

HIRVIRANNAN LENTOTOIMINTA 1941–44

Kaukopartioita linjojen taakse



Sisällysluettelo

Johdanto.....	2
1. Taustaa kaukopartiolentotoiminnalle	3
1.1 Tiedustelukoulutus	3
1.2 Tiedustelu laajenee kaukopartiotoiminnaksi	4
1.3 ”Hopeanhakupartio”	5
1.4 Kaukopartiotoiminnan organisoiminen	7
1.5 Päämajan kaukopartiot jatkosodassa	8
1.6 Kaukopartiotoiminnan merkitys	10
2. Kaukopartioiden ilmakuljetukset	12
2.1 Maahanlaskutoiminnan taustaa.....	12
2.2 Lentokuljetusten suunnittelu ja toteuttaminen.....	14
2.3 Kaukopartioiden lentokuljetukset lentäjien näkökulmasta	16
3. Lentotiedustelu ja tiedustelutoiminta välirauhan aikana	18
3.1 Organisaatiomuutokset tukivat lentokuljetustoiminnan toteuttamista.....	20
4. Laskuvarjohyppykoulutus.....	22
5. Radiot, partioradiot, radiotiedustelu ja sähköttäjäkoulutus.....	25
5.1 Reino Hallamaa ja Stella Polaris	26
6. Hirvirannan lentotoiminta.....	28
6.1. Lentolaivue 15	28
6.2. Hirvirannan tukikohta	28
6.3. Kesäkausi 1941 (30.6.1941 – 28.2.1942).....	30
6.4. Kesäkausi 1942 (28.6. – 23.10.1942).....	32
6.5. Kesäkausi 1943 (10.5. – 1.11.1943).....	35
6.6. Kesäkausi 1944 (23.5. – 17.11.1944).....	39
7. Kaukopartioiden tarviketäydennykset	41
8. Kaukopartioiden kuljetuksissa käytetyt vesilentokoneet	43
9. Lähteet ja kirjallisuus.....	52

Johdanto

Olin nuorena teologian ylioppilaana 1980-luvun alussa useita kesiä töissä Kontiolahden seurakunnan leirikeskuksessa Hirvirannassa. Järjestin siellä rippikouluja ja muuta leiritoimintaa. Uimme ja veneilimme Hirvirannan hienolla pohjoiseen aukeavalla rannalla. Matala hiekkaranta tarjosi hienot olosuhteet lasten- ja nuorten leiritoiminnalle. Ikäihmisten leireillä monet kontiolahtelaiset muistelivat sotaa edeltäviä aikoja, jolloin Hirviranta oli karjojen laidunalue ja Kylmäojan alueen ihmisten venevakaamarantaa. Koskaan en noitten vuosien aikana kuullut kenenkään puhuvan siitä, että tuolla rannalla oli jatkosodan historian ja erityisesti sotilastiedustelun kannalta keskeinen merkitys. Hirvirannassa sijaitsivat jatkosodan aikana lento-osastot, jotka veivät suomalaisia tiedustelijoita, kaukopartiomiehiä linjojen taakse. Hirvirantaan kuljetettiin myös huomattava määrä haavoittuneita sotilaita. Sijaitsihan viereisessä Kontioniemen parantolassa Sotilassairaala 22:n osastot.

Historiatiedon muisti on lyhyt. Sotahistoriamme kohdalla muistitietoa, sen välittämistä ja tallentamista pyrittiin tietyssä aikana myös välttämään. Viime sotien historia on kuitenkin tärkeä osa itsenäisen isänmaamme historiaa. Nyt on viimeinen aika taltioita tätä historian vaihetta.

Hirvirannan lentotoiminnalla oli kiinteä yhteys suomalaiseen sotilastiedusteluun ja kaukopartiotoimintaan. Suomalainen kaukopartio- ja radiotiedustelu oli 2. Maailmansodan aikaisessa mittakaavassa aivan eturivin toimintaa. Pienen maan puolustautuminen ja sen itsenäisenä säilyminen oli osaltaan kiinni juuri tiedustelutoiminnan onnistumisesta. Siinä suomalaiset kaukopartiomiehet ja tiedustelijat niin radio-, lento-, kuin meritiedustelussakin toimivat erinomaisesti – ehkä paremmin kuin missään muualla 2. Maailmansodan sotakentillä. Tämä tiedustelutoiminta huipentui kesän 1944 Matti-partioihin, joiden huoltamisessa ja osin kuljetuksissakin lento-osasto Jauri oli mukana. Sinänsä näin jälkikäteen arvioiden kesäkuun 1944 suurhyökkäystä ennakoivien tiedustelutietojen ohittaminen Päämajassa oli yksi jatkosodan suuria virheitä. Historian valossa tämän asian tarkastelu entisestään korostaa tiedustelutoiminnan ja tiedustelutietojen oikean analysoinnin merkitystä sodankäynnille.

Suomalaista tiedustelu- ja kaukopartiotoimintaa on tutkittu viime aikoinakin kiitettävästi. Kaukopartiosta on kirjoitettu paljon niin totuuteen pohjautuvaa kuin erityisesti puolifiktiivistä tai fiktiivistäkin kirjallisuutta. Lentotoiminnan ja kaukopartioiden yhteistoiminnasta on myös olemassa kirjallisuutta ja tutkimusta. Muistitietoa tuon ajan toimijoilta on kuitenkin varsin vähän. Sotapäiväkirjatkin kuvaavat melko niukasta kaukopartioiden ja lento-osastojen yhteistoimintaa.

Sotatieteen maisteri Simo Mynttinen on vuonna 2020 pro gradu -tutkielmassaan *Yhteispeliä maassa, yksin ilmassa – suomalaisten sissikuljetusosastojen synty ja päämajan kaukopartioiden lentokuljetusten suunnittelu jatkosodassa* ansiokkaasti tutkinut juuri lento-osastojen toimintaa kaukopartiokuljetuksissa. Mynttisen tutkimus osoittaa, kuinka erityislaatuista, hyvin suunniteltua, johdettua ja toteutettua kaukopartioiden lentokuljetustoiminta oli. Keskeisenä aineistona tätä pientä tutkielmaa tehdessäni olen käyttänyt myös Lassi Saressalon erinomaisella tarkkuudella kirjoittamaa *Päämajan kaukopartiot jatkosodassa (1987)* -teosta. Samoin kenraali Raimo Heiskasen tiedustelutoimintaa koskeva perusteos *Saadun tiedon mukaan... Päämajan johtama tiedustelu 1939–1945 (1989)* on tarjonnut mielenkiintoista tietoa tiedustelutoiminnan johtamisesta ja organisoinnista.

En ole taustaltani historiantutkija enkä erikoistunut sotilas- tai lentokoneterminologiaan, joten varmasti tässä pienessä tutkielmassa riittää opponitavaa. Se onkin sotaharrastajien käymän debatin suola.

Omistan tämän pienen tutkielmani Hirvirannan lento-osastoissa ja kaukopartioissa toimineiden muistolle. *Himmetä ei muistot saa!*

1. Taustaa kaukopartiolentotoiminnalle

Kaukopartiotoiminnalla ymmärretään syvälle vihollisen selustaan – sen maaperälle – sijoittuvaa maatiedustelutoimintaa. Kaukopartiotoiminta on yksi monipuolisen tiedustelutoiminnan muoto. Muita yleisesti käytettyjä tiedustelutoimintoja toisen maailmansodan aikana olivat meri- ja lentotiedustelu sekä radiotiedustelu. Myöskin rajaseutujen asukkaita tai yliloikkareita kuulusteltiin tiiviisti jo ennen talvisotaa pyrkien siten saamaan tietoa naapurin sotilaallisesta toiminnasta. Lentotiedustelussa pyrittiin tiedustelukoneilla havainnoimaan vihollisen ryhmyksiä, tiestöä ja strategisia kohteita. Lento-tiedustelussa käytettiin apuna myös lentokuvausta. Suomessa toteutettiin jo ennen talvisotaa rajaa pitkin, mutta myös rajan yli, suunnattuja kuvauslentoja, joilla saatiin arvokasta tietoa Neuvostoliiton strategisista kohteista. Kapteeni (myöh. everstiluutnantti) Armas Eskola teki BL-114-koneellaan huhtikuun ja elokuun välillä 1939 yhteensä 23 kuvauslentoa Neuvostoliiton vastaisella rajalla tai rajan takana. Tehtävään hänet määrättiin Ilmavoimien taholta, Ilmavoimien komentajan kenraali Lundquistin tietäen. Kuvausta varten saatiin Saksalta avuksi tehokasta kuvauskalustoa.¹

Tiedustelulennot jatkuivat talvisodan jälkeen välirauhan aikana. Tiedustelutoiminnassa aktivoiduttiin myös yhteydenpitoon muiden maiden tiedusteluelinten kanssa. Erityisen tärkeää tietoa Neuvostoliiton toimista saatiin japanilaisilta ja saksalaisilta. Etenkin Abwehrin eli Saksan tiedustelun kanssa yhteydenpito ja tietojen vaihto oli hyvin aktiivista.²

1.1 Tiedustelukoulutus

Suomalaisen tiedustelutoiminnan koulutus tiivistyi vuoden 1935 aikana ja sen jälkeen. Koulutus tähtäsi perinteiseen radio- ja lähitiedusteluun, eikä kaukopartioidetiedustelu tässä vaiheessa ollut esillä. Aktiivupseerien tiedustelu-upseerikoulutus oli aloitettu jo 1920-luvulla. Suuri osa tiedustelutehtäviin koulutetuista aktiivupseereista oli venäjän kielen taitoisia. Ennen talvisotaa oli ainakin 150 upseeria saanut tiedustelu-upseerikoulutuksen. Monet heistä toimivatkin talvi- ja jatkosodan aikana puolustusvoimien tiedustelutoiminnan keskeisissä johtotehtävissä (mm. Martina, Hartikainen, Raski, Käkönen, Kuismanen).

Reservinupseerien tiedustelu-upseerikoulutus alkoi varsinaisesti vasta 1935. Ensimmäinen reservinupseerien tiedustelu-upseerikurssi toteutettiin Yleisesikunnan toimeenpanemana 1. – 30.9.1935. Seuraava tiedustelu-upseerikurssi järjestettiin jo vuonna 1936. Kurssien johtajana toimi majuri Yrjö Pöyhönen. Radiotiedustelusta ja salakirjoituksesta opetti kursseilla kapteeni Reino Hallamaa. On huomioitavaa, että iso osa kursseille osallistuneista reservin upseereista oli aktiivisia Akateemisen Karja-seuran (AKS) jäseniä. AKS:ään kuulumista lieneekin pidetty ansiona tiedustelu-upseereille. Näitä AKS:n jäseniä kursseilla olivat mm. Arvi Korhonen (professori, majuri), Toivo Laitinen (Unkarin stipendiaatti, myöhempi kenttäpiispa), Matti Virkkunen, sekä Tatu Malmivaara ja Jussi Kuoppala (pappeja ja herännäisyyden johtomiehiä).³

Puolustusvoimien palkkalistoilla olleille tiedustelu-upseereille kuitenkin pidettiin lyhyitä tiedustelua koskevia kursseja jo vuodesta 1930 alkaen. Osasto Marttinan päällikkö Paul Martina osallistui tällaiselle yhdeksän päivän mittaiselle tiedustelu-upseereille tarkoitetulle kurssille vuonna 1930. Muita tiedustelutehtävissä myöhemmin esiintyneitä upseereita, jotka osallistuivat tällaisille kursseille, olivat mm. luutnantti G.E. Magnusson (1930), luutnantti Urho Käkönen (1932) ja vänrikki Into Kuismanen

(1935). Paul Marttinan tiedetään tehneen puolustusvoimien tehtävissä ollessaan epävirallisia tiedustelu- ja etappireittiretkiä rajan taakse koko 1930-luvun.⁴

Huolimatta aktiivisesta tiedustelu-upseerikoulutuksesta ja tiedustelutoiminnan aktivoitumisesta, ei tiedustelun katsota onnistuneen talvisotaa edeltävän tilannekuvan muodostamisesta. Talvisodan alla tiedustelu sai koottua hyvin tietoa Neuvostoliiton keskityksistä lähelle Suomen rajaa. Tiedustelulla oli melko realistinen kuva neuvostojoukkojen keskityksistä ja aktivoitumisesta rajan pinnassa. Tiedustelu ei kuitenkaan kyennyt muodostamaan sellaista kokonaiskuvaa sodan uhasta, että siihen olisi uskottu poliittisessa johdossa. Vaikka tiedustelun saamat tiedot neuvostojoukkojen ryhmyksistä olivat oikeita ja ne viittasivat hyökkäykseen tai ainakin sillä uhkaamiseen, päädyttiin silti uhka-arviossa väärään johtopäätökseen. Jälkikäteen on arvioitu, että poliittisessa johdossa, mutta myös tiedusteluarvioissa vallitsi toiveajattelu ja ennakkokäsitys siitä, ettei sotaa tule. Ajateltiin ehkä myös ns. peilikuvadoktriinin mukaisesti, että koska Suomi ei aio käyttää sotilaallista hyökkäystä omien poliittisten tavoitteiden ajamiseksi – niin samoin niin ei tee myöskään Neuvostoliitto. On todennäköistä, että sotilaiden tilanearvioon vaikutti myös poliittisten päättäjien usko siihen, ettei sota tule, eikä siihen ole myöskään varaa ryhtyä.⁵

Vielä 25.11.1939 yleisesikunnan tiedustelutoimisto esitti katsauksessaan: ”Suurvaltasodan ollessa nykyisessä tasapainotilassa ei ole todennäköistä, että Neuvostoliitto aloittaisi hyökkäyksen millään suunnalla, koska se ei tiedä, ketä vastaan se silloin joutuisi taistelemaan ja koska se pelkää taistelua, jonka kestoaikaa ei ennakolta voida varmasti arvioida. Niin kauan kuin tilanne on tällainen, ei se käy käsiksi muuhun kuin sellaiseen saaliiseen, joka on kypsä antautumaan ilman vastarintaa.”⁶ Seuraavana päivänä ammuttiin Mainilan laukaukset ja 27.11.1939 sanottiin hyökkäämättömyyssopimus irti. Sotatoimet alkoivat 30.11.1939.

1.2 Tiedustelu laajenee kaukopartiotoiminnaksi

Suomen sodankäynnin suunnitelmiin ei sisältynyt ennen toista maailmansotaa ns. kaukopartiotoimintaa. Talvisodassa tiedustelu keskittyi rintaman läheisyydessä tehtyihin lyhyisiin partiomatkoihin. Partiotointia vaikeutti myös ankara talvi ja se, että suksipartiointi jätti selvästi seurattavat jäljet.⁷

Tiedustelutoimintaan liittyvässä tutkimuksessa katsotaan, että Päämajan tiedusteluosasto ei ollut vielä talvisodan alkaessa valmis varsinaiseen kaukopartiotoimintaan. Talvisodan aikainen tiedustelu ja pikapartiotoiminta loi kuitenkin myöhemmin jatkosodan aikana tiedustelutoimintaan erikoistuvien miesten runkomiehityksen.⁸

Sodan jatkumiseen ja tiedustelutoiminnan laajentamiseen kaukopartiotoiminnaksi alettiin varautua jo välirauhan aikana, jolloin kaukopartiotehtäviin koulutettiin n. 150 sotilasta.⁹ Tiedustelutoiminta jatkui välirauhan aikana ns. ”salaisen tiedustelun partioina”. Salaisen tiedustelutoiminnan puitteissa tehtiin rajan yli pelkästään osasto Paatsalon toimesta yli 20 partiomatkaa Petsamon, Sallan ja Kuusamon tasalta¹⁰. Osasto Vehniäisen (Viipurin alatoimisto) toimesta salaista partiotointia tehtiin koko välirauhan ajan.

1.3 ”Hopeanhakupartio”

Välirauhan aikana tehdyistä partiomatkoista epäilemättä kuuluisin on kesällä 1941 tehty ns. hopeanhakupartio. Eugen Wistin, Toivo Paavilaisen ja Urpo Lempiäisen tekemästä hopeanhaku- ja tiedustelupartioista on kerrottu mm. Esa Anttalan (Urpo Lempiäinen) teoksessa ”Hopeaa rajan takaa”. Tämän partion yhtenä tehtävänä oli strategisten kohteiden ja rakennettavan tiestön tiedustelu.

Mika Wist kuvaa tämän hopeanhakupartion toimintaa ja erityisesti mukana olleen Eugen Wistin myöhempiä vaiheita kuten hänen kaatumistaan ja ruumiin etsintöjä Facebook-päivityksessään näin:

<https://www.facebook.com/groups/248416658666549/permalink/1744745322367001>

*Ylikersantti **Eugen Konrad ”Ese” Wist** s. 20.9.1920 Uusikirkko*

*Eugen Wistin isällä **Herman Wistillä** (1883–1963) oli Pietarissa hopeasepän tehdas, jonka hän siirsi Suomen itsenäistymisen jälkeen Uudenkirkon Kaipialan kylään. Tehtaassa työskenteli enimmillään 30 työntekijää ja se toimitti hopeisia ruokailuvälineitä kultasepäntiikseille eri puolille Suomea. Talvisodan alkaessa Uusikirkko evakuoitiin niin nopeasti, että suurin osa Wistin tehtaan raakahopeista (noin 50 kiloa) jouduttiin piilottamaan navetan lattian alle kuoppaan. Eugen ja hänen lapsuudentoverinsa Urpo Lempiäinen päättivät lähteä hakemaan hopeat välirauhan aikana. Ensimmäinen yritys syksyllä 1940 epäonnistui ja miehet jäivät kiinni suomalaisille rajavartioloille. Tässä vaiheessa miehistä kiinnostui myös Päämajan ulkomaaosaston Viipurin U/1:n päällikkö **Hannes Vehniäinen**. Hän ehdotti miehille, että jos he haluaisivat edelleen käydä Kannaksella, niin hän voisi olla avuksi. Kesäkuussa 1941 Eugen Wist johti kolmimiehistä partiota (Päämajan kaukopartio nro 1), joka lähti hakemaan näitä hopeita takaisin Suomeen. Partio ylitti rajan Nuijamaalla 4. kesäkuuta 1941 ja pääsi onnistuneesti Uudellekirkolle. Siviiliasussa liikkuessa partiossa olivat mukana kersantti **Urpo Lempiäinen** ja vänrikki **Toivo Paavilainen**. Partion virallisena tehtävänä oli sotilastiedustelu Kannaksen alueella ja se toimi Päämajan ulkomaaosaston Viipurin alatoimiston (Osasto Vehniäinen, myöhemmin 1./Er. P 4) toimeksiannosta. Partio palasi hopeat mukanaan takaisin Suomeen juuri ennen jatkosodan alkua 16. kesäkuuta. Partioretken pituudeksi tuli n. 240 km*

Urpo Lempiäinen ryhtyi sotien jälkeen kirjailijaksi ja Esa Anttala -nimisenä kirjoitti retkestä kirjan ”Hopeaa rajan takaa”, josta Mikko Niskanen myös ohjasi elokuvan (yhtenä pääosan esittäjänä Spede Pasanen, jolle tämä oli yksi harvoista vakavista rooleista). Nähtävillä Yle Areenassa.

Hopeiden avulla Herman Wistin tehdas saattoi jatkaa toimintaansa Kokkolassa, jossa se toimi 1946–1958, kunnes tehtaan toiminta hiipui Herman Wistin ikääntymisen vuoksi.

”Hopearetken” ansioista Wist, Lempiäinen ja Paavilainen määrättiin päämajan kaukopartiomieheksi Osasto Vehniäiseen (1./Er.P 4). Parin viikon levon jälkeen uusi partioreissu odotti. Partio Tolvanen (Päämajan partio nro. 13) lähtikin matkaan 30.6. Matkaan lähti myös hopeapartioon osallistuneet Eugen Wist ja Toivo ”Paukku” Paavilainen. Partion pituudeksi tuli n. 400 km ja paluumatkalla, vihollislinjoja ylittäessään partio hajosi ja käydyssä tulitaistelussa Paavilainen kaatui.

Eugen osallistui jatkosodan aikana 12 kaukopartioon Kannaksella, Syvärillä, Rukajärvellä ja Alakurtissa. Hän oli arvostettu partiomies hyvän kuntonsa, kylmäpäisyytensä mutta varsinkin sujuvan venäjän kielen vuoksi. Ese myös tunnettiin aseveljiensä keskuudessa iloluontoisena ja vilkkaana seuramiehenä. Koska Wistien kotikielinä olivat venäjä ja saksa, toimi Ese usein tulkkina ja pelasti partionsa useamman kerran hämäämällä vartiomiehiä täydellisellä venäjällä. Yhteensä

Esen partiomatkoille tuli pituutta n. 1900 km kävellen tai suksilla. Hänelle myönnettiin Vapaudenmitali 1941 ja 4. luokan Vapaudenristi 1944.

Viimeinen partio

10.6.1944 Neuvostoliiton suurhyökkäys hankaloitti myös tiedustelutoimintaa, joten päämajassa päätettiin käyttää ns. Matti-partioita. Matti tarkoittaa varustekätköä, joita varsinkin Osasto Vehniäinen oli tältä varalta tehnyt runsaasti Kannaksen maastoon. Vihollisen hyökkäysryhmien annettiin mennä piiloutuneiden partioiden ohi, jonka jälkeen ne jatkoivat etenemistään syvemmälle vihollisen selustaan.

Partio Wist (Päämajan partio nro. 61) suoritti tehtävänsä, mutta radion mentyä epäkuntoon he eivät saaneet mitään lisätietoja. Partio lähti kohti takaisin omia linjojaan, mutta törmäsi vihollisosastoon ja joutui hajalle tulitaistelun tiimellyksessä. Ese ja hänen partiotoverinsa **Toivo Leino** lähtivät pyrkimään takaisin suomalaisten linjoille, suunnistaen tykkitulen äänien mukaan. Mukana olleet karttasivut olivat jo loppuneet kesken. He pääsivät Noskuanselän rantaan, piileskelyivät viikon verran sen liepeillä ja yrittivät etsiä aukkoja vihollisen etulinjassa, mutta se oli liian tiivis. Noskua oli kesäkuun loppuun asti ollut yksi neuvostoarmeijan pääpainoalueista, mutta hyökkäys oli pysähtynyt vaikean maaston vuoksi. Tästä syystä alueella oli yhä erittäin runsaasti joukkoja. Ainoaksi keinoksi jäi uida suuren järven poikki. 6.7.1944 aamuyöllä he käyttivät voita kylmänaristeena ja rasvasivat sillä itsensä ja uivat alasti n. 2 kilometriä järven yli mutta nousivat maihin suomalaisten etulinjan edessä olevalle saarelle, missä he törmäsivät venäläiseen tiedustelupartioon. Venäläiset käskivät nostamaan kätet ylös, mutta Eugen nosti vain toisen koska toisessa hänellä oli pistooli valmiina. Tulitaistelussa Eugen kaatui ja Leino haavoittui 7:stä luodista joutuen sotavangiksi, palaten aikanaan Suomeen. Hänen sotavankeudesta palattuaan tehdyt kuulustelupöytäkirjat ovat olleet yksi tärkeimpiä lähteitä kokonaiskuvan kannalta.

Jalkaväkirykmentti 5:n toiseen pataljoonan kuulunut 7. komppania oli ollut saaren edessä asemassa ja heidän sotapäiväkirjoistaan löytyi lisää yksityiskohtia. Suomalaiset olivat kuulleet tulitusta saaresta ja ampuneet sinne tykistökeskityksen ja myöhemmin samana päivänä oli 7./JR 5 lähettänyt partion saariin. Sotapäiväkirjoista selvisi, että pienemmästä saaresta partio löysi alastoman ruumiin, jonka oletivat olevan venäläisen.

Koska suomalaiset olettivat kaatuneen olleen venäläisen ja venäläiset tiesivät sen olleen suomalaisen, ei kumpikaan osapuoli vienyt sitä omalle puolelleen vaan ruumis jäi niille sijoilleen.

Luupartiot

Olemme omatoimisesti käyneet etsinnöissä Karjalan kannaksella jo vuodesta 1999. Löysimme yli 20 vuotta sitten venäläisen konepistoolin ampumattoman patruunan yhdestä saaren poukamasta. Saarella ei tietävästi ollut missään vaiheessa venäläisten asemia, eikä muita tulitaisteluja siinä oltu käyty, joten kokonainen patruuna oli saattanut tippua maahan asean syöttöhäiriön vuoksi. Kerroin patruunan löytöpaikan **Karjalan Valli** -sotavainajien etsintäryhmälle ja luovutin heille koko arkistomateriaalini, jotta he voisivat arvioida millaiset mahdollisuudet etsinnöillä olisi. Luulöytö tehtiin lopulta vain 20 metrin päässä patruunalöydön paikasta. Teimme heidän kanssaan etsintäretken saareen syksyllä 2019. Löytö arkutettiin Pietari-Paavalin kirkossa Viipurissa, siunattiin ja tuotiin Suomeen. Isästäni otettu dna-testi vahvisti THL:n laboratoriossa vainajan henkilöllisyyden 21.1.2021.¹¹

Lähde: <https://www.facebook.com/groups/248416658666549/permalink/1744745322367001> (Mika Wist)

Kaukopartiomies, ylikersantti Eugen Wist saatettiin sotilaallisin kunnianosoituksin haudan lepoon Lappeenrannan sankarihautausmaalle 3.10.2021. Päämajan kaukopartiomiehen viimeinen partiomatka oli lopultakin päättynyt isänmaan multiin.

1.4 Kaukopartiotoiminnan organisoiminen

Osasto Paatsalon päällikön Harri Paatsalon mukaan, heti Moskovan rauhan 1940 jälkeen aloitettiin tiedustelijoiden värväminen. Tiedustelijoiksi haettiin kyvykkäitä talvisotaan osallistuneita miehiä, jotka suostuisivat partioimaan Neuvostoliiton puolella rauhan aikaan ja jatkamaan samaa tehtävää myös sodan syttyessä. Alatoimistot kouluttivat miehistöä eri puolilla Suomea seitsemässä eri koulutuspaikassa. Kurssien tärkeimpinä aiheina olivat Neuvostoliiton joukkojen ja aseiden tuntemus, kaukopartiotaidot, havaintojen tekeminen, suunnistus ja venäjänkieliseen karttamateriaaliin perehtyminen.

Uutena toimintona partiotoimintaan otettiin mukaan ns. partioradiot. Väli rauhan aikana Suomessa kehitettiin oma partioradio ns. Kyynel. Alkuaan radiossa ei ollut vastaanotinta, vaan partioilla oli mukana ns. Töpö-radio. Jatkosodan aikana Kyynel-radioon saatiin kuitenkin rakennettua mukaan myös vastaanotin (mallista M7 alkaen)¹². Viimeinen sodan aikana käytössä ollut Kyynel-radio oli malliltaan M10, joka painoi paristoineen ja suojakoteloineen enää 5,6 kg. Partioradion avulla pystyttiin välittämään tiedustelutiedot käytännössä välittömästi havaintojen jälkeen. Partioradisteille annettiin erikoiskoulutusta keväällä 1940 Järvenpään Yhteiskoululla. Samoin partiotoimintaan koulutettiin myös kuulustelijoita ja tulkkeja. Erillistä partiojohtajakoulutusta ei liene järjestetty väli rauhan aikana. Partioissa ajateltiin käytettävän kokeneita johtajia, jotka olivat hankkineet kannuksensa aiemmassa tiedustelutoiminnassa.¹³

Väli rauhan aikainen partiokoulutus pohjautui talvisodan aikaisiin kokemuksiin. Osin väli rauhan aikaisella ja sittemmin jatkosodan kestäessä tapahtuneella koulutuksella pystyttiinkin vahventamaan väli rauhan salaista partiointia ja sittemmin jatkosodan aikaista partiotoimintaa. Jatkosodan aikainen Päämajan johtama kaukopartiotoiminta organisoitiin neljäksi alatoimistoksi, jotka nimettiin päälliköidensä mukaan Osasto Vehniäiseksi (Karjalankannas), Osasto Kuismaseksi (eli ns. OsKu, Pohjois-Karjala ja Aunus), Osasto Marttinaksi (Kainuu, Maaselkä ja Viena) ja Osasto Paatsaloksi (Lappi). Osasto Vehniäisen toiminta-asetat sijaitsivat jatkosodan eri vaiheissa pääosin Lappeenrannassa, Syvärin Vaazenissa, Viipurissa ja Ruokolahdella Syyspohjassa. Osasto Kuismasen toiminta-asetat sijaitsivat pääosin Joensuussa, Petroskoin Uksjärvellä, Äänislinnassa, Kossalmella, Pälkjärvellä ja Matkaselässä. Osasto Marttiinan toiminta-asetat sijaitsivat pääosin Kajaanissa, Repolassa, Kuhmossa Jämsjärvellä ja jatkosodan lopussa jälleen Kajaanissa. Osasto Paatsalo toimi pääosin Rovaniemellä Olkajärvellä ja pienempiä partio-osastoja myös Petsamossa ja Alakurtissa.¹⁴

Päämajan kaukopartiot liikkuvat vihollisen selustassa jopa satojen kilometrien päässä rintamalinjoista. Kaukopartiotoiminnalla oli suuret riskit. Kiinnijääminen tiesi yleensä varmaa kidutusta ja kuolemaa. Pitkät partiomatkat olivat myös fyysisesti ja henkisesti äärettömän kuormittavia. Riskeistä huolimatta kaukopartiointia tarvittiin ja niiden raportoimilla tiedoilla oli suuri merkitys Päämajalle ja rintamalla oleville joukoille. Tiedot vihollisen joukoista, sen ryhmyksistä, liikesuunnista ja valmisteluista vaikuttivat rintamajoukkojen päätöksiin ja toimintaan – tai ainakin niin tiedustelutoiminnassa ajateltiin. Myöskin kaukopartioiden suorittama hävitystoiminta pakotti Neuvostoliiton asettamaan joukkoja selustan vartiointiin ja varmistamiseen. Tästä esimerkkinä on mm. Petrovski Jamin suuren huoltotukikohdan tuhoaminen helmikuussa 1942.¹⁵ Petrovski Jamin Uikujärven kaakkoispuolella

sijainnutta huoltokeskusta pidettiin tiedustelutietojen pohjalta neuvostojoukkojen keskeisenä huoltotukikohtana ja sen tuhoamista suunniteltiin huolella. Huoltokeskuksen tuhoamismatkan toteuttaminen tehtiin harvinaisena Osasto Marttinan, Osasto Kuismasen ja Osasto Laguksen yhteistyönä 8.-16.2.1942. Komennuskuntaan kuului kaikkiaan 100 miestä ja osastoa johti luutnantti Ilmari Honkanen Osasto Marttinasta. Myöhemmin, nykyisen Venäjän uudessa historian tutkimuksessa¹⁶ on esitetty, että Petrovski Jamissa olisi ollut suuri sotilassairaala, joka tässä suomalaisten iskussa tuhottiin vastoin kansainvälisiä humanitaarisia lakeja. Tuhoamisosaston sotapäiväkirjat eivät kuitenkaan tue venäläislähteen mainitsemaa tietoa sotilassairaala. Sen sijaan hevossairaala huoltotukikohdan alueella varmuudella oli.

