

V a l t i o n e u v o s t o l l e .

Valtioneuvosto asetti toukokuun 29 päivänä 1941 komitean, jonka tehtäväksi annettiin kiireellisesti määritellä Suomen kanta Markkinan satamaa koskevissa eri kysymyksissä asiassa käytäviin neuvotteluihin vahvistettavia neuvotteluohjeita varten sekä neuvottelujen aikana tarpeen mukaan avustaa suomalaista neuvotteluvaltuuskuntaa. Komitean puheenjohtajaksi kutsuttiin ministeri Henrik Ramsay ja jäseniksi kenraalimajuri A.F. Airo, dipl. insinööri Lauri Asikainen, merikapteeni, merenkuluntarkastaja Kaarlo Haikkola, osastopäällikkö, tullineuvos A.L. Halonen, maaherra Kaarlo Hillilä, vanhempi hallitussihteeri A.H. Kekoni, dipl. insinööri J.Mäkelä, toimitusjohtaja, tuomari Holger Nystén, ministeri Aaro Paakaslahti, dipl. insinööri Viljo Rinne ja kenraalimajuri Paavo Talvela. Komitean tähänastiseen työhön ovat osallistuneet sen muut jäsenet, paitsi Liinahamarissa toimiensa vuoksi asuvat dipl. insinööri L. Asikainen ja merikapteeni K. Haikkola, joilla komitean tehtävän kiireellisyydestä johdun ei ole tähän mennessä ollut siihen tilaisuutta. Komitea on kutsunut yleissihteerikseen lakit. kand., varatuomari Otso Wartiovaaran sekä teknillisten asioiden sihteeriksi jäsenensä, dipl. insinööri J. Mäkelän.

Komitean tehtävän edellinen osa, eli Suomen kannan määrittely neuvotteluohjeita varten, on esitetty oheisessa mietinnössä, jonka komitea täten kunnioittaen jättää Valtioneuvostolle. Samalla komitea pyytää kunnioittaen esittää seuraavaa.

Neuvottelujen kohteena olevan sataman paikallisista olosuhteista käytettävissä ollut aineisto on ollut sangen vajavaista. Tästä johtuu, että komitean on eräiden, varsinkin teknillistä laatua olevien kysymysten suhteen ollut pakko esittää neuvotteluohjeet, verrattain yleiseen muotoon laadittuina. Komitean mielestä on tämän vuoksi toivottavaa, että satamapaikan ja siihen liittyvien alueiden syvyys-, korkeus-, maan laatu- y.m. suhteiden sekä muiden asiaan vaikuttavien seikkojen selville saamiseksi Markkinan satamapaikalla suoritettaisiin ensi tilassa norjalaisten tai valtausviranomaisien toimesta ja Suomesta lähetettyjen asiantuntijain opastuksella tätä tarkoittava tutkimus ja tutkimuksen tulokset jätettäisiin tämän jälkeen Suomen viranomaisten käytettäväksi. Komitean saaman tiedon mukaan tämä tarkoittava pyyntö onkin diplomaattista tietä jo esitetty.

Komitea on puolestaan tietoinen siitä, että monien mietinnössä mainittujen kysymysten ratkaisuehdotusten toteutumis-, jopa esittämismahdollisuudet ovat mitä suurimmassa määrin riippuvaisia tulevien neuvottelujen hengestä ja vastapuolen yleisestä suhtautumisesta koko esillä olevaan asiaan. Näin on laita varsinkin sen perustavaa laatua olevan

kysymyksen suhteen, miten suurin oikeuksin, nimenomaan suvereniteettikäsitteen kannalta katsottuna, Suomi saisi alueen hallintaansa.

Koska vastapuolen kantaa ei tarkemmin tunneta eikä sen suhteen voitane edes todennäköisyyspäätelmiä riittävällä varmuudella tehdä, ei komitea ole katsonut itsellään olevan aihetta eikä edes mahdollisuuttakaan kysymyksen nykyisessä vaiheessa jaoitella mietinnössä esittämiään ehdotuksia peruskysymyksen ratkaisusta johtuvien eri vaihtoehtojen varalta sen tarkemmin kuin mitä on tapahtunut.

