

Saksan hiljainen liittolainen

Allan Staffansin rooli Suomen sukellusvenehankkeessa
1919-1945

Klaus Kaarti
Pro gradu -tutkielma
Poliittinen historia
Turun yliopisto, syksy 2024

Turun yliopiston laatujärjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu
Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.

TURUN YLIOPISTO

Filosofian, poliittisen historian ja valtio-opin laitos / Yhteiskuntatieteellinen tiedekunta
KAARTI, KLAUS: Saksan hiljainen liittolainen: Allan Staffansin rooli Suomen
sukellusvenehankkeessa 1919-1945

Pro gradu -tutkielma, 67 s.

Poliittinen historia

Syksy 2024

Pro gradu -tutkielmassani tarkastelen, millainen rooli Allan Staffansilla oli Suomen sukellusvenehankkeessa, joka toteutettiin yhdessä saksalaisten asiantuntijoiden kanssa. Staffans on valittu tutkimuskohteeksi, koska hänen johtamallaan Crichton-Vulcan -nimisellä telakalla rakennettiin sukellusveneitä Suomen puolustusvoimien käyttöön. Vaikka useat telakat osallistuivat kilpailuun siitä, kuka saisi rakentaa Suomen sukellusveneet, vain Saukko rakennettiin muualla kuin Crichton-Vulcanilla.

Suomen sukellusveneiden poliittiset ja teolliset aspektit herättivät kiistoja Suomen eduskunnassa. Vaikka sukellusveneiden potentiaali rannikkopuolustuksessa ja sodankäynnissä oli tiedossa jo ensimmäisen maailmansodan jälkeen, taloudelliset haasteet vaikeuttivat hanketta. Kun rakennustyöt saatiin käyntiin, kansainvälinen kritiikki Saksan kanssa käytyä yhteistyötä kohtaan vaikeutti tilannetta. Vaikka Staffans ei ollut poliittisesti aktiivinen vaikuttaja, yhteistyö puolustusministeriön kanssa sitoi hänet aktiivisesti Suomen puolustuspolitiikkaan ja -tavoitteisiin.

Tutkimuksessa käytän henkilöhistoriallisen tutkimuksen metodeja. Tutkimuksen keskeisin aineisto muodostuu Staffansin liiketoimintaan liittyvistä kirjeistä ja hänen yksityiskirjeenvaihdostaan. Lisäksi tutkielmassa on hyödynnetty aiheeseen liittyvää kirjallisuutta ja aikalaisten kirjoituksia.

Vaikka hän ei osallistunut poliittiseen vaikuttamistyöhön, Staffans oli aktiivinen toimija Suomen sukellusvenehankkeessa ja ohjasi sitä Saksan suuntaan. Hän hankki telakalleen lukuisia saksalaisia asiantuntijoita ja työntekijöitä ja toimi saksalaisen bulvaaniyhtiön kumppanina. Staffansin roolista sukellusvenehankkeessa on konkreettisia todisteina neljä sukellusvenettä, joista kolme romutettiin Pariisin rauhansopimuksen vuoksi.

Asiasanat: sukellusveneet, Saksa, teollisuus, rannikkopuolustus, kansainväliset suhteet, merisota, kansainvälinen yhteistyö

Sisällysluettelo

1. Johdanto	1
1.1. Aiheen esittely, rajaus ja tutkimuskysymys	1
1.2. Metodit ja metodikirjallisuus	5
1.3. Aineiston esittely ja aiempi tutkimus	9
2. Sukellusveneet – poliittinen kiistakapula ja innostuksen aihe	11
2.1. Vulcanin tuore johtaja	11
2.2. Staffans aloittaa sukellusveneasiantuntijoiden etsinnän	13
2.3. Sopimusneuvottelut Saksan kanssa	17
2.4. Puolustusvoimien talousvaikeuksien vaikutus sukellusveneiden kehittämiseen	19
2.5. Tarjouskilpailu Suomen hallituksen vakuuttamiseksi	23
3. Sukellusveneiden rakennustyöt käynnistyvät	30
3.1. Puolustusministeriö esimiehenä	30
3.2. Sukellusveneiden rakentamisen haparoiva alku	31
3.3. Talousvaikeudet huipentuvat Crichton-Vulcanin myyntiin	38
3.4. Neuvostoliiton nousu kauppakumppaniksi	45
4. Sukellusveneyhteistyö hiipuu	49
4.1. Sukellusvene CV-707 ja ulkomainen kritiikki	49
4.2. Saksa luopuu sukellusvene CV-707:stä	52
4.3. Suomen sukellusveneiden kohtalo - hetki jälleen Saksan liittolaisena	56
5. Johtopäätökset	59
6. Lähteet	62

1. Johdanto

1.1. Aiheen esittely, rajausta ja tutkimuskysymys

Toisin kuin lukuisilla muilla Nato-mailla, Suomen puolustusvoimilla ei ole nykyisin sukellusveneitä käytössään. Suomi irtautui Pariisin rauhansopimuksen sotilasartikloista jo vuonna 1990, joten sopimus ei enää kiellä sukellusveneiden käyttöä ja hankintaa. Merivoimien operaatiopäällikön, kommodori Juhapekka Rautavan mukaan esteenä ovat sen sijaan kustannukset, joita syntyisi sukellusveneiden hankinnasta, uuden järjestelmän luomisesta ja miehistön kouluttamisesta.¹

Korkeat kustannukset aiheuttivat ongelmia myös 1920-luvun alussa, kun Suomen rannikkopuolustuksen esikunta esitti suunnitelman laivaston perustamisesta. Eduskunta hylkäsi suunnitelman, eikä edes käsitellyt seuraavaa ehdotusta, johon olisi kuulunut kuusi sukellusvenettä ja lukuisia muita aluksia.²

Vuoden 1925 valtiopäiville hallitus antoi supistetun esityksen, jossa sukellusveneiden määrä laski kuudesta neljään. Vaikka ehdotus oli yli 100 miljoonaa markkaa edullisempi, valtionvarainministeri liitti hallituksen esitykseen kielteisen mielipiteen. Hän epäili, että laivaston perustamisen menot ylittävät valtiotalouden kestokyvyn.³

Vaikka sukellusveneiden potentiaali rannikkopuolustuksessa ja sodankäynnissä oli tiedossa jo ensimmäisen maailmansodan jälkeen, taloudelliset haasteet olivat hankinnan esteenä jopa pahemmin kuin nykyäänkin. Oma sukellusveneojelma pitäisi aloittaa kalliisti puhtaalta pöydältä, joko uudisrakentamalla tai muiden vanhoja veneitä ostamalla.

¹ <https://www.hs.fi/paivanlehti/13082023/art-2000009769702.html> [luettu 13.8.2023]

² Tervasmäki 1964, 188.

³ Tervasmäki 1964, 189.

Yhtymäkohta nykyhetkeen tekee sukellusveneiden rakentamiseen johtaneesta historiasta mielenkiintoisen tutkimuskohteen. Käsittelen asiaa keskittyen Allan Staffansiin, joka tunnetaan parhaiten Crichton-Vulcanin toimitusjohtajana. Hänen johtamallaan telakalla rakennettiin suomalaisia sukellusveneitä yhteistyössä saksalaisten asiantuntijoiden kanssa. Suomen sukellusveneistä neljä rakennettiin Crichton-Vulcanin telakalla, ja vain Saukko rakennettiin Hietalahden sulkutelakalla Helsingissä.⁴ Suomen sukellusveneiden ja niitä varten tehdyn yhteistyön historiaa tutkiessa on siis kiinnostavinta keskittyä Crichton-Vulcaniin.

Staffansin rooli herättää useita kysymyksiä. Miksi juuri hän sai rakentaa sukellusveneitä Suomen valtiolle? Miksi hän tahtoi tehdä niin? Mitä keinoja hän käytti nostaakseen oman yhtiönsä asemaa Suomen hallituksen ja puolustusministeriön silmissä? Ja miten muut sukellusveneteollisuuden ja politiikan toimijat auttoivat tai haastoivat häntä?

Tässä gradussa siis tutkin, millainen rooli Allan Staffansilla oli Suomen sukellusvenehankkeessa, joka nojautui vahvasti Saksan kanssa tehtyyn yhteistyöhön. Hankkeen poliittiset ja teolliset aspektit herättivät kiistoja niin Suomen eduskunnassa kuin myös kansainvälisesti.

Ensin täytyy kertoa, kuka Allan Staffans oli. Staffans syntyi Vaasassa 13.2.1880. Hän työskenteli koko uransa ajan laivateollisuudessa, siitä lähtien kun valmistui Vaasan Teollisuuskoulusta 18-vuotiaana.⁵ Hän toimi valkoisten puolella Suomen sisällissodassa ja punaiset surmasivat hänen veljensä, mutta päätyi myöhemmin liiketaloudellisista syistä yhteistyöhön Neuvostoliiton kanssa.⁶ Liittolaisilleen ja alaisilleen hän oli kuitenkin herkästi suuttuva ”paksupää”, jonka epäluuloinen luonne johti irtisanomisiin ja irtisanoutumisiin.⁷ Ristiriitaisuus yhdistettynä hänen asemaansa Suomen teollisuudessa ja historiassa tekee hänestä mielenkiintoisen tutkimuskohteen, jonka urasta ja elämästä löytyy runsaasti arkistomateriaalia Kansallisarkiston Turun toimipaikasta.

⁴ Von Knorring 1995, 174; Auvinen 1980, 58.

⁵ Staffans 1942, 10, 14.

⁶ Von Knorring 2003, 57; Von Knorring 1995, 98.

⁷ Forsén & Forsén 1999, 118.

Lisäksi Staffans oli osa ruotsinkielistä teollisuusvaikuttajien yhteisöä. Kirjeenvaihdossaan hän keskustelee ruotsiksi useiden johtavien laivateollisuuden henkilöiden kanssa.⁸

Staffansin johtaman Crichton-Vulcanin juuret ovat kahdessa toisiaan vastaan kilpailleessa yhtiössä, Crichtonissa ja Vulcanissa. Molemmat yhtiöt syntyivät 1800-luvun lopulla ja niiden rakentamat höyrykoneet ja teräsalukset korvasivat markkinoita dominoineet puualukset.⁹ Yhtiöt kävivät läpi useita konkurssseja sekä nimen- ja omistajanvaihdoksia ennen kuin ne Staffansin aloitteesta yhdistettiin. Myöhemmin myös Crichton-Vulcan myytiin, mutta Staffans pysyi sen toimitusjohtajana uransa loppuun asti.¹⁰

Vulcan ja Crichton-Vulcan rakensivat Staffansin johdolla muitakin aluksia kuin sukellusveneitä. Sukellusveneet ovat kuitenkin muun tyyppisiin aluksiin verrattuna pääroolissa tässä gradussa, koska yhteistyö Saksan kanssa kiersi Versaillesin rauhansopimuksen sääntöjä, joissa Saksalta kiellettiin sukellusveneiden rakentaminen.¹¹ Sukellusveneet olivat myös olivat maailmansodan välisenä aikakautena moderni sodankäynnin ja tiedustelun välineitä, joiden käyttö herätti poliittisia kiistoja. Yhteistyö ja sukellusveneet ylipäätään liittyivät näin ollen kansainväliseen turvallisuuspolitiikkaan.

En kuitenkaan käsittele tarkkaan kaikkia Crichton-Vulcanin rakentamia sukellusveneitä, jotka olivat Vetehinen, Vesihiisi ja Iso-Turso, ja muita myöhemmin rakennettu Vesikko.¹² Veneistä tärkeimmiksi nostan ensinnäkin Vetehisen, jonka rakennusprosessi ja valmistuminen tekivät historiaa. Kyseinen vene oli ensimmäinen itsenäisessä Suomessa valmistettu sota-alus.¹³ Sen aikana myös tapahtui Suomen ensimmäinen Neuvostoliiton rahallisesti tukema teollisuuslakko.¹⁴ Toinen tärkeä alus

⁸ Rantakari Staffansille, 6.8.1934. Toimitusjohtaja Staffansin yksityiskirjeenvaihto, Fc:1, KA, Turun toimipaikka.

⁹ Von Knorring 1995, 85.

¹⁰ Von Knorring 1995, 98.

¹¹ <https://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1920/1.html> [luettu 28.10.2024]

¹² Von Knorring 1995, 174.

¹³ Laivaston sanomat 2018, Värjön artikkeli.

¹⁴ Forsén & Forsén 1999, 113.

oli Vesikko, jonka ostamista puolustusministeriö joutui kiireisesti vaatimaan – muuten saksalaiset olisivat voineet kaapata sen itselleen.¹⁵

Siitä huolimatta, että Staffans oli näkyvä osa laivateollisuuden historiaa, häntä on tutkittu henkilöhistoriallisesti suhteellisen vähän. Poikkeuksena on lyhyt artikkeli nimeltään *Allan Staffans - den karismatiske skeppsbyggaren*, jonka Nils von Knorring kirjoitti Turun meriteollisuuden merkkihenkilöitä käsittelevään kirjaan *Gångna tiders maritima märkesmän i sjöfartsstaden Åbo*. Artikkelin alussa von Knorring itsekin myöntää, että Staffans on urastaan huolimatta heikosti tunnettu.¹⁶ Hän oli itse töissä Crichton-Vulcanilla ja ihaili sen entistä toimitusjohtajaa, Staffansia.¹⁷ Von Knorringin artikkelit maalaavat Staffansin positiivisessa valossa, mikä ei ollut sopusoinnussa aikalaiskuvauksien kanssa.¹⁸

Suurempi rooli kirjallisuudessa annettu Karl Bartenbachille, joka toimi Saksan laivaston salaisena yhteysupseerina Suomessa. Meinander kirjoittaa kirjassaan *Tasavallan tiellä* (1999) että kaikki Saksan ja Suomen yhteydet hoidettiin Bartenbachin kautta.¹⁹ Myös Forsénin ja Forsénin kirjassa Bartenbach saa merkittävän roolin. Nostamalla Staffansin näkökulman ja toiminnan päärooliin voin tuoda uutta sisältöä sukellusveneyhteistyön tutkimuksen kentälle.

¹⁵ Forsén & Forsén 1999, 251-252.

¹⁶ Von Knorring 2003, 49-62.

¹⁷ Von Knorring 2003, kansilehti.

¹⁸ Forsén & Forsén 1999, 118.

¹⁹ Meinander 1999, 147.

1.2. Metodit ja metodikirjallisuus

Metodikirjallisuutena tärkeimmäksi nousivat kaksi kirjaa, jotka olivat Markku Hyrkkäsen *Aatehistorian mieli* (2002) ja Mari Koivusen ja Timo Soikkasen toimittama *Yksilö ja yhteisö: henkilöhistoriallisia artikkeleita* (1994).

Graduni ei ole elämäkerta, mutta koska käsittelen yhden ihmisen toimintaa, voin hyödyntää perinteisesti elämäkertoihin liitettyjä metodeja uskottavan, perustellun ja laadukkaan tutkimuksen laatimiseksi. Osa elämäkertoja koskevista ongelmakohtista ja erityispiirteistä koskevat myös tätä tutkielmaa.

Auvo Kostiaisen mukaan hyvät elämäkerrat ovat kriittisiä. Kriittinen elämäkerta tarkoittaa teosta, jossa asiat esitetään yksityiskohtaisesti, yleensä kronologisesti käsiteltynä ja jaoteltuna. Mukana on myös tulkintaa ja käsiteltävien asioiden kriittistä valintaa. Sen sijaan informatiiviset elämäkerrat painottuvat enemmän vain asioiden kerrontaan.²⁰

Gradun pituisessa tutkielmassa on pakko valita käsiteltävät asiat kriittisesti, pelkästään jo sivujen rajallisen määrän perusteella. Myös yksityiskohtaisuus ja tulkintojen esittäminen tekevät gradusta laadukkaamman. Kronologisuus ei kuitenkaan ole aina paras tapa jaotella tutkielmaa, vaan teemoittain käsittely voi olla loogisempi lähestymistapa, jotta käsiteltävät aiheet pysyvät selkeinä kokonaisuuksina.

Kuten Kostiaisen kirjoittaa, elämäkertoja voisi tarkastella ja luokitella myös näkökulman pohjalta. Elämäkerrat voi hänen mukaansa jakaa näkökulmiltaan kahteen ryhmään: osaelämäkertoihin ja kokoelämäkertoihin. Osaelämäkerrat käsittelevät nimensä mukaan osaa henkilön elämästä, yleensä sellaista, joka muodostaa tutkimuksellisesti kiinnostavan kokonaisuuden. Tämä voi olla esimerkiksi hänen poliittinen uransa. Gradun mittakaavassa tämä on hyödyllisempi käsittelytapa kuin kokoelämäkerta, joka käsittelee aikaa syntymästä kuolemaan. Osaelämäkerrat voi jakaa vielä kahteen osaan: poikittaisleikkauksiin ja pitkittäisleikkauksiin.²¹

²⁰ Kostiaisen 1994, 16-17.

²¹ Kostiaisen 1994, 17.

Poikittaisleikkauksella Kostainen tarkoittaa sitä, että tutkimus suoritetaan tietystä tutkittavan henkilön elämänvaiheesta. Kirjoittaja käy pintapuolisesti läpi tutkittavan elämän vaiheet ennen tutkimuksessa varsinaisesti tarkasteltavaa ajanjaksoa. Mukaan liitetään myös katsaus myöhemmistä vaiheista, pintapuolinen sekin. Tässä käsittelytavassa ongelmaksi muodostuu se, miten käsiteltävät vuodet valitaan. Tutkija on vaarassa painottaa kohteena olevia vuosia ja niiden aikana tapahtunutta kehitystä liikaa.²²

Toinen selvitystapa, pitkittäisleikkaus, tarkoittaa esimerkiksi tietyn henkilön poliittisen toiminnan tutkimista. Näin yksittäinen toimintasektori nousee tutkimuksen kohteeksi muiden jäädessä taka-alalle. Vaarana on kuitenkin ylikorostaa yhtä puolta.²³ Poliittinen ura on yksi vaihtoehto rajaukselle, mutta jos ottaa käsittelyn kohteeksi vain esimerkiksi tutkittavan viettämät vuodet kansanedustajana, tärkeitä asioita sen ulkopuolelta saattaa jäädä unohduksiin.

Minunkin täytyy muistaa, etten voi käsitellä vain Staffansin poliittista toimintaa. Olisi ensinnäkin vaikeaa määritellä se, mikä oli poliittista, ja mikä kaikki jää määritelmän ulkopuolelle. Onko yhteistyö puolustusministeriön kanssa poliittista? Entä ulkomaisen kritiikin kohteeksi joutuminen? Staffans oli teollisuusmaailman vaikuttaja, jonka "ei-poliittinen" työhistoria, henkilökohtainen menneisyys ja ihmissuhteet vaikuttivat hänen toimintaansa. Jos nostaisin esiin vain hänen toimintansa jonka voi mieltää poliittiseksi, jättäisin huomioimatta suuren osan muista seikoista, jotka tekivät hänestä aktiivisen toimijan laivateollisuudessa ja osin myös Suomen politiikassa.

Omaa lähestymistapaani voisi kutsua sekoitukseksi molempia leikkauksia. Pitkittäisleikkauksen tapaan aion käsitellä Staffansin toimintaa sukellusveneteollisuudessa ja politiikassa, siinä määrin kun hän politiikkaan osallistui tai joutui sen osaksi. Tutkielmassani on kuitenkin myös pitkittäisleikkauksen piirteitä, koska nostan esiin poimintoja uraa edeltävältä ajalta: esimerkkinä nuoruuden työt Venäjällä, jotka todennäköisesti helpottivat nousua Vulcanin toimitusjohtajaksi. Yhdistämällä nämä kaksi leikkaustapaa pyrin luomaan Staffansista monipuolisen kuvan.

²² Kostainen 1994, 17-18.

²³ Kostainen 1994, 18.

Hannu Soikkanen pohtii artikkelissaan sitä, miten pitkälle tutkimuksen kohdetta täytyisi ymmärtää, vai pitäisikö häntä myös arvioida²⁴. Yksittäistä henkilöä tutkittaessa on helppo sortua arvioimaan hänen tekojaan ja niiden seurauksia tutkijan oman kokemusmaailman linssin läpi. Jos unohtaa tutkittavan taustan, johon kuuluu niin hänen menneisyytensä kuin myös hänen elinaikansa käsitykset oikeasta ja väärästä, sortuu helposti esittämään virhearvioita. Tämä korostuu erityisesti tutkijalle vieraiden kulttuurien tutkimisessa.²⁵ Vaikka tutkielmassa käsittelen pääosin Suomessa tapahtuneita asioita, vuosikymmenien takainen kulttuuri on vierasta kulttuuria.

Tutkittavan luonnetta ei voi kuitenkaan kokonaan unohtaa. Staffans oli äkkipikainen ja epäluuloinen ihminen, joka suosi saksalaisia työntekijöitä suomalaisten kustannuksella.²⁶ On todennäköistä, että hänen luonteensa vaikutti päätöksiin, joita hän teki uransa aikana. Pelkkä luonteenpiirre ei kuitenkaan riitä olemaan pitävä todiste siitä, miksi henkilö toimi kuten toimi. Henkilökohtaisia ominaisuuksia ei ole myöskään rakentavaa jäädä ruotimaan negatiiviseen sävyyn, vaan on pyrittävä tasapainoiseen ja sitä kautta uskottavaan kuvaukseen.

Artikkelissaan *Biografiat kirjoittamisaikansa kuvaajina* Vesa Vares pohtii mm. yksilön ja yhteisön suhdetta elämäkerroissa. Hänen mukaansa suomalaisessa biografiaperinteessä on painotettu yksilökeskeisiä valtiomiesten kasvukertomuksia. Yleensä kirjoittaja löytää ensin kiinnostavan henkilön ja vasta sen jälkeen alkaa tutkia myös hänen viiteryhmäänsä. Viiteryhmän käsittely ja laajan kokonaisuuden kuvaaminen kohdehenkilön kautta on Varesen mukaan olennainen osa biografiaa, jopa sen tavoite.²⁷

Gradussani täytyy pitää mielessä siis myös Staffansin viiteryhmä. Onko se suomalaiset konservatiivit, ruotsia äidinkielenään puhuvat teollisuusvaikuttajat, telakkayhtöiden johtohahmot tai jokin muu? Staffansilla on monta mahdollista viiteryhmää, joiden käsittely auttaisi luomaan monipuolisemman kuvan hänestä. Viiteryhmien tutkiminen ja kuvaaminen luo myös tarkemman käsityksen ajan ilmapiiristä ja yhteiskuntarakenteista, joista Staffans ei toiminut irrallaan. Näin pääsisin

²⁴ Soikkanen 1994, 109.

²⁵ Soikkanen 1994, 112.

²⁶ Forsén & Forsén 1999, 117-118.

²⁷ Vares 1994, 148.

kohti Vareksen biografiolle asettamaa tavoitetta. Laadukassa gradussa ei voi kuvata tyhjiössä kelluvaa ihmistä.

Kysymykseksi voi ottaa myös sen, miten yhteiskunta otti henkilön vastaan ja muovasi häntä. On mielenkiintoista tutkia, miten eri piirit, niin vastustajat kuin liittolaiset reagoivat tutkittavan tekoihin ja vaikuttivat häneen.²⁸ Tätä voi tutkia niin kirjeenvaihdon, lehtijuttujen kuin myös pilapiirrosten kautta. Voi olla helppoa tarttua vain tietynlaiseen materiaaliin joka vahvistaa tutkijan omaa käsitystä tutkittavasta, mutta se tuottaa yksipuolisen, kärjistävän kuvauksen joka jättää kokonaiskuvan huomioimatta.

