

# Hyökkäysvaunurykmentin perustamisesta 100 vuotta

Jari Saurio

## Taustaa 1916-1918

Ranskalainen autotehtailija Louis Renault saatiin houkuteltua mukaan kevyen panssarivaunun kehitysoikeuteen heinäkuussa 1916. Vaunun prototyyppi esiteltiin vuoden 1916 lopulla. Vaunu sai nimen char léger Renault F.T. Modèle 1917. Renaulteja tuotettiin Ranskassa lopulta neljässä eri tehtaassa kaikkiaan noin 3800 kappaletta.

Renault F.T. Modèle 1917 -vaunu oli varsin edistyksellinen laite ja sitä voidaan käytännössä pitää kaikkien taistelupanssarivaunujen kantaisänä. Vaunussa olivat kaikki osa-alueet niillä paikoillaan, missä ne vielä nykyisinkin taistelupanssarivaunuissa ovat. Vaunun moottori oli takana ja taistelutila keskellä. Moottoritila oli erotettu taistelutilasta väliseinällä, mikä vähensi tulipaloriskiä ja hengitysilma taistelutilassa pysyi puhtaampana. Vaunun ajaja oli edessä ja rungon päälle oli sijoitettu 360 astetta ympäri pyörivä vartalolla suunnattava tykki- tai konekivääritorni. Vaunun takaosassa oli lisäksi jalas helpottamassa kairavantojen ylitystä.

Kahden hengen miehistöllä varustettu vaunu oli kooltaan huomattavasti pienempi kuin useimmat aikalaisensa. Vaunu oli lisäksi hyvin liikuntakykyinen, antoi sopivasti suojaa miehistölle ja oli tulivoimainen. Näin siinä yhdistyivät luontevasti kolme taisteluvaunun peruselementtiä. Renault F.T. Modèle 1917 -vaunut ehtivät osallistua ensimmäisen maailmansodan taisteluihin vuonna 1918. Hyökkäysvaunu-nimike "Chars D'Assault" periytyy Ranskasta.

## Hyökkäysvaunurykmentti perustetaan 1919

Suomalaiset panssarivaunujoukot ovat yhden maailman vanhimmissa. Hyökkäysvaunurykmentti perustettiin heti ensimmäisen maailmansodan päättymisen jälkeisenä vuonna. Ensimmäiset panssarivaunut olivat ilmestyneet taistelukentälle vain kolmen vuotta aiemmin. Kun HVR perustettiin, panssarivaunuja oli käytännössä vain viiden maan armeijoilla.

Valtionhoitaja Mannerheimin antaman päätöksen mukaisesti valmistelut asian suhteen aloitettiin alkuvuodesta 1919 ja Sisäministeriö antoi 30.6.1919 käskyn perustaa Hyökkäysvaunurykmentti 15.7.1919. Joukko tuli suoraan ylipäällikön esikunnan alaiseksi. Laajempaan kokonaisuuteen liitetyn panssarikaluston hankintapäätös Ranskasta oli tehty keuhällä 1919 jo ennen rykmentin perustamista.

## Santahamina 1919

Hyökkäysvaunurykmentin ensimmäiseksi sijoituspaikaksi vuonna 1919 määrättiin Helsingin edustalla sijaitseva Santahaminan saari. Se oli panssarijoukkojen sijoituspaikaksi hieman erikoinen. Sijoitusta perusteltiin sillä, että haluttiin turvata pääkaupungin puolustus ja tarvittaessa järjestyksenpito. Saaresta johti yksi silta mantereelle, mutta sen kautta kulkeminen oli vaunukalustolla varsin hankalaa. Sijoituspaikan valintaan vaikutti lisäksi se, että vaunut olisi tarvittaessa ollut helppo laivata Viipuriin, Turkuun tai Vaa-



Keväällä 1922 valmistunut Hyökkäysvaunurykmentin lippu. Lipun naulaus suoritettiin Helsingissä Katajankann upseerikerholla 15.5.1922. Lippu vihittiin käyttöön seuraavana päivänä ja presidentti K. J. Ståhlberg ojensi sen Hyökkäysvaunurykmentin komentajalle eversti Sihvolle.

saan. Vuonna 1919 uhkakuvat olivat olemassa sekä idässä että lännessä ja niihin haluttiin varautua.

Perustamisvaiheessa rykmentin henkilöstö siirrettiin muista joukko-osastoista. Huomattava osa kanta-alipuseereista oli jääkäreitä. Enin osa upseereista aina komentajaa myöden tuli ratsuväestä, sillä perustetun joukon ajateltiin noudattavan ratsuväen toimintaperiaatteita. Miehistöä siirrettiin kaikista joukko-osastoista, pääosin kuitenkin jalkaväestä. Rykmenttiin siirrettävän miehistön valinnassa kiinnitettiin erityistä huomiota teknilliseen koulutukseen ja poliittiseen luotettavuuteen. Miesten piti myös olla tarmokkaita ja älykkäitä. Vuodesta 1920 alkaen alokkaat tulivat kutsuntojen kautta suoraan rykmenttiin.

Rykmentin komentajaksi määrättiin Hämeen Ratsurykmentistä majuri (myöh. everstiluutnantti) Harry Uno Alfthan. Joukko toimi aluksi Tankkirykmentti-nimellä elokuun puoleen väliin asti, jonka jälkeen nimeksi vakiintui jo perustamiskäskyssä annettu nimi Hyökkäysvaunurykmentti (H.V.R.). Perustamiskäskyssä Hyökkäysvaunurykmentin kokoonpanoksi määrättiin esikunta ja kaksi patteristoa. Tämä joukko käsitti kaikkiaan noin 200 miestä. Suureellisesta nimestään

huolimatta joukko vastasi kuitenkin käytännössä pataljoonaa. Kahdessa patteristossa oli 87 miestä kummassakin (4 upseeria, 16 koulutusaliupseeria, 17 varusmiesaliupseeria ja 50 miestä), loppu henkilöstö sijoittui esikunnan tehtäviin ja korjauspajan toimintoihin. Kokoonpanon yksiköt nimettiin tykistön mukaan, patteriston vastatessa komppaniaa ja patterin joukkuetta. Patteristot jakautuivat pattereihin, kolme patteria per patteristo ja kaksi jaosta per patteri. Kummassakin patteristossa oli 16 Renault-vaunua. Patterien (joukkueiden) tunnuksina olivat pelikorttikuviot, jotka periytyivät Ranskasta.