Vaikkakaan komitean tehtävään ei kuulu asian neuvottelutaktilliseen puoleen puuttuminen, se kuitenkin haluaisi nimenomaan peruskysymyksestä eli alueen hallinnosta esittämien kolmen eri vaihtoehdon suhteen suositella, kysymyksen arkaluontoisuuden huomioon ottaen, että neuvotteluissa esitettäisiin Suomen kantana ensin II vaihtoehto - eli alueen vuokraaminen Suomelle ilman suvereniteettia, mutta oikeuksin, jotka huomattavastikin ylittävät vapaasatamakäsitteeseen sinänsä kuuluvat oikeudet - mistä lähtien olisi todennäköisesti helpompaa tunnustella mahdollisuuksia pitemmälle menevään ratkaisuun ja siten mahdollisuuksien mukaan pyrkiä I vaihtoehtoon eli alueen vuokraamiseen suvereniteettioikeuksin.

Helsingissä 10 päivänä kesäkuuta 1941.

Komitean puolesta Henrik Ramsay

Puheenjohtaja.

Sihteeri Otso Wartiovaara

S I S Ä L T Ö :I. S o p i m u k s e n l u o n n e .

1. Satama-alueen hallinto.
I, II ja III vaihtoehto.
2. Yhteydet ja yhdysliikenne satama-alueen ja Suomen välillä.
 - a) Maantie.
 - b) Rautatie.
 - c) Muut yhteydet.

II. T a r v i t t a v a n a l u e e n s u u r u u sj a e r ä ä t s i i h e n l i i t t y v ä t k y s y -
m y k s e t .

1. Tuonti ja vienti; tien kuljetuskyky.
2. Maa-alue.
3. Makean veden saanti.
4. Sataman vesialue.
5. Norjan aluevesi.
6. Merimerkit , majakat.

III. A l u e e n r a k e n t a m i n e n .

1. Yleistä.
 - a) Rakentamisoikeus.
 - b) Suomen itse rakennettava.
 - c) Helpotuksia rakennusvaiheessa.
2. Sataman rakentaminen.
3. Yhdystien rakentaminen ja kunnossapito.

IV. A l u e e n k ä y t t ö .

1. Tullivapaus.
2. Satama- y.m. maksut.
3. Luotsaus.
4. Elinkeinojen harjoittamisoikeus.
5. Verotus.
6. Virastot.
7. Troolarit.
8. Cabotage.
9. Omistusoikeus laitteisiin.

V. S o p i m u k s e s t a a i h e u t u v i e n e r i -
m i e l i s y y k s i e n r a t k a i s e m i n e n .VI. P u o l u s t u s n ä k ö k o h d a t

Markkinan satamakysymystä selvittämään asetetun komitean

M i e t i n t ö .

Ryhtyessään tehtävänsä komitea on lähtenyt seuraavista tosiasioista:

- 1) Suomen puolella on parhaillaan rakenteilla n. 155 km pitkä maantie Enontekiön Palojoensuusta Kilpisjärvelle ja sieltä edelleen Valtakunnanrajalle. (Rautatien päätekoehdasta, Kaulirannasta, Palojoensuuhun johtavan tien pituus on n. 246 km.) Rakenteilla oleva tie saataneen väliaikaiseen kuntoon kuluvan vuoden syksyllä ja lopulliseen kuntoonsa vuonna 1942.
- 2) Saksan taholta saadun tiedon mukaan rakennetaan parhaillaan Saksan Norjassa olevien viranomaisten valvonnan alaisena n. 40 km pitkä maantietä edellämainitun tien päätekoehdasta valtakunnanrajalta Markkinan satamapaikkaan Jyykeänvuonon rannalle. Tien on ilmoitettu valmistuvan jo tämän kesän aikana.
- 3) Näiden teiden hyväksikäyttöä varten on tarpeen rakentaa Markkinan kunnollinen satama. Saksan taholta saadun ilmoituksen mukaan ei Norjalla ole välitöntä intressiä rakentaa tätä satamaa. Saksalais-norjalaiset viranomaiset ovat kuitenkin halukkaita ryhtymään Suomen kanssa neuvotteluihin sataman rakentamisesta.
- 4) Diplomaattista tietä on saatu ilmoitus, että Norja on periaatteessa suostuvainen vuokraamaan Suomelle maa-alueen Markkinasta satamaa varten.

