanlisää sai aluksen liikkua Euroopassa sekä Afrikan pohjois- ja länsirannikolla. Muutoin korvaus oli 100 prosenttia, mutta Suomen rannikkoliikenteessä ja Yhdysvaltain itärannikolla liikuissa aluksissa vain 50 prosenttia. Merimiesunioni sai sovittua varustamojen kanssa samanlaisesta menettelystä muiden liittojen jälkeen. (Nylund 2009, 15-16.)

Sotatilanteen aiheuttaman pätevän miehistön ja varsinkin päällystön vähyys ajoi MKH:n höllentämään toimelle asetettuja vaatimuksia ja myöntämään erivapauksia. Sodasta johtuen merityö joutui asemaan, jossa sen toimet ja poikkeusmääräykset määritteli valtiovalta. Esimerkiksi merimies ei saanut itse valita työnantajaansa, reittiä tai alusta. Palkastaan merimies joutui valtiovallan määräyksestä laittamaan osan säästöön ja ulkomailla vain kolmasosan ansaitusta palkasta sai nostaa jonakin muuna valuuttana kuin Suomen markkana, koska valuuttatilanne oli vaikea. Vähäisen tonniston vuoksi rahteja oli niin paljon kuin vain oli mahdollista ajaa. Tämä aiheutti katkosken normaalissa vuorottelussa: sota-aikana normaalin loman saaminen kauppa-alukselta oli lähes mahdotonta. (Merenkulkuhallitus 1973, 69.)

Edellä mainitut toimet aiheuttivat luonnollisesti pettymyksiä merimiesten keskuudessa. Yleisesti valtiovallan toimia pidettiin suoranaisena holhouksena. (Merenkulkuhallitus 1973, 69.)

Ennen sotaa ja välirauhan aikana laivojen tunnistettavuutta yritettiin parantaa maalaamalla kylkiin ja kannelle selvästi Suomen lippu sekä teksti ”Suomi-Finland”. Tällä yritettiin tehdä selväksi, että kyseinen alus kuului puolueettomalle maalle. Signaalit kenties auttoivat muutamia laivoja selviämään sodassa olevien valtioiden laivojen ja sukellusveneiden upotukselta, mutta varsinkin talvisodan aikaan Iso-Britannia ja Saksa upottivat puolueettomiakin laivoja, jotka kulkivat esimerkiksi selluloosalastissa vihollisen satamiin, koska selluloosaakin pidettiin sotatarvikkeina. *Kansainvälinen oikeus vaatii kunnioittamaan puolueettomien maiden kuljetusyhteyksiä ja sitä, että niiden ulkomaankauppa säilyy ja niitten säännöllisen elämän tarpeet siten voidaan tyydyttää*, totesi pääministeri A.K. Cajander Kööpenhaminan pää- ja ulkominsterikokouksen jälkeen syyskuussa 1939. Tosiasiassa hallitus ja jopa Suomen Laivapäällystöliitto eivät enää uskoneet puolueettomaan koskemattomuuteen ja merenkulun kunnioittamiseen. (Iskanus 2008, 32).

Poikkeustilanne ajoi muutamia merimiehiä tekemään joskus omia päätöksiään. Hyvänä esimerkkinä voi mainita rahtihöyrylaiva WINHAN kolmas konemestari, joka otti ulosmaksun alukselta sen ollessa Glasgowssa brittien pysäyttämänä vuonna 1941. Mestarille tarjottiin englantilaisessa työnvälitystoyhdistyksessä toisen konemestarin virkaa brittiläiseen EMPIRE DEFENDERiin, jonka oli tarkoitus kuljettaa skottilaista viskiä Bostoniin ja New Yorkiin. (Riimäla 1983, 224.)

Ihmetys oli kuitenkin suuri, kun aluksella jaettiin arvomerkit ja kokardit sen lähdettyä Englannista. Miehistölle selvisi, että alus olikin Kuninkaallisen Laivaston kuljetusalus, joka oli matkalla Maltalle. Alus naamioitiin puolueettoman valtion alukseksi, tällä kertaa espanjalaiseksi. Kyljissä olivat maalattuina suuret Espanjan liput ja perässä liehui myös Espanjan lippu. Aluksen suojaamiseen tarjotut kansitykit ja konekiväärit olivat naamioituina kansirakenteisiin. (Riimäla 1983, 224.)

EMPIRE DEFENDER kuitenkin torpedoitiin Välimerellä Tunisian edustalla. Miehistö pelastautui, mutta jäi sotavangeiksi. Vankeus mestarin osalta päättyi uuden vuoden päivänä 1942, kun hänet saateltiin ranskalaiseen alukseen, jonka määränpää oli Ranska. Alus kuitenkin joutui konerikon vuoksi merihä-

tään ja jälleen miehistö joutui oman onnensa nojaan. He kuitenkin pelastautuivat toiseen matkustaja-alukseen ja konemestari pääsi Barcelonan kautta Marseilleen. (Riimala 1983, 224.)

Ranskassa konemestari odotti järjestelyjä, joilla hän olisi päässyt takaisin Suomeen. Marseillelaisessa pubissa hänet kuitenkin rekrytoitiin toiseksi konemestariksi saksalaiseen höyrylaiva LORENZ L. M. RUSSIIN. Siellä hänen ollessaan Suomen konsuli järjesti miehelle kuljetuksen kotiin, ja ulosmaksun otettuaan hän matkusti Berliini ja Stettinin kautta koti-Suomeen. (Riimala 1983, 225.)

8 MUUTOKSET LAIVOJEN TURVALLISUUDESSA

Suomella oli puutteita aseistuksessa niin talvi-, jatko- kuin myös Lapin sodan aikaan. Ilmavaaralta suojaavaa ilmatorjuntakalustoa ei ollut varaa asentaa kauppalaivoihin. Ne tykit, jotka pystyttiin irrottamaan rintamalta ja asutuskeskusten suojaamisesta merenkulun käyttöön asetettiin kauppa-aluksia suojaavien, lähinnä jäänmurtajien kannelle. Kuitenkin suojaavien saattajien rajallinen määrä aiheutti sen, että edelleen kauppalaivat olivat valtaosan aikaa suojaamattomia. Varsinkin talviaikaan uhka oli suuri, koska laivat joutuivat liikkumaan jääuomissa, joten ne olivat pitkälti näkyvissä ja sidottuja liikkumaan jääuomaa pitkin. Huomionarvoista on kuitenkin, että vaikka saattajien puolustuskyky oli heikko, yhtään kauppa-alusta ei menetetty saattotoimenpiteiden aikana. (Merenkulkuhallitus 1973, 59.)

Varsinkin Itämerellä ilmavaaraa suuremman uhan aiheuttivat talvisodan aikaan sekä Neuvostoliiton, että Saksan sukellusveneet ja miinoitteet. Aluksia ei yksinkertaisesti kyetty suojaamaan vesilinjan alapuolelta riittävästi kestämaan torpedon tai miinan aiheuttaman räjähdysten ja paineaallon vaurioita. Näin ollen tunnustettiin se tosiasia, että laivoja tullaan menettämään, joten miehistön selviytymismahdollisuuksia lähdettiin parantamaan pelastusvälineiden kehittämisen kautta.

MKH määräsi täysistunnossaan 12. syyskuuta 1939 pelastuslautat pakollisiksi kauppa-aluksissa. Lauttoja täytyi olla jokaiselle miehistönjäsenelle ja niiden

piti pystyä nousemaan laivan rakenteista pintaan itseksensä, mikäli alus uppoaisi. (Nylund 2009, 16.) Pula tarvikkeista sekä sotalaivaston etuoikeus varustelussa aiheuttivat sen, että kauppalaivoissa jouduttiin toteuttamaan yksinkertaisempia ratkaisuja. Vähäinen ilmatorjuntakalusto sijoitettiin jäänmurtajille, joista lähes kattavan aseistuksen saivat vain JÄÄKARHU, SISU sekä TARMO. (Merenkulkuhallitus 1973, 59–61.)

9 MUUTAMIA SUOMALAISTEN KAUPPA-ALUSTEN KOHTALOITA TALVISODASSA

Suomalaiset kauppa-alukset joutuivat sodan hampaisiin jo toisen maailmansodan alkumetreillä. Sekasortoinen tilanne Euroopassa ja miinakentät eivät tahoneet erotella puolueettomia aluksia. Toisen maailmansodan alun ja talvisodan välisenä aikana Suomi menetti uponneina 19 alusta.

9.1 Nelimastoparkki OLIVEBANK

Huima teollisuuden kehittyminen oli ajanut purjelaivat ahtaalle niin kauppa- kuin sota-aluskäytössä. Poikkeuksina löytyivät kuitenkin Merivoimien koulu-laiva SUOMEN JOUTSEN sekä ahvenanmaalainen Eriksonin varustamo, joka suoritti viljakuljetuksensa Australia-Eurooppa –liikenteessään purje-aluksin. (Keskinen & Talvitie 2013, 178.)