Majoitustilanne Santahaminassa oli ongelmallinen, sillä saarella oli myös paljon muita joukkoja ja majoituskapasiteetti oli käytetty loppuun. Tankkirykmentin miehistö sai 1919 kasarmikseen aluksi entisen venäläisten kesäleirejä varten rakennetun upseerikerhon. Kantahenkilökunta puolestaan majoitettiin saaren vanhoihin huviloihin, jotka eivät olleet talviasuttavia. Joulukuussa miehistön majoitusolot paranivat, kun he saivat kasarmit varsinaiselta majoitusalueelta. Kantahenkilökunnasta pääosa asui lopulta mantereella, Helsingissä, josta he kulkivat kesällä lautalla ja talvella jääteitse Santahaminaan. Muonitustilanne oli heikko, vaikka rykmentillä oli oma leipomo ja sikalakkin.

## Kalusto

Vastaperustettu rykmentti sai suurvaltapolitiikan sivutuotteena kalustokseen huippunykyaikaisen taistelupanssarivaunun. Heinäkuun 1919 alkupuolelta alkaen maahan saapuneet 32 Renault F.T. Modèle 1917 -vaunua laivattiin Le Havresta Helsinkiin kahdessa erässä. Täältä ne kuljettiin lotjilla edelleen Santahaminaan.

Käytettyinä ostetut vaunut olivat tullessaan vaihtelevan kuntoisia ja käytön jäljiltä epäsiistejä. Ensimmäiseksi tehtäväksi muodostuikin niiden puhdistaminen ja kunnostaminen. Tämä oli osa suomalaisille annettavaa teknistä koulutusta. Ensimmäiseksi vaunuvajaksi saatiin vanha miinavarasto, jonka toinen puoli erotettiin korjaamoksi. Kalusto oli valmiina jaettavaksi Hyökkäysvaunurykmentin patteristoille ja pattereille 26.8.1919. Rykmentti sai syyskuussa 1919 lisäksi auton ja myös autokoulutus aloitettiin.

Käytettynä hankituista vaunuista 18 kappaletta oli ns. naarasvaunuja eli varustettu 8 mm Hotchkiss Modèle 1914 -konekiväärillä ja 14 kappaletta urosvaunuja, jotka olivat varustettu lyhytputkisella 37 mm Puteaux S.A. Modèle 1916 -tykillä. Vuosina 1918 ja 1919 valmistetuissa vaunuissa oli kahta eri mallia olevia torneja, Aciéries Paul Girod -tehtaan valettuja pyöreämuotoisia sekä Louis Renault -tehtaan kahdeksankulmaisia niittaamalla koottuja torneja.

Hankintaan kuului myös kuusi kappaletta Latil T.A.R. TP 1915 -traktoreita ja 20 kappaletta Jules Weitz- ja La Buire -tehtaiden valmistamia perävaunuja. Tämän ratkaisu oli varsin moderni vaikka Latil-vetotraktorit ja perävaunut eivät soveltuneetkaan Suomen tiestön kunnosta johtuen alkupeiräiseen tarkoitukseensa kovinkaan hyvin ja niiden käyttö jäi lopulta vähäiseksi. Muun materiaalin lisäksi hankittiin myös ampumatarvikkeita, 5000 laukausta tykeille ja 1,2 miljoonaa patruunaa konekivääreille.

## Suomen Renaultit osana Pietarin interventiosuunnitelmaa 1919

Vuonna 1919 Iso-Britannia ja etenkin Ranska painostivat Suomea aktiivisesti operaatioon Neuvosto-Venäjän Pietaria (Petrograd) vastaan. Valtionhoitaja Mannerheim tukeutui tässä yhteydessä enemmän Ranskaan ja näin kalustohankinnatkin suunnattiin sinne. Ranskan myötämielisyys suomalaisten kalustohankinnoille oli selkeää seurausta suurvaltapolitiikasta. Hyökkäyssuunnitelma Pietarin valtaamiseksi oli laadittu Suomessa Yleisesikunnan III osastolla



**Hyökkäysvaunurykmentin ensimmäinen komentaja majuri (myöhemmin everstiluutnantti) Harry Uno Alfthan.**

jo huhtikuussa 1919. Operaatiossa oli tarkoitus käyttää mm. panssarijunia ja panssariautoja sekä muuta kalustoa, sillä Renault-vaunut eivät vielä tuolloin olleet maassa vaikka niiden hankintapäätös olikin jo tehty.

Mannerheim solmi sotilassopimuksen bolševikkeja vastaan Venäjän sisällissodassa taistelleen venäläisen valkoisen kenraalin Judenitshin kanssa 18.6.1919 ja vetosi Suomen hallitukseen saadakseen luvan hyökätä Pietariin. Mahdollisuus Pietarin valloitukseen avautui lokakuussa 1919, kun brittien tukema kenraali Judenitsh eteni Luoteisarmeijoihin lännestä kohti Pietaria. Mannerheim pyrki vielä tuolloin saamaan Suomen mukaan operaatioon, mutta presidentti Ståhlberg ja Suomen hallitus torjuivat tämän ajatuksen. Kaksi Hyökkäysvaunurykmentille kuulunutta Renault-vaunua kuitenkin laivattiin ranskalaisten pyynnöstä lainaksi kenraali Judenitshin armeijalle 17.10.1919. Ranskan puuttuminen Suomelle myymänsä materiaalin käyttöön, osoitti selkeästi sen, että kalustomyynnit oli sidottu Pietarin retkeen.

