

# MERIKAPTEENI BERTEL FÖRBOM JA JÄÄKÄRIT



**K**un lukee jääkäreistä tehtyjä teoksia, kovin harvoin niissä vilahtaa Bertel Förbomin (1878-1958) nimi. Tosin jossakin tilaisuudessa, kun jääkärien työtä kiiteltiin, totesi marsalkka Mannerheim: ”Älkää unohtako merikapteeni Förbomia.” Myöhemmin Förbomin osuutta maamme itsenäisyyden alkutahtumiin osattiin arvostaa.

Toiminnastaan hän sai vastaanottaa useita huomattavia kunnianosoituksia. Hänelle myönnettiin aikanaan mm. Vapaus sodan ja Talvisodan muistomitalit sekä Kansainvälisen Punaisen Ristin diplomi. Vuonna 2008 järjestettiin Förbomin kunniaksi kotiseutujuhla, jonka yhteydessä paljastettiin Perniön kiviveistämön lahjoittama muistokivi, johon oli kiinnitetty Vapaus sodan Perinneyhdistyksen V-S -osaston silloisen puheenjohtajan Osmo Suomisen hankkima jääkärimerkki. Muistokivessä on suomeksi ja ruotsiksi teksti: *Merikapteeni Bertel Förbom toi s/s Arcturuksella Jääkäripataljoona 27 pääjoukon Libausta Vaasaan 14. – 25.2.1918.*

Särkisalo, runsaat sata saarta käsittävä entinen itsenäinen kunta, sijaitsee Kemiön ja Hankoniemen välissä. Meri on aina hallinnut paikkakuntalaisten elämää, antanut työtä ja toimeentuloa. Erityisesti 1800-luvun talonpoikaispurjehdus oli merenkulun kukoistuksen aikaa; rakennettiin laivoja ja kuljettiin maailman merialueita. Tuon ajan purjealusukset kiinnostivat luonnollisesti pikkupoikia. Merimiehet olivat heidän idolejaan, ja he haaveilivat merimiehen ammatista ja kiipeilivät laivojen tultua kotisatamaan niiden raaka-aineilla, vanteissa ja mastoissa. Kaipuu merelle oli ilmeinen.

Toukokuun kuudentena vuonna 1892 hypähti eräs kiipeilijöistä mesaanipuomilta kapteenin kajuutan katolle ilosta huudattaen. Tästäkö häiritty kapteeni kimpaantui, tuli kannelle ja antoi pojalle ankaran ripityksen moisesta vallattomuudesta. Poika ei tästä pelästynyt vaan puolustautui tomerasti ilmoittaen samalla halunsa ryhtyä merimieheksi. Kapteeni kiinnostui pojan rohkeudesta, heltyi ja alkoi tutkia tämän taustoja. Pesti tuli - ja tästä alkoi 14-vuotiaan Särkisalon Förbystä kohtoisin olevan Bertel Förbomin 53 vuotta kestänyt merimiesura. Hän aloitti Kuunariparkki ”*Delfinillä*” laivapoikana hankkien myöhemmin kokemusta eri purjealusuksilla.

Förbom hakeutui Helsingin Merenkulkukouluun, valmistui 22-vuotiaana aliperämieheksi ja suoritti vuotta myöhemmin yliperämiehen tutkinnon. Hän teki vielä valtameripurjehduksen La Plataan Argentiinaan naapurikunnassa Kemiössä rakennetulla n. 40 m pitkällä kolmimastoisella kuunariparkki *Venillä*, jota pidettiin yhtenä parhaimmista maassamme rakennetuista purjealusuksista. Tällaisilla matkoilla merimieshaaveet karsiutuivat pelkureilta ja nahjuksilta. Merikapteenin ja höyrylaivapäällikön tutkinto oli sitten vuorossa 1905. Tämän jälkeen SHO kiinnitti hänet ”rulliinsa”, ja hän palveli yhtiötä yhteensä 39 vuotta 7 kk siirtyen eläkkeelle syyskuussa 1945.

Förbom toimi päällikkönä yli kymmenessä yhtiön aluksessa, pisimpään matkustaja-alus *Ilmattarella*, jota hän komensi yhtäjaksoisesti yli 15 vuotta. Hän sai yhtiöltä luottamustehtäviä valvoen työnsä ohella mm. eri laivojen, kuten uuden *Wellamon* ja *Ilmattaren*, rakentamista.