Tulevien neuvottelujen lähtökohtana komitea näin ollen edellyttää olevan Suomen taholta pyrkimyksen valtiosopimuksen aikaansaamiseen toiselta puolen Suomen ja toiselta puolen Norjan (Saksan) kesken, jolla sopimuksella Suomen valtio tai valtioenemmistöinen osakeyhtiö saa Markkinasta määrätyn alueen hallintaansa lähinnä satamatarkoituksiin käytettäväksi ja jossa myöskin sovitaan sataman ja Suomen välisen yhdyshäilykenteen aikaansaamisesta ja ehdoista.

I. S o p i m u k s e n l u o n n e .

1. Satama-alueen hallinto.

Komitea katsoo, että neuvotteluissa voidaan ajatella pyrittävän sopimukseen seuraavien kolmen vaihtoehdon pohjalla.

I vaihtoehto (maksimiohjelma): Valtiosopimus, jonka perusteella satama-alue (johon komitea käsittää kuuluvan riittävän suuren maa- ja vesialueen sekä makean veden saantia varten tarvittavan alueen) tulee kuulumaan Suomelle sen oman suureniteetin alaisena vuokra-alueena. Tällöin tulisivat kaikki sataman hallintoon liittyvät kysymykset Suomen sisäisiksi

asioiksi, eikä niistä tarvittaisi neuvotteluissa mitään sopia.

Vuokra-aika olisi pyrittävä saamaan mahdollisimman pitkäksi, vähintään 50 vuodeksi kerrallaan.

Vuokramaksun suuruutta harkittaessa on otettava huomioon, että kyseinen maa-alue on tällä hetkellä käytännöllisesti katsoen arvoton ja mitään tuottamaton. Siten ei esim. viljelysmaan hintaa tai vuokraa pitäisi ottaa arvioinnin pohjaksi eikä myöskään ole huomioitava sataman rakentamisesta aiheutuva maan arvon nousua.

II vaihtoehto: Valtiosopimus, jolla Suomi saisi satama-alueen ilman täydellistä suvereniteettia vuokralle. Vuokra-ajan ja vuokramaksun suhteen olisi otettava huomioon I vaihtoehdon kohdalla esitetyt huomautukset.

Satama-alue olisi muodostettava Norjan kannalta katsoen vapaasatamaksi, jolla Norjan tullilakiehdotuksen mukaan (vuodelta 1927) tarkoitetaan ympäröivästä alueesta tarkoin erottettua satama-aluetta siihen kuuluvine laitureineen, varastopaikkoineen, rakennuksineen ja laitteineen, jota tullioikeudellisesti pidetään ulkomaana. Alueella olisi sovellettava tullivaltuutuksissa Suomen lakia tulliselvitysoikeuksineen sekä laivoihin että tavaroihin nähden. Viimeksi mainitussa suhteessa voitaisiin, jos se näyttää ehdottoman tarpeelliselta sopimukseen pääsemiseksi, ajatella luovuttavan tulliselvitysoikeuksista enintään laivoihin nähden.

Komitea pitää toivottavana, että alueelle saataisiin suomalainen järjestysvalta ja, mikäli mahdollista, myös tuomiovalta. On kuitenkin todennäköistä, että suvereniteettinäkökohdista johtuen varsinkaan täydellisen tuomiovallan suhteen ei päästä sopimukseen. Tällöin voitaisiin ehdottaa, että Norjan alamaiset ja norjalaiset yhtymät eivät tulisi kuulumaan Suomen tuomiovalttaan. Jos viimeksimainitulla pohjalla neuvotteluissa päästäisiin periaatteelliseen yhteisymmärrykseen, olisi eri sopimuksella tarkemmin sovittava, minkä laatuiset asiat jäisivät minkin maan lakien mukaan ratkaistaviksi. Komitean mielestä olisi kuitenkin joka tapauksessa pyrittävä saamaan m.m. oikeus tehdä meriprotesti ja antaa meriselitys suomalaisessa tuomioistuimessa.

Jos osoittautuisi olevan mahdotonta saada sopimukseen viimeksi selostetut lisäykset vapaasatamakäsitteseen jo siinänsä sisältyviin oikeuksiin, olisi komitean mielestä kuitenkin ehdottomaksi pyrkimykseksi asetettava alueen suomalainen tullihallinto.