Judenitshin komentama Luoteisarmeija internoitiin lopulta Viroon ja Suomesta laivatut Renaultin päätyivät virolaisten käyttöön. Niiden avulla järjestettiin Viron armeijan ensimmäinen panssarivaunukurssi yhdessä brittiläisten Mark V -vaunujen kanssa. Suomalaiset Renault-vaunut palautuivat huonokuntoisina Virosta takaisin 9.4.1920. Tämä johti siihen, että Ranska toimitti Suomelle korvauksena kaksi lisävaunua syyskuussa 1921. Tämä nosti suomalaisten Renault-vaunujen kokonaismäärän 34:ään.

## Koulutusta ranskalaisten johdolla

Koulutus Renault-kalustolla alkoi ranskalaisten kouluttajien toimiessa perehdyttäjinä. Heiltä saatiin tärkeimmät ohjeet ja neuvot kaluston käytössä. Ranskalaisen komennuskunnan johtajana toimi ensimmäisen maailmansodan panssariveteraani kapteeni Pivetau. Muina jäseninä



**Vaunuhankintojen yhteydessä hankittiin Latil-vetotraktoreita ja niihin perävaunuja. Vetäjät ja perävaunut eivät osoittautuneet kovin käyttökelpoisiksi Suomen oloissa. Latil-vetäjä Weitz-lavetteineen kuormituskokeissa Hämeenlinnan Poltinaholla 15.10.1935.**

tässä joukossa olivat mm. luutnantti D´Arcier, luutnantti D´Arbonnot, aliluutnantti Argentele, kersantti Barbaucou sekä jääkärit Lefebre, Dessaint, Granit ja Lepretsen.

Koulutuksen alussa käytettiin ranskalaista järjestelmää, jossa miehet oli jaettu kolmeen luokkaan. A-luokkaan kuuluivat vaununjohtajat, B-luokkaan vaunun ajajat ja C-luokkaan varamiehet. Tästä kuitenkin luovuttiin jo syyskuussa 1919, jonka jälkeen koulutus oli kaikille samanlainen ja sitä annettiin miesten kykyjen ja taipumusten mukaan. Suurin osa rykmentin upseereista hallitsi ranskan kielen, mikä oli välttämätöntä. Alipäälyllystölle ja miehistölle kieli tuotti hankaluuksia, mutta käsillä puhumisen avulla päästiin kyllä tuloksiin ja koulutettavatkin oppivat jonkin verran ranskaa. Suhteet kouluttajien kanssa säilyivät hyvinä.

Elokuun lopulla 1919 alkoi johtajakoulutus. Ranskalainen henkilökunta jaettiin siten, että kersantti Barbaucou valvoi kolmen jääkäriin kanssa miehistökoulutusta. Aliluutnantti Argentele, apunaan yksi jääkäri, ohjasi korjaamon toimintaa ja muu henkilöstö piti luentoja rykmentin upseereille lähinnä taktiikasta. Ranskalaiset myös laativat alkuun kaikki viikkopalvelusohjelmat. 3.9.1919 järjestettiin ensimmäinen taisteluharjoitus yhden patterin voimin.

Ranskalaiset kouluttajat poistuivat Suomesta pääosin joulukuussa 1919. Taktiikan opettaja, luutnantti D´Arcier, viipyi Suomessa pisimmän ajan. Hän myös toimi Viroon 17.10.1919 laivatun kahden Renault-vaunun osaston johtajana. Pietarin intervention epäonnistuminen lienee osaltaan vaikuttanut ranskalaisjoukon poistumiseen Suomes-



**Erillisen Hyökkäysvaunukomppanian kanta-aliupseereita Hämeenlinnan Poltinaholla 1930-luvun alussa. Viides vasemmalta on legendaarinen vaunukouluttaja Santeri Asa.**



**Erillisen Hyökkäysvaunukomppanian miehistökasarmi Hämeenlinnan Poltinaholla kuvattuna 1930-luvun alussa. Puukasarmi periytyi Ruotsin vallan ajalta.**

ta. Tällöin Ranskalla ei enää ollut sotilaallisia vaikuttimia Suomen armeijan ja sen kaluston suhteen. Ranskalaisten panos alkuvaiheen kouluttajina oli kuitenkin merkittävä. He laativat maassa ollessaan lisäksi erilaisia ehdotuksia ja asiantuntijalausuntoja, joita myöhemmin hyödynnettiin. Kaikki ranskalaisen komennuskunnan jäsenet palkittiin everstiluutnantti Alfthanin esityksestä eriasteisilla Suomen Valkoisen Ruusun Ritarikunnan kunniamerkeillä.

### **Ohjesääntöjä ja kilpailuita**

Koulutuksen alkaessa ohjesääntöjä ei ollut. Niitä käännettiin lähinnä ranskankielisistä ohjekirjoista. Ensimmäinen suomenkielinen panssarivaunuohjesääntö näki päivänvalon 31.10.1919 kun reservin luutnantti Kinnusen kääntämä ”Ohjeita keveiden hyökkäysvaunujen käytössä ja ohjauksessa” ilmestyi. Hieman myöhemmin 1920-luvulla mm. eversti Sihvo kunnostautui ohjesääntöjen kirjoittajana laatien Hyökkäysvaunuharjoitusohjesäännöt I ja II.