Hän ei tietävästi koskaan ajanut alustaan karille, mutta merenkulun vaihteluksi voidaan todeta tapaus, jolloin s/s *Urania* torpedoitiin hänen altaan I maailmansodan aikana vuonna 1915 Vienan merellä. Miehistö kuitenkin pelastui.



*Merikapteeni Bertel Förbom – Valok. Meripirtin kerhon kokoelma*

Merikapteeni Förbom tunnettiin tiukkana ja selväsanaisena päällikkönä laivoillaan. Ääni kuului tarvittaessa kauas komentosillalta, mutta hän oli oikeudenmukainen, ystävällinen ja huumorintajuinen. Nämä olivat ominaisuuksia, joilla hän hankki lukuisan ja arvovaltaisen ystäväpiirin niin koti- kuin ulkomaankin satamakaupungeissa. Laivamatkoilla monilla oli kunnia nauttia päivällistä kapteenin pöydässä – näiden joukossa myös *Sibelius* sekä *Mannerheim*, joka antoi valokuvansa omistuskirjoituksella ”*Kiitollisena*

*äidillisestä huolenpidosta monien matkojen varrella”.*

Työvuosina Förbom ei suostunut antamaan haastatteluja. Vuonna 1954 särkälolaisen kotiseutuyhdistys Meripirtin kerhon perustaja ja silloinen puheenjohtaja hortonomi Toivo Kalervo sai hänet suostuteltua haastateltavaksi. Ehtona oli, että haastattelun saisi julkaista vasta hänen kuolemansa jälkeen. Tätä toivetta noudatettiin. Alkuperäistä haastattelunauhaa säilytetään Salon itsenäisyyden museossa, jonne VHSPY tekee syysretken. Tämän haastattelunauhan pohjalta olen laatinut esitykseni jääkärien noutamisesta Suomeen, täydennettynä joiltakin osin kaarinalaisen jääkäriasiaan vihkiytyneen Kullervo Hantulan tutkimuksilla.

Suomen hallitushan joutui pohtimaan toimenpiteitä, miten Saksassa koulutettavina olleet jääkärit saataisiin Suomeen. Hankaluuksia oli: merikuljetukset olisivat liian vaarallisia jäiden ja Itämerellä olevan venäläislaivaston takia. Tosin Saksaan ja Tukholmaan oli jo asetettu toimikunnat valmistelemaan jääkärien kuljetusta. Tämä oli tarkoitus tehdä jo 1917, mutta jäi ehkä onneksi toteutumatta. Tosin pieniä ryhmiä oli tullut Suomeen, mutta pääjoukko oli edelleen Libaussa.

Historiasta olemme voineet todeta, miten muutaman henkilön oikealla hetkellä suorittama teko, tai sanoisinko johdatus, ovat vaikuttaneet elämän kulkuun. Niin tapahtui nytkin, kun yksi maamme itsenäisyyteen liittyvistä ratkaisevimmista päätöksistä tehtiin maineikkaan hotelli Kämpin kabinetissa, jossa olivat kokoontuneina Suomen Höyrylaiva Oy:n toimitusjohtaja *Lars Krogius*, senaattori *Arthur Castren* ja vuorineuvos *Bernt Grönholm* Turusta. He pohtivat, miten jääkärien kuljetus voitaisiin parhaiten hoitaa. SHO:lla oli muutama laiva Saksassa, mutta tarvittiin taitava, rohkea ja ehdottoman luotettava merikapteeni, joka uskaltaisi



ottaa vastuun tästä vaativasta tehtävästä. Miesten tietoon oli tullut, että Saksa luovuttaisi jääkärit, mutta ei voinut antaa kuljetusapua Saksan ja Venäjän rauhanneuvottelujen ollessa vielä kesken. Miehet olivat myös tietoisia kiristyneestä tilanteesta Suomessa sekä siitä, että Senaatin puheenjohtaja *P.E. Svinhufvud* oli 16.1.1918 valtuuttanut kenraali Mannerheimin tulevien järjestysvoimien päälliköksi.

Yhtäkkiä Krogiukselle tuli mieleen mies, joka pystyisi hoitamaan tehtävän. Hän oli sarkisälolainen Bertel Förbom - ja miten ollakaan, hänkin sattui olemaan samaisessa hotelli Kämpissä. Förbom kutsuttiin kabinettiin ja hänelle sanottiin: ”*Olit sitten myötä tai vastaan, niin lupaa pitää suusi kiinni ja tarkkaan siitä, mitä sinulta nyt kysytään ja mitä tulet tietämään*”.