On myös huomattava, että Päämajan ohella partiotoimintaa harjoitettiin rintamavastuussa olevista yhtymistä. Partiointi oli tässä tapauksessa useimmiten lähipartiointia, jolla tiedusteltiin vihollisen rintaman sijaintia, ryhmyksiä sekä muita hyökkäysten varalta tarpeellisia tietoja. Päämajan ohella varsinaista kaukopartiointia harjoitettiin lähinnä vain 14. Divisioonassa, jonka oma tiedusteluosasto suunnitteli ja toteutti lähipartiointin lisäksi myös Päämajan kaukopartiointiin verrattavaa toimintaa. Tätä tapahtui erityisesti asemasotavaiheessa Divisioonan vastuualueella Rukajärvellä. 14. Divisioonan partiotoiminta rajoitettiin pääosin enintään 70 kilometrin syvyyteen vihollisen linjojen taakse.¹⁷

1.5 Päämajan kaukopartiot jatkosodassa

Päämajan tiedusteluorganisaatio - Päämajan tiedustelujaosto - muodostettiin liikekannallepanon yhteydessä 17.6.1941. Kuitenkin jo 21.4.1941 Pääesikunta oli vahvistanut Päämajan sodanaikaisen määrävahvuuden, johon Tiedustelujaosto ja Tiedusteluosastokin siis kuuluivat. Tiedustelujaosto muodostettiin pääosin välirauhan aikaisesta Pääesikunnan Ulkomaanosaston henkilöstöstä. Tiedustelujaoston organisaatio ja työjärjestys noudattivat talvisodan aikaisia järjestelyjä. Jaoston päällikkönä oli vuodesta 1939 asti tehtävässä ollut eversti Lars Melander. Tiedustelujaosto oli suoraan Yleisesikunnan päällikön alainen, mutta jaoston päällikkö esitteli asiat käytännössä suoraan Mannerheimille. Jaosto muodostui kolmesta osastosta, joita olivat tiedustelu-, ulkomaan- ja valvontaosasto.¹⁸ Tiedusteluosasto jakaantui alaosastoihin, joista käytettiin lyhenteitä Tied. I/V (Vehniäinen), Tied. 1/S (Kuismainen), Tied. 1/K (Marttina) ja Tied. 1/P (Paatsalo). Melko pian vakiintui käytäntö, jossa Tiedusteluosaston alaosastoja kutsuttiin pelkästään päälliköittensä nimillä. 1.7.1943 Päämajan Tiedusteluosastosta muodostettiin Erillinen Pataljoona 4 (Er.P 4), jonka komppanioiksi alaosastot organisoitiin.

Tiedusteluosaston päällikkönä toimi jatkosodan alkaessa eversti Yrjö Pöyhönen. Osaston tehtävänä oli vihollistiedustelun suunnitteleminen ja järjesteleminen, tiedustelun vaatiman henkilökunnan kouluttaminen ja johtaminen sekä koottujen tulosten kokoaminen, muokkaaminen ja niiden toimittaminen eteen päin. Tiedusteluosasto organisoitiin kahteen osaan, tiedustelutoimistoon ja viestitiedustelutoimistoon. Tiedustelutoimistosta käytettiin lyhennettä Tied 1. ja viestitiedustelutoimistosta Tied 2. Viestitiedustelutoimiston tehtävänä oli johtaa kuuntelutiedustelua ja koota sen avulla saatu tieto.¹⁹

Tiedustelutoimiston henkilöstövahvuus oli jatkosodan alussa 41 päällystöön kuuluvaa ja sen päällikkönä jatkosodan alussa oli everstiluutnantti Arvo Kärkkäinen. Kärkkäinen oli Melanderin ja Pöyhösen tavoin ollut tehtävässään vuodesta 1939, joten tiedustelun johdolla oli kokemusta toiminnasta jo talvisodan ja välirauhan ajalta. Tiedustelutoimiston tehtäviä olivat tiedustelun suunnittelu ja tietojen hankinnan suuntaaminen kokonaisuutena sekä tiedustelun tulosten muokkaaminen ja jakelu.²⁰

Jatkosodan suurhyökkäysvaiheeseen valmistautuessa alkukesällä 1944 Er.P 4 valmisteli ns. ”Mattien” perustamista. ”Matit” olivat pieniä partioita, joiden oli tarkoitus jäätäytyä vihollisen hyökkäysrintaman alle ja jäädä selustassa harjoittamaan tiedustelutoimintaa. Matteja varten kätettiin ennalta tiettyihin paikkoihin elintarvike- ja ammuskätköjä, joihin Matti-partiot tukeutuivat. Partioiden tehtävänä oli erityisesti neuvostojoukkojen kuljetusten seuraaminen niin maanteillä kuin rautatieliikenteessäkin. Matti-partioiden merkittävin tiedustelutieto oli radiosanomat 17.-19.7.1944, joissa ilmoitettiin vihollisen tyhjien junien kulkevan kohti Suomea ja taas täyteen lastattujen junien kohti itää. Tästä tiedustelutiedosta vastasi Matti 7, joka oli ylik. Muisto Lassilan johtama Vehniäisen partio 66/1. Partioon kuuluivat Lassilan lisäksi ylik Urpo Lempiäinen (Esa Anttala), stm. Erkki Haltsonen ja kers. Olavi Hietanen. Jo 14.7.1944 partio havaitsi tyhjien junien kulkevan kohti rintamaa. Sitten 17.-19.7.1944 partion havaintojen mukaan kohti itää kuljetettiin täysissä junissa mm. 340 vaunua sotilaita, 51 tavaravaunua haavoittuneita, 55 kpl T-34 panssarivaunua, 47 vaunua kuormastoa ja 30 vaunua kuorma- ja henkilöautoja.²¹ Neuvostojoukkojen kiireellinen rynnistys kohti Berliiniä oli alkanut ja Suomi saattoi sittenkin kestää!

Esa Anttala (Urpo Lempiäinen) kuvaa kirjassaan - *Päämajan kaukopartio*, Rauma 1960 - tätä käänteentekevää tiedusteluhavaintoa: *”Siinä karttoja tutkistellesani kuulin jälleen junan äänen. Se tuli Viipurista päin. Jotakuinkin sadas tai kahdessadas juna, ajattelin. Luultavasti sairasjuna taas, joten täytynee panna muistiin vaunujen lukumäärä. Mutta juna tuli lähemmäksi ja lähimmän mutkan takaa kuulin, miten raskas sen puuskuutus oli. Veturi läähätti kuin vanhus rakasta taakkaa kiskoessaan. Ei voi olla sairasjuna, ajattelin ja työnsin kartat varovasti syrjään. Kuukauden aikana olin oppinut erottaman eri junien äänet. Sairasjuna tuli pehmeämmin, kalustojuna raskaasti kuin maata kyntäen. Veturi tuli näkyviin, ensimmäiset vaunut samoin: avovaunuja. Kaikki junan vaunut olivat avovaunuja. Mitä kummaa? Kaikki vaunut oli lastattu täyteen tykkejä – panssarivaunuja – autoja – ilmatorjuntatykkejä ja -konekiväärejä. Joku on tullut hulluksi. Viipuriinhan niitä piti viedä! Viipuri on tuolla, Leningrad tuolla, hyvät ihmiset. Pitelen päätäni. Se on totta. Se tulee Viipurista, se menee Leningradiin - - - Ja tuskin oli tämän junan ääni lakannut kuulumasta, kun kaukaa kohahteli taas höyryveturin puuskuutus ylämäessä. – vimmuttua kiihdytystä. Raskas oli tämäkin juna, mutta niinpä sitä veti kaksi veturia. Samaa lastia ... Leningradiin. Johan nyt jotakin... Ei ne ovat menossa pois. Ne menevät pois! Suomalaisen rintama on jälleen kestänyt ja venäläinen on saanut tarpeekseen yrittämisestä... Tieto vihollisen pääjoukkojen vetämisestä olisi oikea kruunu partiomme toiminnalle.”*²²

On laskettu, että Päämajan kaukopartiotoiminta, eli Er.P 4:n alaiset yksiköt tekivät jatkosodan aikana lähes 300 (264) partiomatkaa. Kaukopartioiden yhteispituudeksi on kaikkiaan laskettu noin 13 200 km ja partiomatkojen yhteiskestoksi 872 vrk. Pisimmillään partiomatkat ulottuivat rintamasta jopa 250 kilometrin päähän, kuten vääpeli Viljo Suokkaan kesällä 1942 johtama partio Onega-Moskovan radalle. Partioiden toiminta-ajat olivat yleensä yhdestä viikosta kolmeen, mutta huomattavasti pitkäkestoisempiakin kaukopartiomatkoja jouduttiin tekemään. Pisin partiomatka oli kestoltaan 57 vuorokautta. Tämän Osasto Hartikaiseen kuuluneen ritari, ylik. Antti Vorhon johtaman partion toiminta-aika oli 11.7. – 8.9.1942. Partioon kuuluivat Vorhon lisäksi radistina Olli Anttila ja partiomiehinä alik. Leo Tirronen sekä stm. Matti Oinas. Partiomatkoilla kaatui kaikkiaan 86 partiomiestä.²³ Viimeiset jatkosodan aikaiset kaukopartiot olivat vielä tehtävissään kaukana selustassa rauhan tultua 4.9.1944. Vääpeli Onni Määttäsen partio oli liikennelaskennassa Karhumäen-Kontupohjan tiellä rauhan tullessa. Partio haettiin pois lentokuljetuksella. Kersantti Muisto Lassila, jonka partio oli kutistunut yhteen mieheen sai tarviketäydennystä vielä 7.9.1944. Lassila palasi tämän jälkeen kotiin. Vänrikki Mikko Pöllän partio oli rauhan tultua linjoista yli 200 kilometrin päässä Seesjärvellä ja pääsi Suomen puolelle vasta 12.9.1944 loppuun uupuneena.²⁴

1.6 Kaukopartiotoiminnan merkitys

Tiedustelutietojen merkitys Päämajalle

Kaukopartioiden kokonaismerkitystä lieenee vaikea arvioida. Tiedustelun näkökulmasta partiotoiminnalla saatiin ylläpidettyä kokonaiskuvausta siitä, mikä oli rintaman takainen tilanne. Kokonaiskuvausta on pidetty jälkikäteen oikeana, kuten sitäkin tiedustelujohdon jo melko varhain 1942 tekemää johtopäätöstä, että Saksa tulee häviämään sodan. Kuitenkin suurhyökkäyksen valmistelujen kohdalla tiedustelu ei saavuttanut riittävää kokonaiskuvausta tai paremminkin ajatellen ei kyennyt muodostamaan hyökkäysuhasta tarpeeksi uskottavaa ennustetta. Tiedustelu ei kyennyt vakuuttamaan tiedustelutoimillaan maan poliittista johtoa. Päättäjät eivät halunneet peruuttaa maatalouslomia. Uskottiin myös liikaa sodan painopisteen siirtymisen Normandian maihinnousuun vaikuttavan Suomenkin rintamalla. Ylipäänsä poliittinen päätöksenteko kuten myös Puolustusvoimien ylin johto oli tuudittautunut hyökkäysvaiheen menestyksen ja rauhallisen asemasotavaiheen aikana liialliseen toiveajatteluun.²⁵

Jatkosodan historiaa tutkinut everstiluutnantti evp. Antti Juutilainen katsoo²⁶, että pahimmat virheet suurhyökkäyksen uhkaan valmistautumisessa tehtiin, kun Päämajan tiedustelujohto jakoi saamiensa ohjeiden mukaan rauhoittavaa tilannekuvausta, vaikka itse tiedustelutiedot puhuivat muuta. Päämajan operatiivinen johto ei halunnut uskoa tiedustelun hankkimia ja sen Päämajalle välittämiä hälyttäviä tiedustelutietoja. Yllättävää oli myös puna-armeijan valtava tulivoima ja kehittynyt sotataktiikka. Suomessa oli jääty venäläisten sotataktiikan arvioinnissa talvisodan aikaisiin kokemuksiin. Suurhyökkäyksessä venäläisillä oli murskaava kalustoylivoima etenkin panssarikaluston ja tykistön osalta. Näin he pystyivät ratkaiseviin murtoihin huonosti valmistautuneen puolustajan edessä ja kykenivät määräämään taistelujen painopisteet.

Tutkimuksissa esitetään vahvasti myös näkökulmaa siitä, että Päämajalla oli jatkosodan edetessä virheellinen käsitys neuvostoarmeijan tilasta. Päämaja tuudittautui käsitykseen, että neuvostojoukot ja niiden toimintakyky olivat edelleen talvisodan tai jatkosodan hyökkäysvaiheen tasolla. Jo tammi-kuussa 1944 saksalainen kenraalileversti Eduard Dietl oli epäillyt kenraali Waldemar Erfurtille suomalaisten kykyä torjua Neuvostoliiton suurhyökkäystä.²⁷ Päämajan olisi tullut kuulla tätä saksalaisnäkemystäkin, joka tosin lieenee hyvin ollut tiedustelujohdon tiedossa.

Kaukopartiot – tiedustelua vai sissitoimintaa

Kaukopartiotoiminnalla oli tiedustelutoiminnan ohella myös muita merkittäviä oheisvaikutuksia. Jatkuva partiotoiminta sitoi viholliselta useita rajavartio- ja NKDV-rykmenttejä. Vihollisen selustassa jouduttiin siksi olemaan jatkuvassa valppaudessa ja ainakin osa siitä oli poissa rintamaoffensiiveista.²⁸

Sota-ajan jälkeen, etenkin 1970–80-luvuilla kaukopartiotoiminnan merkitystä vähäteltiin jossakin määrin. Tuolloin näyttää jalkaväkitoiminnassa korostetun partiotoiminnassa tiedustelun sijaan enemmänkin sissitoiminnan merkitystä. Tämä näkyy mm. kapteeni Rauno Roihan tekemässä Sotakorkeakoulun diplomityössä *Sissi- ja kaukopartiotoiminta Suomen sodassa 1941–44*. Roiha arvioi jatkosodan kaukopartiotoiminnan tuloksia tiedustelun näkökulmasta varsin vähäisiksi. Samoin hän painottaa sitä, että varsinaista sissi- tai taistelutoimintaa, kuten kohteiden tuhoamista tehtiin vähän – Petrovski Jamia lukuun ottamatta. Partiot pikemminkin tekivät tuhoamistoimintaa vain ikään kuin näyttämisen vuoksi. Huonot tulokset johtuivat hänen mukaansa pitkälti siitä, että erikoiskoulutettua miehistöä oli

käytettävissä liian vähän partio- ja sissitoimintaan. Roiha katsoo tutkielmassaan, että vetäytymis- ja puolustusvaiheen partio toiminta aloitettiin Kannaksella lähes valmistelemattomana.²⁹ Toiminta ei siksi hänen mukaansa onnistunut kuin yksittäisissä kohteissa. Roiha kritisoi myös sitä, että talvisodan aikana ja sen jälkeen ei osattu antaa tarpeeksi perusteellista koulutusta kaukopartiotoimintaan (tiedusteluun).³⁰

Kapteeni Roihan diplomityö on monella tapaa mielenkiintoinen. Hänen arvionsa kaukopartiotoiminnan vähäisistä tiedustelutoksista tuntuu vähättelyltä. Eikö juuri ns. Matti-partioiden tiedustelutiedot, joissa kerrottiin venäläisjoukkojen täyteen lastattujen junien kääntymisestä Viipurista kohti Leningradia, ollut aivan ratkaiseva merkitys Päämajalle pohdittaessa puolustusstrategiaa? Samoin Roihan näkemys siitä, että kaukopartioiden tuhoamistoiminnalla olisi ollut merkitystä vain näyttävänä yksityis-suorituksena, oudoksuttaa. Kaukopartiomiesten omissa kertomuksissa on usein lähdetty siitä, että mm. junien suistamisella sidottiin venäläisjoukkoja selustaan pois varsinaisesta rintamatoiminnasta. Ratojen katkaisemisella pyrittiin myös heikentämään venäläisjoukkojen huoltotoimintaa. Roiha sivuuttaa tutkimuksessaan myös kokonaan lentotoiminnan merkityksen kaukopartioiden kuljetuksessa ja huoltamisessa. Kuvastako tämä Roihan ratkaisu jotenkin tuon ajan näkemystä huolto- ja kuljetuslento toiminnan merkityksestä? Oliko siirrytty jo pysyvästi hävittäjien aikakauteen?

On toki huomattava, että Roihan diplomityö oli työn tarkastaneen sotahistorioitsija evl. Helge Seppälän mukaan ensimmäinen sodanjälkeinen tutkimus, joka tarkasteli jatkosodan kaukopartiotoimintaa. Tuon ajan sotahistoriatutkimus YYA-Suomessa keskittyi lähinnä keskusteluun jatkosotaan ajautumisesta tai yhtymien käymiin taisteluihin. Jokainen meistä 1970-luvulla varusmiespalveluksensa suorittanutkin muistaa kuinka hiljaa puolustusvoimissa oltiin YYA-Suomen tapaan sota-ajasta tai menestyksestä sen enempiä taistelu- kuin tiedustelutoiminnassakaan. Nykyinen suomalainen sotahistoriatutkimus ja -harrastus koko 2000-luvulla on tuonut esiin erityisesti mikrohistoriaa. Sotaa ja toimintaa sodassa on alettu tutkia ja kuvata yksilötasolla. Tämä on nostanut myös valtavan kiinnostuksen kaukopartiotoimintaa kohtaan. Yksittäisten partiomiesten sotahistoria on noussut suosituksi tutkimuskohteeksi.

Mikko Porvali on perehtynyt useissa tutkimuksissaan jatkosodan kaukopartiotoimintaan. Kirjassaan *Kohti itää. Päämajan kaukopartio-osasto Vehniäinen 1941*, Porvali perustellusti sotapäiväkirjoihin pohjautuen tulee kumonneeksi kapteeni Rauno Roihan 1973 esittämät väitteet. Jo yksin osasto Vehniäisen vuoden 1941 hyökkäysvaiheen aikana kokoamat tiedustelutiedot nähtiin operatiivisesti erittäin tärkeinä suomalaisjoukkojen etenemiselle. Samoin kaukopartioiden tekemät junien suistamiset ja ratojen katkaisemiset vaikeuttivat merkittävästi vihollisen joukkojen etenemistä ja huollon toimintaa. Esimerkkinä tästä Porvali pitää mm. ylikersantti Kuopan partiota 23.7.-12.8.1941. Partioon kuuluivat Kuopan lisäksi kersantti Hyvönen ja alikersantit Averin, Pusa, Pietiäinen ja Vanhanen. Tämä partio piti 19 vuorokautta kestäneen partiomatkansa aikana Leningradista Käkisalmeen johtavaa Laatokan länsirannan junarataa kuudella panostuksellaan käyttökelvottomana useiden päivien ajan. Tällöin suomalaiset joukot pystyivät etenemään Kannaksella ja venäläisjoukot joutuivat ahdistetuiksi Laatokan läntiselle rannalle.³¹ Junien suistaminen ja keskeisten rataosuuksien sabotoiminen oli varsin yleinen kaukopartioiden harjoittama tehtävä. Näin ollen Porvali tulee jo pelkästään osasto Vehniäisen sotapäiväkirjoihin ja tiedustelupäiväkirjoihin sekä Päämajan Tiedusteluosaston luettelotietoihin perustuen osoittamaan myös sen, kuinka kaukopartioiden tekemillä junien suistamisilla ja ratojen katkaisuilla oli myös sotilaallista merkitystä – toisin kuin kapteeni Roiha diplomityössään esittää.

Mikko Porvali toteaa yhden keskeisen johtopäätöksensä kaukopartio-osastojen merkityksestä näin: *”Näistä yksiköistä (Vehniäisen lisäksi osastot Kuusmanen, Marttina ja Paatsalo) tavataan kirjallisuudessa puhua Päämajan kaukopartioyksikköinä, mutta nimitys on yksipuolinen ja jättää huomiotta niiden merkityksen tiedustelualan kokonaisuuden kannalta. Kaukopartiointi muodosti yksiköiden*

*toiminnassa vain yhden, joskin tärkeän osan. Päämajan Tiedusteluosaston kannalta yksiköiden merkitys kaiken tiedonkulun kannalta oli silti tätäkin keskeisempi.*³² Tässä Porvali eittämättä viittaa koko tiedustelutoiminnan repertuaariin, kuten partiointiin, radio- ja ilmatiedusteluun sekä etenkin sotavankien kuulusteluun, jota Päämajan kaukopartio-osastot suuressa määrin myös tekivät.

Kaukopartiomiesten kunnianpalautus

Sodasta selvinneet kaukopartiomiehet elivät sodan jälkeen punaisen Valpon aikana jatkuvassa pelossa, että heidät vangitaan ja internoidaan sotarikollisina. Pelko ei liene ollut aiheutonta miehityshän alla eläneessä Suomessa. Ne kaukopartiomiehinä toimineet inkeriläiset ja virolaiset miehet, jotka ”punainen Suomi” luovutti sodan jälkeen Neuvostoliittoon, kokivat karun kohtalon. Useita tiedustelutehtävissä toimineita kaukopartiomiehiä tai tiedustelujohtoa pakeni Ruotsiin ja asettui asumaan joko sinne tai muutti Etelä-Amerikkaan tai Espanjaan (Hallamaa, Paasonen). Mikäli miehitys olisi tapahtunut, olisi suomalaisen reservinupseeriston ja tiedustelumiesten kohtalo ollut varmuudella sama kuin puolalaisilla upseereilla Katynissa.

Veteraanipolven ja sitä kautta myös kaukopartio- ja lentotoiminnan arvostus nousi ansaitsemaansa asemaan vasta presidentti Martti Ahtisaaren kaudella 1994–2000. Mannerheim-ristin ritarien kutsuminen presidentin linnan itsenäisyyspäivän juhliin 1994 oli päänavaus myös yksittäisten veteraanien tekojen ja sitä kautta heidän toimintansa arvostuksen esiin tuomiseen. Tällöin alettiin nostaa esiin myös kaukopartiomiesten toiminta. Suurelle osalle veteraaneista kuin kaukopartiomiehillekin tämä tuli kuitenkin liian myöhään. Vain harva joukko veteraaneja oli enää näkemässä kunnianpalautustaan.

2. Kaukopartioiden ilmakuljetukset

2.1 Maahanlaskutoiminnan taustaa

Ilmakuljetustoiminta osana tiedustelutoimintaa oli uusi aluevaltaus. Ilmavoimien osuus tiedustelussa oli perinteisesti keskittynyt lentokonekuvaukseen tai muutoin ilmaitse tapahtuvaan havainnointiin. Tiedustelijoiden kuljetus kohdealueelleen ilmaitse yleistyi maailmalla vasta toisen maailmansodan kynnyksellä. Toiminnan syntyhetket johtavat kuitenkin tavallaan jo ensimmäiseen maailmansotaan, jolloin italialaiset ja ranskalaiset pudottivat rintamalinjojen taakse sabotöörejä. Sabotöörien tehtävänä oli nimensä mukaisesti vastustajan toiminnan häirintä ja sotilaskohteiden sabotointi.³³

Suomessa kaukopartioiden lentokuljetusten suunnittelu oli aloitettu jo talvisodan loppuvaiheissa. Suunnitelman taustalla lieene yhtenä vaikuttimena ollut Neuvostoliiton talvisodassa harjoittama desanttitoiminta, jossa tuhoamistehtäviin lähetettyjä desantteja pudotettiin laskuvarjoilla syvälle Suomen alueelle.³⁴ Suomessa oli myös seurattu huolestuneena jo ennen talvisotaa sitä, kuinka Neuvostoliitossa oli kehitetty maahanlasku- ja laskuvarjojoukkoja. Talvisodan aikana erityisesti neuvostojoukkojen ratkaisuhyökkäysten yhteydessä suomalaisten selustaan lähetettiin useita desanttipartioita.

Pääosin laskuvarjopudotuksin arvioidaan tänne lähetetyn ainakin 20 partiota, jotka olivat kooltaan 1–10 miehen suuruisia. Useissa tapauksissa desanttipartiot saatiin tuhottua.³⁵

Suomessa oli linjojen takaiseen tiedusteluun liittyen tehty suunnitelmia, joissa joitakin kaukopartio-tiedustelijoita kuljetettaisiin Muurmännin radan läheisyyteen neuvostojoukkojen selustaan tekemään tuhotöitä. Jopa lentokone oli tätä tarkoitusta varten mietitty. Väli rauha kuitenkin keskeytti suunnitelmat. Kuitenkin nämä talvisodassa laaditut alustavat suunnitelmat jalostettiin saksalaisilta saatuihin oppeihin tukeutuen tarkemmaksi suunnitelmaksi. Jatkosodan alkuvaiheessa kesällä 1941 tästä ajatuksesta puhuttiin jo ilmakuljetustoimintana.³⁶

Väli rauhan aikana Suomessa tehtiin ensimmäisiä kokeiluja maahanlaskutoimintaan liittyen laskuvarjohyppykurssin muodossa – tästä on myöhemmänä erikseen puhetta. Ensimmäisiä laskuvarjohyppykokeiluja tosin oli tehty jo 1920-luvulla luutnantti Eero Erhon toimesta. Laskuvarjohyppytoiminnan kokeilujen myötä saatiin kokemuksia myös lentokonemiehistöjen ja tiedustelijoiden yhteistoiminnasta. Meillä onnistuttiin väli rauhan aikana ja jatkosodan alkaessa saamaan maahanlaskutoimintaan sopivaa vesilentokonekalustoa – osin onnekaastikin – kuten kävi Heinkel HE-115 -koneen kohdalla. Aiemmin maahanlaskutoimintaan rinnastettavasta lentotoiminnasta oli saatu kokemuksia muun muassa sairaankuljetusten, materiaalitäydennysten ja tiedustelutehtävien yhteydessä. Lopullisesti asia näyttää lähteneen etenemään Saksan kanssa aloitetun sotilasyhteistyön ja heidän saamiensa maahanlasku- ja ilmakuljetustoimintakokemusten myötä. Ensimmäisen lentokoneella kuljetetun suomalaisen kaukopartion, ns. siviilisissipartion, veivät linjojen taakse Stalinin kanavalle saksalaiset Heinkel 115 -koneet jo ennen jatkosodan alkamista.

Keskeinen tekijä kaukopartioiden kuljetustoiminnan aloittamiselle näyttää Ilmavoimien taholta olleen se, että löydettiin tehtävään sopivaa kalustoa, mutta myös se, että Ilmavoimissa oli haasteeseen aktiivisesti tarttunutta johtoa kuten Ilmavoimajaoksen päällikkönä toiminut majuri Johan Oscar Sovio. Kalustona käytettiin sitä kalustoa, joka oli tehtävään saatavilla. Vähäiselläkin toimintakelpoisella lentokalustolla pystyttiin kuitenkin operoimaan menestyksellisesti. Vesilentotoiminnasta oli myös huomattavasti kokemuksia jo 1920- ja 1930-luvuilta, sillä alkuvaiheessa ilmavoimissa oli panostettu juuri kyseiseen toimintaan ja kalustoon. Näin myös henkilöstö oli harjaantunut vesilentokoneiden käytössä ja niillä toteutettavissa tehtävissä. Runsaat vesistöt tarjosivat myös hyvän mahdollisuuden laskeutuksiin ja partioiden noutoihin.