Kilpailu näytteli alusta alkaen isoa osaa koulutuksessa. Järjestettiin muun muassa huolto-, suuntaus-, kokoonpano-, purkamis-, este- ja ajokilpailuita. Vuoden 1920 puolella myös ammuksia järjestettiin runsaasti sekä vaunuaseilla että jalkaväkikivääreillä. Viestikoulutus aloitettiin niin ikään 1920. Ensimmäinen varusmiesaliupseerikurssi pidettiin samana vuonna ja ensimmäiset oppilaat HVR:stä komennettiin RUK:n. Tarkat alokaskoulutusohjelmat saatiin vuoden 1921 kesällä. Kantahenkilökunnan koulutuksen pääpaino oli teknillisessä koulutuksessa. Lisäksi järjestettiin erilaisia harjoituksia, käytännön työskentelyä sekä ajokoulutusta. Ensimmäiset viralliset hyökkäysvaunujokilpailut järjestettiin Hyökkäysvaunurykmentin vuosipäivänä 14.7.1921.



**Tekninen koulutus oli myös osa palvelusta. Vaunuasentajat työssään 1920-luvulla Poltinaholla.**



**Vaunumiehet harjoituksissa läheisellä hiekkakuopalla Renaultien Hotchkiss-konekiväärien kanssa Hämeenlinnan Poltinaholla 1920-luvulla.**

### **Hyökkäysvaunusotilaiden vaatetus ja varustus**

Vaunumiesten vaatetus oli aluksi kirjavaa; kaikkea ratsuväen punaisista housuista matruusien siniseen ja jalkaväen harmaaseen kuosiin käytettiin. Ulosmenopuvuksi vakiintui 4.8.1919 alkaen jalkaväen harmaa puku mustilla olkapoleteilla. Harmaissa housuissa oli mustat reväärit (aselajiväri) ja lisäksi käytettiin nahkaisia säärystimiä ja kankaisia säärystinnauhoja sekä puolikenkiä. Vaunupäähineenä käytettiin aluksi ranskalaismallista teräskypärää ja myöhemmin ensimmäisen maailmansodan aikaista saksalaisvalmisteista alun perin lentokäyttöön tehtyä nahkapäähinettä. Muuna päähineenä käytettiin mustaa suikkalakkaa. Palveluspuvuksi vakiintui vuodesta 1920 alkaen musta nahkapuku. Se koettiin miesten keskuudessa niin hienoksi, että sitä käytettiin välillä luvatta palvelusajan ulkopuolellakin. Vaunuhaalarit myös jaettiin jo varhaisessa vaiheessa.

Sivuaseena käytettiin vuosina 1919-1920 kaukasiaismallista tsaarin armeijalta periytynyttä kaarevateräistä m/1907 Gindjalia. Ko. sivuasetta kannettiin myös lomalla ollessa. Tämän jälkeen alettiin käyttämään jalkaväen yleisiä sivuaseita sekä Ranskasta Renault-hankintojen yhteydessä ostettuja espanjalaisia m/19 pistooleja. Joukolle suunniteltiin myös omaa pääkallokuvioista hihamerkkiä, joka ei toteutunut tässä vaiheessa. Erikoismerkiksi esitettiin myös ritarikypärää, jonka alla olisivat olleet tykin putket ristissä.

### **Paraateja ja juhlapäiviä**

Panssariaselaji esiintyi ensimmäisen kerran suurelle yleisölle paraatissa 16.5.1920 Helsingissä. Paraatiin osallistui



**Renault F.T. Modèle 1917 -tykkivaunu liikkeellä Hämeenlinnan Poltinaholla 1920-luvulla.**



**Renaulteilla suoritettiin paljon puiden kaatoja. Puiden kaataminen vaunulla oli osa koulutusta ja niitä kaadettiin myös erilaisissa näytöksissä.**

3 upseeria, 9 alipseeria, 45 hyökkäysvaunusotilasta ja 5 Renault-hyökkäysvaunua. Nahkatakkinen osasto herätti tankkeineen suurta huomiota helsinkiläisyleisön keskuudessa aikana, jolloin auto ja lentokone olivat Suomessa vielä aika harvoin nähtyjä ja polkupyöräkin ylellisyyttä. Hyökkäysvaunusotilaiden suurin ilonaihe puolestaan oli juhlapäivän ruokalista, joka sisälsi mm. riisipuuroa, hedelmäkeittoa, kahvia ja maitoa.

Rykmentin tärkein juhlapäivä oli vuosipäivä, jota vietettiin ensimmäisen kerran vuonna 1921. Rykmentti perustettiin 15.7., mutta vuosipäiväksi vahvistettiin 14.7., joka on myös Ranskan kansallispäivä. Päivä toimii samalla kunnianosoituksena ranskalaisille kouluttajille ja heidän toimittamalleen kalustolle.

### **Poltinaho 1921**

Hankalien kulkuyhteyksien takana sijainnut saari ei ollut kovin onnistunut valinta panssarivaunujoukon sijoituspaikaksi. Niinpä jo 30.10.1919 sotaväen päällikkö kenraali Wilkama antoi käskyn etsiä rykmentille uusi sijoituspaikka. Elokuun lopulla 1921 tehtiin päätös siirtymisestä Hämeenlinnaan. Muuttokäskey Poltinaholle annettiin 1.9.1921.

Hyökkäysvaunurykmentin henkilöstö varusteineen kuljetettiin proomuilla Santahaminasta Helsinkiin ja junakuljetuksella edelleen Hämeenlinnaan. Vaunukalusto siirrettiin ajamalla sillan kautta Malmin asemalle ja sieltä junalla



**Renaultit marssilla Hämeenlinnan maastossa 1930-luvulla.**



**Hyökkäysvaunurykmentin vaunumiehiä kokoontuneena yhteiskuvaan 1920-luvulla. Sotilailla on yllään nahkainen m/22 palveluspuku.**

Hämeenlinnaan, jonne rykmentti saapui 3.9.1921. Saavutuaan perille miehistö sijoitettiin kasarmialueen kentän pohjoislaidalla sijainneeseen pitkään ruotsinvallan aikaiseen puukasarmiin ja kantahenkilökunta asetui asumaan alueen 1910-luvun alussa valmistuneisiin tiilirakenteisiin kerrostaloihin. Vaunut ja korjaamo sijoitettiin vanhoihin tsaarin ajalta peräisin olleisiin, pääosin puurakenteisiin halleihin.

