
Viipurin Suomalaisen
Kirjallisuusseuran
toimitteita
9

HELSINKI 1989

ISBN 951-95402-9-6

 Etelä-Saimaan Kustannus Oy – Lappeenranta 1989

Tapio Koskimies

Neuvostoliiton lentokoneiden aiheuttamista rajaselkkauksista Kannaksella vuosina 1937—1939

1. Johdannoksi

• Suomen itsenäistymisen jälkeen itäraja oli pitkään varsin rauhaton, vallitsihan Suomen ja Neuvostoliiton välillä muodollisesti sotatilakin Tarton rauhansopimukseen 1920 saakka. Sen jälkeenkään ei koko 1920- ja 1930-lukujen aikana itärajalla vallinnut ”normaaleja” tai edes asiallisia rajasuhteita. Eri syistä johtuneita rajaselkkauksia tapahtui jatkuvasti.

1920-lukua värittivät ns. heimosotaretkien aiheuttamat selkkaukset ja kireät välit Neuvostoliiton kanssa. Lisäksi voidaan mainita mittavat pakolaisongelmat sekä salakuljetus. 1930-luvun alussa tuhansia suomalaisia ns. pulapakolaisia meni luvattomasti Neuvostoliittoon työnhakuun.

1930-luvulla rajaselkkauksia aiheutui suomalaisista kalastajista Itä-Suomenlahdella ja Laatokalla, lukuisista ampumavälikohtauksista maarajalla sekä ennen muuta venäläisten lentokoneiden rajaloukkauksista.

Kaikenlaisia rajaselkkauksia tapahtui eniten Kannaksella. Tähän on useita syitä. Kannas oli muuhun itärajaan verrattuna tiheään asuttua seutua, jossa oli suhteellisen kehittynyt tieverkko, jopa neljä pitkittäissuuntaista rautatietä ja useita lentokenttiä. Kannas oli vanhastaan Suomen ja Venäjän välisen vuorovaikutuksen tärkein väylä ja säilytti tämän merkityksensä 1920- ja 1930-luvuillakin. Kannaksen sotilaallinen ja strateginen merkitys oli suuri sekä Suomelle että Neuvostoliitolle. Suomen puolustukselle Kannas oli valtakunnan tärkein alue. Neuvostoliitolle Kannaksen merkitystä korosti Leningradin miljoonakaupungin läheisyys. Kummallakin maalla oli runsaasti sotilaallista voimaa Kannaksella.

Kannaksella rajavartiostoinnista vastasi Kannaksen rajavartiosto (Kan.R). Sen mahdollisuudet tehtävästään suoriutumiseen olivat 1930-luvun puoliväliin saakka kyseenalaiset. Syynä tähän oli muista itärajan rajavartiostoista poikkeava asema ja henkilöstörakenne. Kan.R toimi siviiliorganisaationa vuoteen 1936 saakka, jolloin sen asema saatiin yhdenmukaiseksi muiden rajavartiostojen kanssa. Muu rajavartiolaitos oli ollut sotilaallisesti järjestettynä jo perustamisestaan 1919 lähtien. Huomattava osa Kan.R:n rajavartiostoista oli vielä 1930-luvullakin Venäjän vallan aikaisen Kannaksen tullipoliisin entisiä tullivartioloita, joilla ei ollut sotilaskoulutusta eikä aseenkäyttötaitoa. Kan.R sai ilmatorjuntaan soveliaista aseistusta vasta 1930-luvun puolivälissä.

2. Lentokoneiden alueloukkaukset

1930-luvulla sanomalehtiä lukeva yleisö tiesi Suomen ja Neuvostoliiton välisistä rajaselkkauksista parhaiten venäläisten lentokoneiden rajaloukkaukset, joita esiintyi ensin Kannaksella ja sitten myös Laatokan Karjalassa ja Pohjois-Suomessa. Lehdistö tarttui hyvin hanakasti jokaiseen ilmi tulleen tapaukseen ja myös viranomaiset antoivat auliisti lehdille tietoja.

Venäläisten lisäksi rajaseuduilla lenteli ajoittain myös suomalaisia koneita. Ensin mainitut kuitenkin aiheuttivat huomattavasti useammin selkkauksia, jotka lisäksi olivat luonteeltaan vakavampia. Suomalaisten lentokoneiden lentoja rajaseuduilla, varsinkin Kannaksella oli voimakkaasti rajoitettu eikä niistä aiheutunut merkittäviä rajarauhan rikkomuksia. Kannas samoin kuin lähes koko Viipurin lääni oli vuodesta 1925 lähtien siviilikoneille lentokiellossa lukuunottamatta kapeita ilmakäytäviä eräillä reiteillä. Myös sotilaslentokoneiden liikkumista Kannaksella oli rajoitettu ja rajoituksia tiukennettiin 1930-luvun mittaan mm. väärinkäsitysten välttämiseksi.

Venäläisten lentokoneiden alueloukkaukset ovat ennen muuta 1930-luvun ilmiö, minkä osittain selittää sotilasilmailun voimakas kasvu tuolla vuosikymmenellä useimmissa maissa. 1920-luvullakin sattui eräitä tapauksia, mutta niillä ei ollut sanottavampaa poliittista merkitystä. Merkille pantavaa kuitenkin on, että ulkoministeriön tietoon tulleista 14 tapauksesta vuosilta 1921—1929 peräti 10 sattui Karjalan Kannaksella.

Alueloukkauksilla näyttää olleen selvä yhteys Suomen ja Neuvostoliiton poliittisten suhteiden yleiseen kehitykseen. Nämä suhteet eivät tunnetusti olleet sydämelliset 1920- ja 1930-luvuilla. 1930-luvun mittaan keskinäinen epäluottamus vain syveni samalla kun kansainvälinen kehitys kulki kohti kriisiä. Pari lämpimämpää kautta voidaan erottaa: hyökkäämättömyyssopimuksen (1932) jälkeiset kuukaudet sekä ulkoministeri Holstin vierailu Moskovassa 1937 ja sitä seurannut noin puolen vuoden jakso.

Tässä artikkelissa tarkastellaan ajanjaksoa vuoden 1937 alusta talvisodan alkamiseen saakka eli lähtökohtana on Holstin vierailun aikainen ns. suojasää Suomen ja Neuvostoliiton suhteissa.

Tärkeimpänä lähdeaineistona ovat olleet rajavartio- ja sotilasviranomaisten sekä ulkoasiainministeriön arkistot. Lisäksi on tutkittu ajan sanomalehtiä sekä myöhempiä tutkimuksia.

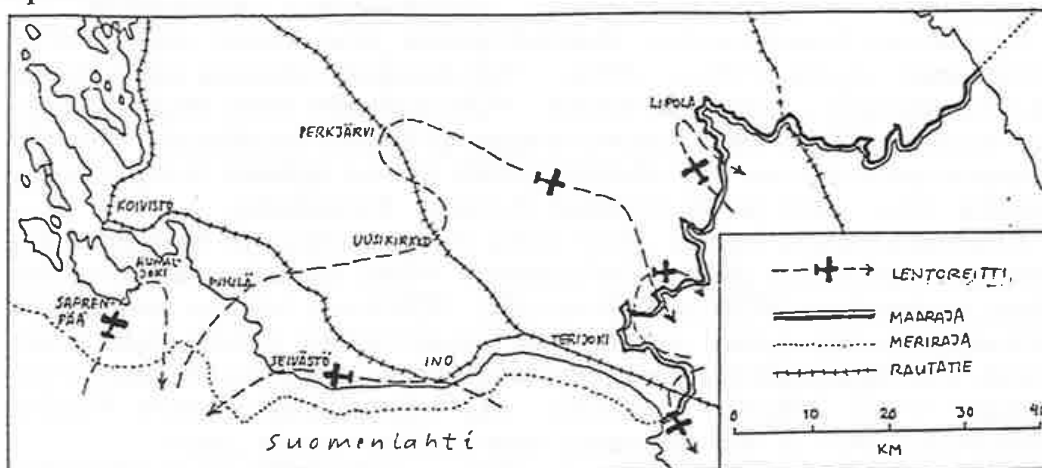
3. Vuosi 1937: puolen vuoden suojasää

Alkuvuoden 1937 aikana Suomen ja Neuvostoliiton suhteita sävytti ns. suojasää, mikä kuvaa maiden suhteissa vuosikausia vallinneen 'pakkaskauden' jälkeistä lämpenemistä, vaikka kysymys ei ollutkaan mistään kesähelteistä. Tämä toiveikas kausi näkyi myös rajoilla: selkkauksia oli selvästi tavanomaista vähemmän.

Suojasää ei kuitenkaan johtanut sellaisiin näkyviin ilmauksiin suomalais-neuvostoliittolaisten suhteiden paranemisesta, joita Moskova oli odottanut ja venäläiset alkoivat palailla entisiin äänenpainoihin Suomesta puhuessaan. Jonkinlaisena päätepisteenä koko suojasäälle Neuvostoliitto näyttää pitäneen saksalaisen sukellusvenelaivueen vierailua Helsingissä elokuun alkupuolella 1937.

Vajaan viikon kuluttua sukellusvenelaivueen lähdöstä peräti yhdeksän venäläistä lentokonetta tunkeutui Suomen ilmatilaan Kannaksen etelärannikolla, Seivästön majakan luona. Koska rajanylitys ei ollut kovin syvä, UM:n poliittisen osaston päällikkö Paavo Pajula katsoi, ettei se antanut aihetta suoranaiseen protestointiin. Huomautus asiasta kuitenkin tehtiin, mutta Neuvostoliitto ei reagoinut siihen mitenkään.

21.9.1937 koettiin todellinen rajaloukkausten suma, joka pakotti ulkoasiainhallinnon tiukkasävyisiin vastalauseisiin, osaksi lehdistökirjoittelunkin vuoksi. Venäläisiä lentokoneita tunkeutui pareittain Suomen ilmatilaan eri kohdissa Kannaksen maarajaa.¹ Rajaloukkauksia tapahtui niin monessa paikassa ja lyhyin väliajoin, että viranomaisten on ollut vaikea päätellä, mitkä havainnot ovat liittyneet mihinkin rajaloukkaukseen. Vielä vaikeampaa se on jälkikäteen asiakirjalähteiden perusteella, mutta oheiseen karttaan on piirretty suurin osa niistä lennoista, joita voidaan pitää varmoina tapauksina.



Venäläisten lentokoneiden rajaloukkauksia 21.9.1937.

Kaikki tuona päivänä tapahtuneet rajaloukkaukset ajoittuivat iltapäivään, näkyvyys oli hyvä ja useista Kan.R:n vartioista ehdittiin avata tuli venäläiskoneita kohti, joistakin jopa konekiväärillä, mutta ilman näkyviä tuloksia. Tällä kertaa lentokorkeuskaan ei yleensä ollut liian suuri, mutta tottumattomuus nopeasti liikkuvien ilmamaalien ammuntaan aiheutti kehnon osumatarkkuuden. Sama puute näytti olevan rajan toisellakin puolella, sillä parissa kohdassa myös venäläiset rajavartijat avasivat tulen Suomen puolelta palaavia omia koneitaan kohti, mutta yhtä huonolla menestyksellä.² Pari kuukautta myöhemmin Suomen puolelle loikannut venäläinen rajavartija kertoi, että heillä oli käsky ampuu kaikkia näköpiiriin tulevia lentokoneita, joita ei ollut ilmoitettu omiksi. 21.9. venäläiset kenttävartiot eivät olleet saaneet tällaista ennakkoilmoitusta ja avasivat käskyn mukaisesti tulen omia koneitaan vastaan, kuitenkaan osumatta.³

Lennot eivät yhtä lukuunottamatta ulottuneet kovinkaan syvälle Suomen alueelle ja olivat kestoltaan lyhytaikaisia. Niitä voidaankin pitää pelkkänä kiusantekona ja häرنäyksenä, paitsi yhtä lentoa, joka havaittiin Saarenpäässä ja Koiviston salmella. Sattui niin sopivasti, että itse Rannikkotyöstöryk-

mentti 2:n komentaja eversti A.E. Lyytinen upseeriseurueineen havaitsi rajaloukkaaajan Saarenpään yllä. Puhelinsoitoilla saatiin pian varmistus, ettei omia koneita silloin ollut lähelläkään Koivistoa. Saarenpäässä oli RT 2:n linnake, johon juuri oltiin rakentamassa uusia tuliasemia 254 mm tykeille. Kannaksen puolustuksesta vastannut Armeijakunnan esikunta arvelikin, että nämä rakennustyöt olivat venäläislentäjän mielenkiinnon kohteina, koska tiedettiin olevan mahdollista valokuvata pilvien läpi infrapunamenetelmällä.⁴ Lisäksi Saarenpään linnakkeeseen siirrettiin syksyn 1937 aikana Humaljoen patterista kaksi 152 mm tykkiä.⁵

Lennoista yksi ulottui varsin kauas rajasta, lähes Kannaksen keskiosiin, Perkjärvelle saakka. Koneita oli kaksi ja lentoreitti ylitti useita valmiita tai keskeneräisiä linnoitustyömaita. Inkilän alueen massiivisista betonikorsuista, joita Pioneeripataljoona rakensi, viimeinen eli kuudes valmistui 1937. On selvää, että noin suuren (halkaisija n. 35 m) bunkkerin rakennustyömaa on näkynyt hyvin muutaman sadan metrin korkeudessa lentäneisiin koneisiin. Inkilän jälkeen koneet ovat suunnanneet lentonsa linjalle Riesjärvi — Vammeljärvi — Suulajärvi, jolla oli vuosina 1931—1932 suoritettu laajoja kenttävarustustöitä ja vuosina 1935—1936 rakennettu panssariesteitä. Paluumatkalla rajalle koneet lensivät vielä Kivennavan alueen panssariesteiden yli. Mikäli koneissa oli ilmakuvakameroita, kuvasato on todennäköisesti ollut sangen tyydyttävä. Loikkaaritietojen mukaan venäläiskoneiden tehtävänä oli valokuvata Suomen puoleista maastoa.⁶

Rajaloukkauksia ryhdyttiin heti tutkimaan ja silminnäkijöitä kuulusteltiin. Ainakin Kannaksen rajavartiosto, Etsivän keskuspoliisin Terijoen alaosasto, Muolaan piirin nimismies ja Rannikkotykistörykmentti 2 suorittivat tutkimuksia paikan päällä, ja tutkimusaineistoa lähetettiin ulkoministeriölle jatkotoimenpiteitä varten. Myös Rajavartiostojen esikunta ja Yleisesikunta toimittivat kokoamiaan tietoja UM:lle.

Jo ennen kuin rajaloukkauksista ehdittiin jättää virallinen vastalause, Helsingissä oleva Neuvostoliiton vt. asiainhoitaja Austrin kävi — ilmeisesti Suomelta tulevaa protestia ennakoiden — ulkoministeriössä väittämässä, että 21.9. ”eräät suomalaiset tiedustelukoneet” olisivat ylittäneet rajan Kannaksella; näitä torjumaan oli hänen mukaansa lähetetty Leningradista kolme konetta, jotka ”tulivat sattumalta ylittäneeksi rajan”.⁷ Austrin sovelsi tilanteeseen neuvostodiplomatian vanhaa, hyväksi havaittua taktiikkaa: keksityillä syytöksillä pakotetaan vastapuoli jo valmiiksi puolustuskanalle. Samana päivänä — 25.9. — ulkoministeriöstä lähetettiin Moskovon lähetystölle ohjeet vastalauseenootin jättämisestä neuvostohallitukselle. Niissä rajaloukkausten todettiin olevan ”uusi ja entistä selvempi todistus siitä välinpitämättömyydestä, jota Neuvostoliiton lentäjät yhä edelleen osoittavat Suomen alueellista koskemattomuutta kohtaan”.⁸

Ennen kuin nootti ehdittiin jättää, Neuvostoliiton raja-asiamies ennätti esittämään vastalauseensa sen johdosta, että suomalaiset olisivat ampuneet konekiväärillä Neuvostoliiton puolella lentäneitä lentokoneita 21.9. Suomen nootti jätettiin 29.9., mihin mennessä Neuvostoliitto siis oli esittänyt jo kaksi vastasyytöstä suomalaisia vastaan. Näin se pystyi ohjaamaan keskustelun tai pikemminkin kinastelun kulkua, sillä suomalaiset eivät koskaan jättäneet vastaamatta Neuvostoliiton esittämiin protesteihin, vaan aivan

selvissäkin tapauksissa olivat valmiit näkemään paljon vaivaa voidakseen kumota vastapuolen perusteettomat väitteet.

Kannaksen raja-asiamies E.A. Muurman sai UM:ltä ohjeet vastata Neuvostoliiton raja-asiamiehelle kategorisesti: ”Suomalaiset viranomaiset eivät 21.9. kuten yhtä vähän koskaan aikaisemminkaan ole ampuneet Neuvostoliiton alueella lentäneitä lentokoneita.” Viralliseen vastalause-noottiin saatiin odottaa neuvostohallituksen vastausta yli kaksi kuukautta, sillä vasta 4.12.1937 ulkoasiainkansankomissariaatti vastasi. Suomen nootti torjuttiin ”todellisuutta vastaamattomana” ja syytettiin suomalaiskoneita rajanylityksistä. Samalla torjuttiin Suomen ehdotus keskinäisestä sopimuksesta, joka olisi ehkäissyt luvattomat ylilennot. Moskovan mielestä riitti, kun suomalaislentäjille annettiin kyllin ankarat määräykset olla ylittämättä Neuvostoliiton rajoja!⁹

Yleisesikunta vahvisti UM:lle, ettei yksikään Suomen ilmavoimien kone ollut 21.9.1937 lentänyt linjan Koivisto — Käkisalmi itäpuolella.¹⁰ Tämän mukainen uusi nootti jätettiin 4.1.1938, mutta Neuvostoliitto vastasi kuukauden kuluttua syyttäen edelleen suomalaisia koneita rajaloukkauksista 21.9.1937. Tällainen jääräpäisyys harmitti suomalaisia, ja Neuvostoliiton vastausnootti torjuttiin jälleen uudella nootilla. Siihen venäläiset eivät enää vaivautuneet vastaamaan. He olivat jo saavuttaneet tavoitteensa: mitään ei ollut myönnetty, vaan vastasyytöksillä suomalaiset oli pakotettu puolustuskannalle ja lopulta hedelmättömään kinasteluun, johon molemmat osapuolet kyllästyivät. Vanha totuus osoitti taas voimansa: hyökkäys on paras puolustus.

Syyskuun 21. päivän rajaloukkaukset herättivät lehdistössä suunnatonta huomiota. Varsinkin porvarillinen lehdistö oli kuohuksissaan tapauksesta, kun taas sosiaalidemokraatit suhtautuivat maltillisen pidättyvästi. Suomen Sosialidemokraatti saikin pian aiheen syyttää ”joitakin lehtiä” aiheella hekumoinnista.¹¹ Suurimpien lehtien sävy oli ankaran tuomitseva: ”Törkeä rajaloukkausten sarja eilen Kannaksella”, ”Röyhkeät rajaloukkaukset itärajallamme jatkuvat”, ”hämmästyttävän röyhkeä ja suunnitelmallinen rajarauhan loukkaus”, ”Elva ryska plan har kränkt gränsfreden”, ”De ryska planen flögo halvvägs till Viborg”¹². Kaikkein jyrkintä kielenkäyttö oli IKL:n Ajan Suunnassa, jonka puolueelle tapaus oli mitä tervetullein: syypääksi rajaloukkauksiin osoitettiin muutta mutkitta maalaisliiton ja ”marxilaisten” hallitus. Otsikolla ”Rengin palkka” Ajan Suunta tiivistä koko ongelman ytimen: ”Venäläinen kumartaa sitä, joka häntä potkaisee, mutta potkaisee sitä, joka häntä kumartaa!”¹³ Uuden Suomen mukaan tapaus osoitti ”sietämätöntä ylimielisyyttä ja julkeutta” venäläisten taholta, ja lehti vaatikin Kannaksen ilmatorjunnan vahvistamista.¹⁴

Tapaus nostatti Suomen sanomalehdistössä niin suuren kohun, että se levisi ulkomaillekin. Ruotsissa Svenska Dagbladet antoi tapaukselle näkyvää huomiota etusivullaan, ja Saksan päälehti ja NSDAP:n pää-äänenkannattaja Völkischer Beobachter kirjoitti asiasta niinikään varsin näkyvästi kiinnittäen huomiota ”bolševistien jatkuviin ja järjestelmällisiin rajaloukkauksiin”.¹⁵ Saksan vallanpitäjille tämänkaltaiset uutiset tietysti olivat mieluisaa julkaistavaa. Sen sijaan Lontoon The Timesille ja Pariisin Le Temps’ille tapaus oli vain pikku uutinen.