Lentokuljetustoiminnalle oli erittäin vahva tarve myös itse tiedustelutoiminnan (kaukopartiotoiminnan) puolella. Partioiden kuljetus lähelle toiminta-alueelleen mahdollisti pitempiaikaisen tiedustelun, kun itse toiminta-alueelle siirtymiseen ei tarvinnut käyttää aikaa eikä voimavaroja. Ilmavoimien alkuaikojen valinnoilla voidaan siis todeta olleen merkittävä vaikutus sissikuljetusosastojen syntyyn. Kaukopartioiden kuljetustoiminnassa lähdettiin hyvin pian myös siitä, että partiot ja haavoittuneet on tarvittaessa myös voitava noutaa linjojen takaa. Siksi pelkästään laskuvarjohyppyihin paremmin soveltuvat pommikoneet eivät olleet soveltuvia vesilentokoneiksi. Vaikuttavana tekijänä olivat myös saksalaisilta saadut esimerkit. Suomessa maahanlaskutoiminnan syntyvaiheissa keskeinen henkilö, Eero Erho, oli saanut koulutuksensa Saksassa. Jatkosodan myöhemminä vuosina yhteistyötä tehtiin yhä enemmissä määrin. Vuoden 1941 jälkeen kaukopartioiden lentokuljetustoiminta osoitettiin erikseen suoraan operatiivisesti Päämajan tiedusteluosaston alaisuuteen perustetulle lentokuljetusosastolle. Yhteistyö tiedusteluosaston kanssa muodostui myöhemmin tärkeäksi tekijäksi tehtävien onnistumisen kannalta.³⁷

2.2 Lentokuljetusten suunnittelu ja toteuttaminen

Kaukopartioiden kuljetusten ja partioiden toiminnan kannalta oleellisen tärkeää oli valita tehtävään soveltuva laskujärvi. Lasku- ja noutopaikan valinnassa kaukopartio-osastot ja lento-osastot toimivat yhteistyössä vaikkakin kaukopartio-osastoilla näyttää olleen vahvoja toiveita laskupaikan suhteen. Lento-osaston päällikön Erkki Jaurin luentomateriaali kertoo asian haasteellisuudesta. Jauri on todennut: *”Laskupaikan valinta on joskus aiheuttanut keskustelua kaukopartiokomppanioiden päälliköiden kanssa, koska nämä halusivat laskupaikat useinkin aivan pieniin tai kovin kapeisiin järviin. Tätä pyrkimystä on mielestäni kuitenkin jyrkästi vastustettava ja ratkaisuväliltä järven valinnasta on jätettävä kuljetuksen johtajalle. Mitä suurempi järvi on, sitä turvallisemmin siihen voidaan partio viedä tai tuoda, koska suuren järven rantaa ei voida joka kohdasta varmistaa.”* Jaurin mukaan soveltuva laskupaikka olisi sellainen, jossa lentoonlähtötilaa eri suuntiin olisi vähintäänkin 3 km. Se mahdollistaisi lentoonlähdön vastatuuleen eri tuuliolosuhteissa. Osasto Rädyn kokemusten mukaan riittävä lentoonlähtöalue oli kaksi kilometriä. Tämä liittyy kokemuksiin, joita saatiin pääosin Heinkel 115 -koneilla, joiden voimakkaat moottorit sallivat nopeamman lentoon nousun. Laskupaikoilla oli tärkeää myös määritellä varalaskupaikka, mikäli laskeutuminen jostakin syistä estyi varsinaiselle laskupaikalle. Kaukopartioiden tehtävänä oli varmistaa laskupaikka turvallisiksi noutotilanteissa. Aina tähän ei esim. takaa-ajotilanteissa päästy, vaan partion nouto jouduttiin tekemään jopa tulitaistelutilanteissa.³⁸ Tallaisessa tilanteessa menetettiin Heinkel 115 (HE-115 ”Jenny”, kun se oli 4.7.1943 noutamassa väepeli Mauri Kärpäsän partiota 49/1 Tugasjärveltä ja teki pakkolaskun vihollisen tulitukessa.³⁹

Kaukopartiolennot pyrittiin pääosin tekemään yöaikaan, jolloin lentojen ja laskeutumisten paljastuminen oli vähäisempää. Samoin partioiden siirtyminen laskeutumispaikalta maastoon oli yöaikaan turvallisempaa. Lento-osastojen toimintakertomusten mukaan ilma- ja selustavarmistuksen tarkkaavaisuus oli öiseen aikaan vähimmillään. Sama koski vihollisen lentotoiminnan toimintakykyä öiseen aikaan. Yöllä suoritettujen lennot vaativat perusteellisten säätietojen saamista. Sumussa tai huonossa lentosäässä suunnistaminen ja laskeutumisjärven löytäminen oli erittäin epävarmaa, etenkin kun kaikille lennoille ei ollut saatavissa erillistä tähtystäjää. Laskualue oli tärkeä valaista mm. pintakorkeuden määrittämisen takia.⁴⁰ Myöskin paluu omaan tukikohtaan tuli öiseen aikaan varmistaa huolella.

Lentokuljetuksia kaukopartioiden kuljettamiseen tai tarvike- ja täydennyksiin käytettiin ensimmäisen kerran vasta jatkosodan kynnyksellä. Tuolloin 22.6.1941 kuljetettiin Osasto Marttinan kuusitoista siivilipukuista partiomiestä Oulujärven Paltaniemestä Konjärvelle, Vienan kanavasta itään. Tämän vänrikki Jorma Hämäläisen johtaman partion 5/3 tehtävänä oli Stalinin kanavan sulkujen räjäyttäminen. Partio vietiin saksalaisten toimesta Uikujoen itäpuolelle Konjärvelle kahdella saksalaisella Heinkel 115 -koneella. Koneiden suunnistus epäonnistui ja partio joutui väärälle järvelle partion käyttämien karttojen ulkopuolelle. Partio menetti kaksi miestä ja epäonnistui Stalinin kanavan sulkujen räjäyttämisessä. Partio palasi jalkaisin omalle puolelle jatkosodan jo alettua 11.7.1941.⁴¹

Ensimmäinen jatkosodan alkamisen jälkeen toteutettu kaukopartion lentokuljetus tapahtui 1.8.1941, kun Osasto Marttinan vänrikki Väinö Nyyssösen johtama yhdeksän miehen partio 13/3 vietiin Junkers Ju 127 -koneella Paltamosta Ontajärven itärannalle. Lento operoitiin Osasto Malisen toimesta Hirvirannasta. Partion tehtävänä oli liikenteen seuraaminen Sekeen pohjoispuolella sekä vangin sieppaaminen. Partio palasi takaisin omalle puolelle kävellen 16.8.1941.⁴²

Kaukopartioiden kuljetusten ja täydennyslentojen lisäksi ilmavoimilla oli erittäin merkittävä tehtävä haavoittuneiden kuljetuksessa. Niin kaukopartioiden haavoittuneita kuin rintamallakin vaikeasti haavoittuneita kuljetettiin mm. Sotasairaala 22:een Kontiolahti/Joensuu (Hirviranta ja Onttola), Kuopion

Sotasairaalaan (Juurusvesi) sekä Kajaaniin (Paltaniemi). Jatkosodan aikana kuljetettiin kaikkiaan yli 2000 haavoittunutta lentoteitse sotasairaaloihin. Yksistään lentomestari Paasonen lennätti 548 haavoittunutta sotasairaalaan tehden siirtoihin liittyen 308 lentoa. Osasto Jauri teki kaukopartiotoimintaan liittyen kymmenen evakuoimislentoa.⁴³ Lentomestari Paasonen teki mm. 31.7.1942 lähes 10 tunnin lentoajan kestäneen evakuoimislennon. Hän lähti liikkeelle klo 4.45 Hirvirannasta ja lensi PetSAMON Kukkesjauriin tehden matkalla polttoainetäydennykset Kuusamossa ja Rovaniemellä. Lopulta hän laskeutui Kajaanin Paltaniemeen klo 20.55 ja saattoi potilaan Sotasairaalaan.⁴⁴

Lentokuljetuksilla oli kaukopartiotoiminnalle ratkaiseva merkitys. Lentokuljetus lyhensi partioiden matkaa toiminta-alueelleen ja näin voimavaroja voitiin hyödyntää itse tiedusteluun. Partioiden toimintamatkaa saatettiin kuljetusten myötä pidentää ratkaisevasti. Monesti vaativin osuus partiotoiminnassa oli linjojen ylittäminen ja tämä saatettiin lentokuljetuksilla välttää. Partioiden huoltokuljetukset ja haavoittuneiden noudot takasivat osaltaan partioille mahdollisuuden keskittyä tiedusteluun.

Kaukopartioiden lentokuljetukset lähtivät liikkeelle varsin verkkaisesti jatkosodan alkuvaiheissa. Osa-syynä varmasti oli toimintatavan uutuus, mutta myös se, että hyökkäysvaiheessa 1941 rintama eteni nopeasti, eikä tarvetta partioiden kuljettamiseksi kauemmas rintaman taakse vielä ollut. Tiedustelutietoja hankittiin pääasiassa muutamien kymmenien kilometrien syvyydeltä rintaman takaa. Hyökkäysvaiheen painopistekin oli tällöin pitkälti vielä Kannaksella ja Laatokan Karjalassa. Kaukopartioiden huoltamiseen lentotoimintaa kuitenkin tarvittiin myös hyökkäysvaiheessa. Kaukopartioiden lentoteitse tapahtuva huoltaminen näyttää lähteneen hieman kangerrellen liikkeelle. Syitä lienee ollut useita. Ensiksikin oltiin vielä tottumattomia kaukopartio-osastojen ja huoltolentoja tehneiden lento-osastojen yhteistoimintaan. Osastojen käskyvaltasuhteetkaan eivät olleet alkuvaiheessa selkeitä. Usein myös sääolot (kuten partio Mörön kohdalla 9.8.141) tai partioiden puutteellisesti antamat merkinnät vaikeuttivat huoltoa kuten torpedojen pudotusta. Muun muassa osasto Vehniäisen partioiden huolto näyttää kangerrellen useastikin kesän ja syksyn 1941 aikana. Alkuvaiheessa myös radioiden käyttö kangerteli. Kyynel-radioissa ei tuolloin ollut vielä kuuntelua mahdollistavaa radiota mukana ja usein partioille jouduttiin viestimään Yleisradion uutisten yhteyteen liitettyjen salasanomien, ”töpöjen” kautta, joita kuunneltiin erillisellä ”Töpö”-radiolla.⁴⁵

Lento-osastojen ja kaukopartio-osastojen yhteistoiminta näyttää parantuneen erityisesti majuri Johan Oscar Sovion tultua Päämajan Tiedusteluosaston Ilmavoimajaoksen johtoon syksyllä 1942. Lopullisesti koneisto alkoi toimia yhteen, kun tiedustelutoiminta organisoitiin Erilliseksi pataljoonaksi 4. (Er.P 4) vuonna 1943, jolloin sen komentajaksi tuli evl. Johan Oscar Sovio. Toki jo tätä ennen Päämajan kaukopartiotoimintaa tukevat lento-osastot, jotka operoivat Hirvirannasta, olivat luoneet hyvät ja toimivat suhteet kaukopartio-osastoihin. Niin lento-osastojen kuin kaukopartioidenkin välillä vallitsi ennen pitkää luottamuksellinen yhteistyö.

Osasto Vehniäisen partionjohtaja Kalle Hyvönen totesi elo-syyskuussa 1942 tehdyn ”Maria”-kaukopartion partiokertomuksessa lentokuljetuksesta: *”Ensimmäisen kerran tapahtui nyt partion kuljetus lentokoneella. Sekä partion vienti että sen nouto onnistuivat erinomaisesti. Siitä on sanottava pelkkää hyvää ja toivottavaa olisi, että sitä voitaisiin useammin käyttää. Se säästää partion voimia, jouduttaa matkaa ja poistaa tullen mennen linjojen ylityksen aiheuttamat vaikeudet, rasitukset ja vaarat.”*⁴⁶

2.3 Kaukopartioiden lentokuljetukset lentäjien näkökulmasta

Kaukopartioiden lentokuljetuksista vastanneet lentäjät, tähystäjät ja konekivääriampujat tekivät erittäin vaarallista mutta tärkeää tehtävää. Öiseen aikaan linjojen taakse tehdyt lennot vaativat niin ohjaajilta kuin tähystäjiltäkin erinomaista taitoa. Ohjaajilla oli usein takanaan satoja lentotunteja. He olivat eräällä tavalla ilmavoimien taitolentäjiä. Lentäjät joutuivat muutamia kertoja myös vihollishävittäjien tai ilmatorjuntatulen kohteeksi partioiden vientimatkoillaan tai täydennyksiä pudottaessaan. Osato Marttinan kaukopartioon 55/3 osallistunut radisti, kersantti Lauri Ilmari Toivanen muistelee, kuinka partion hakulennolla kapteeni Osmo Malisen ohjaama Junkers-kone joutui ilmatorjunnan rajuun tulitukseen, jota ohjaaja joutui väistelemään: *"Koneemme lentäessä kaikessa rauhassa kotia kohti, edelleen pitkin rantaa, tulimme erään asustustaajaman yläpuolelle ja sieltäkös avattiin raju it-tuli meidän hitaasti kiiruhtavaa konettamme kohti. Lienemme olleet ehkä tuhannen metrin korkeudessa. Ensin tuli it-kk:n valojuovasuihkuja, jotka olivat helposti seurattavia. Sitten avasi tulen mielestäni järeähkö it-tykistö. Kranaatit räjähtelivät hyvin tiuhaan koneemme ympärillä. Kone vavahteli kovasti, mutta ei tietääkseni saanut osumia. Oli ehkä meidän onnemme, että ensin ilmestyivät kk:n valojuovasuihkut. Lentäjä ohjasi mielestäni erittäin tottuneesti väistöjä tehden pitkän aikaa. Kone pyörähteli tosiaan kuin jossakin lentonäytöksessä."*⁴⁷ Partiota 55/3 johti luutnantti Eino Räsänen. Partio vietiin lentomestari Paasosen ohjaamalla Heinkel He-115 -koneella Vienenmeren alapuolella sijaitsevalle Tyrjäjärvelle. Vaikka partio myöskin haettiin koneella takaisin, ehti partion toiminta-ajaksi silti tulla peräti 38 vuorokautta.

Kaukopartioiden hakeminen oli monesti jopa partion vientiä vaarallisempaa. Partiot toimivat yleensä vihollisen puolella jäljitettyinä ja olivat taistelukosketuksissa jäljitysjoukkojen kanssa. Tällöin partiota hakiessa oli vaarna hakualueen paljastuminen ja partiota noutanut kone joutui tulituksen kohteeksi. Näin kävi muun muassa osasto Vehniäisen kahdeksan miehen partiolle 49/1, jota johti vääpeli Mauri Kärpänen (Ahtosalo). Partio oli viety 16.6.1943 Kossalmelta Tuhtijärvelle He-115 – koneella. Partio joutui useampaan kertaan takaa-ajetuksi ja tulitaisteluihin jäljittäjiensä kanssa. Partionjohtaja Mauri Kärpänen haavoittui pahasti jalkaansa 4.7.1943. Partiota lähetettiin noutamaan mainittu HE-115 -kone. Kone kuitenkin joutui Tugasjärvelle laskeutuessaan vihollisen yllättämäksi ja teki pakkolaskun. Koneen henkilöstö, luutnantti Yrjö Lemminki, kersantti Veikko Rinne ja korpraali Aimo Väistö, jäivät vangeiksi.

Kärpäs partio jatkoi vaivalloisesti matkaansa ja yritti saada sovittua uutta noutoa. Tässä vaiheessa kaksi miestä partiosta, vääpeli Lampinen ja korpraali Hipeli lähtivät omille teilleen, pyrkimään koti-Suomeen. Partion johdon otti vastuulleen ylikersantti Paavo Suoranta. Myöhään 9.7.1943 partiota saapui hakemaan saksalaisilta lainattu Heinkel-115 kone saksalaistunnuksin. Paertion noutoa kuvaa haastattelussa lennolla mukana ollut tähystäjä-ampuja Vaito Simanainen:

Seuraavalla kerralla kävi Karvisen Onni (s. 21.1.1921, kk-ampuja/sähköttäjämerkki nro 37, myönnetty 2.10.1942), kun Kaila ja Parikka lähti hakemaan sitä (Kärpäs partiota). Just kun piti laskea, että Parikka sanoi, että riittää, yksi kone ja kolme miestä jo mennyt, hän ei perkele mene tuolle järvelle. Sitten majuri Malin (??) sanoi, että tämä on Ilmavoimille häpeä, jos meiltä jää miehet sinne siksi, että on jäänyt kone ja kolme miestä, ja toinen kone ja kolme miestä kääntyi takaisin. Ja sanoi, tulkaapas tänne minun huoneeseen. Mekaanikko Kauko oli siinä. Luutnantti Ruus sanoi että Röhnruus (??) saa jäädä pois. Mekaanikko Kauko tulee sinne, hän on vanha merivoimien mies ja hän ottaa Kaukon sinne mukaan. Jos Simanainen lähtee, niin se riippuu teistä itsestänne. Minä, että "kun ne vietiin niin kyllä ne luvattiin hakeakin pois." Sanoi, "menitte lankaan, lähdette mukaan."

Me haettiin ne perkele. Ne oli kiertäneet Äänisestä kaakkoon sieltä helvetin kaukaa ja kun päästiin sinne, tiedettiin se järvi, niin me oltiin tehty sellainen sopimus. Siellä oli yhdeksän miehen partio ja kaksi niistä lähti pois kiertämään Äänistä päästäkseen Suomeen. Tuomaan terveisiä sieltä. Ahtosalo haavoittui, häntä ammuttiin nilkasta ja polvesta läpi, ja hänelle laitettiin lastoitus, seipäät, kiinni jalakoihin. Kengän kärkeen pantiin naru, eväsvarjosta otettiin naru ja pantiin niskan taakse lenkki. Ja 42 (kilometriä) suurin piirtein mitattu, kun ne kolmen päivän aikana niskasta vetivät, kun tämä jalallaan kulki metsässä. Sitten kun lähdetään hakemaan sitä, se oli noin sydämen muotoinen järvi, kakspuolinen pitkä järvi. Tämä oikeanpuolinen järvi, pohjoiseen päin katsoessa, yleensä etelästä päin, kun tuli niin kivet oli aina siellä pohjoispuolella. Etelässä oli hiekka ja suo. Ilmansuunta vaikuttaa siihen. Me mentiin siihen järvelle ja laskettiin. Päästiin laskien alas ja sanottiin, että mänkää sinne kaikkein ryteikköisimpään kohtaan, sinne ei varmasti tule väijytystä. Kaikkein huonoimpaan kohtaan. Tulette sieltä järveä myöten kyytiin. Laskettiin järveen, laskettiin että päästiin sinne ja lamppu pyörii (rannassa), täällä ollaan. Ei yhtään miestä keritty nostaan ennen kuin alkoi konekivääri laulaa. Kato aurinko kun paistoi, niin koko ajan sattui valo tornin ympärille niin, että eivät saaneet osumaan. Muutamia reikiä tuli tasoihin. Sieltä vedettiin niitä ukkoja ja mekaanikko oli keulassa ampujan paikalla. Mekaanikko ei ollut koskaan ollut mukana tällaisessa rutinassa, niin perketi säikähti eikä kerennyt ollenkaan mukaan siihen hommaan.

Koneessahan oli 800 hevosvoiman isot vanhat moottorit, jossa oli nelilapaiset potkurit. Starttimoottori oli sellainen, että sen käynnistys piti aina auttaa alkuun veivaamalla. Koneen tasolla veivaamassa. Miehet vedettiin koneen sisään, ensiksi tämä haavoittunut tippui sinne koneen lattialle, muttaan, kone oli heti niin paskainen. Saatiin ne sinne ja se ampuminen jatkui. Pois tuli tietysti mieli. Saatiin moottorit käyntiin ja käännettiin ympäri. Ja perkele, oli kuin heinäseipään vahvuinen, kolme neljä tuumainen petäjä, joka oli kaatunut järveen päin. Kaatunut pohjalietteeseen, latva oli poikki ja se jäi sivuperäsimen väliin.

Koko ajan vastus veti kiinni. Minä ammuin niin paljon kuin kerkesin sillä 12,7-millisellä raskaalla konekiväärillä. Pöllyäähän se, kun kolmen neljän metrin päähän se kuula tulee. Sitten kun päästiin ilmaan, niin minä kysyin (ohjaaja kysyi): "Simanainen, katsotaanpas mikä siellä on, kun tämä kone ei meinaa millään taipua mihinkään."

Niin siellä takana on kiinni helvetinmoinen puu. Noustiin ylös ja tultiin Äänisen yli pois. Laskettiin Os-kun rantaan ja päästiin majurin luo.⁴⁸

Kaukopartioiden kuljetuksiin osallistuneita ohjaajia tai muuta henkilöstöä ei kuitenkaan huomioitu palkitsemisissa vastaavalla tavalla kuin tehtiin rintamalaivueiden kohdalla. Heidän arvonsa ja merkityksensä partiotoiminnan onnistumiselle ymmärsivät parhaiten kaukopartiomiehet ja partio-osastojen johto.⁴⁹

Lentokuljetuksiin sopiva kalusto oli suomalaisilla jatkosodan alkuvaiheissa vaatimaton. Meillä päädyttiin lähes pelkästään vesilentokoneilla tapahtuvaan partiokuljetukseen, jolloin partio kuljetettiin sen toimialueen läheisyyteen sopivalle järvelle. Vaikka laskuvarjohyppykurseja oli pidettykin, katsottiin hyppytoiminta liian vaaralliseksi mm. partioiden raskaan varustuksen takia ja toiminnan vaikean saalamisen takia. Sodan alkaessa omaa toimintaan sopivaa kalustoa oli ainoastaan kuusi Junkers K-43 ja yksi Junkers W-34 -vesilentokonetta. Kalusto oli vanhentunutta ja siksi arveluttavan hidasta vaarallisenä pidettyyn partiokuljetustoimintaan. Jatkosodan alkuvaiheissa saatiin Saksasta hankittua uudem-paa tarkoitukseen sopivaa kalustoa, kuten Junkers JU-122 ja JU-128 sekä JU-124 ja JU-127-koneet. Lisäksi saatiin toiminnalle erittäin sopiva ja tehokas Norjasta Suomeen lennetty ja tänne internoitu Heinkel 115 (HE-115). Samoin saatiin saksalaisilta lainaan kaksi Heinkel 115-, kaksi Heinkel 59- ja yksi Arado Ar 196 -konetta.⁵⁰

Ilmakuljetusten järjestämisen yhteydessä jouduttiin pohtimaan tiedusteluorganisaatioiden yhteistointa. Siksi oli luontevaa, että myös lentokuljetuksissa käytetty yksikkö olisi vähintään kyseisten tehtävien osalta saman johdon alaisuudessa. Johtosuhteet ratkaistiin siten, että vuonna 1941 kaukopartioita ilmaitse kuljettanut Lentolaivue 15 oli kaukopartioiden kuljetustehtävien suhteen operatiivisesti tiedusteluosaston ilmavoimajaojen alaisuudessa. Muiden tehtävien osalta Lentolaivue 15 oli Karjalan armeijan ilmakomentajan everstiluutnantti Eino Bremerin alainen. Ilmavoimajao oli samalla Päämajan tiedustelun organisaatiossa tietyllä tavalla poikkeuksellisessa asemassa, sillä se oli muodollisesti Ilmapuolustuksen esikunnan tiedustelutoimisto aina vuoteen 1943 saakka.⁵¹

Liikekannallepanon yhteydessä kesällä 1941 muodostettiin Ilmavoimajao, kuten oli tehty Päämajan tiedusteluorganisaation muidenkin osien kohdalla. Jaoksen päällikkönä oli jatkosodan alkaessa majuri Otto Kalervo Rantanen. Ilmavoimajao siis oli vastuussa kaukopartioiden lentokuljetuksia kesästä 1941 aina syksyyn 1943. Jaoksen päätehtävänä oli vastustajan ilmavoimia ja niiden toimintaa koskevan tiedustelutiedon kokoaminen, muokkaus ja jakelu.⁵² Rantasen työtä jatkoi hänen sairastuttuaan syksystä 1942 alkaen majuri (myöhemmin everstiluutnantti) Johan Oscar Sovio. Tiedusteluorganisaation uudelleenjärjestelyissä kesällä 1943 muodostettiin tiedustelutoimintaan keskittynyt Erillinen Pataljoona 4. Er.P 4:n väliaikaisena komentajana aloitti 6.7.1943 majuri M. Hartola, jota seurasi pian majuri Hannes Vehniäinen. Varsinaisena komentajana toimi kuitenkin vain evl. Johan Sovio, joka nimitettiin Er.P 4:n komentajaksi ja samalla Päämajan tiedusteluosaston ilmakomentajaksi ajalle 19.9.1943 – 30.11.1944.⁵³

Kaikkiaan kaukopartioiden lentokuljetuksia tehtiin jatkosodan ja Lapin sodan aikana 57 (jatkosodassa 45) vientilentoa, joissa 481 miestä (jatkosodassa 367) ja 21 noutolentoa, joissa 164 miestä. Lennot tehtiin pääasiassa vesilentokuljetuksiin parhaiten sopivalla kalustolla, eli Heinkel 115- Heinkel 59- ja Arado 196 -koneilla.⁵⁴

3. Lentotiedustelu ja tiedustelutoiminta välirauhan aikana

Talvisodan päätyttyä Puolustusvoimien määrävahvuus jäi sotaa edeltävää aikaa vahvemmaksi. Näin myös tiedustelutoimintaa voitiin jatkaa paremmilla resursseilla. Tiedustelutoiminnan johtaminen keskitettiin Pääesikunnan alaiselle ulkomaanosastolle, jota johti eversti Lars Melander. Ulkomaanosaston alaisuudessa toimivat ulkomaan-, tilasto- ja valvontatoimistot. Välirauhan aikana Suomella oli so-tilasiamiehet Neuvostoliitossa, Ruotsissa, Italiassa, Saksassa, Ranskassa ja Yhdysvalloissa. Sivumainia olivat myös Tanska, Unkari, Alankomaat ja Belgia. Vielä ennen jatkosotaa asiamiesten aluetta laajennettiin Espanjaan, Romaniaan Sveitsiin Turkkiin ja Japaniin. Erityisen tärkeäksi jatkosodan näkökulmasta muodostuivat tiedusteluyhteydet Saksaan, Unkariin ja Japaniin. Vastapalveluksena Unkarilta saatiin mm. yhdysvaltalaisen ja englantilaisten radioliikenteen koodien perusteet. Tämä auttoi avaamaan englantilaisten viestiliikennettä, joka koski Petsamon tilannetta 1940–41 sekä Englannin suhtautumista Barbarossa-operaation liikennettä Suomeen. Vielä merkittävämpi oli Japanin asiamiehen saamat japanilaisten sieppaamat Neuvostoarmeijan Mantsuriassa käyttämät viestit ja niiden ns. neloskoodi. Kun Neuvostoarmeija käytti samaa koodia jatkosodan alussa, oli hyökkäysvaiheessa tiedustelun helppo seurata vihollisen radioliikenteen sisältöä.⁵⁵

Ilmapuolustuksen esikunta johti koko sodan ajan ilmatiedustelua, johon kuului niin lentotiedustelu (tiedustelulennot), ilmakuvaukset kuin tähystyskin. Lentokuvaukset analysoitiin Onttolassa

Lentorykmentti 4:n laboratoriossa. Sen sijaan Ilmavoimien radiotiedustelun yksikkö sijaitsi Mikkeliissä. Vihollisen ryhmitystietojen, tiestön ja rautateiden sijaintitietoja hankittiin paitsi ilmatiedustelulla, myös sotavankikuuluisteluilla ja viholliselta saatujen karttojen perusteella.⁵⁶

Välirauhan aikana oli tehty runsaasti ns. salaista tiedustelua eli partiotoimintaa Neuvostoliiton puolelle. Kaikkiaan arvioidaan välirauhan aikana tehdyn rajan taakse ainakin 50 salaista partiota.⁵⁷ Kesällä 1941 sodan uhka alkoi näyttää väistämättömältä ja partiointia rajan taakse tehostettiin. Nyt tiedustelupartiot liikkuvat jo sotilaspuvuissa. Toiminta oli siten muuttunut kaukopartioinniksi. Kesäkuussa ennen varsinaisia sotatoimia lähetettiin ainakin 20 partiota Kajaanin tasalta Lappeenrantaan.⁵⁸

On huomattavaa, että jo ennen talvisotaa 25.11.1939 Päämajan Tiedusteluosastoon kuuluneen Kajaanin alatoimiston päällikkö, myöhempi osasto Marttinan päällikkö luutnantti (myöhemmin majuri) Paul Marttina teki Päämajan tiedusteluosastolle kirjallisen esityksen tiedustelu- ja sissiosaston kouluttamisesta. Marttinan esitys oli kouluttaa erityisesti itäkarjalaisista miehistä koostuva sissi- ja tiedustelutoimintaan erikoistunut osasto.⁵⁹ Marttina oli itse osallistunut tiedustelu-upseereille tarkoitetulle kurssille jo 1930. Marttinan ehdotus ei talvisodan syttyessä johtanut vielä tulokseen. Mutta jo välirauhan aikana voi nähdä Marttinan ajatusten tulleen toteen, kun tiedustelijakoulutusta käynnistettiin. Marttina johtama alatoimisto alkoi kylläkin jo talvisodan aikana toteuttamaan pienimuotoista partiotoimintaa rajan takana. Tätä tiedustelutoimintaan osallistunutta joukkoa kutsuttiin hiihtosisseiksi. Välirauhankin aikana tiedustelu jatkui Marttinan toimesta. Vastaavaa partiotoimintaa tehtiin talvisodan aikana myös osasto Paatsalon alueella.⁶⁰

Osasto Marttinan päällikkö Paul Marttina aloitti valmistautumisen tiedustelu- ja sissitoimintaan heti välirauhan tultu. Marttina rakensi sissiensä koulutusta varten kunnolliset koulutuspaikat, jossa sissien toimintaa hiottiin partiointiin valmistautumiseksi. Jo kesällä 1940 Marttina vuokrasi Kajaanin kaupungilta maa-alueen Ison Rokalammen alueelta. Seuraavana keväänä 1941 Marttina rakennutti Rokan eräkämpän, joka toimi sittemmin tukikohtana partiomiesten koulutukselle. Marttinan osasto aloitti säännöllisen partiotoiminnan heti keväällä 1941. Partiotoiminnan selkein kohde oli Muurmannin radan tiedustelu ja sen katkaiseminen. Rata oli neuvostojoukkojen valtimo, jota pitkin liittoutuneitten ase- ja materiaaliapu kuljetettiin pohjoisen satamista kohti etelää, Leningradiin saakka. Rataa pitkin kuljetettiin myös huomattavia määriä neuvostojoukkoja. Radan selustan suojaamisen on arvioitu sitoneen jopa 10.000 neuvostosotilasta, jotka olivat siten poissa rintaman taistelutoiminnasta.⁶¹

Osasto Marttinan ensimmäinen kesän 1941 partioista oli Juho Romanaisen johtama kolmehenkinen partio 15.-20.6.1941 – siis kokonaisuudessaan ennen sodan syttymistä. Toinen osasto Paatsalon partio alik. Jalmari Karjalaisen johdolla lähti matkaan sekin ennen sotaa 16.6.1941. Partion tiedustelumatka kesti kaksi viikkoa, joten se palasi kotiin sodan jo sytyttyä. Partio 3, jota johti alik. Antti Vorho lähti sekin matkaan jo ennen sotatoimia 17.6.1941. Tällä partiomatkalla Vorho tosin erkaantui miehistään ja jatkoi tiedustelua vihollisen selustassa yhteensä 18 vuorokauden ajan palaten takaisin 4.7.1941. Kaksi muuta partiomiestä palasi kotiin jo 26.6.1941. Näiden partioiden keskeinen tehtävä oli tiedustella Repola-Rukajärvi tiellä tapahtuvaa liikennettä ja muutoinkin liikehdintää tuolla alueella. Osasto Paatsalon viides ennen jatkosotaa lähetetty partio olikin jo kornetti Jorma Hämäläisen johtama ”siviilisissipartio” Stalinin kanavalle 22.6.-11.7.1941.