Poltinahon alue tarjosi hyvät harjoitusmahdollisuudet. Hattelmalan- ja Ahvenistonharjujen maastossa päästiin suorittamaan laajaa ajoharjoittelua. Ahvenistonharjun hiekkakuopalla käytiin ampumassa konekivääreillä ja tykkiammunnat suoritettiin Parolassa. Ampumakoulutusta haittasi ampumatarvikkeiden puute ja niiden säännöstely. Kulutusoikeus esimerkiksi tykeille oli vain noin 300 kranaattia per vuosi. Ampumatoimintaa ja sen koulutusta käsittelevää ohjeistusta ei suoranaisesti ollut, vaan ne tapahtuivat lähinnä perimätiedon perusteella.

Jo Santahaminassa aloitettu jalkaväen ja panssarivaunujen yhteistoimintakoulutus jatkui Poltinaholla. Koulutus vaunuilla painottui ensisijaisesti jalkaväen tukemiseen. Tämä käytäntö periytyi Ranskasta, jossa panssarivaunut nähtiin 1920-luvulla jalkaväen tukiasena eli eräänlaisena rynnäköitykistönä. Myöskään Renaultien vähäinen määrä Suomessa ei antanut mahdollisuutta muunlaiseen taktiikkaan.

Teknisiä ongelmia esiintyi etenkin moottorissa, mm. tuulettimen hinnat katkeilivat usein. Kaasuttimilla oli myös tapana tukkeutua, telat hyppäsivät päältä ja rasvanipat olivat rasvaa kuluttavat. Näihin ongelmiin kehitettiin kotimaisia ratkaisuja ja parannuksia käytön edetessä. Vaunuihin asennettiin myös työkalulaatikko telakoneiston kannatinpalkin



**Suomalaiset menettivät suurimman osan Renaulteista talvisodassa viholliselle. Neuvostosotilaat tarkastelevat puna-armeijan haltuun 1940 jäänyttä suomalaisten Renaultia.**



**Renault F.T. Modèle 1917 ”risti” harjoituksissa Santahaminassa kesällä 1919. Etualalla ranskalainen kouluttaja.**

päälle vuonna 1934. Vaunujen pohjapanssareita jouduttiin vaihtamaan ajokoulutuksessa ja näytöksissä suoritettujen puunkaatojen yhteydessä vaurioituneiden tilalle. Tämä oli kallista, sillä pohjapanssarilevyt piti tilata Ranskasta. Kotimaassa niitä ei valmistettu.

Rykmentin komentaja vaihtui pian Hämeenlinnaan saapumisen jälkeen. Everstiluutnantti Alfthanin siirtyessä muihin tehtäviin, uudeksi komentajaksi määrättiin jääkärieversti Aarne Sihvo, joka otti tehtävät vastaan 7.10.1921. Eversti Sihvo oli ollut mm. opintomatalla Ranskassa hyökkäysvaunujoukoissa. Tällä matkalla saatuja oppeja ja kokemuksia ryhdyttiin toteuttamaan rykmentissä.

### **Oma lippu ja komentajan vaihdos**

Perustamisesta alkaen rykmentti oli ollut vailla omaa lippua. Oman lipun hankkiminen aloitettiin eversti Sihvon johdolla, joka kääntyi viipurilaisten naisten puoleen, joiden tekemän lahjoituksen myötä lippu saatiin toteutettua. Käsitöiden ystävien Helsingissä valmistaman lipun malli vahvistettiin 11.4.1922. Lippu oli kooltaan 80 x 90 senttiä ja sen keskellä oli historiallista mallia oleva auringon kuva vuodelta 1665 ja tämän keskellä teräksen värinen silmikkokypärä. Lippu valmistui keväällä 1922 ja sen nauhaus suoritettiin Helsingissä Katajanokan upseerikerholla 15.5.1922. Lippu vihittiin käyttöön seuraavana päivänä ja presidentti K. J. Ståhlberg ojensi sen Hyökkäysvaunurykmentin komentajalle eversti Sihvolle. Rykmentin komentaja vaihtui jälleen kahden vuoden kuluttua, kun eversti Sihvo luovutti tehtävät seuraajalleen jääkärimajuri Edvard Kumlinille 5.7.1923.

### **Kiertuetoimintaa ja kertausharjoituksia**

Poltinahon vuosina 1920-luvulla järjestettiin paljon eri-



**Renault-rakennekoulutus käynnissä Poltinaholla 1920-luvulla.**



**Tupa-, kaappi- ja siisteystarkastus käynnissä miehistökasarmissa Hämeenlinnan Poltinaholla 1920-luvulla.**

laisia esittelykiertueita Renaultien kanssa. Kiertuetoiminta käynnistyi vuonna 1925. Toiminnan päämääränä oli panssarintorjunnan tehostaminen tutustuttamalla joukot panssarivaunuihin. Vaunuilla osallistuttiin myös suojeluskuntien taistelunäytöksiin. Pääosa kiertuetoiminnasta suuntautui kuitenkin maavoimien joukko-osastoihin, joissa kaikissa vierailtiin. Suurimpiin näytöksiin saattoi osallistua kymmenenkin vaunua, mutta tavallisesti niitä oli 3-4. Jo Santahaminassa alkunsa saaneiden hyökkäysvaunujokilpailuiden lisäksi järjestettiin myös tarkkuusajokilpailuita, joissa testattiin vaunumiesten osaamista kaluston kanssa. Ensimmäiset kertausharjoitukset pidettiin kesällä 1924.