Toisen maailmansodan tuhon joutui ensimmäisenä suomalaisista kauppa-aluksista kokemaan Eriksonin varustamon purjealus OLIVEBANK. Elokuun 1939 lopussa 4 400 tonnin alus lähti painolastissa Barry Dockista Lounais-Englannista kohti kotisatamaansa Maarianhaminaa. Englannin kanaalissa saatiin viesti sodan syttymisestä Puolan sekä Saksan välille, jolloin aluksen päällikkö Carl Granith yritti saada aluksen Falmouthiin suojasatamaan saadaakseen varustamolta lisäohjeita. Granith oli kenties Suomen tuon ajan kokeneimpia merikapteeneja. Hän oli työskennellyt aluksilla jo ensimmäisessä maailmansodassa, joten kokemuksiansa mukaan hän järjesti ajan ja tavan mukaan aluksella laivakokouksen, jossa ilmoitettiin myös Ranskan ja Iso-Britannian sodanjulistuksesta Saksalle. Alus päätettiin ajaa lähimpään turvalliseen Skandinavian satamaan. Kuitenkin ensin oli tarkoitus poiketa Doverissa tiedustelemassa varustamolta toimintaohjeita. (Riimala 1993, 405.)

Syyskuun 8:nä vuonna 1939 alus purjehti jo Pohjanmerellä. Radion kautta oli saatu tietoa Saksan että Tanskan vesillä olevista miinoituksista, joten keulaan oli asetettu yksi tähystäjä tarkkailemaan laivan kulkureittiä. Iltapäivällä tähystäjä havaitsikin ensimmäisen ajomiinan, jonka alus sai väistettyä, mutta osui seuraavaan paikassa $55^{\circ}53,0'N$ $005^{\circ}07,0'E$. Aluksen neljästä mastosta kaksi katkesi ja alus sai suuren kallistuman vasemmalle alkaen vajota nopeasti. Miehistö yritti evakoitua pelastusveneisiin, mutta voimakas tuuli ja merivirrat veivät useita merimiehiä mukanaan. (Riimala 1993, 405.)

Uppoamispaikka oli kuitenkin niin matala, että yksi aluksen mastoista jäi pinnan yläpuolelle. Henkiinjääneet seitsemän miehistön jäsentä roikkuivat sen varassa lähes kaksi vuorokautta, kunnes tanskalainen kalastusalus TALONA pelasti eloonjääneet ja toimitti heidät sairaalahoitoon. Miehistöstä menehtyi 14 henkeä, joten he olivat sodan ensimmäiset suomalaisuhrit, vaikka Suomi ei edes ollut vielä sodassa. (Heikkinen 1960, 34.)

9.2 Höyrylaiva MARTTI-RAGNAR

Vaikka monet kauppalaivat joutuivat sukellusveneen torpedohyökkäyksen kohteeksi varoittamatta, oli sota-alusten päälliköinä myös inhimillisiä ihmisiä. Joskus alus pysäytettiin ja aluksen lasti tutkittiin. Mikäli se todettiin kielletyksi sota-tavaraksi, tehtiin päätökset jatkotoimenpiteistä vasta sen jälkeen. Joskus uhriksi joutuvan aluksen miehistöstä pidettiin huolta.

Ei mennyt kuukauttakaan OLIVEBANKin tuhosta kun sota vaati jo seuraavan suomalaisen kauppalaivan. Loviisalaisen Ragnar Nordströmin varustamon höyrylaiva MARTTI-RAGNAR ajoi Kemistä kohti Iso-Britannian Ellesmereportia. 3 302 tonnin vetoinen alus oli täydessä sellulloosalastissa. Päällikkönä viimeisellä matkalla John Söderblom. Aluksella oli 24:n hengen miehistö, joka oli ymmärrettävästi vallitsevasta poliittisesta tilanteesta johtuen hermostunut. (Nordström 1996, 217.)

Alus lähti Kemistä 17. syyskuuta 1939 ajaen pitkin Ruotsin rannikkoa Trelleborgiin, jossa kyytiin nousi miinaluotsi yli vuorokauden odottelun jälkeen. Luotsimatka täytyi taittaa päiväsaikaan miinojen havaitsemisen helpottamiseksi (Heikkinen 1960, 34). Luotsattuna alus ajoi Malmöön asti, josta matka jatkui

rannikkoväylää pitkin kohti Stavangeria, josta voisi ottaa lähes suoran kurssin Pohjanmeren yli Atlantille ja sitä kautta Irlanninmerelle. Aluksen ollessa Arendalin edustalla syyskuun 22. päivän iltana, nousi sen kyljelle saksalainen sukellusvene U-4. Alus pysäytettiin ja kapteeni Söderblom pyydettiin nousemaan sukellusveneeseen lastipapereiden tarkastusta varten. Sukellusveneeseen päällikkö Harro von Klot-Haydenfeldt tulkitsi selluloosalastin kielletyksi sotatavara lastiksi ja joutui suuresti pahoitellen toteamaan, että MARTTI-RAGNAR pitäisi upottaa. (Nordström 1996, 216–217.)

Miehistölle annettiin 15 minuuttia aikaa siirtyä pelastusveneisiin, joten kii-reessä ei paljoa omaa omaisuutta kerennyt kukaan mukaansa pelastaa. Kapteeni siirtyi itse salonkiin kasaamaan omia tavaroitaan ja sekasorron vallitessa pelastusveneet ehdittiin laskea. Joku onneksi huomasi kapteenin puuttuvan ja hänet kerettiin pelastaa ennen alukseen asennettujen räjähdepanosten räjähtämistä. (Nordström 1996, 217.)

Saksalaiset merisotilaat asettivat räjähteitä MARTTI-RAGNARin rakenteisiin ja alus räjäytettiin. Sukellusveneeseen päällikkö tiedusteli muonan määrää pelastusveneissä ja lupasi hinata merimiehet lähemmäksi rannikkoa. Merikapteeni Söderblomille hän ojensi kuitenkin aluksen upottamisesta ja miehistölle jaettavaksi pari toppaa laadukasta tupakkaa. (Keskinen & Talvitie 2013, 249.)

Ragnar Nordström kertoo kirjassaan, kuinka MARTTI-RAGNARin päällikkö vaatimalla vaati saada itselleen kuitenkin aluksen upottamisesta. Laivanvarustajat olivat vakuuttaneet aluksensa sodan ajalta usein huomattavan suurista summista ja uponneiden alusten tilalle täytyi nopealla aikataululla löytyä korvaaja. Nähtävästi kuitilla pystyttiin vakuutusyhtiössä nopeuttamaan käsittelyä, koska alus voitiin todistaa tuhoutuneeksi sotatoimissa.

22. September 1939.

Bescheinigung
über die Aufbringung des
Dampfers S. g. "Martti-Ragnar".
1) Abnahme der Ladungspapiere und des
Nationalitäten-Zertifikat.
Schiff muss zerstört werden, da es Bannware
enthält und für die Fa. Price & Pierce Ltd.
London E.C. 4 27, Clements Lane bestimmt
ist.
Deutsches Unterseeboot.

Kuva 4. MARTTI-RAGNARin päällikölle kirjoitettu todistus aluksen upottamisesta (Ragnar Nordströmin jälkipolvet).

Kuvassa 4 on alkuperäinen upotustodistus. Todistus kirjoitettiin vain heikosti ruudutetulle paperille, koska ei ollut tavanomaista kirjoittaa kuittia ennen aluksen upottamista.

22. September 1939. Über die Aufbringung des Dampfers s.s. "Martti-Ragnar", 1) Abnahme der Ladungspapiere und des Nationalitäten-Zertifikat. Schiff muss zerstört werden da es Bannware enthält und für die Fa. Price & Pierce Ltd, London. E.C. Clements Lane bestimmt is. Deutsches Unterseeboot.

22. syyskuuta 1939. Todistus höyryalus s/s Martti-Ragnarin haltuunotosta, 1) laivauspaperit ja kansallisuustodistus takavarikoitu. Laiva on tuhottava, koska se kuljettaa sotakieltotavaraa, joka on osoitettu Price & Pierce Ltd:lle, Lontoo. E.C. Clements Lane. Saksalainen sukellusvene.

Alus lasteineen siis menetettiin, mutta hengenmenetyksiltä säästettiin inhimillisen sukellusvenekapteenin avustuksella. Nämä kaksi tapahtumaa sekä monet

muut puolueettomien maiden laivojen upotukset aiheuttivat Saksassa sellaisen arvosteluryöpin, että itse Adolf Hitler kielsi puolueettomien alusten upotukset. (Keskinen & Talvitie 2013, 252.)