Vares tiivistää kirjoittamansa luvun näin: "Tärkeintä on pitää mielessä, miten, miksi, keiden avulla ja keiden intressien, ajattelumallin ja arvomaailman edustajana kohdehenkilö on asemaansa noussut ja asemaansa käyttänyt. Hänen toimintansa on suhteutettava hänen viiteryhmänsä poliittiseen ajatteluun, se puolestaan Suomen yleiseen poliittiseen kehukseen, ja jos mahdollista tutkimusproblematiikan, lähteiden ja käytännön kysymysten puitteissa, yleiseen kansainväliseen kehitykseen."²⁹

Tutkijan täytyy siis löytää tasapaino ja pyrkiä pitämään tulkintansa perusteltuina ja todistettavina. Tutkittavan erityisyyttä ei kannata korostaa liikaa, koska suurmieheksikin mielletyn henkilön kehitykseen vaikuttivat toiset ihmiset ja yhteiskunta. Tutkittavaa ei myöskään voi muuttaa persoonattomaksi ajopuuksi ilman, että jättää muuhun viittaavia lähteitä huomioimatta.

Hyrkkänen nostaa kirjassaan esiin jossittelun, joka on "virallisesti kielletty". Hänen mukaansa vain jossittelun avulla on kuitenkin mahdollista erotella merkittävät syyt ja ilmiöt niistä, joista merkitys puuttuu. Historioitsija pystyy määrittämään ilmiön merkittäväksi syyksi vain kuvittelemalla, että asiat olisivat tapahtuneet eri tavalla, jos kyseinen ilmiö ei olisi tapahtunut. Näin ollen jossittelu täytyy kätkeä, muttei välttää.³⁰ Gradussa jossittelu voi viedä tutkijan sivuraiteille. Arvailu siitä, mitä olisi ehkä voinut tapahtua, jää pelkäksi mielikuvituksen käytöksi. Ilman jossittelua on kuitenkin haastavaa pohtia eri ihmisten ja tapahtumien merkitystä historiassa. Jos Allan

²⁸ Vares 1994, 150.

²⁹ Vares 1994, 149-150.

³⁰ Hyrkkänen 2002, 222-223.

Staffansin johtama Crichton-Vulcan ei olisi rakentanut sukellusveneitä Suomelle, olisiko Suomella ollut sukellusveneitä ollenkaan? Vai oliko Staffans vain yksi innokkaista ehdokkaista, jonka olisi voinut korvata helposti toisella? Jossittelua ei voi pitää faktana, mutta se on tärkeä ajatustyökalu gradua rakentaessa.

1.3. Aineiston esittely ja aiempi tutkimus

Kansallisarkiston Turun toimipaikasta löytyy satoja kansioita Crichton-Vulcanin toiminnasta, joista merkittävä osa on toimitusjohtajana työskennelleen Staffansin liiketoimintaan liittyviä kirjeitä ja yksityiskirjeenvaihtoa. Lisäksi vastaavanlaista aineistoa löytyi Helsingin kansallisarkistosta. Hyödynnän Staffansin kirjeenvaihtoa aineistona tässä gradussa, koska kirjeet kertovat paljon Staffansin liiketoiminnasta, suhteiden verkostosta ja tavoista, joilla hän pyrki toteuttamaan tavoitteitaan. Suurimmassa roolissa ova kahdenlaiset kirjeet: Staffansin kirjeenvaihto ulkomaisten ja kotimaisten yhteistyökumppanien kanssa, sekä puolustusministeriön ja sen hallinnan alla olevien virastojen kanssa käyty kirjeenvaihto.

Arkistoista löytyvä aineisto auttoi myös hahmottamaan sitä, millainen suhde Crichton-Vulcanilla oli Suomen puolustusministeriöön. Ministeriön telakkaan käyttämä päätösvalta on tärkeä osa sukellusveneiden roolia Suomen poliittisessä historiassa.

Kirjallisuus on valittu sen perusteella, miten relevantteja teokset ovat Staffansin itsensä, laivastopolitiikan- ja teollisuuden, sekä yleisen ajankuvan kannalta. Siksi suoraan gradun aiheeseen liittyvien kirjojen lisäksi materiaalina on käytetty Suomen yleishistoriasta kertovia teoksia, samoin Suomen laivaston historiaa.

Staffansin henkilöhistoriasta on kirjoitettu aiemmin teoksessa *Gångna tiders maritima märkesmän i sjöfartsstaden Åbo*, jonka artikkeli nimeltään *Allan Staffans - den karismatiska skeppsbyggaren* on Nils Von Knorringin kirjoittama. Hänen artikkelinsa Staffansista keskittyy pääosin hänen uransa alkuun ja 1920-luvun tapahtumiin, ja sen jälkeistä elämää käsitellään noin kahden sivun verran.³¹

³¹ Von Knorring 2003, 49-62.

Vulcanin ja Crichton-Vulcanin yrityshistoriaa on tutkittu kirjassa *Aurajoen Veistämöt ja telakat*, jonka kirjoitti Nils von Knorring. Von Knorring aloitti Crichton-Vulcanin historian jäljittämisen jo 1950-luvulla, mutta vasta 1990-luvun puolella hän pääsi tutkimaan arkistoja ja historiallisia lähteitä, joiden myötä kirja syntyi.³² Von Knorringin tutkimuksen kohteena on Turun telakka-alueen historia vuosina 1732-1989, ja kattavan historiallisen katsauksen tarjoaa myös Jussi T. Lappalaisen toimittama *Turun sataman historia* (1999).

Suomen ja Saksan sukellusveneyhteistyötä on tutkittu kirjoissa kuten Per-Olof Ekmanin *Sukellusvenesotaa Itämerellä* (1986) ja Forsén & Forsénin *Saksan ja Suomen salainen sukellusveneyhteistyö* (1999), ja Jason Laveryn artikkelissa *Finnish-German Submarine Cooperation 1923–35* (1999). Sitä ei ole yhdistetty laajasti samaan kontekstiin Staffansin henkilöhistorian kanssa. Staffans ja hänen tekojaan mainitaan, mutta hän on yksi henkilö muiden toimijoiden joukossa. Usein suuremman roolin saa esimerkiksi aiemmin mainittu Karl Bartenbach.

Suomen laivaston historia, johon myös Crichton-Vulcanilla rakennetut alukset olennaisina kuuluivat, on tärkeä teema kirjallisuudelle. Esimerkkeinä mainitsen kirjat *Suomen laivasto 1918-1968*, osa yksi (1968) ja *Leijonalippu merellä* (1980). Kirjat taustoittivat Suomen laivaston syntyä ja kehitystä sekä vaikeuksia, joita esimerkiksi määrärahojen puute aiheutti.

Eduskunnan ja hallituksen mielipiteet ja päätökset oli tärkeää ottaa huomioon tutkielmaa kirjoittaessa. Tässä auttoi Vilho Tervasmäen *Eduskuntaryhmät ja maanpuolustus valtiopäivillä 1917-1939* (1964). Teos valotti eri puolueiden kantoja maanpuolustusta varten tehtyihin hankintoihin. Lisäksi siinä kerrottiin eri hallitusten ja työryhmien tekemistä aloitteista, jotka liittyivät vuonna 1927 säädettyyn laivastolakiin, ja sen myötä sukellusveneisiin.

³² Von Knorring 1995, 7.

2. Sukellusveneet – poliittinen kiistakapula ja innostuksen aihe

2.1. Vulcanin tuore johtaja

Teollisuustuotanto oli kasvanut Suomessa 1910-luvun alkupuolella, osin Venäjän armeijalta tulleiden tilausten ansiosta. Suomen metalliteollisuus pääsi osaksi tätä alkavaan sotaan varustautumista johtuvaa nousua. Helmikuun vallankumouksen 1917 ja sen Venäjällä aiheuttaman sekavuuden vuoksi Suomen bruttokansantuote kuitenkin romahti yhteensä 33 prosenttia vuoteen 1918 mennessä.³³

Helmikuun vallankumoukseen asti tuotanto ja työllisyys olivat pysyneet sotaa edeltäneellä tasolla, koska Venäjältä tulleet sotatarvikkeiden tilaukset olivat paikanneet viennin vähentymistä. Sen jälkeen tilanne huononi ja tehtaita jouduttiin sulkemaan. Työttömien määrää paisuttivat myös linnoitustöistä vapautuneet työntekijät. Sisällissota lamautti huomattavan osan tuotannosta, ja vuonna 1918 teollisen tuotannon määrä oli noin 45 prosenttia vuoden 1913 tasosta.³⁴

Tästä esimerkkinä on myös turkulainen telakkayhtiö Vulcan Oy. Staffans valittiin Vulcanin toimitusjohtajaksi kun yhtiön talous oli huonolla tolalla. Vulcanin talous oli saanut ankaran takaiskun kun tsaarin valta katkesi vuonna 1917. Venäjä ei koskaan maksanut ostovelkojaan Vulcanille. Pietarin omaisuus, joka oli arvioitu taseissa huomattavaksi, menetti nopeasti arvonsa. Sodan jälkeinen tilausten vähäisyys romutti Vulcanin talouden parissa vuodessa. Vuonna 1921 Vulcan Oy:llä oli tappiota 1 180 000 markkaa, velkaa puolestaan 12 000 000 markkaa. Tällaisen tilanteen keskellä, vuonna 1921, Vulcaniin palkattiin toimitusjohtajaksi Allan Staffans.³⁵

Miksi juuri hän? Taustana Staffansilla oli 22 vuoden kokemus laivanrakennusalalta. Hän oli Vaasan teollisuuskoulusta valmistumisen jälkeen työskennellyt Kone- ja

³³ Meinander 1999, 95.

³⁴ Kaukiainen 1987, 27.

³⁵ Von Knorring 1995, 88-89.

Siltarakennus Oy:lle Helsingissä, ja sen myötä päässyt johtamaan rakennustoimintaa Siperiassa.³⁶ Töissä hän oli kehittänyt venäjän kielen osaamistaan ja maan kulttuurin tuntemusta, mitä arvostettiin Suomessa. Venäjä oli ollut jo vuosia tärkeä kauppakumppani, ja vaikka poliittisilta konflikteilta ei oltu vältytty, Venäjän maantieteellinen asema Suomen vieressä ja sen massiivinen koko tekivät siitä tärkeän ymmärtää.

Siitä, miksi Staffans valittiin johtamaan Vulcania ei ole varmaa tietoa. Aikalaisten mielipiteistä nuorta Staffansia kohtaan kertovat osittain syyt, joiden vuoksi hänet valittiin johtamaan vaativia tehtäviä sisällissodan aikana. Ensinnäkin hänellä oli teknistä tietoa tykistöistä, koska hän oli toiminut insinöörinä Kone- ja Siltarakennus Oy:ssä. Toiseksi, hän osasi venäjää hyvin ja ymmärsi venäläisten mentaliteetin. Kolmanneksi, hän oli harvinaisen kylmäverinen ja urhea mies.³⁷

Monipuolinen kokemus erilaisen teknologian parissa ja laivateollisuudessa tekivät Staffansista todennäköisesti houkuttelevan johtajan yhtiölle. Moni muu tuskin myöskään halusi johtajaksi talousvaikeuksista kärsivään, pahasti velkaantuneeseen yhtiöön. Vaikka arvio Staffansin kylmäverisyydestä on subjektiivinen, kuten kaikki luonteenpiirteiden arviointit ovat, kuka tahansa ei olisi uskaltanut ottaa yhtä isoa riskiä. Joka tapauksessa, yhtiö tarvitsi jonkun pelastamaan taloutensa ja toimintansa. Rooliin valittiin sukellusveneistä kiinnostunut Staffans.

Kesällä 1918 Staffans oli osallistunut kahden Hangon satamaan upotetun sukellusveneen nostamiseen ja tutkimiseen. Ne olivat joutuneet oman miehistönsä upottamiksi huhtikuussa 1918. Vain toinen veneistä, koodinimeltään AG-16, oli korjauskelpoinen. Se hinattiin Katajanokalle, jossa sijaitsi Venäjän laivaston tukikohta, joka kuului nyt Suomen valtiolle. Seuraavina vuosina venettä yritettiin korjata ulkomaisten eksperttien neuvojen avulla. Tapaus sai Staffansin kiinnostumaan sukellusveneistä ja hän keskusteli aiheesta esimerkiksi saksalaisten insinöörien kanssa.³⁸ Mielenkiinto sukellusveneitä kohtaan jatkui vahvana silloinkin, kun hän aloitti työskentelyn Vulcanin toimitusjohtajana.

³⁶ Staffans 1942, 10.

³⁷ Von Knorring 2003, 57.

³⁸ Von Knorring 2003, 58.

2.2. Staffans aloittaa sukellusveneasiantuntijoiden etsinnän

Staffansin johdolla Vulcan solmi lainasopimuksia, joiden avulla yhtiö pääsi takaisin jaloilleen.³⁹ Tilaisuus päästä työskentelemään sukellusveneiden kanssa tarjoutui vuonna 1922, kun Rannikkopuolustuksen esikunta kääntyi suomalaisten yritysten puoleen ja pyysi niitä lähettämään kustannuslaskelmia AG-16 -sukellusveneeseen korjaukselle. Taustalla olivat epäonnistuneet yritykset neuvotella korjauksista esimerkiksi yhdysvaltalaisen Electric Boat Companyn kanssa. Kyseinen yhtiö oli rakentanut AG-16 -sukellusveneeseen vuonna 1916, joten se olisi voinut olla vahva ehdokas korjaustöiden tekijäksi, mutta neuvottelut eivät johtaneet mihinkään.⁴⁰

Staffans kertoi Vulcanin johtokunnalle, että oli neuvotellut puolustusvoimien kanssa sukellusveneeseen korjaamisesta.⁴¹ Staffans oli jättänyt vastauksen heti ja suhtautui tehtävään kaikkein aktiivisimmin. Sen ansiosta Vulcan sai roolikseen etsiä ulkomaalaisen asiantuntijan, joka laatisi veneen korjaustyöstä erittelyn ja piirroksia. Staffans tarjoutui hankkimaan yhden tai useamman saksalaisen asiantuntijan sekä korjaamaan AG-16 sukellusveneeseen.⁴²

Miksi juuri saksalaisen? Staffans olisi voinut hakeutua yhteistyöhön esimerkiksi Iso-Britannian kanssa ja välttää kansainvälisen kritiikin, mitä voisi saada Versaillesin rauhansopimuksen rikkomiseen osallistumisesta. Iso-Britannia oli ollut erittäin aktiivinen sukellusveneohjelma ensimmäisen maailmansodan aikaan. Vuosina 1912-1916 siellä oltiin otettu käyttöön yhteensä 56 E-mallin sukellusvenettä, ja vuosina 1917-1919 yhteensä 35 L-mallin sukellusvenettä.⁴³ Jo puhtaasti tuotannon määrän perusteella Iso-Britannia olisi voinut olla hyödyllinen kumppani - maasta löytyi varmasti

³⁹ Von Knorring 1995, 89.

⁴⁰ Forsén & Forsén 1999, 41, 43-44.

⁴¹ Von Knorring 1995, 89.

⁴² Forsén & Forsén 1999, 44.

⁴³ Akermann 2002, 145-157, 166.

sukellusveneiden rakentamiseen vaadittua kokemusta ja osaamista, joka Suomesta puuttui.

Ongelmana oli, että ensimmäisen maailmansodan jälkeen Iso-Britannia ajoi sukellusveneiden käytön lopettamista Euroopassa. Washingtonin laivastosopimuksen ehtoja koskevissa neuvotteluissa 1920-luvulla Arthur Lee, Britannian laivastoministeri, piti puheen jossa kuvaili sukellusveneitä tehokkaaksi pelkkiä kauppalaivoja vastaan. Se teki niistä puhtaan hyökkäysvälineen sen sijaan, että niillä voitaisiin puolustaa valtion turvallisuutta. Näin ollen sukellusveneiden käyttö täytyisi kieltää kokonaan. Hän tarjoutui romuttamaan Iso-Britannian koko sukellusvenelaivaston, jos muutkin valtiot tekisivät samoin.⁴⁴ Koska kuninkaallisen laivaston poliittinen johtaja oli jyrkästi sukellusveneiden käyttöä vastaan, se todennäköisesti vaikutti siihen, ettei Staffans pyytänyt heitä yhteistyöhön kanssaan.

Voi myös olla, että Staffans piti Iso-Britanniassa kehittynyttä sukellusveneosaamista soveltumattomana Suomen oloihin. Laivanrakennustoimiston johtaja, Kapteeni Einar Schwank sanoi vuonna 1927: "Englannilla on suuri avomeren laivasto eikä sillä ole mitään kokemusta saaristosodasta ja rannikkopuolustuksesta."⁴⁵ Samankaltaiset ajatukset saattoivat heikentää Iso-Britannian houkuttelevuutta myös Staffansin silmissä. Suomen saaristoinen rannikko oli täysin erilainen toiminta-ympäristö kuin Pohjois-Atlantti.

Vaihtoehtoiksi Euroopassa jäi useita muita valtioita – myös Saksa, jolta sukellusveneiden rakentaminen oli kielletty Versaillesin rauhansopimuksen myötä.⁴⁶ Staffansilla oli jo valmiiksi suhteita saksalaisiin, jotka olivat työskennelleet sukellusveneiden parissa. AG-16 -sukellusveneen aiempien korjausyritysten myötä hän oli päässyt keskustelemaan aiheesta esimerkiksi saksalaisten insinöörien, Wehrlinin ja Behrmannin kanssa. Behrmann työskenteli Friedrich Krupp Germaniawerftille, joka oli ollut ensimmäisen maailmansodan aikana Saksan tärkein sukellusveneiden valmistaja. Germaniawerft rakensi vuosina 1906-1917 yhteensä 84

⁴⁴ Douglas 1980, 481-482.

⁴⁵ Lavery 1999, 406.

⁴⁶ <https://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1920/1.html> [luettu 28.10.2024]

sukellusvenettä, jotka kuitenkin jouduttiin romuttamaan Versaillesin rauhansopimuksen myötä.⁴⁷

Lisäksi Staffansin päätökseen saattoivat vaikuttaa myös henkilökohtaiset kokemukset sisällissodan ajalta. Ensimmäisen maailmansodan aikana juuri sukellusveneet ja miinalaivat olivat nousseet tärkeiksi Saksan ja Venäjän taistellessa Itämeren hallinnasta. Toimissaan aggressiivisempi Saksa oli pystynyt pitämään Itämeren hallussaan ja tuomaan Suomeen valkoisten tueksi jääkäreitä, sotatarvikkeita ja radiolaitteita. Helmikuun puolivälissä 1918 Saksasta saatiin laivateitse esimerkiksi 44 000 kivääriä ja 9 miljoonaa kiväärin patruunaa.⁴⁸ Lisäksi sodan jälkeen Saksa osallistui Itämeren ja Suomenlahden alueen miinanraivaustoimintaan Suomen kanssa.⁴⁹ Tämä kaikki on voinut jättää valkoisten puolella taistelleen Staffansin mieleen positiivisen mielikuvan Saksan merivoimista.

Myönteinen suhtautuminen Saksaan ei ollut Suomessa harvinainen ilmiö, etenkin oikeiston piireissä. Ystävyyshenki Saksaa kohtaan säilyi ensimmäisen maailmansodan päätyttyäkin.⁵⁰ Näin ollen Staffans ei eronnut asenteensa perusteella muista oikeistohenkisistä, valkoisten puolella toimineista ihmisistä.

Yksittäisen veneen korjaaminen ei ollut ainoa asia, jota Staffans tahtoi ajaa. Hän tavoitteli myös laajempaa yhteistyötä Saksan kanssa sukellusveneiden parissa. Staffans ei kuitenkaan pystynyt päättämään Suomen ja Saksan yhteistyöstä yksin, eikä ollut ainoa, joka ajoi asiaa Suomessa. Entinen sukellusvenelippueen⁵¹ kapteeni Karl Bartenbach toimi teknisenä asiantuntijana puolustusministeriön laivatoimistossa ja pyrki itsekin edistämään Suomen ja Saksan yhteistyötä. Hän oli aiemmin tehnyt sukellusveneyhteistyötä Argentiinassa,⁵² joten kansainvälinen yhteistyö ja sen salailu oli hänelle tuttua.

⁴⁷ Von Knorring 2003, 58;
<https://www.uboaat.net/wwi/types/shipyards.html?yard=Germaniawerft%2C+Kiel> [luettu 15.9.2020];
<https://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1920/1.html> [luettu 28.10.2024];

⁴⁸ Mattila 1968, 49,52.

⁴⁹ Mattila 1968, 72-76.

⁵⁰ Ilvessalo 1962, 169.

⁵¹ Lippue on merivoimien joukko-osasto, johon kuuluu 3–6 laivuetta sekä esikunta ja huoltoyksiköt. Lippuetta suurempi yksikkö on laivasto.

⁵² Rössler 2001, 88.

Staffans ei olisi kuitenkaan pystynyt tekemään virallista sopimusta Saksan puolustusvoimien kanssa, koska ensimmäisen maailmansodan päättänyt Versaillesin rauhansopimus kielsi Saksalta sukellusveneiden rakentamisen ja omistamisen. Artikla 191 asetti selvän käskyn: "The construction or acquisition of any submarine, even for commercial purposes, shall be forbidden in Germany."⁵³

Rauhansopimus velvoitti Saksan myös tuhoamaan kaikki sukellusveneet, joita Saksa ei luovuttaisi Iso-Britannialle. Yhteensä 176 sukellusvenettä toimitettiin Iso-Britanniaan. Ne alukset, jotka jäivät Saksaan, purettiin Liittoutuneiden valvontakomission valvonnassa. Purkamisen myötä kaikki sukellusveneisiin liittyvät toimielimet lakkautettiin.⁵⁴ Saksan laivasto kuitenkin tahtoi pitää yllä sukellusveneisiin liittyvää osaamistaan ja alkoi työskennellä Japanin ja Argentiinan kanssa yhteistyössä, esimerkiksi tarjoamalla laivastoarkkitehtien palveluja.⁵⁵

Vuonna 1922 Bartenbach ehdotti, että Saksan tulisi perustaa yhtiö kansainvälisiä sukellusveneprojekteja varten. Germaniawerft, AG Weser ja AG Vulcan⁵⁶ päättivät liittoutua keskenään. Suunnitelmissa oli tehdä yhteistyötä sukellusveneiden rakentamisen, testaamisen ja suunnittelun parissa ja toimia konsultteina muiden valtioiden projekteissa.⁵⁷

Yhteinen yritys ei kuitenkaan voinut sijaita Saksassa rauhansopimuksen ehtojen vuoksi. Yhtiön kotipaikaksi valikoitui maantieteellisesti lähellä sijaitseva Alankomaat, joka oli ollut puolueeton ensimmäisen maailmansodan aikana. Lopputuloksena oli Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw⁵⁸, lyhyemmin IvS tai INKAVOS.⁵⁹ Jälkimmäinen muoto on yleinen hollanninkielisessä aineistossa, ja IvS puolestaan suomen- ja saksankielisessä. Koska Vulcanin ja Crichton-Vulcanin arkistomateriaalissa käytettiin lyhennettä IvS, tästä eteenpäin olen käyttänyt tekstissäni sitä.

