**Skutor i krig   
TEXT: MARCUS LEPOLA**

Under tidigt 1900-tal var det i huvudsak privatägda segelfartyg som stod för varutransporterna i Finland. Minde skutor byggdes i huvudsak i Åboland. De större galeaserna byggdes i Sverige eller i Veckelax och Björkö i östra Finska viken. Skutor som timrats på finsk ort hade följaktligen finska namn, t ex ”Sovinto” och ”Urho”. Skutor bytte ofta ägare och det var vanligt att skutan användes på annan ort än där den ursprungligen byggts.

**UNDER** andra världskriget (1939 – 1945) gynnade den avtagande importen och stenkolsbristen skutskepparna som fick ta an uppdraget att frakta stora mängder ved till industrins behov.

Kålrötter och sockerbetor fraktades under hösten till städerna. Skutorna fraktade också kalk, järn, sten, cement och tegel. De flesta skutor bemannades av skepparen själv tillsammans med en segelkarl. Ibland var det sonen, hustrun eller dottern som fick tjänstgöra som hjälp. Skepparyrket gick ofta i arv från far till son. Många skeppare var också ”månskensjordbrukare”, dvs de hade ett småbruk vid sidan om sjöfarten. Under vintern arbetade många skeppare med båtbygge, hantverk, skogsarbete och vinternotfiske.

**DE GAMLA** segelskutorna upprustades med petroleummotorer under 1900-talet, men de motorerna var förhållandevis ineffektiva och användes sparsamt. Bränslet var dyrt och varje droppe som maskinen brände tärde på den ringa vinst frakten gav. De åboländska galeaserna och jakterna tenderade att ha något högre rigg än skutor som tillverkats på andra orter. Detta berodde på att fartygen ofta seglade inomskärs bland skogsklädda holmarna, i lä för vinden, och behövde därmed större segelyta än fartyg som seglade på öppna hav.

Krigsåren medförde en hel del svårigheter och risker för skutskepparna. Kringspridda hornminor och ryska bombflyg utgjorde ett ständigt hot. Även ”vänligt sinnade” tyska militärfartyg kunde orsaka bekymmer. Jakten ”Olga Linda” råkade ut för tre tyska ubåtar vid Storströmmen, nära Pärnäs. Skutan var i vedlass då ubåtarna passerade i hög fart på väg mot Åbo och hävde fram enorma svallvågor. Skepparen hann inte vända skutan mot vågorna och galeasen var nära att kantra.

Vid ett annat tillfälle cirkulerade tre ryska bombflyg runt ”Olga Linda” då den seglade på öppet hav och skepparen befarade det värsta, men attacken uteblev och flygplanen flög iväg.

**Bild 2.4 Tysk ubåt av modell U-VII. Kriegsmarines bildarkiv.**

**Faktaruta**

En jakt är ett mindre enmastat segelfartyg på 20 till 70 tons dräktighet och med last 1½ till 3 meters djupgående. Jakten har en mast utan toppstång och för gaffelstorsegel med bom, gaffeltoppsegel, två eller tre stagsegel och vid medvind bredfock.

Riggen var förhållandevis lättarbetad och fartyget kunde vanligen manövreras av två män. I medlet av 1900-talet byggde många om riggen till skonertrigg, eller galeas med två master. Möjligen kändes fartyget vekt med den väldiga segelytan, och man strävade till ett stabilare fartyg utan att pruta på snabbheten.

I Finland har man med galeas avsett den vanligaste typen av skutor med ketchrigg, det vill säga två master, varav den förliga är längre och kallas stormast. Den akterliga kallas mesan. På bägge master gaffelsegel, toppsegel och förr eventuellt ett par råsegel i toppen av stormasten, numera bara en salning. I fören ett rätt långt bogspröt med ett eller två förstag där man för klyvare.