9.3 Höyrylaiva WALMA

WALMAN kohtalo on lähestulkoon samanlainen kuin edellä mainitun MARTTI-RAGNARin. Alus lähti talvisodan alkupuolella Viipurista kohti Englantia täydessä selluloosa- ja puutavaralastissa. Helsingborgin edustalla saksalainen sukellusvene pysäytti aluksen, sotilaat nousivat alukseen ja tutkivat lastin sekä lastiasiakirjat. Sukellusveneen päällikkö totesi, että alus joudutaan upottamaan, koska se kuljettaa viholliselle sotamateriaalia. Päällikkö Erik Cederlöf kritisoi päätöstä voimakkaasti, mutta joutui tyytymään sukellusveneen päällikön kantaan aluksen selluloosalastin olevan sotatavaraa, josta voidaan tehdä räjähdysaineita. WALMAN miehistö sai luvan evakuoitua pelastusveneisiin ja sukellusveneen päällikkö kirjoitti WALMAN päällikölle kuitenkin aluksen upottamisesta. Ihmishenget tässäkin tapauksessa säästyivät mutta alus lasteineen upotettiin Itämereen, paikkaan 58° 15,0' N, 011° 00,0' E. (Heikkinen 1960, 41–42.)

9.4 Höyrylaiva ONTO

Saksalaisten suljettua Tanskan salmet liikenteeltä jäi suomalaisesta kauppalaivatonnistosta salmien länsipuolelle muun muassa helsinkiläinen ONTO. Tammikuun 21. päivänä vuonna 1940 se lähti Belgian Zeebrüggestä painolas-tissa kohti Newcastle-upon-Tynea. Aluksen 18 henkistä miehistöä johti merikapteeni Ivar Ström. (Keskinen & Talvitie 2013, 246.)

Ilta-työhällä merellä nousi usvaa, joka vaikeutti tähytämistä. Alus ajoi mii-naan 1,5 merimailin päässä Smith's Knollin loistolaivasta ja alkoi upota nopeasti. Miehistö siirtyi kahteen pelastusveneeseen ja hylkäsi aluksen. Merivirta kuitenkin kuljetti pelastusveneet erilleen toisistaan. Toisen pelastusveneen miehistön poimi brittiläinen sota-alus ja toisen kreikkalainen kauppalaiva. Vaikka alus menetettiin, kukaan miehistöstä ei kuollut onnettomuudessa. (Keskinen & Talvitie 2013, 246.)

10 VÄLIRAUHAN AIKA

Suomi alkoi välittömästi elvyttää tuontiaan ja vientiään auttaakseen sodan runteleman valtion takaisin jaloilleen solmittuaan raskaan välirauhan Neuvostoliiton kanssa 13. maaliskuuta 1940. Sodan aikana vajaalla kauppalaivastolla oli juuri ja juuri saatu pidettyä yllä Suomen huoltovarmuutta, joka oli kylläkin sortumisen partaalla johtuen ennen sotaa laiminlyödyistä kauppamerenkulun strategian kehittämisestä. Sodanajan tuonnilla oli siis vahvasti sotilaallisen huollon leima, mutta nyt oli mahdollista alkaa siirtää enemmän voimavaroja myös kansanhuoltoon sekä kaupankäyntiin. Vaikeuksia aiheutti tärkeimpien kauppakumppanivaltioiden sijaitseminen Pohjanmeren ja Atlantin takana, mutta tilanteeseen saatiin helpotusta jo kesäkuussa 1940 kun Suomi solmi kauppasuhteet uudelleen Saksan kanssa ja samalla Kielin kanava sekä Tanskan salmet aukenivat suomalaiselle liikenteelle. Suomi solmi samaan aikaan kauppasuhteet myös Neuvostoliiton kanssa mutta sekä Saksaan että Neuvostoliittoon kauppakumppaneina ei liikaa luotettu – ymmärrettävästä syystä. (Iskanius 2008, 48.)

Tilanteen ratkaisuksi nousi Tanskan salmien ulkopuolelle jäänyt Suomen kauppalaivasto-osasto, jota voitiin nyt hyödyntää. Saksan ja Neuvostoliiton edelleen jatkuva valvonta ajoi Suomen kuitenkin tähyilemään kauppasatamia jäämeren puolelta, Norjan rannikolta. Myöskin Petsamon satamat katsottiin strategisesti tärkeiksi alueiksi, koska alue oli jäänyt välirauhassa Suomelle vaikkakin Kalastajansaarento jouduttiinkin Neuvostoliitolle luovuttamaan. (Iskanius 2008, 48.)

Suomen valtiovalta alkoi siis ajaa kahden meren politiikkaa tuonnissaan ja viennissään. Yhdysvaltojen kanssa voitiin solmia uudelleen niin kutsuttu Fatcona-sopimus (Finnish-American Trading Corporation). Tämän mahdollisti Pohjois-Norjassa olevien satamien suunniteltu käyttäminen kuljetuksiin, jolloin merikuljetusten painopistettä voitiin siirtää pois Itämereltä ja Yhdysvaltojen silmissä tämä näytti eristäytyvän Suomen pysyvän pois Saksan valvonnasta. Lisäpontta Pohjois-Atlantin kuljetuksille saatiin kun Iso-Britannia ilmoitti suhtautuvansa positiivisesti suomalaisiin aluskuljetuksiin sen valvomien merialueiden kautta Pohjois-Atlantilla. (Iskanius 2008, 48–49.)

Rauhan aikana Suomen lippua pyrittiin käyttämään merkinä puolueettoman maan aluksista. Saksa hyödynsi tätä menettelyä myös rahdatessaan suomalaisilla aluksilla välttämättömiä tavaroitaan Norjan rannikolta Saksaan. He katsoivat, että puolueettoman lipun alla seilaavan laivan on helpompi päästä ohi Pohjanmeren saarrostuksen. (Nordström 1996, 386.)

Alukset merkittiin näkyvästi puolueettoman maan tunnuksilla. Suomen lipun liehuessa mastossa, maalattiin se myös näkyvästi aluksen kylkiin ja kanteen. Aina tämäkään ei auttanut, kuten esimerkiksi höyrylaiva KASTELHOLMin torpedointi 29. toukokuuta 1941 osoittaa. Alus oli varustettu selkeillä Suomen merkinnöillä joka puolelta, mutta tästä huolimatta saksalainen sukellusvene torpedoi aluksen ilman ennakkovaroitusta. (Nordström 1996, 387–388.)

11 SUOMALAISTEN KAUPPA-ALUSTEN KOHTALOITA VÄLIRAUHAN JA JATKOSODAN AIKANA

11.1 Fregatti PENANG

Mystisin suomalaisten alusten kohtalo sodan aikana lienee PENANGin mysteeri. John Nurmisen varustamon omistama teräsrunkoinen purjelaiva lastasi huhtikuussa 1940 Australiassa viljaa Eurooppaan vietäväksi. Aluksen päällikkö K. Karlsson joutui etsimään laivalle uusia miehiä ennen satamasta lähtöä, koska muutamat miehistönjäsenet päättivät jäädä suojaan sodan vaaroilta maapallon eteläpuolelle. (Riimala 1993, 406.)

Puolentoista kuukauden lastauksen jälkeen aluksen ruumissa oli vehnää 3 250 tonnia. Kun puuttuvat miehistöpositiot oli saatu korvattua alus aloitti matkansa kohti Eurooppaa 3. heinäkuuta 1940. Kuitenkin Port Victoriasta lähdettyä aluksesta ei ole enää havaintoja. Tutkimusten mukaan PENANG upposi saksalaisen sukellusvene U-140:n ampumaan torpedoon Atlantilla, noin 130 kilometriä luoteeseen Irlannin pohjoiskärjestä. Kaikki miehistönjäsenet hukkuivat. (Riimala 1993, 406.)



Kuva 5. Penang täysissä purjeissa (Kolumbus.fi)

11.2 Valtamerialus TORNATOR

Norjan ja Panaman lippujen kautta Suomen lipun alle kesällä 1940 siirtynyt Finland-Amerika Linjen Oy:n TORNATOR oli tarkoitus asettaa Suomen ja Etelä-Amerikan väliseen liikenteeseen, mutta sota Euroopassa muutti aluksen reitin. Liinahamarista alus lastattiin täyteen ruotsalaista terästä ja suomalaista paperia, jotta alus voisi purjehduksellaan avata rahtilinjan välille Suomi-Japani. (Riimala 1994, 195.)