⁵³ <https://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1920/1.html> [luettu 28.10.2024]

⁵⁴ Rössler 2001, 88.

⁵⁵ Rössler 2001, 88.

⁵⁶ Eri yhtiö kuin Staffansin johtama Vulcan.

⁵⁷ Rössler 2001, 88.

⁵⁸ Suora käännös: Insinööriyhtiö laivanrakennusta varten.

⁵⁹ Rössler 2001, 89.

IvS teki sukellusveneyhteistyötä lukuisten valtioiden, kuten Espanjan, Turkin ja Japanin kanssa. Se oli nimenomaan ulkomaista yhteistyötä varten perustettu peiteyhtiö. Sukellusveneiden ja niiden osien tuottaminen oli Saksalta kiellettyä Versaillesin rauhansopimuksen myötä, mutta sama rajoitus ei pätenyt Alankomaihin, joissa IvS virallisesti sijaitti.⁶⁰

IvS oli myös ensimmäisen maailmansodan jälkeen Saksan ainoa organisaatio, joka toimi sukellusveneiden parissa, ja valtion sukellusveneasiantuntijat toimivat sen palveluksessa.⁶¹ Siksi on selvää, miksi Saksan osaamisesta kiinnostunut Staffans päätyi hakeutumaan yhteistyöhön juuri IvS:n kanssa. Vaihtoehtoja ei ollut.

2.3. Sopimusneuvottelut Saksan kanssa

Vulcan laati Staffansin päätöksestä sopimusluonnoksia IvS:n kanssa jo ennen kuin Suomen hallitus oli tilannut sukellusveneitä. Staffans tahtoi IvS:ltä sukellusveneiden piirroksia ja asiantuntijoiden apua. Yhteistyön rakentaminen ei kuitenkaan alkanut ongelmitta. IvS:n kaupallinen johtaja Ulrich Blum teki Staffansille selväksi, että IvS oli keskustellut myös muiden yhtiöiden kuin Vulcanin kanssa. Vertailtuaan muiden tarjoamien sopimusten ehtoja Blum oli huomannut, että Vulcanin kanssa laaditussa sopimuksessa Vulcan otti paljon vähemmän taakkaa harteilleen kuin muut yhtiöt. Blum kertoi ymmärtävänsä asian, osin siksi, että "objektien" suhteellinen pienuus vaikutti asiaan. Hän muistutti myös, että objektien pienuuden vuoksi myös IvS:n piti vähentää työvoimaa tai he menettäisivät rahaa.⁶²

Mitä edellämainitut objektit olivat? Koska kyseessä oli sopimus sukellusveneyhteistyöstä, pienillä objekteilla viitattiin sukellusveneisiin. Vulcanin ensimmäisten sukellusveneiden uppouma tulisi olemaan noin 500 tonnia⁶³.

⁶⁰ Rössler 2001, 88, 90-91; Morlán 1999, 33.

⁶¹ Rössler 2001, 88, 90-91.

⁶² Blum Staffansille 27.11.1923. Fb:1 Ab Vulcan Oy:n arkisto / "U-båts korrespondens" (1923-1924). KA, Turun toimipaikka.

⁶³ Auvinen 1980, 55.

Vertauksena brittiläiset E-sukellusveneet olivat uppoumaltaan hieman vajaat 700 tonnia⁶⁴, ja Saksassa oli ennen ensimmäistä maailmansotaa rakennettu jopa sukellusvene, jonka uppouma oli yli 1500 tonnia⁶⁵. Kansainvälisessä vertailussa Vulcanilla potentiaalisesti rakennettavat alukset olivat siis melko pieniä. Pienuus saattoi selittyä sillä, että saaristoissa ja Itämeren matalissa vesissä pienillä sukellusveneillä olisi helpompaa liikkua. Massiiviset sukellusveneet sopisivat paremmin valtamerille ja niiden rakentaminen olisi myös paljon kalliimpaa.

Vaikka pienet alukset olisivat Suomen vesistöissä käytännöllisiä, alusten koko ja niiden vähäinen määrä verrattuna siihen, millaisia resursseja kansainvälinen yhteistyö vaati, painoi niin Blumin kuin Staffansin vaakakupissa sopimusta laatiessa. Jos projekti ei olisi taloudellisesti kannattava, se voisi ajaa yhtiöt pahimmillaan vararikoon.

IvS:n johtoryhmä oli ehtinyt jo hyväksyä alkuperäisen, Staffansin kanssa laaditun sopimuksen, mutta Blum tahtoi ehdottaa siihen muutoksia. Hän halusi esimerkiksi varautua tilanteeseen, jossa Suomen hallitus valitsisi sukellusveneiden piirroksat, joita IvS ei ollut laatinut, ja vaatisi Vulcania rakentamaan aluksia niiden pohjalta. Koska Vulcan ei voisi kieltäytyä tehtävästä ja IvS:n olisi pakko sopeutua tilanteeseen, Blumin mielestä siihen oli parasta varautua heti. Sopivaksi kompensatioksi hän ilmoitti 2%.⁶⁶

Staffans tahtoi puhua asiasta kasvotusten. Hän lähetti useita sähkeitä Kieliin Germaniawerftille. Ensin Staffans sanoo lähtevänsä matkaan aikaisintaan 8. tammikuuta 1924⁶⁷, ja toisessa sähkeessä vahvistaa lähtevänsä Insinööri Enckellin kanssa tiistaina kahdeksantena päivänä.⁶⁸ Miksi hän kuitenkin lähti Saksaan ja Germaniawerftin puheille, vaikka IvS oli perustettu vuonna 1922, eikä Saksassa saanut valmistaa sukellusveneitä?

⁶⁴ Tall 2002, 66.

⁶⁵ Tall 2002, 57.

⁶⁶ Blum Staffansille 27.11.1923. Fb:1 Ab Vulcan Oy:n arkisto / "U-båts korrespondens" (1923-1924). KA, Turun toimipaikka.

⁶⁷ Staffans Germaniawerftille 28.12.1923. Fb:1 Ab Vulcan Oy:n arkisto / "U-båts korrespondens" (1923-1924). KA, Turun toimipaikka.

⁶⁸ Staffans Germaniawerftille 5.1.1924. Fb:1 Ab Vulcan Oy:n arkisto / "U-båts korrespondens" (1923-1924). KA, Turun toimipaikka.

Vaikka IvS:n tavoitteena oli toimia Alankomaissa, sen päätoimisto sijaitsi toiminnan alkuvuosina Kielissä Germaniawerftin tiloissa. Syynä oli se, että Alankomaiden hallitus torjui IvS:n hakemuksen yhtiön rekisteröintiä varten. Yhtiö onnistui siirtymään Haagiin vasta vuonna 1925, missä se sijaitsi toimintansa loppuun asti.⁶⁹ Tämän vuoksi Staffans lähetti vastauksiaan Germaniawerftille, vaikka lopullinen sopimus solmittiin IvS:n ja Vulcanin välille.

Koska sopimus allekirjoitettiin Kielissä 14.1.1924, on todennäköistä, että aiemmin mainittu vierailu johti sopimuksen vahvistamiseen. Sopimus syrjäytti 15.11.1923 Turussa laaditun alustavan sopimuksen.⁷⁰ Vulcanin toimitusjohtajana Staffansilla oli valtuudet sopia yhtiöiden välisestä sukellusveneyhteistyöstä, mutta Suomen puolustusvoimien ja hallituksen saaminen mukaan ei riippunut vain hänen tahdostaan.

2.4. Puolustusvoimien talousvaikeuksien vaikutus sukellusveneiden kehittämiseen

Vulcanin toimintaa vaikeutti se, että puolustusvoimat ja sen rakennusprojektit kärsivät rahan puutteesta. Eduskunnassa ei oltu suuresti kiinnostuneita maanpuolustuksen rahoittamisesta 20-luvulla. Taloustilanne oli rasittunut jo valmiiksi, ja toimikuntien antamat ehdotukset olivat päättäjien mielestä liian kalliita toteuttaa.⁷¹ Lisäksi Tarton rauhansopimuksen solmiminen lokakuussa 1920 rauhoitti etenkin sosiaalidemokraatteja ja liberaaleja – Suomen asemaa voitiin nyt pitää vakautettuna idän suunnalla, joten paine maanpuolustuksen rahoitukseen väheni.⁷²

Sen jälkeen, kun eduskunta hylkäsi rannikopuolustuksen esikunnan suunnitelman laivaston perustamisesta, hallitus kasasi sotilasviranomaisista koostuvan komitean keväällä 1921. Komitean tehtävä oli valmistella rannikopuolustussuunnitelma. Hallitus teki suunnitelmien pohjalta esityksen vuoden 1924 valtiopäiville. Laivaston

⁶⁹ Rössler 2001, 89.

⁷⁰ Sopimus Ingenieurskantoor voor Scheepsboun ja Aktiebolaget Vulcanin välillä 14.1.1924. U-båts korrespondens (1923-1924), Fb:1, KA, Turun toimipaikka.

⁷¹ Ekman 1986, 194-195.

⁷² Paasivirta 1966, 75.

rakentaminen maksoi suunnitelmissa 520 miljoonaa markkaa. Ehdotusta ei kuitenkaan edes käsitelty.⁷³

Huolimatta eduskunnan vastahakoisuudesta, useat eri tahot pyysivät sinnikkäästi eduskunnalta ja hallitukselta lisää varoja laivaston kehitykseen. Taustalla oli Suomen laivaston jo olemassa olevien alusten tilanne. Laivastolla oli käytössään monia, vanhentuneita aluksia, joiden toimintakyky oli heikko. Laivasto oli saanut ne haltuunsa sisällissodan myötä. Sodan jälkeen venäläiset olivat paetessaan hylänneet muun muassa 14 torpedovenettä, yhden miinalaivan ja kaksi miinaristeilijää Suomen aluevesille. Osa niistä oli rakennettu 1800-luvun loppupuolella, mikä näkyi alusten toimintakelpoisuudessa. Sotaministeriössä laadittu budjetti alusten korjausta, ja sen myötä laivaston perustamista varten oli 3,2 miljoonaa markkaa.⁷⁴ Kyseessä oli häviävän pieni summa verrattuna siihen, että vuonna 1927 Suomessa laadittiin laki laivaston perustamisesta rannikopuolustusta varten, joka myönsi laivaston perustamiseen valtion varoja 215 miljoonaa markkaa.⁷⁵

Rahojen vähyys näkyi laivaston alusten laadussa. Esimerkiksi Klas Horn, entinen Nikolai III:n huvipursien saattaja josta Suomen laivasto teki tykkiveneen, tärisi täydessä vauhdissa niin pahasti, ettei sen perätykkiä voitu käyttää. Aluksella pystyi ampumaan vain kun se oli tiukasti ankkuroitu ja sää oli tyyni.⁷⁶ Taistelutilanteessa Klas Horn olisi alakynnessä uudempiin laivoihin verrattuna, ja sama päti useaan muuhun laivaan, kuten pahasti vanhentuneeseen torpedovene S2:een.⁷⁷

Vastahakoisuus, jolla laivaston uusimiseen Suomessa suhtauduttiin 1920-luvun alussa, vaikutti myös Vulcanin toimintaan. Resurssien puutteista johtuvista ongelmista löytyy esimerkkejä Staffansin kirjeenvaihdosta. Hänellä oli vaikeuksia pitää kiinni sopimusten ehdoista ja tilausten vaatimista resursseista. Siitä huolimatta hän pyysi

⁷³ Tervasmäki 1964, 188.

⁷⁴ Enkiö 1968, 82-83.

⁷⁵ <https://fi.wikisource.org/wiki/Laivastolaki> [luettu 9.4.2021]

⁷⁶ Auvinen 1980, 27.

⁷⁷ <https://forummarinum.wordpress.com/2020/10/04/suomen-merivoimien-torpedovene-s-2-uppoaminen/> [luettu 9.4.2021]

suullisia tapaamisia ja matkusteli ulkomaille, jotta saisi neuvottelut onnistuneesti läpi.⁷⁸ Yksi näistä matkoista kohdistui Alankomaihin sukellusveneitä katsomaan.

Vuonna 1923 lähettämänsä kirjeen lopussa Blum kertoi Staffansille, että oli keskustellut ”ystävien” kanssa Norjassa ja Ruotsissa edistääkseen Suomen sotilaskomentajien vierailua sukellusveneisiin, joista Blum ja Staffans olivat aiemmin puhuneet. Suomen hallituksen pitäisi esittää virallinen vierailupyyntö, koska ilman sitä Alankomaista ei saisi vaadittavaa kutsua vierailua varten. Vierailu Fijenoordin telakalle olisi kuitenkin helppo järjestää ja sukellusveneitä pääsisi katsomaan esittämällä pyynnön hallitukselle. Blum pyysi Staffansia ottamaan tarvittavat askeleet jotta he eivät tuhlaisi enempää aikaa.⁷⁹

On epäselvää, keitä Blumin ”ystävät” Ruotsissa ja Norjassa olivat. Saksalaisia sukellusveneasiantuntijoita työskenteli Euroopan maissa, jotka eivät kuuluneet ympärysvaltioihin, esimerkiksi Espanjassa. Saksan asiantuntijoita kävi jopa Kiinassa ja Argentiinassa.⁸⁰ Koska Ruotsi ja Norja eivät kuuluneet ympärysvaltioihin, ei ole yllättävää, että Blumilla oli sukellusveneisiin ja aseellisuuteen liittyviä ”ystäviä” kyseisissä valtioissa.

Staffans ei kuitenkaan innostunut suunnitelmasta, vaan pyysi Blumia odottamaan asian kanssa. Staffans odotti virallista pyyntöä luoda kustannusarvio aluksista, jotka sisällytettäisiin Suomen uuteen laivasto-ohjelmaan. Neuvotellakseen kustannuksista Staffans sanoi tulevansa Kieliin vierailulle.⁸¹ Vuosi oli 1923, joten hallituksen esitys laivaston perustamisesta oli vielä työn alla. Staffans ei voinut tässä vaiheessa siis tietää, ettei esitys pääsisi edes käsittelyyn.⁸²

Blumin edistämä matka saatiin järjestettyä vasta seuraavana syksynä. Suomesta sille osallistuivat komentaja Yrjö Roos laivastosta, komentajakapteeni Einar Schwank ja

⁷⁸ Staffans Germaniawerftille 26.2.1924. U-båts korrespondens (1923-1924), Fb:1, KA, Turun toimipaikka.

⁷⁹ Blum Staffansille 27.11.1923. Fb:1 Ab Vulcan Oy:n arkisto / ”U-båts korrespondens” (1923-1924). KA, Turun toimipaikka.

⁸⁰ Lavery 1999, 395.

⁸¹ Staffans Blumille 4.12.1923. Fb:1 Ab Vulcan Oy:n arkisto / ”U-båts korrespondens” (1923-1924). KA, Turun toimipaikka.

⁸² Tervasmäki 1964, 188.

insinööri Tapio Grönroos puolustusministeriöstä, insinöörikapteeniluutnantti Väinö Kinnunen sotasatamasta ja Insinööri Albin Johansson, joka palkattiin matkan jälkeen puolustusministeriöön. Komitea vieraili Tanskassa, Ruotsissa, Alankomaissa ja Saksassa, joista kaksi jälkimmäistä olivat pääroolissa. Schwank kirjoitti myöhemmin, että hänet otettiin avoimesti ja suurella asiantuntemuksella vastaan erityisesti Saksassa, missä hän pääsi keskustelemaan Suomen laivaston rakentamiseen liittyvistä kysymyksistä. Myös Alankomaat sai pääroolin, koska siellä toimi useita saksalaisia aseyrityksiä osin Versaillesin rauhansopimuksen vuoksi. Siellä komitea tutustui tulenjohtolaitteistoon panssarilaivoja varten.⁸³ Komitea saattoi tutustua Alankomaissa myös sukellusveneisiin, koska aiemmassa kirjeessään Blum oli nostanut mahdollisuuden esiin.⁸⁴ Tästä ei kuitenkaan ole varmaa tietoa.

Se, että Blum tahtoi järjestää matkan nopeasti, kertoo siitä, että suomalaisen komitean tutustuminen sukellusveneisiin ja aseollisuuteen oli IvS:lle iso intressi. Yhtiön aiemmat pyrkimykset kansainväliseen yhteistyöhön olivat kariutuneet esimerkiksi Espanjan ja Argentiinan hallitusten kanssa, ja vaikka IvS oli sittemmin päässyt taloudellisesti jaloilleen, ei sillä ollut valtavia sukellusvenetilauksia ulkomailta.⁸⁵ IvS:n näkökulmasta Suomen haparoiva aloitus laivaston rakentamiselle oli todennäköisesti täynnä potentiaalia kaupankäyntiin, huolimatta takaiskuista, joita eduskunnan vastahakoisuus aiheutti.

Epävarmasta tilanteesta huolimatta Staffans edisti yhteistyötä IvS:n kanssa. Johtaja Regenbogenin kanssa käytyjen keskustelujen myötä Vulcan suostui rakentamaan 160 ja 600 hevosvoiman moottorit veneitä varten, mutta sillä ehdolla, että IvS toimittaisi piirrokset. Pyyntönä oli myös, että saksalaiset kertoisivat halvimman hinnan, jolla suostuisivat tarjoamaan piirrokset Vulcanille.⁸⁶ Vastauksena saadut hinnat kuitenkin toivat vaikeuksia. Tilauksen ehdoissa luki, että Vulcan joutuisi maksamaan lisenssimaksuja niin moottoreista kuin myös tilatuista aluksista, eivätkä ne olleet Staffansin mukaan pieniä summia. Hän pelkäsi, että hinnoille asetettujen rajojen

⁸³ Forsén ja Forsén 1999, 72-73.

⁸⁴ Blum Staffansille 27.11.1923. Fb:1 Ab Vulcan Oy:n arkisto / "U-båts korrespondens" (1923-1924). KA, Turun toimipaikka.

⁸⁵ Lavery 1999, 397.

⁸⁶ Vulcan Germaniawerftille 6.2.1924. U-båts korrespondens (1923-1924), Fb:1, KA, Turun toimipaikka.

ylittyminen vaarantaa koko tilauksen, ja toivoi, että asiasta voitaisiin käydä pian suullinen neuvottelu.⁸⁷

Ongelmiin löytyi apua Aurajoen vastakkaiselta rannalta. Myös Vulcanin kilpailija, Crichton, kärsi Suomen laivateollisuuden heikosta tilanteesta. Telakan viimeisin hanke, Bore I:n korjaustyö oltiin saatu loppuun vuonna 1921. Uusia rakennustöitä ei ollut tarjolla, ja työntekijät piti kiireisenä lähinnä ylijääneiden höyrykoneiden kunnostus ja kauppaaminen ympäri Suomea. Staffans ehdotti Crichtonin ja Vulcanin yhdistämistä yhdeksi, elinvoimaiseksi yhtiöksi. Ajatus esiteltiin Vulcan Oy:n johtokunnan kokouksessa 12.12.1923, mutta pöytäkirjan mukaan fuusio astuisi lopullisesti voimaan vasta, kun molemmat ovat hyväksyneet sen ylimääräisessä yhtiökokouksessa. Perustava yhtiökokous pidettiin 18. elokuuta 1924, ja uuden yhtiön, Crichton-Vulcanin toimitusjohtajaksi nimettiin Allan Staffans.⁸⁸

Fusion taustalla saattoi vaikuttaa läheisen sijainnin lisäksi se, että Crichton oli rakentanut Venäjälle neljä 400-tonnista sukellusvenettä vuosien 1908 ja 1914 välillä. Crichtonilla ei kuitenkaan enää 20-luvulla ollut työvoimassaan sukellusveneiden asiantuntijoita.⁸⁹ Todennäköisesti Crichtonilta löytyi silti laitteistoa, jota oli aiemmin käytetty sukellusveneiden rakentamiseen, ja tarpeeksi isot tilat alusten valmistusta varten.

2.5. Tarjouskilpailu Suomen hallituksen vakuuttamiseksi

Vasta 1920-luvun jälkipuolella eduskunnan mielipide kääntyi myönteiseksi laivaston kehittämiseksi.⁹⁰ Tähän vaikutti osaltaan torpedovene S2:n uppoaminen vuonna 1925. Harjoitusohjelmaan kuuluvalla purjehduksella ollut alus joutui syysmyrskyyn, vaurioitui ja vajosi Reposaaaren edustalle. Yksikään miehistön 53 jäsenestä ei pelastunut.⁹¹

⁸⁷ Staffans Germaniawerftille 26.2.1924. U-båts korrespondens (1923-1924), Fb:1, KA, Turun toimipaikka.

⁸⁸ Von Knorring 1995. 81-82.

⁸⁹ Lavery 1999, 399.

⁹⁰ Ekman 1986, 196.

⁹¹ Uusi Suomi 11.6.1926, "Kauan etsitty S 2 löydettiin vihdoinkin yöllä eilistä vasten."

Kyseessä oli, ja on edelleen Suomen rauhanajan tuhoisin merivoimille tapahtunut onnettomuus.⁹² Onnettomuus järkytti suomalaisia ja herätti keskustelua siitä, miksi se pääsi tapahtumaan. Yksi syistä oli aluksen vanhuus - kyseessä oli 25-vuotias, alunperin Venäjän keisarillisen laivaston käyttöön rakennettu laiva. Aluksen ikä näkyi niin sen alkeellisissa viestintälaitteissa kuin myös huonossa tiivistyksessä ja heikkolaatuisissa pumpuissa, joiden vuoksi vettä pääsi aluksen sisään. Huolta herätti se, että S2 ei ollut ainoa, iäkäs laiva Suomen laivaston käytössä. Mikään ei estäisi uuden, tuhoisan onnettomuuden syntyä ellei kalustoa uusittaisi.⁹³

Hallitus antoi vuoden 1925 valtiopäiville uuden, supistetun esityksen laivaston perustamisesta. Aiemmassa esityksessä oltiin puhuttu 520 miljoonasta markasta, uudessa summa oli 375 miljoonaa. Sukellusveneiden määrä laski vuonna 1924 ehdotetun kuuden veneen sijaan neljään. Valtionvarainministeri liitti hallituksen esitykseen kielteisen mielipiteensä, jossa epäili, että laivaston perustamisen menot ylittävät valtiotalouden kestävänsä. Jos menot kuitenkin jaettaisiin usealle vuodelle, vuosittain hankkeelle voitaisiin myöntää siirtomäärärahaa 45 miljoonaa markkaa. Hallituksen esitys hyväksyttiin lopulta, mutta äänestettiin lepäämään yli vaalien.⁹⁴

Vuoden 1926 ja 1927 tulo- ja menoarvioiden käsittelyn yhteydessä eduskunta myönsi laivaston perustamista varten 47 ja 46 miljoonan markan siirtomäärärahat. Lepäämässä ollut laki laivaston perustamisesta rannikkopuolustusta varten hyväksyttiin ilman muutoksia vuoden 1927 valtiopäivillä eduskuntavaalien jälkeen. Hallitus sai oikeuden käyttää laivaston rakentamiseen 215 miljoonaa markkaa, jotka tuli käyttää neljän vuoden aikana.⁹⁵

Suomen Laivastoyhdistys oli tehnyt vaikuttamistyötä taustalla. Kyseessä oli Helsingin satamalaitoksen johtaja Otto Jaatisen perustama yhdistys, jonka tarkoitus oli "Herättää, vaalia ja tehostaa kansassamme tietoisuutta sotalaivaston merkityksestä kansallisen itsenäisyytemme ja riippumattomuutemme välttämättömänä suojana ja

⁹²<<https://forummarinum.wordpress.com/2020/10/04/suomen-merivoimien-torpedovene-s-2-uppoaminen/>> [luettu 9.4.2021]

⁹³ Enkiö 1968, 126-128.