Innerst från däck går ytterligare ett stag upp till salningen där focken förs. I aktern finns vanligen en kajuta och på 1900-talet även en styrhytt för rorsman och skepparens sjökort

**Bild 6.2 Galeasen ”Linnea” från Pederså, Kimito. Foto Sjöhistoriska institutet vid ÅA.**

**HÖSTEN 1944** återtog ryssarna Baltikum, som tyskarna hållit sen hösten 1941. Men ute på öarna Ösel och Dagö i västra Estland höll tyskarna sina ställningar. Intagningen av de befästa öarna var ingen lätt uppgift, de grunda vattnen hindrade större militärfartyg från att avancera nära stranden. Därtill hade tyskarna minerat farlederna kring öarna med magnetminor. Röda armén ville inta öarna så fort som möjligt, men de saknade ändamålsenliga (landstignings)fartyg för uppdraget. Den ryska kontra-amiralen Aleksandrov framförde kontrollkommissionens officiella krav att erhålla fartyg från Finland med hänvisning till artikel 17 i mellanfredsfördraget, enligt vilket Finland skulle ställa sin handelsflotta till de allierades förfogande, dock endast för fredliga uppdrag.

Aleksandrov var i huvudsak intresserad av grundgående jakter och galeaser som kunde ta 25-50 man var. Skutorna var dessutom av trä vilket var en klar fördel då de kunde passera över tyska magnetminor utan att utlösa dem. Avsikten var att frakta 2000 sovjetiska soldater till de estniska öarna inom tio dagar.

**KONTROLLKOMMISSIONEN** ville den 29 september 1944 veta hur många civila och militära fartyg med besättning Finland kunde frambringa på två dagar. Korta, men intensiva förhandlingar följde. Den finländska sidan framhöll att man inte önskade delta i en krigsoperation utomlands och att det inte gick att få ihop så många farkoster på så kort tid. Finland lyckades halvera det ursprungliga kravet och man kom överens om att samla 50 skutor och 50 motorbåtar till Hangö till den 2 oktober. Därifrån skulle skutorna vidare till en utsatt samlingsplats vid Odensholm i västra Estland. Insamlingen av de civila skutorna leddes av kommendörkapten Olavi Arho.

**Bild 3.1. Kontrollkommissionen på inspektion i skärgården hösten 1944. SA-kuva.**

**Bild 3.2 Kommendörkapten Olavi Arho var formell ledare för ”Avdelning Arho”. SA-kuva.**

**Bild 3.4 Skutorna samlade i Östra hamnen i Hangö. Sjökadett B. Ryynänen på bild. ”Suomen laivasto 1918–1968”.**

**SKUTÄGARNA** i Nyland och Åboland fick ett brev från försvarsmakten i vilket det meddelades om tvångsrekvireringen av skutan och ett önskemål om att skepparen själv skulle följa med skutan till Hangö. Vissa undantag gjordes för de skutägare som ännu var borta vid fronten, deras skutor fick vara ifred. Evakueringsarbetet av Porkala udd pågick samtidigt då dessa krav framfördes och många östnyländska skutor som deltagit i evakueringsarbetet tvångsrekvirerades för det nya uppdraget. Östra hamnen i Hangö fylldes småningom med skutor och samtliga båtar inspekterades av kontrollkommissionen samt av finska inspektörer som gjorde anteckningar om skutornas kondition och utrustning. För att godkännas skulle motorbåtarna vara minst 7 meter långa och skutorna skulle vara motoriserade. Många skutor var i för dåligt skick för att godkännas. Sammanlagt 93 skutor skickades till samlingsplatsen i Hangö innan kvoten på 50 godkända var uppfylld. Därmed skapades den finländska armada som kallades för Avdelning Arho, eller mera skämtsamt för ”Pinatovas armada”. Namnet Pinatova har sitt ursprung i seriefiguren Karl-Alfred som i en av den tidens dagstidningar blivit utnämnd amiral över ”Pinatovas armada”.

**HAMNOMRÅDET** i Hangö avspärrades helt. I land fick de civila skepparna endast besöka kommandobyrån tillsammans med eskort där man delade ut bränsle, smörjolja samt matransoner och tobak för 10 dagar. I början gavs sken om att uppdraget var en direkt kommendering. Man sade också att det rörde sig om ett fredligt uppdrag och att manskapet skulle få återvända hem så fort skutorna blivit överlämnade till ryssarna. Flera båtägare vägrade att följa med och det uppstod brist på manskap. Det lovades en ersättning på 250 mk om dagen, vilket lockade flera sjöovana civila hamnarbetare från Helsingfors.

För uppdraget erhöll Avdelning Arho 130 man från olika grenar inom försvarsmakterna. Av dessa kom 50 marinsoldater från pansarskeppet Väinämöinen. Både från motortorpedbåtsflottan och från ubåtsflottan erhölls femton män var. Soldaterna fick falsk information om uppdraget och många båtförare trodde att det rörde sig om ett övningsuppdrag.  
  