Kotimaassa rajaloukkaukset kirvoittivat monenlaista lehtikirjoittelua, kuten Uuden Suomen Ollin pakinan, joka tulkinnee hyvin osuvasti kansalaisten käsityksiä asiasta: ” — — eteviä olemme neuvostolentäjät. Mutta yksi paikka on maailmassa sellainen, että siinä tulemme yhtäkkiä hölmöiksi. Ilmansuunnat sekaisin, kartat sekaisin, ohjaus sekaisin. Olemme nyt sillä paikalla. Se paikka on Suomen raja. — — ”¹⁶

On ymmärrettävää, että Kannaksen rajapitäjien väestö alkoi tuntea olonsa turvattomaksi huomattaessaan, miten venäläiset sotilaslentokoneet yhä useammin lentelivät syvällä Suomen ilmatilassa eikä niille voitu mitään. Niitä ei saatu ammutuiksi alas, puhumattakaan, että omia hävittäjäkoneita olisi nähty niitä torjumassa. Rajaloukkausten jälkeisenä päivänä, 22.9.1937 Terijoella kokoontui joukko paikallisia vaikuttajia, jotka päättivät ryhtyä suoraan toimintaan valtiovallan painostamiseksi. Kansalaiskokouksessa, joka pidettiin sunnuntai-iltana 26.9.1937 Terijoen Seurahuoneella, oli noin 500 ihmistä lähipitäjistä. Kokouksen puheenjohtajana toimi hankkeen puuhamies, terijokelainen rehtori Matti Salokas, joka valittiin myös ”kysymystä vireillä pitävän” toimikunnan puheenjohtajaksi; muiksi jäseniksi nimettiin Terijoelta voimistelunopettaja K. Tikka ja liikemies A.J. Aunio, Terijoen pitäjän Ollilasta maanviljelijä E. Kääpä sekä Uudeltakirkolta pastori T. Vapalahti.¹⁷ Kokouksessa käytettiin kolmisenkymmentä puhevuorua ja laadittiin julkilausuma, joka sähkötettiin tasavallan presidentille vielä samana iltana. Julkilausumassa tuotiin esille rajaseudun väestön ”syvä huolestuminen” ja ”suuri mielenlevottomuus” jatkuvista rajaloukkauksista.¹⁸ Valtiovallalta pyydettiin kiireellisiä toimenpiteitä Kannaksen rajavartioiden tehostamiseksi ennen muuta ilmatorjunnan osalta. Hallituksen edustajana tilaisuudessa oli pääministerin sihteerinä Arvo Inkilä, mutta hänen puhettaan häirittiin ”alas”- ja ”ulos”- huudoin sekä muuten meluamalla. Tilaisuus päättyi yhteisesti laulettuun Kannaksen lauluun. Samana päivänä myös Terijoen kunnanvaltuusto päätti yksimielisesti lähettää presidentille samanhenkisen sähkeen kuin kokous.

Päälehdet selostivat näkyvästi kansalaiskokousta ja antoivat siellä esitellyille vaatimuksille tukensa. Kuitenkin myös kritiikkiä esiintyi: maalaisliiton pää-äänenkannattaja Maakansa hyväksyi kyllä kokouksen, muttei vireillä olevia hankkeita vastaavanlaisten kokousten järjestämiseksi muuallakin maassa, koska ne lehden mielestä olivat vain ”ikl:n sisä- ja ulkopoliittisia havitteluja”.¹⁹ IKL:n lehdistö asettuikin kaikkein voimakkaimmin tukemaan tällaisten yleisten kansalaiskokousten järjestämistä eri puolilla maata. On mahdollista, että Terijoen kokous ja muutkin vastaavanlaiset hankkeet olivat IKL:n yritys herättää uudelleen henkiin 1930-luvun alun joukkoliikehdintää. Pari viikkoa rajaloukkausten jälkeen Lapualla järjestettiin peräti 1200 ihmisen joukkokokous, joka julisti, ”ettei punainen lippu tule liehumaan vapaan Etelä-Pohjanmaan lakeuden yllä”.²⁰ IKL:n lehdistö tuki kaikin voimin Terijoen kokousta ja muitakin vastaavia suunnitelmia: ”Ryssien viimeisin, häikäilemättömyydessään vertojaan etsivä rajaloukkaus on saanut vastauksen Kannaksen kansalta — — ”²¹. Näyttää kuitenkin siltä, ettei rajaloukkausten ympärille onnistuttu nostattamaan mitään laajempaa joukkoliikehdintää, koska ne koskettivat konkreettisesti lopulta melko rajoitettua aluetta. Kommunismin vaara, jonka varaan 1930-luvun

alun Lapuan liike suurelta osalta rakentui, voitiin kokea huomattavasti kollektiivisempänä uhkana.

Terijoen kokouksessa valittu toimikunta ei jäänyt toimeettomaksi: kuu-
kautta myöhemmin lähetettiin Helsinkiin "Kannaksen komitea" rehtori
Salokkaan johdolla. Lähetystössä olivat mm. Terijoen ja Kivennavan
kunnanvaltuustojen puheenjohtajat sekä edustajia kaikista puolueista. Kan-
naksen lähetystöä saattoi Terijoen asemalla runsas yleisöjoukko ja JP 1:n
soittokunta; se kävi Helsingissä 27.—28.10.1937 pääministerin, valtiovarain-
ministerin, rajavartiostojen päällikön ja kaikkien eduskuntaryhmien puheil-
la. Lentokoneiden rajanylitysten ja samanaikaisten kalastajien pidätysten
ohella lähetystö valitti myös meluhaitoista: "— — saamme usein viikkokau-
palla yötä päivää kuulla heidän taukoamattoman tykkitulensa jylinää, joka
vie meiltä joskus yöunenkin ja tärisyttää asuntojemme perustuksia".²²

Lähetystöllä ei ollut välitöntä vaikutusta ajamaansa asiaan. Se esitti, että
paikallisen väestön ja Kannaksen rajavartioston välille tulisi rajaloukkaus-
asioissa saada aikaan läheisempää yhteistyötä. Hankaluutena oli se, että
siviiliväestö ei erottanut omia ja vieraita lentokoneita toisistaan. Rajavarti-
osto esitti, että paikallisille poliisiviranomaisille ilmoitettaisiin etukäteen
omien koneiden lennoista sekä että siviiliväestöä kuulutuksin kehoitettaisiin
ilmoittamaan kaikista vähänkin epäselvistä tapauksista. Myös palkkioiden
maksamista tuli Kan.R:n mielestä harkita.²³

Kannaksen rajavartioston ilmavalvonta- ja ilmatorjuntavalmiutta suunni-
teltiin vuonna 1936 parannettavaksi joidenkin vartiorakennusten katolle
rakennettavilla lavoilla. Alkukesästä 1937 Kan.R. palasi uudestaan aihee-
seen kuultuaan, että Armeijakunnan esikunta voisi järjestää rahoituksen,
koska lavat voitaisiin liittää AKE:n suunnittelemaan laajempaan ilmaval-
vontaverkostoon. Niinpä Kan.R. esitti rakennettavaksi yhdeksän lavaa,
joihin sijoitettaisiin kiinteästi konekiväärin ilmatorjuntajalustat.²⁴ Näin
toiminta hälytyksen tullessa nopeutuisi.

Tarvittavat rahat saatiin lopulta puolustusministeriöltä ja lavojen rakenta-
miseen päästiin syyskuussa 1937.

Vaikka ilmavalvontamahdollisuudet paranivat, varsinaiseen ilmatorjun-
taan käytettävä kalusto oli Kannaksen rajavartiostossa edelleen varsin
puutteellista. Elokuussa 1937 Kan.R:lla oli 20 konepistoolia, 16 pikakivää-
riä ja 12 konekivääriä eli yhteensä 48 sarjatuliasetta.²⁵ Konepistooleja ei
voitu käyttää ilmatorjuntaan niiden lyhyen kantaman vuoksi, jolloin jäljelle
jäivät pikakiväärin ja konekiväärin. Nekin olivat tavanomaista jalkaväen
mallia, mutta osaan niistä oli vuosien mittaan saatu it-tähtäimiä ja -jalusto-
ja. Edellämäinittuja lavoja rakennettiin juuri niihin kenttävartioihin, joissa
oli it-apulaittein varustettu konekivääri.

Kehnon it-kaluston ohella oli ongelmana rajavartijoiden huono osuma-
tarkkuus liikkuvaan ilmamaaliin. Tämän puutteen poistamiseksi Kannaksen
rajavartiosto järjesti kesäkuussa 1936 ensimmäisen it-kurssin miehistölle.
Kurssiin, joka kesti runsaan viikon, sisältyi mm. venäläisten lentokoneiden
tyyppien opettelua sekä konekivääriammuntaa ilmapalloihin. Toisella kurs-
silla ammuttiin jo liikkuviin maaleihin. Syksyllä 1936 rakennettiin Laatokan
rannalle it-ampumarata ja seuraavina vuosina voitiin järjestää ampumalei-
rejä it-joukkojen leirialueella Muurilassa sekä harjoituksia Jääkäripataljoo-

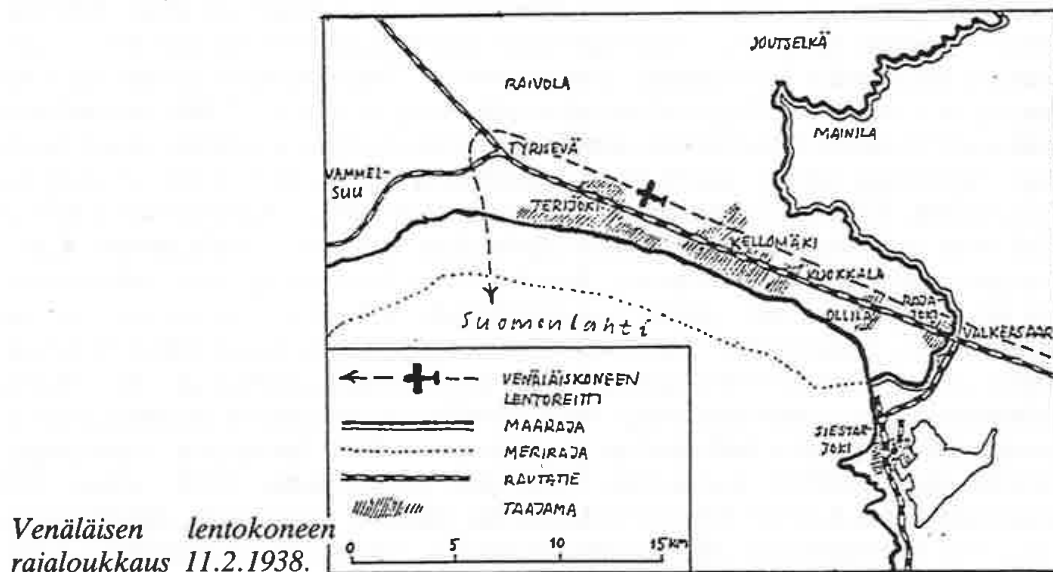
na 1:n ampumaradalla Terijoella.

Ilmatorjuntakoulutukseen oli edelleen varsin niukasti patruunoita. Esim. konekivääriampujaksi koulutettava varusmies sai vuoden aikana ampua 435 patruunaa, joista it-ammunnassa vain 44, sekä kk-mies ja kk-aliupseeri vain kuusi patruunaa 275:stä. Vastaavasti pikakivääriampujaksi koulutetta ampuu it-ammunnassa 44 patruunaa yhteensä 251:stä ja pk-mies kuusi 125:stä.²⁶ Kannaksen rajavartiosto pitikin it-ampumakoulutukseen varattuja patruunamääriä aivan liian pieninä, että koulutettavat olisivat voineet esim. oppia valokuovapatruunoiden avulla ohjaamaan tulta maaliin.

Pitkään oli ongelmana myös se, miten antaa rajan yli tulleele vieraalle lentokoneelle merkkejä luvattomasta rajanylityksestä.

Vuoden 1934 määräysten mukaan rajanylittäjää kohti ei saanut avata tulta ennen kuin oli annettu kansainvälinen laskeutumismääräys (päivällä kolme keltaista tai mustaa savumerkkiä 10 sekunnin välein, yöllä kolme vihreää valorakenttia 10 sekunnin välein). Rajavartiostoilla ja joukko-osastoilla oli tähän tarkoitukseen välineistöä hyvin kirjavasti: joillakin oli eri värisiä valoraketteja ja savuja, toisilla taas ei mitään, jolloin tulenavaus jäi epämääräisten merkinantoyritysten jälkeen tapauskohtaisesti harkittavaksi. Rajaloukkausten lisääntyessä Armeijakunnan esikunta vaatikin Yleisesikunnalta joko asianmukaisia merkinantovälineitä tai sitten lupaa tulenavaukseen ilman varoitusta.²⁷ Ilmavoimien suorittamien kokeilujen jälkeen YE tilasi helmikuussa 1938 kiireellisesti Saksasta keltaisia, mustia ja vihreitä valopistoolin patruunoita, joista osa toimitettiin rajavartiolaitokselle.

Syyskuun rajaloukkausten jälkeen Kannaksen rajoilla todettiin loppuvuoden 1937 aikana enää yksi varmana pidetty rajanylitys. Koivistonsaaren eteläpäässä Saarenpään linnakkeen yllä havaittiin 7.10. 1937 venäläinen lentokone, jonka otaksuttiin olleen valokuvaamassa linnakkeen uusien tuliasemien rakentamista. Lentoasema 5:stä Suur-Merijoelta (Viipurinlahden länsirannalla) lähetettiin hävittäjä karkottamaan venäläiskonetta, mutta se ei ehtinyt ajoissa paikalle.



4. Vuosi 1938: jännitys lisääntyy

Seuraavan kerran neuvostoilmavoimien edustaja vieraili Suomen ilmatilassa 11.2.1938 Terijoen seuduilla. Konetta, joka tuli keskellä kirkasta päivää, ammuttiin Rajajoen siltavartiosta, mutta osumatta, vaikka lentokorkeus oli vain n. 300 metriä.²⁸ Kannaksen rajavartiosto ilmoitti tapauksesta heti Helsinkiin.

UM käski Moskovon lähetystön vielä samana päivänä jättämään tapauksesta kirjallisen protestin, jossa vaadittiin myös tehokkaita toimenpiteitä rajaloukkausten ehkäisemiseksi vastaisuudessa. Neuvostoliiton vastausta saatiin odotella lähes kahdeksan kuukautta. Syyskuussa 1938 Neuvostoliitto myönsi, että kyseinen lentokone oli "erehdyttyään orientoinnissa valitettavasti todellakin loukannut rajaa".²⁹ Tällainen tiheään asuttujen seutujen yllä tapahtunut venäläisen lentokoneen lento ei voinut jäädä huomaamatta julkiselta sanaltakaan. Porvarillisissa lehdissä rajaloukkauksesta oli isoja otsikoita, mutta Suomen Sosialidemokraatissa tapausta käsiteltiin jälleen selvästi maltillisemmin ja neutraalimmin kuin porvarillisessa lehdistössä.

20.2.1938 joukko venäläisiä lentokoneita lenteli aivan rajanpinnassa, mutta omalla puolellaan. Tämä aiheutti Suomen puolella ilmahälytyksen ns. rajajoukoissa eli Kan.R:ssa ja lähinnä rajaa sijaitsevista puolustusvoimien yksiköissä. Vaikka hälytyksen toimeenpano koko rajan pituudelta tällä kertaa sujui kitkattomasti ja nopeasti, Armeijakunnan esikuntaa ärsytti venäläisten käyttäytyminen, jota se Yleisesikunnalle antamassaan raportissa piti "rajajoukkojemme harkittuna hännämisenä".³⁰

Tässä vaiheessa Terijoen Ollilan kylässä kokoontui joukko kansalaisia. He lähettivät sisäministeri Kekkoselle adressin, jossa kiinnitettiin huomiota juuri tuon alueen joutumiseen jatkuvasti venäläisten koneiden rajaloukkausten kohteeksi. Alueelle vaadittiin lisää ilmatorjuntaa ja vartiointin tehostamista.³¹ Rajavartiostojen esikunta ehdotti sisäministeri Urho Kekkosen kehotuksesta sotaväen päällikölle mahdollisuutta, että Kannakselle sijoitettuja joukko-osastoja voitaisiin käyttää avuksi rajavartiointiin, mikäli rajaloukkaukset edelleen jatkuvat.³²

Armeijalta ei kuitenkaan saatu suoranaista apua rajavartiointin tehostamiseen, joten ryhdyttiin toimenpiteisiin tehokkaamman ilmatorjunta-aseistuksen saamiseksi Kannaksen rajavartiostolle. Sisäministeriö ja sen rajavartiointiasiain osasto (eli Rajavartiostojen esikunta) pyysivät 12 ilmatorjuntakonekivääriä lainaksi puolustusvoimilta. Puolustusvoimilta ei kuitenkaan liennyt pyydettyjä aseita, mutta Pl.M:n määräyksestä ne saatiin suojeluskuntajärjestöltä, joka lain mukaan oli osa puolustusvoimia. Konekiväärit tulivat Viipurin ja Sortavalan suojeluskuntapiireihin kuuluvista Valkjärven, Käki-salmen, Hiitolan, Elisenvaaran, Jaakkiman ja Sortavalan suojeluskunnilta, ja ne luovutettiin Kannaksen rajavartiostolle 6.5.1938.³³ Kyseinen ase on kotimainen konstruktio, kahdesta Maxim-tyyppisestä konekivääristä koostuva ilmatorjuntakonekivääri m/1930. Ilmatorjunta-aseena se oli selvästi tehokkaampi ja tulivoimaisempi kuin tavalliset konekiväärit ja pikakiväärit: pystysuora kantama 600 metriä ja tulinopeus 1800 laukausta minuutissa. Uudet konekiväärit sijoitettiin vartioihin heinäkuussa 1938, siten että painopiste tuli Suomenlahden ja Joutselän väliselle raja-osalle, missä eniten tapahtui neuvostokoneiden rajaloukkauksia. Tuolla parinkymmenen kilo-

metrin matkalla oli heinäkuusta 1938 lähtien seitsemän it-konekivääriä, neljä tavallista konekivääriä, neljä pikakivääriä, seitsemän konepistoolia, 152 sotilaskivääriä ja 38 Parabellum-pistoolia.³⁴ Käsiaseiden osalta tulivoimaa oli siis jo kohtuullisesti, mutta 600 metriä korkeammalla lentäviin maaleihin ei noilla aseilla voitu yltää. Ilmatorjuntatykkien hankkimisesta Kannaksen rajavartiostolle ei edes vakavassa mielessä keskusteltu, vaikka joissakin IKL:n sanomalehdissä sellainenkin ajatus oli esitetty.