III vaihtoehto (minimiohjelma): Valtiosopimus, jonka mukaan suomalainen valtioenemmistöinen osakeyhtiö rakentaa sataman Norjan alueelle. Komitean mielestä olisi tätä vaihtoehtoa kaikin keinoin pyrittävä välttämään. Jos siihen kuitenkin jouduttaisiin, olisi pyrittävä silloinkin saamaan satama-alue norjalaisiksi vapaasatamaksi. Muussa tapauksessa Norjan viranomaiset tulisivat käsittelemään tavarat transitotavaroina kaikkine niihin liittyvine muodollisuuksineen ja ehkä jonkinlaisine maksuineenkin.

2. Yhteydet ja yhdysliikenne satama-alueen ja Suomen välillä.

a) Maantie.

Komitean mielestä käytännöllisin ratkaisu olisi, että Norja luovuttaisi Suomelle käyttöoikeuden omistamaansa tiehen satamasta Suomeen ja Suomesta satamaan suuntautuvaa liikennettä varten niin pitkäksi aikaa, kuin satama on Suomen käytössä. Suomi taas sitoutuisi omalla kustannuksellaan huolehtimaan tien kunnossapidosta. Norja suorittaisi tällöin Suomelle eri sopimuksella määrättävän tonnikilometriltä lasketta- van korvauksen omasta liikenteestään tiellä. Jollei tämä liikenne nousisi 100 bruttotonnia suuremmaksi vuorokaudessa, ei korvausta kuitenkaan perittäisi.

Suomi olisi velvollinen pitämään Norjan puoleisen tie- osan auki talviliikennettä varten kuitenkin vain jos Suomen- kin puoleinen tieosa pidetään auki.

b) Rautatie.

Vastaisia tarpeita silmällä pitäen komitea esittää, että neuvotteluissa ainakin keskusteltaisiin ja mikäli mahdollista periaatteessa sovittaisiinkin siitä, että kun Suomen puolella toimitetaan tutkimus rautatien rakentamista varten, vastaava tutkimus toimitetaan Norjan tai Suomen toimesta myöskin Norjan puolella. Varsinaisen rakennustyön osalta olisi komitean mielestä pyrittävä Suomen taholta siihen, että jollei Norja haluaisi itse huolehtia rautatien rakentamisesta, olisi Suomella oikeus rakentaa se, missä tapauksessa Suomen tulisi saada nauttia kaikkia niitä rautatien rakentamisessa tarpeel- lisia oikeuksia, jotka Norjan valtiolla itsellään Norjan la- kien mukaan on. Raideläyden tulisi olla sama kuin Suomen valtionrautateiden. Rautatienkäytöstä valottavista maksuista so- vittaisiin erikseen.

c) Muut yhteydet.

Suomelle olisi sopimuksessa varattava oikeus pitää alueel- la radioasema sekä vetää ja ylläpitää puhelin-, lennätin- ja voimajohdot Suomesta satamaan sekä kytkeä nämä yhteydet tarpeen mukaan Norjan vastaavaan verkostoon. - Postinkuljetus Suomesta satamaan ja päinvastoin Suomen postilaitoksen toi- mesta ja ilman norjalaista valvontaa olisi myös sallittava. (Tällöin voitaneen lähinnä ajatella käytettävän suomalaisia postimerkkejä.)

Aluetta voitaisiin ajatella käytettävän tulevaisuudessa myöskin siviililentoliikenteen asemapaikkana. Sen vuoksi olisi syytä näissä neuvotteluissa ainakin periaatteellisesti varata Suomelle oikeus perustaa siviililentoasema sekä varustaa se kaikilla tarpeellisilla laitteilla, m.m. sokkolento- ja radio- suuntimislaitteilla. Lähemmistä yksityiskohdista samoin kuin len- toluvan antamisesta Norjan alueen yli voitaneen parhaiten so- pia myöhemmin erikseen.

2620.

II. Tarvittavan alueen suuruus ja
eräät siihen liittyvät kysymykset.

1. Tuonti ja vienti: tien kuljetuskyky.

Harkitessaan tarvittavan alueen suuruutta komitea on pitänyt silmällä sekä kysymykseen tulevan tuonti- ja vientimäärän suuruutta että tien kuljetuskykyä. Laskelmissa huomioidavana minimimääränä voitaisiin komitean mielestä pitää noin 750.000 tonnin vuotuista tuontimäärää ja vastaavan suuruista vientimäärää eli siis 1.500.000 tonnin tavaravaihtoa varten tarpeellisen alueen varaamista. 1) Tämä tuonti- ja vientimäärä vastaa n. 5,000 tonni tavarainvaihtoa ja siis kuljetusta vuorokautta kohti. Tien kuljetuskyky taas riippuu oleellisesti tien peitteestä, ja tämä on vuorostaan kustannuskysymys.