Pienen miettimisen jälkeen hän suostui ottamaan tehtävän vastaan tietyin ehdoin. Ensinnäkin hän ei kelpuuttanut Saksassa olevia laivoja *Vegaa* ja *Castoria*, jotka olivat heikkoja kulkemaan jääolosuhteissa. Toisena ehtona oli, että Pohjanlahdella toimiva jääsärkijä *Sampo* oli saatava pois venäläisiltä. Ilman jääsärkijän apua loppumatka ei tulisi onnistumaan. Lisäksi hän piti ainoana käyttökelpoisena laivana *Arcturusta*, joka oli telakoituna Tukholmassa.

Matkustajalaiva s/s *Arcturus* oli valmistunut vuonna 1898 Skotlannissa ja tuli seuraavana vuonna SHO:n omistukseen. Laiva oli rakennettu teräksestä ja oli jäävahvisteinen. Se oli 86,46 metriä pitkä ja 11,66 metriä leveä maksiminopeuden ollessa 15 solmua (27,7 km/h). Aluksen ruuma oli tilava, joten se saattoi ottaa runsaasti lastia. Matkustajapaikkoja I luokassa oli 80, III:ssa 185. *Arcturukselle* tuli tieto I maailmansodan syttymisestä, kun se oli kotimatalla Kööpenhaminasta Helsinkiin. Päällikkönä matkalla oli viransijainen, perämies *Ossi Hjelt*. Koska

laivalla ei ollut lennätintä, ei varustamolta tullut ohjeita. Niinpä päällikkö ei halunnut vaarantaa alusta, vaan vei sen Tukholmaan. Viisas teko näin jälkikäteen ajatellen.

Nyt alkoivat pikaiset järjestelyt. Förbom sai muutaman päivän aikaa valmisteluihin. Hän käväisi kotonaan Särkisälössä, mistä hän lähti Turkuun tapamaan vuorineuvos Grönholmia, joka oli hankkinut puheenjohtaja Svinhufvudilta viralliset paperit. Perämiehikseen hän valitsi *Duncan Rosenbröjerin* ja *Albin Trobergin*, joka hänkin oli sarkisälolainen. Miehet lähtivät lääkärintarkastuksen jälkeen ”ns. viralliset” paperit käsissään kohti Poria, mistä heidän piti lähteä *Mira*-nimisellä laivalla Tukholmaan hakemaan muka Castor-laivaa, jonka lastina olisi sotatarvikkeita hallitukselle. Jäänmurtaja *Sampo* ei näkynyt Mäntyluodossa, ja Förbom aikoikin lähteä hevoskyydillä Haaparannan kautta, mutta onneksi lopulta *Sampo* ilmestyi paikalle. Mukaan määrätty venäläinen komissaari jätettiin armollisesti jälle, ja 26.1.1918 voitiin lähteä Tukholmaan.

Tukholmassa valmisteltiin kuumeisesti *Arcturusta* lähtökuntoon. Itse Ruotsin kuninkaalle oli tehtävä anomus tarvikkeiden hankkimista varten. Tarvittiin kivihiiltä ja muonaa, ja AEG asennutti laivaan tarpeellisen lennättimen. Lisäksi piti käydä lukuisia neuvotteluja ja olla yhteydessä Libauhun. Lopulta *Arcturus* pääsi matkaan 6.2.1918. Reitti kulki Ruotsin rannikon lähituntumassa, sillä suoraa reittiä ei pystytty kulkemaan venäläisten ja osin englantilaistenkin valvoessa Itämerä.

Matkattiin Bornholmin ohitse kohti Swinemündeä, Förbomille tuttua reittiä seuraten. Täältä annettaisiin uudet ohjeet loppumatkaa varten. Ensimmäinen odottamaton välikohtaus sattui ennen Swinemündeä, kun saksalaisalus *Schwalbe*





pysäytti aluksen, jota luulivat tanskalaiseksi. Arcturuksessa oli silloinen Suomen lippu, punaisella pohjalla keltainen vaakuna tai vastaava kauppalaivoille tarkoitettu puna-keltaristinen lippu, joka hämäsi pysäyttäjät. Lippu oli poistettava ja matka sai jatkua. Swinemündessä annettiin sitten tarkat ohjeet loppumatkaa varten. Tämän tuli jatkua rantaviivaa seuraten Libauhun asti. Mitään suurempia harmeja ei menomatalla sattunut, joskin myrsky rikkoi yhden peräkannella olleen pelastusvene. Arcturus saapui Libauhun 10.2. klo 11.50 (Förbomin muistikirjassa olivat tarkat kellonajat minuutin tarkkuudella). Kun saksalaisupseerit kyselivät Förbomilta tuloreittiä, sanoivat he hämmästyneenä laivan kulkeneen saksalaisten miinakenttien yli. Haastatteluhetkessä Förbom totesi: ”*Johonkin oli kait kirjoitettu, että matkan pitää onnistua.*”