Kan.R:n saamat it-konekiväärit kiinnitettiin syksyllä 1937 rakennettuihin lavoihin kaikessa hiljaisuudessa. Neuvostoliiton puolelle näkyviin lavoihin rakennettiin irroitettavat näkösuojat ja lisäksi määrättiin, ettei kellekään sivullisille saanut puhua uusista aseista. Kutakin 12 asetta varten vyötettiin valmiiksi 1300 patruunaa, joista joka kymmenes oli valokuovapatruuna. It-konekiväärien sijoittamista varten rakennettiin lisäksi kesällä 1938 neljä uutta lavaa vartioiden katoille puolustusministeriön myöntämällä määrärahalla.

Keväällä 1935 sotaväen päällikkö Hugo Österman oli määrännyt Suur-Merijoella sijaitsevan Lentoasema 5:n pitämään jatkuvasti yhden hävittäjäkoneen lähtövalmiina rajaloukkausten torjuntaa varten.

Maaliskuussa 1938 Ilmavoimien esikunta uudisti tämän käskyn, vaikka kuluneina kolmena vuotena ei ollut kertaakaan onnistuttu pääsemään ilmataisteluun maahantunkeutujia vastaan. Joitakin kertoja Fokker oli lähtenyt Suur-Merijoelta, mutta ehtinyt rajalle vasta, kun venäläiset olivat jo aikoja sitten poistuneet omalle puolelleen. Lentorykmentti 1³⁵ sai nyt käskyn pitää edelleen yhden Fokker C.VE:n — ja rykmentin saatua uusia Fokker CX -koneita yhden niistä — hälytysvalmiina. Sekä Ilmavoimien esikunnassa että Suur-Merijoella tiedettiin hyvin, ettei oma hävittäjä mitenkään voisi ehtiä rajaloukkausta torjumaan, mutta koneen lähettäminen rajaseudulle myöhästyneenäkin antaisi siviiliväestölle sen kuvan, että ilmavoimat ”valppaasti torjuvat venäläisten rajanylitykset”. Kysymys oli siis ennen kaikkea näytösluontoisesta eleestä.

5. Ns. syyskuun kriisin vaikutukset

Kun Saksa syyskuussa 1938 kiristi Keski-Euroopan poliittista tilannetta vaatimalla avoimin sodanuhkauksin Tšekkoslovakialta ns. sudeettialueita, jännitys säteili Pohjois-Eurooppaan saakka. Seurasi ketjureaktion tavoin sarja varustautumistoimenpiteitä Keski-Euroopassa ja pian myös Pohjolas-
sa.

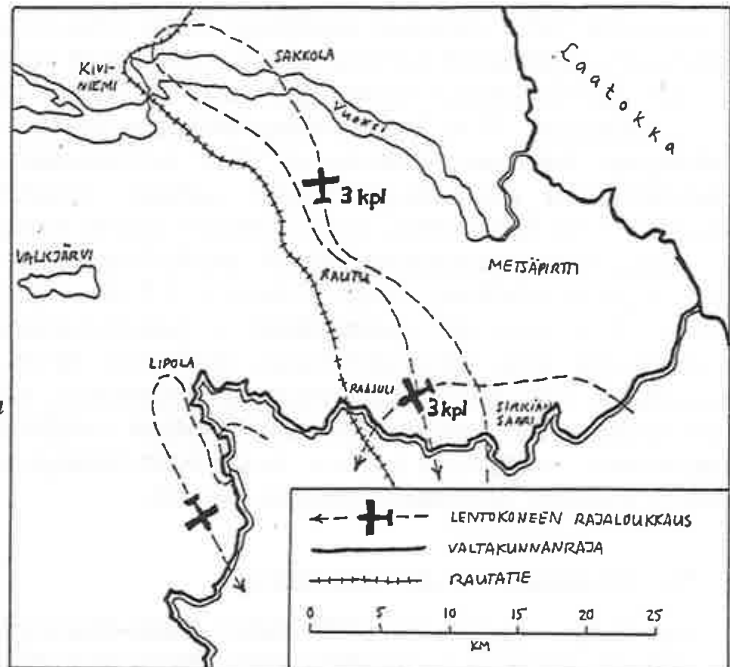
Ulkoministeriössä aloitettiin ympärivuorokautinen päivystys. Puolustusvalmiutta Kannaksella ja suojattoman, demilitarisoidun Ahvenanmaan suunnalla kohotettiin Neuvostoliiton uhan vuoksi. Varsinkin Ahvenanmaan joutumista yllätyshyökkäyksellä venäläisten käsiin pelättiin, koska vakava kriisi näytti todennäköiseltä.

Kannaksella valmiuden kohottaminen oli aloitettu jo aikaisemmin. Jo 15.9. Armeijakunnan esikuntapäällikkö eversti Takkula määräsi Käkisalmen sotilaspiirin upseerit hälytysvalmiuteen ja 26.9. lähtien sotilaspiirin esikunnassa oli jatkuva upseeripäivystys.³⁶ Samana päivänä myös Kannaksen rajavartiosten esikunnassa aloitettiin ympärivuorokautinen upseeripäi-

vystys. Muutamia päiviä aikaisemmin sotaväen päällikkö käski miehittää reserviläisillä Suomenlahden rannikopuolustuksen lohkot lisäten kuitenkin käskyyn, että kysymyksessä oli sotaharjoitus.³⁷ Suomenlahden ulkosaaret jätettiin toimenpiteiden ulkopuolelle.

Neuvostoliiton Itämeren laivaston liikkeitä seurattiin tarkasti. Kun sen todettiin 27.—29.9. purjehtivan Suursaaren eteläpuolitse suoraan länteen kurssilla, joka näytti suuntautuvan kohti Ahvenanmaata, koettiin koko kriisin uhkaavimmat hetket. Osterman antoi 28.9. puhelimitse käskyn Jääkäripataljoona 3:n siirtämisestä yön 30.9./1.10. aikana suojajoukkovahvuudessa Mikkelistä Kannakselle varustustoihin ja harjoituksiin.³⁸ Seuraavana päivänä hän käski Korialla olevan Pioneeripataljoonan perustamaan ja siirtämään kolme suojavahvuista pioneerijoukkuetta Kannakselle.³⁹ Nämä siirrot suoritettiin mahdollisimman huomiota herättämättä; JP 3 otti vastaan yhden rajalohkon Kivennavalla.

*Venäläisten lentokoneiden
rajaloukkaukset
16.9.1938.*



Syyskuun kireä tilanne näkyi Kannaksen rajalla myös venäläisten lentokoneiden rajaloukkauksina. 16.9.1938 eli päivää myöhemmin kuin Suomen puoleisella Kannaksella oli ryhdytty ensimmäisiin valmiuden kohottamistoimenpiteisiin, Neuvostoliiton lentokoneet syyllistyivät peräti kolmeen rajanylitykseen saman päivän aikana. Huomiota herättävin oli tapaus, jossa kolme venäläiskonetta tuli suoraan rajan yli ja lensi aina Vuoksen pohjoispuolelle Sakkolaan saakka ja samaa reittiä takaisin. Lento kesti yli puoli tuntia ja rajanylityksen syvyys oli 31 kilometriä.

Useimpia venäläiskoneita vastaan avattiin tuli monessakin eri paikassa, mutta kun koneiden lentokorkeus oli 2000—2500 metriä, tulitus oli tehotonta. Lisäksi tulenavaus yleensä myöhästyi, koska määräysten mukaan tuli ensin valoraketteja ampumalla ilmoittaa lentokoneelle rajanylityksestä ja käskeä sitä laskeutumaan.

Vasta sen jälkeen kun oli todettu, ettei tunkeilija noudattanut ohjeita, voitiin avata tuli. Joissakin kenttävartioissa oli konekiväärejäkin, mutta ennen kuin ne ehdittiin saada ampumakuntoon, maali oli jo tipotiessään. Kaikissa vartioissa ei ollut myöskään valoraketteja, jolloin eräässä vartiossa rajavartijat koettivat nenäliinaa heiluttamalla komentaa venäläiskoneita poistumaan Suomen ilmatilasta.⁴⁰

Kannaksen rajavartioston ilmoitettua rajaloukkauksista puhelimitse ulko-ministeriölle tämä käski Moskovan lähetystä jättämään heti kirjallisen vastalauseen, jossa tuli vaatia selitystä ja tehokkaita toimenpiteitä vastaavien tapausten toistumisen ehkäisemiseksi.⁴¹

Neuvostoliiton vastaus saatiin vasta neljän kuukauden kuluttua. Sen mukaan ”huolellisissa tutkimuksissa” ei ollut todettu venäläiskoneiden tuona päivänä lentäneen Kannaksen rajalinjan yläpuolella. Vastaus ei tyydyttänyt suomalaisia, vaan asiasta puhuttiin Moskovassa vielä loppuke-sällä 1939.

Suomalaisia ärsytti venäläisten ylimielinen asenne rajaloukkauksiin: useimmiten aivan kiistattomiakaan rajanylityksiä ei myönnetty, ja joissakin tapauksissa rajaloukkausta seliteltiin suunnistautumisvirheillä, rikkoutuneilla kompassilla, sääoloilla yms. Syyskuun 16. päivän rajaloukkaukset kiistettiin kategorisesti, vaikka suomalaisten mielestä ne olivat täysin selviä tapauksia: sääolosuhteet ja näkyvyys olivat erinomaiset ja silminnäkijäto-distajiakin oli satamäärin.

Näyttää todennäköiseltä, että mainitut lennot olivat ajankohdan poliitti-seen kriisiin liittyneitä tiedustelulentoja. Kriisitalanteissa tiedustelun tarve kasvaa ja tuolloin lentotiedustelu oli venäläisille nopea ja lähes riskitön tapa hankkia tuoreita tietoja Suomen puolelta. Syyskuun 16. päivän lennoista varsinkin Vuoksen yli ulottunut suuntautui silmiin pistävästi sotilaallisiin kohteisiin. Koneiden lentoreitille sattui sekä Kiviniemen ja Sakkolan kantalinnoituslaitteet että osa Raudun alueen panssariesteistä ja kenttäva-rustuksista. Yksi lento osui sopivasti Lipolan varustustyömaiden kohdalle. Lentojen huolellisesta ennakkosuunnittelusta kielii myös se seikka, että koneet yleensä osasivat kiertää ne Kannaksen rajavartioston vartiot, joihin oli sijoitettu it-tähtäimin varustettuja konekiväärejä tai varsinaisia ilmator-juntakonekiväärejä.

Sanomalehdissä suurimmat otsikot olivat odotetusti IKL:n lehdissä. Puolueelle tällaiset tapaukset olivat jopa hyödyllisiä, tarjosivathan ne valmista arsenaalia hyökkäilylle hallituksen ’voimatonta’ ulkopolitiikkaa vastaan. Ajan Suunta esitti epäilyjä, että kyseessä olivat suunnitelmalliset valokuvauslennot ja vaati varsinaisten ilmatorjuntajoukkojen sijoittamista ainakin väliaikaisesti Kannakselle.⁴² Myös muissa lehdissä lennoista julkais-tiin näkyviä uutisia, joissakin jopa karttapiirroksia. Kun rajanylitykset tällä tavoin tulivat suuren yleisön tietoisuuteen, niillä oli kiistämätön psykologi-nen vaikutus,⁴³ mihin esim. Ilta-Sanomat vittasi pääkirjoituksessaan 17.9.1938: tällaiset tapaukset eivät lisänneet Suomen luottamusta naapurin ilmoittamaan rauhan ja sovinnon pyrkimykseen.⁴⁴ Pikemminkin niiden kielteinen vaikutus monikertaistui Suomen lehdistön kirjoittaessa tapauksis-ta näkyviä juttuja, mikä antoi Neuvostoliitolle lisää aihetta protestoida suomalaislehtien ’neuvostovastaisuutta’.

Samana päivänä kun Moskovon lähettiläs ministeri Yrjö-Koskinen jätti 16.9. tehtyjä rajaloukkauksia koskevan nootin, neuvostoliittolainen sotilaslentokone tuli Suomen ilmatilaan Seiskarin saaren luoteispuolella Itä-Suomenlahdella. Itse rajanylitys oli sinänsä vähäinen ja lienee liittynyt Neuvostoliiton Itämeren laivaston liikehtimiseen lännemmäksi Keski-Euroopan kiristyvän tilanteen vuoksi, mutta siitäkin tehtiin Moskovassa huomautus. Samaan rajaloukkausten sarjaan voidaan laskea myös Lavansaaren yllä 23.9.1938 havaitut lennot. Saaren yli lensi ensin viiden koneen muodostelma ja vähän myöhemmin vielä kahden koneen partio.

Vaikka kriisin alkuvaiheessa koettiin lukuisia Neuvostoliiton lentokoneiden rajaloukkauksia, niitä ei sattunut kriisin ollessa pahimmillaan 27.—28.9. Syitä tähän voidaan vain arvailla. Syyskuun loppupäivinä Neuvostoliiton huomio tällä ilmansuunnalla oli Itämeren keskiosissa, minne sen laivasto-osasto oli purjehtinut ja minne myös saksalainen laivasto-osasto oli siirtynyt. Edellä kerrotut rajaloukkaukset olivat tapahtuneet ennen neuvostolaivaston poistumista Suomenlahden pohjukasta väljemmille vesille. Kriisin kulminaation aikoihin Neuvostoliitto pyrki välttämään selkkauksia Suomen rajoilla mahdollisimman pitkälle, koska se valmistautui ennen muuta Saksan varalta.

18.10.1938 Armeijakunnan esikunta katsoi Neuvostoliiton toiminnan maa- ja merirajoilla siinä määrin ”tasaantuneen”, että myös maarajalla voitiin palata normaaliin elämänmenoon: jääkäripataljoonien voimin tehostettu tähystyspalvelus lopetettiin 19.10.1938. Samana päivänä Jääkäripataljoona 3 lähti takaisin varuskuntaansa Mikkeliin ja Pioneeripataljoonan muodostamat kolme pioneerijoukkuetta palasivat Korialle 18.—20.10.1938.

Syyskuun 1938 jälkeen Kannaksella ei todettu enää loppuvuoden aikana uusia lentokoneiden rajaloukkauksia. Näin päästiin aina helmikuulle 1939 saakka, jolloin taas alkoi tapahtua. Neuvostolentäjien pysymisellä omalla puolellaan rajaa saattoi olla yhteyttä loppuvuoden 1938 jatkuneisiin ns. Jartsev-neuvotteluihin. Kun suomalaiset näissä neuvotteluissa ottivat esille juuri rajaselkkaukset, on mahdollista, että pidättymällä rajaloukkauksista jonkin aikaa neuvostoliitto koetti saada suomalaiset suopeammiksi ehdotuksilleen. Kun neuvottelut sitten vuodenvaihteessa 1938/1939 keskeytyivät tuloksettomina, venäläiskoneiden ei nähtävästi enää tarvinnut niin tarkoin varoa Suomen rajaa.

6. Vuosi 1939: kohti kriisiä

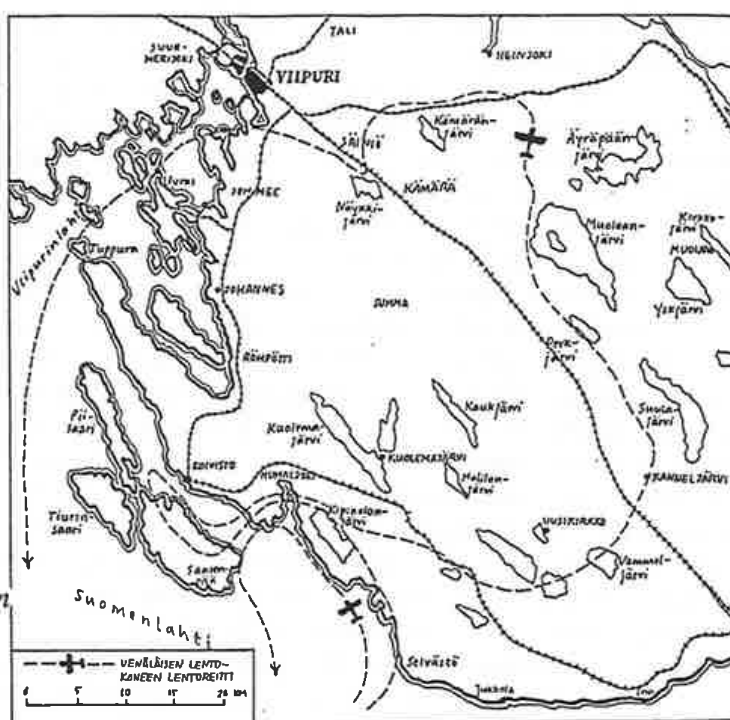
21.2.1939 Kannaksella koettiin kaksi venäläisten lentokoneiden suorittamaa Suomen ilmatilan loukkausta. Toinen oli suhteellisen vähäinen, mutta toista voidaan ilman epäilyksiä pitää koko vuosikymmenen pahimpana Suomen puolueettomuuden loukkauksena.

Vähän ennen puoltapäivää 21.2. venäläinen MBR-2 -mallinen lentovene kävi Humaljoen, Saarenpään ja Koiviston yllä.⁴⁵ Kyseessä oli selvä tiedustelento, joka kohdistui Humaljoen ja Saarenpään tykkiasemiin.

Pian saatiin kuitenkin muuta ajateltavaa, sillä jo klo 12.20 samanlainen lentokone tuli taas Suomen puolelle, tällä kertaa Seivästön niemen kohdalla. Sieltä se jatkoi rantaa seuraillen Humaljoen kautta Koivistolle, jossa

kääntyi takaisin päin samaa reittiä Kipinolanjärvelle saakka. Sitten se lensi Kanneljärven, Perkjärven ja Muolaanjärven kautta aina Heinjoelle saakka, jossa kääntyi länteen, teki koukkauksen Säiniölle ja jatkoi päärataa seuraten melkein Viipuriin saakka. Vähän ennen Viipuria venäläiskone kuitenkin kaarsi vasempaan, Viipurinlahdelle ja poistui sitten Uuraan yli Suomenlahdelle.⁴⁶ Tämä risteily pitkin ja poikin Kannasta kesti peräti tunnin ja viisi minuuttia. Näin laajamittaista alueloukkausta Kannaksella ei ollut ennen koettu; jo koneen pääseminen kenenkään estämättä strategisesti tärkeän Viipurin porteille saakka oli erittäin huolestuttavaa ja sai viranomaiset hermostumaan. Kiusallista oli, että tunkeilijaa kohti ei missään ehditty ampua laukaustakaan, vaikka Kannaksen ilmavalvontaa ja ilmatorjuntaa oli vuosien mittaan paljonkin kohennettu.