Vaikkakaan 6.5 m leveä soratie ei jatkuvasti kestä niin suurta vuorokautista liikennettä (5.000 nettotonnia, eli noin 8.000 bruttotonnia/vrk) kuin edellä, esitetty vuotuinen tavaravaihto edellyttäisi, komitea kuitenkin katsoo, että tässä vaiheessa voitaisiin tyytyä sorapäällysteiseen tiehen, koska liikennettä todennäköisesti vain poikkeuksellisesti ja lyhytaikaisesti tulisi esiintymään näin suuressa määrässä, jolloin sorapäällysteinen tie kunnossapittoa erikoisesti tehostamalla voitaneen pitää välttävissä kunnossa.

Komitea katsoo olevan syytä vielä erikseen huomauttaa että sen käsityksen mukaan koko satamakysymystä ja erikoisesti kuljetusmahdollisuuksia tutkittaessa on lopultakin pääpaino pantava sataman ja kuljetusmahdollisuuksien merkitykselle poikkeuksellisissa olosuhteissa eikä niinkään paljon rauhanaikaisissa oloissa.

2. Maa-alue.

Jos edellä sanottu tavarainvaihto otetaan arvioimisen pohjaksi sekä huomioidaan tarvittavat varastotilat (4 à 5 m² tonnia kohti) ruuhkautumismahdollisuuksienkin varalta, varsinaisen satama-alueen lisäksi tarvittava tila hallintorakennuksia, asuinparakkeja, korjaamoita, mahdollisia teollisuuslaitoksia y.m. tarpeita varten, on komitea päätenyt siihen, että maa- aluetta olisi varattava kaikkein vähintään 100 ha, riittävän keskimäärän ollessa 150-200 ha. Myöhemmin ehkä rakennettavan rautatien varalta xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx tarvittava lisäalue huomioonottaen taas olisi suotavaa jo tässä vaiheessa saada varatuksi n. 300 ha. Jos taas pidetään silmällä esim. lentokentän rakentamismahdollisuutta (tarvittava alue n. 150 ha) samoin kuin Suomen alueen sosiaalihuollon kannalta suotavaa mahdollisimman väljää rakentamista sekä pyritään ehkäisemään Suomelle varattavan alueen ulkopuolelle ehkä muodostuvan, haitallista kilpailua eri suhteissa harjoittavan yhdyskunnan syn-

1) Vertauskohtana mainittakoon, että Liinahamarin tavaraliikenne oli 6 kuukauden aikana 1940 seuraava: tuonti n. 158.000 to, vienti n. 112.000 to, eli yhteensä n. 270.000 to.

tymismahdollisuus. Olisi mitä toivottavinta, että kaikki saatavissa oleva käyttökelpoinen alue jo nyt varattaisiin Suomen tarkoituksiin.

3. Makean veden saanti.

Varsinainen maa-alueen lisäksi olisi Suomelle varattava oikeus, satama-alueelle johtaa jostakin luonnonvesistöstä makeaa vettä sekä saada hallintaansa ja hoitoonsa vedenottoa ja vedenjohtoa varten tarpeellinen alue.

4. Sataman vesialue.

Sataman vesialue olisi saatana riittävän suureksi. Komitea ehdottaa, että neuvotteluissa pyrittäisiin sataman vesialueeksi saamaan leveysasteiden 69°22' ja 69° 28' välinen puolen vuonon levyinen alue. Koska sataman suojeleminen aallokolta aallonmurtajien avulla voi osoittautua hankalaksi ja kalliiksi, olisi toivottavaa, että sataman vesialueen lisäksi saataisiin oikeus käyttää vuonon länsirannalla esim. kahtatoista 3.000-8.000 tonnin alusta varten riittäviä suojaisia ankkuroimispaikkoja sekä tähän liittyen oikeus kiinnittää vuonon länsirannalle alusten ankkurointia varten tarpeellisia kiinnityslaitteita.

Mahdollista vesilentosatamaa varten tarpeellinen nousu- ja laskualue olisi myöskin syytä varata tarkemman tutkimuksen avulla lähemmin määriteltävältä, mahdollisesti edellä sanotun vesialueen ulkopuolellekin ulottuvalta vesialueelta.