Maatiedustelun ohella tiivistettiin myös lentotiedustelua. Toukokuun lopulla ja 11.6.1941 tehtiin kapteeni Armas Eskolan toimesta kolme valokuvauslentoa Kannakselle koneiden palatessa Laatokan yli kotiin. Myöskin saksalaisten todettiin syksyn 1940 ja kevään 1941 aikana tehneen pohjoisessa omia tiedustelulentojaan Petsamon, Muurmannin ja Kantalahden tienoille.⁶²

Kapteeni Eskola oli kuitenkin tehnyt jo kevään 1939 aikana useita tiedustelu- ja kuvauslentoja rajan yli. Eskolan tiedustelulennot jatkuivat marraskuussa 1940 Hangon alueelle sekä Kannakselle touko-

kesäkuussa 1941. Kaikkiaan Eskolalle kertyi Bristol Blenheim (BL-114) koneella rajantakaisia tiedustelulentoja vuoden 1939 aikana 23 kertaa, joista onnistuneita valokuvauslentoja 13 sekä lentotunteja 32.⁶³ Suomalaiset saivat kesällä 1939 Saksasta lentokuvaukseen sopivaa, erittäin tehokasta kamerakalustoa sekä stereokuvien lukemiseen soveltuvaa laitteistoa. Kuvausten aloittamiseen lieneekin liittynyt saksalaisten yhteistyötoiveita. Eskola lensi BL-114-koneellaan vapunaattona 30.4.1939 Immolan kentältä aina Leningradin päälle ja kuvasi lennollaan Leningradia ja Kronstadin linnoituksia. Tiedustelulennollaan 18.8.1939 Eskola lensi kuvauslennon Onttolan kentältä aina Petroskoin yläpuolelle. Rajavartijat seurasivat moottorivikaisen koneen paluuta rajan yli Onttolaan. Eskola joutui rajavartios-ton esikunnassa eversti Raappanan puhutteluun. Raappanan nähtyä Eskolan saamat kuvat, totesi Raappana: *”Tuonne kun pääsis!”*. Parin vuoden kuluttua everstin toive toteutuikin.⁶⁴

Kevään ja kesän 1940 aikana Suomessa koettiin vakavaa uhkaa siitä, että Neuvostoliitto tulisi miehittämään massiivisella iskulla Suomen. Pelko pohjautui suurelta osin Baltian maiden kokemaan miehitykseen sekä Neuvostojohdon lausumiin, joita oli saatu tietoon mm. saksalaisilta. Tämän takia salaista partiointia lisättiin tuntuvasti kevään ja kesän 1940 aikana. Osasto Kuismasen päällikkö Into Kuismanen värväsi kevään 1940 aikana impilahtelaissyntyisen, Joensuussa asuneen alik. Matti Julkunen. Julkunen teki partiotovereineen vuoden 1940 aikana neljä vakoilumatkaa luovutetulle alueelle. Julkusen tiedot olivat erittäin tarkkoja ja osaltaan rauhoittivat tilannetietoa mahdollisen neuvostohyökkäyksen suhteen. Julkusen tiedot liittyivät tärkeisiin havaintoihin mm. junien liikkeistä, juna-ase-mista ja neuvostojoukkojen määristä luovutetulla alueella. Jatkosodan aikana Julkunen teki vielä yhteensä 11 partiomatkaa ja oli Kuismasen erityinen luottomies. Kuismanen järjesti hänelle poliisikons-taapelin tehtävän Joensuun ja Kontiolahden alueelle. Julkusen tehtäviin poliisina kuului mm. linnoitustöiden valvontaa ja muita salaisia valvontatehtäviä.⁶⁵

Kokonaisuudessaan salaiset partiot saivat kesällä 1940 kerättyä arvokasta tiedustelutietoa siitä, ettei pelättyjä neuvostojoukkojen keskityksiä rajan läheisyydessä tehty. Tiedot rauhoittivat pelkoa siitä, että Suomi miehittäisiin Baltian maiden tapaan.⁶⁶ Salaisen partioinnin hinta oli toisaalta kova. Aina-kin 11 suomalaista tiedustelijaa sai surmansa välirauhan aikaisessa tiedustelutoiminnassa. Vain yh-den tiedustelijan tiedetään jääneen vangiksi elävänä.⁶⁷

Moskovan rauhan jälkeen ja viimeistään 1941 alkupuolella alkoi käydä selväksi, että edessä olisi uusi sota. Nyt tukena oli kuitenkin Saksa ja siltä saatava materiaaliapu. Uuteen sotaan varauduttiin kehittämällä tiedustelutoimintaa ja sen organisaatiota. Tiedustelutoiminnasta vastannut Pääesikunnan Ulkomaanosasto oli jaettu Ulkomaatoimistoon, Tilastotoimistoon ja Valvontatoimistoon. Ulkomaan-osasto laatikin uusia suunnitelmia niin tiedustelutoiminnasta kuin tiedusteluhenkilöstön koulutukses-takin.⁶⁸

3.1 Organisaatiomuutokset tukivat lentokuljetustoiminnan toteuttamista

Päämajan tiedusteluorganisaation johdossa tehtiin jatkosodan edellä ja sen jo alettua keskeisiä henkilöstömuutoksia. Muutosten taustalla katsotaan olleen Mannerheimin halu siirtää upseeristoa rintamajoukoista Päämajaan ja päinvastoin. Tästä johtuen eversti Melander sai siirron Tiedustelujaoston päällikön paikalta Ratsuväkiprikaatin komentajaksi. Melanderin tilalle komennettiin eversti Aladar Paasonen JR 5:stä. Paasonen teki itse jaoston johtohenkilöstössä ison muokkauksen. Tiedusteluas-ton päällikön eversti Pöyhösen tilalle määrättiin eversti Kaarlo Somerto ja tiedustelutoimiston päällikön everstiluutnantti Kärkkäisen tilalle majuri Uljas Antero Käkönen. Myöhemmin on pohdittu syitä

näin perusteelliselle johtohenkilöstön muokkaukselle. Yhtenä syynä lieenee ollut normaali tapa kiertää upseereita eri tehtävissä, jolloin pyrittiin välttämään urautumista sodan pitkittyessä.⁶⁹

Ilmavoimajaoksessa keskeisin henkilömuutos oli päällikön vaihtuminen. Majuri Johan Oscar Sovio komennettiin jaoksen päälliköksi 10. lokakuuta 1942 alkaen. Hän korvasi tehtävässä aiemmin sairastuneen majuri Rantasen. Soviolla oli pitkä upseeriura Puolustusvoimissa sekä vahva kokemus ilmavoimien palveluksessa. Hän oli suorittanut mm. niin tähtystäjä-, ohjaaja-, kuin ohjaajaopettajatutkinnonkin. Hänellä oli takanaan myös Sotakorkeakoulun ilmasotakurssi vuosina 1937–39.⁷⁰

Majuri Johan Sovio oli henkilökohtaisesti erittäin kiinnostunut kaukopartioiden lentokuljetuksista. Kesän 1943 lentokuljetustoimintaa suunniteltuaan hän osallistui itsekin yhdelle tehtävälle. Sovio oli kesällä 1943 mukana konekivääriampujana Osasto Paatsalon partion kuljetuksella, joka toteutettiin saksalaisilta lainatulla Heinkel 59:llä. Konetta lensi lentomestari Parikka. Vientiyritys onnistui ja yliker-santti Hännisen johtama partio palasi noin kahden viikon päästä turvallisesti omalle puolelle.⁷¹

Tiedustelujaoston organisaatiossa tehtiin vielä vuoden 1943 puolella isoja muutoksia. Erityisesti hallinnollisten tehtävien koko ajan lisäännyttyä tehtiin päätös irrottaa hallinnollinen osa suoraan tiedusteluosaston alaiseksi komento- ja huoltotoimistoksi. Sotavankien kuulustelujaoksesta muodostettiin itsenäinen toimisto tiedusteluosaston alaisuuteen. Kaukopartiotoiminnan näkökulmasta oli ratkaiseva muutos se, että entisten neljän alatoimiston perustalle muodostettiin tiedusteluosaston alaisuuteen 1.7.1943 alkaen Erillinen Pataljoona 4 (Er.P 4). Er.P 4:n esikuntakomppania perustettiin Mikke-liin ja sen päällikkö työskenteli läheisessä yhteistyössä tiedusteluosaston päällikön kanssa. Alatoimis-toista tuli nyt neljä komppaniaa määrävahvuuksineen. Alkuvaiheessa Er.P 4:n väliaikaiseksi komenta-jaksi määrättiin majuri M. Hartola, jota seurasi pian majuri Hannes Vehniäinen.⁷²

Ilmavoimajaoksen kohdalla toteutettiin tiedustelutoimiston organisaatiomuutoksen kaltainen rat-kaisu. Organisaatiomuutoksella tiedustelutietojen hankkiminen pyrittiin erottamaan tiedustelutieto-jen hankkiminen ja toisaalta niiden muokkaaminen sekä jakelu toisistaan. Er.P 4:n uudeksi komenta-jaksi määrättiin juuri everstiluutnantiksi ylennetty Johan Sovio syyskuun alusta 1943 alkaen. Hänestä tulikin lopulta ainoa pataljoonan pidempiaikainen ja niin sanotusti vakituinen komentaja. Soviosta tehtiin samalla myös Päämajan tiedusteluosaston ilmakomentaja 19.9.1943. Tehtävä oli perustettu kaukopartioiden lentokuljetuksia silmällä pitäen. Ilmakomentajalle alistettiin tiedusteluosaston käy-tössä olleet lentokoneet ja hänet velvoitettiin suunnittelemaan ja järjestämään tiedusteluosaston lentokuljetukset. Sijaiseksi määrättiin tiedusteluosaston ilmavoimajaoksen päällikkö. Järjestelyn tar-koituksena oli erityisesti erottaa tiedustelutietojen kokoaminen, muokkaaminen ja jakelu muusta toi-minnasta, eli lähinnä kaukopartioiden kuljetuksista ja tietojen hankinnasta.⁷³

Lento-osasto oli vuoden 1943 loppusyksyn tapaan tiedusteluosaston ilmakomentajan everstiluut-nantti Sovion alaisena. Sovion kaksoisrooli Er.P 4:n komentajana ja ilmakomentajana johti kuitenkin siihen, että lentokuljetusosasto oli käytännössä yhä kiinteämmin myös Er.P 4:n alainen. Sovio käskytti jatkosodan loppuun asti kaukopartioiden lentokuljetukset. Tämä viimeinen jatkosodan aikainen malli selkeytti organisaatiota, sillä nyt yhden johdon alla oli kaukopartioiden ja sitä tukeneiden lentokulje-tusten suunnittelu ja toteutus.⁷⁴

Er.P 4:n toiminta oli kevään 1944 aikana vakiintunut edellisvuoden muutosten jälkeen. Myös organi-saatio oli säilynyt edellisvuoden kaltaisena. Seuraava merkittävä henkilöstömuutos oli se, että ke-väällä 1944 Tiedusteluosaston päälliköksi tuli aiemmin kuuntelutiedustelusta vastannut evl Reino Hallamaa. Hallamaan rooli on herättänyt myöhemmässä tutkimuksessa valtavasti pohdintoja ja esi-tettyjä näkemyksiä. On nostettu esiin mm. kysymys siitä, sivuutettiinko Päämajassa Hallamaan ko-koamat ja esittämät huolestuttavat tiedustelutiedot koskien neuvostojoukkojen ryhmitystä

suurhyökkäyksen varalle. Toinen Hallamaata koskeva suuri mysteeri on jatkosodan päättyessä ja syksyllä 1944 toteutettu Stella Polaris -operaatio.

*Lapissa Luftwaffen tiedustelulentäjänä toiminut majuri Konrad Knabe (1915–1996) on muistelmis-
saan ”Lapin lentotiedustelijat (1983)” kuvannut Osasto Paatsalon ja saksalaisten lentotiedustelijoiden
yhteistoimintaa. Knaben mukaan Lapin kaukotiedustelijat (Fernaufklarungsstaffel Lappland / I.(F) /
Aufklärungsgruppe 124) kuljettivat ainakin yhden Paatsalon kouluttaman vakoojan tiedustelutehtä-
viin Arkangelin lähelle ja muutaman kaukopartion tehtäväänsä. Keväällä 1943 Knabe valmisti yh-
dessä Paatsalon kanssa kaukopartion viemisen tehtävään. Lentokuljetus oli haastava, koska kauko-
partiomiehiä kuljettavan He 59 oli määrä lähestyä aivan puidenlatvoja hipoen ja ilman lähestymis-
kaarta. Lennon suojaksi asetettiin kahdeksan Me 109 Messerschmitt-hävittäjää ja yksi lähitieduste-
lukone. Lähitiedustelukone ilmoitti nopeasti korkeutta pudottamalla järven lähestymisen, jotta iso He
59 (kuva 8) pystyi aloittamaan laskeutumisen oikea-aikaisesti. Lisäksi lähitiedustelukoneella ja hävit-
täjillä oli tarkoitus hämätä vihollista, jotta se ei kiinnittäisi huomiota vesitasokoneeseen. Knabe huo-
mauttaa, että salassapitosyistä puhelimia ei käytetty kuljetuksen järjestämiseksi, vaan suunnittelu
hoidettiin tapaamisyhteyksillä.⁷⁵*

4. Laskuvarjohyppykoulutus

Vaikkakaan ilmateitse tapahtuvassa kaukopartioiden kuljetuksessa toimialueelleen keskityttiin pää-
asiassa vesitasokuljetuksiin, oli Suomessa silti varauduttu myös laskuvarjohyppytoimintaan.

Ensimmäinen suomalainen laskuvarjohyppy tehtiin 17.6.1922 Sortavalassa ilmavoimissa palvelleen
luutnantti Eero Erhon toimesta. Erho päätyi hyppysään Laatokkaan. Viikon kuluttua Erho suoritti toi-
sen hyppynsä Tampereella ja laskeutui Pyhäjärveen. Ennen toista maailmansotaa Suomessa käytet-
tiin laskuvarjoa lähinnä vain pelastautumiseen (13 kertaa). Santahaminassa järjestettiin tosin ”lasku-
varjostinkurssi” maaliskuussa 1927, mutta kurssin aikana ei tiedetä juuri harjoitellun hyppytoimintaa.
Kurssilla keskityttiin lähinnä laskuvarjojen pakkaamiseen ja niiden varastointiin. Kaksi kurssilaisista,
tuolloinen vänrikki Gustaf Magnusson ja vääpeli Martti Salonen kuitenkin tekivät kurssin päätteeksi
onnistuneet hyppyt.⁷⁶

Neuvostoliitossa oli ryhdytty 1930-luvun puolivälissä kouluttamaan maahanlaskujoukkoja, jonka
osana toimivat myös laskuvarjojoukot. Myös muualla Euroopassa ja Yhdysvalloissa sekä Japanissa oli
myös alettu kouluttaa joukkoja maahanlaskutoimintaan laskuvarjoilla viimeistään vuoden 1940 ai-
kana.⁷⁷

Ensimmäinen Suomessa toteutettu laskuvarjokurssi järjestettiin Luonetjärvellä 3. – 8.4.1941. Kurssille
hyväksyttiin 16 miestä ja heidän kouluttajanaan toimi kapteeni Eero Erho. Laskuvarjoina käytettiin
itselaukaistavia apuvarjon avulla avautuvia sylivarjoja (PAK-laskuvarjo). Kurssin käyneet kuuluivat tai
tulivat kuulumaan jatkosodan aikaisiin kaukopartioiden. Heistä viisi miestä kuului Osasto Vehniäiseen,
seitsemän Osasto Kuismaseen, kolme Osasto Marttinaan ja yksi Osasto Paatsaloon. Hyppyvarustus oli
vielä tässä vaiheessa melko omintakeista. Kerrotaan mm. myöhemmin tunnetuksi tulleen kaukopar-
tiomiehen Arvo Mörön sotkeutuneen lapikkaansa kippurakärjestä hyppynaruihin selviytyen juuri ja
juuri hypystään hengissä. Mörön lisäksi muita tulevia Mannerheim-ristin ritareita kurssilla olivat

Paavo Suoranta, Antti Vorho ja Mikko Pöllä. Hyppykoneena Luonetjärven kurssilla käytettiin Douglas DC-2 -koneita, ”Hanssin Jukkaa”.⁷⁸

Toinen hyppykurssi kuului osasto Hartikaisen koulutuksen yhteyteen keväällä 1942. Osasto Hartikaisen koulutus oli nimetty ilmavalvontaerikoiskurssiksi. Koulutuksen tarkoitus lienee ollut toteuttaa vihollisen lentokenttien tiedustelua. Osasto Hartikainen lähetti Maaselän suunnalle kaikkiaan viisi partiotia. Partiot seurasivat vihollisen lentotoimintaa ja onnistuivat toiminnassaan, vaikka olivatkin useimmiten takaa-ajettuja. Tuloksien osalta ei kuitenkaan kesän 1942 osalta täysin onnistuttu ja pääosa miehistä palasi omiin kaukopartio-osastoihinsa, josta heidät oli kurssille komennettu. Kurssin puitteissa toteutettiin laskuvarjohyppykurssi, jonka aikana kuitenkin saatiin hypättyä vain yksi hyppy osallistujaa kohden, joka sekin osalla toteutui vasta 5. kesäkuuta Onttolan kentällä. Laskuvarjokurssin suoritti 42 miestä. Heistä kuitenkin neljä loukkaantui maahantulossa. Tämä lienee osaltaan vaikuttanut siihen, että laskuvarjohyppijä ei otettu osaksi kaukopartiotoimintaa. Laskeutuminen varjolla painavan varustuksen kanssa epävarmaan maastoon nähtiin sisältävän liian suuria riskejä.⁷⁹

Loppuvuodesta 1943 (4.11. – 17.12.1943) osallistuivat kolme Er.P 4:n partiomiestä, luutnantti Eino Räisänen, kersantti Veikko Väärälä ja alikersantti Pentti Lauri, hyppykurssille Saksassa Rangsdorfin lentotukikohdassa. Kurssilla he saivat kukin tehdä kuusi hyppyä. Lisäksi ohjelmassa oli varjojen pakkaamisen opettelua.⁸⁰

Keväällä 1944 järjestettiin kuitenkin vielä Er.P 4:n toimesta kolme erillistä laskuvarjohyppykurssia Utissa. Kurssin opettajana oli Saksassa koulutettavana ollut luutnantti Eino Räisänen.⁸¹ Kursseille osallistuneet miehet oli komennettu Er.P 4:n alaisista yksiköistä. Kursseilla käytettiin hyppykoneina pääasiassa Junkers 52- ja Heinkel 59 -koneita. Kurssilaiset suorittivat hypyt pakkolaukaistavilla RZ 20 -laskuvarjoilla. Kullekin osallistujalle tuli hyppyjä kurssista riippuen yhdestä kuuteen kertaan. Muutamat viimeisen kurssin osallistujat tekivät hyppynsä partiovarusteissaan. Kaikkiaan Utin hyppykurssin suorittaneita oli yhteensä 70 kaukopartiomiestä.⁸²

Ensimmäisen kerran jatkosodassa suomalaisten toimesta pudotettiin laskuvarjoilla kaukopartiomiehistä 30.8. – 1.9.1942, jolloin saksalaisella Junkers 52:lla vietiin Nurmoilasta kahdessa erässä 13 virolaista vapaaehtoisesta koostunut partio Arkangeli-Vologda -rautatien varteen Konosaan. Pudotukseen liittyneet virheet ja partion paljastuminen johti partion täydelliseen, traagiseen tuhoutumiseen.⁸³

Seuraavan kerran hyppytoimintaa käytettiin Matti-partion täydennystoimintaan 20.7.1944, jolloin sotamies Jack Heininen pudotettiin kapteeni Erkki Jaurin ohjaamasta Heinkel 115 -koneesta Raudun Sarsuolle. Heininen oli suorittanut aiemmin keväällä 1944 laskuvarjohyppykurssin Utissa. Heinisellä oli vaikeuksia päästä koneesta ulos. Tähystäjä Osmo Vornasen avustuksella Heininen lopulta saatiin pudotettua kuten täydennykseksi tarkoitetut muonatorpedotkin. Koneen kiertely Sarsuon yllä herätti kuitenkin vihollisen ja Heininen jäi vangiksi heti seuraavana päivänä.⁸⁴

Toinen suomalaisten kaukopartiomiesten pudotus tehtiin 21.7.1944, jolloin luutnantti Olli Kepsu pudotti Heinkel 115:sta (6H+CK) kolmimiehisten partion 68/1 (ylik Reino Sappinen, kers Oiva Taponen ja alik Erkki Peltoniemi) Kuolemajärven Makulansuolle. Kepsun mukana lennolla olivat tähystäjä Osmo Vornanen ja radisti-ampuja kersantti Onni Karvinen. Sappisen partion tehtävänä oli tavata Matti 7 -partio ja viedä heille tarviketäydennystä, mukaan lukien Kyynel-radion paristoja. Partion muonatorpedo kuitenkin katosi pudotuksen yhteydessä. Partio onnistui siitä huolimatta tehtävässään ja palasi hengissä kotiin.⁸⁵

Viimeinen jatkosodan aikainen laskuvarjopudotus tehtiin 31.8.1944, jolloin Olli Kepsun ohjaamasta Heinkel 115:sta pudotettiin kolmimiehisten partio (kers Muisto Lassila, kers Arvo Ranki ja sotam

Roman Guik) Kannakselle Metsäpirtin Lumisuolle. Lassilan hyppy onnistui hyvin, mutta Guik jäi kiinni aseensa tähtäimestä luukun saranoihin ja näin niin Guikin kuin Rankinkin hyppyt myöhästivät ja jäivät kilometrien päähän Lassilan putoamispaikasta. Lassila putosi Lumisuon itäpuolelle, eikä tavannut enää koskaan partion muita miehiä. Viholliselta siepattujen sanomien mukaan heidät ammuttiin lähellä pudotuspaikkaa. Lassila sen sijaan sai radioonsa viestin, jossa hänen käskettiin kävellä kotiin. Lassilalle pudotettiin vielä muonatäydennystä sodan jo päättyttyä 7.9.1944.⁸⁶

Eniten kaukopartiolentoja (56 laskua vihollisen puolelle ja yhteensä 112 sotalentoa) tehnyt tähystäjä-konekivääriampuja Vaito Simanainen, kk-ampuja-sähköttäjä Onni Värri ja tähystäjä Hugo Fennander muistelevat Lapin Lennoston Killan vuosijuhlissa ilmeisesti vuonna 2004 värikkäästi Muisto Lassilaa:⁸⁷

"Värri: Minusta oli kaikkein järkyttävin juttu kun oltiin lentokapteeni Olli Kepsun hautajaisissa. Pilvenveikkojen ruusut pantiin arkulle ja kaikkineen se kesti 2 ½ tuntia. Sitten kun arkku läksi ja me lähdettiin surupaikalle, niin Tikan Esko tuli sinne. Ja mies, jolla oli aivan musta puku päällä ja vanha isänsä maalariberberi päässä, tuli sinne. Tikan Esko kysyi, että mikä ukko tuo on? Se kun riisui takkinsa, niin viisi kappaletta vapaudenristiä rinnassa perkele, mustan puvun rinnassa. Sitten se tuli meidän pöytään istumaan. Minun viereen.

Minä sitten kysyin, että missä jutuissa sinä olit Kepsun Ollin kanssa? No mie olin Ollin matkustajana 13 kertaa, se sanoi vaan näin rauhallisesti. Rauhallisuuden perikuva se ukko. Minä kysyin, että minkälaisissa hommissa sinä sitten olit? Mie räjäytin kolme junaa ja 20 siltaa, sanoi ukko rauhallisesti.

Värri: Me lähdettiin sitten pois sieltä ja aukaisin television yksi ilta kakkoselta, sieltä tuli "tositarina". Tämä sama jäpikäs! Kato kolme miestä hyppäs ja hän oli neljäs [kolmas], laskuvarjolla rauhan aikana! Rauha oli tullut mutta Suomi lähetti miehiä tarkkailemaan mitä ryssä touhuu. Kolme ammuttiin varjoon, tämä jäi yksin. [Lassilan, Rankin ja Guikin pudotus tapahtui vielä sodan kestäessä 31.8.1944, mutta Lassila sai muonatäydennystä palasi kotiin vasta rauhan tultua 7.9.1944, TOIM HUOM]

Simanainen: Minä olin viemässä sitä porukkaa, Kepsun Ollin kanssa. Kepsu ohjaajana, Vornanen tähystäjänä. Siinä oli se virolainen mies. Se luukku oli helvetin pieni ja kapea, siitä piti siten mennä, että piti laittaa konepistoolin piippu alas ja tukki tänne. Ja sitten hypätessään piti vetää helvetin tiukalle, muuten se lyö naamaan. Kaikki piti köyttää tiukalle. Hypyn piti tapahtua niin, että tämä mies kun käy siihen viereen, niin kaikki pantiin kiinni ja mies hyppäsi niin, että se kaatui luukkuun pää edellä, hypäsi pää edellä. Yli. Mutta tää ... virolainen ei suostunut siihen, hän pani konepistoolin ylöspäin ja meni polvilleen ja lähti menemään. Hän kun sukelsi, niin piipun pää otti kiinni (luukun reunaan) ja hahla, tähtäin, jäi siihen tukin reunaan kiinni. Ja ... ukko roikkui koneen pohjalla, alapuolella. Eikä sitä saatu perkele irti millään. Se oli jumissa siinä, ei mihinkään päin liiku. Vornanen sai sen piipun nostettua siten, että ukko lähti menemään. Se mies [Lassila] asuu muuten Imatralla tänäkin päivänä.

Fennander: Se oli niin järkyttävä tapaus, kun ihmettelin että missä olen tämän ukon nähnyt. Sehän on sama ukko, mikä istui minun vieressä Ollin hautajaisissa. Se kertoi sen tarinansa. Sehän tuli sieltä pois yksinään. Sitten hänellä oli välillä yksi muonapaketti, minkä Olli kävi pudottamassa kun siltä loppui eväät.

Simanainen: Ei Olli pudottanut vaan Raition Torsti (Torsten Birger Rautio, s. 23.9.1911, SLM 271) ja Brännfors (Elis Wilhelm Brännfors, s. 13.9.1921, SLM Honoris Causa K 262) pudottivat sen ruokapaketin. Hän oli siellä nälkiintymässä jo.

Fennander: Hänhän tuli Vuoksen yli uimalla takaisin. Ja tuli kävelemällä takaisin.

Fennander: Sehän on, että kun toista kilometriä uit, niin ei saa tavallista vaseliinia laittaa, sehän kaikki liukenee pois. Ainoa salva mikä kestää Vuoksen veden on boorisalva. Mutta puolen kilon purkki boorisalvaa, millä hän voiteli lihaketset. Sitä käytetään särkyihin ja kolotuksiin.

Simanainen: Yhdenhän ne otti vangiksi ja yhden likvidoi. Ne kyselivät, että missä se kolmas on ja hän

vain, että kyselkää vain, en kerro.

Fennander: Minustahan oli kaiken huippu, hänhän putosi miinakenttään. Ja hän koitteli lankamiinat ja pääsi sieltä läpi. Kun piti jatkaa matkaa, niin törmäsi seuraavaan miinakenttään ja meni siitäkkin läpi.

Värri: Suot oli miinoitettu.

Fennander: Ja miinalangat oli laitettu eri korkeuksille, maahan ja puihin. Se oli tarkkaa, kylmäpäinen ukko.

5. Radiot, partioradiot, radiotiedustelu ja sähköttäjäkoulutus

Jo ennen talvisodan YH-tilannetta Reino Hallamaa oli koonnut kertausharjoituksiin ja tiedustelu-upseerikursseille radioamatöörejä ja ammattisähköttäjiä. Tällä joukolla Hallamaa alkoi suunnitella partioradiotoimintaa. Hän oli saanut hankittua Saksasta pieniä vakoilijaradioita, joita käytettiin ensimmäisten partioradiokoulutusten kalustona. Näille, osin oman kehitystyön tuloksena valmistetuille radioille annettiin nimeksi ”Korpikuusen kyynel”, mikä lyheni pian muotoon ”Kyynel”. Ensimmäinen tällaisella partioradiolla varustettu tiedustelupartio ehdittiin lähettää matkaan jo talvisodan aikana. Heti talvisodan päätyttyä aloitettiin Hallamaan toimesta radiosähköttäjäkurssit (kyynelkurssi) Järvenpäässä ja Santahaminassa. Kurssien tarkoituksena oli kouluttaa radiosähköttäjiä partiotoimintaa varten. Iso osa koulutetuista partioradisteista sijoitettiin välirauhan aikana perustettuun Päämajan Radiopataljoonaan ja erityisesti sen 4. komppaniaan, joka vastasi mm. partiotoimintaan tarkoitetun viestitekniikan kehittämisestä ja koulutuksen järjestämisestä partioradisteille.⁸⁸

Kaukopartioiden viestiliikenne hoidettiin pääasiassa partion ja sen lähettäneen osaston oman viestiyksikön välillä. Partiot saivat toimintansa tueksi myös radiotiedustelun perusteella saatua tietoa vihollisen partioon kohdistamasta etsintä-, häirintä- tai tuhoamistoiminnasta. Tätä vihollisen ns. lähiliikennettä seurasi erityisesti Karhumäessä toiminut Päämajan Radiopataljoonan 3. komppania, ”Moto”. Tämä liikkuva yksikkö (moottoroidun komppanian joukkueet) sieppasi mm. kaukopartioita takaa ajaneiden vihollisten sanomia, avasi niitä ja välitti ne partioille. ”Motolla” oli taas suora yhteys kaukopartioita lähettäviin yksiköihin.⁸⁹ Jatkosodan hyökkäysvaiheen aikana ”Moton” toiminta keskitettiin Äänislinnaan ja sittemmin Rukajärven suunnalle. Kesäkuussa 1942 ”Moton” johtokeskus siirtyi Karhumäkeen, jossa se toimi aina suurhyökkäyksen alkuun, kesäkuuhun 1944, saakka.⁹⁰ ”Moton” joukkueet liikkuvat moottoroidulla kalustolla ja niiden käytössä oli autojen lisäksi useita kuuntelupisteitä, viestitysasema, avajia ja suuntimo.⁹¹

Kaukopartioissa arvostettiin korkealle Radiopataljoonan antama koulutus ja tekninen apu. Erityisen tärkeää kaukopartioille oli radiotiedustelun kaappaamat vihollisen viestit, kun partioita jäljitettiin. Näiden viestien perusteella partioita pystyttiin ohjaamaan turvallisemmille reiteille.⁹² Tätä kuvaa hyvin myös Esa Anttala (partionjohtaja Urpo Lempiäinen) tekosessaan Päämajan kaukopartio.⁹³

Viestintä kuunteluasemien ja Hallamaan radiotiedustelukeskuksen, kuten ilmeisesti myös kaukopartio-osastojen välillä toteutettiin sähköttämällä puhelinlinjoja hyväksi käyttäen (ns. ELJOT tai JOTTI -liikenne). Vihollisen radiotoimintaan kohdistunut tiedustelu edellytti myös vihollisen salauksen

tuntemista ja viestien avaamista. Tässä Hallamaan radiotiedustelu oli kunnostautunut jo maailmansotien välisellä ajalla.