⁹⁴ Tervasmäki 1964, 189.

⁹⁵ Tervasmäki 1964, 189.

puolustajana sekä herättää harrastusta kotimaiseen kauppalaivastoon ja merenkulun kehittämiseen”.⁹⁶

Laivastoyhdistys käytti sanomansa levittämiseen kahdenkeskisiä keskusteluja kansanedustajien kanssa. He lähettivät kansanedustajille myös Laivastolehteä, jonka toimittajat kirjoittivat aktiivisesti esimerkiksi laivaston perustamisen eduskuntakäsittelyistä. Yhdistyksen tavoitteena oli vakuuttaa päättäjät siitä, miten tärkeää Suomen meripuolustuksen kohentaminen ja uudistaminen oli.⁹⁷

Staffansin läsnäolosta yhdistyksen toiminnassa ei löytynyt merkkejä. Hänen nimeään ei löytynyt Laivastoyhdistyksen historiikin henkilöhausta.⁹⁸ Häntä ei myöskään näkynyt luottamushenkilöiden, toimihenkilöiden eikä huomionosoitusten saajien listalla.⁹⁹ Sen perusteella hän ei siis toiminut yhdistyksessä aktiivisena vaikuttajana tai tukenut sen toimintaa huomattavilla rahasummilla.

Laivaston perustaminen oli joka tapauksessa Staffansin ja hänen yhtiönsä etujen mukaista, koska valtiolta tuleva tilaus toisi rahaa. Hallituksen tekemä esitys sopi myös hänen tahtoonsa rakentaa sukellusveneitä - eduskunta oli hyväksynyt neljän veneen rakentamisen. Enää piti vaikuttaa Suomen päättäjät siitä, että Crichton-Vulcan ja sen yhteistyökumppani IvS olivat oikea valinta veneiden valmistajaksi. Crichton-Vulcanilla oli enemmän resursseja kuin Vulcanilla yksin olisi ollut. Se, yhdistettynä Crichton-Vulcanin tiiviiseen suhteeseen IvS:n kanssa, antoi yhtiölle vakaan asetelman lähteä mukaan tarjouskilpailuun.

Crichton-Vulcan ei kuitenkaan ollut ainoa telakkayhtiö Suomessa, joka tahtoi rakentaa ensimmäiset suomalaiset sukellusveneet. Kaksi muuta yhtiötä osallistui kilpailuun: Hietalahden Sulkutelakka- ja Konepaja Oy Helsingissä ja Viipurin höyrylaiva Oy Viipurissa. Molemmilla oli Crichton-Vulcanin tavoin omat ulkomaiset yhteistyökumppaninsa. Hietalahden telakkaa tuki Electric Boat Company, joka oli lähtöisin Connecticutista, Yhdysvalloista. Viipurin höyrylaiva sai apua Tallinnasta.¹⁰⁰

⁹⁶ Auvinen 2001, 11, 14.

⁹⁷ Auvinen 2001, 18, 19.

⁹⁸ Auvinen 2001, 168-170.

⁹⁹ Auvinen 2001, 125-144

¹⁰⁰ Lavery 1999, 401.

Komitea, jonka tehtävä oli arvioida eri telakoiden esittämiä tarjouksia sukellusveneiden rakentamisesta, julkaisi mietintönsä kesäkuun alussa vuonna 1926. Voittaja komitean silmissä ei ollut Crichton-Vulcan – sen sijaan he suosittelivat Kockums Mekaniska Verkstadiä, ruotsalaista telakkaa. Komitean mielestä telakka oli tehnyt parhaan ehdotuksen 400-tonnisten sukellusveneiden rakentamista. Telakan etuna oli aiempi kokemus sukellusveneiden rakentamisesta ja tieto siitä, millaisia haasteita pohjoinen ilmasto aiheuttaa sukellusveneille.¹⁰¹ Komitean ehdotus ei kuitenkaan ollut vielä lopullinen päätös, vaan pelkkä suositus, joka ei johtanut vielä sopimusten allekirjoittamiseen.¹⁰²

Sen sijaan IvS:n yhteistyökumppaneiden tarjoukset eivät vakuuttaneet komiteaa, Crichton-Vulcan mukaan luettuna. Crichton-Vulcan ja Alankomaalainen Fijenoord olivat lähettäneet komitealle identtiset piirrokset, jotka IvS oli laatinut. Komitea löysi 400-tonnisten veneiden piirroksista useita ongelmia: esimerkiksi miehistön tilat olivat liian lähellä veneen moottoreita, eikä torpedojen varastointitapa miellyttänyt komiteaa. Myös 99-tonnisten sukellusveneiden piirroksissa IvS:n vaikutus oli selvä – tällä kertaa Kone- ja siltarakennus Oy sekä Fijenoord olivat lähettäneet samankaltaiset tarjoukset. Komitea suositteli pienemmän sukellusveneiden rakennuttajaksi Hietalahden telakkaa, vaikka sillä ei ollut aiempaa kokemusta sukellusveneiden rakentamisesta, sen lähettämässä suunnitelmassa oli vähiten ongelmia.¹⁰³

Kockums Mekaniska Verkstad ei kuitenkaan lopulta päätenyt rakentamaan Suomen 400-tonnisia sukellusveneitä. Crichton-Vulcan, Kone ja silta sekä Hietalahden telakka kutsuivat laivaston edustajia tutustumaan siihen, millaisia resursseja ja potentiaalia kotimaisilta laivanrakentajilta löytyi. Komitea vakuuttui siitä, että Turun ja Helsingin telakat pystyisivät rakennustöihin ulkomaisten yhteistyökumppaneiden tuella.¹⁰⁴ Crichton-Vulcan voitti tarjouskilpailun 400-tonnisen sukellusveneiden rakentamisesta ja allekirjoitti 16.9.1926 sopimuksen, jonka mukaan telakka sai tehtäväkseen rakentaa 400-tonnisen sukellusveneiden Suomen laivastolle.¹⁰⁵

¹⁰¹ Lavery 1999, 402.

¹⁰² Lavery 1999, 405.

¹⁰³ Lavery 1999, 403.

¹⁰⁴ Lavery 1999, 404.

¹⁰⁵ Von Knorring 1995, 101.

Jo seuraavassa kuussa alkoi uusimman sukellusveneteknologian ja yhteistyökumppaneiden kartoitus. Lokakuussa 1926 Puolustusministeriö lähetti Meritoimiston päälliköksi nimitetyn komentajakapteeni Einar Schwankin, kapteeniluutnantti Akseli Ranisen ja insinööriluutnantti Toivo Iivanaisen virkamatkalle tutkimaan sukellusveneiden erikoislaitteita. Matka kohdistuisi Ruotsiin, Tanskaan, Saksaan, Alankomaihin ja Iso-Britanniaan.¹⁰⁶

Vaikka Iso-Britannian laivaston poliittinen johtaja Arthur Lee oli avoimesti sukellusveneiden käyttöä vastaan, sukellusveneiden osia valmistettiin valtiossa aktiivisesti omiin tarpeisiin ja kaupankäyntiin. Kun toimikunta vieraili Vickersin tehtaalla, toiminimen edustajat lupasivat lähettää Meritoimistolle tarjouksen sukellusveneisiin asennettavista konekivääreistä. Iso-Britanniassa vieraillessaan komitea pääsi tutustumaan useisiin eri tehtaisiin, joissa rakennettiin sukellusveneiden osia Britannian käyttöön. Huolimatta Arthur Leen pitämästä puheesta sukellusveneiden rakennus jatkui eikä sitä peitelty edes ulkomaisilta vierailta.¹⁰⁷

Saksan vierailua koskevassa osassa toimikunta huomioi sen, ettei Saksassa voitu rakentaa rauhansopimuksen vuoksi sukellusveneiden moottoreita. Saksalaiset rakensivat niitä sen sijaan Sveitsissä sijaitsevassa tehtaassa, joka valmisti moottoreita esimerkiksi Turkin laivaston sukellusveneisiin.¹⁰⁸

Kun toimikunta saapui Haagiin, he keskustelivat IvS:n kanssa "erinäisistä Suomelle rakennettavaa sukellusvenettä koskevista kysymyksistä."¹⁰⁹ Aiemmin lähetetystä kirjeestä tulee ilmi, mitä kysymyksiä puolustusministeriön lähettämä toimikunta halusi ratkoa vierailullaan. Heitä kiinnosti miten Turun rakennustoimiston perustaminen ja piirrosten laatiminen oli edennyt, etenkin kun rakentamisen pitäisi alkaa jo marraskuun

¹⁰⁶ Puolustusministeriö ulkoministeriölle 4.10.1926. Salainen kirjeenvaihto xx.xx.1926-xx.xx.1926, F:1 KA Helsinki.

¹⁰⁷ Schwankin, Ranisen ja Iivanaisen matkakertomus. Salainen kirjeenvaihto xx.xx.1926-xx.xx.1926, F:1 KA Helsinki.

¹⁰⁸ Schwankin, Ranisen ja Iivanaisen matkakertomus. Salainen kirjeenvaihto xx.xx.1926-xx.xx.1926, F:1 KA Helsinki.

¹⁰⁹ Schwankin, Ranisen ja Iivanaisen matkakertomus. Salainen kirjeenvaihto xx.xx.1926-xx.xx.1926, F:1 KA Helsinki.

lopussa. He tiedustelivat myös, miten pitkällä materiaalien tilaus on ja milloin kuljetukset voivat alkaa.¹¹⁰

Kirjeessä Meritoimisto on kiinnostunut rakentajien kanssa tapaamisesta ja tahtoo vastauksia yksityiskohtaisiin, rakennusteknisiin asioihin. Kirje kertoo siitä, että yhteistyön suunnittelu IvS:n kanssa oli jo pitkällä. Se ei kuitenkaan tarkoittanut sitä, että kaikki sukellusveneiden osat ja tekniset ratkaisut tilattaisiin IvS:ltä. Siitä kertoo jo se, että toimikunta vieraili muuallakin kuin IvS:n luona ja otti lupauksia tarjouksista vastaan.

Allan Staffans oli mukana Haagissa, kun toimikunta kävi läpi esittämiään kysymyksiä kasvotusten IvS:n edustajien kanssa. Toimikunnan matkakertomuksessa ei kuitenkaan kerrottu, mitä Staffans mahdollisesti sanoi neuvottelujen aikana.¹¹¹

Vaikka Staffans ei sanonut mitään, mitä toimikunta olisi pitänyt tarpeeksi merkittävänä kirjatakseen sen matkakertomukseen, hän oli kuitenkin matkustanut Alankomaihin asti osallistuakseen keskusteluun. Hän siis piti omaa läsnäoloaan tärkeänä. Aiemman kirjeenvaihdon perusteella oli hänelle tyypillistä neuvotella mieluummin kasvotusten kuin kirjeitse tai puhelimella. Toimikunnan vierailu kuitenkin kohdistui IvS:ään, ja neuvotteluja Staffansin johtaman Crichton-Vulcanin kanssa oltaisiin voitu käydä kotimaassa. Vaikutti siis siltä, että Staffans tahtoi tietää viipymättä, miten IvS:n ja Meritoimiston keskustelut etenivät. Staffans oli työskennellyt jo vuosia rakentaakseen yhteistyötä IvS:n kanssa – oli siis hänen etujensa mukaista, että kun Crichton-Vulcan viimein oli pääsemässä rakentamaan sukellusveneitä, myös IvS olisi aktiivisesti mukana.

Kyseinen vierailu ei ollut viimeinen kerta, kun Staffans pyrki osallistumaan Suomen ja IvS:n edustajien keskusteluihin. Kun Meritoimisto ja Crichton-Vulcan neuvottelivat myöhemmin osien tilaamisesta ja vaatimuksista, vaikutti siltä, että Staffans halusi toimia välikätenä IvS:n ja Suomen valtion välillä. Tarjotessaan "Haagissa olevan konstruktioimiston" laatimia merimiinojen piirroksia Meritoimistolle Staffans esitti

¹¹⁰ Schwank IvS:lle 5.10.1926. Salainen kirjeenvaihto xx.xx.1926-xx.xx.1926, F:1 KA Helsinki.

¹¹¹ Schwankin, Ranisen ja Iivanaisen matkakertomus. Salainen kirjeenvaihto xx.xx.1926-xx.xx.1926, F:1 KA Helsinki.

pyynnön: jos Meritoimisto valitsisi jonkun muun kuin saksalaisen toiminimen, he eivät saisi kertoa yksityiskohtia IvS:lle. Sen sijaan Staffans kääntyisi itse IvS:n puoleen.¹¹² Olisi liioittelua väittää, että Staffans tahtoi kontrolloida sitä, kuka piti IvS:ään yhteyttä. Arkistolähteiden perusteella hän tahtoi kuitenkin aktiivisesti osallistua keskusteluihin, joita Meritoimisto ja muut puolustusministeriön edustajat kävivät IvS:n kanssa, ja toimia jopa viestinviejänä asioissa jotka eivät suoraan kuuluneet hänelle. Se kertoo osaltaan siitä, miten tiukasti Staffans tahtoi pitää IvS:n mukana Crichton-Vulcanilla alkavissa rakennustöissä.

Neuvottelut johtivat siihen, että Crichton-Vulcanin piirustuskonttorin perustaminen ja töiden käynnistäminen annettiin Georg Behrmannin tehtäväksi. Behrmann työskenteli IvS:lle. Hänen meriiteistään ja aktiivisesta työstä sukellusveneiden kehittämiseksi kertoo hänen omistamansa, sukellusveneiden dieselmootoreihin liittyvä patentti¹¹³. Konttoria hallitsi kolme IvS:n välittämää, saksalaista insinööriä, jotka olivat vastuussa tärkeimmistä piirroksista. Vaikka konttorin virallinen johtaja oli suomalainen Gösta Rusko, hän vastasi vain yksityiskohtien piirtämisestä.¹¹⁴ Näin ollen sukellusveneiden rakentamisen suunnittelu ja aloittaminen olivat käytännössä IvS:n käsissä. Tästä voi päätellä, että Staffans luotti vakaasti saksalaisten osaamiseen. Kuten myöhemmin käy ilmi, tämä johti kuitenkin myös saksalaisten suosimiseen.¹¹⁵

Telakan ensimmäinen sukellusvene, Vetehinen, koodinimeltään CV-702, tulisi olemaan koko itsenäisen Suomen ensimmäinen sota-alus.¹¹⁶ Staffans oli nähnyt vuosien ajan vaivaa, että Crichton-Vulcan saisi rakentaa Suomelle sukellusveneitä, ja hän pääsi luomaan niistä ensimmäisen. Rakennustyöt eivät sujuneet ongelmitta, niin teknisistä kuin myös poliittisista syistä.

¹¹² Staffans Meritoimistolle 22.11.1926. Salainen kirjeenvaihto xx.xx.1926-xx.xx.1926, F:1 KA Helsinki.

¹¹³ United States Patent Office 1930, 177.

¹¹⁴ Forsén & Forsén 1999, 111.

¹¹⁵ Forsén & Forsén 1999, 117.

¹¹⁶ Laivaston sanomat 2018, Värjön artikkeli.

3. Sukellusveneiden rakennustyöt käynnistyvät

3.1. Puolustusministeriö esimiehenä

Suomen puolustusministeriöllä oli ollut aktiivinen rooli sukellusveneprojektin käynnistämässä. Ministeriö oli läsnä myös rakennustöiden valvonnassa ja suunnittelussa. Crichton-Vulcanin kirjeenvaihdossa puolustusministeriöön kuuluva Laivanrakennustoimisto oli lukuisten kirjeiden lähettäjä tai vastaanottaja. Kirjeenvaihto koski usein teknisiä ratkaisuja, joiden hyväksymiseen Laivanrakennustoimistolla oli viimeinen sana.¹¹⁷

Entä Meritoimisto, joka oli aiemmassa kirjeenvaihdossa ollut yhteydessä Crichton-Vulcaniin ja Staffansiin itseensä? Laivanrakennustoimisto perustettiin vuonna 1928¹¹⁸, kun rakennustyöt olivat jo alkaneet, minkä myötä sukellusveneiden kirjeenvaihto siirtyi heille.

Meritoimiston, ja myöhemmin Laivanrakennustoimiston alaisena toimi Rakennusvalvonta. Rakennusvalvonta valvoi sukellusveneiden rakentamista Turun telakalla. He raportoivat Meritoimistolle esimerkiksi sukellusveneiden osien saapumisesta telakalle¹¹⁹

Crichton-Vulcanin täytyi laatia sukellusveneiden rakentamiseen palkatuista henkilöistä luettelo puolen vuoden välein ja toimittaa se puolustusministeriölle. Ulkopuoliset eivät saaneet edes vierailta telakka-alueella ilman puolustusministeriön lupaa. Yksi varotoimien syistä oli se, ettei ministeriö halunnut, että tietoa sukellusveneistä ja niiden rakentamisesta vuotaisi ulkomaille.¹²⁰ Suomen sukellusvenetuotanto kiinnosti monia eri valtioita, ja yhteistyö Saksan kanssa rikkoi Versaillesin rauhansopimusta - puolustusministeriöllä oli siis syytä epäillä, että Crichton-Vulcanin telakka houkuttelisi vakoilijoita.

¹¹⁷ Laivanrakennustoimiston johtaja ja insinööri Crichton-Vulcanille 9.12.1929. Kirjeenvaihto xx.xx.1929-xx.xx.1929, F:5, KA Helsinki.

¹¹⁸ Forsén & Forsén 1999, 118.

¹¹⁹ Rakennusvalvonta puolustusministeriön Laivanrakennustoimistolle 7.12.1929. Kirjeenvaihto xx.xx.1929-xx.xx.1929, F:5, KA Helsinki.

¹²⁰ Melkko 2008, 32.

Huolimatta rakennustöiden tarkasta valvonnasta puolustusministeriö ja Laivanrakennustoimisto eivät puuttuneet konflikteihin, joihin Staffans joutui työntekijöidensä kanssa. Kun esimerkiksi saksalainen insinööri Hugo Peine päätyi erimielisyyksiin Staffansin kanssa, hänet irtisanottiin Crichton-Vulcanilta. Rakennusvalvonta pyysi Laivanrakennustoimistoa pyörtämään Staffansin päätöksen, mutta toimisto ei puuttunut asiaan. Bartenbach, joka edusti toimistoa, kirjoitti IvS:ää johtaneelle Blumille myöhemmin, ettei Turussa voitu mennä väliin yhden saksalaisen asiantuntijan takia. Staffans tiesi sen ja mahdollisesti käytti sitä hyväkseen. Kirjeestä ei selviä irtisanomiseen johtaneen riidan syytä, mutta Bartenbachin mukaan Staffans peitteli todellisia syitä.¹²¹ Tapauksen perusteella vaikuttaa siltä, Staffansin yhteistyö puolustusministeriön kanssa sujunut ongelmitta. Hänen tekojaan jätettiin kuitenkin tuomitsematta yleisen edun, eli töiden sujuvuuden vuoksi.

Suomalaisten sukellusveneiden rakenteet haluttiin suunnitella samalla tavoin kuin aiemmat, saksalaiset sukellusveneet. Siksi kaikki rakennus- ja materiaalihojeet olivat Saksan merivoimien määräysten mukaisia. Meritoimisto protestoi, jos Crichton-Vulcan tai alihankkijat yrittivät luopua saksalaisista määräyksistä. Suomen puolustusvoimat halusi hyödyntää ensimmäisen maailmansodan aikaisia saksalaisia vaatimuksia, mikä oli taustalla Meritoimiston kannanotossa.¹²²

IvS ja Crichton-Vulcan ottivat vastaan tarjouksia alihankkijoista, ja ehdottivat niitä hyväksyttäväksi Meritoimistolle tai myöhemmin Laivanrakennustoimistolle.¹²³ Yhteisymmärrykseen ei aina päästy, ja erimielisyydet piinasivat myös myöhempää yhteistyötä.

3.2. Sukellusveneiden rakentamisen haparoiva alku

1920-luvun lopun ja 1930-luvun alun teollisuuden toimintaa vaikeutti kommunistien toiminta Suomessa. Maan talous oli luisumassa lamaan vuosina 1928-29.

¹²¹ Forsén & Forsén 1999, 118.

¹²² Forsén & Forsén 1999, 118-199.

¹²³ Forsén & Forsén 1999, 199.

Viranomaiset olivat lakkauttaneet sosialistisen työväenpuolueen 1920 ja pidättäneet seuraavina vuosina lukuisia kommunisteja, mutta ääri vasemmisto toimi aktiivisesti Suomen Ammattijärjestössä. Järjestö ei kuitenkaan ollut järjestäytynyt kunnolla ja työnantajien lakonmurtotoiminta oli tehokasta, joten työriitoja oli ollut vähän.¹²⁴

Myös Turussa lakot päättyivät usein työnantajien voittoon. Työntekijät tahtoivat kollektiivisia palkankorotuksia ja työehtosopimuksia, eivätkä työnantajat halunneet suostua heidän vaatimuksiinsa. Kesällä 1919 lakonmurtajat hoitivat Turun satamatyöt, ja seuraavana vuonna perustettiin Yhtymä Vientirauha murtamaan satamalakkoja.¹²⁵

Ensimmäisen sukellusveneen rakentaminen oli hädin tuskin ehtinyt alkaa, kun Crichton-Vulcanin metallityöntekijät aloittivat lakon maaliskuussa 1927. Syyksi kommunistit antoivat ”Suomen imperialistiset sotavarustelut”, millä he tarkoittivat panssarilaivojen ja sukellusveneiden rakentamisen aloitusta.¹²⁶ Koska telakan työntekijät eivät palanneet töihin toukokuuhun mennessä, Metalliteollisuus julisti 10 000 metallityöntekijää työsulkuun koko Suomessa. Sulun tarkoituksena oli ajaa lakkoilijat taloudellisiin vaikeuksiin, minkä seurauksena he joutuisivat palaamaan töihin. Toimenpiteet eivät kuitenkaan tehonneet. Lakkoilijat saivat rahallista tukea ulkomaisilta ammattiyhdistyksiltä. Yli puolet koko summasta, eli noin neljä miljoonaa markkaa, tuli Neuvostoliiton metallityöläisten liitolta. Historiallista tästä teki se, että kyseessä oli ensimmäinen kerta kun Neuvostoliitto tuki lakkoa Suomessa.¹²⁷

Staffans yritti ratkaista tilanteen hankkimalla rikkureita, ja hän otti yhteyttä Vientirauha-yhdistykseen. Kyseessä oli 1920 perustettu järjestö, johon kuului parhaimmillaan noin 34 000 lakonmurtajaa, jotka pystyttäisiin lakon aikana kutsumaan paikalle pitämään tuotanto käynnissä.¹²⁸ Yhdistyksen perustaja, Martti Pihkala löysi Staffansin avuksi Vihtori Kosolan, josta tulisi myöhemmin Lapuan liikkeen johtaja. Kosola oli lakon aikaan vielä yhdistyksen jäsenhankkija Etelä-Pohjanmaalla. Häntä pyydettiin etsimään 70 seppää sotalaivojen rakentamiseen, mutta tehtävän vaikeuden vuoksi

¹²⁴ Meinander 1999, 76-77.