Kiireiset lastaustoimet Libaun satamassa kestivät kolme päivää. Tänä aikana jääkärit antoivat Pyhän Kolminaisuuden kirkossa valan Suomen hallitukselle, ja helmikuun 14. päivänä klo 14.15 alkoi matkan jännittävin vaihe. Koska venäläisten vakoojien tiedettiin olevan liikkeellä, puettiin jääkärit paperisiin siviiliasuihin. Arcturukseen oli sijoitettu 854 jääkäriä. Huoltoaluksena seurasi *Castor*, jossa lastina oli 1200 tonnia hiiltä sekä lisäksi 96 jääkäriä. Näiden esimiehenä laivalla oli majuri *Lauri Malmberg*. Pataljoonan komentaja, evl. *Wilhelm Teshleff* matkusti puolestaan Arcturuksella, jossa oli lähes 600 matkustajaa enemmän kuin normaalisti alus otti. Vapaata tilaa ei juuri löytynyt.

Aluksi matka suuntautui Danzigin lahteen, ja Stilon majakan luota kurssi otettiin kohti Öölantia talvimyrskyävälle merelle valot sammutettuina. Tällä välin Libaussa oli pidätetty kaksi venäläistä vakoojaa, ja Förbomille tiedotettiin merelle lähetetyn venäläisiä sota-aluksia. Matka oli muutenkin epämiellyttävä kiikkerässä

aluksessa 10 sekuntimetrin myrskyssä. Heikkolaatuiset siviiliasut alkoivat ahtaudessa repeytyä, ja monet vaihtoivatkin nämä jääkäriasiin. Meren yli päästiin onnellisesti, mutta aamuhämärissä Öölantia lähestyttäessä Förbom huomasi horisontissa kaksi hävittäjäalusta, joita luuli venäläisiksi. Förbom oli vähällä ottaa kurssin kohti Kööpenhaminaa, mutta kiikaroituaan uudelleen hän tunnistikin ne ruotsalaisaluksiksi *Vidar* ja *Mode*, jotka Ruotsin hallitus oli määrännyt Arcturuksen saattajiksi Ruotsin aluevesillä. Tätä tietoa ei Förbom ollut saanut.



*Kotiseutuneuvos Seppo Willgren – Valok, Jyrki Uutela*

Matka jatkui tämän jälkeen Öölannin itäpuolitse pitkin Ruotsin rannikkoa. Etukäteen oli sovittu, että määrättyissä pysähdyspaikoissa oli ankkuroitava jonkun saaren ulkopuolelle, ettei alus näkyisi manteelelle. Myös jääkäreitä oli kielletty menemästä maihin. ”*Mutta eivät ne totelleet muita kuin minua*”, totesi Förbom haastattelussa. Tukholma sivuutettiin kaukaa



ja samalla kohdattiin ensimmäiset jäät. Ensimmäinen pysähdyspaikka oli Furuundissa, ja lopulta Öregrundin luo saavuttiin 18.2. Ruotsalaiset saattajat palasivat täältä takaisin. Jäätiin odottamaan jäänsärkijä Sampoa, joka saapui paikalle parin päivän kuluttua. Se otti tarvitsemaansa hiiltä Castorin lastista. Jääesteet kuitenkin vaikeutuivat niin, että Sammon oli hinattava Castoria, joka oli jätettävä ankkuriin Gävlen tasalle ja siinä olleet jääkärit siirrettiin Sampoon. Matka jatkui Härnösundiin, mistä 22.2. otettiin suunta kohti Vaasaa. Voidaan todeta, että tämä oli matkan vaikein etappi etenkin ahtojäitten takia. Välillä Arcturus joutui irrottamaan Sampoa, välillä taas Arcturus oli niin pahasti puristuksessa, että muutamat sivukaaret vääntyivät. Onni oli taas mukana: laiva kesti ahtojäiden voimat, ja lopulta päästiin kiintojään tuntuun Norrskärin majakan lähetyville.