*Venäläisten lentokoneiden
alueloukkaukset
21.2.1939.*



Suur-Merijoella määräysten mukaisesti hälytysvalmiina ollut Fokker-hävittäjä lähetettiin venäläisiä karkottamaan, mutta se myöhästyi auttamattomasti: neuvostokone oli jo ehtinyt poistua Suomen ilmatilasta.⁴⁷

Sanomalehdissä tapaus nostatti luonnollisesti valtavan kohun. Kaikki suurimmat lehdet kirjoittivat rajaloukkauksesta entistä jyrkemmin äänenpainoin: ”nöyryyttävä rajanloukkaus — —, röyhkeydessään ainutlaatuinen — —, mitä häikäilemättömin rajanylitys — —”, ”Kaksi törkeää rajanloukkausta eilen Kannaksella”, ”Röyhkeä rajanylitys”, ”Julkea rajanloukkaus Kannaksella”, ”Röyhkeä rajaloukkaus eilen”⁴⁸. Suomen Sosialidemokraatin mukaan ”ulkomaalainen lentokone risteili” Kannaksella, mutta tekstistä puuttuvat porvarillisille lehdille ominaiset jyrkät tuomiot.⁴⁹ Useimpia lehtiä tuntuu järkyttäneen erityisesti venäläiskoneen pääsy niin lähelle Viipuria. Käkisalmen Sanomat, joka pyrki tuomaan esille kannakselaisen väestön tuntemuksia, ihmetteli viranomaisten saamattomuutta venäläisten rajalouk-

kausten torjumisessa ja totesi Kannaksen alueen ilmatorjunnan olleen taas "yhtä avutonta ja tehotonta kuin aikaisemminkin".⁵⁰

Eräät lehdet kiinnittivät myös huomiota koneen lentoreittiin. Uusi Suomi tiesi venäläiskoneen valokuvanneen "eräitä viime kesänä rakennettuja sotilaallisia laitteita".⁵¹ Helsingin Sanomat puolestaan saattoi rauhoittaa lukijoitaan: lehti haastatteli Armeijakunnan komentajaa kenraaliluutnantti Harald Öhqvistiä, joka sanoi, ettei koneen lentoreitillä ollut "mitään erikoista valokuvattavaa" ja lisäsi varmemmaksi vakuudeksi, etteivät mahdolliset kuvat pilvisen sään vuoksi olisi onnistuneetkaan.⁵²

Öhqvistin lausunto oli tarkoituksellisen vähättelevä, mikä on ymmärrettävää. Uusi Suomi oli luultavasti oikeassa epäillessään venäläiskoneen valokuvanneen sotilaallisia kohteita. Kysymyksessä oli mitä ilmeisin tiedustelulentto, joka kohdistui juuri niille alueille, joilla paraikaa suoritettiin linnoitustöitä. Lisäksi kone lensi erittäin matalalla, vain 50—300 metrin korkeudella, mikä mahdollisti hyvin valokuvauksen pilviselläkin säällä. Lisäksi Neuvostoliitossa oli jo tuohon aikaan palveluskäytössä infrapunakameroita heikkoja näkyvyysolosuhteita varten. Myös Humaljoen ja Saarenpään patterit sattuivat reitille.

Ulkoministeriö sai sotilas- ja rajavartioviranomaisilta selvitykset alueloukkauksesta ja Moskovian lähetystölle lähetettiin ohjeet nootin jättämisestä: lähetystölle ilmoitettiin, että kyseessä oli tiedustelulentto linnoitustyökohteisiin, mutta tätä seikkaa ei tullut sisällyttää itse noottiin.⁵³ Ennen kuin nootti ehdittiin jättää, ulkoministeri Erkko teki Neuvostoliiton suurlähettiläälle Vladimir Derevjanskille asiasta suullisen demarchén 4.3.1939. Derevjanski vastasi jo 6.3. esittäen hallituksensa anteeksipyyntöä. Hän sanoi, että oli toimeenpantu kiireellinen tutkimus, joka oli osoittanut ylilennon tapahtuneen. Koneen ohjaaja oli ilmoittanut, ettei kompassi ollut toiminut magneettisten häiriöiden vuoksi. Kun Derevjanskin mukaan neuvostohallitus valitti tapahtunutta, asian käsittely diplomaattisella tasolla loppui siihen.

Rajaloukkaus oli niin huomiota herättävä, että jopa oikeudellisten toimenpiteiden mahdollisuutta tutkittiin, ei tosin rajanylittäjää, vaan suomalaisia viranomaisia vastaan, jotka eivät olleet estäneet rajaloukkausta. Sotaylioikeuden sotaviskaali vaati Rajavartiostojen esikuntaa toimittamaan tutkimukset siitä, "onko joku rajavartiolaityksessa palveleva henkilö syypää siihen, ettei kerrotunlaisia rajanylittämisiä ole saatu rajavartiolaityksen toimesta estetyiksi".⁵⁴ Hän huomautti, että rajavartiolaityksesta annetun lain mukaan laityksen tehtävänä oli estää tällaiset rajaloukkaukset.

Rv.E. sai Kannaksen rajavartiostolta seikkaperäisen selvityksen Kan.R:n toimenpiteistä venäläisen lentokoneen lennon aikana. Rajavartioston paperit olivat kuitenkin puhtaat: alueloukkaus kokonaisuudessaan oli tapahtunut Kannaksen rajavartioston toimipiirin ulkopuolella. Toimipiiri tosin ulottui lännessä Seivästön niemeen saakka, mutta siellä ei ollut pysyvää vartioasemaa. Alueloukkauksen tapahtuessa siellä oli kalastajien valvontaa varten perustettu tilapäinen vartio, jolla ei ollut minkäänlaista ilmatorjuntaan soveltuvaa aseistusta. Seivästön vartio havaitsi kyllä koneen ja suoritti häilytyksen, mutta ennen kuin jäällä partioineet rajavartijat ehtivät juosta rantaan ja lähimpään (osuuskaupan) puhelimeen, kone oli jo nähty muualakin ja häilytykset suoritettu.⁵⁵ Kun venäläiskoneen lento sen jälkeen ei

enää ulottunut lähellekään Kan.R:n toimialuetta, rajavartiostolla ei tietenkään voinut olla mitään mahdollisuutta estää alueloukkausta. Näin Sotayli-oikeuden syyttäjä haukkui aivan väärää puuta, vaikka syyllisiä olisi ollut yhtä turha etsiä muualtakaan. Rajavartiolaitoksen tehtävä oli vartioida Neuvostoliiton vastaisia maarajoja, ei valtakunnan ilmatilaa. Yleistä ilmatilan valvontaa taas ei liene suoranaisesti määrätty millekään viranomaiselle.

Venäläiskoneen alueloukkauksella oli nopeuttava vaikutus Kannaksen ilmapuolustuksen parantamiseen. Maaliskuun lopulla 1939 ilmavoimien esikunta määräsi, että Lentorykmentti 1:lle (Suur-Merijoki) luovutetaan Ilmailuvarikolta kolme vasta hankittua Fokker D 21 -konetta Kannaksen ilmapuolustuksen tehostamiseksi. Ilmavoimien komentajan kenraalimajuri J.F. Lundqvistin käskystä niiden tuli olla jatkuvasti hälytysvalmiina.⁵⁶ Suomen vähäiseen ensi linjan taistelukonemäärään verrattuna kolmen koneen sijoittaminen pelkästään hälytystehtävään pois koulutusikästä oli verrattain radikaali toimenpide ja kuvastaa hyvin sitä hermostuneisuutta, minkä helmikuun alueloukkaus aiheutti vastuullisten viranomaisten keskuudessa. Lehtihaastattelussa Armeijakunnan komentaja kenraaliluutnantti Harald Öhqvist väläytti jopa sitä mahdollisuutta, että kokonainen hävittäjälaivue voitaisiin sijoittaa Kannakselle.⁵⁷ Tähän eivät käytettävissä olleet voimavarat kuitenkaan riittäneet.

Kannaksen rajavartiostolle hankittiin lisää ampumatarvikkeita ilmatorjuntaa varten. Kun Rajavartiostojen esikunta maaliskuussa 1939 tilasi rajavartiostoille konekivääreihin 5300 valokuovapatruunaa, niistä peräti 5000 meni Kan.R:lle. Kannaksen rajavartiostolla oli keväällä 1938 saadut 12 kaksois-it-konekivääriä, mutta lisäksi Kannaksen alueella oli muutakin ilmatorjunta-aseistusta, nimittäin armeijan joukko-osastoilla. Suurin osa siitä oli Viipurissa, missä sijaitsi Ilmatorjuntarykmentti 2. Viipurissa oli kymmenen 76 mm ja neljä 40 mm it-tykkiä sekä 18 it-konekivääriä.⁵⁸ Lisäksi Jääkäripataljoona 4:llä Kiviniemessä oli neljä 20 mm Oerlikon-tykkiä. Ilmatorjuntakonekiväärejä oli Kannaksen rajavartioston ohella Viipurissa ITR 2:lla, Suur-Merijoen LentoR 1:llä sekä joillakin Kannaksen alueen suojeluskunnilla. It-aseistusta siis oli, mutta se oli rajaloukkausten torjuntaa ajatellen epätarkoituksenmukaisesti jakautunut: käytännössä ilmatorjuntaa oli rajan pinnassa, mutta sen jälkeen vasta Viipurissa.

Yleisesikunnan operatiivisen osaston ilmavoimatoimisto (Op.3) havahtui helmikuun alueloukkauksen jälkeen miettimään perusteellisesti Kannaksen rauhanaikaisen ilmapuolustuksen järjestelyä. Jo maaliskuun puolivälissä 1939 toimistossa saatiin valmiiksi alustava mietintö Kannaksen ilmavalvonnan ja ilmatorjunnan tehostamisesta. Mietinnössä kiinnitettiin huomiota kolmeen epäkohtaan: a) ilmapuolustuksen riittämätön syvyys maarajalla, b) ilmapuolustuksen aukot Suomenlahden ja Laatokan rannoilla, c) ilmapuolustuksen puuttuminen Keski-Kannakselta.⁵⁹

Suomenlahden ja Laatokan rannikoiden valvonta Kan.R:n toimipiirin ulkopuolella kuului merivartiolaitokselle, mutta sen vartioilla ei ollut minkäänlaista ilmatorjunta-aseistusta. Vartioita oli myös liian vähän tehokkaaseen ilmavalvontaan tai -torjuntaan. Keski-Kannaksella ei ollut Kiviniemen ja Valkjärven varuskuntia, leirillä sattumoisin olevia joukko-osastoja ja paikallisia suojeluskuntia lukuunottamatta mitään it- ja iv-elimä. Varus-

kunnat oli helppo kiertää ja suojeluskuntia ei tietenkään voitu saada ajoissa hälytetyiksi. Tässä suhteessa helmikuinen alueloukkaus osoitti kouriin tuntuvasti puutteet: kone sai lennellä kaikessa rauhassa ilman, että edes tiedettiin, missä se kulloinkin liikkui.

Yleisesikunnan mielestä ei ollut mahdollista päästä niin aukottomaan ja tehokkaaseen it-järjestelmään, että se voisi kokonaan estää rajaloukkaukset. Siihen ei olisi ollut taloudellisia mahdollisuuksia. Tärkeämpänä YE pitikin sitä, että ilmavalvontaverkkoa kehittämällä kaikki rajaloukkaukset havaittaisiin ja rajaloukkauksen tehneen koneen liikkeitä voitaisiin jatkuvasti seurata. Tästä taas viestiyhteyksiä tehostamalla voitaisiin kehittää järjestelmä, jolla omat hävittäjät ohjattaisiin tunkeilijaa torjumaan.

Yleisesikunta esitti sisäministeriölle, että Suomenlahden rannikolle tuli perustaa viisi iv-asemaa, Laatokan rannalle kolme ja Keski-Kannakselle kahdeksan. Nämä asemat olisi varustettava kukin it-konekiväärillä, vieläpä mieluiten raskaalla 13 mm it-kk:llä, jonka tehokas ampumaetäisyys ulottui 1000—1200 metriin saakka. Näiden iv- ja it-asemien vakinaista miehittämistä varten YE ehdotti perustettavaksi Kan.R:n yhteyteen ilmatorjuntakonekiväärikomppanian, jonka vahvuus olisi 167 miestä.⁶⁰ Kuitenkaan it.kk-komppaniaa ei perustettu Kannaksen rajavartiostoon. Se olisi merkinnyt Kan.R:n vahvuuteen yli 40 %:n lisäystä ja vastaavasti niin huomattavaa menojen kasvua, ettei sisäministeriö vakuuttavista perusteluista huolimatta ollut siihen valmis. Sisäministeriön penseys Kannaksen rajavartioston ja yleensäkin rajavartiolaitoksen toimintaedellytysten parantamiselle oli aikaisemmin ilmennyt iv- ja it-lavojen rakentamisasiassa. Niihinkin saatiin lopulta varoja puolustusministeriöltä.

Missä määrin Yleisesikunnan ehdotus Kan.R:n lisähenkilöstöstä johti tuloksiin? Huhtikuuhun mennessä saatiin kuusi uutta miehistövakanssia, muttei yhtään aliupseeria tai upseeria.⁶¹ Tämä on tietysti mitättömän vähän verrattuna 167 miehen komppaniaan, jota oli suurimmalla sotilaallisella asiantuntemuksella ehdotettu.

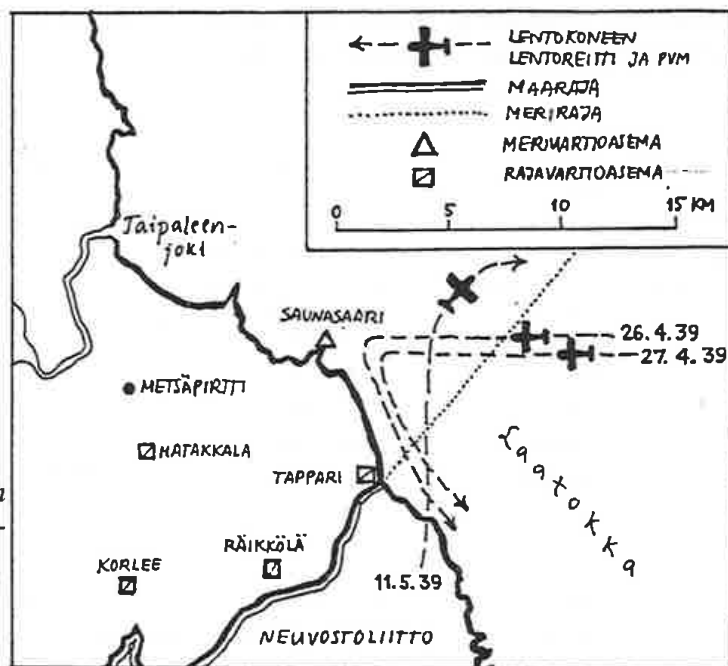
Toinen havaittava muutos oli ehkä P.I.M:n aloitteen seurausta. Kan.R:n todellinen vahvuus ei koskaan ollut lähelläkään sen määrävahvuutta, mutta keväällä 1939 tätä eroa näkyi osittain kurotun umpeen. Kaiken kaikkiaan rajavartiosto tosiasiallisesti vahvistui tammikuusta kesäkuuhun 27 miehellä, minkä jälkeen Kan.R:n vahvuus 1.6.1939 oli 363 miestä määrävahvuuden ollessa 380.⁶²

Helmikuun rajaloukkauksen jälkeen kului taas jonkin aikaa ilman uusia tapauksia. Huhtikuun alussa venäläinen lentokone kävi Suomen puolella Rajajoen sillan lähellä kaartaen kahdesti Suomen alueelle, tosin vain muutaman sadan metrin verran. Tämän seurauksena rajavartiostojen päällikkö W.E. Tuompo antoi Kan.R:lle uusia ohjeita. Tuompo viittasi Suomen ja Neuvostoliiton kauppaneuvottelujen katkeamiseen ”todennäköisesti yleiseurooppalaisesta muuttuneesta tilanteesta johtuen” ja arveli, että venäläiset tulevat jatkamaan rajaloukkauksia tarkoituksenaan ”provosoida esiin kahnauksia” maiden välille. Kan.R:n tuli toimia erittäin varovasti ja välttää kaikkea, mistä vastapuoli voisi saada aihetta kahnauksiin. Niinpä lentokoneiden rajaloukkausten osalta tulenavaus oli kielletty vähänkään epävarmoissa tapauksissa.⁶³ Euroopan muuttuneella tilanteella Tuompo

tarkoitti Saksan suorittamia Tšekkoslovakian lopullista likvidointia 15.3.1939 ja Memelin alueen kiristämistä Liettualta 22.3.1939. Se kiristi jännitystä Keski-Euroopassa ja heijastui väistämättä myös Pohjolaan. Saksan jatkuva eteneminen hermostutti Moskovaa, joka tunsu olevansa pakotettu varmistamaan lähialueensa, kuten syksyllä 1939 ilmeni.

Huhtikuun lopulla ja toukokuun alkupuolella Neuvostoliiton lentokoneet syyllistyivät kolmeen rajanylitykseen samalla alueella Laatokan länsirannalla, Tapparin rajavartioaseman ja Saunasaaren merivartioaseman edustalla. Moskovan lähetystö sai taas UM:ltä ohjeet ”kiinnittää ulkokomissariaatin huomiota” tapauksiin.⁶⁴ Tämä ’huomion kiinnittäminen’ oli noottina selvästi lievempi kuin vastalauseen esittäminen, jota harrastettiin vakavampien rajaloukkausten kohdalla. Toukokuun lopulla Neuvostoliitto myönsi neuvostokoneen ylittäneen rajan ”muutamilla metreillä”. Pari viikkoa edellisen tapauksen jälkeen Tapparin vartio havaitsi jälleen venäläisen koneen Suomen aluevesien yllä, mutta sitä ei ehditty ampuu.

Venäläisten lentokoneiden rajaloukkaukset Laatokalla 26.4.—11.5.1939.



Samana päivänä, kun venäläiskone kävi Suomen puolella Laatokalla eli 11.5.1939, toinen lenteli Terijoen pitäjän Ollilan ja Kuokkalan kylien yläpuolella. Kone havaittiin Ollilan maantievartiosta, joka oli asetettu kesäajaksi lähinnä Rajajoelle suuntautuvaa turistiliikennettä valvomaan.

Vain muutamia päiviä myöhemmin nähtiin venäläinen lentokone jälleen Suomen ilmatilassa, tällä kertaa Joutselän itäpuolella, josta se kiersi Neuvostoliiton kautta ilmestyäkseen uudelleen näkyviin Kauksamon kohdalla lähellä Lipolaa. Vajaan viikon kuluttua venäläinen MBR-2 -mallinen lentovene lensi pitkin rantaviivaa Kannaksen etelärannikolla parinkymmenen kilometrin matkan. Näistä molemmista alueloukkauksista jätettiin Moskovassa vastalause, mutta Neuvostoliitto taas kerran kiisti kaiken.⁶⁵

Kannaksen etelärannikolla lentänyttä lentovenettä kohti ehdittiin avata tuli Jukkolasta ja Seivästöltä, mutta osumatta. Lisäksi ehdittiin soittaa Armeijakunnan esikuntaan Viipuriin, AKE hälytti Lentorykmentti 1:n Suur-Merijoella. Sieltä lähti hävittäjä Koiviston kautta rajaloukkauksen tapahtumapaikalle, mutta tietenkin liian myöhään ehtiäkseen ajoissa perille. Psykologisesti oman hävittäjän saapuminen paikalle — vaikka myöhästyneenäkin — saattoi kuitenkin olla siviiliväestön mielialojen kannalta hyödyllistä.

Huhtikuun alussa Armeijakunnan esikunta antoi uudet määräykset Kannaksen rauhanaikaisesta ilmapuolustuksesta. Siinä määriteltiin omien koneiden lentorajoitukset ja menettelytavat ”venäläisen tai jonkin tuntemattoman lentokoneen” ilmaantuessa Suomen alueelle. Ilmapuolustusvelvollisiksi määrättiin kaikki Kannaksen joukko-osastot, suojeluskuntajärjestön alue- ja paikallispäälliköt, Kannaksen rajavartiosto komppanioineen ja vartiointineen sekä merivartiolaitoksen Teikarsaaren, Koiviston, Inon ja Saunasaa- ren vartioasemat, kaikkiaan 109 erillistä yksikköä. Näiden tuli heti rajan ylityksen todettuaan tehdä siitä ilmoitus AKE:aan hätäpuheluna ja lisäksi lähimmille muille ilmapuolustusvelvollisille.⁶⁶

2 100 24004/29

ILMAVARTIOVIESTILOMAKE

Pvm. _____ N:o _____

SALATUN

Lähetäjä (lunnus) _____ Vastaanottaja (lunnus) _____ Viestitys päättyi klo _____

Lukumäärä	Havainto	Lenlosuunta	Hav. aika (minuutti)
1 1 kone	1 1-moott.		
2 2-3 konetta	2 2 tai us. moott.		
3 4-9 konetta	3 kuuluu suuntaa		
4 yli 10 konetta	4 näkyy purj. valot		
9 epämäär.	9 moottoriluku epämäär.	9 epämäär.	