¹²⁵ Uusitalo 1982, 268.

¹²⁶ Eskelinen 1966, 83.

¹²⁷ Forsén & Forsén 1999, 113; Meinander 1999, 77.

¹²⁸ Meinander 1999, 77.

hän keräsi vain 44 miestä, jotka värvättiin Turkuun rakentamaan sukellusvenettä. He eivät kuitenkaan olleet täysin ammattitaitoisia, joten heistä oli vain vähän apua.¹²⁹

Komintern oli valmis tukemaan lakkoilijoita miljoonilla markkoilla. Se olisi halunnut jatkaa lakkoa pidempään kuin Suomen Ammattijärjestö, joka tyytyi Väinö Tannerin hallituksen joulukuussa esittämään tarjoukseen. Tannerin hallitus oli SDP:n vähemmistöhallitus, joka oli hyväksynyt panssarilaivojen ja sukellusveneiden rakentamisen huolimatta siitä, että SDP puolueena vastusti puolustusmäärärahojen korottamista. Näin ollen vastakkain asettuivat SDP:n hallitus ja sota-alueita vastustaneet kommunistit, mikä kuvasi Suomen vasemmiston jyrkästi kahtia jakautunutta luonnetta. 1928 Stalin jopa ilmoitti, että vallankumousvoimat ryhtyisivät avoimeen taisteluun vastavallankumouksellisia vastaan, sosiaalidemokraatit, tai hänen mukaansa "sosiaalifasistit" mukaan lukien.¹³⁰

Lopulta lakko saatiin loppumaan, mutta kaikki työmiehet eivät palanneet takaisin Crichton-Vulcanille.¹³¹ Välikohtaus osoitti tapauksesta kirjoittaneiden Forsénin ja Forsénin mukaan sen, että Neuvostoliitto ei ollut mielissään sukellusveneiden rakentamisesta Suomessa. Porvareissa työriidat herättivät pelkoa siksi, että ne nähtiin Moskovan ohjailemina ja satamalakot häiritsivät vientiteollisuutta.¹³²

Lakkoilun alkuun saattoi vaikuttaa myös se, miten paljon Staffans suosi saksalaisia. Suomalaiset työnjohtajat saivat palkkaa 2,000 markkaa kuukaudessa, saksalaiset työntekijät 4,000. Saksasta saapuneet insinöörit saivat korkeimmillaan jopa 14,000 markkaa kuukaudessa. Epäreiluun asetelmaan vaikutti myös se, että monet saksalaisista asuivat Crichton-Vulcanin omistamissa asunnoissa edullisesti.¹³³

Puolustusministeriö valvoi CV 702:n rakennustyön etenemistä aktiivisesti, ja Staffans kävi heidän kanssaan useita keskusteluja niin kirjeitse kuin suullisesti. Hän lähestyi ministeriötä ja sen alaista Meritoimistoa, myöhemmin Laivanrakennustoimistoa, etenkin silloin, kun ilmeni haasteita sukellusvenettä rakentaessa tai kun tarvittiin

¹²⁹ Forsén & Forsén 1999, 114-115.

¹³⁰ Forsén & Forsén 1999, 114-115; Meinander 1999, 77; Eskelinen 1966, 83.

¹³¹ Forsén & Forsén 1999, 114-115;

¹³² Meinander 1999, 77.

¹³³ Forsén & Forsén 1999, 117.

lisäaikaa. Puolustusministeriö ei joutanut ongelmatilanteissa kuin harvoin, ja sen päätökset usein viivästyttivät CV 702:n rakentamista. Esimerkiksi Vuonna 1927 Allan Staffans kysyi, miksi hänen ehdottamiaan, italialaisia Franco Tosi -moottoreita ei hyväksytty sukellusveneisiin. Torjunta oli tullut ilmi komentajakapteeni Einar Schwankin kanssa suullisesti käydyn keskustelun myötä.¹³⁴ Schwank oli puolustusministeriön esiuupseeri meriasioita varten, ja hänen vastuullaan Meritoimiston johtajana oli laivasto-ohjelman läpivienti.¹³⁵ Schwank vastasi Meritoimiston puolesta, että ”teknillisistä ja sotilaallisista syistä” kyseistä dieselmoottoria ei voida hyväksyä, ja että Staffansin tulisi ensi sijassa lähettää uusi ehdotus.¹³⁶ Neuvottelulle ei annettu mahdollisuutta.

Yksi pisimmistä konflikteista puolustusministeriön ja Crichton-Vulcanin välillä koski 17.4.1928 tapahtunutta onnettomuutta, jonka vuoksi kaksi porakonetta vahingoittui käyttökelvottomaksi. Onnettomuuden aikana porattiin sukellusvenelevyjä, mutta vaurioiden vuoksi työ piti lopettaa. Korjaukset kestäsivät Staffansin mukaan 10-14 päivää, ja sen vuoksi CV-702 -sukellusveneen toimitus viivästyisi. Hän viittaa sopimuksen force majeure¹³⁷ -osuuteen oikeutuksena sille, että toimitusaika pidentyy viivästyksen verran.¹³⁸

Puolustusministeriön vastauksen ovat allekirjoittaneet komentajakapteeni Schwank ja insinööri Bruno Mustelin. Vastauksessa lukee, että onnettomuutta ja siitä johtuneita seurauksia ei voi sisällyttää sopimuksen force majeure -määräykseen, eikä sukellusveneelle voi myöntää näin ollen toimitusajan pidennystä.¹³⁹ Toisin kuin aiemmin, tällä kertaa Staffans ei tyydy puolustusministeriön vastaukseen. Koska rakennustyöt ovat pysähtyneet kymmeneksi päiväksi, hän vaatii vastaavaa rakennusajan pidennystä. Hän sanoo kirjeessään että hänen on pakko pysyä

¹³⁴ Staffans puolustusministeriölle, 17.2.1927. Puolustusministeriö (1926-1931), Fbb:4, KA, Turun toimipaikka.

¹³⁵ Forsén & Forsén 1999, 66.

¹³⁶ Schwank Staffansille, 17.2.1927. AB Crichton-Vulcan Oy:n arkisto, Fbb:4 Puolustusministeriö 1926-1931. KA, Turun toimipaikka.

¹³⁷ Sopimusoikeudessa käytettävä termi, joka tarkoittaa sopimuksen osapuolista riippumatonta, odottamatonta poikkeuksellista tapahtumaa, joka estää sovitun velvollisuuden täyttämisen.

¹³⁸ Staffans puolustusministeriön meriasiainosastolle, 23.4.1928. AB Crichton-Vulcan Oy:n arkisto, Fbb:4 Puolustusministeriö 1926-1931. KA, Turun toimipaikka.

¹³⁹ Schwank ja Mustelin Crichton-Vulcanille 30.4.1928. AB Crichton-Vulcan Oy:n arkisto, Fbb:4 Puolustusministeriö 1926-1931. KA, Turun toimipaikka.

aiemmassa kannassaan.¹⁴⁰ Schwank ja Mustelin myöntävät vastauksessaan että on odotettavissa huomattava myöhästyminen aiemmin laaditusta rakennussuunnitelmasta, mutta he eivät suostu joustamaan. Sen sijaan vastaus kuuluu: “[...] kehoittaa toimisto Teitä ryhtymään mitä tarmokkaisesti toimenpiteisiin rakennustöitten jouduttamiseksi ja sopimuksenmukaisen hankinta-ajan noudattamiseksi.” Vastauksen saapumiseen kului tällä kertaa puoli vuotta.¹⁴¹ Se saattaa kertoa siitä, että neuvotteluja käytiin sillä välin suullisesti, niiden kuitenkaan vaikuttamatta kummankaan osapuolen mielipiteisiin.

Vaatimukset rakentaa sukellusvene nopeasti kertovat siitä, että puolustusministeriö piti venettä tärkeänä. Suomen valtio oli käyttänyt sukellusveneprojektin käynnistämiseen aikaa ja rahaa, ja niitä kului myös rakennusprojektin aikana. Samoin jatkuva kirjeenvaihto, rakennustöiden salailu ja telakan vartiointi ulkopuolisilta kuluttivat varmasti resursseja.

Lopulta viivästys kuitenkin tapahtui olosuhteiden pakosta. Staffans listasi kirjeessään syitä sille, esimerkiksi sen, että alihankkijat eivät tehneet toimituksia ajoissa. Ammattitaitoista työvoimaa ei myöskään ollut riittävästi, ja jäät estivät sukellusveneen testaamisen loppuvuonna.¹⁴²

Kun vene oli jo lähes valmis, keväällä 1930 ongelmaksi nousi pintapuolinen ongelma, joka kuitenkin viivytti rakennustöitä merkittävästi: Millaisella kankaalla sukellusveneen patjat tulisi päällystää?

Puolustusministeriö oli ehdottanut tanskalaista jousikangasta¹⁴³, mitä Crichton-Vulcan vastusti. Staffans ilmoitti, että kangas on piloilla heti kun repeää, maksaa rahteineen yli viisi kertaa enemmän kuin suomalainen kangas eikä sitä käytetty yleisesti laivoissa. Lisäksi kankaan saamiseen kuluisi 10 viikkoa, mikä tekisi veneen valmistamisen

¹⁴⁰ Staffans Meriasiainosastolle 14.5.1928. AB Crichton-Vulcan Oy:n arkisto, Fbb:4 Puolustusministeriö 1926-1931. KA, Turun toimipaikka.

¹⁴¹ Schwank ja Mustelin Crichton-Vulcanille 27.3.1929. AB Crichton-Vulcan Oy:n arkisto, Fbb:4 Puolustusministeriö 1926-1931. KA, Turun toimipaikka.

¹⁴² Laivaston Sanomat 5 11.12.2018, Värjön artikkeli.

¹⁴³ Crichton-Vulcan käyttää sanaa jousikangas, puolustusministeriön kirje kutsuu sitä jousikankaaksi. Selkeyden vuoksi käytän Crichton-Vulcanin termiä jousikangas.

puolustusvoimien antamassa määräajassa mahdottomaksi. Kallis kangas myös puuttui hintalaskelmista. Kaikkiin näihin syihin nojaten Crichton-Vulcan vetosi puolustusministeriötä hyväksymään kotimaisen kankaan käytön ja vastaamaan kiireellä.¹⁴⁴ Sukellusveneen olisi kuulunut olla valmis 1.10.1929¹⁴⁵, ja kirjeen lähetyspäivänä oltiin aikataulusta jo puoli vuotta myöhässä.

Puolustusministeriön alainen Laivanrakennustoimisto vastasi noin kuukautta myöhemmin, eli hekään eivät pitäneet kiirettä. Kirjeen mukaan jousikangas sopii parhaiten sukellusveneisiin ja sitä käytetään useimmissa laivastoissa, joten myös Crichton-Vulcanin on käytettävä sitä. He saisivat kuitenkin päättää värin - sininen tai punainen.¹⁴⁶ Crichton-Vulcan suostui tähän, mutta edellytti, että viivästyksen vuoksi veneen alustava vastaanotto voisi tapahtua vaikka patjat eivät olisi valmiit.¹⁴⁷

Kiire sukellusveneen valmistumiselle ja Laivanrakennustoimiston valmius väitellä kangasvalinnasta olivat ristiriidassa keskenään. Miksi tilata kangasta ulkomailta ja aiheuttaa 10 viikon viive, jos aiemmin edes laitteiden vaurioituminen ei riittänyt syyksi joustaa aikatauluista? Kankaan tärkeys saattoi kuvastaa painetta, joka kohdistui siihen, että Suomen ensimmäinen sukellusveneen täytyi olla täydellinen jokaista yksityiskohtaa myöten.

Kankaan aiheuttama konflikti kuvasi myös sitä, miten puolustusministeriö pystyi ohittamaan Staffansin mielipiteet veneen rakentamisen aikana. Vaikka Staffans perusteli kantojaan laivateollisuuden asiantuntijana, Puolustusministeriön mielipide oli aina se, joka ratkaisi asian – oli konflikti miten absurdi tahansa. Faktoihin vetoaminen ei auttanut jos puolustusministeriö tahtoi toisin.

Lopulta veneen vesillelaskua päästiin juhlimaan 1.6.1930 Turussa. Aurajoen rannat olivat täynnä väkeä ja paikalla oli kutsuvieraita Helsingistä. Kyseessä oli ensimmäisen

¹⁴⁴ Crichton-Vulcan puolustusministeriölle, 26.4.1930. Puolustusministeriö (1926-1931), Fbb:4, KA, Turun toimipaikka.

¹⁴⁵ Staffans laivanrakennustoimistolle 7.10.1929. Puolustusministeriö (1926-1931), Fbb:4, KA, Turun toimipaikka.

¹⁴⁶ Laivanrakennustoimisto Crichton-Vulcanille 22.05.1930. Puolustusministeriö (1926-1931), Fbb:4, KA, Turun toimipaikka.

¹⁴⁷ Crichton-Vulcan puolustusministeriölle, 27.5.1930. Puolustusministeriö (1926-1931), Fbb:4, KA, Turun toimipaikka.

kerta, kun itsenäisessä Suomessa laskettiin kotimaassa valmistettu sota-alus vesille.¹⁴⁸ Tapahtuman ainutlaatuisuus näkyi niin valtion johdon kuin tavallisen kansan innostuksessa, ja juhlallisuuksissa, joita Turussa järjestettiin.

Näin Laivastolehdessä kirjoitettiin tapahtuneesta: ”Hetki sukellusvenehalliin tultua kohtasi katsojaa mahtava näky. Korkealla, kutsuvieraiden päitten yläpuolella kaartui sukellusvene S.V. 1:n keula. Ensimmäinen mielikuva, joka venettä katsellessa syntyi oli suorastaan yllättävä. Se kertoi yhtyneestä voimasta ja siroudesta, uhmasta ja inhimillisestä neroudesta. Laivanrakennusalalla meikäläisiin oloihin ja saavutuksiin tottuneena tuskin uskoi näkemäänsä todeksi. Mutta sittenkin – teräksen tuntu oli kyllin vakuuttava karkoittaakseen harhakuvitelmat. Me näimme silmiemme edessä ensimmäisen kotimaisella veistämöllä rakennetun sukellusveneen, tekniikan ihmeluoman ja nykyaikaisen taisteluaseen.”¹⁴⁹

Vaikka lainaus on vain yhden toimittajan runollinen näkökulma, siitä tulee selväksi, miten ainutlaatuisia ja moderneja sukellusveneet olivat monien mielestä 1930-luvulla. Ainutlaatuisuudesta kertoo myös se, että veneen katoi Vetehiseksi puolustusvoimien ylipäällikön puoliso, Signe Relander. Kun Vetehinen hinattiin laituriin ja kutsuvieraat pääsivät tutustumaan veneeseen, heistä ensimmäisenä oli tietenkin itse presidentti Relander.¹⁵⁰

Puolustusministeriön vaatimukset siitä, että sukellusveneen täytyi olla täydellinen patjakankaita myöten käy enemmän järkeen, kun tutkii sukellusveneen saamaa juhlallista vastaanottoa. Kun presidentti ja muut arvovieraat pääsivät tutustumaan sukellusveneeseen, joka oli Suomen ensimmäinen ”tekniikan ihmeluoma”, pientenkin yksityiskohtien täytyi olla veneen symbolisen painoarvon veroisia.

Vesillelasku ei juhlallisuudestaan huolimatta tarkoittanut sitä, että sukellusvene olisi ollut valmis käyttöön. Vielä tarvittiin lukuisia testejä. Heinäkuun 1. päivä vuonna 1930 Crichton-Vulcan ilmoitti puolustusministeriölle olevansa valmis tekemään sukellusveneelle, nyt nimeltään Vetehiselle tasauskokeen Turun satamassa.

¹⁴⁸ Laivaston sanomat 2018, Värjön artikkeli.

¹⁴⁹ Laivaston sanomat 2018, Värjön artikkeli.

¹⁵⁰ Laivaston sanomat 2018, Värjön artikkeli.

Tavoitteena on määrittää esimerkiksi syvältävyys¹⁵¹ veden pinnalla kulkiessa, ja testin paikaksi on määrätty Aurajoki, tarkemmin 40-tonnisen nosturin alapuoli. Kirjeessä pyydettiin puolustusministeriön vastaanottokomiteaa olemaan kokeessa läsnä.¹⁵² Puolustusministeriön laivanrakennustoimisto kuitenkin ilmoitti, ettei kokeen suorittamista Aurajoen savisessa ja läpinäkymättömässä vedessä voinut hyväksyä.¹⁵³ Juhlallisuudet vaihtuivat siis taas puolustusministeriön kanssa kiistelyyn kirjeitse.

3.3. Talousvaikeudet huipentuvat Crichton-Vulcanin myyntiin

1930-luvulla Suomessa vallitsi lama, jota kutsuttiin pula-ajaksi. Työttömyys iski myös telakoille. Huono työtilanne näkyi esimerkiksi torjuntakirjeissä, joita Staffans joutui lähettämään työnhakijoille.¹⁵⁴

Kansainvälinen talouskriisi alkoi rasittaa Eurooppaa syksyllä 1929, mutta Suomessa oltiin kamppailtu jo aiemminkin vientiongelmien vuoksi. Neuvostoliiton kilpailukykyinen sahateollisuus oli vienyt markkinaosuuksia Suomelle tärkeältä metsäteollisuudelta. Wall Streetin pörssiromahdus heikensi vientilukemia entisestään, ja Suomen BKT laski 22 prosenttia vuosina 1929-1932. Pahin tilanne vallitsi vuosina 1930-1931, mutta vielä kevättalvella työttömyyskortistossa oli 90 000 ihmistä.¹⁵⁵

Crichton-Vulcan oli saanut useita tilauksia Suomen valtiolta, joten sen toiminnan olisi voinut kuvitella olevan vakaalla pohjalla. Eduskunnan hyväksymillä määrärahoilla Crichton-Vulcanin telakalla oli määrä rakentaa rannikkopanssarilaivat Väinämöinen ja Ilmarinen sekä sukellusveneet Vetehinen, Vesihiisi ja Iku-Turso.¹⁵⁶ Yhtiön taloustilanne kuitenkin vaaransi tilausten toteuttamisen. Viivästykset aiemmissa

¹⁵¹ Syvältävyys, eli kulkusyvyys on kohtisuora välimatka lastivesi-viivasta kölän alareunaan laivan syvältävimmällä kohdalla.

¹⁵² Crichton-Vulcan puolustusministeriölle, 1.8.1930. Puolustusministeriö (1926-1931), Fbb:4, KA, Turun toimipaikka.

¹⁵³ Puolustusministeriö Crichton-Vulcanille, 7.8.1930. Puolustusministeriö (1926-1931), Fbb:4, KA, Turun toimipaikka.

¹⁵⁴ Staffans Bartschille 23.12.1932. Toimitusjohtaja Staffansin yksityiskirjeenvaihto, Fc:1, KA, Turun toimipaikka.

¹⁵⁵ Meinander 1999, 95.

¹⁵⁶ Ekman 1986, 196.

rakennustöissä ja onnettomuuksien aiheuttamat tappiot olivat kuluttaneet varoja, joita tarvittiin rakennustöiden vaatimiin investointeihin ja palkkoihin. Koska Crichton-Vulcanilla ei ollut paljoa omaa pääomaa, se oli joutunut toimintansa turvaamiseksi hankkimaan suuria luottoja, joista kertyi maksettavaa korkoa. Tilanne johti siihen, että rahoitusta saadakseen yhtiö tarjosi Kone- ja Siltarakennus Oy:lle osakkeitaan lunastettavaksi.¹⁵⁷

Vuonna 1928 Hufvudstadsbladet uutisoi, että Kone- ja Siltarakennus aikoi ostaa enemmistön Crichton-Vulcanin osakkeista. Kaupalla oli kuitenkin ehto, joka hyödytti Staffansia. Jos Kone- ja Siltarakennus tahtoi viimeistellä osake-enemmistön hankinnan, heidän täytyisi luovuttaa panssarilaivojen rakennus Crichton-Vulcanille.¹⁵⁸ Ehto ei ollut yllättävä Staffansin aiemman toiminnan valossa. Koska alusten tilauksia oli Suomessa tarjolla rajallinen määrä ja useat yhtiöt kilpailivat niistä, Staffans teki kaikkensa kerätäkseen tilauksia omalle telakalleen. Neuvottelut osakkeista tarjosivat tilaisuuden edistää Crichton-Vulcanin toimintaa edes muutaman aluksen verran.

Miksi Staffans myi osakkeita juuri Kone- ja Siltarakennukselle? Osa vastauksesta löytyy hänen menneisyydestään. Staffans oli työskennellyt nuoruudessaan Kone- ja Siltarakennukselle. Työtehtävissään hän oli kiertänyt Venäjää ja kerännyt kokemusta, jonka ansiosta hänestä tuli Vulcanin toimitusjohtaja. Myöhemmässä elämäkerrassaan hän muisteli aikoja lämmöllä. Lisäksi hänen hyvä ystävänsä Carl Enckell oli toiminut Kone- ja Siltarakennus Oy:n toimitusjohtana Staffansin nuoruudessa, ja vaikkei hän enää kauppojen aikaan ollut yhtiön toimitusjohtaja, hän oli osa Staffansin henkilökohtaista, positiivista historiaa Kone- ja Siltarakennus Oy:n kanssa.¹⁵⁹

Syitä löytyi myös teollisuusmaailman realiteeteistä. Kone- ja Siltarakennus oli alansa suurimpia toimijoita 1920- ja 30-luvuilla. Jos Staffans tahtoi rahallista tukea Crichton-Vulcania laajemmalta yhtiöltä, joka toimi osittain laivanrakennusalalla¹⁶⁰, Kone- ja Siltarakennus oli erinomainen ehdokas. Yhtiöllä oli enemmän työntekijöitä kuin Crichton-Vulcanilla ja Hufvudstadsbladetin arvion mukaan 61,5 miljoonan verran

¹⁵⁷ Mononen 2000, 39-40.

¹⁵⁸ Hufvudstadsbladet, 2.11.1928, "Maskin och Bro köper Crichton och Vulcan, bildar stor Koncern."

¹⁵⁹ Staffans 1942, 7-8; <https://kansallisbiografia.fi/kansallisbiografia/henkilo/3273> [luettu 14.12.2020]

¹⁶⁰ Laivojen lisäksi Kone- ja Siltarakennuksen tehtaissa valmistettiin mm. sotatarvikkeita ja selluloosateollisuuden koneita.

osakepääomaa verrattuna Crichton-Vulcanin 9,5 miljoonaan.¹⁶¹ Vaikka luvut olivat arvioita, niiden suhde kertoi resurssien ja voimavarojen erosta.