**DEN FÖRSTA GRUPPEN** ur avdelning Arhos skutarmada lämnade Hangö sent på kvällen den 2 oktober1944 tillsammans med sjöstridskrafternas fyra eskortfartyg och en VMV motorbåt. Skutorna hade i den trånga hamnen förtöjts fast i varandra på bredden. Det var 20 skutor och 40 motorbåtar som stävade ut på ett becksvart hösthav denna oktobernatt. Inga ljus fick användas och inga segel fick hissas.

Under de följande nätterna skickades resten av skutorna ut mot Estland. Den 5 oktober hade totalt 61 skutor och 50 motorbåtar lämnat Hangö för detta hemliga krigstransportuppdraget.   
  
**SOVJETISKA TRUPPER** hade intagit ön Moon (Muhu) mellan fastlandet och Ösel den 30.9 och Dagö den 3.10. Dessa operationer gick snabbt eftersom tyskarna drog sig hastigt undan till starkare befästa ställningar på Ösel där de bjöd på mera motstånd. Landstigningsoperationen på Ösels norra kust den 5 oktober var svårare att genomföra eftersom tyskarna bjöd på hårt motstånd. Bland soldaterna i den sovjetiska armén fanns också många tvångsrekryterade ester vilket bidrog till försämrad stridsvilja. Sammandrabbningarna på Ösel fortgick ända tills den 25 november då spillrorna av den tyska armén evakuerades till Ventspils i Kurland. Då kvarstod endast en fjärdedel av den ursprungliga tyska styrkan, ca 4500 soldater.

**Bild 4.3 Karta över striderna på Dagö och Ösel 1944.**

**Bild 4.4 Okänd hamn i Estland med en ”Borgåskuta” och sovjetiska trupper i oktober 1944. Foto Ajaloo museum.**

**Bild 4.5 Sovjetiska trupper på Ösel oktober 1944. Foto Ajaloo museum.**

**Bild 4.6 Landstigningsoperation på Ösel eller Dagö oktober 1944. Foto Ajaloo museum.**

**Bild 5.1 Sovjetiska trupper vadar iland på Ösel 1944. Ajaloo museum.**

**Bild 5.4 Ryska styrkor förbereder landstigning på Ösel. Propaganda bild.**

**Bild 6.3 Sovjetiska soldater stiger ombord på en galeas, möjligtvis ”Linnéa”. Foto Ajaloo museum.**

**Bild 6.4 Finska skutor förankrade utanför Ösel medan en pråm fraktar i land fältkök. Foto Ajaloo museum.**

**Bild 7.1 Rohükula hamn med jakten Amanda från Vålax liggande på ett grund. Ajaloo Museum.**

**Bild 7.3 Sovjetiska trupper i hamnen i Virtsu oktober 1944. Ajaloo museum.**

**Bild 7.5 Galeasen Dagny från Salo transporterar sovjetiska trupper till Ösel. Ajaloo museum.**

**TYSKA UBÅTAR** anföll flera finländska skutor, men utan att lyckas. Skutorna var alldeles för små torpedmål, och då de var byggda av trä fungerade inte de magnetiska tändrören i torpederna. Borgåskutorna ”Dans”, ”Endlas” och ”Marias” returresor till Hangö den 15 oktober avbröts av den tyska ubåten U-481. Kaptenlöjtnant Klaus Andersen var vänlig nog att ge manskapet tillfälle att stiga ombord på motorbåten innan skutorna sköts i sank med däckskanonen.

**AVDELNING ARHOS** verksamhet i Estland utgör en intressant episod i Finlands krigshistoria. Armadan skulle endast hjälpa till vid transporter, men i praktiken tvingades skutorna också ta del i landstigningsoperationer och uppdraget bröt därmed mot villkoren i vapenstilleståndsavtalet. Finland var i ett utsatt läge och militärmyndigheterna ansåg att man måste gå med på de sovjetiska kraven för att undvika en fortsatt konflikt med Sovjetunionen. Det gjordes också flera falska uttalanden för att övertala civilpersoner och militärer att ta del i uppdraget.

Det är klart att de flesta som deltog i operationen inte visste vad det innebar och var också dåligt förberedda. Operationen i Estland involverade inte endast unga män, också äldre män deltog liksom i ett fall en äldre kvinna som kom under eld då hon deltog i en landstigningsoperation. Den yngsta deltagaren i avdelning Arho var endast 14 år gammal.

