

---

Viipurin Suomalaisen  
Kirjallisuusseuran  
toimitteita  
9

HELSINKI 1989

---

ISBN 951-95402-9-6

 Etelä-Saimaan Kustannus Oy – Lappeenranta 1989

Erkki Kuujo

## Nevan kauttakulun katkeaminen v. 1938

Edellä julkaisemassaan artikkelissa on Tapio Koskimies osoittanut varsin selvästi, kuinka juuri vuonna 1938 voimistuivat venäläisten lentokoneiden ylilennot Suomen puolella Kannasta. Neuvostoliiton kiristynyt asenne Suomea kohtaan tuli näkyviin myös siinä tavassa, millä se suhtautui suomalaisten laivojen kauttakulkuun Nevalla.

Tarton rauhansopimuksessa 14.10.1920 oli periaatteessa sovittu suomalaisten laivojen kauttakulusta Nevalla. Sopimuksen 17. artikla kuuluikin seuraavasti: ”Venäjä sitoutuu myöntämään suomalaisille kauppa- ja tavaraaluksille esteettömän kulun Nevalla Suomenlahden ja Laatokan välillä samoilla ehdoilla kuin venäläisillekin aluksille. Ensinmainitut alukset eivät kuitenkaan saa kuljettaa sotatavaraa eikä sotilasomaisuutta. — Sopimusvaltat suostuvat, siinä tapauksessa että jompikumpi sopimusvaltio sitä vaatii, viimeistään yhden vuoden kuluessa vaatimuksen esittämisestä ryhtymään neuvotteluihin tämän artiklan määräyksiä täydentävän yksityiskohtaisen sopimuksen aikaansaamiseksi. Tämä ei kuitenkaan saa estää tässä myönnetyn oikeuden käyttämistä.”<sup>1</sup>

Kauttakulusopimus saatiinkin valmistetuksi 5.6.1923. Se sisälsi yksityiskohtaiset määräykset, miten suomalaisten laivojen tuli menetellä. Kulkiesaan Suomenlahdelta Laatokalle alusten oli poikettava Kronstadtissa ja päinvastaiseen suuntaan kulkiessaan Pähkinälinnassa, missä lastiruumat, kamerat ja radiolennättimet sinetöitiin.<sup>2</sup>

Esimerkiksi v. 1928, jolloin liikenne oli vilkkaimmillaan, kulki Nevan kautta 701 suomalaisalusta vetomäärältään 150 646 rekisteritonnia. Vienti — miltei yksinomaan puutavaraa — oli moninkertainen tuontiin verrattuna. Pulavuosien aikana monet Laatokan rantamilla sijainneet sahat lopettivat toimintansa, mikä johti viennin supistumiseen. Lisäksi Pitkärannan teollisuuskeskus pääsi v. 1932 maamme rautatieverkoston yhteyteen. Laivaliikenteen kiusana olivat Laatokan lounaisosan mataluus, Nevan kapeus ja Leningradin lukuisat sillat. Näistä aiheutuneita onnettomuuksia olenkin käsitellyt teoksessani *Laivat Laatokalla* s. 58—59.

Aluksi olivat suomalaiset laivat vaadittuihin maksuihin nähden samassa asemassa kuin venäläiset. Esim. v. 1928 kannettiin luotsimaksua kolme kopeekkaa jokaista nettorekisteritonnia ja luotsipiiriä kohden, tullilaitokselle saattomaksua 30 ruplaa alukselta sekä laivan koon mukaan ankkurimaksua; laiva- ja majakkamaksua ei kannettu. Lokakuussa 1928 ryhdyttiin kantamaan yli sadan rekisteritonnin vetoisilta aluksilta uutta maksua, joka oli 20 kultakopeekkaa jokaiselta bruttorekisteritonnilta kultakin matkalta. Pietarin pääkonsulinvirasto totesi v. 1929, että ”liikennettä hidastuttivat erinäiset venäläiset satamajärjestys- ja tullimuodollisuudet”. Näitä muodollisuuksia tehosti 1930-luvulla venäläisten karsaus koko kauttakulkua kohtaan, johon ainakin pääkonsuli Johan Nykoppin mielestä oli suurin syy halu

estää ulkomaalaisia kapteeneja näkemästä, kuinka Nevan varsilla suurilla telakoilla rakennettiin sota-aluksia. Vaikeudet kohtasivat etenkin Laatokalle palaavia laivoja. Milloin oli pelastusvene liian pieni, milloin liian suuri. Joskus määrättiin alusten syväys niin alhaiseksi, että vain pienimmät laivat saattoivat kulkea Nevaa ylöspäin, toisinaan sanottiin kääntösiltojen koneistojen olevan epäkunnossa.<sup>3</sup>