Kone- ja Siltarakennukselle Crichton-Vulcanin osake-enemmistön, ja sen myötä lähes koko yhtiön, ostaminen ei ollut poikkeuksellinen teko. Kone- ja Siltarakennus oli vuonna 1923 ostanut yksityisoikeuden Abloyn lukkojen valmistamiseen ja myöhemmin koko tavaramerkin¹⁶², ja vuonna 1926 se osti Oy Hietalahden Sulkutelakka ja Konepajan.¹⁶³ Crichton-Vulcan oli vain yksi yhtiö lisää kaupankäynnin jatkumossa. Houkutusta kasvatti myös se, että Crichton-Vulcan oli saanut tilauksia valtiolta, ja voimavarojen yhdistämisen myötä myös Kone- ja Siltarakennus pääsisi osaksi tulevia tuottoja. Kauppa auttoi myös tukahduttamaan kilpailua, jota rajallisista tilauksista kärsivät telakat joutuivat käymään. Osakkeiden oston myötä Crichton-Vulcanin ja Kone- ja Siltarakennuksen välille tehtiin työnjako, jonka avulla yhtiöt pystyivät keskittämään resurssinsa ja voimavaransa tehokkaasti samoista tilauksista kamppailun sijaan.¹⁶⁴

Vuoden 1931 loppuun mennessä Kone- ja Siltarakennus Oy omisti 98% Crichton-Vulcanin osakkeista.¹⁶⁵ Luonnollisena jatkumona vuotta myöhemmin alkoi keskustelu siitä, pitäisikö Kone- ja Siltarakennus ja Crichton-Vulcan yhdistää. Osakekaupan jälkeen Crichton-Vulcan oli saanut jatkaa toimintaansa itsenäisesti, mutta yhdistyminen tarkoittaisi sitä, että jotkin yhtiön toiminnalle olennaisista osastoista siirtyisivät Helsinkiin. Myynti, ostot ja kirjanpito nousivat esimerkeiksi osastoista, joiden toiminta joko siirrettäisiin Helsinkiin kokonaan tai jaettaisiin Turun ja välillä. Näin ollen Crichton-Vulcanin toiminta jakautuisi kahteen kaupunkiin, mikäli yhdistyminen toteutuisi. Ajatuksen taustalla olivat vuorineuvos J.V. Julin, pankinjohtaja R.V. Fleandt ja vuorineuvos Robert Lavonius. Lavonius oli pohdinnan aikana Kone- ja Siltarakennuksen toimitusjohtaja.¹⁶⁶ Hänen yhtiönsä omisti suurimman osan Crichton-

¹⁶¹ Hufvudstadsbladet, 2.11.1928, "Maskin och Bro köper Crichton och Vulcan, bildar stor Koncern."

¹⁶² Leppänen 2016, 422-423.

¹⁶³ Mononen 2000, 39.

¹⁶⁴ "Till Direktionen för A.B.Crichton-Vulcan O.Y." (päiväämätön). Liite kirjeessä Staffans Lavoniukselle 22.11.1932. Toimitusjohtaja Staffansin yksityiskirjeenvaihto, Fc:1, KA, Turun toimipaikka.

¹⁶⁵ Mononen 2000, 40.

¹⁶⁶ "Till Direktionen för A.B.Crichton-Vulcan O.Y." (päiväämätön). Liite kirjeessä Staffans Lavoniukselle 22.11.1932. Toimitusjohtaja Staffansin yksityiskirjeenvaihto, Fc:1, KA, Turun toimipaikka.

Vulcanin osakkeista, joten yhdistyminen ei ollut häneltä odottamaton ajatus - etenkin, kun samankaltainen fuusio oltiin jo toteutettu Oy Hietalahden Sulkutelakka ja Konepajan¹⁶⁷ kanssa.¹⁶⁸

Crichton-Vulcanin johtokunta puolsi yhtiöiden yhdistämistä vastoin Staffansin tahtoa. Marraskuun loppupuolella 1932 hän otti johtokunnan pyynnöstä kantaa keskusteluun siitä, pitäisikö Kone- ja Siltarakennus ja Crichton-Vulcan sulauttaa toisiinsa. Vaikka Staffans oli hyväksynyt osakkeiden myynnin, ajatus yhtiöiden toiminnan ja hallinnon yhdistämisestä ei miellyttänyt häntä. Hän ilmoitti Lavoniukselle suoraan, ettei se hyödyttäisi kumpaakaan yhtiötä, vaan aiheuttaisi lisäkustannuksia ilman tulojen kasvua.¹⁶⁹

Staffans ei tyytynyt ilmaisemaan mielipidettään lyhyesti, vaan liitti kirjeeseen lausunnon, jonka oli alunperin kohdistanut Crichton-Vulcanin johtokunnalle. Lausunnossa hän eritteli kohta kohdalta kaikki ne syyt, miksi vastusti Crichton-Vulcanin ja Kone- ja Siltarakennuksen yhdistämistä. Hänen mukaansa esimerkiksi yhtiöiden kirjanpidon yhdistäminen ei vähentäisi kummankaan kuluja. Maantieteellisten seikkojen vuoksi Crichton-Vulcanin pitäisi edelleen hoitaa oma laskutuksensa, ostojen ja myyntien kirjaaminen sekä kulujen seuranta. Vaikka kirjanpito-osastolta voitaisiin yhdistymisen myötä vähentää yksi henkilö, Kone- ja Siltarakennus Oy:n täytyisi palkata hänen tilalleen kaksi uutta työntekijää vastaamaan kasvaneesta kirjanpidosta ja yhtiöiden välisestä kanssakäymisestä. Myös maantieteellinen etäisyys vaikeuttaisi myynnin ja kassan yhteydenpitoa.¹⁷⁰ Siinä missä Crichton-Vulcanin työntekijät olivat siihen mennessä pystyneet kohtaamaan ja neuvottelemaan kasvotusten, yhdistymisen jälkeen jokainen neuvonpito täytyisi käydä puhelimitse, kirjeitse tai sähköillä, mikä aiheuttaisi ajallista viivettä.

¹⁶⁷ Tästä lähtien käytän lyhyempää muotoa Hietalahden Sulkutelakka.

¹⁶⁸ Osakeyhtiö Hietalahden Sulkutelakka ja Konepaja 1935, 137–140.

¹⁶⁹ Staffans Lavoniukselle 22.11.1932. Toimitusjohtaja Staffansin yksityiskirjeenvaihto, Fc:1, KA, Turun toimipaikka.

¹⁷⁰ "Till Direktionen för A.B.Crichton-Vulcan O.Y." (päiväämätön). Liite kirjeessä Staffans Lavoniukselle 22.11.1932. Toimitusjohtaja Staffansin yksityiskirjeenvaihto, Fc:1, KA, Turun toimipaikka.

Toinen ongelma oli materiaalien ja tarvikkeiden osto. Koska alusten rakentamiseen vaaditut materiaalit olivat luonteeltaan erityisiä, niiden hankintaa edelsivät pitkäkestoiset tekniset neuvottelut ja selvitystyöt. Nämä keskustelut täytyi Staffansin mukaan käydä mahdollisimman intiimisti teknisten osastojen ja ostajien kanssa. Intiimiydellä Staffans luultavasti tarkoitti kasvotusten tapaamista, mitä hän suosi neuvotteluja käydessään. Tätä varten Crichton-Vulcanilla oli käytössään systeemi, jossa yhtiön edustaja vieraili asiakkaiden luona ja tutki markkinoiden tarpeita,¹⁷¹ ja myös Staffans itse vieraili usein paikan päällä kun kaupankäynti sitä vaati.

Hankintoihin liittyviä hankaluuksia syntyisi myös nopeudesta, jolla niitä oltiin siihen mennessä tehty. Staffansin arvion mukaan Crichton-Vulcan osti vuosittain 2,5 miljoonan markan arvosta tarvikkeita "paikan päällä", eli silloin, kun yhtiön edustaja vieraili myyjien luona tekemässä nopeita ostopäätöksiä.¹⁷² Summa oli huomattava verrattuna esimerkiksi siihen, että 98% yhtiön osakkeista oli myyty Kone- ja Siltarakennukselle 4,75 miljoonalla markalla.¹⁷³ Spontaanit ostokset olivat siis merkittävä osa yrityksen taloutta ja niiden nopeus sekä joustavuus merkitsivät Staffansille paljon. Hän pelkäsi, että jos jokainen hankinta vaatisi Kone- ja Siltarakennuksen hyväksyntää, ostojen teko voisi epäonnistua yhteydenpidon aiheuttamien viivästysten vuoksi.¹⁷⁴

Yhdistymisen suurimmiksi haittapuoliksi nousivat Staffansin mielestä siis päätöksenteon monimutkaistuminen, toiminnan hidastuminen ja se, että jo valmiiksi pieniä osastoja ei voitaisi tehostaa. Staffans lähetti kopion lausunnostaan myös Osakeyhtiö Hietalahden Sulkutelakan johtajalle K. Albin Johanssonille. Yhtiöt olivat samankaltaisessa tilanteessa - vuosia aiemmin Kone- ja Siltarakennus oli ostanut kaikki Hietalahden Sulkutelakan osakkeet.¹⁷⁵ Samoin kuin Staffans oli saanut pysyä

¹⁷¹ "Till Direktionen för A.B.Crichton-Vulcan O.Y." (päiväämätön). Liite kirjeessä Staffans Lavoniukselle 22.11.1932. Toimitusjohtaja Staffansin yksityiskirjeenvaihto, Fc:1, KA, Turun toimipaikka.

¹⁷² "Till Direktionen för A.B.Crichton-Vulcan O.Y." (päiväämätön). Liite kirjeessä Staffans Lavoniukselle 22.11.1932. Toimitusjohtaja Staffansin yksityiskirjeenvaihto, Fc:1, KA, Turun toimipaikka.

¹⁷³ Mononen 2000, 40.

¹⁷⁴ "Till Direktionen för A.B.Crichton-Vulcan O.Y." (päiväämätön). Liite kirjeessä Staffans Lavoniukselle 22.11.1932. Toimitusjohtaja Staffansin yksityiskirjeenvaihto, Fc:1, KA, Turun toimipaikka.

¹⁷⁵ Hufvudstadsbladet, 2.11.1928, "Maskin och Bro köper Crichton och Vulcan, bildar stor Koncern."

Crichton-Vulcanin johdossa osakekaupoista huolimatta, myös Hietalahden Sulkutelakan oston aikainen johtaja A. Andersson ja hänen jälkeensä Johansson olivat saaneet jatkaa yhtiönsä johtamista. Vuonna 1927 Hietalahden sulkutelakan johtoryhmä oli kuitenkin yhdistetty Kone- ja Siltarakennuksen vastaavaan.¹⁷⁶ Vallanvaihdon luoma esimerkki todennäköisesti huolestutti Staffansia, jolle mahdollisuus itsenäiseen, spontaaniin toimintaan oli tärkeää.

Staffans oli pysytellyt yhtiönsä toimitusjohtajana Vulcanin ja Crichtonin yhdistymisen aikana. Silloin hänellä oli ollut neuvotteluissa ylivoimainen asema verrattuna taloudellisesti huonommin pärjänneeseen Crichtoniin. Huomattavasti suurikokoisempi ja varakkaampi Kone- ja Siltarakennus pystyisi kuitenkin painostamaan Staffansia vallanvaihdoksen suhteen eri tavalla, ja oli ottanut jo aiemmin toisen yhtiön hallintaansa, kuten Hietalahden Sulkutelakan tilanne oli osoittanut. Kaiken tämän vuoksi ei ole yllätys, että Staffans otti yhteyttä juuri Johanssoniin ja pyysi tämän lausuntoa, ja sen myötä näkemystä asiasta. Osakeostojen myötä Hietalahden Sulkutelakka ja Crichton-Vulcan olivat myös tulleet osaksi samaa yhtiökokonaisuutta, joten Johanssonin mielipiteillä oli painoarvoa yhteistyön sujumisen kannalta.

Staffans pyysi Johanssonia pitämään kirjeen sisällön salaisena ja sanoi, että kysymyksestä tulisi keskustella perjantaina "Wasastjernassa" tai Wasastjernan luona.¹⁷⁷ Vaihtoehtoisia Wasastjernoja on ainakin kaksi: Ensimmäinen oli Vaasassa, Staffansin synnyinkaupungissa sijaitseva kivitalo, joka oli ollut aatelissukujen omistuksessa. 1900-luvulla sen omisti Vaasan Vanha Apteekki.¹⁷⁸ Toinen vaihtoehto oli suomenruotsalainen sisustusarkkitehti ja taidekriitikko Wasastjerna, joka asui Helsingissä. Keskustelu saatettiin käydä hänen luonaan.¹⁷⁹

Kumpi tahansa neuvottelun sijaintina oli, Staffansin ja Johanssonin keskustelun sisällöstä ei jäänyt Kansallisarkiston Turun toimipaikkaan tietoa. Johanssonin kanssa

¹⁷⁶ Osakeyhtiö Hietalahden Sulkutelakka ja Konepaja 1935, 137–140.

¹⁷⁷ Staffans Johanssonille 21.11.1932. Toimitusjohtaja Staffansin yksityiskirjeenvaihto, Fc:1, KA, Turun toimipaikka.

¹⁷⁸ <https://www.vaasa.fi/koe-ja-nae/kulttuurivaasassa-ja-seudulla/vaasan-museot/vanhan-vaasan-museo/> [luettu 28.10.2024]

¹⁷⁹ <https://www.uppslagsverket.fi/sv/sok/view-170045-WasastjernaNils> [luettu 27.9.2023]

keskustelun jälkeen Staffans kuitenkin taipui siihen, että Crichton-Vulcanista tuli Kone- ja Siltarakennus Oy:n muodollisesti itsenäinen yksikkö.¹⁸⁰

Vaikka Crichton-Vulcanin myyminen toi Staffansille lisää rahoitusta ja tukea, se ei ratkaissut kaikkia ongelmia. Hän avasi yhtiönsä taloustilannetta joulukuussa 1932 vastatessaan kirjeeseen hampurilaiselta insinööriltä C. Bartschilta, joka oli pyytänyt töitä Crichton-Vulcanin telakalta. Staffansin mukaan yhtiön tilanne ei ollut toivoton – töitä riitti, mutta ei koko työväelle. Tulevaisuus kuitenkin näytti synkältä, koska uusia tilauksia ei ollut tarjolla. Crichton-Vulcan oli neuvotellut eri tahojen kanssa saadakseen lisää tilauksia, mutta kenelläkään ei ollut suurta toivoa tilanteen muuttumisesta. Tämän vuoksi Staffans pahoitteli, ettei voinut ottaa Bartschin tarjoamia palveluksia vastaan. Hän myös totesi, että Saksankin laivateollisuuden tilanne oli synkkä, ellei jopa synkempi kuin Suomen.¹⁸¹

Kirje heijastelee Turun alueen teollisuuden tilannetta. Esimerkiksi metalliteollisuusyritys Ferraria ja Suomen Pultti- ja Koneteollisuustehdas olivat joutuneet lopettamaan toimintansa jo aiemmin, vuonna 1929. Rakennusalalla tilanne oli vielä huonompi: toiminta oli tyrehtynyt lähes kokonaan, ja sen myötä töitä ei ollut. Crichton-Vulcan pysyi pystyssä kiitos valtion tilaamien sukellusveneiden ja panssarilaivojen, mutta kuten Staffans sanoi, tulevaisuus oli epävarma, jopa synkkä.¹⁸²

Myös Kone- ja Siltarakennus kamppaili talousvaikeuksien kanssa, osin siksi, että oli ostanut Crichton-Vulcanin ja muita vaikeuksiin joutuneita yhtiöitä, kuten konkurssiin menneen Kotkan Konepaja Oy:n vuonna 1932. Vaikka kaupat mahdollistivat Suomen valtion tilaamien alusten rakentamisen, tilausten vähyyys ja epäonnistuneet kaupat heikensivät kaikkien taloustilannetta.¹⁸³ Vasta kauppasopimus Neuvostoliiton kanssa muutti tilanteen positiiviseen suuntaan, erityisesti Crichton-Vulcanille.

¹⁸⁰ Von Knorring 1995, 104.

¹⁸¹ Staffans Bartschille 23.12.1932. Toimitusjohtaja Staffansin yksityiskirjeenvaihto, Fc:1, KA, Turun toimipaikka.

¹⁸² Uusitalo 1982, 212.

¹⁸³ Mononen 2000, 42.

3.4. Neuvostoliiton nousu kauppakumppaniksi

Kellogg–Briand-sopimuksen pyrkimys oli kieltää sodankäynti politiikan välineenä. Sopimuksen allekirjoitti yhteensä 65 valtiota 27. elokuuta 1928, mutta sen ratifiointi myöhästyi monessa länsimaassa, mikä esti sen voimaantulon. Sen vuoksi Neuvostoliitto tarjosi Itä-Euroopan reunavaltioille lisäpöytäkirjaa, jonka nojalla Kellogg-Briandin sitoumukset tulisivat voimaan kyseisen maan ja Neuvostoliiton välillä heti, kun osapuolet ovat ratifioineet sopimuksen. Toisin kuin Puola, Romania, Latvia ja Viro, Suomi kieltäytyi lisäpöytäkirjan allekirjoittamisesta. Taustalla oli Meinanderin mukaan Suomen pyrkimys välttää vaikutelmaa siitä, että se olisi poliittisesti riippuvainen Neuvostoliitosta.¹⁸⁴

Vuonna 1932 Suomen ja Neuvostoliiton välille laadittiin hyökkäämättömyyssopimus. Sopimus velvoitti osapuolia ratkaisemaan riitatilanteet rauhanomaisin keinoin. Siihen sisältyi myös sitoutuminen puolueettomuuteen silloin, jos vastapuoli joutuisi kolmannen valtion hyökkäyksen kohteeksi. Näin ollen sopimusta ei voitaisi tulkita Suomen tekemänä erityisenä myöntymyksenä. Presidentti Svinhufvud ratifioi sopimuksen vuonna 1932, mutta suhtautui siihen pessimistisesti: “Eivät tällaiset sopimukset anna meille mitään suojaa Venäjään nähden.”¹⁸⁵ Oli sopimus miten tehoton tai tehokas tahansa, osaltaan se auttoi pitämään yllä kaupankäynnin mahdollistavaa suhdetta Neuvostoliiton kanssa. Tästä hyötyi myös Crichton-Vulcan.

Staffans sai myytyä 1930-luvun alkupuolella ja puolivälissä 27 alusta Neuvostoliittoon. Suurin osa laivoista oli moottori- ja höyryhinaajia ja rahtialuksia, joiden tilaajaksi on kirjattu Mashinoimport.¹⁸⁶ Mashinoimport ei ollut neuvostoliittolainen telakka, vaan maahantuontia varten perustettu toimisto. Sen tehtävä oli hallinnoida esimerkiksi dieselmoottoreiden, laivojen ja raskaan kaluston tuontia. Mashinoimport oli osa Neuvostoliiton suunnitelmataloutta, eli talouden valtiojohtoista kehittämistä.¹⁸⁷

¹⁸⁴ Meinander 1999, 132, 134.

¹⁸⁵ Meinander 1999, 134; Jääskeläinen 102, 1962.

¹⁸⁶ Von Knorring 1995, 174.

¹⁸⁷ Ropes 1994, 2-3.

Alusten lisäksi vuoden 1933 kesällä Crichton-Vulcan oli saanut Neuvostoliitolta tilauksen kuivatelakan¹⁸⁸ rakentamiseksi, mutta kirjeessä insinööri Yrjö Putkiselle Staffans kertoi, ettei se riittänyt, vaan he "janosivat lisää".¹⁸⁹ Staffans ei tarkentanut, oliko kyseessä taloudellinen ahdinko vai "pelkkä" jano saada entistä enemmän tilauksia. Joka tapauksessa Neuvostoliitolta tulleet tilaukset auttoivat Crichton-Vulcania taloudellisesti.

Neuvostoliiton muodostuminen Staffansin kauppakumppaniksi ei ollut yllättävää, ottaen huomioon Staffansin aiempi työhistoria Venäjällä. On luonnollista, että valtio, jossa Staffans oli työskennellyt nuorena ja kehittänyt osaamistaan telakka- ja laivateollisuusosalta, olisi luonteva asiakas.

Vaikka Crichton-Vulcan ei koskaan rakentanut Neuvostoliitolle sukellusvenettä,¹⁹⁰ Staffansin kirjeenvaihdosta paljastuu, että asiasta käytiin neuvotteluja, jotka olivat johtaneet alustavaan tilaukseen. Ulrich Blum piti Crichton-Vulcanin saamaa sukellusvenetilausta Neuvostoliitolta iloisena asiana, joten hän IvS:n edustajana ei joko pitänyt asiaa uhkana Saksan eduille tai myöntänyt sitä.¹⁹¹

Taustalla saattoi vaikuttaa se, Saksa ja Neuvostoliitto olivat tehneet aiemmin sotilaallista yhteistyötä Versaillesin rauhansopimuksen kiertämiseksi. Saksa sai jatkaa esimerkiksi tankkien ja lentokoneiden kehittämistä salassa, ja puna-armeija pystyi hyödyntämään saksalaisten innovaatioita oman teknologiansa kehittämiseen.¹⁹² Vuonna 1922 solmittu Rapallon sopimus ja myöhempi Berliinin sopimus olivat parantaneet maiden suhteita ja näin edesauttaneet yhteistyötä.¹⁹³

¹⁸⁸ Kuivatelakka on rakennelma tai laite, jonka avulla alus saadaan siirrettyä vesilinjan yläpuolelle tai muulle kuivapintaiselle työskentelytasolle, sekä takaisin veteen.

¹⁸⁹ Staffans Putkiselle 1.6.1933. Toimitusjohtaja Staffansin yksityiskirjeenvaihto, Fc:1, KA, Turun toimipaikka.

¹⁹⁰ Von Knorring 1995, 174-175.

¹⁹¹ Blum Staffansille 15.7.1933. Toimitusjohtaja Staffansin yksityiskirjeenvaihto, Fc:1, KA, Turun toimipaikka.

¹⁹² Stein 1962, 55.

¹⁹³ Ilvessalo 1962, 165.

Saksan ja Neuvostoliiton vuosia jatkunut yhteistyö, joka hyödytti kumpaakin osapuolta, oli verrattavissa Suomen ja Saksan yhteistyöhön. Joten kun Crichton-Vulcan vuorostaan rakensi aluksia Neuvostoliitolle, kyseessä ei ollut mikään ennennäkemätön asia.

Sen sijaan Blumissa pessimismiä herätti Suomen ja Venäjän välinen hyökkäämättömyyssopimus. Blum kertoi lukeneensa lehtiartikkelin, jonka mukaan Suomi oli poikkeustapaus kaikkien Neuvostoliiton solmimien hyökkäämättömyyssopimusten joukossa¹⁹⁴, koska Neuvostoliitto pohti "oven avaamista" Itämerelle. Blum suhtautui pessimistisesti sopimuksen painoarvoon ja leimasi sen silmänlumeeksi, jonka tehtävä oli rauhoittaa tilannetta. Hän sanoi, että tosipaikan tullen sopimuksen osapuolet jättäisivät sopimuksen huomioimatta. Hän ei sanonut suoraan että Neuvostoliitto loukkaisi sopimusta, mutta hänestä olisi ollut kiinnostavaa, jos Suomen kanssa tehtäisiin aito poikkeus.¹⁹⁵

Staffans ei vastauksessaan ottanut kantaa hyökkäämättömyyssopimukseen eikä Blumin ajatuksiin siitä. Sen sijaan Staffans kertoi matkustavansa Moskovaan tapaamaan "meidän," eli Suomen sotilaallisia ja taloudellisia attaseoita¹⁹⁶, ja lupasi kertoa Blumille jälkikäteen, mitä Neuvostoliiton kanssa tehtävästä sukellusveneyhteistyöstä puhuttiin ja mihin johtopäätökseen päästiin.¹⁹⁷

Jälkikäteen voi vain arvailla, tiesikö puolustusministeriö, että Moskovassa käytävät keskustelut päättyisivät Blumin tietoon. Vaikka Blum oli Staffansin henkilökohtainen ystävä, hän oli toisen valtion edustaja, jolla oli omia teollisia ja poliittisia intressejä. Staffansin isänmaallisuus ei estänyt valtion sisäisten neuvottelujen kertomista eteenpäin täysin omasta aloitteestaan. Voi olla, että Staffans ei kokenut tiedon levittämistä Suomelle uhkaksi, tai hän arvosti Blumin potentiaalista kiinnostusta aiheeseen enemmän kuin Suomen teollisen yhteistyön salaisuuksia. Suomen ja

¹⁹⁴ Myös Puola, Viro ja Latvia neuvottelivat hyökkäämättömyyssopimuksista ja solmivat ne Neuvostoliiton kanssa vuonna 1932.