Aluksen päällikkö Kurt Brander miehistöineen ajoi aluksen Japaniin. Matka kesti 82 päivää ja alus saapui Jokohamaan 27. toukouuta 1941. Uusi laivalinja herätti mielenkiintoa ja innostusta Japanissa, jossa Euroopan sota ei vielä näkynyt – Japanikaan ei ollut liittynyt vielä maailmansotaan. Alukseen oltiin lastaamassa paluulastia Liinahamariin kun tuli tieto jatkosodan alkamisesta. Lasti purettiin ja alus siirtyi Japani - Kiina-väliseen liikenteeseen. Tällä reitillä alus ajoi karille tammikuussa 1942 ja lopulta upposi. Miehistö pelastui mutta palaaaminen kotimaahan muuttui useilla seikkailuksi niin saksalaisten sukellusveneen kuin saarronmurtajarahtilaivan kyydissä. Saarronmurtaja eksyi kurssil-

taan Intian valtamerellä brittiläisen saattueen sekaan ja saksalaisaluksen miehistö internottiin Australiaan. Suomalaiset pääsivät palaamaan kotimaahansa vasta sodan loputtua.

11.3 Höyrylaiva INHA

Nordströmin varustamon 4 000-tonninen INHA upposi täydessä lastissa 20. marraskuuta 1941 Ruotsin saaristossa Hanöbuktenissa ajettuaan karille. Päälikön aiheuttama navigointivirhe oli syynä aluksen tuhoutumiselle ja onnettomuuden jälkeen Nordström erotti hänet toimestaan. (Nordström 1996, 377.)

Edellinen esimerkki näyttää sen, että aina alukset eivät tuhoutuneet sotatoimissa, vaan myös tavalliset merenkulun vaarat ja onnettomuudet olivat edelleen läsnä. INHAnkin tuhoutuminen lasketaan kuitenkin sotatappioksi, koska alus joutui kulkemaan upotusvaaran takia Ruotsin saariston turvalliseksi määriteltä väylää pitkin eikä kauempana avomerellä kuten normaalisti isot alukset rauhan aikana kulkivat. (Nordström 1996, 377.)

11.4 Nelimastoparkki LAWHILLS

LAWHILLS oli Etelä-Afrikan edustalla, kun se takavarikoitiin 21. elokuuta 1941. Miehistö internottiin ja alukseen alettiin etsiä uutta miehistöä paikallislehden ilmoituksen avulla. Kokeneita merimiehiä ei kuitenkaan ilmoittautunut, joten viranomaiset tiedustelivat, olisiko edellisillä miehistönjäsenillä kiinnostusta työskennellä Etelä-Afrikan lipun alla, koska alus oli siirretty heidän alusrekisteriinsä. (Nylund 2009, 60.)

Kaksi miestä, Tor Lindqvist ja Rolf Gustafsson ilmoittautuivat, koska he eivät nuoren ikänsä takia olleet päässeet vapaaehtoisiksi armeijaan ja he olivat seilanneet LAWHILLSillä saadakseen kokemusta perämieskoulua varten. Lisäksi palkka oli hieman parempi kuin Suomen lipun alla. (Nylund 2009, 60.)

Iso-Britannian julistaessa sodan Suomelle 6. joulukuuta 1941 tuli laivalla työskennelleistä suomalaisista ja etelä-afrikkalaisista periaatteessa vihollisia,

koska Etelä-Afrikka kuului tuolloin Iso-Britannialle. Suhtautuminen suomalaisiin oli kuitenkin jopa niin myötämielistä, että heille tarjottiin Etelä-Afrikan kansalaisuutta, joten miehet jatkoivat töitään normaalisti. (Nylund 2009, 61.)

11.5 Höyrylaiva POHJANLAHTI

Rymätylään rekisteröity POHJANLAHTI lähti perunalastissa Riiasta kohti Suomea 13. elokuuta 1942. Kolmentoista hengen miehistöä johti merikapteeni Kaino Laitio. Uzavan majakan lähistöllä alus joutui kuitenkin neuvostoliittolaisen sukellusveneen tähtäimeen, mutta sen torpedot eivät osuneet. Kansitykkilestestä alus sai suuria vaurioita ja miehistö evakuoitui kahteen pelastusveneseen. Toinen pääsi turvallisesti rantaan, josta miehistö sai apua ja kuljetuksen Tallinnan kautta Helsinkiin. (Keskinen & Talvitie 2013, 422.)

Toinen pelastusvene joutui kuitenkin sukellusveneen pysäyttämäksi ja veneessä mukana olleet rahtilaivan päällikkö ja lämmittäjä otettiin sukellusvenelle. Erinäisten kuulusteluiden jälkeen lämmittäjä Neuvostoliiton internointileirille Kazakstaniin, josta tie vei sodan päätyttyä vielä Moskovan ja Leningradin lähistölle pystytetyille vankileireille. Mies kuitenkin selvisi hengissä Suomeen. Merikapteeni Laitiosta ei sen sijaan kuulunut enää mitään miesten jouduttua Neuvostoliiton maaperälle. (Keskinen & Talvitie 2013, 422.)

12 KAUPPALAIVASTON TOIMINTA JATKOSODASSA

Neuvostoliiton kanssa solmitun välirauhan jälkeen Suomi yritti elvyttää tuontia ja vientiään sen minkä pystyi. Sota Euroopassa ei kuitenkaan ollut tauonnut, joten laivaliikenne kohtasi edelleen paljon vastoinkäymisiä puolueettomuudesta huolimatta. Lisäksi vuosien 1940–1942 talvet olivat tilastollisesti vuosisadan kylmimpiä, mikä näkyi Itämeren jäätymisenä kokonaan. Tämä lisäsi vaikeuksia saada alukset liikkeelle, ja näinä vuosina purjehduskausi jäikin tavallista lyhemmäksi. Kuitenkin kiireessä välttämättömimmät kuljetukset saatiin kunnialla hoidettua. (Riimala 1994, 196.)

12.1 Purjealukset aikarahdattuina Norjassa

Jatkosodan syttyä Suomen merenkulussa oli nähtävissä valon pilkahduksia. Saksan avattua Tanskan salmet pääsi koko Suomen tonnisto liikkumaan Itämereltä ulos sekä sisään. Suomalaisille purjealuksille töitä toi muun muassa Norjan miehitys. Saksalaisten tuloa ei katsottu hyvällä ja lähes kaikki norjalaiset kieltäytyivät auttamasta saksalaisten joukkojen mobilisoinneissa, joten suomalaisten ja saksalaisten yhteistyö toi monille pienvarustamoille töitä. (Riimala 1993, 406.)

Alukset oli aikarahdattuina saksalaisille, joten tulonlähde alusten omistajille oli taattu. Miehistökin oli tyytyväinen: Norjan vesillä maksettiin sotalisää jopa 150% ja uhka uppoamiselle oli tilanteeseen nähden pieni kuten Erkki Riimala toteaa *Navis Fennica 1:ssä: Englantilaisten lentokoneet eivät piitanneet parakeja ja tarvikkeita tukikohtiin vievistä pikkualuksista*. Yhteistyö jatkui vuoden 1944 syksyyn saakka, jolloin Neuvostoliiton painostuksesta Suomi katkaisi suhteensa Saksaan ja syttyi Lapin sota. (Riimala 1993, 406.)

12.2 Höyryalusten monijakoinen jatkosota

Jatkosotaa enteilleet kuukaudet vaikeuttivat suomalaisten laivojen liikennettä Itämeren ulkopuolella. Saksa siirtyi Tanskan ja Norjan valtauksien kautta huh-tikuussa 1940 lähelle Suomen sen hetken ainoa henkireikää ulkomaan kaup-paa ajatellen eli Petsamon Liinahamarin satamaa. Myös Neuvostoliitto - väli-rauhasta huolimatta - muodosti uhan eristää Suomen huolto, koska sotajouk-koja oli myös pohjoisessa heti Kalastajansaarenon Neuvostoliiton puolella. (Silvennoinen 2008, 151; Ziemke 1963, 161–162.)

Elo-syyskuussa 1940 Suomi neuvotteli Saksan kanssa uudet kauppasuhteet, jolloin Suomen kauppalaivaston liikenne sai hieman vapaamman liikkumatilan kaupankäynnin ja tavaratoimitusten ylläpitämiseen (Ziemke 1963, 163). As-teen vapaampaa liikkumista ei kuitenkaan kestänyt vuottakaan kun jo kesällä 1941 Iso-Britannia alkoi pidättää suomalaisia aluksia Pohjanmerellä ja Atlan-tilla. Alukset ohjattiin Iso-Britannian satamiin odottamaan jatkotoimenpiteitä. (Riimala 1994, 196.)

Vaikka Suomi pyrki pysymään niin erillään Saksan toimista kuin mahdollista, muuttui tilanne entistä tukalammaksi 22. kesäkuuta kun Adolf Hitler julisti Suomen olevan liitossa Saksan kanssa ja jatkosota alkoi 25. kesäkuuta 1941 (Vahtola 2003, 370–372). Iso-Britannian julistettua sodan Suomelle sen itsenäisyyspäivänä 1941 he takavarikoivat kaikki Iso-Britannian satamissa maanneet 19 suomalaista kauppaa-alusta (Riimala 1994, 196).