1723—39

Viestin antaja (vastaanottaja) _____ (Nimimerkki)

Ilmavartioviestilomake, jonka avulla ilmoitukset vieraista lentokoneista muunnettiin numerokielelle.

Suomen alueelle tuleva ”vieras lentäjä” oli AKE:n käskyn mukaan mahdollisuuksien mukaan aseenkäytöllä pakotettava laskeutumaan, mutta sitä ennen oli annettava kansainvälinen laskeutumismääräys. Ennen tulenavausta oli kuitenkin varmistauduttava, ettei kysymyksessä ole oma kone. Määräyksissä toistui aiemminkin esiintynyt käsky vieraan koneen pakottamisesta laskeutumaan, vaikka 1930-luvun lopulla hävittäjäkoneet ja maatie-

dustelukoneet eivät enää pystyneet laskeutumaan mille tahansa pellolle tai niitylle 1920-luvun koneiden tapaan. Sen sijaan meritiedustelukoneet, joita melko runsaasti esiintyi varsinkin Suomenlahdella, olivat joko lentoveneitä tai ns. vesitasoja eli pystyivät laskeutumaan veteen.

Tässä vaiheessa voidaan tarkastella lähemmin venäläisten lentokoneiden lentoreittejä Kannaksella. Kannaksen lentokentistä suurin osa oli rakennettu sotilaskäyttöön, joten ne tulivat kysymykseen mahdollisina tiedustelu-kohteina miehittämättöminäkin. Ns. Tšekkoslovakian kriisin aikana syyskuussa 1938 todettu kolmen venäläiskoneen ryhmälento varsin kauas rajasta aina Sakkolaan saakka sattuu sangen sopivasti juuri Sakkolassa olevan lentokentän kohdalle. Lisäksi matkan varrella oli muutakin mielenkiintoista, kuten linnoituslaitteita ja -työmaita. Helmikuussa 1939 tapahtunut venäläisen koneen rohkea lentely pitkin ja poikin Kannasta näyttää niinikään sivunneen ainakin Heinjoen Raulammin lentokenttää ja menneen melko läheltä Viipurinlahden rannalla ollutta Turkinsaaren vesilentoasemaa. Näkyvimmat muutokset Kannaksen puolustusvalmiudessa 1937—1939 tulivat linnoitustöistä sekä rannikkopatterien vahvistamisesta ja uusien rakentamisesta. Vuosina 1936—1939 rakennettiin Laatokan länsirannikolle Kaarnajoelle kokonainen uusi patteri, joka kuului Rannikkotykistörykmentti 3:een. Patteri varustettiin neljällä 152 mm tykillä, mutta se ei ole voinut olla neuvostolentäjien tiedustelukohteena, sillä venäläiset eivät saaneet sen sijaintia selville vielä talvisodankaan aikana, johon patteri osallistui erittäin menestyksekkäästi.⁶⁷ Kaarnajoki sijaitsee aivan Taipaleen linnakkeen lähellä.

Viipurinlahdella sijainneet Tuppuran ja Ravansaaren patterit olivat helmikuussa 1939 Kannaksella lentäneen venäläisen meritiedustelukoneen lentoreitillä. Samalle lentoreitille sattui myös erittäin tärkeä Uraan ulkosatama.

Venäläisten lentäjien erityisenä mielenkiinnon kohteena näyttivät olevan suomalaisten suorittamat linnoitustyöt Kannaksella. Vuosina 1937—1939 täydennettiin jo 1930-luvun alkupuolella pääpuolustusasemaksi valittua vyöhykettä, joka sittemmin talvisodan aikana tunnettiin Mannerheim-linjana. Kantalinnostöiden painopiste oli Summankylän alueella, jota strategisesti tärkeän merkityksensä vuoksi asiantuntijapiireissä kutsuttiin ”Karjalan portiksi”.⁶⁸ Se oli pääpuolustuslinjan arin ja vaarallisin kohta ja haluttiin siksi linnoittaa mahdollisimman lujasti. Myös Summasta itä-koilliseen, Leipäsuon—Muolaanjärven alueella sekä Muolaanjärven ja Äyräpäänjärven välisellä kannaksella ja Äyräpäänjärvestä Vuokseen johtavalla Salmenkaidan alueella suoritettiin erittäin suurisuuntaisia linnoitustöitä. Rakennettavat linnoituslaitteet olivat massiivisia betonikorsuja, jotka useimmiten olivat montakymmentä metriä halkaisijoiltaan. On selvää, että tällaiset rakennustyömaat olivat varsin otollisia lentotiedustelun kohteita.

Samaan aikaan, kun pääpuolustuslinjalle rakennettiin rautabetonista suuria linnakkeita ja korsuja, lähempänä rajaa tehtiin kenttävarustustöitä vihollisen hidastamiseksi ennen pääpuolustuslinjaa.

Vuosina 1937—1939 näitä töitä tehtiin myös pääpuolustuslinjan yhteydessä, mm. Inkilän ja Summan kohdalla.⁶⁹ Työ oli panssariesteiden pystyttämistä, piikkilankaesteiden vetämistä ja kenttävarustettujen asemien kaiva-

mista eli sekin näkyi hyvin ilmasta käsin. Vuosien 1937—1939 rajaloukkauslentoista varsinkin syyskuussa 1937, syyskuussa 1938 ja helmikuussa 1939 tapahtuneet olivat sellaisia, että voitiin päätellä linnoitustöiden olleen ainakin yhtenä tiedustelun kohteena. Lisäksi monien muiden, lähempänä rajaa sattuneiden rajanylityslentojen reiteillä oli pienempiä kenttävarustus-työmaita. Myös rannikkopatterien lähiympäristöjä vahvistettiin lähipuolustusasemilla ja piikkilankaesteillä.

Vuosien 1937—1939 rajaloukkauksille oli ominaista se, että niitä tapahtui vuosittain entistä enemmän, ja toisaalta niiden ulottuminen entistä syvemmälle Suomen alueelle. Kun 1930-luvun alkupuoliskolla neuvostolentäjät vielä varoivat lentämistä kauemmas rajasta, vuosina 1937—1939 venäläiskoneita nähtiin risteilemässä kymmenien kilometrien päässä rajalta. Uskaltautui yksi neuvostolentäjä lentämään aivan Viipurin porteille saakka. Neuvostoviranomaisten linja rajanylitysten selittelyssä oli suunnilleen sama kuin ennenkin: joissakin tapauksissa rajaloukkaus myönnettiin, mutta syyksi selitettiin suunnistusvirhe, huonot sääolosuhteet tms. Useimmat aivan selvätkin rajanylitykset kiistettiin tai ei edes vaivauduttu vastaamaan Suomen vastalauseisiin. Tällainen ylimielisyys ei tietenkään ollut omiaan lisäämään suomalaisten luottamusta naapurin aikeisiin ja rauhantahtoon. Erityisen kielteisellä tavalla Neuvostoliiton käyttäytyminen vaikutti suomalaisen lehdistön ja lehtiä lukevan yleisön mielipiteisiin. Lehtikirjoittelun sävy jyrkkeni sitä mukaan kuin rajaloukkaukset kävivät häikäilemättömämmiksi, ja tästä taas neuvostoviranomaiset saivat aiheen syyttää Suomen lehtiä 'neuvostovastaisuudesta'.

Suomi paransi rajaloukkausten vuoksi vähitellen Kannaksen ilmapuolustusta, mutta se ei suoranaisesti kyennyt estämään tai torjumaan Neuvostoliiton lentokoneiden tunkeutumista syvälle Suomen ilmatilaan. Kannaksen puolustuksesta vastaavat viranomaiset ymmärsivät, ettei Suomella ollut taloudellisia mahdollisuuksia niin kattavan ilmapuolustusjärjestelmän kehittämiseksi, että rajaloukkaukset olisi voitu kokonaan torjua. Olemassa olevalta järjestelmältä toivottiin enemmän tehokkuutta — ns. yleisen mielipiteenkin vuoksi. Oli kiusallista, ettei Kannaksen keskiosiin saakka lentäneelle venäläiskoneelle voitu mitään. Voidaan kuitenkin arvioida, että ilmatorjunta-aseistuksen saaminen Kannaksen rajavartioston vartioasemille ainakin jossain määrin sai neuvostolentäjät varovaisemmiksi.

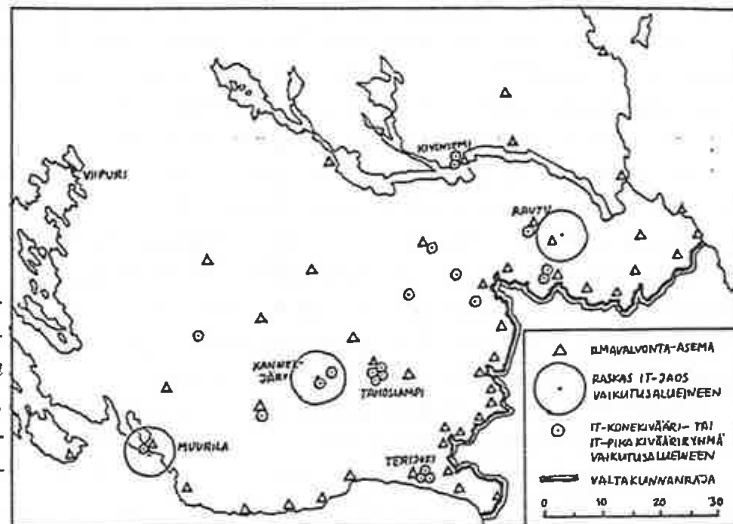
Vapaaehtoisten linnoitustöiden alkaminen Kannaksella kesäkuun alussa 1939 sai sotilasjohdon varautumaan muiden turvallisuustoimien ohella myös venäläisten tiedustelulentojen lisääntymiseen. Jo 22.5. Yleisesikunnan operatiivisen osaston päällikkö eversti A.F. Airo esitti Sotaväen päällikölle toimenpiteitä Kannaksen ilmapuolustuksen tehostamiseksi linnoitustöiden ajaksi.⁷⁰

Kenraaliluutnantti Österman antoi 30.5.1939 Armeijakunnan esikunnalle käskyn lisätä ilmatorjunta-aseistusta sekä rajaloukkausten torjuntaan varattavien hävittäjien määrää.⁷¹ Lentorykmentti 1 joutui edelleen pitämään kolme hävittäjää lähtövalmiina Suur-Merijoella. Lisäksi Lentorykmentti 2:n oli leiriharjoitustensa aikoina 5.6.—22.7. ja 4.—29.9. pidettävä 2—3 hävittäjää Käkisalmen lentokentällä valmiudessa.

Myös ilmavalvontaa lisättiin heti vapaaehtoisten linnoitustöiden alettua.

Linnoittajat itse perustivat kuusi iv.-asemaa, joiden lisäksi tulivat käyttöön rannikkotykistörykmenttien, jääkäripataljoonien ja Kannaksen rajavartioston perustamat iv.-asemat, yhteensä 30 kappaletta.

Kannaksen ilma- ja ilmatorjunta-aseistuksen vaikutusalueineen 15.6.1939 lähtien (Kannaksen kenttävartioiden it-aseita ei ole erikseen merkitty).



Oheiseen karttaan on merkitty perustetut iv.-asemat sekä myös it-aseistus, joka oli käyttövalmiina 15.6.1939 mennessä. Se käsitti lähinnä it-konekivääri- ja it-pikakivääriyryhmiä, mutta ITR 2 toi alueelle myös kolme raskasta it-jaosta. Ilma- ja ilmatorjunnan lisäksi venäläisten rajanylittäjien torjuntaan oli käytettävissä myös 5—6 hävittäjää suurimman osan kesää.

Näillä toimilla Kannakselle luotiin ennennäkemättömän tiheä ilma- ja ilmatorjuntaverkosto, millä voitiin taata ainakin se, etteivät venäläiskoneet voisi lennellä Suomen ilmatilassa tulematta huomatuiksi kuten joskus aikaisemmin oli tapahtunut. Torjuntaa ajatellen hankaluutena oli kuitenkin edelleen se, ettei tulenavausta saanut suorittaa ennen kuin oli annettu kansainvälisten määräysten mukaiset merkit rajan ylittäjälle. AKE pyysikin Sotavaen päälliköltä 2.6.1939 lupaa tulenavaukseen ilman varoituksia vedoten myös siihen, ettei joukoilla ollut määräysten mukaisia merkinantovälineitä eli värillisiä savuja.⁷² Tällaista lupaa ei kuitenkaan saatu. Kansainvälinen sopimus laskeutumismääräyksistä oli jo vuodelta 1919, jolloin lentokoneiden nopeudet olivat tuskin puolta siitä, mitä ne olivat 1939. Määräysten mukaisten merkkien antaminen kesti 20 sekuntia, missä ajassa keskiverto hävittäjäkone ehti lentää pari kilometrin matkan eli pois näköetäisyydeltä.

Kesäkuun alussa venäläinen hävittäjäkone kävi Suomen puolella Seivästön kohdalla, mutta kääntyi saman tien takaisin oltuaan pari kolme kilometriä rajan väärällä puolella. Viikkoa myöhemmin samalla alueella vieraili jälleen venäläinen kone, tällä kertaa hidas MBR-2 -tyyppinen lentovene, joka kävi kahdeksan kilometriä Suomen puolella. Laskeutumismerkit ehdittiin antaa ja koneen palatessa Jukkolan vartio tulitti sitä konekiväärillä. Venäläiskoneeseen saatiin osumiakin, mutta se pysyi ilmassa.⁷³

Ulkoministeriö laati neuvostohallitukselle vastalauseenootin, jossa maltillisesti ainoastaan ”kiinnitettiin huomiota” tapaukseen. Ulkoasiainkansankomissariaatti vastasi siihen puolitoista kuukautta myöhemmin ja odotetusti kiisti kaiken vedoten ”huolellisiin tutkimuksiin”.⁷⁴ Ulkoministeriö ei katsonut aiheelliseksi jatkaa kinastelua venäläisten kanssa.

Heinäkuun aikana todettiin Kannaksella ainakin kaksi varmaa neuvostolentäjien rajanylitystä, joista toiseen osallistui yksi ja toiseen neljä konetta. Koneita kohti ehdittiin avata tuli, mutta ilman osumia. Yhtä tuloksettomia olivat UM:n huomautukset Neuvostoliitolle.

Heinäkuun rajaloukkausten yhteydessä ei hälytetty Suur-Merijoella ja Käkisalmissa olleita valmiushävittäjiä, koska rajanylitykset olivat verrattain vähäisiä eivätkä omat koneet olisi ehtineet paikalle ajoissa. Juhannuksena hävittäjien lähtövalmiutta testattiin Lentorykmentti 1:ssä. Hälytyksen antohetkestä siihen, kun koneet olivat ilmassa, kului 15.5 minuuttia. Tulos ei tyydyttänyt LentoR 1:n komentajaa eversti Y. Opasta, vaan hän vaati pääsemistä liikkeelle alle 10 minuutissa.⁷⁵

Kului kolmisen viikkoa ilman yhtään rajaloukkausta Kannaksella, kunnes 19.8. nähtiin lyhyin välein kaksi venäläistä sotilaslentokonetta Suomenlahden rannikolla Seivästön ja Inon välillä sekä Keski-Kannaksella Valkjärven lähellä. Jälkimmäistä konetta häätämään lähetettiin Suur-Merijoelta LentoR 1:stä yksi hävittäjä, joka lensi suoraan Valkjärvelle ’kovat piipuissa’, mutta venäläiskone oli jo ehtinyt poistua rajan taakse. Lähtö Suur-Merijoelta oli taas liian hidas, venäläiskone meni pois Suomen ilmatilasta klo 9.10, mutta LentoR 1:n Fokker pääsi ilmaan vasta klo 9.23. Fokker D-21 oli ilmavoimien suorituskykyisin hävittäjäkone (suurin nopeus 430 km/h, aseistus neljä konekivääriä), mutta kun se lensi 70 kilometrin matkan Valkjärvelle ehkä 10 minuutissa, se myöhästyi ainakin parikymmentä minuuttia.

Miksi sitten rajaloukkausten torjuntaan tarkoitettuja nopeita hävittäjiä ei sijoitettu lähemmäksi rajaa, jolloin ne olisivat ehtineet venäläiskoneiden kimppuun ajoissa?

Koneita varten olisi tarvittu lentokenttä asianmukaisine varusteineen ja huoltohenkilöstöineen. Lentokenttiä taas ei uskallettu rakentaa lähellekään (itä-)rajaa, koska ne kriisitilanteessa olisivat olleet houkutteleva maali viholliselle. Kannaksella lähinnä rajaa oli Käkisalmen lentokenttä, mutta sitäkin pidettiin liian vaarallisena paikkana pysyvän laivueen sijoittamiselle ja se oli tyhjillään lukuunottamatta lyhytaikaisia harjoituksia. Kesä-heinäkuussa 1939 LentoR 2, jonka kalusto pääasiassa oli juuri Fokker D-21, oli Käkisalmen kentällä, mutta nyt puheena olevan tapauksen aikana (19.8.) rykmentti oli taas kotikentällään Utissa. Käkisalmen kentältä olisi Valkjärvelle ollut hieman lyhyempi matka kuin Suur-Merijoelta (50 kilometriä) mutta todennäköisesti sieltäkin lähetetty kone olisi myöhästynyt.

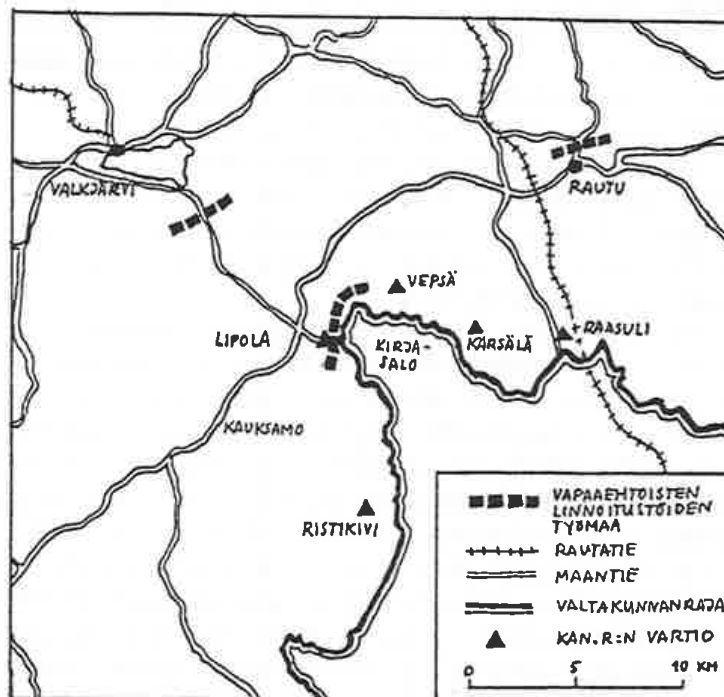
19.8.1939 sattuneista rajaloukkauksista laadittiin UM:ssä noottiluonnos, mutta ulkoministeri Erkko päätti jättää ”nykyisissä olosuhteissa” lähetettämättä sen.⁷⁶ Nootti olisi ollut muutamien edellisten tavoin sanamuodoiltaan varovainen, mutta poliittisen tilanteen äkillinen muuttuminen Hitler-Stalin-paktin (23.8.1939) seurauksena sai ulkopoliittisen johdon entistä varovaisemmaksi suhteissa Neuvostoliittoon.

