

Jäiden halki Suomeen helmikuussa 1918

Kari J Talvitie

Historiankirjoituksessa ei yleensä ole sijaa jossittelulle. Paljon sitä kuitenkin harrastetaan. Entä jos –tyyppiset ilmaisut ovat siis usein käytössä, mutta tieteenlaji on jotakin muuta kuin se historia, jossa keskitytään selvittämään tapahtumien kulkua ja niihin johtaneita syitä.

Suomalaisten jääkäreiden paluu Liepajasta Vaasaan helmikuussa 1918 sisälsi kuitenkin niin monta avointa kysymystä samoin kuin vaaratekijöitä, joten marginaaliin voidaan sijoittaa useita kysymyksiä ja arvailuja siitä, mitä esteitä onnistumiselle itse asiassa olikaan kotiinpaluun eri vaiheissa. Monet suuret poliittiset ratkaisut oli myös tehtävä, ennen kuin kokonainen suomalainen pataljoona varusteineen voitiin siirtää sotaa käyvän Saksan hallitsemalta alueelta nykyisen Latvian alueelta Suomeen. Tärkein oli tietenkin se, että Suomea voitiin pitää itsenäisenä ja viimein Venäjältä riippumattomana valtiona. Itsenäisyysjulistuksesta kului vielä kuukausi ennen kuin tarpeelliset tunnustukset oli saatu, mutta tämän prosessin aikana oli tullut uusi ongelma.

Saksan kannalta ykkösasia vuoden 1917 lopulla oli vapautua kahden rintaman sodasta. Myös Venäjän uudelle bolshevikkhallitukselle rauha tai ainakin aselepo oli kiinnostava vaihtoehto. Tähän tilanteeseen suomalaispataljoonan lähettäminen kotimaahansa ei tuntunut oikein sopivan. Venäjän valtuuskunnan edustajaa Lev Trotskia saamme kiittää siitä, että hän katkaisi Brest-Litovskin rauhanneuvottelut ja näin jääkäreiden tarvitsema ”vihreä aukko” syntyi helmikuun alussa 1918.

Suurten poliittisten kysymysten ohella ratkaisematta oli kuitenkin merkittäviä teknisiä ja varsinkin logistisia kysymyksiä. Ruotsi ei olisi päästänyt kokonaista aseistettua pataljoonaa alueensa läpi eikä Venäjää voinut edes ajatella. Merikuljetus oli tietenkin ainoa vaihtoehto ja se edellytti riittävää määrää aluksia noin 1.200 miehen, aseiden, ammusten, räjähdysaineitten ja muiden varusteitten kuljettamiseksi Itämeren poikki. Ratkaisun avaimet olivat Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiöllä eli FÅA:lla. Yhtiö oli nimittäin pysäyttänyt matkustajalaiva Arcturuksen koko sodan ajaksi Tukholmaan ja kolme FÅA:n muuta alusta (Virgo, Mira ja Poseidon) hoiti ns. transitoliikennettä Suomen ja Ruotsin välillä. Viides alus Castor oli jääkäreitten kannalta onnekaasti joutunut saksalaisten käsiin jo sodan alussa ja oli nyt käytettävissä.

Vielä puuttui jotakin. Helmikuussa jäätilanne oli kehittymässä hyvin ongelmalliseksi ja merikuljetus Vaasan korkeudelle edellytti jäänmurtajan antamaa apua. Suomen rannikolla toimivista jäänmurtajista kaikki neljä olivat käytännössä itsenäisyysjulistuksesta huolimatta venäläisten ja tammikuun lopusta punaisen hallinnon määräysvallan alla. Tässä tilanteessa turvauduttiin Kalevalan viitoittamaan apuun

panemalla toimeen Sammon ryöstö. Jäänmurtaja Sampo oli nimittäin Turun edustalla juuri, kun sota puhkesi Suomessa. Sen sallittiin lähteä Mäntyluotoon avustamaan siellä olevia aluksia, mutta mukaan tuli venäläinen komendantti vahtimaan, että kaikki tapahtuisi ainoastaan siten kuin merenkulkuviranomaiset olivat Sammon lähtöä perustelleet. Sampo avustikin Mäntyluodossa olleet alukset merelle, mutta laivan kapteeni katsoi parhaaksi jättää punaisen komendantin kävelemään jäälle kohti uusia tehtäviä.