Jatkosodan aikana varustajan mahdollisuudet päättää tonnistostaan, rahdeistaan ja reiteistään katosi lähes kokonaan kun valtio otti koko kauppalaivaston kuljetuskoneistokseen. Viranomaisten määrätessä lastit ja niiden kuljetuksista saatavat tulotkin johtivat siihen, että reiteinä lähestulkoon olivat vain Saksan hallinnassa olevat satamat Itämerellä ja Pohjanmerellä. (Riimala 1994, 196.)

Suomen kauppalaivasto kuitenkin täytti velvollisuutensa jatkosodassa. Aluksia menetettiin 44 kappaletta, joiden yhteenlaskettu vetoisuus oli lähes 200 000 tonnia. (Keskinen & Talvitie, 425; Riimala 1994, 202.) Lukuja synkentää myös Saksan takavarikoimat alukset Lapin sodan alkaessa, jolloin Suomen ja Saksan suhteet katkesivat jälleen. (Riimala 1994, 200.)

12.3 Neuvostoliiton käyttöönottamat purjealukset

Valvontakommission saavuttua Suomeen se alkoi välittömästi toteuttaa välirauhansopimuksessa asetettuja tavoitteita. Porkkalan tyhjennykselle annettiin aikaa vain kymmenen päivää, jolloin alueelta täytyi saada siirrettyä kaikki suomalainen materiaali, sotilaat ja alueen asukkaat tavaroineen. Työhön vaadittiin myös kauppalaivaston apua, mutta moottorialusten huutavasta pulasta johtuen paikalle saatiin purjealuksia, joita tulikin paikalle noin sata alusta miehistöineen. Vaativa evakuointiurakka saatiin kunnialla päätökseen tavoiteajassa. (Riimala 1993, 407.)

Välirauhansopimus määräsi Suomen myös luovuttamaan liittoutuneiden käyttöön koko kauppalaivastonsa, kuten myös kaikki jäänmurtajat. Lokakuun 1944 alussa Neuvostoliitto vaati Suomelta käyttöönsä 50 jaalaa, kaljaasia tai jahtia, sekä saman verran moottoroituja pienaluksia omiin huoltokuljetuksiinsa. Välirauhansopimus määritteli, ettei näitä aluksia saa käyttää sotatoimiin. Alukset

tuli myös varustaa osaavalla miehistöllä sekä kymmenen päivän muonavarannoilla ja polttoaineella. (Riimala 1993, 407.)

Käyttöön sopivia aluksia sekä niihin tarvittavaa miehistöä jouduttiin etsimään toden teolla. Miehistöä esimerkiksi värvättiin töihin satamista. Jo valmiiksi vähäinen aluskanta kärsi vauriota entisestään, kun Hangosta liikkeelle lähtenyt nk. ”Pintovan laivasto” joutui saksalaisten sukellusveneiden hyökkäyksen kohteeksi matkalla Viroon. Neljä kaljaasia menetettiin ja merimiesten kohtaloista ei ole tietoa. Tuho olisi voinut olla suurempikin, elleivät useat purjelaivat olisi kääntyneet takaisin Hankoon ohjeiden vastaisesti. (Riimala 1993, 408.)

Lokakuu 1944 oli synkkä purjealuksille ja suomalaiselle merenkululle. Hangon ja Viron väliä Neuvostoliiton tarvikkeita kuljettaneista aluksista menetettiin ainakin 13 alusta ja 53 henkeä. Rahtikuljetukset saatiin päätökseen ennen marraskuun puoliväliä ja laivoilla palvelleet miehet sekä naiset kotiutettiin. (Riimala 1993, 407–408.)

13 INTERNOITUJEN SUOMALAISTEN MERIMIESTEN KOHTALO

Sota esitteli julmat kasvonsa myös merimiehille. Torpedoinnin tai miinan aiheuttama uppoamisvaara ei riittänyt, koska pelastuminen ei ollut ollenkaan varmaa, vaikka laivan uppoamisesta olisi selvinnytkin hengissä. Vihollisvaltioiden merimiehiä käsiteltiin vihollistaistelijoina ja aluksen takavarikoinnin yhteydessä miehistöt lähetettiin usein työ- ja keskitysleireille.

Merimiehiä internottiin Euroopassa lähinnä Iso-Britanniassa sekä Saksassa. Kuitenkin liittoutuneiden joukoissa taistelleet valtiot internoivat suomalaisia ympäri maailman, koska Suomi ajateltiin jatkosodan aikaan Saksan liittolaiseksi. Kaiken kaikkiaan internoituja suomalaisia merimiehiä sodan aikana oli vähän päälle 1700 henkeä. Heistä kotiin ei koskaan palannut 48 henkeä. (Nylund 2009, 289–292.)

Suomen aloitettua sotatoimet Saksaa vastaan Lapissa syksyllä 1944 takavarikoi Saksa aikarahtauksessa olleet 34 suomalaista purjealusta Norjan rannikolta. Miehistöt vangittiin ja lähetettiin Tanskan kautta Pölitzin keskitysleirille. Kaiken kaikkiaan 111 suomalaista merimiestä joutui työleirille, joista henkensä

menetti ainakin 15 ihmistä leirillä liikkuneiden kulkutautien ja liittoutuneiden pommitusten takia. (Riimala 1993, 407.)

Saksa ei kuitenkaan saanut takavarikoitua ja vangittua kaikkia Norjassa palvelleita aluksia ja niiden miehistöjä. Syyskuussa kuunari PRINSESSAa lähdettiin siirtämään Saksaan. Alusta valvoi kolme saksalaista sotilasta. Aluksen miehistö sai kuitenkin vallattua aluksen ennen sen saapumista Stettiniin ja vangittu saksalaismiehistö luovutettiin Ruotsiin. (Riimala 1993, 408.)

13.1 Suomalaisen internointi Iso-Britanniassa ja sen imperiumin alueella

Iso-Britannian julistettua sodan Suomelle 6. joulukuuta 1941 alkoi suomalaisten merimiesten ja alusten haltuunotto emämaassa sekä sen alusmaiden alueilla. Iso-Britanniaan internoidut sijoitettiin Irlannin merellä sijaitsevalle Isle of Man –saarelle. Internoitujen suomalaisten määrästä liikkuu erilaisia lukuja. Merimiespastori Toivo Harjunpää vieraili leirillä 16. tammikuuta 1942 ja sai tietoonsa 265 suomalaisen nimen. Punaisen Ristin arkistoissa esiintyy taasen yhteensä 420 hengen nimet. (Nylund 2009, 52–53.)

Saaren pääkaupungissa Douglasissa sijainneella Palace-Camp –leirillä suomalaiset osallistuivat työntekoon. Merimiespastori Harjunpään mukaan suomalaisten olot leirillä olivat suhteellisen hyvät, koska miehet majoittuivat entisessä hotellissa. Saatavilla oli muun muassa sekä kylmää että kuumaa vettä sekä merinäköala. Miehillä oli välillä mahdollisuus käydä myös elokuvissa. Suurimmat puutteet olivat henkilökohtaisessa vaatetuksesta, rahasta tupakkaa varten, teestä sekä saippuasta. Eräs radisti valitteli huonoa ruokaa sekä asuntojen soveltumattomuutta talviasumiseen. Merimiesten onneksi leirillä työskenteli englantilainen upseeri, joka puhui suomea. Hänen avullaan muutamat merimiehet pääsivät käymään lääkärissä. He olivat myös rakentaneet leirille hiilillä lämpiävän saunan. (Nylund 2009, 52.)

Jamaikalla internoituja suomalaisia oli 31 henkeä. Myös siellä internoitujen olot olivat varsin siedettävät. Suihkusta sai sekä kylmää, että lämmintä vettä ja käytössä oli keittiö, vuodeosasto sekä sairaala. Siisteydestä pidettiin huolta vuorolistan avulla. Jokaisella vangilla oli myös oma lukittava laatikko henkilökohtaisille tavaroilleen. (Nylund 2009, 61.)

Muita suomalaisia internoivia Iso-Britannian alusmaita olivat Angola, Bermuda, Egypti, Englannin Guyana (nykyinen Guyana), Gibraltar, Kultarannikko (nykyinen Ghana), Etelä-Afrikka, Kenia, Palestiina, Sudan sekä Trinidad. Näissä maissa internoitujen suomalaisten määrä oli vain muutamia henkilöitä per valtio, pois lukien Trinidad, jonne internointiin 69 suomalaista merenkulkijaa. (Nylund 2009, 67.)