Jatkosodan alkaessa muodostettiin Tiedusteluosastoon erillinen Viestitiedustelutoimisto (Tied. 2). Viestitiedustelu oli muodostettu organisaatioltaan pataljoonan kokoonpanoon ja sen komentajana toimi majuri Reino Hallamaa. Sijaintipaikkana oli alkuaan Säämingin Rauhanlinna. Viestitiedustelu pyrki kuuntelemaan vihollisen radiosähkötys- ja viestiliikennettä. Alkuaan viestitiedustelussa toivat erilliset maa- ja meritiedusteluyksiköt sekä em. liikkuva ”MOTO”-yksikkö. Marraskuussa 1941 maa- ja meriryhmät yhdistettiin Radiotiedustelukeskukseksi, jonka sijoitus oli Sortavalan Vaalijalassa. MOTO-yksikkö säilyi erillisenä komppaniana, kunnes se organisaatiouudistuksessa liitettiin Er.P 4:ään. Ilmavoimilla säilyi oma erillinen radiotiedustelu yksikkö, Radiopataljoonan 6. komppania, joka oli perustettu 21.10.1942. Sen toiminta laajeni eri lentorykmenteihin. Lopulta siitä muodostettiin 15.3.1944 erillinen kolme komppaniaa käsittävä Ilmavoimien Radiopataljoona.⁹⁴

Suomalaisten partioiden viestisalaaminen perustui pitkälti sotilasmestari Alvar Ahosen ja res. kapteeni Matti Wihurin kehittämään ns. Tritheimin taulukkoon perustuvaan salausjärjestelmään. Partioilla oli mukana kierrettävä kiekko, jolla radioliikenne voitiin salata ja avata. Ei ole tiedossa, että vihollinen olisi koko sodan aikana pystynyt avaamaan tätä suomalaisten salausavainta.⁹⁵

5.1 Reino Hallamaa ja Stella Polaris

Reino Hallamaa osallistui jo vapaussotaan konekivääriampujana. Hän oli koulutukseltaan sähköttäjä ja ehti toimia lyhyen aikaa Helsingin rautatieasemalla sähköttäjänä. Hän ajautui kuitenkin erikoisten vaiheiden jälkeen laivaston sähköttäjäksi ja Suursaaren vallatun kipinäradioaseman kuuntelijaksi. Tätä kautta hänen kykynsä huomattiin ja Hallamaa siirtyi Puolustusvoimien palvelukseen. Aliupseerina palvellessaan Hallamaa suoritti Reserviupseerikoulun vuonna 1921 ja sittemmin reservin luutnanttina Kadettikoulun vuosina 1926–27. Hallamaa koulutti sähköttäjiä ja häntä pidettiin Puolustusvoimien salakirjoituseksperttinä. Kadettikoulun jälkeen Hallamaa sai tehtäväkseen luoda ja kehittää Puolustusvoimille radiotiedustelutoimintaa. Tätä varten Hallamaa teki kolmen ja puolen kuukauden kiertueopintomatkan Saksaan, Italiaan, Itävaltaan ja Puolaan 1927. Matkan aikana Hallamaan onnistui luomaan kontakteja näiden maiden tiedustelutoiminnan eturivin upseereihin. Tästä oli Hallamaalle ratkaisevaa hyötyä jatkosodan aikana saksalaisten kanssa toimittaessa.⁹⁶

Hallamaan toimesta perustettiin Suomenlahdelle radiotiedusteluasemat ja aloitettiin neuvostoliittolaisten sotalaivojen radiotiedustelu. Lopulta Hallamaan radiotiedustelu sai vuonna 1934 avattua Neuvostoliiton laivaston salauksen ja pystyi kuuntelemaan selväkielisenä heidän radioliikennettänsä.

Talvisodan aikana erityisesti Raatteen taistelujen aikana Hallamaan radiotiedustelu näytti osaamisensa. Hallamaan pystyi avaamaan Raatteen taisteluja johtaneelle eversti Hjalmar Siilasvuolle neuvostojoukkojen radioliikenteen. Siten saatiin ratkaisevia tietoja mm. neuvostojoukkojen ryhmittymisestä Raatteen tielle. Samoin Laatokan Karjalan taisteluissa Hallamaan tiedustelun saamien tietojen pohjalta mm. pystyttiin mottiin jääneen neuvostojoukon avustustorpedoista osa ohjaamaan suomalaisten puolelle.

Kesän 1944 suurhyökkäyksen aikana Hallamaa ja Päämajan tiedustelupäällikkö eversti Aladár Paasonen alkoivat valmistella suunnitelmaa, jolla suomalainen radiotiedustelu voitaisiin turvata Neuvostoliiton mahdollisesti vallatessa Suomen. Suunnitelma sai nimekseen Stella Polaris (Pohjantähti). Hankkeen tarkoituksena oli siirtää radiotiedustelun henkilökunta, laitteet ja tiedustelumateriaali Ruotsiin, josta radiotiedustelua olisi voitu jatkaa miehityksen jälkeisessä tilanteessa ja sitä seuraavassa sissisodassa. Tätä hanketta rahoitettiin myymälle tiedusteluaineistoa Yhdysvalloille, Japanille ja Ruotsille. Saatua rahoitusta käytettiin myöhemmin myös sodan jälkeen Naton lukuun Neuvostoliittoon tehdyssä partiotiedustelussa ja sen valmisteluissa. Hallamaan suunnitelmiin kuului myös perustaa Suomeen salainen radiotiedusteluverkko, joka olisi perustunut Kyynel- ja Sever-radioihin ja käyttänyt radioliikenteessään Hallamaan kehittämää salakoodia.

Operaatio Stella Polaris aloitettiin syyskuussa 1944 Hallamaan käskystä. Operaatiossa siirrettiin Ruotsiin meritse noin 350 laatikollista tiedustelukalustoa ja asiakirjoja. Ruotsiin siirtyi myös useita satoja (jopa 700) tiedustelun palveluksessa ollutta henkilöä, osin perheineen. Iso osa Suomen jääneestä tiedustelun aineistosta tuhottiin tai kätettiin. Monet kaukopartioissa olleet sotilaat veivät partioradion kotiinsa ja kätkivät sen. Hallamaan tarkoituksena oli jatkaa tiedustelutoimintaa Ruotsissa. Ruotsalaiset pyrkivät kuitenkin omimaan Hallamaan tuoman materiaalin ja halusivat kieltää suomalaisia harjoittamasta tiedustelua Ruotsin maaperältä. Kenraaliluutnantti Harald Öhquist pyrki sovitteluun Hallamaan ja ruotsalaisten kiistaa. Neuvottelun tuloksena sovittiin, että ruotsalaiset ostavat siirretyn tiedustelukaluston ja saavat myös avaamatonta tiedustelumateriaalia ja koodeja.

Hallamaa ja Paasonen palasivat Ruotsista Suomeen salaa ja yrittivät järjestellä tiedustelutoiminnan organisointia Suomessa. Virallinen Suomi oli kuitenkin nyt valvontakomission valvonnassa, eikä Hallamaan tai Paasonen Suomeen paluuta enää nähty toivottavansa, pikemminkin valvontakomissio Vjatseslav Molotovin suulla esitti heidän vangitsemistaan. Iso osa Ruotsiin siirtyneestä tiedusteluväestä internottiin takaisin Suomeen. Ruotsin tiedustelupalvelun palvelukseen kuitenkin jäi noin 20 tiedustelijaa perheineen. Hallamaa ehti piilottaa osan tiedusteluaineistostaan Södertäljeen, Hörningsholmin linnaan. Tämän piilotetun aineiston lopullinen kohtalo on jäänyt epäselväksi. On esitetty arvailuja, että ruotsalaiset olisivat mikrofilmanneet aineiston ja sittemmin polttaneet sen. Toisaalta on epäilyksiä, että Hallamaa olisi salakuljettanut mikrofilmatun aineiston mukanaan Ranskaan. Joka tapauksessa on vahva käsitys siitä, että tätä mikrofilmatua aineistoa olisi siirtynyt myöhemmin Yhdysvaltojen tiedustelun käsiin.

Hallamaa siirtyi perheensä kanssa Ruotsista Ranskaan loppukesällä 1946. Näin teki myös eversti Aladár Paasonen perheineen. Parin vuoden kuluttua niin Paasonen kuin Hallamaakin siirtyivät Ranskasta Espanjaan. Hallamaat asettuivat asumaan Madridin lähistölle Churrianan kylään. He viljelivät pienellä maatilalla neilikkaa ja perustivat myyntiä varten kukkakaupan Madridiin. Neilikanviljelyn ehdyttyä Hallamaa perusti rakennusyrityksen, jonka toimintaa hänen poikansa jatkoivat. Hallamaan kunnia tavallaan palautettiin, kun hänelle myönnettiin Puolustusvoiman kultainen ansiomitali vuonna 1970. Eversti Reino Hallamaa kuoli Malagassa 1979. Hänen ja Brita-puolison tuhkat tuotiin Suomeen ja kätettiin Britan sukuhautaun Sysmässä.⁹⁷

Eversti Aladár Paasonen muutti Espanjasta Sveitsiin, jossa toimi Mannerheimin muistelmien toimittajana. Sittemmin Paasonen muutti Yhdysvaltoihin, jossa hän toimi CIA:n palveluksessa palvelen mm. vuodet 1955–63 Länsi-Saksassa. Paasonen kuoli Yhdysvalloissa 6.7.1974. Hänet on haudattu sukuhautaun Helsingin Hietaniemessä.

6. Hirvirannan lentotoiminta

6.1. Lentolaivue 15

Ensimmäinen kaukopartioiden lentokuljetukseen käytetty lento-osasto perustettiin liikekannallepannon yhteydessä 20. kesäkuuta 1941, kun Ilmavoimien esikunnan käskyllä kapteeni Osmo Malinen sai tehtäväkseen perustaa Lentue X –nimisen osaston.⁹⁸ Lentueen tukikohta oli toiminnan alkuvaiheessa Vaasassa. Yksikön sotapäiväkirjan mukaan lentue alistettiin aluksi suoraan Ilmavoimien esikunnalle. Lentue X:n tehtäväksi käskettiin aluksi Pohjanlahden meritiedustelu.

Lentueen käyttöön siirrettiin aluksi kaksi merivartiolaitolta ilmavoimille siirrettyä Junkers –vesilentokonetta, tarkemmilta malleiltaan W-34fa, (rekisteritunnusiltaan JU-122 ja JU-128) ja K43fa, (JU-124 ja JU-127) sekä yksi Heinkel He-115 A2. Heinkelin rekisteritunnus oli HE-115 ja koneen lempinimi Jenny. Heinkelin suorituskyky osoittautui kohtuulliseksi. Sillä pystyttiin kuljettamaan 14 sotilasta varustuneen ja sen matkanopeus oli jopa 300 km/h. Koneeseen pystyi lisäksi asentamaan kolme konekivääriä. Junkers -koneiden osalta mallien erona oli se, että K-43fa oli muunneltu ”kevyeksi pommi-koneeksi” alun perin kuljetus- ja ambulanssikoneeksi tarkoitetusta W-34fa:sta. Pommikonemallissa oli rungon päällä kaksi avointa konekivääriampujan paikkaa ja pohjaluukussa yksi konekivääri. Junkersilla pystyttiin kuljettamaan enintään kuusi sotilasta, mutta koneen varustuksesta johtuen todellinen luku oli yleensä pienempi. Koneen matkanopeus oli noin 180 km/h. Junkers oli nopeudeltaan siis huomattavan hidas toisen maailmansodan aikaisiin muihin lentokoneisiin nähden. Vertailun vuoksi aikakauden hävittäjien nopeus oli noin 400–500 km/h.⁹⁹

Organisaation toiminta käynnistyi Vaasassa, mutta jo 29. kesäkuuta 1941 yksikössä tehtiin uudelleenjärjestelyjä. Ilmavoimien esikunnan käskystä Lentue X:n kaluston ja henkilökunnan pohjalta muodostettiin 30.6.1941 Lentolaivue 15, johon kuului alkuvaiheessa kaksi lentuetta. Kolmas lentue perustettiin elokuun alussa. Laivue alistettiin tässä vaiheessa Karjalan Armeijan ilmakomentajalle ja sen komentajaksi määrättiin edelleen entisen Lentue X:n päällikkö Malinen. Meritiedustelusta luovuttiin ja perustettu laivue sai 5.7.1941 käskyn siirtyä Kontiolahdelle Höytiäisen Hirvirantaan.¹⁰⁰

Perustetun laivueen tehtäviksi määritettiin tässä vaiheessa lähialueiden tiedustelu, haavoittuneiden evakuointi, lentolehtisten pudotus, sekä yhteyslennot ja kuljetustehtävät maavoimille. Viimeisenä mainittu kuljetustehtävä sisälsi myöhemmin myös kaukopartioiden kuljettamisen, vaikka sitä ei suoraan mainittu. Vaikka operatiivisesti laivue oli hyökkäysvaiheen alkaessa alistettu Karjalan Armeijan ilmakomentajalle, niin kaukopartioiden kuljetustehtävien suhteen se oli suoraan Päämajan Tiedusteluosaston Ilmavoimajaoksen alainen. Käytännössä kaukopartioiden lentokuljetukset siis käski Ilmavoimajaoksen päällikkö majuri Rantanen.

6.2. Hirvirannan tukikohta

Hirviranta valikoitui lento-osasto Malisen toimipaikaksi monestakin syystä. Lähellä Hirvirantaa Höytiäisen kanavan varrella Onttolan lentokentällä toimivat Lentorykmentti 4:n pommituslentolaivueet

44 ja 48. Niiden käyttämä lentokalusto oli pääosin Junkers Ju 88, Bristol Blenheim ja Petjakov -koneita. Hirvirannan lento-osasto tukeutui osin huolto- ja polttoainetäydennyksissä Onttolassa toimineeseen Kenttälentovarikko 3:een. Aivan Hirvirannan läheisyydessä, viereisessä Kontioniemen parantolassa, toimi Sotasairaala 22:n osasto, johon voitiin toimittaa haavoittuneita evakuoimislennoilla.

Vesitasokoneiden toiminnan näkökulmasta Hirviranta oli osuva valinta. Rantautumispaikka, johon koneet kiinnitettiin, oli matala ja tasainen hiekkaranta. Ranta syveni hyvin nopeasti ja ulappa tarjosi pitkän karittoman nousukiitoalan niin pohjoiseen kuin länteenkin. Aikalaismuistelun mukaan lentäjät olivat ihastuneita paikkaan: matala hieno hiekkaranta ja kariton ulappa nousukiitoon, josta koneet nousivat ilmaan vasta Jouhtenisen saaren tienoilla. Huonona puolena oli avoimen rannan alttius lännestä ja pohjoisesta puhaltaville tuulille. Tukikohdassa ollessaan koneet oli kiinnitetty vaijereilla rantapuihin ja naamioitu huolellisesti. Tuulisella säällä koneet vedettiin mahdollisimman ylös rannalle, mistä niiden työntäminen takaisin veteen oli työlästä. Vuoden 1943 kesäkuussa raivonneen myrskyn ajaksi tuolloin Hirvirannassa olleet neljä konetta siirrettiin suojaan kirkonkylän Satamalahteen.¹⁰¹

Hirvirannan tukikohdan väellä oli käytössään pääasiassa yksityisten omistamia huviloita sekä Joensuun rintamamiesten lomakoti, jonka yhteydessä oli kahdeksan mökkiä. Majoitustilat olivat kesäaikaan miellyttäviä, mutta syyskylmien alettua miehet joutuivat öisin voimistelemaan pysyäkseen lämpimänä. Rintamamiesten lomakodin päärakennus, kaksikerroksinen ”punainen huvila” toimi lento-osaston ”esikuntana”. Sen terassilla kokoonnuttiin usein kahville koko henkilökunnan joukolla. Joskus mukana kahvihetkessä saattoi olla lähihuviloiden asukkaitakin. Tämä esikuntana toiminut huvila on edelleen huvilakäytössä.

Punaisen huvilan viereisen huvilan omisti Pankakosken perhe. Perheen isä oli rintamalla, mutta muu perhe vietti myös sotakesänsä huvilallaan. Tämän huvilan alakerrassa toimi lento-osaston taloustoimisto. Tämä huvila kuitenkin paloi kesällä 1945 kun leivänpaistoa varten lämmitetystä leivinuunista karkasi kipinä pärekatolle. Pankakosken perheen 1932 ja 1935 syntyneet pojat seurasivat suurella mielenkiinnolla lento-osaston toimintaa. Lento-osaston toiminnalla lienee ollut vaikutuksensa siihen, että toinen pojista, Heikki Pankakoski, suuntautui lentäjän uralle ja teki elämäntyönsä ensin Ilmavoimissa ja sitten liikennelentäjänä. Hän mm. kuljetti presidentti Urho Kekkosta hänen viimeisellä kalastusmatkallaan Islantiin 1981.

Hirvirannan huvila-alueen oli hankkinut 1920-luvulla omistukseensa Pietarista paennut emigrantti S. Saharoff. Hänen omistamassaan ”valkoisessa huvilassa”, joka sijaitsi huvila-alueen eteläpäässä nykyisen leirikeskuksen vieressä, piti majaa saksalainen huoltokomennuskunta Seekommando 1, päällikönsä yliluutnantti Queensin johdolla. Saharoffin huvila on edelleen huvilakäytössä ja sen omistaa Pankakosken perheen poika, Mauri Pankakoski. Saharoffin ja Pankakosken perheiden huviloiden lisäksi lento-osaston käytössä oli tohtori Oksasen huvila sekä em. rintamamiesten lomakodin kevytrakenteiset, vain kesäkäyttöön tarkoitetut mökit.

Hirvirannan tukikohta säästyi koko toimintansa ajan vihollisen hyökkäyksiltä ja pommituksilta, osin varmasti suojaisuutensa takia. Koneet naamioitiin kuitenkin rannalla ja tukikohtaa suojasi kaksi it-konekivääriä. Aikalaismuisteloissa kerrotaan kuinka läheiselle selälle Karhusaaren ja Kaiskun väliin pudotettiin kuitenkin muutaman kerran pommeja. Onttolaan pommituslennoltaan laskeutuva kone pudotti ennen laskua tehtävältä jääneet pommit Höytiäiseen. ”Pommituksen” jäljiltä Hirvirannassa nautittiin aterioilla kalaa, jota aallot kuljettivat rantaan. Lentäjätkin kokeilivat joskus kalaonneaan melomalla järvellä isolla ammeella ja koettaen onkia makaroni syöttinä kalaa. Tarina ei kerro, onnistuiko onkiretki.¹⁰²

6.3. Kesäkausi 1941 (30.6.1941 – 28.2.1942)

Lentolaivue 15:ta vahvuuteen siirrettiin Lentue X:n henkilökunnan lisäksi henkilöstöä muista ilmavoimien yksiköistä. Perustamisen jälkeen kokonaisvahvuudeksi muodostui 62, joista lentävää henkilökuntaa oli 29. Lentue X:n kaluston lisäksi osaston käyttöön siirrettiin myöhemmässä vaiheessa kaksi Junkers K-43f -mallista (JU-124 ja JU-127) ja neljä Blackburn Ripon IIF -mallista vesilentokonetta. Heinä- ja elokuun aikana kalustoa täydennettiin vielä neljällä Blackburn Ripon-, kahdella Hover M.F. 11- ja kahdella Beriev MBR-2bis-mallisella vesilentokoneella.

Vesilentokoneita oli siten yhteensä 15 kpl (Vilkunan mukaan 17 kpl). Yksi Heinkel (HE-115, ”Jenny”, joka oli lennetty Norjasta Suomeen saksalaismiehityksen alta 8.6.1940), kaksi Junkers W-34 -konetta (JU-122 ja JU-128), kaksi viholliselta saatua Beriev MBR-2bis (VV-181 ja VV-182) konetta, kahdeksan Blackburn Ripon II (RI-121, RI-129, RI-150, RI-151, RI-153, RI-156 ja RI-157) ja kaksi Höver MF-11 (NK-171 ja NK-173) vesilentokonetta, eli yhteensä 15 lentokonetta. Myöhemmin saatiin mukaan myös Junkers K-43 -koneet (JU-124 ja JU-127). Vaikka laivueella oli käytössään muutakin kalustoa, niin on huomioitava, että niistä vain Heinkel 115 -kone oli kaukopartiokuljetuksiin sopiva. Sen sijaan Junkers W 34- ja K 43f -koneet, vaikkakin niitä tehtäviin käytettiin, sopivat huonosti partioiden kuljetuksiin erityisesti hitautensa takia. Muut konemallit olivat joko pienempiä lähinnä tiedusteluun tai yksittäisten henkilöiden kuljetuksiin soveltuvia. Lentolaivue 15:n kolmesta lentueesta kaukopartioiden kuljetuksiin käytettiin ensimmäistä ja kolmatta lentuetta.¹⁰³

Ensimmäinen lentue kuljetti kaukopartioita Heinkel- ja kolmas lentue Junkers- kalustolla. Ensimmäisen lentueen Heinkeliä lensivät laivueen komentaja kapteeni Osmo Malinen ja lentueen päällikkönä toiminut luutnantti Erkki Jauri. Ensimmäinen lentueen tukikohta oli Hirvirannassa. Kolmannen lentueen kaksi Junkersia sijoitettiin täydennys- ja sairaankuljetuslentoja varten jo 2.7.1941 Kajaanin lähelle Paltaniemeen. Lopulta neljän Junkers-koneen vahvuinen kolmas lentue toimi koko kesän ja syksyn 1941 Paltaniemestä kapteeni Kosti Lehmuksen johtamana päätehtävinään sairaankuljetukset ja materiaalitäydennykset III armeijakunnalle ja 14. divisioonalle. Junkers-lentueesta kaukopartioiden kuljetuksia lensi Lehmuksen ohella lentomestari Elias Rautio, joka oli tehnyt yhteistyötä Malisen kanssa jo talvisodassa. Laivueen muita ohjaajia olivat lentomestarit Viljo Nuutio, Martti Paasonen ja Toivo Parikka. Viimeksi mainitut eivät kuljettaneet kaukopartioita vielä kesällä 1941, mutta olivat kuljetustehtävillä myöhemmin vuosina. Lentolaivue 15:ta päämekaanikkona oli sotilasvirkamies Martti Kauko.¹⁰⁴

Lentolaivue 15 suoritti ensimmäisen jatkosodan aikaisen kaukopartion lentokuljetuksen 1. elokuuta 1941. Tehtävällä lentäjänä oli laivueen päällikkö Malinen ja konekivääriampujana laivueen päämekaanikko Martti Kauko. Lennolla kuljetettiin JU-127:lla Osasto Marttinan tukikohdasta Paltaniemestä yhdeksänhenkinen partio Ontajärvelle (toisaalla tiedoissa puhutaan kymmenen hengen partiosta¹⁰⁵). Tässä vaiheessa miehistönä käytettiin siis vain yhtä lentäjää ja yhtä mekaanikkoa, joka toimi samalla konekivääriampujana.¹⁰⁶ Kaukopartiossa mukana ollut Pauli Savinainen on kuitenkin muisteloissaan kertonut, että Malinen olisi jättänyt konekivääriampujan pois lennolta liian painolastin takia.¹⁰⁷ Näin Malinen lienee tehnyt lentomatkan yksin, ilman konekivääriampujaa. Tämän osasto Paatsalon partion (13/3) johtajana toimi kornetti Jorma Hämäläinen, joka oli ollut mukana jo ensimmäisessä lentokoneella kuljetetussa partiossa Stalinin kanavalla 22.6.-11.7.1941. Muita Stalinin kanavan ”lentopartioon” osallistuneita tässä partiossa (13/3) olivat radisti Heikki Melentjeff, vääpeli Väinö Nyysönen, korpraali Pauli Savinainen ja ylikersantti Antti Tervonen.

Junkersin laskeutumisen yhteydessä sen kellukkeet tarttuivat kiviin ja osa partiosta joutui uimasilleen päästäkseen rantaan. Partioon osallistunut Pauli Savinainen muistelee, kuinka Junkersin lentäjä, kapteeni Osmo Malinen ei pitänyt kiirettä pois lähdön kanssa, vaan seurasi partion pääsyä matkaan laskeutumisjärveltä: *”Tämä lentäjä ei ollut hätähouso, niin kuin ne saksalaiset lentäjät, jotka olivat jättäneet meidät kiperässä tilanteessa tukkisuman sekaan rämpimään (partio 5/3, ns. siviilisissipartio). Tämä kapteeni varmistautui ensin, että pääsimme onnellisesti kaikki maihin. Siinä hän vielä seiso siiven kärjellä kuseskellen kaikessa rauhassa järveen. ”– Hyvää matkaa pojat”, hän huuteli meille ja huiskautti kättään ovella. Sitten hän meni rauhallisesti ohjaamoon, käynnisti koneet, otti vauhtia ja nousi ilmaan. Hän teki laajan kierroksen järven ympäri, otti suunnan kotiin, heilautti siipiään hyvästiksi ja niin lentokone häipyi näkyvistä metsän taakse.”¹⁰⁸*

Kuten edellä on mainittu, jo ennen sotatoimien alkamista oli 22.6.1941 kuljetettu kahdella saksalaisella Heinkel 115 -koneella kuusitoista osasto Marttiinaan kuulunutta vapaaehtoista sissiä Oulujärven Paltaniemestä Vienan kanavasta itään sijoittuvalle Konjärvelle. Lentolaivue 24:n hävittäjien tuli suojata Heinkeleiden lentoa erityisesti niiden laskeutumisalueella ja paluulennolla. Hävittäjät eivät kuitenkaan löytäneet reitiltään eksyneitä Heinkel-koneita. Partion kuljetus kohdealueelleen kuitenkin onnistui ja koneet palasivat ehjinä Paltaniemeen.¹⁰⁹

Tästä partiomatkasta kertoo mm. Onni Palaste kirjassaan *Siviilisissit Stalinin kanavalla* (Karisto, Hämeenlinna 1981). Kirjan ja muiden partiosta kertovien dokumenttien mukaan tämä kornetti (vänrikki) Jorma Hämäläisen johtama partio vietiin harhaan, liian kauas itään tarkoitetusta laskeutumispaikasta, Konjärvestä. Partio lähti matkaan siviilivaatteissa ja saksalaisella aseistuksella, koska partion toimintaa oli suunniteltu saksalaisten taholta. Yhteydenotto Päämajaan ei auttanut, eikä siten saatu lupaa tehdä partiomatkaa suomalaisissa sotilasvarusteissa. Partiossa oli mukana pääosin ensikertalaisia, jotka oli koulutettu osasto Marttinan toimesta. Muutamat partioon osallistuneista (Pekka Savinainen, joka oli jo yli 50-vuotias) olivat kuitenkin tehneet partiomatkoja salaisen tiedustelun toimesta niin välirauhan aikana, kuin jo ennen talvisotaakin. Partioon osallistui myös Pekka Savinaisen 19-vuotias poika, Pauli Savinainen. Hän jatkoikin partiointia osasto Marttinassa koko jatkosodan ajan.

Partion matka kesti kokonaisuudessaan 20 vuorokautta. Partio oli kauimmillaan rintamalinjasta noin 215 kilometrin etäisyydellä. Partion on laskettu kulkeneen lentokuljetuksen jälkeen omin avuin jopa 375 kilometriä. Jo partion rantauduttua erheellisesti kauas aiotusta kohteesta, Konjärvestä, koettiin ensimmäinen menetys, kun vänrikki Joona Vasunta katosi epäselvissä oloissa. Partiomatkan loppupuolella käydyssä taistelussa kaatui kersantti Eino Ehrukainen. On huomattavaa, että useat tähän partioon osallistuneista jatkoivat partiointia myöhemminkin. Partion johtaja kornetti (myöhemmin kapteeni) Jorma Hämäläinen sai kaukopartiotoiminnastaan Mannerheim-ristin 27.2.1942

Lentolaivue 15. kuljetti 1.8.1941–15.10.1941 välisenä aikana yhteensä kuusi kaukopartiota tehtävilleen ja haki takaisin kaksi partiota.¹¹⁰ Näistä partioista viisi kuului Osasto Marttiinaan ja yksi Osasto Kuismaseen. Kaukopartiomiehiä lennoilla oli mukana yhteensä 42 miestä. Noutotehtäviä laivue toteutti kaksi. Pois tehtävältä haettiin yksi Osasto Marttinan ja yksi Osasto Kuismasen kaukopartio. Osasto Marttinan pois haettu partio näyttää olleen alikersantti Mauno Jukolan johtama seitsemänhenkinen partio, jonka jäsenistä on kuitenkin tiedossa vain viiden nimet. Partio lähti matkaan 28.8.1941 ja palasi 4.9.1941. Partion nouti olemassa olevien tietojen mukaan kapteeni Kosti Lehmus Junkers JU-127 -koneella. Syytä partion noudolle ei tiedetä.¹¹¹

Viimeisiä kesän 1941 lentokuljetuksella vietyjä partioita oli osasto Marttinan kahdeksanmiehinen partio, jota johti vänrikki Ilmari Honkanen (19/3) 6.10.–23.10.1941. Partion tarkoituksena oli katkaista Murmannin rata ja panostaa se myös myöhemmin räjähtävillä panoksilla. Partio kuljetettiin Heinkel He-115 ”Jenny” -koneella Seesjärvelle. Partion kuljetus toimialueelleen kuten partion

toimintakin onnistui hyvin. Sen onnistui katkaista rataa kahteen eri otteeseen sekä panostaa rataa myös aikasytytyksellä toimivilla panoksilla.