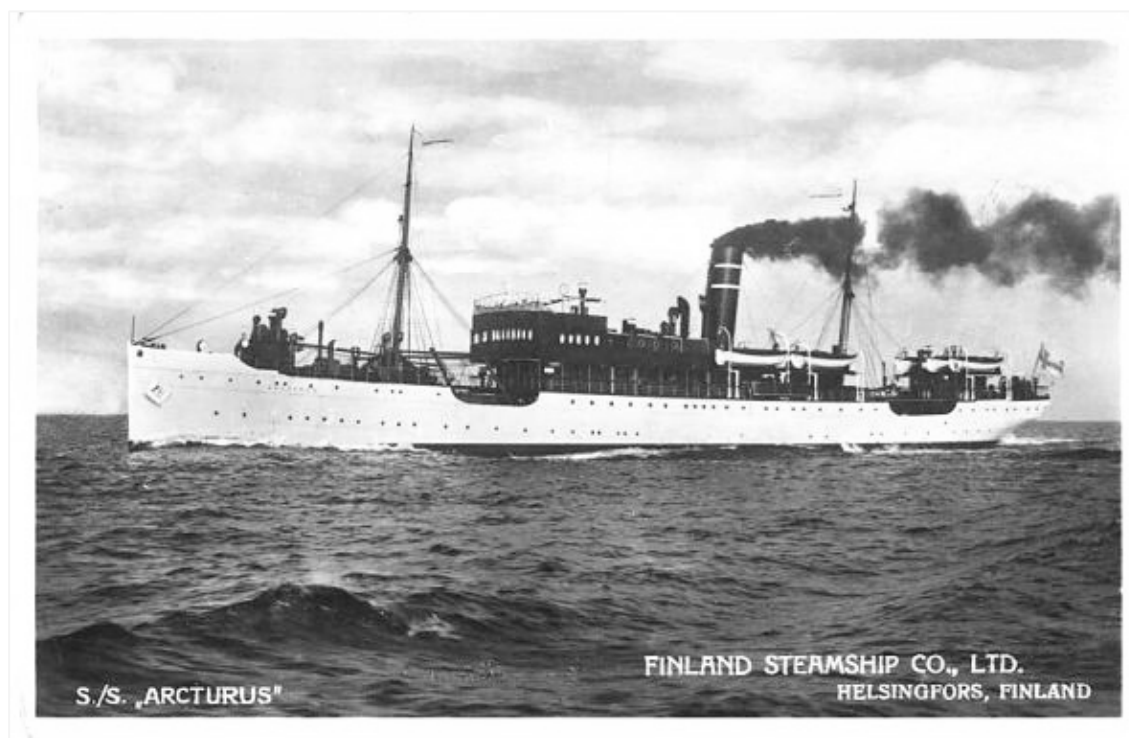
Tieto jääkärien tulosta oli kiirinyt eteenpäin. Vaasaan oli vielä 50 kilometrin matka, mutta paikalle oli tullut sukulaisia, tuttavuuksia ja tuntemattomiakin kolme

vuotta Saksassa koulutettavina olleita jääkäreitä vastaan. Tämän nähdessään osa jääkäreistä meni laivan etukannelle tervehtien vastaanottajiaan laululla ”*Oi kallis Suomen maa*”.

Vaasan Vaskiluodon satamaan laiva kiinnittyi 25.2.1918 klo 15. Skandinaavinen yhteistyö, jäänsärkijä Sampo, taitava kapteeni, oikea alusvalinta ja myös hyvä tuuri olivat onnistuneen matkan takeena. Förbom teki vielä Arcturuksella kaksi matkaa Danzigiin noutamaan aseita ja muutaman jääkäriin, jotka olivat olleet sairaina pääjoukon lähtiessä.

Puheessaan Suomen Höyrylaiva Oy:n 50-vuotisjuhlassa vuonna 1933 marsalkka Mannerheim lausui: ”*Tämä Suomen Höyrylaiva Oy:n panos taisteluun Suomen vapauden puolesta on varmaan merkityksellisin ja arvokkain, mitä aseistamaton laiva on kyennyt suorittamaan.*”

*Seppo Willgren  
kotiseutuneuvos, Särkisalo*



*M. Blombergin kokoelmaan kuuluva postikortti S/S Arcturuksesta  
- Valok. <http://www.turkusteamers.com/ulkomaanliikenne/arcturus/laiva.html>*