Sataman ja vesisataman vesialue olisi pyrittävä saamaan suomalaiseen hallintoon siten, että niiden rajojen sisällä oleva vesialue olisi satama-aluetta ja suomalaiset satamaa koskevat säännökset olisivat niillä voimassa.

5. Norjan aluevesi.

Varsinaisen satama-alueen ulkopuolella olevaa Norjan alueveettä olisi kaikkien satamaan tulevien ja sieltä lähtevien alusten saatava esteettä käyttää Norjassa voimassa olevien määräysten mukaisesti.

6. Merimerkit, majakat.

Suomelle olisi myös varattava oikeus paikallisten merenkulkuviranomaisten kanssa neuvoteltuaan rakentaa merenkulun turvallisuutta ja sataman käyttämisen helpottamista tarkoittavia merimerkkejä, majakoita y.m. laitteita muuallekin kuin Suomen hallintaan jätetyille maa- tai vesialueelle näiden rakenteista Norjassa voimassa olevien määräysten mukaisesti. Näiden laitteiden kunnossapidosta voitaisiin sopia erikseen.

III. A l u e e n r a k e n t a m i n e n .

1. Yleistä.

a) Rakentamisoikeus.

Suomen valtiolle, Suomen kansalaisille ja suomalaisille yhtiöille olisi sopimuksessa varattava oikeus Suomen lain

määräysten mukaisesti rakentaa Suomen hallintaan joutuvalle alueelle satamalaitureja ja -laitteita, niihin kuuluen m.m. radiomajakka, varasto- y.m. sataman tarkoituksenmukaista käyttöä varten tarpeellisia rakennuksia asuinrakennuksineen sekä rakennuksia tuonti- tai vientitavaroiden jalostukseen, pakkaukseen y.m, tarkoitettuja teollisuuslaitoksia varten. Sopimukseen olisi otettava määräys siitä, että alueelle rakennettavat rakennukset eivät ole Norjan asemakaavalainsäädännön ja siihen perustuvien rakennusjärjestysten ja rakennusrajoitusten alaisia.

b) Suomen itse rakennettava.

Komitean mielestä olisi toivottavaa, että sataman ja alueen rakentaminen suoritetaan suomalaisten toimesta suomalaisilla varoilla ja työvoimalla.

c) Sopimuksessa olisi sovittava siitä, että kaikki rakennus-

tarpeet ja rakennustyöväen rakennusaikainen muona saadaan alueelle tuoda Suomesta tai muualta Norjan puolesta tullivapaasti ja ilman Norjan puolelta harjoitettavaa tarkastusta ja valvontaa.

Rakennusaineen kuljettamiseksi paikalle olisi saatava mahdollisuus käyttää meritietä lähinnä Etelä-Suomen satamista. Olisi myöskin suotavaa saada jo sopimuksen yhteydessä, vaikkapa erilläänkin siitä, sovituksi norjalaisten tai valtausviranomaisten myötävaikutuksesta rakennustyöväen muonituksessa.

2. Sataman rakentaminen.

Satamalaitteiden laajuus, varsinkin laituritila, on komitean mielestä määrättävä pääasiassa edellä selostetun tavaraliikenteen tarpeiden mukaan. Kun tämä kysymys ei varsinaisesti tulle neuvotteluissa ratkaistavaksi, komitea tässä rajoittuu vain mainitsemaan, että sen käsityksen mukaan voisi tulla kysymykseen paitsi kauppasataman rakentaminen siihen kuuluvine laitureineen, rakennuksineen, sähkölaitoksineen, telakkoineen ja korjauspajoineen sekä nostureineen, myöskin hiili- ja öljysataman ja aallonmurtajien rakentaminen.

Satama voitaisiin saada osittain käyttökuntoon noin 6 kuukaudessa rakennustöiden aloittamisesta lukien. Sen lopullinen valmistuminen vaatisi aikaa 1½ - 2 vuotta.

3. Yhdystien rakentaminen ja kunnossapito.

Komitea katsoo, että joko tekeillä olevassa sopimuksessa tai siltä erillään olisi Suomen taholta varmistauduttava siitä, että Norjan puolella rakenteilla oleva tie rajalta Markkinaan rakennetaan 6,5 m leveäksi soratieksi mahdollisuuksien mukaan noudattamalla Suomen taholta teknillisessä suhteessa esitettäviä toivomuksia ja varaamalla Suomen viranomaisille tilaisuus mahdollisimman pian tutustua tiesuunnitelmaan.