13.2 Ingemar Fredrikssonin synkkä sota-aika

Talvisodan aikaan Ingemar Fredriksson toimi perämiehenä Nordströmin OSCAR MIDLING -purjealuksella, joka ajoi tavaraa pääosin Ruotsista Iso-Britanniaan. Fredriksson kertoo artikkelissa kuinka miehistö ei Ruotsissa alusta lastatessa saanut olla laivassa ollenkaan. Ruumaan ahdattiin isoja laatikoita, joissa luki Bofors. Tällaista rahtia Fredriksson oli kuljettamassa myös keväällä 1941 kun alus ei päässytäkään enää lähtemään Göteborgista. Saksa oli miehittänyt Norjan, jolloin Skagerrakin alue ei ollut enää turvallista seutua alukselle, jonka lasti oli erittäin tulenarkaa ja kaiken lisäksi osoitettu arkkiholliselle. (Kotkamaa 2008, 20–22.)

Jatkosodan loppupuolella Fredriksson työskenteli perämiehenä FÅA:n höyrylaiva MERCATORissa. Elokuussa 1944 alus oli matkalla Luulajaan ja alus jatkoi matkaansa Saksan miehittämään Norjaan vaikka huhuja liikkui, että Saksa ei enää olisi Suomen kanssa ystävällisessä liitossa. Alus sai satamaan saapuessaan tiedon Suomen tehneen välirauhan, Lapin sodan alkaneen ja Saksan muuttuneen jälleen viholliseksi. (Kotkamaa 2008, 22.)

Saksalaiset sotilaat vangitsivat suomalaiset merimiehet, joita tuohon aikaan oli Norjassa 90 henkeä neljällä eri aluksella. Heidät kaikki lähetettiin Danzigin keskitysleirille, jonne oli jo aikaisemmin joutunut toistasataa suomalaista merenkulkijaa. *Internoinniksi tavataan kutsua vihollismaan kansalaisten pidättämistä ja riisumista aseista, mutta saksalaisten mielestä se tarkoitti lähtöä keskitysleirille. Olimme täysin hämmentyneitä ja vailla todellista tietoa mistään,* Fredriksson toteaa. (Kotkamaa 2008, 22.)

Lokakuussa 1944 Fredriksson ja monet muut suomalaiset saapuivat Stutthofin työleirille, jossa kiersi lakoninen huhu leiriltä poistuminen vain savupiipun

kautta. Tästä alkoi Fredrikssonin ja muiden suomalaisten yhdeksän kuukauden piina, josta vain vahvimmat selvisivät. Olot leirillä olivat julmat. Fredriksson viittaa artikkelissa leiritoverinsa Veijo Johanssonin muistiinpanoihin: *Taudit ja nälkä tekevät ihmisestä mielipuolen, joka suhtautuu kaikkeen, kuolemaankin, välinpitämättömästi. Ellei tämä helvetti pian lopu, minäkin muutun pian eläimeksi, jonakin päivänä rupean ehkä kaluamaan ruumiita, joita olen muutamien juutalaisten nähnyt napostelevaan järjettömään nälkäänsä.* (Kotkamaa 2008, 23.)

Saksan tilan vaikeuduttua peruuttamattomasti kevättälvella 1945 määrättiin Stutthofin leiri tyhjennettäväksi. Vangit joutuivat kulkemaan talvisäässä ainoastaan kesävaatteissa 13 päivää, jolloin monet vangit menehtyivät joko kylmyyteen, heikkouteen tai saksalaisten teloituksiin, koska jälkeenjääviä ei odotettu. (Kotkamaa 2008, 23.)

Hengissä selvinneet saapuivat Gdyniaan, jossa heidät tungettiin suuriin proomuihin. Ne tulivat niin täyteen, että lattioille ei päässyt edes istumaan. Ruokahuoltona toimivat raat perunat ja laiha keitto. Proomu hinattiin Lyypekin edustalle ja 2. toukokuuta 1945 vangit oli tarkoitus siirtää 40 000 tonnin matkustajalaivaan, joka toimi uivana vankisiirtolana. Suureksi onnettomuudeksi proomu navigoi yön pimeydessä väärän aluksen kylkeen, koska vankialus räjähti samaan aikaan ja upposi. (Kotkamaa 2008, 23.)

Fredriksson ja useat muut pelastuivat siis täpärästi, mutta matka jatkui. Miehet määrättiin nousemaan höyrylaiva ATHENAan, jonka sanottiin olevan matkalla Tanskan kautta Ruotsiin. Suomalaiset eivät kuitenkaan kerenneet nousta alukseen, kun se jo räjähti ja arviolta 7 000 vankia kuoli turmassa. Laiva räjähti kuitenkin saksalaisten omasta räjähteestä, joka oli asetettu aluksen rakenteisiin. Sotilaat yrittivät eliminoida tappion kynnyksellä todistajia keskitysleirien julmuuksista. (Kotkamaa 2008, 24.)

Samaan aikaan Lyypekkiin saapuivat ensimmäiset liittoutuneiden sotilaat ja Fredriksson sekä muut keskitysleirivangit tajusivat koettelemustensa päättyneen. Matka jatkui Tanskan kautta Helsingborgiin, jossa Ruotsin Punainen Risti otti Fredrikssonin ja muut siinä joukossa olleet 50 suomalaista hoidetta-

vaksi. Karanteenin jälkeen miehet pääsivät Suomeen, mutta joutuivat uudelleen karanteeniin ja Valpon haastatteluihin ennen kuin he saivat palata perheiden ja lähimmäistensä luo. (Kotkamaa 2008, 24.)

Kaiken kaikkiaan noin 400 suomalaista merenkulkijaa joutui eripituisiksi ajoiksi Saksan hallinnoimille keskitysleireille. Heistä sille matkalle jäi 28 henkeä. (Nylund 2009, 292.)

Internointi sai siis monia erilaisia piirteitä sodan aikana. Iso-Britannian ja sen alusmaiden alueella internoituja suomalaisia kohdeltiin suhteellisen oikeudenmukaisesti. Mutta esimerkiksi Saksassa tilanne oli aivan toinen, kuten Fredrikssonin tarina osoittaa. Huomionarvoista on, että Iso-Britannian suhteet Suomeen sodan aikana olivat varsin mitäänsanomattomat verrattuna Saksaan, jonka kanssa Suomi oli jatkosodan aikana aseveli. Saksalaisten vihamielinen suhtautuminen suomalaisiin Lapin sodan aikana selittynee äkillisellä suhteiden kariutumisella.

14 KAUPPA-ALUSTEN KÄYTTÖ TORNION MAIHINNOUSUSSA

Jatkosodan päätyttyä Moskovassa sovittiin raskaista rauhaehdoista Suomelle. Yksi kohta oli Suomessa vielä olevien saksalaisten sotilaiden internointi. Saksan 20. Vuoristoarmeijakunta käsitti noin 213 000 miestä. Saksalaisilla oli myös Operaatio Birke, jonka alkuperäinen tarkoitus oli vetää nopeasti saksalaiset joukot pois Suomesta tarvittaessa. Tämä olisi tapahtunut mikäli jatkosodassa Neuvostoliitto olisi saanut murrettua Karjalan Kannaksen rintamalinjat ja eteläinen Suomi olisi vallattu. Nyt vastassa olivat kuitenkin rinnalla taistelleet suomalaiset, mutta vetäytyminen toteutettiin kuitenkin lähes alkuperäisen operaatiosuunnitelman mukaan. (Keskinen & Talvitie, 458.)

Aluksi Saksan ja Suomen välillä oli salainen sopimus rauhanomaisesta vetäytymisestä, jonka sopivat Puolustusvoimien puolesta everstiluutnantti Usko Sakari Haahti ja saksalaiset puolesta Lapin joukkojen komentaja, kenraalileversti Lothar Rendulic. Moskovasta painostettiin kuitenkin lähes mahdottomalta tuntuvaan aikatauluun, joten suomalaisten ei auttanut kuin aloittaa sotatoimet saksalaisia vastaan. Vastarinta oli kuitenkin tiukkaa, joten suomalaiset alkoivat

suunnitella uhkarohkeaa maihinnousua saksalaisten selustaan kenraaliluutnantti Hjalmar Siilasvuon johdolla. (Keskinen & Talvitie, 459–460.)

Maihinnousun merioperaation johtoon asetettiin kommodori H. Söderholm. Sotajoukot oli tarkoitus siirtää Oulun Toppilan satamasta Kemin Ajokseen. Suunnitelma pidettiin kuitenkin salassa ja satamaan kokoontuvien joukkojen sekä kaluston sanottiin liittyvän Ruotsiin suuntautuviin evakuointikuljetuksiin. (Keskinen & Talvitie, 460.)



Kuva 6. Höyrylaiva HESPERUS (Äänimeri.fi).