Pari päivää edellisten rajanylitysten jälkeen nähtiin Johanneksen seuduil-

la 30—40 kilometriä Viipurista etelään vieras lentokone ja sitä vastaan lähetettiin Suur-Merijoelta kaksi hävittäjää, mutta ne eivät löytäneet tunkeilijaa. Mistään erehdyksestä tuskin saattoi olla kysymys, sillä havainnon teki omasta koneestaan LentoR 1:n luutnantti Bremer, joka lensi sattumalta samalla alueella, mutta ei hitaammalla koneellaan pystynyt seuraamaan vierasta lentokonetta, kun se kääntyi takaisin etelään päin.⁷⁷

Vielä elokuun lopulla havaittiin Keski-Kannaksella vieras lentokone, mutta havaintojen epämääräisyyden vuoksi vastatoimiin ei ryhdytty. Syyskuussa todettiin Kannaksella vain yksi venäläisen lentokoneen rajaloukkaus, kun 19.9. kaksi konetta lensi Raasulin ja Lipolan välisen alueen yli. Koneet ylittivät neljä Kan.R:n vartiota, jotka kaikki avasivat niitä kohtia tulen, mutta ilmeisesti osumatta, koska lentokorkeus oli 2000—3000 metriä.

Valkjärven-Lipolan-Raudun alue syksyllä 1939.



Kesän ja alkusyksyn 1939 rajaloukkauksista useimmat eivät selvästikään kohdistuneet Kannaksella käynnissä oleviin vapaaehtoisin linnoitustöihin, vaikka juuri niihin kohdistuvaa ilmatiedustelua oli ennalta uumoiltu.

Sen vuoksi myös Kannaksen ilmapuolustusta oli kesän alussa vahvistettu. Oikeastaan vain kolmen tapauksen kohdalla saattoi olla kysymyksessä vapaaehtoisin linnoitustöihin kohdistunut ilmatiedustelu. Vepsän—Valkjärven alueella 19.8. lentäneen venäläiskoneen lentoreitti viittaa melko selvästi Lipolan ja Valkjärven työmaiden herättämään mielenkiintoon. 29.8. tehtiin alueilla Kauksamo—Vepsä—Rautu epämääräisiä kuulohavaintoja vieraasta lentokoneesta. Tässäkin tapauksessa tuntuu uskottavalta, että kysymyksessä oli venäläinen kone, joka lensi Lipolan ja Raudun työmaiden kautta. Samaa on sanottava niistä kahdesta venäläiskoneesta, jotka 19.9. lensivät Raasulin—Karsälän—Vepsän—Lipolan—Ristikiven reittiä ja jouduivat suomalaisten kiukkuisen tulituksen kohteiksi.

Linnoitustyöt epäilemättä kiinnostivat venäläisiä. Se, että ilmeisesti vain kolme lentoa voidaan vaivattomasti yhdistää niihin, tuntuisi siten viittaavan joko ilmatiedustelun vaikeutumiseen tai tietojen hankkimiseen muilla keinoin. Kun Suomi oli tehostanut Kannaksen ilmapuolustusta, yhä useampi rajan yli tullut neuvostokone joutui suomalaisten tulitukseen. Vaikka yhtään rajanylittäjää ei saatu ammutuksi alas, vastatoimien tehostuminen saattoi kuitenkin jossain määrin hillitä rajaloukkauksia.

7. YH:n aika

Loka- marraskuussa 1939 eli ns. YH:n aikana koettiin Kannaksella venäläisten lentokoneiden rajaloukkauksia ennennäkemättömän paljon. Niiden kohdalla on nähtävissä selvä yhteys Moskovassa käytyihin neuvotteluihin: niillä yritettiin vaikuttaa Suomen poliittisen johdon käyttäytymiseen, saada suomalaiset taipumaan Neuvostoliiton vaatimuksiin. Venäläisten ei uskottu kuitenkaan hyökkäävän ja rajaloukkauksia pidettiin vain yhtenä osana Neuvostoliiton aloittamaa 'hermosotaa', joka sisälsi myös muunlaista painostusta sekä ankaraa propagandaa.

Loka-marraskuun aikana lentokoneilla suoritettut rajaloukkaukset voidaan jakaa neljään jaksoon, jotka noudattelevat Moskovian neuvottelujen kulkua. Kolme ensimmäistä rajaloukkausten aaltoa liittyivät Moskovian neuvottelujen vaiheisiin ja neljäs Puna-armeijan hyökkäysvalmisteluihin neuvottelujen katkettua.

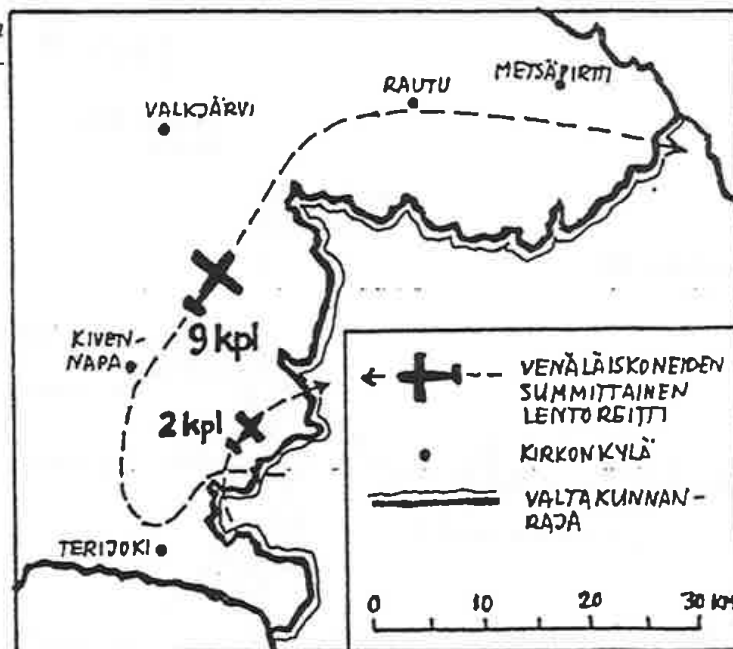
Neuvostoliitto esitti Suomelle kutsun lähettää neuvottelijoita Moskovaan 5.10., mutta suomalaiset onnistuivat pitkittämään neuvottelujen aloittamista niin, että ensimmäinen neuvottelu alkoi vasta 12.10. Sitä edelsi 9.10. Kannaksella järjestetty sarja lentokoneiden rajaloukkauksia ja myös Laatokan pohjoispuolella nähtiin samanaikaisesti venäläisiä koneita Suomen puolella. Yksi Kannaksen tapauksista sattui aivan rajan pinnassa, kun kolme venäläiskonetta kävi Myllymäen vartion yllä. Toinen oli jo huomattavasti vakavampi, kun rajan yli tulleista kolmesta koneesta yksi kävi aina Kivennavalla ja Perkjärvellä saakka eli lähes 40 kilometrin päässä rajasta.

Kolmas samana päivänä havaittu rajaloukkaus tapahtui Koivistolla, Saarenpään linnakkeen yläpuolella. Vaikka kaikkien näiden koneiden lentoreiteillä oli sotilaallisia kohteita, lentojen tarkoitus vaikuttaa — yhdesä Laatokan pohjoispuolen vastaavien rajaloukkausten kanssa — ennen muuta poliittiselta: Paasikivi avustajineen oli juuri lähdössä Moskovaan. Neuvostoliitto oli vähän aikaisemmin käyttänyt lentokoneiden alueloukkauksia tehokkaana painostuskeinona Viroa vastaan, sielläkin neuvottelujen pohjustukseksi.

Edellä mainittujen rajanylitysten tapahtuessa suojajoukkojen keskitykset olivat juuri päättymässä. Voidaan arvioida, että neuvostolentokoneiden uhittelevat rajaloukkaukset osaltaan saivat poliittisen ja sotilaallisen johdon entistä vakuuttuneemmiksi osittaisen liikekannallepanon välttämättömyydestä. YH:n ensimmäisen vaiheen keskityskuljetukset alkoivat 11.10.

13.-14.10. Neuvostoliitto järjesti Kannaksella uusia demonstraatioita. Ensin kaksi punaisten ilmavoimien konetta suoritti rajalla Mustapohjan kohdalla koukkauksen Suomen puolelle ja vain puolta tuntia myöhemmin peräti yhdeksän koneen laivue lensi pitkin Suomen puoleista rajaseutua

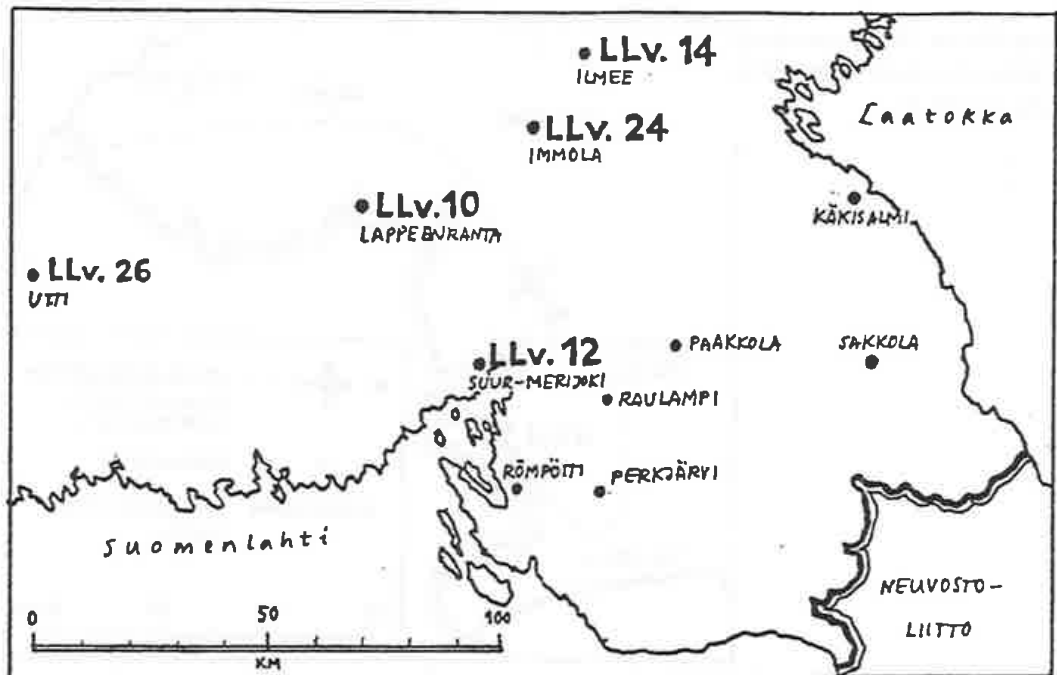
Venäläisten lentokoneiden rajaloukkaukset Kannaksella 13.10.39.



Joutselän, Terijoen, Kivennavan ja Raudun kautta aina Metsäpirttiin saakka.⁷⁸ Laivueen lentoreitti kulki koko matkan suojajoukkojen asemien yläpuolella, mutta missään kohdassa niiden lentoa ei edes pystytty häiritsemään, puhumattakaan sen estämisestä. Koneet lensivät keskimäärin 4000 metrin korkeudessa, minne suojajoukkojen it-konekiväärit eivät läheskään kantaneet. Varsinaisia ilmatorjuntayksiköjä taas ei ollut lähellä rajaa, koska ne oli varattu ensisijaisesti rintamantakaisten kohteiden suojaamiseen ilmahyökkäyksiltä. Lähin oli Kiviniemen siltaa suojaava 22. Kev.It.Ptri.⁷⁹ Vielä seuraavanakin päivänä eli 14.10. kolmen venäläiskoneen parvi vieraili Kannaksella Suomen ilmatilassa: koneet tulivat Laatokalta ja lensivät noin 20 kilometrin matkan Suomen puolella ennen kuin kääntyivät rajan yli Neuvostoliiton puolelle.

Neuvostoliitto syyllistyi Moskovan neuvottelujen ensimmäisen vaiheen edellä ja aikana pelkästään Kannaksella ainakin kuusi kertaa rajaloukkauksiin, joihin osallistui ainakin 23 lentokonetta. Lisäksi samanaikaisesti tapahtui rajaloukkauksia muuallakin Suomessa, kuten Laatokan-Karjalassa, Kainuussa ja Petsamossa.⁸⁰ Kysymyksessä oli siten selvä kampanja, joka noudatti samaa mallia kuin Viron kohdalla muutama viikko aikaisemmin. Siellä se yhdessä muiden painostustoimien kanssa tehosikin nopeasti, ja virolaiset suostuivat Neuvostoliiton vaatimaan tukikohtasopimukseen. Suomalaiset sen sijaan ensin suorittivat liikekannallepanon ja vasta sitten ryhtyivät neuvottelemaan.

Liikekannallepanossa perustettiin myös ilmavoimien sekä ilmatorjunta- ja ilmavalvontajoukkojen sodanajan yksiköt. Paras osa ilmavoimista kuten maavoimistakin keskitettiin Kannaksen puolustukseen. Lentorykmentti 1 perusti Lentoryhmän, jonka esikunta sijoitettiin Imatralla. Sen neljästä lentolaivueesta kolme varattiin Kannaksen suunnalle: LLv. 10 tuli toimimaan Lappeenrannasta, LLv. 12 Suur-Merijoen ja LLv. 14 Ilmeelta



Kannaksella toimivien lentolaivueiden sijoitus ja käytettävissä olleet kentät lokakuussa 1939.

(Imatran koillispuolella) käsin.⁸¹ Lentoryhmän käytössä oli lähinnä yhteistoimintakoneita, kun taas Lentorykmentti 2 oli hävittäjärykmentti. Sen esikunta ja LLv. 24 sijoitettiin YH:n alussa Immolaan, ja vain LLv. 26 jätettiin rykmentin rauhanaikaiselle sijoituspaikalle Uttiin. Ilmavoimien muut osat toimivat etelärannikolla, Laatokan pohjoispuolella ja Sisä-Suomessa. Myöhemmin lokakuussa, kun maavoimien keskityskuljetukset oli suoritettu, LLv. 26 siirrettiin Röpötiin ja Raulammin kentille torjumaan venäläisten lentokoneiden rajaloukkauksia Länsi-Kannaksella. Vastaava tehtävä Itä-Kannaksella oli LLv. 24:llä.

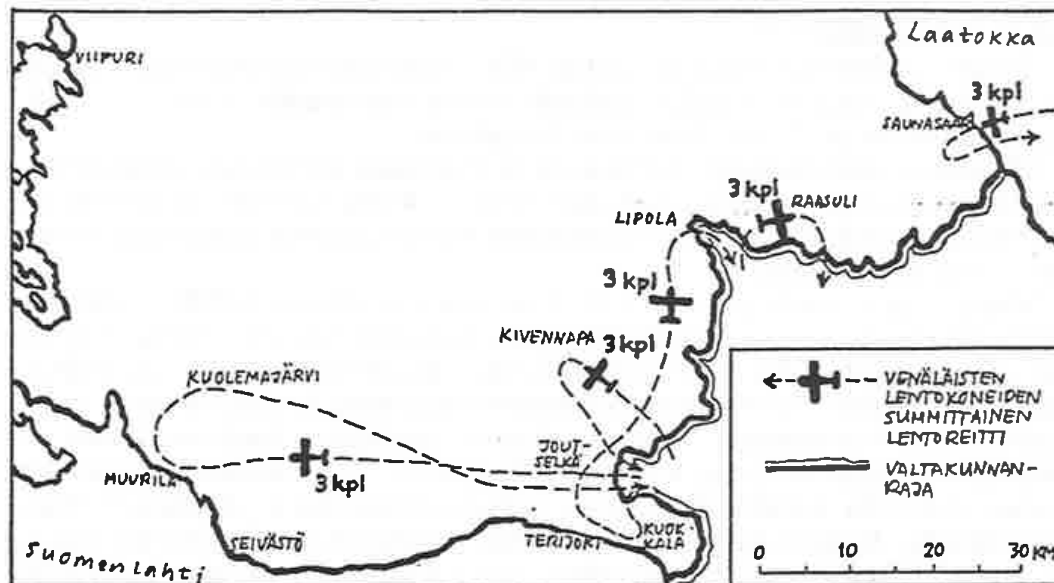
Moskovan neuvottelujen ensimmäisen kierroksen päätyttyä 14.10.1939 ja suomalaisten neuvottelijoiden palattua saamaan uusia ohjeita kului muutamia päiviä ilman venäläisten rajaloukkauksia Kannaksella. Näyttää siltä kuin Neuvostoliitto olisi päättänyt hetkeksi hengähtää ja katsoa, miten suomalaiset reagoisivat esitettyihin vaatimuksiin ja suoritettuun sotilaalliseen painostukseen. Rajaloukkausten äkillinen loppuminen ihmetytti Kan.A:n esikunnan tiedustelutoimistoa niin, että se huolestuneena kyseli syitä ”ko. ilmiöön” Yleisesikunnalta asti.⁸² Tilanne palautui kuitenkin pian ”normaaliksi”, sillä 19.10. Neuvostoliiton lentokoneet jälleen joukoittain lentelivät Suomen puoleisella Kannaksella.

Aamupäivällä 19.10. havaittiin Raasulin kohdalla kolmen venäläiskoneen pienehkö rajanylitys, joka tapahtui melko korkealla — viidessä kilometrisä. Samaan aikaan toinen kolmen koneen partio ylitti rajan etelämpänä, suunnilleen Mainilan kohdalla, koukkasi Kuokkalan ja Terijoen kautta sekä lenteli lähellä rajaa pohjoiseen päin aina Lipolaan saakka. Parin tunnin kuluttua jälleen kolme venäläiskonetta syöksyi Suomen ilmatilaan, tällä

kertaa Myllymäen kohdalla Joutselän koillispuolella. Ne lensivät lähes Kivennavalle saakka ja palasivat takaisin Joutselän kohdalta vasta runsaan varttitunnin kuluttua.

Eikä tässä vielä kaikki: edellisen partion ollessa vielä Suomen puolella jo seuraava kolmen koneen ryhmä tuli Joutselässä rajan yli ja suuntasi lentonsa suoraan länteen päin. Venäläiskoneet lensivät aivan avoimesti Uudellekirkolle ja Muurilaan saakka, ennen kuin kääntyivät takaisin ja palasivat Uudenkirkon ja Haapalan kautta lentäen omalle puolelleen. Tämä alueloukkaus, joka oli YH:n aikana sattuneista siihen asti häikäilemättömin, ulottui peräti 60 kilometrin päähän rajalta ja kesti 45 minuuttia.⁸³ Vielä myöhemmin samana päivänä venäläinen kolmen koneen partio kävi Laatokalta käsin Saunasaaren merivartioaseman yllä muutaman kilometrin päässä Suomen puolella ja palasi samaa reittiä takaisin.

19.10.1939 tapahtuneilla ainakin viidellä rajaloukkaustapauksella Kannaksella oli epäilemättä sekä poliittinen että sotilaallinen tarkoitus. Niillä haluttiin vaikuttaa Suomen poliittiseen ja sotilaalliseen johtoon, joka paraikaa kuumeisesti pohti suhtautumistaan Neuvostoliiton esittämiin vaatimuksiin. Toisaalta nuo lennot varmasti palvelivat myös sotilaallisia tiedustelutarkoituksia, varsinkin Kuolemajärven-Muurilan alueelle suuntautunut. Pääpuolustusaseman eteläisin osa päättyi juuri Muurilan-Inkilän seudulle ja kulki Kuolemajärven kautta. Muiden lentojen reiteillä suojajoukot olivat asemissa ja kenttävarustustöissä.



Venäläisten lentokoneiden rajaloukkaukset Kannaksella 19.10.1939.

Lentolaivue 24, joka liikekannallepanossa sijoitettiin Immolan kentälle, sai 19.10. kolme kertaa hälytyksen rajaloukkausten torjuntaan Kannakselle, mutta jokaisella kerralla venäläiskoneet olivat jo ehtineet poistua suomalaisten hävittäjien saapuessa paikalle.⁸⁴ Tästä seurasi, että Ilmapuolustuksen esikunta määräsi 21.10. siirrettäväksi LLv. 26:sta Bristol Bulldog-hävittäjiä Kannakselle Raulammen kentälle torjumaan rajaloukkauksia.