¹⁹⁵ Blum Staffansille 15.7.1933. Toimitusjohtaja Staffansin yksityiskirjeenvaihto, Fc:1, KA, Turun toimipaikka.

¹⁹⁶ Lähetystössä työskentelevä virkamies, joka tavallisesti keskittyy johonkin erikoisalaan.

¹⁹⁷ Blum Staffansille 15.7.1933. Toimitusjohtaja Staffansin yksityiskirjeenvaihto, Fc:1, KA, Turun toimipaikka.

Neuvostoliiton väliset asiat eivät kuuluneet Blumille millään lailla, eivätkä hänen etunsa olleet pelissä - näin ollen Staffans tarjosi potentiaalisesti tulenarkaa tietoa täysin ulkopuoliselle ihmiselle.

Neuvottelut eivät kuitenkaan johtaneet siihen, että Crichton-Vulcan olisi rakentanut sukellusvenettä Neuvostoliitolle. Lista telakalla 1924 ja sen jälkeen rakennetuista aluksista ei sisällä sellaisia.¹⁹⁸ Se, että Neuvostoliitossa edes pohdittiin tilausta, kuitenkin osoittaa että heitä kiinnosti Suomessa kehittynyt sukellusveneosaaminen. Voi olla, että Staffansin halukkuus kertoa Blumille neuvottelujen tuloksista selittyy osin sillä, että Staffans olisi ottanut myös IvS:n ja saksalaiset asiantuntijat mukaan rakennustöihin.

Myös IvS:llä oli pyrkimyksiä kansainvälisiin yhteistyökuvioihin, joihin Crichton-Vulcan olisi ehkä päässyt mukaan. Staffans sai tietää IvS:n yrityksistä solmia sukellusvene- ja laivanrakennussopimuksia esimerkiksi Thaimaan, Puolan ja Jugoslavian kanssa. Koska IvS piti Staffansia ajan tasalla, myös hänen telakallaan saattoi olla suunniteltu rooli yhteistyössä.¹⁹⁹ On vaikeaa kuvitella, mitä poliittisia intressejä IvS:llä olisi ollut esimerkiksi Thaimassa – vaikutti siis siltä, että taloudelliset hyödyt menivät poliittisten edelle.

¹⁹⁸ Von Knorring 1995, 174-175.

¹⁹⁹ Lavery 1999, 414.

4. Sukellusveneyhteistyö hiipuu

4.1. Sukellusvene CV-707 ja ulkomainen kritiikki

Sukellusvene CV-707 jäi Suomen ja Saksan viimeiseksi, yhteiseksi sukellusveneprojektiksi. Saksan merivoimien suunnitelmiin kuului alun perin 100 tonnin sukellusveneen rakentaminen, jonka mallina toimi jo rakennettu Saukko. Bartenbach kuitenkin piti alusta liian pienikokoisena ja tehottomana, ja vaati tilalle kaksin- tai kolminkertaisen painoista venettä. Reichsmarine²⁰⁰ myöntyi ajatukseen ja IvS:n tehtäväksi annettiin venetyypin suunnittelu. Rakennuspaikassa päädyttiin tuttuun vaihtoehtoon: Crichton-Vulcanin sukellusvenehalli oli tyhjillään, joten yhteistyölle kaavailtiin jatkoa uuden aluksen parissa.²⁰¹

Sukellusveneen rakentamiseen tarvittiin lupa Suomen hallitukselta. Puolustusministeriö asetti yhdeksän ehtoa hankkeen toteuttamiselle, joista tärkein oli etuosto-oikeuden varaaminen Suomelle vuoteen 1937 asti. Hankkeen toteuttamista edisti se, että Saksan valtio lupasi rahoittaa veneen rakentamisen.²⁰²

Crichton-Vulcanin telakalla työskenteli ja vieraili useita saksalaisia CV-707:n rakentamisen aikaan. Koska Puolustusministeriö ei enää valvonut tai pitänyt kirjaa siitä, keitä ulkomaalaisia telakalla oli, kirjallisuudessa lähinnä arvuutellaan kuinka monta ihmistä työskenteli nimenomaan sukellusveneen parissa ja keitä he olivat.²⁰³ Yhteistyö oli siis voimissaan jo ennen uuden hankkeen toteuttamista.

Sukellusveneen rakennusprojekti ei pysynyt salassa. Iso-Britannia tiesi siitä, mutta piti rakennustöitä yksityisenä hankkeena, johon IvS oli suostutellut Crichton-Vulcanin mukaan lupaamalla kantaa vastuun kuluista ja menetyksistä. Koska IvS oli päässyt yhteistyökumppaniksi, Iso-Britannia menetti potentiaaliset tulot, joita olisi voinut saada Suomen laivastorakennukseen tarvittavista alihankintatilauksista. Ärtymys siitä ilmeni

²⁰⁰ Saksan merivoimien nimitys Weimarin tasavallan aikana 1919–1933 sekä kansallissosialistisen Saksan kahden ensimmäisen vuoden aikana.

²⁰¹ Melkko 2008, 38-39.

²⁰² Melkko 2008, 39.

²⁰³ Forsén & Forsén 1999, 210.

diplomaattisena painostuksena Suomea kohtaan. Painostuksen tavoitteena oli saada Suomi suuntaamaan tilauksia brittiläisille yrityksille.²⁰⁴

Suomi ei kuitenkaan ollut ainutlaatuisessa tilanteessa. Iso-Britannian painostus, jota se kohdisti myös muihin valtioihin ei jäänyt aikanaan salaisuudeksi. Vuonna 1934 Yhdysvaltojen senaatin muodostaman komitean tutkimus paljasti, että Ison-Britannian kuningas Yrjö VI ja Walesin prinssi olivat käyttäneet vaikutusvaltaansa asekauppojen edistämiseen ulkomailla. Syytökset eivät hetkauttaneet heitä, ainakaan tarpeeksi johtaakseen konfliktiin.²⁰⁵

CV-707:n rakennustyö paljastui myös alankomaalaiselle kapteeni Kosterille, joka yritti ostaa CV-707:n ja saada lisätietoja siitä. Kirjeenvaihdossaan Staffansin kanssa Koster vältteli todellisten tarkoituksensa paljastamista, eikä paljastanut edes aluksen määränpäättä, vaan pyysi valmistelemaan sen pitkää hinausta varten. Esimerkkinä hän käytti Etelä-Amerikkaa, muttei kertonut, menisikö alus oikeasti sinne. Staffans kääntyi lisätietoja saadakseen sotilasasiamies everstiluutnantti Väinö Karikosken puoleen. Karikosken raportista ilmeni, että Koster oli neuvotellut Suomen sukellusvenetilauksesta Hietalahden telakalla 1925-26. Silloin hän oli edustanut yhdysvaltalaista Electric Boat Companya.²⁰⁶

Karikoskelle Koster luonnehti CV-707:n ostamista havitellutta maata epämääräisesti. Kosterin kuvauksessa kaksi maata joutuu sotaan keskenään, ja monet toisen maan kansalaisista asuvat siirtolassa kolmannessa maassa. Siirtokunta haluaa auttaa alkuperäistä kotimaataan keräämällä rahaa sukellusveneeseen ostoja varten. Koska kolmas maa, johon siirtokunta kuuluu, ei hyväksy toimintaa poliittisesti, siirtokunta lähettäisi rahat neljanteen maahan, jossa osto tapahtuu.²⁰⁷

Yksi mahdollisuus on, että sukellusveneeseen ostoyritys liittyi Chacon sotaan. Vuosina 1879–84 käydyn Tyynenmeren sodan seurauksena Bolivia oli menettänyt koko rannikkoalueensa Chilelle. Boliviassa tilannetta kammoksuttiin, ja alueet päätettiin

²⁰⁴ Forsén & Forsén 1999, 211.

²⁰⁵ R.T. 1934, 202.

²⁰⁶ Forsén & Forsén 1999, 212-213.

²⁰⁷ Forsén & Forsén 1999, 213.

ottaa takaisin aseellisen konfliktin kautta. Bolivia otti yhdysvaltalaisilta pankeilta lainaa ostaakseen aseita. Vuonna 1928 alkaneet konfliktit kärjistyivät kesällä 1932 Chacon sotaan.²⁰⁸

Asekauppiaana tunnettu Koster, joka oli jo aiemmin edustanut Yhdysvaltojen intressejä, saattoi olla esimerkiksi liiketoimintansa kautta osana Chacon sotaa edeltäneissä konflikteissa. Koska Bolivia tahtoi rannikkoalueensa takaisin, sukellusveneen käyttö olisi mahdollistanut hyökkäyksen maan lisäksi myös mereltä. Näin ollen sen ostaminen kävisi järkeen, siitä huolimatta - ja osittain siksi - että Bolivia oli puhtaasti sisämaa. Varmaa tietoa tästä ei kuitenkaan löytynyt.

Heinäkuun lopulla 1932 Koster kävi Turussa neuvotellakseen Crichton-Vulcanin kanssa CV-707:n ostamisesta. Puolustusministeriön yleisesikunta kielsi telakkaa näyttämästä Kosterille yhtään laivaston sukellusvenettä, CV-707 mukaan lukien. Palattuaan Pariisiin Koster väitti haluavansa ostaa veneen Kiinalle ja pyysi sen piirustuksia, mutta IvS kielsi Crichton-Vulcania lähettämästä niitä hänelle. Koster jatkoi Staffansin kanssa yhteydenpitoa ja tiedusteli suomalaisten panssarilaivojen tykistöstä, johon ei myöskään saanut häneltä tietoa. Kirjeenvaihto päättyi siihen, että Koster lähetti Staffansille pitkän ja vihaisen kirjeen jossa syytti saksalaisia barbaareiksi.²⁰⁹

Vuonna 1934 Electric Boat Company, jota Koster edusti, antoi lausunnon Yhdysvaltain senaatin ohjaamalle Nyen komitealle, joka tutki aseeteollisuutta. Osa lausunnosta koski Saksan sukellusveneprojekteja ja Versaillesin rauhansopimuksen rikkomista. Electric Boat Companyn mukaan kaikki saksalaiset yhtiöt, jotka rakensivat sukellusveneitä ja niiden osia, toimivat ulkomailla peiteyritysten turvin.²¹⁰ Todisteena IvS:n osallisuudesta toimi kirje, josta paljastui, että IvS toimitti sukellusvenemateriaalia Saksaan. Vaikka IvS kiisti asian, pian tapahtuneen jälkeen Saksan merivoimat lopetti yhteistyön IvS:n kanssa.²¹¹

²⁰⁸ <https://www.britannica.com/event/Chaco-War> [luettu 4.2.2023]

²⁰⁹ Forsén & Forsén 1999, 214-215.

²¹⁰ R.T. 1934, 201.

²¹¹ Forsén & Forsén 1999, 215.

Kuka Koster siis oli? Yksittäinen asekauppias joka pettyi kauppoihin, jotka eivät toteutuneet? Yhdysvaltain asettama tutkija, joka yritti selvittää CV-707 rakentamisen osapuolia ja tarkoitusta? Jälkimmäistä vaihtoehtoa tukee osin se, että Nyen komitea tutki Etelä-Amerikassa tapahtunutta asekauppaa.²¹² Vihjailemalla, että sukellusvene toimitettaisiin Etelä-Amerikkaan, Koster saattoi yrittää selvittää oliko Suomella tai sen kumppanimaa Saksalla intressejä siellä - ja jos ei, missä?

Joka tapauksessa Kosterin toiminta oli kova isku IvS:lle, joka menetti yhteistyönsä Saksan merivoimien kanssa. En kuitenkaan tiedä, katkesiko yhteistyö oikeasti vai oliko kyseessä kriitikoiden hiljentämiseksi laadittu silmänlume. Yhteistä toimintaa välirikko silti vaikeutti, nyt kun ulkomaalaiset tiesivät enemmän ja pitivät tilannetta silmällä.

4.2. Saksa luopuu sukellusvene CV-707:stä

Saksan edustajat saapuivat Suomeen koeajamaan sukellusvene CV-707:ää toukokuussa 1933. Vierailuun liittyi huomattavaa salailua, mikä paljastuu kirjeenvaihdosta saksalaisten välillä. Esimerkiksi Saksan merivoimien komentaja, amiraali Erich Raeder kirjoitti merivoimien eri laitoksille Kieliin ja Wilhelmshaveniin lokakuussa 1932. Raeder käski kirjeitse, että "ulkomaisen valtion", eli Suomen nimi täytyy sensuroida kaikista asiakirjoista. Kaikkien harjoituksista tietävien upseerien oli pidettävä tietonsa salassa. Lopuksi hän viittasi taas Suomeen – "ulkomaiset merivoimat" hyväksyy harjoitukset vähin äänin, mutta ei voi ulkopoliittisista syistä myöntää niitä todeksi.²¹³

On todennäköistä, että Suomen halu salailla harjoitusta johtuu nimenomaan ulkopoliittisista syistä. Iso-Britannian painostus Suomea kohtaan oli ollut huomattavaa jo pelkkien rakennustöiden vuoksi, joten koeajot ja harjoittelu yhdessä Saksan merivoimien kanssa olisivat todennäköisesti pahentaneet tilannetta. Hitlerin valtaannousu loi jännitteitä ja epävarmuutta tulevasta, mikä saattoi houkutella salailemaan yhteistyötä.

²¹² R.T. 1934, 202.

²¹³ Forsén & Forsén 1999, 227-230.

Ensimmäisten koeajojen jälkeen saksalaiset palauttivat CV-707:n Crichton-Vulcanille korjauksia ja muutostöitä varten. Pohdinnoissa oli, lähetettäisiinkö Suomeen toinen miehistö veneelle koulutettaviksi vielä ennen jäiden tuloa. Suunnitelma ei kuitenkaan käynyt toteen, osin kenties siksi, että Saksan oma sukellusvenekoulu avattiin syksyllä 1933.²¹⁴ Siellä miehistöä pystyi kouluttamaan ilman toiseen valtioon matkustamisen aiheuttamaa vaivaa ja salailua.

Sukellusvenekoulu avattiin, jotta potentiaalisille, uusille saksalaisille sukellusveneille riittäisi ammattitaitoista miehistöä. Veneiden rakennustöitä alettiin suunnitella, vaikka Geneven aseistariisuntakonferenssin keskustelut, joissa käytiin läpi esimerkiksi Saksan sukellusvenekiintiötä, pitkittyivät. Saksassa päädyttiin alustavaan suunnitelmaan, jonka mukaan CV-707:n pohjalta rakennettaisiin kuusi uutta sukellusvenettä. Tämä kuitenkin vaatisi sen, että Saksa ottaisi Hitlerin käskystä CV-707:n haltuunsa.²¹⁵

Haltuunoton onnistuminen ilman ulkopoliittista vahinkoa olisi vaatinut, että Geneven aseistariisuntakonferenssissa annetaan Saksalle lupa sukellusveneiden hankintaan. Vain Kansainliittoon kuuluvat maat, joilla oli oikeus pitää hallussaan sukellusveneitä, saivat ottaa veneitä vastaan tai ostaa niitä. Saksalta tämä oli kuitenkin kielletty.²¹⁶

Aseistariisuntakonferenssin neuvottelut eivät helpottaneet Saksan tilannetta. Konferenssissa esimerkiksi Ranska ei tahtonut joustaa ja antaa Saksalle oikeutta tiettyihin aseistuksiin, vaan painosti Saksaa myöntymään siihen, että Ranska saisi kasvattaa omia ilmavoimiaan. Kun Iso-Britannia asettui Ranskan puolelle, Saksa vetäytyi konferenssista ja Kansainliitosta. Sitä seurasivat kuukausia kestäneet neuvottelut ja tauot, jotka eivät kuitenkaan edistäneet Saksan lupaa hankkia sukellusveneitä. Neuvottelujen osapuolet keskittyivät lähinnä ilmavoimiin.²¹⁷

²¹⁴ Forsén & Forsén 1999, 237.

²¹⁵ Forsén & Forsén 1999, 241.

²¹⁶ Meinander 1999, 147.

²¹⁷ Fleming 2011, 81-82.

Saksalaiset pitivät mahdollisuutena sitä, että koeajojen aikana he voisivat "ottaa veneen haltuunsa", eli ajaa Saksaan ja pitää veneen omistuksessaan.²¹⁸ Kaappaus ei kuitenkaan koskaan toteutunut. Toteutuessaan se olisi katkaissut välit Suomeen ja kiristänyt kansainvälistä tilannetta, joka oli jo valmiiksi kireä Saksan Kansainliitosta vetäytymisen myötä.

Tammikuussa 1935 IvS ja Crichton-Vulcan neuvottelivat CV-707:n kohtalosta. Suomalaiset tahtoivat torpedoputkien ja sähköisten torpedojen piirustukset, mitä IvS:ää edustanut teknillinen johtaja Hans Techel ei suostunut lähettämään. Sen sijaan hän tarjosi, että IvS voisi valmistaa niitä Suomen puolustusvoimille edullisesti.²¹⁹ Sama tarjous toistui, kun tammikuussa 1935 Bartenbach kirjoitti Crichton-Vulcanin insinööri Enckelille kirjeen. Sen mukaan heidän mielipiteensä torpedoputkista ja torpedoista ei ollut muuttunut: CV-707 -sukellusveneen oston kautta Suomen hallituksella olisi mahdollisuus hankkia myös torpedoputkia ja torpedoita IvS:n välityksellä.²²⁰

Bartenbachin myöhempi kirje kertoo kuitenkin yhteistyön rapautumisesta. Hänen mukaansa veneiden osien rakentaminen Suomessa ei ollut enää IvS:n intresseissä eikä edes heidän päätettävissään. Lisäksi, rakennustyö Suomessa ei ollut enää teknis-ekonomisista syistä järkevää. Hän sanoi tehneensä asian selväksi suomalaisille osapuolille, ja olevansa hämmästynyt siitä, että suomalaiset silti tekivät uusia vaatimuksia. Bartenbachin mukaan oli epävarmaa, tulisiko hän Suomeen tekemään myyntineuvotteluja näin epäselvissä olosuhteissa. Hänellä ei ollut aikaa viikkojen jahkailuun ja empimiseen.²²¹

Lisäksi Bartenbach esitti vaatimuksia CV-707:n suhteen. Hänen mukaansa hän oli saanut selvän lupauksen siitä, että Suomen hallitus pyytää eduskunnalta veneen oston rahoituksen vahvistamista.²²² Lupauksesta huolimatta veneen ostaminen ja varojen hankkiminen sitä varten ei ollut yksinkertainen teko.

²¹⁸ Forsén & Forsén 1999, 250.

²¹⁹ Forsén & Forsén 1999, 250.

²²⁰ Bartenbach Enckelille 28.1.1935. Toimitusjohtaja Staffansin yksityiskirjeenvaihto, Fc:1, KA, Turun toimipaikka.

²²¹ Bartenbach Enckelille 28.1.1935. Toimitusjohtaja Staffansin yksityiskirjeenvaihto, Fc:1, KA, Turun toimipaikka.

²²² Bartenbach Enckelille 28.1.1935. Toimitusjohtaja Staffansin yksityiskirjeenvaihto, Fc:1, KA, Turun toimipaikka.

Jo 20-luvulla Suomessa oli ollut vaikeuksia saada lisää varoja Puolustusvoimien hankintoja varten. Hitlerin valtaannousu kuitenkin muutti tilannetta vuonna 1933, ja uusi sota nousi mahdolliseksi uhaksi. Asiaa pahensi se, kun Saksa julisti Versaillesin rauhansopimuksen sotilaalliset määräykset mitättömiksi ja otti käyttöön yleisen asevelvollisuuden. Sodan uhka alkoi vuodesta 1935 lähtien kasvaa niin, että maanpuolustukselliset perushankinnat saatiin Suomen eduskunnassa käyntiin.²²³ Yksimielisiä ei kuitenkaan oltu. Esimerkiksi sosiaalidemokraattinen puolue suhtautui kielteisesti perushankintoihin ja laivaston rakentamiseen, pääosin taloudellisista ja sisäpoliittisista syistä.²²⁴

Puolustusneuvosto käsitteli CV-707:n ostamista maaliskuussa 1935, mutta lykkäsi asiaa. Jo huhtikuussa, kun uhka siitä että Saksa kaappaisi sukellusveneen alkoi kasvaa, puolustusministeriö kuitenkin ilmoitti, että veneen ostaminen otettaisiin hallituksen käsittelyyn jo samana vuonna. Puolustusvoimien perushankintojen lisämenoarvioksi esitettiin 100 miljoonaa markkaa, joista 19,5 miljoonaa oli varattu CV-707:n oston.²²⁵ Hallitus koki yksittäisen sukellusveneen siis niin tärkeäksi, että sille varattiin perushankintojen budjetista lähes 20%.

Crichton-Vulcania edusti lopullisissa myyntineuvotteluissa Staffans ja IvS:ää Blum. Paikalla oli myös ulkoministeriön edustaja. Tammikuussa 1936 Suomen puolustusvoimat osti CV-707:n, joka kastettiin Vesikoksi.²²⁶ Oston myötä Staffans omalta osaltaan katkaisi yhteistyön Saksan kanssa - enää telakalla ei rakennettu sukellusveneitä Saksan käyttöön.²²⁷ Se ei kuitenkaan tarkoittanut sitä, etteivät suomalaiset enää tekisi yhteistyötä Saksan kanssa. Sota-ajan liittolaisuus toisi valtioiden intressit vielä yhteen sukellusveneiden osalta, mutta ilman Staffansin aktiivista vaikutusta. Hänen telakkansa oli rakentanut veneet Suomen puolustusvoimien käyttöön, ja Puolustusvoimat vastasivat siitä, keiden kanssa tekivät yhteistyötä sotatilanteessa.

²²³ Tervasmäki 1964, 246.

²²⁴ Tervasmäki 1964, 255-256.

²²⁵ Forsén & Forsén 1999, 251-252.

²²⁶ Forsén & Forsén 1999, 253.

²²⁷ Von Knorring 1995, 174-186

Vaikka Saksan merivoimat ei ostanut eikä kaapannut Vesikkoja, he käyttivät sen piirroksia pohjana saksalaisessa sukellusvenetuotannossa. Vuosina 1935-39 Saksassa rakennettiin 32 Vesikko-luokan venettä, nimiltään U 1-24 ja U 56-63.²²⁸ Huolimatta Vesikon eli CV-707:n aiheuttamista kiistoista, Suomen merivoimien delegaatio pääsi ensimmäisten ulkomaalaisten joukossa näkemään saksalaisten rakentamia sukellusveneitä Kielissä heinäkuussa 1935. Delegaation jäsenet huomasivat 250-tonnisten veneiden muistuttavan suuresti Vesikkoja. Yhteistyö oli virallisesti loppunut, mutta vuosien mittaisen, yhteisen kehittämistyön tulokset olivat konkreettisia heidän edessään.²²⁹ En löytänyt todisteita siitä, oliko Staffans delegaatioissa mukana.