Viimeinen kesäkauden 1941 kaukopartiolento tehtiin 15.10.1941, jolloin Tiiksjärven tukikohdasta lennätettiin osasto Marttinan partio Paateneen ja Karhumäen välille. Laskeutumiskohteeksi suunniteltu järvi oli kuitenkin jäässä ja lentäjä joutui etsimään lähistöltä toisen sulana olevan järven. Laskeutuminen onnistui, mutta lentäjä lienee ollut jo huolestunut havaituksi tulemisesta, koska mm. partiossa mukana ollut Martti Kempainen muistelee lentäjällä olleen kiire palata takaisin: *”Kuljetuskoneen laskeutumisaikaksi sovittu järvi oli syysmyöhäisestä johtuen jäässä, minkä vuoksi lentäjä joutui etsimään lähistöltä toisen sulana olevan järven. Siellä sitten pääsimme maihin. Lentäjällä tuntui olevan erikoisen kiire, ja hyvin hätäisesti hän näytti meille kartalta, missä mahdollisesti olimme, ja lähti paluumatkalle.”*¹¹² Tätä osasto Marttinan partiota johti väepeli Pekka Savinainen, jonka lisäksi partioon kuului kolme muuta partiomiestä. Partion tehtävänä oli tarkkailla liikennettä Paatene-Karhumäki -tiellä. Mielenkiintoinen seikka liittyy siihen, että partion johtaja Pekka Savinainen oli itse syntynyt ja kasvanut Paateneen kylässä. Partio yöpyikin Paateneessa Savinaisen tuttavien kotona. Partiomatkan aikana suomalaiset joukot saavuttivat Paateneen.¹¹³

On huomattava, että kesällä 1941 yhteistoiminta kaukopartioiden kanssa oli vain pieni osa siihen määrätyn Lentolaivue 15:sta toimintaa. Lentolaivueen päätehtäviä olivatkin kaukopartioiden kuljetusten ohella lähialueen tiedustelu, sairaankuljetukset ja materiaalitäydennykset.¹¹⁴ Jatkosodan alusta lokakuun puoleen väliin mennessä laivue oli tehnyt Junkers-koneillaan 243 huoltolentoa ja evakuoinut rintaman läheisiä järviä laskupaikkoina käyttäen yhteensä noin 330 haavoittunutta, pääosin 22. SotaSairaalaan, joka sijaitsi Joensuussa ja Kontioniemessä.¹¹⁵

Lentolaivue 15:sta suorittamat haavoittuneiden noudot tehtiin pääosin Junkers-koneilla, useimmiten JU-127:llä. Useimmiten haavoittuneiden noutolentoja tekivät ohjaaja lentomestari Viljo Nuutio mekaanikkoparinsa Väinö Töylin kanssa. Kesän 1941 aikana he noutivat heinäkuussa 22, elokuussa 78, syyskuussa 115, lokakuussa 16 ja marraskuussa 100 haavoittunutta. Yhteensä tämä miehistö nouti siis toimikauden 1941 aikana 331 haavoittunutta.¹¹⁶ Mekaanikko Väinö Töylin oman kirjanpidon mukaan koko 1941 hyökkäysvaiheen neljän ja puolen kuukauden aikana he hakivat ohjaaja Viljo Nuution kanssa etulinjasta yhteensä 352 haavoittunutta.¹¹⁷

Lentolaivue 15 lakkautettiin 28.2.1942 jonka myötä siinä vaiheessa jäljellä ollut kalusto ja henkilökunta siirrettiin muihin yksiköihin, kuitenkin pääosin Lentorykmentti 4:n alaisiin pommitus- ja kuljetuslentolaivueisiin numeroiltaan 44, 46 ja 48.¹¹⁸ Kaukopartioiden kuljetustoiminta oli loppunut jo lokakuussa, sillä jään tulo loppusyksystä esti vesilentokoneiden käytön järvillä.

Kesän 1941 toimintakaudella ei saatujen tietojen mukaan kaukopartiolennoilla käytetty aina tähystäjää, vaan koneen ohjaaja huolehti lentoreitistä. Tästä syystä kesän 1941 toimintakaudella lennot tehtiin pääosin valoisan aikana. Tämä lisäsi ilmitulon vaaraa ja samalla vaaransi partion toiminnan.¹¹⁹

6.4. Kesäkausi 1942 (28.6. – 23.10.1942)

Kesäkaudella kaukopartioiden lentotoiminnasta vastasi päämajan tiedusteluosastolle alistettu lento-osasto Rätty, joka operoi edellisen kesän tapaan Hirvirannasta. Lento-osaston päällikkönä toimi

everstiluutnantti Olavi Sarkon määräyksellä kapteeni Jussi Rätty, joka komennettiin tehtävään Lentolaivue 46:n 1. lentueen päällikön tehtävistä.

Suurin muutos vuoteen 1941 verrattuna oli organisaation rakenteessa. Edellisvuotisesta laivuemuotoisesta yksiköstä siirryttiin lentueen kokoiseen huomattavasti kone-, ja henkilövahvuudeltaan pienempään erilliseen osastoon. Martti Peltosen mukaan osasto määritettiin huollollisesti Lentorykmentti 4:n alaisuuteen, joten se pystyi tukeutumaan rykmentin laivueiden järjestämiin palveluihin. Operatiivisesti osasto oli suoraan Päämajan tiedusteluosaston alainen ja se sai tehtävänsä kesän ja syksyn 1942 aikana suoraan edelleen tiedustelutoimiston ilmavoimajaoksen päällikkönä olleelta majuri Rantaselta.¹²⁰

Kaukopartiolentäjinä osastosta toimivat pääasiassa kapteeni Jussi Rätty ja lentomestari Toivo Parikka. Vientilentokoneina käytettiin pääosin Heinkel-konetta (HE-115, ”Jenny”). Osa partiolennoista operoitiin saksalaisten toimesta AR-196:lla (kaksi vientikuljetusta) ja HE-115:llä. Osastoon kuului myös kaksi Junkers K-43 -konetta (JU-124 ja JU-127). Junkers K43fa -koneet olivat samoja kuin mitkä olivat olleet käytössä edellisenäkin kautena. Näitä käytettiin varakoneina Heinkel 115 -koneen ollessa huollossa. Junkersit olivat kuitenkin koko vuoden 1942 myös Lentolaivue 44:n käytössä, joten niiden saatavuus riippui myös muista tehtävistä. Junkerseja käytettiin edelleen pääasiassa sairaankuljetus- ja materiaalitäydennystehtävissä.

Ohjaajien lisäksi lennoilla oli mukana edelliskaudesta poiketen useimmiten myös tähystäjä ja yksi kkomppania. Useimmilla lennoilla konekivääriampujana toimi kersantti Vaito Simanainen, jolla Lapin sodan päättyessä oli takanaan yhteensä 91 (Simanaisen omien laskujen mukaan 112) sotalentoa kaukopartioiden lento-osastoissa ja 56 laskeutumista vihollisen selustaan.¹²¹ Määrä on enemmän kuin kenelläkään muulla kaukopartioiden kuljetuksiin osallistuneella lentohenkilöstöllä. Hirvirannassa tarvittiin heidän lisäksi mekaanikkoja ja muuta huoltohenkilöstöä. Huoltohenkilöstössä, kuten keittiö- ja siivoustehtävissä palveli myös Kontiolahten lottayhdistyksen lottia. Muun muassa kontiolahtelainen Anja Siponen (s. 16.5.1931) muistelee äitinsä toimineen lottana Hirvirannassa: ”Äiti oli lottana Hirvirannassa, saksalaisten lentoasemalla töissä...siellä sotilaita, koneet. Sieltä läksivät lentoon.” Vastaava muistitieto on taltioitu myös kontiolahtelaisten Maire Räsäsen ja Veijo Saloheimon haastatteluista. Saksalainen komennuskunta majoittui Hirvirannassa ja tukeutui omaan elintarvikehuoltoon. Saksalaisia sotilaita oli ollut Kontiolahdella majoittuneina kirkonkylän laitamalla jo jatkosodan alkuvaiheissa. He olivat jonkin verran tekemisissä myös paikallisten asukkaiden kanssa.¹²²

Lento-osastolla oli kuitenkin jo kesän 1942 aikana toiveissa saada saksalaisilta käyttöönsä uusia Heinkel 115 -koneita miehistöineen. Neuvotteluja asiasta saksalaisten kanssa oli ilmeisesti käyty vuoden 1942 aikana, mutta ne eivät johtaneet vielä tulokseen.¹²³

Lento-osasto Rädyn henkilökunta oli pääosin sama kuin edelliskesänäkin. Rädyn lisäksi ohjaajina toimivat lentomestarit Toivo Parikka, Martti Paasonen, Elias Rautio ja Viljo Nuutio. Osaston päämekaanikoksi oli komennettu Martti Kauko. Vakinaisena konekivääriampujana tehtävissä toimi lähes aina alikersantti Vaito Simanainen. Tähystäjinä osastossa vuorottelivat U. Grönroos, luutnantti N. Pietarinen ja vänrikki E. Ritala. Tässä vaiheessa kaikilla lennoilla ei ollut mukana erillistä tähystäjää, vaan ohjaaja huolehti lennon aikana kartan lukemisesta. Tämän takia yöllä tapahtuvia lentoja ei juuri voitu tehdä.¹²⁴

Lento-osasto Rädyn ensimmäinen kaukopartion kuljetustehtävä oli 2.–3.7.1942. Tehtävää varten Heinkel siirrettiin Rädyn ja Parikan toimesta ensin Hirvirannasta Osasto Marttinan tukikohtaan Päljärvelle, Karjalan Hirvaksen kylän pohjoispuolelle. Kaukopartio kuljetettiin tehtäväalueelleen kahdessa erässä. Ensimmäiseen erään kuului kahdeksan sissiä Parikan toimiessa ohjaajana. Parikka lähti matkaan 2.–3. päivän välisenä yönä ja laskeutui onnistuneesti kohteeseensa Sunajärvelle. Ensimmäisen

osan purku onnistui ja kone palasi Päljärvelle. Partion toisen puoliskon kuljetus toteutettiin seuraavana yönä ja nyt ohjaajana oli Rätty. Tämä oli myös ainut kesän kuljetuslennosta, jonka Rätty itse lensi. Rädyn koneen kellukkeet osuivat kuitenkin laskun yhteydessä kiville, ja Rätty joutui palaamaan partion kanssa ylösvedon myötä takaisin tukikohtaan. Heinkel jouduttiin viemään huoltoon Tampereelle. Kone saatiin jälleen toimintakuntoon 10.7.1942.¹²⁵

Osasto Rätty kuljetti Heinkel 115 -koneella kesän ja syksyn 1942 aikana yhteensä kymmenen kaukopartiota tehtävälleen. Lisäksi tehtävältä noudettiin pois seitsemän kaukopartiota. Osasto Rädyn lisäksi saksalaiset kuljettivat kesän aikana kaksi pohjoisella alueella toimivaa kaukopartiota, sekä yhden virolaisista vapaaehtoisista muodostetun laskuvarjopartion. Virolaispartio hyppäsi Karjalan kannakselle. Partio ei kuitenkaan koskaan palannut takaisin.¹²⁶

Pohjoisessa Osasto Paatsalo tukeutui kaukopartioiden kuljetuksissa etenkin kesäkaudella 1942 saksalaiskoneisiin. Sulo Hännisen johtama Osasto Paatsalon partio 28/4 vietiin kahdella Arado Ar 196 -koneella Litsajoen itäpuolella sijaitsevalle tunturijärvelle. Partion kuljetusta saattoi saksalaisen lento-osaston yksi tiedustelukone ja neljä Messerschmitt-hävittäjää. Vastaavasti myös 8.9.1942 vänrikki Olavi Tuuliaisien johtama Osasto Paatsalon partio vietiin kahdella Arado Ar 196 – koneella Muurmanskin läheiselle tunturijärvelle. Tätäkin kuljetusta saattoi neljä saksalaishävittäjää. Saksalaiset vesitasejojen lentäjät tulivat erikseen tehtävää varten Alakurtin tukikohdasta. Messerschmitt-hävittäjät nousivat saattotehtävälleen Nautsista.¹²⁷

Kesällä 1942 partioiden lentokuljetuksissa painottuivat Osasto Kuismasen partiot. Kaikki Kuismasen neljä kaukopartiota kuljetettiin nyt toiminta-alueelleen lentokoneella. Osasto Kuismasessa oli nyt nähty lentokuljetusten tuoma etu partioiden toiminnalle ja selviytymiselle. Partioiden toiminta-alue saattoi kuljetusten myötä nyt myös sijaita kauempana. Kuismasen partioiden lisäksi lento-osasto Rätty vei tehtävilleen yhden Osasto Marttinan ja yhden Osasto Vehniäisen partion. Uutena partio-osastona toimi nyt myös Osasto Hartikainen, jonka keskeisin tehtävä oli ilmavalvontatiedustelu. Hartikaisen partiot oli tarkoitus viedä vihollisen lentokenttien läheisyyteen ja maahanlaskun oli suunniteltu ja valmisteltu tapahtuvan laskuvarjoilla. Partioiden tehtävänä oli tiedustella vihollisen lentoliikennettä ja sen suuntautumista.¹²⁸ Osasto Hartikaisen viidestä partioista neljä vietiin toiminta-alueelleen Osasto Rädyn toimesta. Yksi Hartikaisen partioista noudettiin, mutta toisen partion nouto epäonnistui. Tämän partion ja lento-osaston radioyhteys epäonnistui niin, että partio oli noudon aikaan aivan toisessa paikassa kuin missä sen piti olla. Lisäksi Osasto Rädyn toimintaan partiokuljetusten lisäksi kuului materiaalitäydennysten viemisiä kaukopartioille. Osa partioiden tarvikehäydennyksistä kuitenkin toteutettiin Lentorykmentti 4:n pommituslaivueiden tuella.¹²⁹ Hirvirannassa toimi Osasto Rädyn ohella myös Lentolaivue 44:n Junkers-lentue.

Osasto Rätty lakkautettiin 23.10.1942 ja henkilöstö siirrettiin takaisin heidän aikaisempiin yksiköihinsä. Toimintakaudellaan 1942 osasto Rätty vei linjojen taakse kaikkiaan kymmenen kaukopartiota (72 miestä) ja haki takaisin kuusi partiota (64 miestä). Osasto Rädyn toimintaa vaikeutti kuitenkin tehtävään sopivan vesilentokaluston vähyys ja epäkäytännöllisyys. Kuljetuksissa oltiin lähes yksinomaan yhden Heinkel 115 -koneen varassa. Lento-osasto käytti tällä kaudella nyt lennoilla pääosin aina samaa konekivääriampujaa (Vaito Simanainen). Lennoilla pyrittiin käyttämään myös aina tähystäjää, mikä mahdollisti myös yölennot.¹³⁰ Toisaalla Martti Peltonen kuitenkin ilmoittaa vientilentojen määräksi 11 lentoa (lähes 100 miestä) ja noutolentojen määräksi kahdeksan lentoa (yli 70 miestä) sekä tämän lisäksi saksalaisten kolme vientilentoa (13 + 6 + 6 miestä).¹³¹

6.5. Kesäkausi 1943 (10.5. – 1.11.1943)

Tiedustelun näkökulmasta kesällä 1943 elettiin jo siinä vahvassa johtopäätöksessä, että Saksa ja sen liittolaiset tulevat häviämään sodan. Tiedustelujohto oli tätä johtopäätöstään avannut myös Päämajalle, mutta ei saanut sieltä asialle vastakaikua. Päämajassa ei todennäköisesti haluttu antaa liittolaiselle mitään kielteistä signaalia. Tässä tilanteessa korostui tarve saada tiedustelun kautta tietoa Neuvostoliiton toimista rintaman takana. Kaikki tiedot joukkojen tai sotamateriaalin siirroista, ryhmityksistä ja mahdollisista hyökkäysvalmisteluista olivat sodan johdolle tärkeitä.¹³²

Päämajalle ja erityisesti ilmavoimille oli tärkeää yrittää saada Saksalta materiaaliapua. Lentokalusto oli osin vanhentunutta ja kärsinyt menetyksiä, joten korvaavan lentokaluston saamiseksi käytiin keskusteluja Saksan kanssa tiiviisti talven 1942–43 aikana. Lentotiedustelua ja partioiden kuljetuksia varten hankittavasta kalustosta käytiin kevään 1943 aikana keskusteluja, joiden tarkoituksena oli saada hankittua Heinkel 115 -koneiden tapaista kalustoa korvaamaan sopivan lentokaluston totaalista puutetta. Keskusteluissa olivat mukana mm. Ilmavoimajaoksen päällikkö majuri Sovio, Luftwaffen yhteysupseeri majuri von Nordenskjöld sekä saksalaisten taholta jo aiemmin tutuiksi tulleet Suomessa Päämajassa yhteysupseerina työskennellyt majuri Peters sekä 1. Seekommandon päällikkönä toiminut yliluutnantti Queens. Keskusteluissa päädyttiin neljän vesilentokoneen vuokraamiseen Saksalta. Vastapainoksi lienee sovittu tiedustelutietojen luovuttamisesta saksalaisille.¹³³

Kesäkaudella 10.5. – 1.11.1943 partiokuljetukset hoidettiin päämajan tiedusteluosaston alaisen ja huollollisesti Lentorykmentti 4:ään kuuluneen Osasto Malisen toimesta. Lento-osaston komentajana toimi heinäkuuhun 1943 saakka majuri Osmo Malinen ja hänen jälkeensä kapteeni Erkki Jauri. Lentäjinä osastossa toimivat Malisen ja Jaurin lisäksi luutnantti Yrjö Lemminki, lentomestarit Martti Paasonen, Elias Rautio ja Toivo Parikka. Lento-osasto Malinen sai tehtäviinsä liittyneet käskyt suoraan Päämajan Tiedusteluosastolta. Käskyt allekirjoittivat Ilmavoimajaoksen päällikkö majuri Sovio ja Tiedusteluosaston päällikkö eversti Kaarlo Somerto. Tilaukset lentoihin lienee tulleet Soviolle Somerton kautta suoraan kaukopartio-osastoista. Lento-osaston päällikkö henkilökohtaisesti suunnitteli tarkemmin lennot ja määräsi niiden lähtö- ja noutoajat.¹³⁴

Lento-osaston tukikohtana toimi edelleen Höytiäisen Hirviranta. Kaukopartioiden kuljetuksissa kalustona käytettiin pääasiassa Heinkel 115:n lisäksi kolmea Junkers-konetta (JU-124, JU-127 ja JU-128).

Konepulaan saatiin helpotusta keväällä 1943, kun lento-osastolle saatiin käyttöön neljä kappaletta kaukopartiokuljetuksiin sopivia saksalaistunnuksin varustettuja lainakoneita. Majuri Osmo Malinen lensi Hirvirantaan saksalaisilta lainatut Heinkel He 59 -koneet 14.5. ja 25.5.1943. Lentomestari Martti Paasonen lensi taas saksalaisten Heinkel He 115C -koneet Hirvirantaan 2.6. ja 15.6.1943. Lisäksi Hirvirannassa oli käytössä oma Heinkel 115 (HE-115) -kone. Heinkel He 59-koneet lennettiin välillä Rovaniemelle, josta lennätettiin Osasto Paatsalon partioita Kantalahteen. Ilmavoimien ilmavoimajaoksen päällikkö majuri Johan Sovio oli Kantalahteen 21.-22.6.1943 tehdyllä partionkuljetuslennolla mukana konekivääriampujana.¹³⁵

Mielenkiintoinen yksityiskohta Hirvirannan kohdalla on se, että kesä- ja heinäkuun vaihteessa 1943 Hirvirannassa oli niin kova myrsky, että koneet siirrettiin sieltä suojaan Kontiolahden kirkonkylän lahteen (Satamalahti). Hirvirantaan käy pitkän ja suojattoman pohjoiselan takia vaarallisen kova pohjoistuuli, joka lienee tässäkin ollut syynä toimenpiteelle.¹³⁶

Saksalaiskoneiden huollosta vastasi pääasiassa suomalaiset mekaanikot, mutta paikalla osaston tukikohdassa toimi myös saksalainen huoltokomennuskunta 1. Seekommando, päällikkönään yliluutnantti Queens. Tämä saksalainen huoltokomennuskunta tuli tavallaan vastaamaan ns. lainakoneiden

huollosta, mutta näyttää tukeneen laajemminkin lento-osaston huoltotoimintaa. Huollot tehtiin pääosin lento-osaston tukikohdassa Hirvirannassa. Vaativimmat huoltotoimenpiteet tehtiin kuitenkin Ilmavoimien Varikolla Tampereella tai saksalaisten lentokonevarikolla Porissa. Myöskin Onttolan kentällä toiminut Kenttälentovarikko 3 tarjosi tarvittaessa huoltotukea. Lento-osaston henkilöstön huolto (erityisesti ruokahuolto) järjestettiin lopulta kesän 1943 kuluessa niin, että suomalaiset saivat tukeutua saksalaisen huoltokomennuskunnan ruokahuoltoon.¹³⁷

Lento-osasto Malisen saksalaisilta saatuina lainalentokoneita olivat Heinkel 115-koneet (6H+BK ja 6H-CK), Heinkel 59 -koneet (PP+AO ja SD+EE), yksi Arado Ar 196 (GA+DO). Lainakoneet säilyivät Suomessa saksalaistunnusten alla. Koneita lensivät kuitenkin suomalaiset lentäjät. Tämän uuden kaluston myötä partiokuljetuksissa luovuttiin Junkers-koneista. Linaan saadut Heinkel 115 -koneet soveltuivat tehokkuutensa ja tilavuutensa takia erinomaisesti partiokuljetuksiin. Sen sijaan Heinkel 59 -koneiden ongelmana oli hidas lentonopeus, noin 200 km/h. Niihin voitiin ottaa sisään enintään 10 partiomiestä kun taas Heinkel 115 kapasiteetti oli henkilöstön lisäksi ainakin 14 miestä varusteineen. Heinkel-koneiden ohella saksalaisilta saatiin lainattua myös loppukesästä 1943 yksi Arado Ar-196 vesilentokone. Tätä konetta suomalaiset käyttivät pääasiassa materiaalitäydennyslentoihin ja haavoituneiden tai muutoin evakuoitavien partiomiesten kuljetuksiin. Arado Ar-196 vesilentokone oli Heinkel 59 -koneita nopeampi ja ketterämpi. Sen varustus oli varsin tulivoimainen, kaksi 200 mm tykkiä ja kolme konekivääriä.¹³⁸

Kun Osasto Malinen oli saanut käyttöönsä saksalaisten lainakoneet, tehtiin niillä vierailut niin Mikkelin Päämajaan kuin kaukopartio-osastoihinkin. Mikkeliin tehdyllä lennolla olivat mukana myös lento-osaston päällikkö majuri Malinen sekä 1. Seekommandon päällikkö yliluutnantti Queens. Tukikohtiin tehdyllä kiertokäynnillä osallistuivat heidän lisäksi ainakin lento-osaston varapäällikkö luutnantti Yrjö Lemminki, päämekaanikko Martti Kauko ja konekivääriampuja kersantti Vaito Simanainen.¹³⁹

Osasto Malisen henkilökuntaan kuuluivat edellä mainittujen lisäksi ohjaajat lentomestari Toivo Parikka ja lentomestari Martti Paasonen sekä mekaanikko Leo Tuominen. Lento-osastolla ei edelliskesän tapaan ollut kuitenkaan kokoajaista tähtystäjää, joka olisi osallistunut kaikille kaukopartiolennoille. Tämä hankaloitti etenkin yöaikaan tehtäviä lentoja, jolloin ohjaajan oli hankala keskittyä samanaikaisesti niin koneen ohjaamiseen kuin suunnistamiseenkin.¹⁴⁰

Lento-osaston järjestelyissä lähdettiin siitä, että kaukopartioiden kuljetusten lähtöpaikoiksi määriteltiin kaukopartio-osastojen ”kotijärvet”. Osasto Paatsalon kuljetustukikohtaa ei kuitenkaan määritelty ja tämä kertonee siitä, että Osasto Paatsalo tukeutui kuljetuksissa saksalaisten koneisiin. Paatsalon kuljetuksia toteutettiin myös lento-osasto Malisen toimesta, mutta ne tehtiin kaikki saksalaisilta lainatulla Heinkel 59 -kalustolla. Ohjaajina toimivat lentomestarit Parikka ja Paasonen.¹⁴¹

Kesän 1943 partioiden kuljetustoiminta Osasto Malisen osalta alkoi 13.6.1943. Tuolloin Heinkel 115 -koneella (”Jenny”) alkoi sekä Osasto Vehniäisen, että Osasto Kuismasen partioiden kuljetus Kossalmelta linjojen taakse. Heti kesän 1943 toimintakauden aluksi vietiin toiminta-alueelleen kaksi Osasto Marttinan, yksi Osasto Vehniäisen ja yksi Osasto Paatsalon partio(ta). Osasto Vehniäisen partio (49/1), jonka johtajana toimi vääpeli Mauri Kärpänen (Ahtosalo) kuljetettiin Tuhtjärvelle Vytegran koillispuolelle illalla 16.6.1943.¹⁴²

Toinen Osasto Vehniäisen partio (50/1) kuljetettiin Heinkel 115 -koneella lentomestari Paasonen toimesta Kossalmelta Valkeajärven länsipuolelle Sholskoj järvelle 15.6.1943. Tämä partio sai partiomatkinsa aikana lentoteitse kaikkiaan neljä täydennystä. Partio noudettiin lopulta takaisin Kossalmelle 21.22.-7.1943 välisenä yönä.¹⁴³

Osasto Marttinan kesäkauden 1943 ensimmäinen ”lentopartio” (55/3) vietiin 17.6.1943 linjojen taakse Kossalmelta (Osasto Kuismasen tukikohta) Sumajärven itäpuolella olevalle Tyräjärvelle. Partion kuljettamisesta vastasivat He-115 -koneella lentomestari Paasonen, konekivääriampuja Vaito Siimanainen ja mekaanikko-tähystäjänä toiminut korpraali Aimo Väistö. Kone tarttui Tyräjärvellä kellukkeestaan kiveen noin 200–300 metrin päässä rannasta, jolloin partio joutui menemään rantaan partion mukana olleella täytettävällä kumiveneellä.¹⁴⁴ Partio haettiin pois kapteeni Osmo Malisen toimesta Junkers-koneella. Kone joutui paluumatkallaan vihollisen rajuun it-tuleen, mutta onnistui palaamaan ehjänä omalle puolelle. Toinen Marttinan lentoteitse viety partio kesällä 1943 oli Tiiksjärveltä Suikujärven yläpuolelle Varisjärvelle lentomestari Paasonen toimesta Heinkel 115:lla viety kaukopartio (56/3).¹⁴⁵

Osasto Paatsalon partio (37/4) vietiin 22.6.1943 Heinkel 59 -koneella lentomestari Parikan toimesta Kantalahden pohjoispuolelle. Partion tehtävänä oli tiedustella radioliikennettä sekä Kantalahteen Muurmannin radalta johtavaa rataa.¹⁴⁶

Osasto Malinen koki ensimmäisen konemenetyksensä 4.7.1943, kun suomalaisten Heinkel 115 (HE-115) menetettiin partionhakulennolla. Luutnantti Yrjö Lemmingin lentämä kone joutui Osasto Kuismasen partiota hakiessaan vihollisen ansaan ja tulituksen kohteeksi. Lemminki lähti tehtävälleen miehistönsä kanssa koneellaan Hirvirannasta, jossa oli juuri vietetty Lemmingin Ossi pojan syntymäpäivää. He laskeutuivat Osasto Kuismasen tukikohtaan saamaan lisäohjeita partion noutamiselle. Kone lähti Osasto Kuismasen tukikohdasta klo 22.05 Lemmingin itse toimiessa tähystäjänä. Lemminki laskeutui sovitulle laskujärvelle mutta huomasi laskeutumisessa, että kyseessä olikin vihollisen merkkitulo. Lemminki käänsi tulituksen kohteena olevan koneensa nousuun. Tulituksessa syntyneen moottoripalon takia Lemminki yritti tehdä pakkolaskun Tugasjärvelle. Kone putosi järveen, kun sen polttoainesäiliö räjähti. Koneen miehistö, luutnantti Lemminki, sähköttäjänä toiminut kersantti Veikko Rinne ja konekivääriampujaksi määrätty mekaanikko korpraali Aimo Väistö selvisivät pakkolaskusta hengissä, mutta jäivät vangeiksi seuraavana päivänä. Heidät palautettiin vankien vaihdossa 22.11.1944. Suomalaiset Morane-hävittäjät yrittivät uhota Jennyn, mutta epäonnistuivat.

*Atso Haapanen, Sissipartio Verkko 2012, s. 121–125 kertoo Jennyn tehneen pakkolaskun Tugasjärvelle, koska venäläiset ampuivat sitä sen yrittäessä laskeutua Kousajärvelle. Kone joutui tällöin tekemän pakkolaskun Tugasjärvellä. HE-115 oli tulossa noutamaan partionjohtaja Mauri Kärpäästä, joka oli haavoittunut. Partio toimi tuolloin Paavo Suorannan johtamana. Partio kuuli vihollisen tulituksen ja sai tiedon koneen menetyksestä, mutta oli epätietoinen miehistön kohtalosta.*¹⁴⁷

*Osasto Kuismasen lähettämä vänrikki Viljo Suokkaan kahdeksan miehen partio näki Jennyn Sekeen asemalla junaan lastattuna 3.10.1943. Tämä partiomatka oli kokeneen kaukopartiojohtajan, Mannerheim-ristin ritarin Viljo Suokkaan viimeinen partiomatka. Partion tuhotessa Sekeen lähellä olevaa huoltotukikohtaa, ampui vihollinen Suokasta vatsaan. Partio lähti kuljettamaan johtajaansa paareilla, mutta Suokkaan voimat loppuivat aamulla 4.10.1943. Hänen kerrotaan kuiskanneen partiolleen: ”Pojat, minä en jaksa. Ottakaa lakki päästänne ja lukekaa minulle Isä Meidän.” Viljo Suokas haudattiin aamukahdeksalta 4.10.1943 männyn juurakon jättämään kuoppaan, jonka ympäristö miinoitettiin.*¹⁴⁸ *Hänet siunattiin kentälle jääneenä Suojärven hautausmaalle. Suokkaan hautaa on sotien jälkeen etsitty useaan kertaan tuloksetta.*

Heinkel HE-115 -koneen menetys oli iso tappio kaukopartio kuljetuksille ja aiheutti vaikeuksia suunniteltujen lentojen toteuttamiseen.¹⁴⁹ Erityisesti Heinkel 115 -koneen menetyksen ja miehistön vangiksi jäämisen jälkeen alettiin kiinnittää huomiota mahdollisiin lentokaluston ja miehistön menetyksiin. Lento-osastot saivat käskyt lennoille varattavasta materiaalista mahdollisen pakkolaskun

tapahtuessa. Samoin oli ennen lento selvitettävä mahdollisen pakkolaskun tapahtuessa henkilöstön paluumahdollisuudet ja -tiet linjojen takaa omalle puolelle.¹⁵⁰

Kun luutnantti Lemminki jäi vangiksi, siirrettiin 27.7.1943 lento-osaston varapäälliköksi kapteeni Erkki Jauri. Jaurista tuli myös koko lento-osaston päällikkö 20.9.1943 kun majuri Malinen siirtyi Lentovarikko 3:n päälliköksi. Jauri oli kuitenkin hoitanut jo pidemmän aikaa osaston päällikön tehtäviä, kun Malinen oli ollut komennuksilla.¹⁵¹

Osasto Malinen oli alistettu operatiivisesti Päämajalle, sen Tiedusteluosastolle. Muutoin Osasto Malinen toimi Ilmavoimien Lentorykmentti 4:lle alistettuna ja Malinen toimi Lentorykmentti 4:n komentajan alaisena.