Kuusi BU-konetta siirrettiinkin 22.10. Raulammen lentokentälle.⁸⁵ Jäljelle jäänyt osa LLv. 26:sta eli seitsemän Fokker D-21 -konetta henkilöstöineen siirtyi seuraavana päivänä Immolaan. Näin hävittäjävoimien painopiste siirtyi entistä selvemmin Kannakselle. Venäläisten lentokoneiden rajaloukkausten torjumiseksi Lentorykmentti 2 käski lisäksi LLv. 24:n suorittamaan hyvällä säällä klo 10—15 muutaman koneen voimin jatkuvaa partiointia linjalla Pölläkkälä—Äyräpää—Summa—Kuolemajärvi—Suomenlahti eli pääpuolustuslinjan tuntumassa.⁸⁶ Näin omat koneet saataisiin nopeammin paikalle, kun venäläiskoneita seuraavan kerran ilmaantuisi niin syvälle Suomen ilmatilaan.

Suomen hallitus ei ryhtynyt välittömiin diplomaattisiin toimenpiteisiin Neuvostoliiton rajaloukkausten vuoksi, vaikka sotilasviranomaiset toimittivatkin jokaisesta tapauksesta heti tiedot ulkoministeriölle. Ymmärrettävästi syynä tähän pidättyvyyteen oli erittäin poikkeuksellinen ja arka ulkopoliittinen tilanne. Moskovan neuvottelujen ensimmäisen vaiheen päättyessä ulkoministeriö antoi kuitenkin Moskovan lähetystölle ohjeet ottaa rajaloukkaustapaukset esille. Jo vähän aikaisemmin omaksutun käytännön mukaisesti ei esitetty suoranaista vastalauseita, vaan tyydyttiin ”kiinnittämään huomiota” näihin tapauksiin.⁸⁷ Nootissa valiteltiin erityisesti rajaloukkausten ajoittumista juuri Moskovan neuvottelujen yhteyteen.

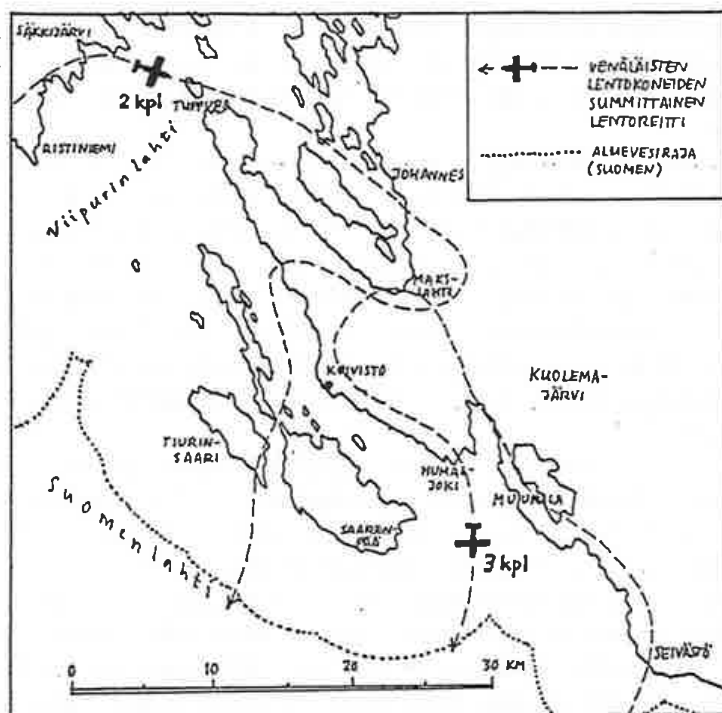
Lisäksi Paasikivi otti toisen neuvottelukierroksen alussa asian puheeksi, jolloin hänen muistelmiensa mukaan Stalin jopa myönsi rajaloukkaukset tiedustelulennoiksi, mutta puolusteli niitä vetoamalla siihen, etteivät olot olleet ”säännölliset”.⁸⁸

Tämän jälkeen Kannaksella saatiin olla venäläisiltä lentokoneilta rauhasa yli kolme viikkoa, vaikka rajaloukkauksia tapahtuikin muualla, 26.10. etelärannikolla ja 29.10. Laatokan-Karjalassa.

Moskovan neuvottelujen kolmannen ja viimeisen kierroksen edellä lentokoneiden rajaloukkauksia ei sattunut rajoilla. Vasta kun neuvottelut olivat katkenneet tuloksettomina ja suomalaiset valmistautuivat palaamaan takaisin, alkoi taas tapahtua.

Vähän ennen puoltapäivää 11.11. lensi kaksi venäläistä MBR-2 -lentovettä Seiskarin yli ja iltapäivällä yksi Lavansaaren yli. Näitä lentoja vakavampi rajaloukkaus tapahtui kuitenkin mantereella, missä puolenpäivän aikaan kolmen pommikoneen muodostelma lensi Suomenlahdelta käsin Seivästön yli Kannakselle. Koneet jatkoivat Seivästöltä Kuolemajärvelle ja Makslahteen saakka, jossa kääntyivät kaakkoon. Sen jälkeen ne kaarsivat melko matalalla lentäen Humaljoen rannikkolinnakkeen yli takaisin Suomenlahdelle. Koneita tulitettiin kivääreillä, pikakivääreillä ja konekivääreillä ainakin Humaljoelta ja Koivistolta, missä paikallinen suojeluskuntaosasto ehätti avaamaan tulen.⁸⁹ Erillinen Pataljoona 7 oli pääpuolustusasemassa Suomenlahden rannikolla; sen 3. komppania havaitsi ajoissa venäläiskoneet, mutta ei uskaltanut avata tulta it-tähtäimin varustetuilla pikakivääreillään, koska koneissa ei havaittu minkäänlaisia kansallisuustunnuksia.⁹⁰ Koneiden lentokorkeus oli vain 250 metriä, mikä olisi ollut ko. aseille hyvin sopiva ampumaetäisyys. Koivistolta ja Humaljoelta koneita kohti ammuttiin konekivääreillä, pikakiväärillä ja sadoilla sotilaskivääreillä yhteensä n. 1000 patruunaa, mutta turhaan.

Venäläisten lentokoneiden
rajaloukkaukset Länsi-
Kannaksella 11.-12.11.
1939.



Enin osa 12.11. havaituista rajaloukkauksista tapahtui Länsi-Kannaksella ja Itä-Suomenlahdella. Samanaikaisesti maarajalla lentäneiden koneiden kanssa joukko muita neuvostolentäjiä oli liikkeellä Suomenlahdella. Lavan-saaren-Seiskarin merialueilla todettiin runsaan tunnin aikana kolme raja-loukkaustapausta, joissa ensin kolme, sitten kaksi ja lopulta peräti viisi Neuvostoliiton lentokonetta tunkeutui Suomen ilmatilaan.⁹¹ Myös Suursaa-ren ja Tytärsaaren sekä Kotkan seuduilla venäläisten lentotoiminta samoi-hin aikoihin oli vilkasta.

Etelä-Suomen rannikolla 12.11. suoritetuista tiedustelulennoista yksi ulottui Kannakselle saakka. Kaksi venäläistä pommikonetta ilmaantui vähän ennen puoltapäivää Porvoon saaristoon ja lähti lentämään pitkin rannikkoa itään. Tämä avoin tiedusteluretki suuntautui reittiä Lappträsk—Loviisa—Pirlaks—Orrengrund—Kaunissaari—Kuutsalo—Virolahti—Risti-niemi—Säkkijärvi seuraten Viipurinlahdelle, jossa koneet kääntyivät Jo-hanneksen ja Kuolemajärven suuntaan ja pujahtivat lopulta Koiviston salmen ja Tiurinsaaren kautta merelle.⁹² Koneita tulitettiin monessa paikas-sa Kannaksen alueella. Esim. Koiviston alalohkoon kuuluneelta Tiurinsaa-ren linnakkeelta ne saivat vastaansa neljän konekiväärin ja 100 miehen kiväärin tulituksen, minkä seurauksena toisesta koneesta irtosi toinen laskuteline.⁹³

Vaikka suomalaisia hävittäjiä oli 12.11. liikkeellä Kannaksella, ne eivät ehtineet paikalle hätistelemään vieraita koneita. Yksi syy tähän oli se, että venäläiset luultavasti kuuntelivat lentolaivueiden radioliikennettä ja huoma-tessaan AB-aseman alkavan toimia kääntyivät heti merelle päin, koska se merkitsi suomalaishävittäjien saaneen hälytyksen.⁹⁴ Jo aikaisemminkin oli havaittu venäläiskoneiden varovan tulehasta Kannaksen alueelle silloin kun

suomalaishävittäjiä oli ilmassa. Useimmat rajaloukkauksiin syyllistyneet venäläiskoneet olivat lentoveneitä tai pommikoneita, jotka eivät olisi ilmataistelussa pärjänneet suomalaisten melko suorituskkyisille Fokkereille.

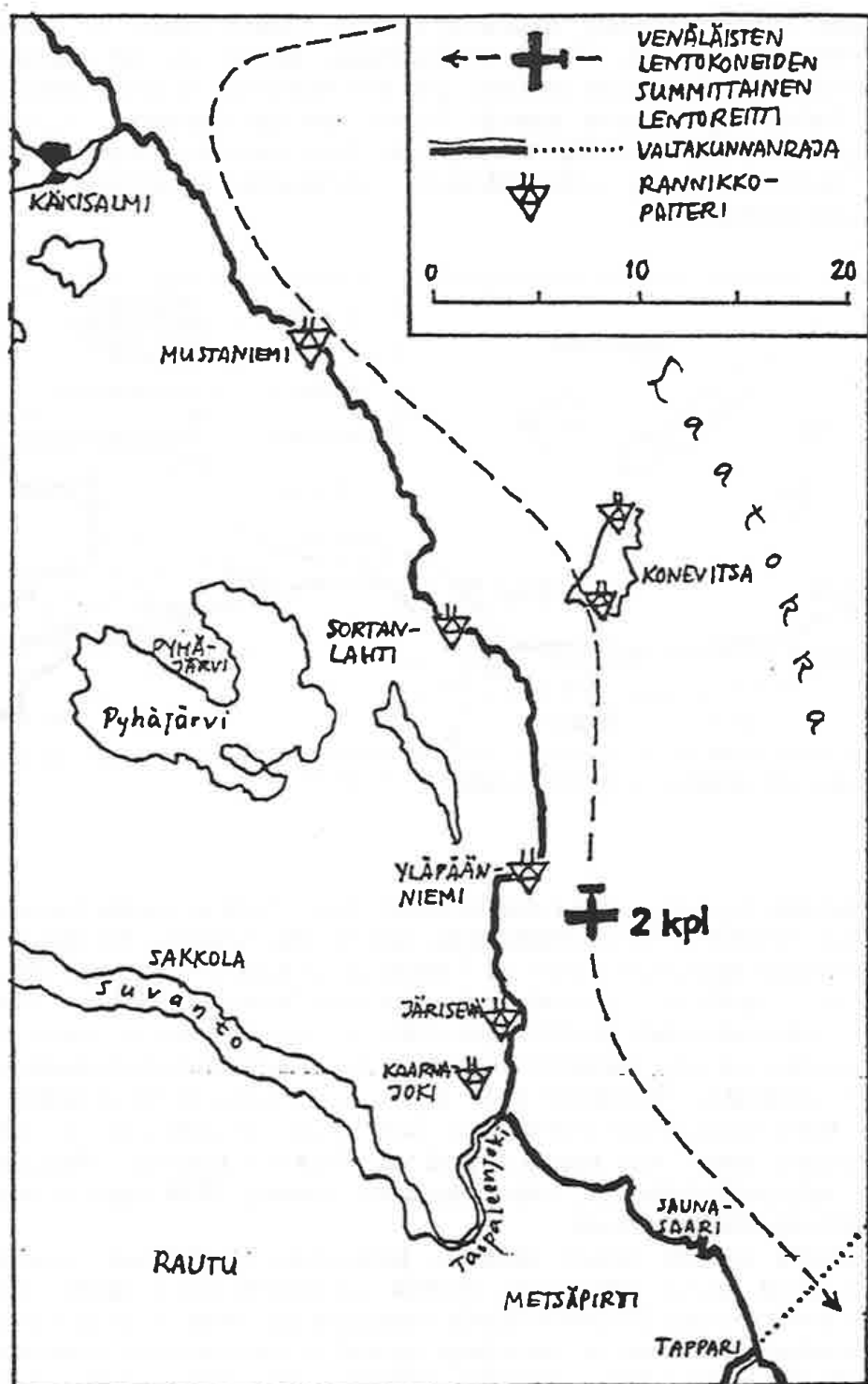
Tähän samaan vaiheeseen eli Moskovan neuvottelujen katkeamisen jälkitunnelmiin voitaneen laskea vielä 14.11. ja 17.11. sattuneet vähäisemmät rajanylitykset. 14.11. iltapäivällä kaksi Neuvostoliiton pommikonetta ylitti Laatokan länsirannalla rajan, lensi Saunasaaren kautta lähelle Konevitsaa ja kääntyi siellä takaisin päin. Paluumatkallaan ne vielä lensivät Yläpäänniemessä olevan linnakkeen yli. Tähän liittyi sellainen huolestuttava ilmiö, että linnakkeen yli lentäessään koneet muodostivat savua, mikä oli linnakkeen it-elimille ilmoitettu omakonetunnus, joten koneita ei tulitettu.⁹⁵

17.11. todettiin kolme rajaloukkausta: ensin yksi venäläinen lentovene kävi lähellä Koiviston Saarenpään rannikkolinnaketta. Linnakkeessa oli 152 mm Canet-tykkeitä, joita olisi voitu käyttää myös ilmatorjuntaan, mutta niitä ei ehditty saada ampumakuntoon. Myöhemmin samana päivänä yksi venäläiskone lensi kaksi kertaa Kannaksen etelärannikolla pitkin rantaviivaa ja sitä tulitettiin parista kohdasta, mutta tuloksetta.

Ulkoministeriö sai jatkuvasti sotilasviranomaisilta sekä puhelimitse että kirjallisesti tietoja venäläisten lentokoneiden rajaloukkauksista, mutta sen jälkeen kun Paasikivi oli Moskovan neuvottelujen toisella kierroksella 23.10. puhunut niistä Stalinille, Suomi ei tehnyt asiasta uusia nootteja. Neuvottelujen katkeamisen jälkeen poliittinen tilanne oli arka ja epäselvä eikä Neuvostoliittoa haluttu ärsyttää puuttumalla rajaloukkausten tapaisiin kysymyksiin. Pikemminkin niitä oltiin taipuvaisia pitämään provokaatioina ja sen vuoksi korostettiin järkkymättömän rauhallista suhtautumista venäläisiin. Rajaloukkaustapauksista ei myöskään annettu sanomalehdille mitään tietoja, mutta kun niistä kuitenkin väistämättä levisi huhuja, ulkoministeriö katsoi parhaaksi STT:n välityksellä selittää lehtien päätoimittajille tämän salailun syitä: UM selitti rajanylitysten ”ilmeisenä tarkoituksena” olevan suomalaisten mielialoihin vaikuttaminen, minkä vuoksi niitä ei ollut tarkoituksenmukaista saattaa julkisuuteen.⁹⁶

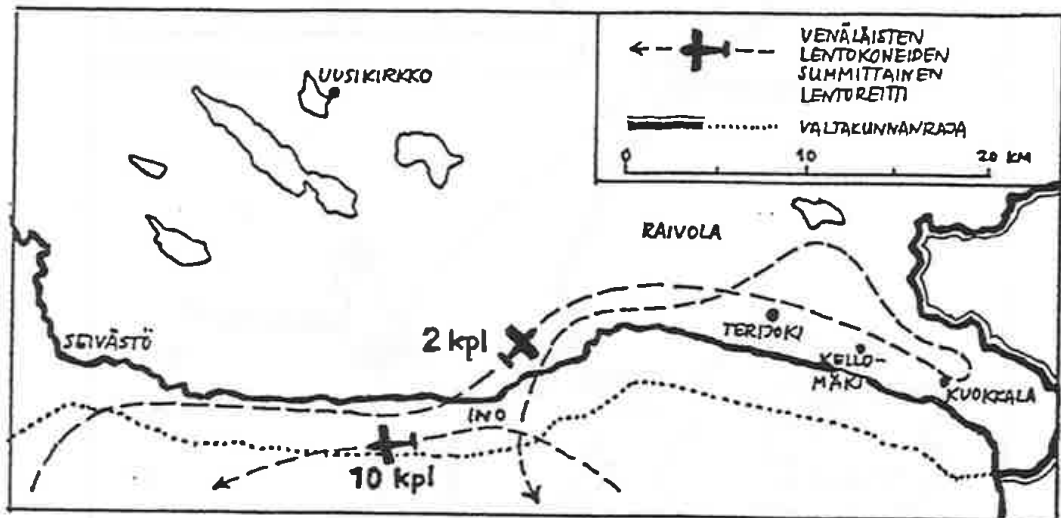
Tähän ’hermosota’ -teoriaan UM viittasi myös Suomen lähetystöjen päälliköille antamassaan selvityksessä, joskin siinä tuotiin esille myös sotilaallinen tiedustelu toisena selityksenä rajaloukkauksille.⁹⁷ Moskovan lähetystölle lähetettiin lisäksi 25.11. luettelo, jonka Päämajan tiedusteluelimet olivat laatineet tärkeimmistä rajaloukkauksista ajalla 9.10.—20.11.1939. Lähetystölle ei kuitenkaan annettu ohjeita uusien noottien jättämiseksi, vaan luettelo lähetettiin vain tiedoksi.⁹⁸

Vielä viimeisellä viikolla ennen Mainilan laukauksia Kannaksen maa- ja merirajoilla sattui muutamia venäläisten lentokoneiden rajaloukkauksia, jotka kuitenkin eivät olleet niin suurisuuntaisia kuin eräät aikaisemmat. 21.11. nähtiin kaksi MBR-2 -lentovenettä Lavansaaren yllä ja yksi meritiedustelukone Narvin saaren yläpuolella sekä vielä yksi tarkemmin määrittelmätön venäläiskone Laatokan puolella Saunasaaren kohdalla. Seuraavan päivän aikana Kannaksella todettiin kaksi rajaloukkaustapausta. Ensin kaksi konetta ilmaantui Laatokalta Käkisalmen lähelle ja kääntyi sieltä



Venäläisten lentokoneiden rajaloukkaus Laatokan länsirannikolla 22.11.1939.

kaakkoon lentäen useiden rannikkopatterien kautta rajalle ja edelleen Neuvostoliiton puolelle. Tämä alueloukkaus ulottui yli 60 kilometrin päähän rajasta ja lentoreitti osoittaa, että kysymyksessä oli selvä tiedustelulento. Vähän myöhemmin nähtiin toisella puolen Kannasta, Koiviston Saarenpään edustalla venäläinen lentokone, joka kuitenkin kääntyi takaisin vähän ennen linnaketta, todennäköisesti suomalaisten aloittaman kiivaan tulituksen vuoksi.⁹⁹



Venäläisten lentokoneiden rajaloukkaukset 23.11.1939.

Seuraavana päivänä sattui kaksi rajaloukkausta. Vähän ennen puoltapäivää kaksi venäläistä SB-pommikonetta tuli Suomenlahdelta Seivästölle ja lensi rannikon tuntumassa Inon ja Vammelhoen kautta Terijoen Kuokkalaan saakka, sieltä ne palasivat Terijoen kautta Vammelhoelle ja edelleen merelle. Samanaikaisesti mereltä käsin lähestyi Inoa 10 koneen laivue, joka ei kuitenkaan lentänyt mantereelle saakka, mutta havaintojen mukaan kävi Suomen ilmatilassa. Edellinen lento pitkin Kannaksen etelärannikkoa oli selvästi tehty tiedustelutarkoituksessa. Sen sijaan jälkimmäisen laivuelennon kohdalla lienee ollut kysymyksessä vain Suomen rajoihin kohdistunut yleinen välinpitämättömyys, joka loka-marraskuussa 1939 näyttää olleen neuvostolentäjille tyypillistä.