Sampo oli saatu viime hetkellä käsiin ja muutaman päivän kuluttua Arcturus ja FÅA:n muut kolme alusta lähtivät kohti Itämeren eteläosaa, missä Castor jo odotti. Lopulta Arcturus ja Castor suuntasivat kulkunsa Saksan rannikkovesiä seuraten kohti Liepajan satamaa, missä jääkärit olivat valmiina 14.helmikuuta 1918. Muut laivat, siis Poseidon, Mira ja Virgo lastasivat Neufahrwasserin satamassa jääkäreiden etujoukon ja runsaasti sotamateriaalia Suomeen vietäväksi. Lastausvaiheessa yksi käsikranaatti putosi vahingossa suomalaisaluksen ruumaan keskelle kranaattipinoa. Räjähdyistä ei kuitenkaan tapahtunut. Voidaan kuitenkin kysyä, entä jos?

Sampo vei Gävlen edustalta jään läpi taistellen Poseidonin ja Miran Vaasaan 18.helmikuuta ja heti perään Sampo lähti hakemaan jääkäreiden pääjoukkoa, joka jo odotti Gävlen luona. Castor luovutti murtajalle hiililastin ja kuljettamansa 100 jääkäreitä. Tämän jälkeen alkoi taas taistelu jäämassojen kanssa. Kolmatta vuorokautta kesti ennen kuin Vaskiluoto saatiin näkyviin. Koko matka oli kestänyt tasan yksitoista vuorokautta. Sampo ja jäävahvisteinen Arcturus olivat tehneet vuorotyötä ja myös törmänneet kerran toisiinsa, jolloin viimeistään palautui mieliin se, että Arcturuksessa oli 950 jääkärin lisäksi melkoinen räjähdysainelasti.

Matkan alkuvaiheessa Mannerheimin päämajasta oli tullut viesti, jossa kerrottiin punaisen hallituksen ja venäläisten tietävän jääkäreiden matkasta ja että Murtaja oli lähdessä venäläisten sota-alusten kanssa katkaisemaan matkantekoa. Näin ei kuitenkaan tapahtunut, mutta muita vastoinkäymisiä sattui kylläkin. Viimeisenä kulkeneessa Virgossa syttyi kiväärilaatikoiden pakkausmateriaalin seassa tulipalo, jonka sammuttaminen onnistui vasta viime hetkellä. Miinavaara oli uhkana koko jääkäreiden kuljetuksen ajan. Vaara ei ollut ainoastaan teoreettinen, sillä maaliskuun alussa saksalainen jäänmurtaja Hindenburg ajoi miinaan Eckerön lähellä ja upposi.

Ruotsin suhteen tilanne oli erikoinen. Siviiliasuisia jääkäreitä sai kulkea Ruotsin läpi. Jääkäreiden kuljettamisessakin saatiin apua, kun suomalaiset alukset saivat kulkea Ruotsin rannikon tuntumassa ja niiden turvaksi annettiin jopa kaksi hävittäjäalusta. Jopa muutama sodan vuoksi sammutettu majakka sytytettiin kuljetuksia helpottamaan. Varuillaan piti olla ennen kaikkia ruotsalaisten satamatyöläisten suhteen eikä lastauksia voitu sen vuoksi tehdä ruotsalaisissa satamissa.

Viimeisen riskin ottivat jääkärit itse esiintyessään 26.helmikuuta Vaasan paraatissa kovassa pakkasessa ilman päällystakkia – ollakseen komeampia. Ohjelman lyhentäminen pelasti heidät paleltumisvammoilta.

Kari J Talvitie
VTM

Aiemmin sarjassa julkaistut kirjoitukset löydät [täältä](#).