Syyskuun loppupuolella Perämerellä nousi myrsky, jolloin maihinnousua lykättiin. Lisäaika antoi mahdollisuuden vaihtaa suunnitellun Kemin sataman Tornion Röyttään, koska siellä olisi tiedustelun mukaan vähemmän saksalaisia joukkoja paikalla. Maihinnousualuksiksi valikoituivat tavalliset kauppa-alukset HESPERUS, NORMA sekä FRITZ S. Alusten vetoisuudet olivat varsin vaatimattomia: HESPERUS oli 2 300 brt, NORMA 1 500 brt ja FRITZ S. ainoastaan 500 bruttorekisteritonnia. (Keskinen & Talvitie, 460–461.)

III Armeijakunnan joukot lastattiin aluksiin 30. syyskuuta 1944. Aluksiin pakautui 2 900 miestä, joten mukaan voitiin lastata vain välttämättömin. Esimerkiksi tykistöä ei voitu ottaa mukaan. Vain tarpeellisimmatkin moottoriajoneuvot lastattiin mukaan, kuten kuva 7 näyttää. (Keskinen & Talvitie, 461.)



Kuva 7. Höyrylaiva NORMAN lastausta Oulun Toppilassa (SA-kuva).

Alukset ajoivat rauhoittuneella Perämerellä kuutamon loistaessa. Ennen Kemiä alkanut kaatosade peitti alukset, joka auttoi pitämään suunnitelman edelleen saksalaisilta salassa. Laivat lipuivat hiljaa satama-altaaseen ja alusten purku alkoi välittömästi 1. lokakuuta kello 0745. Purkautuminen sujui nopeasti ja ongelmitta, jolloin suuri, mutta määrätietoinen riskinotto oli kannattanut ja saksalaiset päästiin yllättämään. Tyhjäksi puretut alukset aloittivat heti paluumatkansa Ouluun noutaakseen lisää miehistöä ja kalustoa. (Heikkinen 1960, 313–314.)

Maihinnousussa myös vaurioitui aluksia. Pieni helsinkiläinen höyrylaiva MAI-NINKI otettiin myös varusteiden kuljetusoperaatioon mukaan. Alukseen lastattiin Oulun Toppilassa 120 tonnia ammuksia, 200 säkkiä autohiiltä sekä kymmenen hevosta kärryineen ja muine varusteineen. Pienen kokonsa vuoksi

aluksella oli vain 10 miehistönjäsentä, joista yksi oli nainen. Päälikkönä toimi Hubert Åberg. Lokakuun 4. vuonna 1944 alus lähti matkaan. (Heikkinen 1960, 314.)

Alus saapui vielä samana päivä Tornion Röyttään, mutta satamassa oli tungosta ja laituripaikka ei heti auennut. Kun höyrylaiva ARANDA oli saatu purettua, siirtyi MAININKI sen tilalle laituriin. Ennen purkauksen aloittamista saksalaisten Stuka-syöksypommittajat kuitenkin hyökkäsivät satamaan ja sekasorto pääsi valloilleen. Pudotetut pommit sekä konekiväärituli vaurioittivat laiturissa olleita aluksia ja MAININKIn lastina olleet ammuksen räjähtivät tulipalon seurauksena. Alus tuhoutui täysin ja upposi satama-altaaseen. Välikohtauksessa kuoli yksi konemestari ja haavoittui kaksi muuta henkilöä. Sekasorron aikana aluksesta hävisi myös yksi jungmanni ja puolimatruusi. Heidät nähtiin myöhemmin Röytässä elinvoimaisina mutta tämän jälkeen heistä ei ole havaintoja. Arvioiden mukaan he karkasivat Ruotsiin. (Heikkinen 1960, 314–315.)

Samassa välikohtauksessa vaurioitui myös toinen kauppa-alus. Turkulainen BORE IX oli lastattu 3. lokakuuta 1944 Oulussa ja alus oli kiinnittynyt Röyttään samana päivänä vaikka sitä oli tulitettu Röyttää lähestyttäessä tykistöllä. Kranaatit eivät kuitenkaan osuneet. Miehistöä oli 19 miestä ja kaksi naista. Päälikkönä operoi Uno Lindqvist. (Heikkinen 1960, 316)

Stuka-pommittajien hyökkäyksessä laivassa syttyi pommin osumasta tulipalo, joka tuhosi muun muassa komentosillan kokonaan. Myös MAININKIn räjähtäessä alukseen sinkoutui palavaa ammustavaraa, mutta palot saatiin kuitenkin sammutettua hyökkäyksen tauottua. Alus oli uponnut satama-altaaseen, mutta se saatiin nostettua ja ajettua Turkuun telakalle. BORE IX menetti välikohtauksessa kaksi matruusiaan ja keittäjän. (Heikkinen 1960, 316–317.)

15 MENETETTY SEKÄ VAURIOITUNUT TONNISTO SOTATOIMIEN AIKANA

Vaikka Merivoimat teki parhaansa suojellakseen elintärkeää kauppalaivaliikennettä, olivat aseistamattomat alukset ja niiden miehistö jatkuvan kuolemanvaaran alla sotien aikaan. Talvisodassa huolta aiheuttivat niin Neuvostoliiton kuin Saksankin sukellusveneet sekä pinta-laivasto. Jatkosodassa Neuvos-

toliiton Itämeren laivasto yritti katkaista Suomen sekä Suomessa sotivien saksalaisten materiaalitäydennykset tuhoamalla kaikki Suomeen pyrkivät rahtilait.

Kauppalaivalla keinot estää aluksen joutuminen hyökkäyksen kohteeksi ja menetyksi olivat vähissä. Miehistön turvallisuutta oli mahdollista ylläpitää vain pelastusvälineistöllä, mikäli alus jouduttaisiin jättämään. Kuitenkin hyökkäyksessä kannella sijainneet pelastusveneet sekä muut pelastautumisvälineet olivat suojaattomina ja tuhoutuivatkin yleensä torpedoiden ja tykkitulen osuessa. Yleensä hyökkäysvoima oli vielä niin kova, ettei aluksen evakuoinnille jäänyt paljoa aikaa ja monet menehtyneistä merimiehistä jäivätkin loukkuun alukselle sen upotessa nopeasti. Mikäli oli onnea ja pelastui uppoavasta aluksesta, oli seuraava koetinkivi pelastautuminen omien puolelle. Pelastusveneisiin kerettiin harvoin kerätä mukaan sairaalatarvikkeita sekä muonaa. Lisäksi jatkuvat kuoleman sekä kiinnijäämisen jälkeinen internoinnin uhka oli läsnä.

Sodan alussa vuonna 1939 Suomen kauppalaivaston vetoisuus oli noin 650 000 brt. Sodan loppuvaiheessa vuonna 1945 vetoisuus oli noin 350 000 brt. Edellä mainitut luvut eivät sisällä sodan aikana uponneita proomuja vaikka ne sotien aikaan ilmoitettiin kauppa-aluksina kauppa-alusrekisteriin. (Riimala 1994, 199.)

Taulukossa 4 esitellään sotatoimien seurauksena tuhoutuneet alukset sekä menetetty miehistö. Erot menehtyneiden määristä johtuvat eri lähteistä haettuihin lukuihin. Viimeiset kuolemaan ja uppoamisiin johtaneet tappiot tapahtuivat jatkosodan lopulla. Lapin sodan muutettua Suomen ja Saksan suhteita Saksa takavarikoi Norjan rannikolta sotatoimina 15 suomalaista alusta.

Taulukko 4. Toisessa maailmansodassa menehtyneet suomalaiset merimiehet sekä menetetty suomalainen kauppa-alustonnisto. (Keskinen & Talvitie, 425; Riimala 1994, 202)

Toisessa maailmansodassa menehtyneet suomalaiset merimiehet sekä suomalainen kauppa-alustonnisto		
Vuosi	Alusten lukumäärä sekä tonnisto	Merimiehet
1939	10 alusta, 16 880 brt	28
1940	15 alusta, 34 752 brt	90
1941	9 alusta, 27 139 brt	60–63
1942	10 alusta, 18 504 brt	61–66
1943	2 alusta, 2 354 brt	1–22
1944	23 alusta, 16 114 brt	18–53
1945	0	21
Yhteensä	69 alusta, 115 563 brt	279–343

Edelliseen taulukkoon tulee vielä huomioida takavarikoituna tuhoutuneet kahdeksan alusta, joiden yhteisvetoisuus oli 24 737 brt. Aluksia tuhoutui myös tavallisten merionnettomuuksien, kuten karilleajojen seurauksena. Näihin onnettomuuksiin on luettu menetettäneen 37 719 bruttorekisteritonnia. (Riimala 1994, 202)

Talvi- ja jatkosodan aikana vihollisvaltiot myös takavarikoivat suomalaisia laivoja. Saksa palautti takavarikoimistaan 14 laivasta kahdeksan Suomen valtiolle, joka palautti alukset oikeille omistajilleen takaisin käyttöön. Jatkosodassa liittoutuneet, lähinnä Iso-Britannia sekä Yhdysvallat takavarikoivat suomalaisia kauppalaivoja. Ennen Tanskan salmien sulun aukeamista niiden ulkopuolelle oli jäänyt 40 suomalaista alusta. Näistä Iso-Britannia takavarikoi 19 ja Yhdysvallat 17 alusta. Yhteensä takavarikoitujen alusten vetoisuus oli noin 122 000 bruttorekisteritonnia. Näistä sotatoimissa menetettiin kahdeksan kappaletta. Yhteensä liittoutuneet internoivat yli 1 100 suomalaista merenkulkijaa ympäri maailman. (Riimala 1994, 199–202.)