Erityisen raskaita syytöksiä venäläisten aiheuttamista hankaluuksista ja mielivallasta esitellään Pitkärannan Laiva Oy:n Aare Kauhlon promemoriassa v:lta 1938: mm. laivalle saapunut vartiomies saattoi ennen lähtöä mennä useaksi tunniksi noutamaan eväitä; v:sta 1932 alkaen laivat eivät saaneet ankkuroida Kronstadtin luona; v:sta 1936 alkaen vaadittiin 24 tuntia ennen lähetetty sähköilmoitus saapumisesta lähtöpaikalle, kerran laiva saapui ennenkuin 24 tuntia oli kulunut ja vaikka sekä luotsi että vartiomiehistö olivat paikalla, laiva ei saanut jatkaa matkaansa, ei edes odottaa venäläisen majakkalaivan luona noiden 24 tunnin umpeenkulumista, vaan käännyttiin se takaisin Koivistolle, mistä sen oli jälleen tehtävä uusi lähtö 24 tunnin etukäteisilmoituksin.<sup>4</sup>

Alkuvuodesta 1938 Neuvostoliitto ryhtyi vaatimaan Suomen Pietarin pääkonsulaatin lakkauttamista, kun se itse oli sulkemassa Viipurin konsulinviraston. Suomalaiset yrittivät puolustaa virastoaan: erityisesti Nevan kauttakulku, mm. haaksirikkojen selvittely, vaati sen olemassaoloa. Suomalaisen yritykset eivät onnistuneet, vaan pääkonsulaatti oli suljettava toukuussa. Jo maaliskuussa huhuttiin Nevan kauttakulkuliikenteen tulevasta katkaisemisesta, koska Moskovasta Helsinkiin v. 1938 lähetettyjen salasähkeiden joukossa on seuraava 28.3. ”Narkomindel selittää huhut perättömiksi (Nevan kauttakulkuliikenne).”<sup>5</sup>

Keskikesällä 1938 venäläiset miltei kokonaan keskeyttivät Nevan liikenteen. Pitkärannan Laiva Oy:n Tarmo kävi vielä alkukesästä pari kertaa Koivistolla, mutta sitten se Koivistolta Nevalle pyrkiessään käännyttiin Leningradissa, joskin se Koivistolla käytyään vielä pääsi Laatokalle, missä se 26.7.1938 alkaen yksinomaan oli. Kun saman yhtiön hinaajahöyry Pohjola mukanaan glaubersuolalastissa ollut proomu saapui 28.7. Koivistolta Nevalle matkalla kohti Laatokkaa, niin venäläiset tarkastajat olisivat päästäneet ainoastaan hinaajan Nevalle. Kun hinaajalla ilman proomua ei ollut mitään asiaa matkan jatkamiseen, palasivat ne maksettuaan n. 8 000 mk tarkastus- ja kauttakulkumaksua Koivistolle.<sup>6</sup>

Suomalaiset koettivat saada aikaan paluun entiseen järjestelmään. Jo heinäkuun lopulla 1938 Suomen v.a. asiainhoitaja jätti Neuvostoliiton ulkoasiainkomissaarille vastalausenoitin ”niiden kauttakulkua vaikeuttavien toimenpiteiden johdosta, jotka paikalliset neuvostoviranomaiset olivat kohdistaneet Nevalle liikennöiviin suomalaisiin aluksiin”. Myös vt. ulkoasiainministeri Väinö Tanner kiinnitti neuvostoliittolaisen Boris Jartsevin huomion tämän neuvotellessa Helsingissä 5.8.1938. Elokuun 19. pnä 1938 Suomen Moskovan lähettiläs A.S. Yrjö-Koskinen keskusteli apulaisulkoasiainkomissaari Potemkinin kanssa mm. tästä ongelmasta ja totesi mm., että tuona vuonna oli tässä asiassa jo osoitettu neuvostohallitukselle neljä noottia. Potemkin selitti, että Suomen hallituksen valitukset oli jätetty eri alojen asiantuntijoista muodostetun erikoisvaliokunnan käsiteltäviksi, jonka

lausuntoa odotettiin lähiaikoina valmistuvaksi. Ministeri huomautti, että Nevan sopimus ei ole irtisanottavissa, koska se perustui Tarton rauhansopimukseen. — Asiaan ei kuitenkaan tullut muutosta.<sup>7</sup>

Vuoden kuluttua ministeri Idman raportoi keskusteluaan Molotovin kanssa 4.8.1939 mm. seuraavasti: ”Kun pidin mahdollisena etten enää tapaa Molotovia, sanoin haluavani puhua hänelle eräistä muistakin seikoista, jotka ovat tehneet Suomessa ikävän vaikutuksen ja jotka eivät ole omiaan edistämään hyvää naapurisuuhdetta. Selostin hänelle Nevan kauttakulkua koskevan sopimuksen sisältöä ja mainitsin, että venäläiset viranomaiset tekevät nykyisin rauhansopimuksessa ja eräissä myöhemmissäkin sopimuksissa meille varattujen oikeuksien tosiasiallisen käyttämisen mahdottomaksi. Molotov, joka ei nähtävästi tuntenut asiaa, vastasi, ettei venäläisillä ole mitään halua antaa suomalaisten laivojen kulkea Nevalla, kun Venäjää ’tahrataan lialla Suomessa’ (ts. sanomalehtien kirjoittelu ja esitetään filmiä Tshekan vainoamana). Selitin asian uudestaan ja lausuin toivomuksen, että hän itse henkilökohtaisesti syventyisi siihen. Ainakin tällaiset puhtaasti käytännölliset asiat olisi koetettava saada järjestykseen. Olin huomaavani, että Molotov teki erään muistiinpanon edessään olevalle paperille.”<sup>8</sup>