**SOVJETISKA KÄLLOR** hävdar att 7000 tyskar stupade i striderna på Dagö, Ösel och Moon och att 700 tyskar togs till fånga. Uppgifter om antalet sovjetiska stupade är oklara, men är antagligen i proportion till de tyska förlusterna. Operation Pinatova krävde åtminstone 8 civila dödsoffer från den finländska skutarmaden, men det är troligt att siffran är större. Av de som deltog i operationen har de flesta avlidit vilket försvårar efterforskningen.

**Bild 6.1 Kanonjär Rudolf Rosenberg från Houtskär, ett av dödsoffren ombord på galeasen ”Linnéa” då den attackerades av en tysk ubåt. Foto Hildur Rosenberg.**

Efter kriget och fram till Sovjetunionens fall blev Ösel och de övriga öarna i västra Estland militära gränszoner som var stängda också för sovjetmedborgare och kunde endast besökas av dem som hade särskilt utfärdade inrikespass.

**EN DEL AV** nyckelhandlingarna som berör Avdelning Arhos verksamhet är fortfarande hemlighetstämplade i Riksarkivet fram till 2024.

Det uppstår flera frågor kring det material som berör avdelning Arhos verksamhet, bl a finns det inga uppgifter i om besättningsmannen Mäkelä från Karleby som enligt vittnen drunknade under återfärden. Däremot finns det en dödsannons gällande korpral Jorma Johannes Mäkelä från Karleby i tidningen ”Keskipohjanmaa” den 5.12.1944. Korpral Mäkelä begravdes den 12.12.1944 i hjältegraven på Marie kyrkogård tillsammans med Torvald Roiko som omkom ombord på Piikkiö.

På Torvald Roikos gravsten uppges dödsorten ”Eesti ranniko” men på Jorma Mäkeläs gravsten står ”Enontekiö”? Ur krigsarkivet däremot framgår att korpral Mäkelä hörde till granatkastarkompaniet vid Infanteriregemente 8; han lär ha dött den 11.11.1944 i Sverige.

**DET KAN RÖRA SIG OM** ett sammanträffande men det känns inte troligt, särskilt som det inte finns uppgifter om några andra omkomna personer vid namnet Mäkelä i Karleby från denna tidsperiod. Därtill är det officiella tidpunkten för Mäkeläs död den samma som när hans kropp sägs ha hittats på stranden i Hitis. Gunnar Forss kommer ytterligare ihåg att Mäkelä inte var reservist utan beväring. Eventuellt kan detta vara av betydelse då beväringarnas juridiska ställning kan vara något olika i jämförelse med reservister som snart skulle hemförlovas.

**Bild 8. Dödsannons i ÖB 12.12.1944.**

Hur som helst så ger fallet Mäkelä orsak att ifrågasätta det verkliga antalet stupade och omkomna finländare i Operation Pinatova. Eventuellt kommer detta säregna kapitel i vår närhistoria att klaras upp då de hemliga arkiven öppnas för forskare.   
  
En utställning om Operation Pinatova skall öppnas i Houtskär (KOLLA DATUM) där åboländska skeppares unika berättelser finns dokumenterade. Rekommenderas.

**Artikelförfattaren  
Marcus Lepola** är etnolog (Åbo Akademi) och museiforskare vid Pargas stads museer.  
Adress: Lövjärnet 4, 21600 PARGAS  
Tfn: +358 (0) 40 506 7184  
e-post: mlepola@abo.fi

**Källor och litteratur**

Aartomaa, Johanna. 2000. *Osasto Arho – Suomalaisia aluksia Neuvostoliiton apuna syksyllä 1944*. Proseminarie uppsats, Helsingfors Universitet.

Gustafsson, Allan. 1977. *Vinden bar hem.* Åboländsk bygdesjöfart under segel. Jakter, galeaser, fisksumpar och kajutbåtar före de gamlas minne och fram mot vår egen tid.

Gustafsson, Bengt. 2001. *I kajutlampans sken.*

Heikkinen, Helge. 1960. *Vaarallisilla vesillä*.

Karlsson, Tomy. 2011. *Krigszon Hangö udd 1939–1945*.

Pukkila, Esko. 1961. *Taisteluhälytys.*