16 SUOMEN KAUPPALAIVASTO SOTA-AJAN PÄÄTTYESSÄ

Moskovan välirauha 19. syyskuuta 1944 ja Lapin sodan päättyminen 27. toukokuuta 1945 (muodollisesti vasta vuonna 1954 Tuomiojan hallituksen ilmoituksella) päätti sotatoimet Suomessa ja suomalainen kauppalaivastokin sai työrauhan maailman merillä. Raskaan rauhan solminut, mutta itsenäisenä pysynyt Suomi alkoi hitaasti nousta jaloilleen. (Kaukiainen 2008, 412.)

Sota oli kuitenkin verottanut suomalaista miehistöä, tonnistoa ja merenkulkua rankasti. Moskovan välirauhan jälkeen suomen tonnisto oli supistunut noin 350 000 bruttorekisteritonnaan, josta vielä jouduttiin antamaan sotakorvauksina Neuvostoliitolle 82 000 tonnia. Näin ollen erilaisten sotatoimien ja onnettomuuksien kautta tonnistostamme oli tuhoutunut tai siirtynyt muille valtioille noin 180 000 tonnia eli noin 45 prosenttia. (Kaukiainen 2008, 412.)

Kauppalaivaston supistuminen johtui useista eri syistä. Sodan sytyttyä lähes kaikki mukavuuslippualukset vaihtoivat Suomen lipun johonkin turvallisempaan, jolloin lähes yhdellä iskulla tonnistosta hävisi lähes 20 prosenttia. Sotatoimet verottivat tonnistoa yhtä suurella kädellä. Kun sodan ajan menetyksiksi lasketaan vielä takavarikoidut sekä Neuvostoliitolle sotakorvauksena luovutetut alukset ja merenkulussa tapahtuneet yleisimmin tapahtuvat onnettomuudet kuten yhteentörmäykset ja karilleajot (sota-aikana suurin osa majakoista oli pimennettynä), oli suomalainen kauppamerenkulku ja sen kehitys ottanut monta askelta taaksepäin. (Kaukiainen 2008, 411.)

17 LOPUKSI

Sota ei ole koskaan kenenkään ihmisen tai kansakunnan edunmukainen tapa toimia. Silti kautta aikojen sotia on käyty ympäri maailmaa eri syiden varjolla, mutta jokaisessa tapauksessa kärsijän roolin on joutunut kantamaan viime kädessä ihminen. Toinen maailmansota ei poikkea historian muista sodista tässä suhteessa.

Toinen maailmansota siis verotti suomalaista yhteiskuntaa ja sen kansaa kovalla kädellä. Pelkästään kauppalaivastostamme tuhoutui tai internoituna takavarikkoon joutui yhteensä 77 alusta. Ensmimmäisen maailmansodan jälkeen tapahtunut tekniikan kehitys merenkulun alalla oli kadonnut lähes tyystin. Menetettyjen alusten lisäksi niiden tuhoutuessa merellä ja maissa kuoli

yhteensä lähteestä riippuen 279–343 suomalaista merenkulun ammattilaista. Vaikeasta tilantesta huolimatta suomalaiset kauppalaivat urhoollisesti pitivät sodassa olevaa pientä kansakuntaa taittelussa mukana huoltamalla joukkoja ja siviiliväestöä.

LÄHTEET

Freeman, M. 1984. History, Narrative and Life-span Developmental Knowledge. University Of Chigago. Saatavissa: http://college.holycross.edu/faculty/mfreeman/pdfs/human_development.pdf. [Viitattu 4.3.2015].

Heikkinen, H. 1960. Vaaralisilla vesillä – Suomen kauppalaivaston vaiheita toisen maailmansodan aikana. Porvoo: WSOY.

Iskanius, M. 2008. Vesikuljetukset Suomen sotaponnistusten tukena toisen maailmansodan aikana – Laivamiesten ja ahtaajien talvi- ja jatkosota. Maanpuolustuskorkeakoulun Sotahistorian laitos.

Kaukiainen, Y. 2008. Ulos maailmaan! – Suomalaisen merenkulun historia. Hämeenlinna: SKS.

Keskinen, K; Talvitie, J. K. 2013. Suomen MERISOTA – Taisteluja Itämeren herruudesta. Helsinki: WSOY.

Komulainen, A. 2000. Suojattu merenkulku elinehtonamme – Miinoitusten ja miinanraivauksen vaikutukset meriliikenteeseen vuosina 1939-1950. Suomi Merellä -säätiiö.

Kotkamaa, H. 2008. Kap Hornilta keskitysleirille. Suomen Merenkulku 12/08, 20-24.

Merenkulkuhallitus. 1973. Merenkulkulaitos 1917-1967. Helsinki: Merenkulkuhallitus

Nordström, R. 1996. Voitto tai kuolema: jääkärieverstin elämä ja perintö. Porvoo: WSOY.

Nylund, S-E. 2009. Torpederade och internerade – Finska sjöman i andra världskriget. Helsinki: Schildts.

Oksanen, H; Pihkala, E. 1975. Suomen ulkomaankauppa 1917-1949 – Suomen Pankin kasvututkimuksia VI. Helsinki: Suomen Pankki.

Riimala, E. 1993. Navis Fennica, Suomen merenkulun historia, osa 1. Porvoo: WSOY.

Riimala, E. 1994. Navis Fennica, Suomen merenkulun historia, osa 2. Porvoo: WSOY.

Riimala, E. (toim.) 1983. Suomalaisia höyrylaivoja 150 vuotta maailman merillä ja kotivesillä 1833-1983. Suomen Höyrypursiseura ry.

Salminen, A. 2011. Mikä Kirjallisuuskatsaus? Johdatus kirjallisuuskatsauksen tyypeihin ja hallintotieteellisiin sovelluksiin. Vaasan Yliopisto. Saatavissa: http://www.uva.fi/materiaali/pdf/isbn_978-952-476-349-3.pdf [Viitattu 4.3.2015].

Silvennoinen, O. 2008. Salaiset aseveljet: Suomen ja Saksan turvallisuuspoliisiyhteistyö 1933-1944. Helsinki: Otava.

Suomen Varustamot ry. Suomen Varustamot ry:n historiikki. Saatavissa: <http://www.shipowners.fi/fi/suomen+varustamot+ry/historiikki/> [Viitattu 24.3.2015]

Tulli. Ulkomaankaupan kuljetukset vuonna 2013. Saatavissa: <http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/tilastot/kuljetukset/kuljetukset13/index.html> [Viitattu 10.3.2015]

Vahtola, J. 2003. Suomen historia – Jääkaudesta Euroopan unioniin. Keuruu: Otava.

Ziemke, E. F. 1963. Saksalaisten sotatoimet pohjolassa 1939-1945. Porvoo: WSOY.

KUVALUETTELO

Kuva 1. Kaupplaivaston rakenne ennen talvisotaa (Iskanius 2008, 23-24)

Kuva 2. Alustonniston vetoisuus ennen talvisotaa (Iskanius 2008, 24)

Kuva 3. Yleisesti käytetyt laivaeritit Itämereltä Pohjanmerelle. Karttapohja saatavissa <http://a.nordicweather.net/maps/ice.png?rand=> [Viitattu 5.4.2015]

Kuva 3. MARTTI-RAGNARin päällikölle kirjoitettu todistus aluksen upottamisesta (Ragnar Nordströmin jälkipolvet)

Kuva 4. Penang täysissä purjeissa. Saatavissa: http://www.kolumbus.fi/ja-mikko/Purjelaivat_Penang.htm [Viitattu 30.3.2015]

Kuva 5. Höyrylaiva HESPERUS. Saatavissa http://www.aanimeri.fi/gallery2/main.php?g2_itemId=28392&g2_GALLERYSID=e5c422dbb137486f71becb8ebb65c24d [Viitattu 5.4.2015]

Kuva 6. Höyrylaiva NORMAn lastausta Oulun Toppilassa. SA-kuva.