Viimeisellä viikolla ennen Mainilan laukauksia tapahtuneet rajaloukkaukset olivat edellä selostettuja lentoja lukuunottamatta melko lieviä. Mistään niistä ei tehty Neuvostoliitolle vastalauseita, mikä osoittaa Suomen viranomaisten varovaista ja maltillista asennetta kiristyneessä tilanteessa. Viimeisiä rajaloukkauksia voitaneen selittää sillä, että noihin aikoihin Neuvostoliitto suoritti suuria hyökkäysjoukkojen keskityksiä, jolloin oli liikkeellä myös tavallista enemmän lentovoimien yksiköjä. Viikkoa ennen hyökkäystä suoritettavat rohkeat tiedustelulennot syvälle Suomen alueelle palvelivat operaatiosuunnitelmien viimeistelyä.

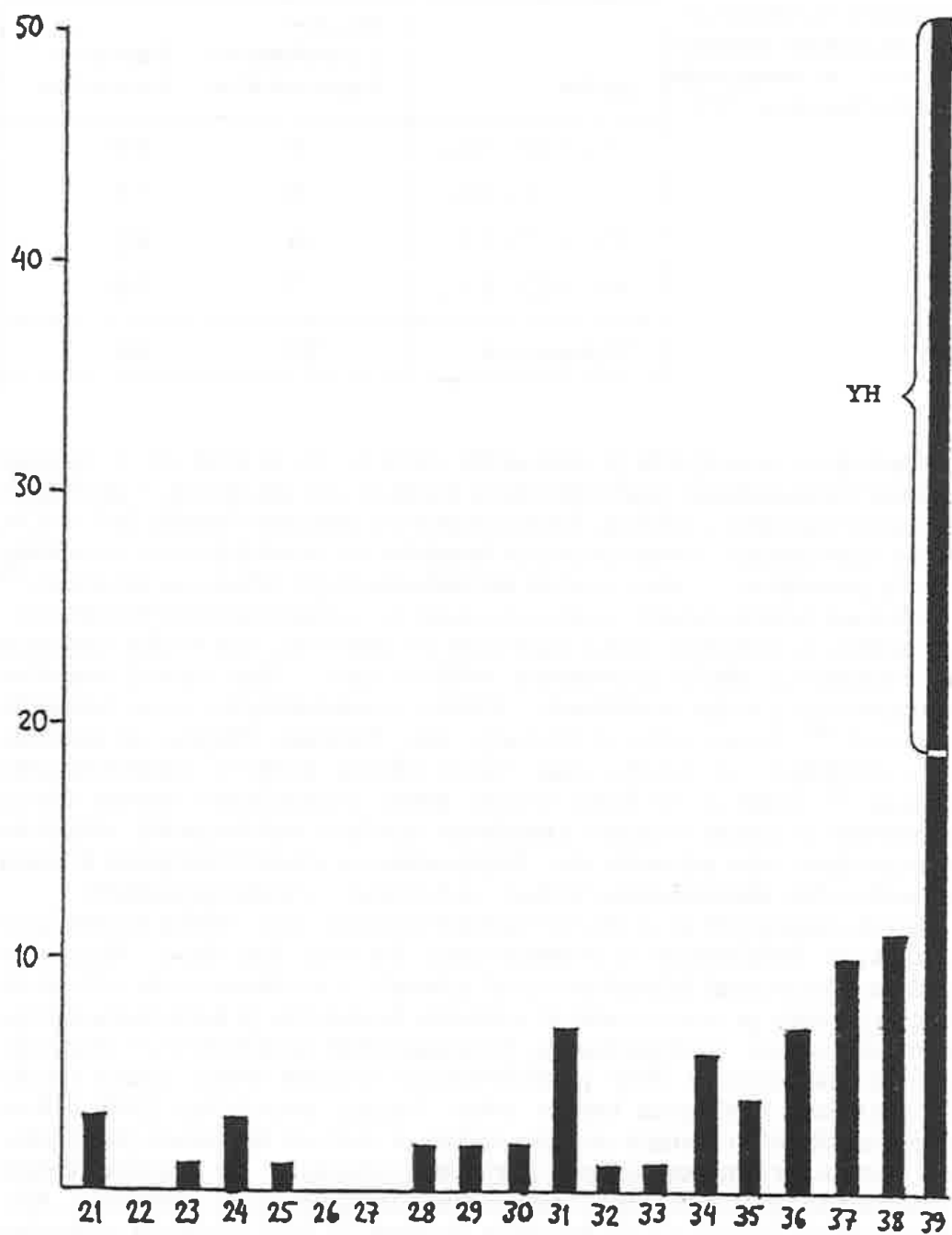
Venäläisten lentokoneiden rajaloukkaukset Kannaksen maa- ja merirajoilla loka-marraskuussa 1939.

Aika	Raja-loukkaus-tapauksia	Lento-koneita
9.-14.10.	6	23
19.10.	5	15
11.-17.11.	14	25
21.-23.11.	7	19
Yhteensä	32	82

Kannaksen maarajoilla ja lähimmillä merirajoilla ei enää 23.11. jälkeen todettu lentokoneiden rajaloukkauksia ennen sodan alkamista, ei myöskään Mainilan laukausten jälkeen. Rajaloukkaus oli ilmeisesti lähellä 26.11.1939, mutta suomalaisen hävittäjäpartion läsnäolo sai venäläiskoneet pysymään omalla puolellaan — näin ainakin suomalaislentäjät tulkitsivat tilanteen.¹⁰⁰

Lukuisat lentokoneiden rajaloukkaukset ja tiedustelulennot hermostuttivat sotilasviranomaisia, jotka kuitenkin ymmärsivät, että niiden tarkoitus oli tiedustelun ohella provosoida välikohtauksia. Sen vuoksi lentoihin suhtauduttiin erittäin maltillisesti. Vaikka venäläiskoneita usein tulitettiin ankarasti,¹⁰¹ yhtään niistä ei ammuttu alas. Kenraali Öhquist on sanonut, ettei hävittäjiä tai it-tulta olisi YH:n aikana käytetty venäläiskoneita vastaan.¹⁰² Tämä ei ole koko totuus, mutta mahdollisesti voiman käyttö rajoitettiin minimiin sellaisen kiusallisen tilanteen välttämiseksi, että joku neuvostokone olisi ammuttu alas. Rajajoukkojen sotapäiväkirjoissa kuvatut tunkeilijoiden alasampumisyrietykset vaikuttavat totuudenmukaisilta.

Hävittäjäpartiointi ei ulottunut lähellekään maarajaa eivätkä partiot liene kertaakaan kohdanneet neuvostokoneita Suomen ilmatilassa. Rajaloukkausten aiheuttamat hälytykset olivat toisaalta sekä ilmavoimille että myös ilmatorjunnalle ja -valvonnalle erinomaista koulutusta ja harjoitusta tulevia koitoksia varten. Tarkasteltaessa Neuvostoliiton lentokoneiden alueloukkausten jakautumista 1920- ja 1930-luvuille voidaan todeta niiden jyrkkä lisääntyminen 1930-luvun loppua kohti. Huippu saavutettiin 1939. Silloin ylitettiin edellisten vuosien määrät, vaikka ei otettaisi huomioon ylimääräisten kertausharjoitusten aikana sattuneita tapauksia. Ne voidaan katsoa tapahtuneiksi poikkeusoloissa, koska liikekannallepano oli suoritettu. Alueloukkausten lisääntyminen heijastaa Suomen ja Neuvostoliiton suhteiden kehitystä kohti yhteentörmäystä. Sitä ei kuitenkaan voitane käyttää todisteena talvisodan väistämättömyydelle. Rajaselkkaukset ovat maiden poliittisten suhteiden seuraus, eivät syy.



Venäläisten lentokoneiden rajaloukkaukset Kannaksen maa- ja merirajoilla 1921-1939.

Lähdeviitteet

- 1 Kan.R 86/sal/22.9.1937. Kan.R, T 22268/3. Sota-arkisto (SArk).
- 2 Kan.R:n puh.sanoma Rajavartiostojen esikunnalle (Rv.E) 21.9.1937. Rv.E, T 16377/4. SArk.
- 3 Armeijakunnan esikunnassa (AKE) laadittu muistio "NKVD-joukot" 30.10.1937. Tsto II/AKE, T 12063/6. SArk.
- 4 AKE 483/II/218 sal/11.10.1937. Tsto II/AKE, T 12064. SArk.
- 5 Arimo: Suomen linnoittamisen historia 1918—1944, s. 75.
- 6 AKE:n muistio "NKVD-joukot" 30.10.1937. Tsto II/AKE, T 12063/6. SArk.
- 7 Muistio 5.10.1937. Ulkoministeriö 12 G1:20.
- 8 UM 10740/25.9.1937. UM 12 G1:20.
- 9 Moskovan lähetystö 2056/9.12.1937. UM 12 G1:20. Suomen ehdotus sisälsi sen, että Neuvostoliiton puoleiselle rajaseudulle olisi määrätty samankaltainen lentorajoitusvyöhyke, jollainen oli voimassa Suomen puolella rajaa.
- 10 Yleisesikunnan tilastotoimisto (YE Til.tsto) 1771/V/13.12.1937. UM 12 G1:20.
- 11 Suomen Sosialidemokraatti 26.9.1937 (pääkirj.).
- 12 Uusi Suomi, Ajan Suunta, Helsingin Sanomat, Svenska Pressen, Hufvudstadsbladet 22.—23.9.1937.
- 13 Ajan Suunta 22.9.1937 (pääkirj.).
- 14 Uusi Suomi 25.9.1937 (pääkirj.).
- 15 Völkischer Beobachter 28.9.1937.
- 16 Uusi Suomi 24.9.1937.
- 17 Kan.R:n I joukkueen toimintakertomus syyskuulta 1937. Kan.R, T 22268/10. SArk.
- 18 Uusi Suomi 27.9.1937.
- 19 Maakansa 28.9.1937 (pääkirj.).
- 20 Suomi: Talvisodan tausta, s. 94.
- 21 Uusi Aura 28.9.1937 (pääkirj.).
- 22 Valtioneuvoston kanslia 597/27.10.1937. Rv.E, T 16377/5. SArk.
- 23 Kan.R 2374/Ia/12.11.1937. Rv.E, T 16377/5. SArk.
- 24 Kan.R 1218/ /29.5.1937. Rv.E, T 16377/5. SArk.
- 25 Kan.R 1748/V/16.8.1937. Rv.E, T 16377/3. SArk.
- 26 Rv.E 806/IIIb/13.4.1937. Rv.E, T 16377/2. SArk.
- 27 AKE 415/III/245 sal/1.11.1937. Tsto III/AKE, T 12674. SArk.
- 28 Kan.R:n puh.sanoma Rv.E:lle 11.2.1938. Rv.E, T 16379/4. SArk.
- 29 Moskovan lähetystö 1544/6.9.1938. UM 12 G1:20.
- 30 AKE 87/II/218 sal/22.8.1938. Tsto II/AKE, T 12064. SArk.
- 31 Terijoen Ollilan kylän adressi sisäasiainministerille 10.3.1938. Rv.E, T 16379/5. SArk.
- 32 Rv.E 368/I/16.2.1938. Rv.E, T 16379/5. SArk.
- 33 Rv.E 140/IIIb/sal/25.4.1938 ja Suojeluskuntain Yliesikunta (Sk.Y) 815/38.IIIa/198 sal/25.4.1938. Kan.R, T 22268/4. SArk.
- 34 Kan.R 71/sal/1.6.1938 ja 82/sal/12.7.1938. Kan.R, T 22268/4. SArk.
- 35 Ilmavoimien organisaatiouudistuksessa vuoden 1938 alussa Suur-Merijoen Lentoasema 5 muutettiin Lentorykmentti 1:ksi.
- 36 Käkisalmen sotilaspiiri 327/III/301b sal/5.11.1938 liitt. Puolustusministeriön (Pl.M) liikekannallepanotoimisto, T 10592/14. SArk.
- 37 Sotaväen päällikön puh.sanoma 1/23.9.1938. Pl.M lkp.tsto, T 10592/14. SArk.
- 38 Sotaväen päällikön puh.sanoma 9/J.3/28.9.1938. Pl.M lkp.tsto, T 10592/14. SArk.
- 39 Sotaväen päällikön puh.sanoma 11/J.3/29.9.1938. Pl.M lkp.tsto, T 10592/14. SArk.
- 40 Kan.R 2212/Ia/19.9.1938. Rv.E, T 16379/4. SArk.
- 41 UM:n salasähkeet 97—98/17.9.1938. UM 12 G1:20.
- 42 Ajan Suunta 17.9.1938.
- 43 Suomi, mts. 265.
- 44 Ilta-Sanomat 17.9.1938.

- 45 AKE 99/II/218 sal/23.2.1939. Tsto II/AKE, T 12067. SArk.
- 46 Luutn Paloheimon (Kan.R) muistio: "SNTL:n lentokoneen alueloukkausta 21.2.1939 koskevan tutkimuksen tulokset". UM 12 G1:21.
- 47 Kan.R 564/Ia/28.2.1939. Rv.E, T 16380/2. SArk.
- 48 Karjala, Uusi Suomi, Helsingin Sanomat, Ajan Suunta, Maakansa 22.2.1939.
- 49 Suomen Sosialidemokraatti 22.2.1939.
- 50 Käkisalmen Sanomat 28.2.1939.
- 51 Uusi Suomi 22.2.1939.
- 52 Helsingin Sanomat 23.2.1939.
- 53 UM 3400/sal/28.2.1939. UM 12 G1:21.
- 54 Sotaylioikeuden sotaviskaali 11V/23.2.1939. Rv.E, T 16380/2. SArk.
- 55 Kan.R 599/Ia/4.3.1939. Rv.E, T 16380/2. SArk.
- 56 Ilmavoimien esikunta (Ilm.VE) 110/II/2a sal/27.3.1939. Tsto II/Ilm.VE, T 19277/8. SArk.
- 57 Helsingin Sanomat 23.2.1939.
- 58 Ilm.VE 36/XII/9 sal/8.2.1939. YE:n ilmavoimatoimisto (ilmav.tsto), P 23/3. SArk.
- 59 Rv.E 128/A3/I/henk/24.3.1939. Rv.E, T 22636/37. SArk.
- 60 Pl.M 196/39.J 1.sal/24.4.1939 liitt. YE Ilmav.tsto, P 23/3. SArk.
- 61 Kan.R:n vahvuusilmoitus 1.4.1939. Kan.R, T 22268/12. SArk.
- 62 Kan.R:n vahvuusilmoitus 1.6.1939. Kan.R, T 22268/12. SArk.
- 63 Rv.E 138/I/henk/4.4.1939. Kan.R, T 22268/12. SArk.
- 64 UM 6642/2.5.1939. UM 12 G1:21. VA.
- 65 Moskovan lähetystö 796/12.7.1939. UM 12 G1:21.
- 66 AKE 100/III/245 sal/6.4.1939: Käsky ilmapuolustuksen järjestelystä Karjalan Kannaksella rauhan aikana. Tsto III/AKE, T 12676. SArk.
- 67 Arimo, mts. 70.
- 68 Arimo, mts. 97.
- 69 Arimo, mts. 118—120.
- 70 YE Ilmav.tsto 126/Op.3/sal/22.5.1939. Tsto III/AKE, T 12677. SArk.
- 71 Pl.M K1.298/sal/30.5.1939. Tsto III/AKE, T 12677. SArk.
- 72 AKE 205/III/245 sal/2.6.1939. Tsto III/AKE, T 12677. SArk.
- 73 Kan.R:n puh.sanoma Rv.E:lle 10.6.1939. Rv.E, T 16380/2. SArk.
- 74 Moskovan lähetystö 906/8.8.1939. UM 12 G1:21.
- 75 Lentorykmentti 1 (LentoR 1) 190/I/8 sal/23.6.1939. LentoR 1, T 20608/16. SArk.
- 76 Rv.E:n kirjelmään 1452/I/24.8.1939 UM:ssä tehdyt reunamerkinnot. UM 12 G1:21.
- 77 AKE:n selonteko "Alueloukkaukset 1.1.1939 alkaen". Tsto II/AKE, T 12063/21. SArk.
- 78 Ev.luutn Inkalan puh.sanoma UM:lle 13.10.1939. UM 109 A 8. Ulkoministeriön arkisto (UMA); 4.Rajakomppanian sotapäiväkirja 10.10.—5.12.1939. Spk 2806. SArk; Valkjärven suojeluskunnan sotapäiväkirja 6.10.1939—25.4.1940. Spk 3164. SArk.
- 79 Talvisodan historia 1, s. 139.
- 80 Ilmapuolustuksen esikunta (Ip.E) 178/II/6b sal/15.11.1939. LentoR 2, T 13430. SArk.
- 81 Talvisodan historia 1, s. 132, 135.
- 82 Kannaksen Armeijan esikunta (Kan.AE) 99/II/4 sal/20.10.1939. Tsto II/Kan.AE, P 525/13. SArk.
- 83 YE Til.tsto 1997/UA/sal/21.11.1939. UM 109 A 8.
- 84 Talvisodan historia 1, s. 134.
- 85 LentoR 2:n sotapäiväkirja 12.10.1939—19.2.1940. Spk 2339. SArk.
- 86 LentoR 2:n käsky n:o 2/2.11.1939. LentoR 2, T 13430. SArk.
- 87 UM:n salasähke Moskovan lähetystölle 185/14.10.1939. UM 109 A 8.
- 88 Paasikivi: Toimintani Moskovassa ja Suomessa 1939—1941. I Talvisota, s. 64—65.
- 89 Koiviston suojeluskunnan sotapäiväkirja 6.10.1939—4.5.1940. Spk 2207. SArk.
- 90 Erillinen Pataljoona 7:n 3.komppanian sotapäiväkirja 7.10.1939—28.5.1940. Spk 447. SArk.
- 91 Päämajan Tilastotoimisto 1997/U2/sal/21.11.1939. UM 109 A 8.
- 92 Päämajan Tiedusteluosaston tilannekatsaus 4/sal/25.11.1939. Ip.E, T 10721. SArk.

- 93 Koiviston Alalohkon sotapäiväkirja 20.10.1939—24.2.1940. Spk 2206. SArk.
- 94 LentoR 2 131/II/3 sal/26.11.1939. LentoR2, T 13430. SArk.
- 95 Merivoimien esikunnan tiedusteluilmoitus 14/sal/24.11.1939. Ip.E, T 10721. SArk.
- 96 UM:n muistio 13.11.1939. UM 109 A 8.
- 97 UM:n poliittisia tiedotuksia 65/sal/23.11.1939. UM 109 A 8.
- 98 UM 14416/sal/25.11.1939. UM 109 A 8.
- 99 Koiviston Alalohkon sotapäiväkirja 20.10.1939—24.2.1940. Spk 2206. SArk.
- 100 LentoR 2 131/II/3 sal/26.11.1939. LentoR, T 13430. SArk.
- 101 Konevitsan linnake ampui 22.11.1939 läheltä lentäneitä venäläiskoneita kohti 152 mm tykeillä jopa shrapnelleja. Konevitsan linnakkeen sotapäiväkirja 5.11.1939—18.3.1940. Spk 2209. SArk.
- 102 Seppälä: Mainilan laukaukset. Muistelmia ja muistiinpanoja tapahtumista Karjalan Kannaksella syksyllä 1939, s. 51—52.