Varusmiehille järjestettiin lisäksi erilaista vapaa-ajan toimintaa. Komppanialla oli mm. oma kirjasto. Juhannuksina järjestettiin tanssit, joihin oli mahdollisuus tuoda mukanaan vieraita. Varuskunnalla oli myös oma soittokunta, joka esiintyi usein niin varusmiehille kuin siviileillekin. Kantahenkilökunnan upseereilla oli omaa kerhotoimintaa samoin kuin aliupseereillakin. Lisäksi ylläpidettiin kenttäkauppaa ja ravintolaa.

### **Organisaatiomuutoksia 1925–1927**

Puolustusvoimien ylimpään johtoon oli piintynyt käsitys siitä, että hyökkäysvaunuja ei voida Suomen maastossa käyttää. Tämä heijastui vahvasti Hyökkäysvaunurykmentin vaiheisiin 1920- ja 1930-luvuilla. Kehitystyö pysähtyi lähes täysin ja joukon väliaikaista lakkauttamistakin esitettiin 1924. Aivan näin pitkälle ei menty, mutta joukon supistaminen kuitenkin aloitettiin lokakuussa 1924. Tällöin lakkautettiin rykmentin II Patteristo ja henkilökuntaa vähennettiin.

Vuoden 1925 alusta joukkoa supistettiin siten, että siitä tehtiin Hyökkäysvaunupataljoona (H.V.P.). Samalla yksiköi-



**Ensimmäinen Renault F.T. Modèle 1917 rantautuu Santahaminaan heinäkuussa 1919.**



**Näkymä Hyökkäysvaunurykmentin vaunuhallilta Hämeenlinnan Poltinaholta 1920-luvulta. Vaunuista irrotettiin aina aseet ennen kuin ne siirrettiin halliin sisälle.**

den tykistölliset nimet muuttuivat jalkaväen vastaaviksi eli entisten patteristot komppanioiksi ja patterit joukkueiksi. Vuoden 1925 aikana palattiin takaisin kahden komppanian kokoonpanoon, mutta henkilöstöä ei lisätty.

Vuonna 1926 oli esillä jälleen pataljoonan lakkauttaminen tai sen mahdollinen liittäminen Autopataljoonaan. Liittämisen perusteluina oli panssarijoukon tuleminen teknisen valvonnan alaiseksi sekä alokkaiden keskitetyn koulutuksen tuoma koulutusvoima. Hyökkäysvaunupataljoonan komentaja, majuri Kumlin, tyrmäsi tämän ajatuksen Yleisesikunnalle 18.10.1926 lähettämässään kirjeessä. Kumlin totesi, että ei tule kysymykseenkään, että hyökkäysvaunujoukon alokkaat koulutettaisiin Autopataljoonassa Helsingissä. Autot ovat kiinnitetyt teihin, hyökkäysvaunut maastoon.

Jääkärimajuri Aapo Pirilä otti vastaan komentajan tehtävät 15.11.1926. Toukokuun alussa 1927 joukko pieneni entisestään, kun se muutettiin 1.5. Hyökkäysvaunukomppaniaksi (H.V.K.). Kantahenkilökunnan määrä pieneni samassa suhteessa koko ajan, se oli nyt enää kolmisenkymmentä henkeä. Joukko nimettiin taas uudelleen 10.11.1927 ja siitä tuli Erillinen Hyökkäysvaunukomppania (Er.H.V.K.). Helmikuussa 1928 joukko sai uuden komentajan, kun tehtävän otti vastaan jääkärimajuri Herman Sundvall. Komentaja vaihtui jälleen syyskuussa 1930 ja komennon otti tällöin majuri Niilo Sahlgren.

### **Kapina ja viimeinen päällikkö**

Ensimmäinen tositilanne Erilliselle Hyökkäysvaunukomppanialle ja sen kalustolle tuli helmi-maaliskuun vaih-



**Renault-vaunumiehet harjoituksissa 1920-luvulla. Oikealla kouluttajana toiminut vääpeli. Huomaa myös takakelkka ja sen päällä vaunun varusteisiin kuulunut suojaressu sekä hinausetju.**

teessa 1932, kun kahdeksanvaunuinen Renault-osasto hälytettiin suojaustehtäviin Helsinkiin ns. Mäntsälän kapinaan liittyen. Tällöin oikeistolaisen Lapuan liikkeen kannattajat yrittivät kaataa heidän mielestään liikaa kommunismia suosineen Suomen hallituksen. Kapina ei kuitenkaan johtanut taistelutoimiin kapinoitsijoiden lopulta antauduttua ja näin Helsingin kaduilla partioineita Renault-vaunuja ei tarvittu kapinan tukahduttamiseen vaan ne palasivat takaisin Hämeenlinnaan.

Vuoden 1932 loppupuolella joukon supistamista alettiin jälleen pitää tarpeellisena. Tällöin Erillisen Hyökkäysvaunukomppanian päällikkönä toiminut majuri Sahlgren perusteli joukon olemassaoloa Yleisesikunnalle 29.10.1932 laatimassaan kirjelmässä todeten mm., että käytössä on enää kolme Renault-vaunua ja vain sotaharjoituksiin on otettu useampia. Supistaminen ei tämän vuoksi enää ollut mahdollista tai se johtaisi hyökkäysvaunuaseen täydelliseen aliarvioimiseen koko armeijan ja kansan silmissä.

Päällikön tehtäviä ryhtyi hoitamaan 5.9.1933 jääkärikapteeni livar Söderlund ja häntä tehtävässä seurasi majuri Runar Tengström 13.1.1936 alkaen. Erillisen Hyökkäysvaunukomppanian nimi muuttui 31.12.1937 Erilliseksi Panssarikompaniaksi (Er.Pans.K.), jonka päälliköksi tuli 5.7.1939 majuri Sven Björkman.