Ulkoasiainministeri Erkko ei kuitenkaan halunnut unohtaa Laatokan liikenteen katkaisemista. Väinö Tanner kertoo muistelmissaan, kuinka suomalaislähetystön lähtiessä toisen kerran Moskovaan 31.10.1939 aamulla Erkko antoi Tannerille käsikirjeen, jossa hän Tannerille toteaa: ”Jos Sinulla riittää aikaa, olisi ehkä hyvä jos voisit keskustella siellä seuraavista kysymyksistä: a) kauppasopimus (Yrjö-Koskisella paperit), b) yliloikkarit ja niiden palautus, c) kalastusolot, d) Nevan kauttakulku.”<sup>9</sup>

On paljon kirjoitettu siitä, ettei Erkko uskonut Neuvostoliiton aikomuksiin tarvittaessa ottaa haluamansa alueet sotatoimin. Tunnetusti erityisesti J.K. Paasikivi piti Erkon politiikkaa taitamattomana. Tässä yhteydessä kiinnitän huomiota siihen, että J.K. Paasikivi ja ulkoasiainministeriön poliittisen osaston päällikkö Aaro Pakaslahti muistelmissaan korostavat sitä, että Erkko piti venäläisten uhkausta ”bluffina”.<sup>10</sup>

En ole kirjallisuudessa nähnyt mainittavan sitä, että ”bluffi”-sanaa lienee ensiksi käyttänyt Suomen Moskovan lähettiläs A.S. Yrjö-Koskinen. Kun Molotov esitti 5.10. Yrjö-Koskiselle Neuvostoliiton neuvottelukutsun, lähti lähetystöstä Helsinkiin kaksi salasähköä N:ot 257 ja 258, jotka on painettu mm. Suomen sinivalkoisessa kirjassa I. Seuraavana päivänä Yrjö-Koskinen lähetti Erkolle vielä yhden salasähkeen (N:o 264), joka jaettiin säännönmukaisesti myös kansliapäällikkö Tapio Voionmaalle ja poliittisen osaston päällikölle Pakaslahdelle ja joka kuuluu seuraavasti: ”Käsitykseni: neuvostohallituksen esityksessä bluffia. Kuinka paljon, en uskalla sanoa.” Tiedot ensimmäisen lähetystön Helsinkiin palattua pidetyistä neuvotteluista osoittavat, että läsnäollut Yrjö-Koskinen olisi tuolloin luopunut arvelustaan,<sup>11</sup> mutta hänen aikaisempi sähkeensä lienee osaltaan vaikuttanut Erkon mielipiteisiin.

### Lähdeviitteet: \*

- 1 Suomen sopimukset vieraitten valtioiden kanssa 1921 (Hki 1932) N:o 1.
- 2 Suomen asetuskokoelma 1923 N:o 177; Erkki Kuujo, Laivat Laatokalla (Lappeenranta 1987) s. 56.
- 3 Kuujo, mt. s. 60
- 4 UM, 5 Ga Leningrad, Pääkonsulinviraston perustaminen ja lakkauttaminen.
- 5 Juhani Suomi, Talvisodan tausta (Hki 1973) s. 156—157, 170—171 ja siinä mainitut lähteet; Jukka Nevakivi, Ulkoasiainhallinnon historia 1918—1956 (Hki 1988) s. 135.
- 6 Kuujo, mt. s. 60—61 ja siinä mainitut lähteet.
- 7 UM 12 L Venäjä 1928; Väinö Tanner, Olin ulkoministerinä talvisodan aikana (Hki 1950) s. 22; Suomi, mt. s. 200—201, 257—259, 262, 300—301.
- 8 UM, 5 C 18 rap. 56 (min. Idman).
- 9 Väinö Tanner, Kahden maailmansodan välissä. Muistelmia 20- ja 30-luvuilta (Hki 1966) s. 248—249.
- 10 J.K. Paasikivi, Toimintani Moskovassa ja Suomessa 1939—41 I (Porvoo 1958) etenkin s. 58; Aaro Pakaslahti, Talvisodan poliittinen näytelmä (Porvoo 1970) s. 163. Vrt. myös Heikki Ylikangas, Käännekohdat Suomen historiassa (Juva 1986) s. 192.
- 11 UM, Salasähkeet v. 1939; Paasikivi, mt. s. 59—60.