On huomattavaa, että vaikka partioiden kuljetukset olivat Osasto Malisen toiminnan päätehtävä, oli Osasto Malisella muutakin huomattavaa lentotoimintaa. On katsottu, että jopa vain 20% tehtävistä olisi ollut kaukopartioiden vienti- tai noutotehtäviä. Niiden lisäksi oli muuta henkilö- ja tavarakuljetustoimintaa kuten haavoittuneiden kuljetuksia. Lisäksi lento-osastolla oli tiedusteluun ja propagandatehtäviin (lentolehtisten pudotukset) liittyvää lentotoimintaa. Haavoittuneiden kuljetukset toteutettiin pääosin lento-osaston käytössä olleella Junkers-kalustolla.¹⁵²

Osasto Malinen vei avovesikaudella 1943 toiminta-alueilleen kymmenen kaukopartiota (Vehniäinen/2, Kuismanen/2, Marttiina/3 ja Paatsalo/3) ja haki pois kuusi partiota. Yhteensä kaukopartiomiehiä kuljetettiin toiminta-alueilleen sata henkeä ja haettiin pois 57. Kokonaisuudessaan lento-osasto suoritti kauden 1943 toimintakaudellaan 975 lentoa ja 670 lentotuntia. Osa lennoista toki liittyi henkilöstön koulutustehtäviin kuten uusiin konetyyppeihin tutustumiseen tai kaluston siirtolentoihin. Toimintakauden päätyttyä osaston päällikkönä siinä vaiheessa toiminut kapteeni Erkki Jauri teki ehdotuksia lento-osaston toiminnan parantamiseksi uutta toimintakautta silmällä pitäen. Ehdotukset liittyivät paitsi kalustoon, myös henkilöstön ja tukikohdan valmiuksiin. Kaukopartioiden kuljetuksissa ongelmana oli ollut pysyvän tähystäjähenkilöstön puute. Siihen Jauri esitti vakituksen tähystäjän saamista lento-osastolle. Myöskin Hirvirannan tukikohdan toiminnassa oli paljon parannettavaa mm. majoituksen ja kanttiinitoiminnan osalta. Kun lento-osaston toiminta lakkautettiin 31.10.1943, palautettiin henkilöstö takaisin omiin lentolaivueisiinsa. Osa kalustosta varastoitiin ja saksalaisilta lainatut Ar-196 ja He-115-koneet luovutettiin heille takaisin.¹⁵³

Mielenkiintoinen kuriositeetti liittyy Osasto Malisen kesäkauden 1943 toimintaan Hirvirannassa. Päämajan tiedusteluosastossa Mikkeliissä Ilmavoimajaoksen tiedustelu-upseerina toiminut Georg-Eric Strömberg muistelee osallistumistaan Lento-osasto Malisen toimintaan tähystäjänä. Strömberg oli Päämajasta komennettuna Hirvirantaan elokuussa 1943 12 päivän ajan. Strömbergin komennuksesta vastasi Ilmavoimakomentaja Johan Sovio. Lento Mikkelistä Hirvirantaan toteutettiin Heinkel 59 -koneella. Strömbergin matkaseurana oli kenraali Erfurtin tiedustelutoimiston päällikkö majuri Paulus, Stalingradissa saksalaisten joukkoja johtaneen marsalkka Pauluksen veljenpoika. Strömberg kertoo kuinka heidän kävellessään Hirvirannan rantahiekalla, totesi majuri Paulus, että sota voi kestää enää korkeintaan yhden vuoden. Hänellä lienee ollut Saksan sodanjohtoon läheisten yhteyksiensä takia realistinen käsitys Saksan edessä hämmäyttävästä tappiosta.¹⁵⁴

6.6. Kesäkausi 1944 (23.5. – 17.11.1944)

Kaudelle 1944 Ilmavoimat nimesi jälleen kaukopartioiden kuljetustehtäviä varten uuden lento-osaston. Käsky lento-osasto Jaurin perustamisesta annettiin 23.5.1944. Käskyn allekirjoittivat tiedusteluosaston vt. päällikkö eversti Reino Hallamaa ja tiedusteluosaston ilmakomentaja everstiluutnantti Sovio. Sen päälliköksi nimettiin kapteeni Erkki Jauri ja ohjaajiksi lentomestarit Paasonen ja Raitio sekä uutena luutnantti Olavi (Olli) Kepsu sekä vääpeli P.Torkkola. Lento-osasto sai nyt myös sille nimetyt tähytäjät vänrikki O. Vornasen ja vänrikki Kaila. Konekivääriampujiksi nimettiin jo aiemmin tehtävissä toimineet kersantti Vaito Simanainen ja alikersantit Hallaperä ja Kaukoranta. Osaston vääpeliksi 23 hengen joukkueella nimettiin saksankielen taitoinen vänrikki Boris Juntson. Edellisvuoden tapaan saksalaiset määräisivät lento-osaston tueksi 1. Seekommando-huolto-osaston, jonka päällikkönä toimi kapteeniksi ylennetty Queens. Kun lento-osasto sijoitettiin nyt Rissalaan, tukeuduttiin huollossa myös siellä toimivaan Valtion lentokonetehtaan osasto 13:sta.¹⁵⁵

6.7. Siirtyminen pois Hirvirannasta

Osastolla oli käytössään kaksi Heinkel 115- ja kaksi Heinkel 59- konetta sekä saksalaisilta lainaan saadut kaksi Arado Ar 196 -vesilentokonetta ja kolme Sud-Est LeO H-246 -lentovenettä. Laivueen varapäälliköksi tuli luutnantti Olavi (Olli) Kepsu, joka sai osastoon tullessaan tyypikoulutukset Heinkel 115- ja Heinkel 59 -vesilentokoneisiin.¹⁵⁶

Osaston tukikohta oli haluttu siirtää vuodeksi 1944 muualle aiemman Hirvirannan tukikohdan ”monien puutteiden ja epäkohtien vuoksi”. Käytännössä suurimmat parannustekijät, joita haluttiin, olivat lentokentän läheisyys ja valittavan järven tietyt ominaisuudet. Järven oli oltava rannastaan riittävän jyrkkä ja hiekka- tai sorapohjainen, jotta koneet saatiin vedettyä lähes rantaviivalle. Lisäksi järven oli oltava riittävän kokoinen lentoonlähtöjä ja laskuja varten, mutta toisaalta ei liian avoin, jolloin tietyistä suunnista puhaltavat myrskyt pääsisivät vaurioittamaan kalustoa. Riittävät valtion hallinnoimat majoitus- ja varastointitilat olivat myös tärkeä tekijä uuden tukikohdan valitsemisessa, samoin kuin keskeinen sijainti suhteessa kaikkiin kaukopartiokomppanioiden tukikohtiin. Myös ”vahvavirta ja puhelinverkot” oli kyettävä ulottamaan tukikohdan alueelle. Lento-osasto tuli nyt osaksi Er.P 4:ää, jolle osasto Jauri alistettiin 23.6.1944.¹⁵⁷

Lento-osasto Jaurin uudeksi tukikohdaksi valittiin Rissalan lentokentän läheinen Juurusveden ranta, jonka katsottiin nyt Hirvirantaa paremmin täyttävän tukikohdan vaatimukset. Juurusvettä käytettiin Osasto Jaurin tukikohtana 23.5. – 8.8.1944. Tämän jälkeen tukikohta siirrettiin Jyväskylän eteläpuolelle Muuramen Muuratjärvelle.

Muuratjärvi oli hyvin Hirvirannan tapainen toimintapaikka, vaikkakaan ei niin altis myrskyille. Muuratjärvelläkin ongelmana oli varastotilojen sijainti kaukana rannasta. Muuratjärven rannalla osaston tukikohta oli aina 5.10.1944 asti, jonka jälkeen se siirtyi vielä Oulun pohjoispuolelle Pyykösjärvelle.¹⁵⁸

Se, kuinka paljon tiedustelun saamat tiedot neuvostojoukkojen varautumisesta suurhyökkäykseen vaikuttivat Hirvirannasta pois siirtymiseen, on tutkimuksissa käsittelemättä. Lienee kuitenkin pääteltävissä, että Hirvirannan sijainti nähtiin liian lähellä ”vanhaa rajaa” ja viimeisiä torjuntalinjoja. Sehän sijaitsi mm. aivan Salpa-linjan vierellä. Tiedustelun saamat tiedot kevään 1944 aikana neuvostojoukkojen varustelusta ja ryhmyksistä huolestuttivat tiedustelujohtoa. Siksi mm. Hallamaan nimi lento-

osasto Jaurin perustamiskäskyssä 23.5.1944 kertoo jotakin myös tiedustelujohtajan näkemyksistä ja varautumisesta sodan ennakoitujen kuluihin suhteiden.

Hirvirannassa oli silti lentotoimintaa myös kesän 1944 aikana. Hirviranta toimi laskeutumispaikkana, kun kuljetettiin haavoittuneita Kontiorannassa sijaitsevaan 22. Sotasairaalaan.¹⁵⁹ Muun muassa 29.6.1944 kuljetti lentomestari Paasonen Leoré-koneella Suojärveltä 13 haavoittunutta Hirvirantaan ja sitä myötä 22. Sotasairaalaan Kontiorantaan.¹⁶⁰

Hirvirantaa käytettiin kuitenkin edelleen koneiden huoltotukikohtana ja siellä tankattiin välilaskun tehneitä koneita.¹⁶¹ Useita kaukopartiolentoja tehnyt luutnantti Olli Kepsu muistelee, kuinka hän teki välilaskun Hirvirantaan 27.6.1944 matkalla Juurusvedeltä Uomaaseen. Kepsun lento, johon liittyi myös lentomestari Torsten Raution ohjaama kone, vei neljällä eri lennolla muonatäydennystä rintamajoukoille Aunuksen lähistöllä sijaitsevalta Uomaanjärveltä. Muonatäydennys pudotettiin koneista ilman varjoja lähes maantasosta perääntyville joukoille, jotka olivat joutumassa saarroksiin Niiniselän ja Kontuselän kylissä. Luutnantti Kepsun kone vaurioitui tällä lennolla vihollisen LA-5-hävittäjien tulituksessa pahoin. Siitä huolimatta hän lensi koneen ensin Hirvirantaan. Koneen vauriot tarkastettiin Hirvirannassa ja siinä huomattiin toistasataa konekivääriosumaa ja yli viisikymmentä 20 mm:n osumaa sekä niiden lisäksi kolme räjähtävän ammuksen osumaa. Koneen rungossakin oli kaksi miehen mentävää aukkoa! Potkureiden lavatkin olivat rei'ittyneet, mutta kuin Sallimuksen suojaamana koneen polttoainejärjestelmä ja moottorit olivat säilyneet ehyinä. Kopsu päätti kuitenkin jatkaa polttoainetäydennyksen jälkeen lentoaan Rissalan kautta Poriin. Porissa saksalaiset mekaanikot totesivat koneen vaurioituneen niin pahoin, ettei sillä voi lentää, eikä sitä kannata myöskään enää korjata! Koneen tilalle saatiinkin parin viikon kuluttua saksalaisilta vastaava Heinkel 59 -kone.¹⁶²

Elokuun ensimmäisellä viikolla 1944 osaston toiminnan painopiste siirtyi suurelta osin Ilomantsin suunnalle ja sitä lähestyvien neuvostojoukkojen selustaan. Toiminta oli erittäin kiireistä ja mm. elokuun 2.–7. päivien välillä toiminta-alueelle vietiin 75 partiomiestä. Suurin osa kaukopartiomiehistä vietiin selustassa sijaitsevalle Suuri-Kontiojärvelle.¹⁶³

Kesän 1944 toimintakaudella menetettiin molemmat Heinkel 59 -koneet. Heinkel-59 (SD+EE) jouduttiin tuhoamaan kaukopartiomiesten toimesta, kun se oli luutnantti Olli Kepsun ohjaamana ajanut Suuri-Kontiojärvellä 2.8.1944 kellukkeensa kiveen, niin ettei konetta saatu enää ilmaan.¹⁶⁴ Kepsun kanssa samalla partioiden kuljetuslennolla olivat mukana myös lentomestari Torsten Rautio ja kapteeni Erkki Jauri, jotka kuljettivat partiomiehiä Heinkel-115-koneilla. Kaikkiaan kuljetettavia oli nelisensikymmentä kaukopartiomiestä. Kepsun Heinkel-59 -kone oli pakko jättää partiomiesten tuhottavaksi. Luutnantti Kepsu palasi miehistöineen lennolta pois Heinkel-115-koneiden mukana.¹⁶⁵ Toinen Heinkel 59 (PP+AO) menetettiin partiota viedessään pakkolaskussa viholliselle Kontokissa 13.8.1944. Tämä kone oli saatu vain hieman aiemmin saksalaisilta samoilla tunnuksilla romutuskuntoon 26.7.1944 joutuneen koneen tilalle. Lento päättyi traagisesti. Koneen mekaanikko Viljo Tammi ja kaksi partiomiestä jäivät vangeiksi. Partion johtaja Ossian Pekuri ja koneen ohjaaja lentomestari Viljo Nuutio kaatuivat omalle puolelle palatessaan rintamalinjalla omien tulituksessa.¹⁶⁶

Osasto Jauri teki jatkosodan viimeisen kesän aikana kaikkiaan 21 kaukopartion kuljetuslentoa, joissa kuljetettiin toiminta-alueelleen 149 ja noudettiin 38 kaukopartiomiestä. Lisäksi tehtiin 12 huoltolentoa. Huomattava osa kaukopartioiden kuljetuksista suoritettiin niin, että kone lensi ensin Rissalasta Anttolaan. Siellä kaukopartio varusteineen nousi koneeseen ja partio kuljetettiin toiminta-alueelleen. Anttolasta operoi etenkin Osasto Marttinan partiot.¹⁶⁷

Viimeiset lento-osasto Jaurin jatkosodan aikaiset kaukopartioiden huolto- ja kuljetuslennot ja tehtiin jo välirauhan tultua. Tällöin 5.9.1944 haettiin molemmilla Heinkel 115 -koneilla kaksi kaukopartiota linjojen takaa. Kapteeni Erkki Jauri nouti Aunukselta Märännyksenjärveltä jäljellä olleen osan

kapteeni Ilmari Honkasen partiosta 53/2. Osa partiosta palasi kävellen Ilomantsin Hattuvaaraan 6.9.1944. Samaan aikaan Honkasen osapartion noudon kanssa 5.9.1944 haettiin lentomestari Paason toimesta Lismajärveltä Pälkjärvelle vääpeli Onni Määttäsen partio 54/2.¹⁶⁸ Vielä 7.9.1944 vietiin lentomestari Torsten Raution ja tähystäjä vänrikki Elis Brännforsin toimesta Arado Ar 196 -koneella täydennyspudotus kotiin palaavalle Muisto Lassilalle Kannaksen Vilosuolle.¹⁶⁹ Viimeisenä jatkosodan aikaisista partioista palasi omiensa joukkoon 12.9.1944 vänrikki Mikko Pöllän partio 55/2. Pöllän partio oli viety Heinkel 115 -koneella Seesjärven luoteispuolelle Voijärvelle. Partion kotimatkaa vaikeutti punataudin heikentämä partiomies ja toinen jalkansa pahoin loukannut. Resuinen ja nääntynyt partio kuitenkin taivalsi halki Pieningän salon kotiin - reilun viikon rauhan aikaakin.¹⁷⁰ Lapin sodassa Osasto Jauri teki vielä Heinkel 115 -koneella kaikkiaan 31 sotalentoa, joissa kuljetettiin toiminta-alueilleen yhteensä 114 partiomiestä.¹⁷¹

Osasto Jauri lopetettiin 17.11.1944 ja se liitettiin Laivue 44:ään. Syyskuun alussa 1944 saksalaisille oli luovutettu takaisin lainassa olleet yksi Heinkel 115 -kone ja yksi Arado Ar 196 -kone. Jäljelle jääneet lainakoneet, eli yksi Heinkel 115 ja yksi Arado Ar 196 merkittiin tuhoutuneiksi. Ne saivat tässä yhteydessä suomalaiset tunnuksot OH-PMJ ja OH-PMK. Saksalaisilta saadut koneet Fw 58, Gotha-liitokoneet sekä partioiden kuljetuksissa käytetyt Heinkel 115 ja Arado 196 -koneet jouduttiin kuitenkin myöhemmin luovuttamaan Neuvostoliitolle (heidän vaatimattoman kalustonsa täydennykseksi.)¹⁷²

Kokonaisuudessaan jatkosodan loppuvaiheiden aikaisen tiedustelutoiminnan ja sitä tukevan lentotoiminnan tutkiminen ja jälkikäteen tehtävä arviointi on ollut hankalaa arkistolähteinen vähäisyyden takia. Osasto Malisen sotapäiväkirja on saatavilla kesän 1943 osalta (10.5. – 1.11.1943).¹⁷³ Osasto Malisen sotapäiväkirja on kuitenkin hyvin niukka. Siihen on kirjattu vain lähteneet ja saapuneet lennot sekä niiden määränpäät ja mukana ollut miehistö. Sen sijaan Osasto Jaurin toimintaa (22.5.1944 – 10.1.1945) koskeva sotapäiväkirja on huomattavasti informatiivisempi. Siihen on kirjattu niin lennot, miehistö, kuin myös kuljetettujen partioiden aikatiedot, lähtöpaikat, koko ja määränpää.¹⁷⁴

On olemassa vahva käsitys siitä, että kaukopartioiden toimintaa tukeneiden lento-osastojen ja etenkin osasto Jaurin saamat operatiiviset käskyt tuhoettiin sodan päättyessä/päättyttyä. Arvailtavaksi jää, kirjattiinko Osasto Malisessa lentojen tarkemmat tiedot erilliseen kansioon vai jäivätkö partioiden kuljetukset kirjatuihin vain kaukopartio-osastojen omiin sotapäiväkirjoihin? Osasto Jaurin osalta operatiivisten käskyjen olemassaolosta kertoo se, että on silti jäänyt tuhoamatta sisällysluettelo kansioista, jossa näitä operatiivisia käskyjä säilytettiin. Lisäksi kansiossa on säilytetty muita lento-osaston saamia määräyksiä, suoritusilmoituksia ja ilmoituksia vihollishavainnoista.¹⁷⁵

7. Kaukopartioiden tarvike- ja täydennykset

Jatkosodan kaukopartioille oli tyypillistä niiden pitkäkestoisuus. Partiomatkat saattoivat olla jopa yli 200 km ja partio viipyi matkallaan viikkoja. Tällöin oli tärkeää saada partiolle toimitettua elintarvike-, ammus- ja varustetäydennyksiä. Usein partio myös kätki saatuja täydennyksiä ja saattoi huoltaa itseään kätköihin tukeutuen. Huolto sovittiin yleensä radiolla etukäteen, tyypillisesti suoalueelle ja oiseen aikaan. Tarkemman pudotuspaikan osoittamiseen käytettiin merkkitulua. Täydennystarvikkeet

pudotettiin useimmiten laskuvarjojen varassa torpedoilla. Näitä huoltolentoja saattoi yksi partio tarvita useammankin kerran. Osasto Vehniäiseen kuulunut alk. Arvo Mörön partio (17/1) sai kesällä täydennykset peräti neljällä eri lennolla. Kesällä 1944 pudotettiin Kannakselle huoltotäydennyksen yhteydessä partiomies, joka vei odottavalle partiolle radiokalustoa. Pudotukset tehtiin lento-osastojen omalla tai saksalaisten kalustolla.

Ensimmäinen kaukopartioille lennätetty täydennys tapahtui 8.-9.7.1941, jolloin Laivue 14:n Fokker CX:llä pudotettiin muonatäydennys Osasto Vehniäisen Kannaksella toimivalle partiolle.¹⁷⁶ Täydennyslennoilla käytettiin pääasiassa Fokker CX-tiedustelukoneita (Laivueet 12 ja 16), sekä Bristol Blenheim- (Laivue 44), Dornier 17 Z-, Heinkel 115- ja Arado Ar 196- koneita¹⁷⁷, joista kaksi jälkimmäistä oli osasto Jaurin kalustoa. Osasto Paatsalo pohjoisessa tukeutui useimmiten huollon osalta saksalaisten lentokuljetuksiin.¹⁷⁸

Tarviketäydennysten ja haavoittuneiden kuljetusten lisäksi Hirvirannasta operoineet lentueet pudottivat useita kertoja lentolehtisiä vihollisen alueelle. Muun muassa Päämajan tiedustelu-upseeri Georg-Erik Strömberg muistelee lyhyellä Hirvirannan komennuksellaan olleensa mukana tähytäjänä Elias Raution ohjaamassa Heinkel 115 -koneessa (6H+CK), kun he pudottivat lentolehtisiä Kargopolin kaupunkiin, lähelle Arkangeli-Vologdan rautatietä.¹⁷⁹ Propagandalehtisten pudotuksia toteutettiin erityisesti silloin, kun kaukopartiokuljetusten suhteen oli hiljaisempaa.

Tarviketäydennysten pudottaminen pääasiassa tehtiin öiseen aikaan. Lentokoneen kiertely vihollisen selustassa saattoi jo itsessään kavaltaa vihollisen partion liikkumisen alueella. Torpedojen laskuvarjot paljastivat myös herkästi partiotoiminnan. Useimmiten täydennysten pudotus onnistui, kuten kaukopartiomies Pauli Savinainen kertoo: *”Kun suomalaiset lentäjät toivat partiolle muonatäydennyksiä, he pystyivät pudottamaan lähetyksen niin tarkasti, että sitä odotti melkein suu auki. Näytti siltä kuin he olisivat tähdänneet eväspaketin jo valmiiksi kitaan. Aina he löysivät sijaintimme kartalta täsmälleen ja monesti ihmettelimme, että miten jumalauta ne kaverit oikein kykenevät löytämään meidät sieltä korvesta.”*¹⁸⁰

Tarviketäydennysten pudottaminen edellytti hyvin toimivia radioyhteyksiä, joiden välityksellä pudotuspaikka pystyttiin sopimaan tarkalleen karttapisteeseen. Joskus pudotukset eivät onnistuneet huonon sään takia tai siksi, että lentäjä ei havainnut annettuja merkkejä. Pudotuksen epäonnistuminen luettiin useimmiten lentäjän syyksi, kuten partion 71/3 kohdalla. Partiolle tarkoitettu muonatäydennys putosi vihollisen puolelle lentäjän erehdyttyä sovitusta merkistä.¹⁸¹ Kyseessä oli luutnantti Heikki Nykäsen johtama kymmenen miehen partio 2.-14.8.1944. Partio kuljetettiin Suur-Kontiojärvelle Heinkel-koneilla, joista kaksi oli Heinkel 115 -konetta ja yksi Heinkel 59 -kone (SD+EE). Heinkel 59-koneen toinen kelluke rikkoutui laskussa ja kone jouduttiin jättämään järvelle. Nykäsen partio räjäytti koneen toimintakelvottomaksi.

8. Kaukopartioiden kuljetuksissa käytetyt vesilentokoneet

HE-115, "Jenny"

Heinkel 115 -koneista suomalaisin sotilaslentokonetunnuksin oli käytössä ainoastaan tämä nimikko-kone HE-115, joka lennettiin Norjasta Petsamon Salmijärvelle 8.6.1940. Tämän jälkeen kone internoitiin, purettiin ja kuljetettiin Helsinkiin varastoitavaksi.

Norjan hallitus antoi käskyn lopettaa aseellinen vastarinta Saksaa vastaan 7. kesäkuuta 1940. Norjan muiden He 115 -koneiden käskettiin paeta Britteinsaarille, mutta yhden koneen teknisen kunnan katsottiin estävän pitkän lennon. Kokenut liikennelentäjä ja Norjan laivaston luutnantti Helge Dahl, muodollisesti jo siviili, lensi 8. kesäkuuta 1940 Tromssan Skattörasta Petsamon Salmijärvelle tämän He 115 N -koneen, joka oli vientimuunnos A-2-versiosta. Heinkel 115 konetyyppi oli alun perin suunniteltu torpedopommittajaksi, mutta sodan edetessä se todettiin siihen tarkoitukseen aika pian aikansa eläneeksi. Koneita valmistettiin vuosina 1939–40 ainoastaan 138 kpl.

Suomeen lennetyn yksilön sarjanumero oli 156 ja valmistusnumero 3038. Norjalainen sotilastunnus oli F.50, mutta siirtolennolla Suomeen käytettiin keksittyä siviilitunnusta LN-MAB vaikkakin kone oli vielä aseistettu.

Suomeen internoitaessa koneen kokonaislentoaika oli vain 50 tuntia, koska se oli toimitettu tehtaalta vasta heinäkuussa 1939. Narvikin taistelujen yhteydessä ltn. Erik Björneby ampui koneella alas saksalaisen Junkers Ju-52 kuljetuskoneen Gullsfjordissa 14. huhtikuuta 1940.

Kone ensin internoitiin ja lennettiin Santahaminaan, sieltä keväällä 1941 edelleen Ilmavoimien varikolle Tampereelle, jossa se varastoitiin. Varastoinnin jälkeen lentovarikko kunnosti koneen ja se otettiin Suomen ilmavoimien käyttöön 20. kesäkuuta 1941 alkaen. Kone sai tässä yhteydessä suomalaisen tunnuksen HE-115, lempinimeltään "Jenny". Kone luovutettiin 27.6.1941 LeLv 15:lle. Kone kärsi oman ilmatorjunnan osumasta 24. elokuuta 1941, jonka jälkeen Valtion Lentokonetehtaat muutti koneen kuljetustehtäviin.

Aluksi HE-115 -koneita käytettiin Pohjanlahdelle Vaasasta suuntautuneilla tiedustelulennolla Lentue X:n alaisuudessa. Lentue X muutti nimensä kymmenen päivää myöhemmin Lentolaivue 15:ksi, joka aloitti HE-115:llä tiedustelu- ja propagandalennot Laatokan Karjalaan ja Maaselän suunnalle Höytiäisen Hirvirannasta käsin.

Syksystä 1941 alkaen HE-115 oli kaukopartioiden kuljetus- ja huoltotehtävissä. Sitä käytettiinkin pääasiassa kaukopartiomiesten kuljetuksiin ja partioiden huoltotehtäviin linjojen taakse. Koska kone oli varustettu ponttooneilla, rajoittui sen käyttö pelkästään avovesiaikaan. HE-115 ammuttiin tuleen 4.7.1943 Tugajärvellä Vytegran alueella ja miehistö, ohjaaja luutnantti. Yrjö Lemminki, sähköttäjä kersantti Veikko Rinne ja ampuja-mekaanikko korpraali Aimo Väistö joutuivat vangeiksi. Koneita yritettiin myöhemmin tuhota kahdella ilmavoimien Morane-Saulnier M.S. 406-hävittäjällä, mutta tehtävä epäonnistui. Kone jäi vihollisen käsiin ja Osasto Kuismasen partio, jota johti vänrikki Viljo Suokas, näki koneen junaan lastattuna Sekeen asemalla. Koneella ennätettiin lentää yhteensä 311,5 tuntia.

Suomi sai toukokuussa 1943 Saksasta lainaan myös kaksi muutakin Heinkel-115 -koneita, joista toisen saksalaiset veivät mennessään syksyllä 1944 ja toinen Lapin sodassakin siviilitunnuksilla ollut kone jouduttiin luovuttamaan venäläisille Arado Ar 196 -koneen tapaan sodan jälkeen.¹⁸² Saksalaisilta saadut koneet muutettiin Lapin sodassa suomalaisille tunnuksille ja olivat tunnuksiltaan OH-PMJ

(PM=Päämaja, J=JAuri)ja OH-PMS (PM=Päämaja, S=Sovio)

Lähde: https://www.pienoismallit.net/galleria/malli_13178/ (tekijä Markku Rinne, luettu 17.2.2021).

Pienoismallikuva kyseisestä HE-115-koneesta (HE-115A-2)



Lähde: <https://www.facebook.com/sotamuseo/posts/heinkel-he-115heinkel-he-115-oli-saksalainen-kaksimoottorinen-vesitaso-joka-oli-/1787914001511524/>

Tekniset tiedot (He 115B-1)

Yleiset ominaisuudet

Miehistö: 3

Matkustajat: jopa 14

Pituus: 17,30 m

Kärkiväli: 22,28 m

Korkeus: 6,60 m

Siipipinta-ala: 87,5 m²

Tyhjäpaino: 5 290 kg

Suurin lentoonlähtöpaino: 10 400 kg

Moottorit: 2 × BMW 132K -yhdeksänsylinteristä tähtimoottoria; 630 kW (970 hv) per moottori. Kusakin sylinterissä oli kaksi imu- ja kaksi pakoventtiiliä, joten venttiilejä oli moottoreissa yhteensä 72 kpl. Venttiileissä oli hydrauliset nostimet. Jokaisessa sylinterissä oli kaksi sytytystulppaa. Kummallakin moottorilla oli kaksi erillistä sytytysjärjestelmää (magneetit ja virranjakajat).