Lappeenrantaan Ratsuväkiprikaatiin oli perustettu 1.2.1937 panssariosasto (Pans.Os./Rv.Pr.), jonne sijoitettiin Ruotsista hankittu Landsverk L-182 -panssariauto. Osastolla oli panssariauton lisäksi käytössään yksi kuorma-auto ja yksi moottoripyörä. Erillinen Panssarikomppania luovutti vuonna 1938 Panssariosastosta Erilliseksi Panssarieskadroonaksi (Er.Ps.Esk.) laajentuneelle Lappeenrannan joukolle kahdeksan Renault-vaunua. Tällä eskadroonalla oli käytössään myös vuonna 1933 maahan saatu Vickers-Carden-Loyd Model 1933 -vaunu ja aiemmin mainittu Landsverk-panssariauto. Koko panssarijoukon keskittämistä Lappeenrantaan suunniteltiin 1939-1940, mutta sota keskeytti nämä valmistelut samoin kuin pataljoonakaavailutkin.

## Vanheneva kalusto

Renault-kalusto vanheni teknisen ja taktisen kehityksen edistyessä nopein askelin. Viimeistään 1930-luvulle tultessa oli selvää, että niistä ei etulinjan kalustoksi enää olisi. Silti Renaultit toimivat Suomen panssarivaunujoukkojen pääkalustona käytännössä aina talvisotaan asti. Ylimmän johdon kantana oli edelleen jo aiemmin omaksuttu näkemys, panssarivaunujen tarpeettomuudesta ja käyttökelvottomuudesta suomalaisessa maastossa. Tämä vaikutti monelta osin sodanajan panssarijoukkojen perustamis- ja käyttösuunnitelmiin.

Vaikka panssariaseeseen ei paljoa uskottu, Suomi kuitenkin tilasi vuonna 1933 Englannista Vickers-tehtaalta kolme erilaista kevyttä panssarivaunua kokeiltavaksi. Näitä testattiin sekä kesä- että talviolosuhteissa Karjalan kannaksen maastossa. 1930-luvun puolessa välissä suoritetuissa laajoissa kenttäkokeissa selvitettiin maaston, lumen ja rakennettujen panssariesteiden vaikutusta panssarintorjunnassa. Renault-vaunut olivat mukana näissä kokeiluissa vertailukappaleina ja pärjäivät joiltain osin jopa paremmin kuin Vickers-verrokkinsa. Renault-vaunut myös osallistuivat mm. vuonna 1937 järjestettyihin kertausharjoituksiin Niinisalossa yhdessä kokeiltaviksi hankittujen Vickers-vaunujen kanssa.

Vickers-vaunuista valittiin lopulta 6 Ton Tank, joita käytettiin vielä samanaikaisesti Renaulttien kanssa. Maahan 1930-luvun loppupuolella saapuneilla, ilman aseistusta olleilla Vickers-vaunuilla annettiin teknillistä- sekä ajokoulutusta ja aseistetuilla Renaulteilla ase- ja ampumakoulutusta. Renault-vaunujen 37 mm Puteaux -tykkejä alettiin lisäksi siirtää Vickers-vaunuihin. Puteaux -tykit palautuivat lopulta Renaulteihin takaisin, kun Vickers-vaunuja alettiin varustamaan talvisodan aikana 37 mm Bofors-panssari-



**Hyökkäysvaunusotilas nahkaisessa m/22 palveluspuvussa. Varusteisiin kuuluivat myös nahkainen vaunupäähine, pitkävartiset nahkahansikkaat sekä nahkaiset säärystimet puolikenkineen. Henkilökohtaisena aseena oli perälaudalla varustettu m/23 Parabellum-pistooli.**

vaunukanuunoilla.

Marraskuussa 1938 Erillinen Panssarikomppania esitti Renaulttien modernisointia. Vaunun heikkoudet, kuten sokeus, tähytysaukkojen avonaisuus, huono aseistus ja hitaus olivat hyvin tiedossa olevia ongelmia ja koulutuksen antamista vaunulla ei pidetty enää tarkoituksenmukaisena.

## Liikekannallepano 1939

1930-luvun lopulle tultessa poliittinen ja sotilaallinen tilanne muuttui Suomenkin kannalta ratkaisevasti Saksan ja Neuvostoliiton alkaessa jakaa Euroopan pikkuvaltioita omiin etupiireihinsä. Em. valtioiden välillä tehdyn etupiirijakosopimuksen myötä Suomi ja Baltian maat joutuivat Neuvostoliiton etupiiriin. Sodan uhkan kasvaessa julistettiin liikekannallepano 8.10.1939 alkaen ylimääräisten harjoitusten muodossa (YH). Erillisellä Panssarikompanialla oli edelleen käytössään myös Renault-kalustoa huolimatta siitä, että maahan oli jo saatu Iso-Britanniasta ostettuja nykyaikaisempia Vickers 6 Ton Tank -vaunuja.

Liikekannallepanon yhteydessä Erillinen Panssarikomppania perusti neljä Panssarikomppaniaa (1.-4. PansK) sekä Panssaritäydennyskomppanian (Ps.T-K). Perustamisen yhteydessä Renault-kalusto jaettiin 1. ja 2. PansK:lle, 14 vaunua kummallekin komppanialle. Molemmat komppaniat perustettiin Hämeenlinnan Luolajassa. Ensimmäisen komppanian päällikkönä toimi kapteeni Lumme. Toisen komppanian päällikkönä toimi aluksi kapteeni Nordling ja myöhemmin reservin luutnantti Juuramo. Suojajoukkoihin

kuuluneet 1. ja 2. PansK keskitettiin Renault-kalustoiheen junakuljetuksella Karjalan kannaksen alueelle. Joukko saapui Perolle 24.10.1939. YH:n aikana tultiin entistä vakuutuneemmaksi siitä, että Renault-vaunuista ei enää ollut etulinjan aseeksi. Koeammunnoissa todettiin, että vaunun tykki ei läpäissyt 10 mm panssaria edes uudella ammustyypillä.