4.3. Suomen sukellusveneiden kohtalo - hetki jälleen Saksan liittolaisena

Vaikka Crichton-Vulcanilla ei rakennettu enää sukellusveneitä, telakan toiminta ei hiipunut. Crichton-Vulcanin saamien suurten tilausten ansiosta Turussa oli jopa pulaa metalliteollisuuden ammattimiehistä vuonna 1936. Aiemmin 30-luvulla Mashinoimportin tilaukset olivat työllistäneet väkeä, mutta niiden jälkeenkin riitti tilauksia - esimerkiksi Zeglula-Polskalta ja G Thordéns rederiltä.²³⁰

Suomalaiset jäivät kuitenkin maailmansodan kynnyksellä ilman liittolaista sukellusveneiden kehittämisen ja käyttämisen suhteen. Lupaavasti alkanut yhteistyö Viron kanssa päättyi siihen, että itsenäisen Viron tasavaltaa ei enää ollut. Viron sukellusveneet, jotka oli aseistettu samalla tavoin kuin suomalaiset, liitettiin osaksi Neuvostoliiton Punalippuista Itämerilaivastoa.²³¹ Viro oli menetetty kumppanina ja Saksa jäänyt etäiseksi. Verrattuna muihin valtioihin Suomen sukellusvenelaivasto oli myös häviävän pieni. Valtio oli käyttänyt miljoonia markkoja veneiden hankintaan ja rakentamiseen, ja Crichton-Vulcan oli Staffansin johdolla kehittänyt niitä vuosien ajan.

²²⁸ Auvinen 1980, 57.

²²⁹ Lavery 1999, 415.

²³⁰ Uusitalo 1982, 216; von Knorring 1995, 174.

²³¹ Melkko 2008, 59-60, 63.

Nyt kun sota lähestyi ja sukellusveneiden käyttö tiedustelua ja turvaamista varten voisi realisoitua, miten Crichton-Vulcanin luomukset pärjäisivät?

Vuonna 1941 Suomen sukellusveneet tekivät partiointiretkiä Itämeren alueella. Esimerkiksi Viron edustalla, Pakrin saarten luona niillä oli mahdollisuus upottaa Neuvostoliiton miinanraivaajia ja sairaalalaiva, mutta yksikään Suomen sukellusveneiden torpedoista ei osunut. Joulukuussa sukellusveneet lähtivät poikkeuksellisesti tehtävälle, vaikka laivastot asetettiin yleisesti talveksi lepoon. Saksan torpedoveneetkin olivat siirtyneet Saksaan talvehtimaan. Tarkoituksena oli estää Neuvostoliiton yritykset evakuoida Hangon tukikohdan henkilöstö ja sotatarvikkeet takaisin kotimaahansa. Sukellusvene Vetehinen kuitenkin ampui kaikki torpedonsa ohi eikä uutta tilaisuutta enää tullut.²³²

Vuoden 1942 kesällä Saksa ja Suomi tekivät yhteistyötä Itämerellä. Neuvostoliiton sukellusveneet kävivät rahtilaivojen kimppuun huolimatta siitä, että Saksan johdolla Suomi oli miinoittanut monia merenalaisia kulkuväyliä. Suurin osa taisteluista käytiin lentokoneilla, panssarilaivoilla ja torpedoveneillä. Sukellusveneet Vesihirsi, Iku-Turso ja Vetehinen upottivat kolme Neuvostoliiton sukellusvenettä.²³³ Määrä oli pieni suhteessa kymmeneen aluksiin, joita Suomi ja Saksa upottivat muilla keinoin.

Vuonna 1943 saksalaiset päättivät torjua sukellusveneiden uhkaa vetämällä kaksinkertaisen teräsverkon Suomenlahden poikki. Verkko ulottui pohjasta pintaan ja sen tarkoitus oli pysäyttää Neuvostoliiton sukellusveneiden yritykset liikkua Suomelle ja Saksalle tärkeillä merialueilla. Verkko piti sukellusveneet loitolla.²³⁴ Näin ollen Suomen omien sukellusveneiden käyttö Neuvostoliiton sukellusveneitä vastaan sai entistä pienemmän roolin.

Jatko- ja talvisodan aikana käytiin lukuisia taisteluja maalla, merellä ja ilmassa, eikä Suomen sukellusveneillä voinut tilastollisesti olla siinä kaikessa ratkaisevaa roolia – niitä oli yhteensä vain viisi. Veneet myös ampuivat torpedoita ohi, joko miehistön erehdysten tai laitevikojen takia. On mahdotonta arvioida, millainen vaikutus

²³² Ekman 1986, 286-290.

²³³ Keskinen ja Mäntykoski 1991, 69-70.

²³⁴ Keskinen ja Mäntykoski 1991, 111.

sukellusveneillä oli sotiin, tai mitä olisi tapahtunut, jos Crichton-Vulcan ei olisikaan rakennuttanut niitä telakallaan. Crichton-Vulcanin kanssa tehdyn yhteistyön pohjalta rakennetut veneet olivat Saksan aktiivisessa käytössä, mutta toista maailmansotaa ei niidenkään avulla voitettu.

Suomen viisi sukellusvenettä selvisivät sodista. Vuonna 1945 ne jäivät odottamaan rauhansopimuksen ehtoja Suomenlinnan allastelakkaan.²³⁵ Vuonna 1947 allekirjoitettiin Pariisin rauhansopimus, jonka artikla 17 kertoi, ettei Suomi saisi kokeilla, valmistaa tai pitää hallussaan sukellusveneitä tai muita veden alla kulkevia aluksia. Sopimuksen artikla 19 määräsi, mitä sukellusveneille tulisi tapahtumaan: "Saksalaista alkuperää tai mallia olevan sotamateriaalin liikamäärä, jota ei tarvita tässä sopimuksessa sallittuja puolustusvoimia varten, on asetettava edellämainittujen kahden hallituksen käyttöön." "Edellämainitut" hallitukset olivat rauhansopimuksessa Neuvostoliitto ja Yhdistynyt Kuningaskunta.²³⁶

Saksan kanssa yhteistyössä rakennetuista sukellusveneistä ja panssarilaivoista tuli osa Suomen sotakorvauksia Neuvostoliitolle. Korvaukset kantoivat nimeä "saksalaissaatavat". Panssarilaiva Väinämöinen luovutettiin Neuvostoliitolle, mutta Neuvostoliitto piti sukellusveneitä arvottomina eikä ottanut niitä vastaan.²³⁷

Muut sukellusveneet kuin Vesikko myytiin lopulta romuksi Belgiaan vuonna 1953. Suomalaiset kunnostivat Vesikon ja se nostettiin maihin Suomenlinnassa, missä se avattiin nähtävyydeksi museovieraille.²³⁸

Staffans ei kuitenkaan ehtinyt nähdä tätä kaikkea, koska hän kuoli vuonna 1946.²³⁹ On siis mahdotonta arvailla, mitä mieltä hän olisi ollut sukellusveneiden romuttamisesta ja niiden käytölle asetetusta kiellosta. Huolimatta Staffansin mielenkiinnosta sukellusveneitä kohtaan ne olivat vain murto-osa kaikesta siitä, mitä Crichton-Vulcanin telakalla oli rakennettu ja tultaisiin rakentamaan.

²³⁵ Ekman 1986, 415.

²³⁶ <https://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1947/19470020/19470020_2> [luettu 26.5.2021]

²³⁷ Ekman 1986, 415; Suomen historian pikkujättiläinen 1987, 749.

²³⁸ Auvinen 1980, 57.

²³⁹ Von Knorring 1995, 98.

5. Johtopäätökset

Gradun alussa määritelty tehtävä oli tutkia, millainen rooli Allan Staffansilla oli Suomen sukellusvenehankkeessa yhteistyössä Saksan kanssa. Tavoitteena ei ollut arvioida hänen vaikutuksensa määrää tai merkitystä, vaan tutkia, mitä hän teki ja millaisessa maailmassa hän toimi.

Gradussa pyrin käsittelemään myös Suomen sukellusveneteollisuuden ja -yhteistyön poliittisia ulottuvuuksia. Suomeen kohdistunut kansainvälinen kritiikki ja yhteistyö puolustusministeriön kanssa oli gradussa isossa roolissa, samoin eduskunnassa käydyt keskustelut. Taustalla aikakauden poliittinen tilanne Suomessa, Euroopassa ja maailmanlaajuisesti.

Halusin tutkia, miten Staffansin toiminta sekä suomalainen ja kansainvälinen politiikka linkittyivät yhteen. Staffans oli tiiviissä yhteistyössä puolustusministeriön kanssa, mutta sitä ennen hänellä oli yllättävän passiivinen rooli esimerkiksi laivastolain kehittämisen suhteen. En löytänyt merkkejä samanlaisesta aktiivisesta vaikuttamistyöstä, jota esimerkiksi Suomen Laivastoyhdistys harjoitti silloin, kun lakia uudistettiin. Staffans sen sijaan odotti kärsivällisesti, että hallitukselta ja eduskunnalta tulisi virallinen kehotus jättää tarjouksia sukellusveneiden rakentamisesta. Olin alunperin ajatellut, että Staffans olisi aktiivisesti vaikuttanut laivastolain käsittelyyn - olihan siinä kyseessä niin hänen kuin hänen telakkansa edut. Tilaukset Suomen valtiolta toisivat rahaa.

Viimeistään yhteistyö puolustusministeriön kanssa sitoi Staffansin ja Crichton-Vulcanin aktiivisesti Suomen puolustuspolitiikkaan ja -tavoitteisiin. Kansainvälinen kritiikki, jota sukellusveneyhteistyö Saksan kanssa aiheutti, liittyi myös olennaisesti Euroopan turvallisuuspolitiikkaan. Vaikka Staffans tekoja ei voinut mieltää poliittiseksi vaikuttamistyöksi, hän joutui osaksi politiikkaa myös kansainvälisesti. Sukellusveneet ja niiden käyttö olivat niin konflikteja herättävä aihe, että telakkaa jouduttiin suojelemaan jopa vakoojilta.

Staffans oli yksi Suomen lyhyen sukellusvenehistorian aktiivisista toimijoista. Innokkuus sukellusveneitä ja niiden rakentamista kohtaan tarjosivat hänen johtamalleen yhtiölle Vulcanille, myöhemmin Crichton-Vulcanille, mahdollisuuksia käynnistää suomalaisten sukellusveneiden rakentaminen. Sukellusveneteollisuus Turussa toi työpaikkoja niin suomalaisille kuin myös Saksasta tulleille työntekijöille. Staffans ei kuitenkaan ollut ainoa, joka halusi edistää Suomen sukellusveneteollisuutta ja kansainvälistä yhteistyötä. Kuten tarjouskilpailua koskevassa luvussa kävi ilmi, sukellusveneiden rakentaminen houkutteli lukuisia telakoita. Staffans ei siis edistänyt asiaa yksin - joku muu olisi voinut rakennuttaa Suomelle sukellusveneitä, koska kilpailua ja halua oli. Hietalahden telakalla rakennettiin sukellusvene Saukko, joten kenties telakka olisi voinut korvata Staffansin panoksen kokonaan tai osittain. Myös ulkomaisilla telakoilla oli valmiuksia rakentaa veneitä, jotka sopivat Suomen sääolosuhteisiin.

Olin ennen tutkimuksen aloittamista ajatellut, että Staffans oli valittu vahvana, ehkä itsestäänselvänä ehdokkaana sukellusveneiden rakennuttajaksi. Hän kuitenkin melkein hävisi kilpailun veneiden rakentamisesta Suomelle. Tässä palaan metodiosuuden jossitteluun - jos Staffans ei olisi rakennuttanut sukellusveneitä, niin kuka? Ehdokkaita riitti yllättävän paljon. Koska Staffans kuitenkin onnistui saamaan ison roolin Suomen sukellusveneteollisuudesta, hän oli mielenkiintoinen tutkimuskohde.

Staffans solmi uransa aikana suhteita niin Saksaan kuin myös Neuvostoliittoon, joka oli hänen uransa alkuvaiheessa vielä Venäjä. Suhteet saksalaisiin asiantuntijoihin auttoivat häntä löytämään asiantuntijoita telakalleen. Sukellusveneosaamista ei Suomesta löytynyt, joten kansainvälinen yhteistyö helpotti sukellusveneiden suunnittelua ja rakentamista. Suhteet Neuvostoliittoon auttoivat Staffansia silloin, kun Suomen taloustilanne heikkeni. Telakalla riitti tarpeeksi tilauksia, että toimintaa pystyttiin jatkamaan. Teollisuuden johtohahmojen kansainväliset suhteet olivat enemmän sääntö kuin poikkeus: esimerkiksi Blumilla oli "ystäviä" Pohjoismaissa. Sukellusveneiden suhteen Staffansin aktiivisin yhteistyö tapahtui kuitenkin Saksan kanssa.

Sukellusveneiden rooli talvi- ja jatkosodassa oli pieni verrattuna esimerkiksi torpedoveneisiin ja lentokoneisiin. Itämeren miinoitus vaikeutti sukellusveneiden kulkua, samoin verkot, joita laskettiin sukellusveneiden tielle. Rauhansopimuksen myötä Suomelle jäi sukellusveneistä jäljelle vain museolaiva. Sukellusveneet ja niiden rakentaminen kuitenkin innostivat aikalaisia - sen näki esimerkiksi siitä, millaiset juhlallisuudet ensimmäisen suomalaisen sukellusveneeseen kunniaksi järjestettiin.

Kuten tutkielman alussa kerroin, sukellusveneet näyttelevät osaa Itämeren turvallisuudessa vielä nykyäänkin, vaikka Suomen puolustusvoimat ei niitä enää omista. Näin ollen Suomen sukellusvenehistoria ja sen poliittiset ulottuvuudet ovat mielenkiintoinen tutkimuskohde.

6. Lähteet

Arkistolähteet:

Kansallisarkisto, Turun toimipaikka

Ab Crichton-Vulcan Oy:n arkisto / Puolustusministeriö, Fbb:4

Toimitusjohtaja Staffansin yksityiskirjeenvaihto, Fc:1

Ab Vulcan Oy:n arkisto / "U-båts Korrespondens", Fb:1

AB Crichton-Vulcan Oy:n arkisto / Leverantörer, Fba:3

Kansallisarkisto, Helsinki

Salainen kirjeenvaihto xx.xx.1926-xx.xx.1926, F:1

Kirjeenvaihto xx.xx.1929-xx.xx.1929, F:5

Kirjallisuus:

Auvinen, Visa. "Itsenäisen Suomen ensimmäiset alukset". *Leijonalippu merellä*, toim. Visa Auvinen. Lieto: Etelä-Suomen Kustannus Oy, 1980, 27.

Auvinen, Visa. "Laivastolain mahdollistamat alushankinnat". *Leijonalippu merellä*, toim. Visa Auvinen. Lieto: Etelä-Suomen Kustannus Oy, 1980, 45.

Akermann, Paul. *Encyclopedia of British Submarines 1901-1955*. Berkshire: Periscope Publishing Ltd., 2002.

Douglas, Lawrence. "The Submarine and the Washington Conference of 1921". *International Law Studies: Volume 62. The Use of Force, Human Rights and General*

International Legal Issues, toim. Richard Lillich ja John Norton Moore. Newport: US Naval War College, 1980, 86-100.

Ekman, Per-Olof. *Sukellusvenesotaa Itämerellä*. Hämeenlinna: Karisto Oy, 1986.

Enkiö, Sulo. "Laivaston synty ja kehitys 1918-1939". *Suomen laivasto 1918-1968 osa 1*, toim. Meriupseeriyhdistys. Helsinki: Otava, 1968, 59-210.

Eskelinen, Heikki. *Itsenäisyytemme vuosikymmenet 1917–66*. Helsinki: Yhtyneet Kuvalehdet, 1966.

Eskola Seikko, "Yksilö vaikuttajana historiassa". *Yksilö ja yhteisö: henkilöhistoriallisia artikkeleita*. Toim. Mari Koivunen ja Timo Soikkanen. Turku: Turun yliopiston poliittinen historia, 1994, 117-132.

Fleming N.C., Cabinet Government, "British Imperial Security, and the World Disarmament Conference, 1932–1934". *War in History, Vol. 18, No. 1*. Lontoo: Sage Publications, Ltd., 2011, 62-84.

Forsén, Björn ja Annette Forsén. *Saksan ja Suomen salainen sukellusveneyhteistyö*. Juva: WSOY, 1999.

Hyrkkänen, Markku. *Aatehistorian mieli*. Tampere: Vastapaino, 2002.

Ilvessalo, Jaakko. "Suomi ja Saksa maailmansotien välisenä aikana". *Itsenäisen Suomen ulkopolitiikan alkutaival*, toim. Päiviö Tommila. Porvoo: WSOY, 1962, 161-177.

Jääskeläinen, Mauno. "Suomen suhteet Neuvostoliittoon Tarton rauhasta Pohjoismaisen suuntauksen omaksumiseen". *Itsenäisen Suomen ulkopolitiikan alkutaival*, toim. Päiviö Tommila. Porvoo: WSOY, 1962, 89-104.

Kaukiainen, Yrjö. "Itsenäinen mutta varaton". *Tasavallan Vuodet 1917-1987*, toim. Heikki Kääriäinen ja Salme Saukko. Jyväskylä: Tammi, 1987, 27-33.

Keskinen, Kalevi ja Jorma Mäntykoski. *Suomen laivasto sodassa 1939-1945*. Espoo: Tietoteos, 1991.

Kostiainen, Auvo. "Elämäkerta historiantutkimuksena. Käsitteestä ja ongelmista". *Yksilö ja yhteisö: henkilöhistoriallisia artikkeleita*, toim. Mari Koivunen ja Timo Soikkanen. Turku: Turun yliopiston poliittinen historia, 1994, 12-27.

Lavery, Jason. "Finnish-German Submarine Cooperation 1923–35". *Scandinavian Studies, Vol. 71, No. 4*. Illinois: University of Illinois Press, 1999, 393-418.

Mattila, Tapani. "Suomen laivastovoimien vaiheita ennen itsenäisyyden aikaa". *Suomen laivasto 1918-1968 osa 1*. Toim. Meriupseeriyhdistys. Helsinki: Otava, 1968, 11-58.

Meinander, Henrik. *Tasavallan tiellä - Suomi Kansalaissodasta 2000-luvulle*. Espoo: Schildts Kustannus Oy, 1999.

Melkko, Markku. *Suomen sukellusveneet*. Helsinki: Minerva Kustannus Oy, 2008.

Mononen, Veijo. *Wärtsilä Oy:n sekä Kone ja Silta Oy:n fuusio suomalaisen metalliteollisuuden rakennejärjestelyn osana 1930-luvulla*. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto, 2000.

Morlán, Pablo Diaz. "Aeroplanes, Torpedoes and Submarines: German Interests in Spain in the Interwar Period". *International Journal of Maritime History*. Volume 11, issue 2. Kalifornia: SAGE Publications, 1999.

Official Gazette of the United States Patent Office, Nide 401. Virginia: United States Patent Office, 1930.

Osakeyhtiö Hietalahden Sulkutelakka ja Konepaja, aikaisemmin Helsingfors Skeppsdocka 1865-1935. Helsinki: Osakeyhtiö Hietalahden Sulkutelakka ja Konepaja, 1935.

Paasivirta, Juhani. "Itsenäisen Suomen ulkopoliittikka suuntaa etsimässä". *Suomen ulkopoliittikan kehityslinjat 1809-1966*, toim. Ilkka Hakalehto. Porvoo: WSOY, 1966, 71-80.

Ropes, Ernest. "The Shape of United States-Soviet Trade, Past and Future". *Slavonic and East European Review*. American Series, Vol. 3, No. 2. Cambridge: Cambridge University Press, 1944, 1-15.

R.T. "The Washington Arms Inquiry". *Current History (1916-1940) Vol. 41, No. 2*. Kalifornia: University of California Press, 1934, 200-202.

Rössler, Eberhard. *The U-Boat: The Evolution and Technical History of German Submarines*. New York: Sterling Publishing Co. Inc., 2001.

Soikkanen, Hannu. "Kuinka pitkälle on ymmärrettävä kohdettaan vai onko häntä arvioitava - elämäkertatutkimuksen haasteita". *Yksilö ja yhteisö: henkilöhistoriallisia artikkeleita*, toim. Mari Koivunen ja Timo Soikkanen. Turku: Turun yliopiston poliittinen historia, 1994, 109-116.

Stein, George. "Russo-German Military Collaboration: The Last Phase, 1933". *Political Science Quarterly, Vol. 77, No. 1*. Oxford: Oxford University Press, 1962, 54-71.

Suomen historian pikkujättiläinen. Toim. Seppo Zetterberg. Porvoo: WSOY, 1987.

Tall, Jeffrey. *Submarines & Deep-Sea Vehicles*. Leicester: Silverdale Books, 2002.

Tervasmäki, Vilho. *Eduskuntaryhmät ja maanpuolustus valtiopäivillä 1917-1939*. Mikkeli: Länsi-Savon Kirjapaino, 1964.

Uusitalo, Sinikka. *Turun kaupungin historia 1918-1970*. Turku: Turun Sanomat, 1982.

Vares Vesa, "Biografiat kirjoittamisaikansa kuvaajina". *Yksilö ja yhteisö: henkilöhistoriallisia artikkeleita*. Toim. Mari Koivunen ja Timo Soikkanen. Turku: Turun yliopiston poliittinen historia, 1994, 143-158.

Von Knorring, Nils. "Allan Staffans - den karismatiska skeppsbyggaren". *Gångna tiders maritima märkesmän i sjöfartsstaden Åbo*, toim. Kasper Westerlund. Turku: Åbo Akademis tryckeri, 2004, 49-62.

Von Knorring, Nils. *Aurajoen veistämöt ja telakat*. Espoo: Schildts Förlags Ab, 1995.

Sanomalehdet:

Hufvudstadsbladet, 1928

Uusi Suomi, 1926

Online-lähteet:

Kansallisbiografia, 2021. *Enckell, Carl (1876-1959)*. Kirjoittaja: Cecilia af Forselles. Kääntänyt: Ulpu Marjomaa. <<https://kansallisbiografia.fi/>>

Australasian Legal Information Institute, 2024. *Treaty of Peace between the Allied and Associated Powers and Germany, and Protocol [Treaty of Versailles]*. <<https://www.austlii.edu.au>>

Finlex, 2021. *Rauhansopimus Suomen kanssa*. <<https://www.finlex.fi>>

Britannica.com, 2023. *Chaco War - Bolivia and Paraguay [1932–1935]*. <<https://www.britannica.com>>

Forum Marinum, 2021. *Suomen merivoimien torpedovene S2 uppoaminen*. Kirjoittaja: Mikko Meronen. <<https://forummarinum.wordpress.com/>>

Uppslagsverket Finland, 2023. *Wasastjerna, Nils*. Kirjoittaja: Patrick Eriksson. <<https://www.uppslagsverket.fi/sv/start/>>

Vaasan Museot, 2023. *Vanhan Vaasan museo*. <<https://www.vaasa.fi/koe-ja-nae/kulttuuria-vaasassa-ja-seudulla/vaasan-museot/>>