Suoritusarvot

Suurin nopeus: 327 km/h matkalentokorkeudessa

Lentomatka: 2 100 km

Lakikorkeus: 5 200 m

Siipikuormitus: 103,8 kg/m²

Teho-painosuhde: 139 W/kg

Aseistus

Konekiväärit

1 × kiinteä 7.92 mm MG 17 konekivääri ja

1 × liikuteltava 7.92 mm MG 15 konekivääri taka- ja etuampumoissa
 Pommit
 5 × 250 kg pommia, tai kaksi ennen mainittua pommia ja yksi 800 kg torpedo
 1 × 920 kg merimiina

HE-59D/C-2 ja Heinkel-59B (SD+EE ja PP+AO)

Suomessa Osasto Jaurilla oli saksalaisilta lainassa yhteensä neljä He 59:ää, HL-59 ja HL-60 suomalaisilla kansallisuustunnuksilla sekä kaksi Heinkel 59B -koneita, PP+AO ja SD+EE saksalaisilla tunnuksilla. Kone oli kaksitasoinen ja siinä oli kaksi BMW VI-moottoria, joidenka kummankin teho oli 660 hv. Koneessa oli ohjaajan lisäksi etu- ja taka-ampujat. Heinkel 59 -koneen huippunopeus oli 220 kmh ja toimintamatka n. 950 km. Koneessa oli neljä 7,92 mm konekivääriä. Koneen lentopaino oli 9100 kg

Arado Ar 196

Arado oli yksimoottorinen kone, johon mahtui enimmillään kolme matkustajaa. Koneita käytettiin mm. sairaankuljetuslentoihin. Aradossa oli tehokas BMW-tähtimoottori, jonka teho oli lähes 1000 hv. Koneen maksiminopeus oli 310 kmh. Koneessa oli hyvä aseistus, kaksi siipiin asennettua 20 mm tykkiä, rungon sivulla oleva 7,92 mm MG 17 – konekivääri ja tähystäjän käytössä oleva erillinen konekivääri.

Berijev MBR-2 (VV-181)

Lentolaivue 15 käytössä oli venäläinen sotasaalislentovene Berijev MBR-2, joka sai Suomessa tunnukseksi VV-181 (VV sanoista venäläinen vene). Tämä sotasaalislentovene oli kooltaan iso ja kömpelö kone, jota oli vaikea saada lastattuna nousemaan. Se oli myös vikaherkkä ja sen takia käytössä vain satunnaisesti.

Kaikkiaan Berijev MBR-2 koneita oli suomalaisille saatu hankittua viisi kappaletta, joista tämä VV-181 oli Lentolaivue 15 käytössä. Berijevin huippunopeus oli 250 kmh. Koneen moottorin käynnin epävarmuus rajoitti konetyypin käyttöä lähinnä muutamaan yhteyslentoon.

Blackburn R.29 Ripon II F

Ensimmäinen Ripon tilattiin Englannista jo 1928. Vuosina 1929–34 Suomessa rakennettiin lisenssillä 25 Ripon-koneita. Koneen huippunopeus oli 215 kmh ja lentoaika viisi tuntia.

Leore 246 (A3+KC)

Leore oli nelimoottorinen kömpelö ja suuren syväyksen vaativa lentovene. Suomella oli käytössä kolme Leore 246 -koneita, joiden tunnuksot olivat A3+HC, A3+KC ja A3+GE. Koneiden moottoreiden käynti oli epävarmaa ja konetyypin käyttö jäikin vähäiseksi. Merkittävin käyttökohde oli haavoittuneiden kuljetus, jossa yhteydessä mm. lentomestari Paasonen nouti kolmelta haavoittunutta Suojärveltä Hirvirantaan kesäkuun lopulla 1944. Leore 246 -koneita kutsuttiin lentoveneeksi, mutta lentäjien mukaan se muistutti enemmänkin laivaa.¹⁸³

Junkers W 34fa ja K 43fa

Junkers W 34fa, K 43fa ja W 34hi olivat saksalaisia 3–6-paikkaisia kuljetus- ja meritoimintakoneita. Suomessa käytetyt W 34fa ja K 43fa -koneet oli kehitetty Junkers F-13 -matkustajakoneen pohjalta ja se oli sotilaskäytössä varsin toimiva. Koneiden rekisteritunnukset Suomen ilmavoimissa olivat JU-122 (W 34) sekä JU-123 – JU-128 (K 43). Hirvirannassa käytettiin erityisesti JU-122, JU-124, JU-127 ja JU-

128. Junkers-koneiden haittana oli lyhyehkö toimintamatka. Junkerseja oli ilmavoimien käytössä 12 kappaletta vuosina 1930–1952. Miehistön lisäksi koneeseen voitiin maksimissaan ottaa kuusi kuljettavaa.

Uudemmissa Junkers W34hi koneissa käytettiin pääasiassa tehokkaampaa BMW-132 tähtimoottoria. Kone saavutti 265 kmh maksiminopeuden ja toimintasäde oli noin 900 km.

JU-122 (W34)

Höytiäisellä ja Paltamossa kesäkaudella 1941 käytetyn JU-122 koneen valmistusnumero oli 2585. Kone luovutettiin Ilmavoimille jo 30.09.1930 Merilentoasemalle. Ennen sotaa tämä kone kuului Erilliselle Lentolaivueelle ja sodan sytyttyä LLv 16:lle. Kesästä 1941 alkaen JU-122:lla tehtiin pääasiassa sairaankuljetuslentoja. 16.11.1941 moottori petti startissa ja pakkolaskussa kone vahingoittui korjaukselvottomaksi. Miehistö ja matkustajat selvisivät hengissä. JU-122-koneen yhteenlaskettu lentoaika oli 1 650 h 50 min, joista Ilmavoimissa 1 299 h. JU-122 -koneessa käytettiin 460 hv:n Bristol Jupiter V -tähtimoottoria, jolla saavutettiin kellukkeiden kanssa 215 kmh maksiminopeus. Koneen suurin lentomatka oli n. 1250 km.

JU-123 – JU-128 (K43)

Ilmavoimat osti vuonna 1930 Ruotsista kuusi 460 hv:n Bristol Jupiter VI -moottorilla varustettua sotilasversiota K 43fa. Koneet saivat tunnuksat JU-123 – JU-128 ja ne saapuivat Suomeen 09.04.1931.

Aseistuksena oli rungon päällä yksi tai kaksi avoampumoa/-a, jossa kummassakin yksi 7,7 mm Lewis- tai L-33/36-konekivääri ja pohjaluukussa samanlainen. Kummassakin siivessä oli neljä RMS-ripustinta 400 kg:n pommikuormalle.

Yhteenveto eri konetyypeistä (Vilkuna 1987, 60).

malli	Junkers Ju W 34/K 43	Heinkel He 59	Heinkel He 115	Arado Ar 196	Junkers Ju 52
valmistusmaa	Saksa	Saksa	Saksa	Saksa	Saksa
suunnitteluvuosi	1926	1930	1937	1938	1931
moottoreita	1	2	2	1	3
matka-/huippunopeus km/h	215/245	150/220	300/355	250/310	185/250
lentomatka km	1250	1750	2100	1080	1100
kuljetuskapasiteetti miestä	6/4	12/4	12–14/3	1–2/1–2	18/3
varusteineen/miehistö	2×7.62 mm	3×7.92 mm	2×7.92 mm	2×20 mm	1×13 mm
aseet				2×7.92 mm	2×7.92 mm
huom.	vesilentokone vanhentunut	vesilentokone vanhentunut	vesilentokone moderni	vesilentokone moderni pieni	maalentokone
	W 34 kuljetusmuunnos K 43 sotilasmuunnos saksalaistunnuksin	saksalaistunnuksin	1 suomalais- ja 2 saksalaistunnuksin, myös lsv-hypyssä	saksalaistunnuksin	saksalaistunnuksin vain väliaikaisesti 2 kertaa lsv-hypyssä



Osmo Malisen johtaman LeLv 15:n He 115 Höytiäisen Hirvirannassa elokuussa 1941. (SA-kuva)



Heinkel HE-115 -vesitaso huollettavana Valtion lentokonetehdaalla Tampereella (SA-kuva)



Kuva Suomessa käytössä olleesta Heinkel He 59 -koneesta (HL-59)



Hirviranta 24.8.1941 (SA-kuva)



Hirviranta 24.8.1941. Kuvassa mm. tiedustelu-upseeri kapt. Olavi Wickstrand (3. vas), kapt. Erkki Jauri (4. vas), kapt. Osmo Malinen (6.vas) ja insinöörilt. myöhempi vuorineuvos Uolevi Raade (3. oik.) (SA-kuva)



Hirvirannan keittiöhenkilöstöä 24.8.1941 (SA-kuva)



Hirvirannan tilapäisiä majoitusparakkeja (Rintamamiesten lomakodin mökkejä) 24.8.1941 (SA-kuva)



Venäläisiltä sotasaaliiksi saatu lentovene Berijev MBR-2 (VV-182) Hirvirannassa 24.8.1941. (SA-kuva)



Kaukopartio lähdössä Tiiksjärveltä 6.9.1941 Junkers (JU-128) -koneella, joka operoi Hirvirannasta. (SA-kuva)

Kaukopartioiden lentokuljetukset vuosina 1941–1944

Vuosi	<i>Viennit Konesuoritus</i>	<i>Miehiä</i>	<i>Noudot Konesuoritus</i>	<i>Miehiä</i>
1941	8	42	1	5
1942	10	72	6	64
1943	10	104	6	57
1944	17	149	7	38
Lapin sota	12	114	1	1
Yhteensä	57	481	21	165

9. Lähteet ja kirjallisuus

Internet-sivut

<https://www.facebook.com/sotamuseo/posts/heinkel-he-115heinkel-he-115-oli-saksalainen-kaksimoottorinen-vesitaso-joka-oli-/1787914001511524/> (luettu 17.2.2021)

https://www.pienoismaallit.net/galleria/malli_13178/ (tekijä Markku Rinne, luettu 17.2.2021).

<http://www.virtualpilots.fi/hist/WW2History-SimaVarriFennander.html> (tekijä Virtualpilots.fi, luettu 26.11.2021)

- | | |
|---------------------------|--|
| Anttala Esa
1960 | <i>Päämajan kaukopartio.</i> Kirjayhtymä, Rauma 1960. |
| Brantberg Robert
2014 | <i>Tiedustelueversti Hallamaa. Voiton avaimet.</i> Juva 2014 |
| Elfvengren Eero
2010 | <i>Vihollisen selustassa. Päämajan tiedustelu Neuvosto-Karjalassa 1939-1944.</i> Elfvengren Eero, Kosonen Matti, Laidinen Einar. Otava, Helsinki 2010. |
| Haapanen Atso
2012 | <i>Sissipartio Verkko.</i> Karisto, Hämeenlinna 2012. |
| Heiskanen, Raimo
1989 | <i>Saadun tiedon mukaan... Päämajan johtama tiedustelu 1939–1945.</i> Otava, Keuruu 1989. |
| Janhila Jaana
2009 | <i>Sissisotaa kaukopartiossa. Osasto Marttinan partiokertomukset 1941–1942.</i> Minerva kustannus. |
| Janhila Jaana
2010 | <i>Sissisotaa kaukopartiossa. Osasto Marttinan partiokertomukset 1943–1944.</i> Minerva kustannus. |
| Juutilainen Antti
2005 | <i>Taistellen torjuntavoittoon.</i> Teoksessa: Jatkosodan pikkujättiläinen, ss. 793-806. Toim. Jari Leskinen ja Antti Juutilainen. WSOY 2005. |
| Karhunen Joppe
2008 | <i>Sissejä linjojen taakse.</i> 3. painos. Apali Tampere 2008. Alkuperäinen painos: Otava, Keuruu 1958. |
| Kauppinen Santtu
2020 | <i>Olivatko Lapin kaukopartiomiehet pulassa?</i>
– <i>Osasto Paatsalon taktiikoiden, tekniikoiden, toimintatapojen ja varusteiden tarkastelu jatkosodassa.</i> Pro gradu -tutkielma Yliluutnantti Santtu Kauppinen Sotatieteiden maisterikurssi 9. Jalkaväkijän. Huhtikuu 2020. |

- Kosonen Matti
2005 *Päämajan kaukopartiot.* Teoksessa: Jatkosodan pikkujättiläinen, ss. 398- 416. Toim. Jari Leskinen ja Antti Juutilainen. WSOY 2005.
- Kosonen Matti
2010 *Vihollisen selustassa. Päämajan tiedustelu Neuvosto-Karjalassa 1939–1944.* Elfvengren Eero, Kosonen Matti, Laidinen Einar. Otava, Helsinki 2010.
- Käkönen Uljas Antero
1970 *Miehityksen varalta – Päämajan tiedustelua 1943–1945.* Otava, Helsinki 1970
- Laidinen Einar
2010 *Vihollisen selustassa. Päämajan tiedustelu Neuvosto-Karjalassa 1939 – 1944.* Elfvengren Eero, Kosonen Matti, Laidinen Einar. Otava, Helsinki 2010.
- Laurila, Kavo
2002 *Jatkosodan kaukopartiolennot.* Helsinki: Koala-kustannus.
- Mynttinen Simo
2020 *Yhteispeliä maassa, yksin ilmassa – suomalaisten sissikuljetusosastojen synty ja päämajan kaukopartioiden lentokuljetusten suunnittelu jatkosodassa.* SMOHJ14 Ilmasotalinja. 2020.
- Ohra-aho Harri
2021 *Sotilastiedustelu pysyi etulinjassa.* Kenttäpostia-lehti 1/2021, s. 62 – 64.
- Oksanen Tauno, Komulainen Ari
2019 *Raappanan tiedustelijat.* 2019.
- Palaste Onni
1981 *Siviilisissit Stalinin kanavalla.* Karisto, Hämeenlinna 1981.
- Palokangas Marko
2018 *Hankitun tiedon varassa – yhtymätason tiedustelutoiminnan kehitys Suomessa itsenäisyytemme aikana.* Otavan kirjapaino Oy, Keuruu 2018.
- Peltonen Martti
1996 *Kaukopartioiden lentokuljetukset jatkosodassa ja Lapin sodassa.* Kylkirauta 4/1996, s. 15–16.
- Peltonen Martti
2005 *Kaukopartiolennot – Sissejä linjojen taakse.* Teoksessa: Jatkosodan pikkujättiläinen. Toim. Jari Leskinen ja Antti Juutilainen. WSOY 2005.
- Piipponen Jukka
2002 *Sissilentäjä – Olli Kepsun tarina.* Koala-Kustannus. Helsinki 2002.
- Pirttikoski Pasi
2014 *Laskuvarjohyppäkurssit Suomessa 1927–1944.* Suomen Sotaveteraaniliitto 1/2014, s. 30–31.
- Porvali Mikko
2021 *Kohti itää. Päämajan kaukopartio-osasto Vehniäinen 1941.* Atena Kustannus Oy 2021.

Roiha Rauno 1973	<i>Sissi- ja kaukopartiotoiminta Suomen sodassa 1941–44.</i> Sotakorkeakoulun diplomityö. Helsinki 1973.
Saressalo Lassi 1987	<i>Päämajan kaukopartiot jatkosodassa.</i> WSOY 1987.
Seeslahti Martti 2019	<i>Väljään veteen keitettyä kauravelliä ja muita herkuja. Juttuja, tarinoita, kirjoituksia ja muistikuvia vuosien varrelta.</i> 2019.
Tikkanen Pentti H. 2004	<i>Valiosissit kaukopartioissa.</i> Karisto 2004.
Vilkuna Janne 1987	<i>Lento- ja laskuvarjohyppytoiminta.</i> Teoksessa <i>Päämajan kaukopartiot jatkosodassa</i> ss. 53–69. WSOY 1987.

Julkaisemattomat artikkelit

Suhonen Tauno 2019	<i>Hirvirannan vesilentoasema 1941–44.</i> Julkaisematon artikkeli.
-----------------------	---

Haastattelut

Hannele Laatikainen, kirjallinen muistelu ja haastattelu 5.7.2021. Haastattelija Ilpo Saarelainen.

Maire Räsänen, haastattelu 27.5.2019. Haastattelija Ilpo Saarelainen.

Maire Räsänen, haastattelu 10.5.2021. Haastattelija Aimo Kettunen.

Anja Siponen, haastattelu 9.9.2011. Haastattelijana Ritva Ahvenainen.

Veijo Saloheimo. Prof. Veijo Saloheimon kirjallinen haastattelu 14.3.2013.

Internet

Facebook.com Sotamuseo ja historia kanava. 20. maaliskuuta 2018. <https://www.facebook.com/sotamuseo/posts/heinkel-he-115heinkel-he-115-oli-saksalainen-kaksimoottorinen-vesitaso-joka-oli-1787914001511524/> (luettu 17.2.2021)

https://www.pienoismallit.net/galleria/malli_13178/ (tekijä Markku Rinne, luettu 17.2.2021).

<https://www.facebook.com/photo?fbid=10158144827710748&set=gm.1744745322367001> Lähde: Mika Wist

<http://sotakartat.blogspot.com/2015/01/karpasen-viimeinen-partiomatka.html>

Osasto Malisen sotapäiväkirja 10.5. – 1.11.1943. <http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=2978779>

Osasto Jaurin sotapäiväkirja 22.5.1944 – 10.1.1945. <http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=2976851>

-
- ¹ Laurila 2002, 41-66.
- ² Heiskanen 1989, 25.
- ³ Heiskanen 1989, 34–35.
- ⁴ Janhila 2009, 101.
- ⁵ Heiskanen 1989, 82.
- ⁶ Heiskanen 1989, 71.
- ⁷ Kauppinen 2020, 4. Palokangas 2018, s. 93.
- ⁸ Saressalo 1987, 13.
- ⁹ Mynttinen 2020, 48.
- ¹⁰ Saressalo 1987, 14–15.
- ¹¹ Mika Wist, <https://www.facebook.com/photo?fbid=10158144827710748&set=gm.1744745322367001>
- ¹² Saressalo 1987, 47.
- ¹³ Saressalo 1987, 14–15. Kauppinen 2020, 6.
- ¹⁴ Saressalo 1987, 19–22.
- ¹⁵ Kauppinen 2020, 7–8 ja Saressalo 1987, 113–120.
- ¹⁶ Petrovski Jamin tapahtumista julkaistiin pietarilaisen kustannusyhtiön toimesta kirja v. 2012, jonka kirjoittaja on Pjotr Repnikov. Repnikovin mukaan hänen setänsä oli hoidettavana Petrovski Jamin sairaalassa.
- ¹⁷ Oksanen, Komulainen 2019, 27.
- ¹⁸ Mynttinen, 48.
- ¹⁹ Elfvegren 2010, 165–166.
- ²⁰ Mynttinen, 49.
- ²¹ Saressalo 1987, 249.
- ²² Anttala 1960, 169–170.
- ²³ Heiskanen 1989, 175. Karhunen 2008, 27.
- ²⁴ Elfvegren 2010, 237. Antti Vorhon partion vaiheista on kertomus Kosonen 2010, 267–280. Kertomus perustuu pääosin Olli Anttilan haastatteluun 25.7.2007.
- ²⁵ Heiskanen 1989, 223–226, Elfvegren 2010, 194-195.
- ²⁶ Juutilainen 2005, 795–799.
- ²⁷ Janhila 2010, 37 Janhila viittaa tässä lähteenään Vesa Tynkkysen tutkimukseen *Hyökkäyksestä puolustukseen. Taktiikan kehittymisen ensimmäiset vuosikymmenet Suomessa, 1999*. Maanpuolustuskorkeakoulu. Taktiikan laitos. 163.
- ²⁸ Heiskanen 1989, 176.
- ²⁹ Roiha 1973, 37.
- ³⁰ Roiha 1973, 36.
- ³¹ Porvali 2021, 247.
- ³² Porvali 2021, 149–150.
- ³³ Mynttinen 2020, 2.
- ³⁴ Saressalo 1987, 54.
- ³⁵ Heiskanen 1989, 105.
- ³⁶ Mynttinen 2020, 3.
- ³⁷ Mynttinen 2020, 107–108.
- ³⁸ Mynttinen 2020, 104.
- ³⁹ Saressalo 1987, 187.
- ⁴⁰ Mynttinen 2020, 103.
- ⁴¹ Saressalo 1987, 54.
- ⁴² Saressalo 1987, 89–90.
- ⁴³ Karhunen 2008, 78-70.
- ⁴⁴ Karhunen 2008, 82-83.
- ⁴⁵ Porvali 2021, 237.
- ⁴⁶ Kosonen 2005, 402.
- ⁴⁷ Janhila 2010, 286.
- ⁴⁸ <http://www.virtualpilots.fi/hist/WW2History-SimaVarriFennander.html>
- ⁴⁹ Pelttonen 2005, 433.
- ⁵⁰ Saressalo 1987, 54-55.
- ⁵¹ Mynttinen 2020, 50.
- ⁵² Mynttinen 2020, 50.

-
- ⁵³ Saressalo 1987, 17. Mynttinen 2020, 52.
- ⁵⁴ Peltonen 2005, 432.
- ⁵⁵ Ohra-aho 2021, 63-64.
- ⁵⁶ Heiskanen 1989, 161-162.
- ⁵⁷ Heiskanen 1989, 123.
- ⁵⁸ Heiskanen 1989, 170.
- ⁵⁹ Janhila 2009, 44-47.
- ⁶⁰ Mynttinen 2020, 27-28.
- ⁶¹ Janhila 2009, 92-93.
- ⁶² Heiskanen 1989, 171.
- ⁶³ Laurila 2002, 42, 65.
- ⁶⁴ Laurila 2002, 49-62.
- ⁶⁵ Kosonen 2010, 125-126.
- ⁶⁶ Saressalo 1987, 14.
- ⁶⁷ Laidinen 2010, 151.
- ⁶⁸ Mynttinen 2020, 47.
- ⁶⁹ Heiskanen 1989, 154. Elfvengren 2010, 165-170. Mynttinen 2020, 52-53.
- ⁷⁰ Mynttinen 2020, 53.
- ⁷¹ Mynttinen 2020, 54. Kauppinen 2020, 52-53.
- ⁷² Käkönen 1970, 44. Heiskanen 1989, 154-155. Saressalo 1987, 17-18. Mynttinen 2020, 55.
- ⁷³ Mynttinen 2020, 56.
- ⁷⁴ Mynttinen 2020, 57.
- ⁷⁵ Kauppinen 2020, 53.
- ⁷⁶ Pirttikoski 2014, 30.
- ⁷⁷ Vilkuna 1987, 61.
- ⁷⁸ Vilkuna 1987, 62. Pirttikoski 2014, 30.
- ⁷⁹ Kosonen 2002, 264-273. Heiskanen 1987, 179. Vilkuna 1987, 63-64.
- ⁸⁰ Pirttikoski 2014, 31.
- ⁸¹ Pirttikoski 2014, 31.
- ⁸² Vilkuna 1987, 65.
- ⁸³ Vilkuna 1987, 65.
- ⁸⁴ Piipponen 2002, 149.
- ⁸⁵ Piipponen 2002, 149-151.
- ⁸⁶ Vilkuna 1987, 66. Piipponen 2002, 167-169.
- ⁸⁷ <http://www.virtualpilots.fi/hist/WW2History-SimaVarriFennander.html>
- ⁸⁸ Saressalo 1987, 38-39.
- ⁸⁹ Heiskanen 1989, 175.
- ⁹⁰ Oksanen, Komulainen 2019, 31.
- ⁹¹ Elfvengren 2010, 183.
- ⁹² Peltonen 2005, 403.
- ⁹³ Anttala 1960, erityisesti sivut 123-126.
- ⁹⁴ Elfvengren 2010, 181-182, 188.
- ⁹⁵ Saressalo 1987, 49-50.
- ⁹⁶ Brantberg 2014.
- ⁹⁷ Brantberg 2014, 203-211.
- ⁹⁸ Saressalo 1987, 54.
- ⁹⁹ Mynttinen 2020, 57-58.
- ¹⁰⁰ Vilkuna 1987, 54-55. Peltonen 1995, 170-171.
- ¹⁰¹ Seeslahti 2019, 23.
- ¹⁰² Hirvirannan huvila-alueetta koskevat tiedot perustuvat Hannele Laatikaisen kirjalliseen muisteluun ja haastatteluun 5.7.2021.
- ¹⁰³ Saressalo 1987, 55. Vilkuna 1987, 55.
- ¹⁰⁴ Vilkuna 1987, 55.
- ¹⁰⁵ Janhila 2009, 231.
- ¹⁰⁶ Vilkuna 1987, 55. Mynttinen 2020, 59-60.
- ¹⁰⁷ Janhila 2009, 237.
- ¹⁰⁸ Janhila 2009, 241.

-
- ¹⁰⁹ Peltonen 2005, 417.
- ¹¹⁰ Saressalo 1987, 55.
- ¹¹¹ Janhila 2009, 261.
- ¹¹² Janhila 2009, 292.
- ¹¹³ Janhila 2009, 294.
- ¹¹⁴ Saressalo 1987, 55. Peltonen 2005, 419.
- ¹¹⁵ Vilkuna 1987, 55.
- ¹¹⁶ Laurila 2002, 220-222.
- ¹¹⁷ Laurila 2002, 222-223.
- ¹¹⁸ Vilkuna 1987, 55. Saressalo 1987, 55.
- ¹¹⁹ Peltonen 2005, 419.
- ¹²⁰ Mynttinen 2020, 62.
- ¹²¹ Saressalo 1987, 56. Simanainen itse on laskenut, että hänellä oli sotalentoja yhteensä 112 (<http://www.virtualpilots.fi/hist/WW2History-SimaVarriFennander.html> Luettu 26.11.2021)
- ¹²² Anja Siposen haastattelu 9.9.2011. Maire Räsänen haastattelu 27.5.2019. Veijo Saloheimon kirjallinen haastattelu 14.3.2013.
- ¹²³ Peltonen 1995, 172-173 ja 181-182. Vilkuna 1987, 55-56. Mynttinen 2020, 62.
- ¹²⁴ Peltonen 1995, 173. Mynttinen 2020, 63.
- ¹²⁵ Peltonen 1995, 173. Mynttinen 2020, 63-64.
- ¹²⁶ Mynttinen 2020, 64. Peltonen 2005, 421.
- ¹²⁷ Saressalo 1987, 160. Kauppinen 2020, 53.
- ¹²⁸ Saressalo 1987, 150. Peltonen 1995, 182-183.
- ¹²⁹ Saressalo 1987, 164-170. Karhunen 2008, mm. 173, 223. Peltonen 1995, 173.
- ¹³⁰ Mynttinen 2020, 62-65. Peltonen 2005, 432.
- ¹³¹ Peltonen 2005, 421-422.
- ¹³² Peltonen 1995, 173. Mynttinen 2020, 65.
- ¹³³ Heiskanen 1989, 187. Vilkuna 1987, 56. Mynttinen 2020, 65-66.
- ¹³⁴ Mynttinen 2020, 70.
- ¹³⁵ Peltonen 2005, 424.
- ¹³⁶ Peltonen 2005, 424.
- ¹³⁷ Saressalo 1987, 56. Mynttinen 2020, 69.
- ¹³⁸ Mynttinen 2020, 67-68.
- ¹³⁹ Mynttinen 2020, 69.
- ¹⁴⁰ Peltonen 1995, 173-174. Mynttinen 2020, 70.
- ¹⁴¹ Saressalo 1987, 206. Mynttinen 2020, 71.
- ¹⁴² Saressalo 1987, 185.
- ¹⁴³ Saressalo 1987, 201.
- ¹⁴⁴ Janhila 2010, 278-287.
- ¹⁴⁵ Saressalo 1987, 202.
- ¹⁴⁶ Saressalo 1987, 206.
- ¹⁴⁷ <http://sotakartat.blogspot.com/2015/01/karpasen-viimeinen-partiomatka.html>
- ¹⁴⁸ Saressalo 1987, 196-198. Tikkanen 2004, 257-262.
- ¹⁴⁹ Karhunen 2008, 209-213. Peltonen 2005, 425. Vilkuna 1987, 57. Saressalo 1987, 187.
- ¹⁵⁰ Mynttinen 2020, 99-100.
- ¹⁵¹ Mynttinen 2020, 72.
- ¹⁵² Saressalo 1987, 206-207. Vilkuna 1987, 57-59. Mynttinen 2020, 72.
- ¹⁵³ Peltonen 2005, 427. Vilkuna 1987, 56-57. Mynttinen 2020, 68 ja 73.
- ¹⁵⁴ Laurila 2002, 106.
- ¹⁵⁵ Mynttinen 2020, 74.
- ¹⁵⁶ Peltonen 2005, 427.
- ¹⁵⁷ Saressalo 1987, 57.
- ¹⁵⁸ Mynttinen 2020, 78.
- ¹⁵⁹ Maire Räsänen haastattelu 10.5.2021 (Aimo Kettunen).
- ¹⁶⁰ Osasto Jaurin sotapäiväkirja 29.6.1944. Piipponen 2002, 137.
- ¹⁶¹ Osasto Jaurin sotapäiväkirja 30.5.1944. 27.6.1944, 28.6.1944
- ¹⁶² Piipponen 2002, 134-135. Laurila 2002, 151-158. Karhunen 2008, 259-265.
- ¹⁶³ Peltonen 2005, 428.

-
- ¹⁶⁴ Osasto Jaurin sotapäiväkirja 2.8.1944.
- ¹⁶⁵ Karhunen 2008, 267-270.
- ¹⁶⁶ Saressalo 1987, 57 ja 292. Peltonen 2005, 429. Piipponen 2002, 158-162.
- ¹⁶⁷ Saressalo 1987, 272 ja 283. Osasto Jaurin sotapäiväkirja mm. 2.8.1944, 5.8.1944 ja 7.8.1944
- ¹⁶⁸ Saressalo 1987, 58, 293-295. Peltonen 2005, 429.
- ¹⁶⁹ Laurila 2002, 190-191.
- ¹⁷⁰ Saressalo 1987, 295.
- ¹⁷¹ Peltonen 2005, 432.
- ¹⁷² Saressalo 1987, 58. Peltonen 1996, 15-16.
- ¹⁷³ Osasto Malisen sotapäiväkirja 10.5. – 1.11.1943.
- ¹⁷⁴ Osasto Jaurin sotapäiväkirja 22.5.1943 – 10.1.1945.
- ¹⁷⁵ Mynttinen 2020, 94.
- ¹⁷⁶ Vilkuna 1987, 59.
- ¹⁷⁷ Saressalo 1987, 58-59.
- ¹⁷⁸ Vilkuna 1987, 59.
- ¹⁷⁹ Laurila 2002, 107-109.
- ¹⁸⁰ Janhila 2009, 236.
- ¹⁸¹ Janhila 2010. 622-623.
- ¹⁸² Saressalo 1987, 58.
- ¹⁸³ Piipponen 2002, 137.