### Talvisota 1939–1940

Talvisodan alettua 30.11.1939 muodostettiin 5.12.1939 mennessä Panssaripataljoona, johon Renault-vaunuihin varustetut 1. ja 2. Panssarikomppaniat liitettiin. Renault-komppaniat eivät osallistuneet varsinaisiin taistelutoimiin vanhentuneen kalustonsa vuoksi, vaan ne liitettiin 9.12.1939 muodostettuun II Armeijakunnan esikunnan alaiseen panssarintorjuntaosastoon. Tämän joukon tärkeimmäksi tehtäväksi muodostui lopulta sotasaalisjaluston kokoaminen. Tiettävästi Renault-komppanioiden miehet evakuoivat 27 vihollispanssaria.

Renault-komppaniat saivat 6.2.1940 hajotuskäskyn. Käskyssä määrättiin ko. komppanioista muodostettavaksi erillisiä panssarijoukkueita ja vaunut tuli siirtää etulinjaan kiinteiksi ase- ja tähystyspesäkkeiksi. Tämän myötä 1. Komppanian Renaultit kuormattiin yhtä lukuun ottamatta junaan Peron asemalla ja siirrettiin Kämärän asemalle. Sieltä vaunuista viisi siirrettiin edelleen 14.2.1940 Viipurista kaakkoon Näykkijärven maastoon kiinteiksi asepesäkkeiksi. Muita vaunuja ei saatu siirretyksi, mutta niistä poistettiin aseet ja miehistöt lähtivät 16.2. kohti Hämeenlinnaa. Kämärän asemalle jääneet kahdeksan Renaultia jäivät lopulta vihollisen haltuun.

2. Komppanian kymmenen vaunua sijoitettiin kiinteiksi asepesäkkeiksi kaivamalla ne Taipaleenjoen maastoon Takalan linjalle sekä Jyväshovin maastoon. Miehistöt palasivat Hämeenlinnaan 13.2. Myös nämä vaunut jäivät venäläisten käsiin. Vaikka Renault-komppaniat eivät varsinaisiin taistelutoimiin osallistuneetkaan, niin tappioita silti tuli. Ensimmäinen komppania menetti haavoittuneina neljä miestä ja toinen komppania kaatuneina kaksi sekä haavoittuneina kaksi soturia.

Muutamaa 7. Erillisen panssarivaunujoukkueen Renault-vaunua käytettiin vielä maaliskuussa 1940 panssarintorjuntakoulutuksessa Niinisalon koulutuskeskuksessa Kankaanpäässä. Talvisodan jälkeen vaunuja oli jäljellä neljä; numerot 7, 14, 18 ja 25. Renault numero 25 oli esillä vuonna 1941 sotamuistonäyttelyssä Helsingin messuhallissa kertomassa suomalaisten talvisodassa käyttämästä vaunukalustosta. Yksi suomalaisten talvisodassa menettämistä Renaulteista oli lisäksi esillä vuonna 1940 Puna-armeijan sotasaalisnäyttelyssä Leningradissa.

### Jatkosota 1941–1944

Talvisodasta säästyneistä Renaulteista kolme (numerot 7, 14 ja 18) toimi vaunumiesten alkeiskoulutusvaunuina Hämeenlinnan Poltinaholla jatkosodan alkupuolella. Vaunut poistettiin käytöstä kesäkuussa 1943 ja romutettiin. Sotamuistonäyttelyssä Helsingin messuhallissa vuonna 1941 ollut vaunu numero 25 säilyi museointia varten. Tämä vuonna 1918 Billancourtissa Renaultin tehtaalla Ranskassa valmistunut yksilö (NdM 68170) on tänä päivänä esillä Panssarimuseon kokoelmissa. Vaunu saapui museolle 31.5.1961 ollen yksi ensimmäisistä Panssarimuseolle siirretyistä museovaunuista.

***”Hyökkäysvaunun muodostaa panssaroitu mekaanisesti liikkuva kone, joka taistelukentällä, vieläpä epätasaisellakin alueella on hyvin läheisessä yhteistoiminnassa jalkaväen kanssa. Sen seinämät eivät laske lävitseen luoteja eikä kranaatin sirpaleita. Sen liikkuvaisuus ja vähäinen koko sallivat sen käyttää hyväkseen mitä pienintäkin kuoppaa”.***

***”Yksilöllisen taisteluasemansa viehättämänä ei hän kuitenkaan saa unohtaa, mitä yhteistoiminta häneltä vaatii; hänen tulee alati olla valmiina tulellaan avustamaan toista hyökkävää vihollisen ahdistamaa vaunua”.***

(Otteita ensimmäisestä panssariaselajin ohjesäännöstä vuodelta 1919).

Pääasialliset lähteet:

Hovilainen Pentti: Tankkirykmentistä Panssaripataljoonaan 1919–1949

Kantakoski Pekka: Suomalaiset panssarivaunujoukot 1919–1969

Muikku Esa, Purhonen Jukka: Suomalaiset panssarivaunut 1918–1997

Sillanmäki Jouni: Voiton vaunut – Renault F.T. Modèle 1917 ja niiden käyttö Suomessa

Panssari-lehdet 1952->



MAISEMATAWASTI  
**Maisematawasti Oy**  
Parola

**L-PELTI ky**  
p. 0400 712 906  
Pietiläntie 7, Hämeenlinna



Henkilöautojen ja pakettiautojen  
huollot ja korjaukset  
**T:mi Katinalan Auto**  
Keskitie, 13800 Katinala. P. 03-672 3591

**PAROLAN KUNTOUTUSPISTE**  
Parolantie 54 - 56  
13720 Parola  
Puh. (03) 637 2043



**JTR-Rakennus Oy**  
Hämeenlinna