Komitean ehdotuksen mukaan Suomi sitoutuisi huolehtimaan tämän tien kunnossapidosta. Sopimuksessa voitaisiin mainita,

että Suomi sitoutuu pitämään tieosan hyvässä kunnossa, s.o. samanlaisessa kunnossa kuin missä Tromsön fylken alueella olevat maantiet Norjan tieviranomaisten toimesta yleensä pidetään. Tien talviaukkipidosta on jo edellä mainittu.

Sopimukseen olisi otettava maininta, että Suomella on oikeus suorittaa tiellä perusparannuksia sekä tarpeen vaatiessa päällystää tie. Suomelle olisi myös varottava oikeus ottaa tien kunnossapitoon tarvittavia tieaineita vapaasti tien varrelta.

IV. A l u e e n k ä y t t ö.

Riippuen siitä, minkä luontoisen sopimuksen perusteella alue tulee Suomen hallintaan, olisi komitean mielestä neuvotteluissa kiinnitettävä huomio vielä seuraaviin seikkoihin.

1. Tullivapaus.

Kaiken tavarankuljetuksen alueelle Suomesta tai muualta ulkomailta kuin Norjasta ja alueelta Suomeen tai muualle ulkomaille kuin Norjaan samoin kuin henkilöliikenteen alueen ja Suomen välillä tulisi saada tapahtua Norjan puolesta tullivapaasti ja ilman sen puolelta harjoitettavaa tarkastusta ja valvontaa.

Olisi myöskin sovittava, että alueelle Norjan tullivaroista tuotavasta tavarasta ei tarvitsisi suorittaa tullia eikä muita maksuja Norjan valtiolle.

2. Satama- y.m. maksut.

Jos satamasta tulee vapaasatama, jossa on suomalainen satama- ja tullihallinto, olisi komitean mielestä Suomelle varattava myös oikeus periä satamaan saapuvilta aluksilta itse määräämänsä satama-, luotsi- y.m. maksut, jotka joko Suomi itse saisi määrätä tai, vaihtoehtoisesti, jotka vahvistettaisiin Norjassa voimassa olevien määräysten mukaan. Norjalla ei tällöin olisi oikeutta periä mitään puheena olevia maksuja. Siinä tapauksessa, että Norja on itse huolehtinut satamaan johtavien loistojen rakentamisesta ja huolehtii niiden kunnossapitamisesta ja että luotsaus tapahtuu norjalaisilla luoteilla, olisi Norjan kuitenkin saatava periä enintään saman suuruisia majakka- ja luotsimaksuja, kuin mitä muissa Pohjois-Norjan satamissa norjalaisilta aluksilta peritään.

3. Luotsaus.

Komitea pitää myöskin toivottavana järjestelyä, jonka mukaan satamaan tulevilla ja sieltä lähtevillä aluksilla olisi oikeus käyttää myöskin suomalaista luotsia.

4. Elinkeinojen harjoittamisoikeus.

Alueelle voisi muodostua valtiovallan toiminnan ohella myöskin muuta suomalaista yrittäjätoimintaa. Tämän helpottamiseksi olisi komitean mielestä sopimuksessa pyrittävä varamaan, paitsi Suomen valtiolle, myöskin yksityisille Suomen kansalaisille ja suomalaisille yhtiöille oikeus harjoittaa

siellä, Norjan lakien sitä estämättä, kauppaa ja muita elinkeinoja.

5. Verotus.

Olisi myöskin pyrittävä siihen, että vuokratulla alueella tapahtuvaa suomalaista teollisuus- ja liiketoimintaa, harjoittipa sitä valtio tai yksityiset, ei veroteta Norjan taholta valtion, kirkon, kunnan tai muun julkisoikeudellisen yhteisön toimesta. Minimiohjelmana olisi komitean mielestä tässä suhteessa pidettävä sitä, että Suomen valtion kaikki toiminta on verovapaata ja että yksityisillekään ei aseteta muita eikä suurempia veroja eikä maksuja, kuin mitä Norjan kansalaisille asetetaan.

6. Virastot.

Suomen olisi saatava oikeus pitää alueella postia, järjestyksen ylläpitoa, sataman hallintoa ja tullia varten tarpeellisia virastoja, radioasemaa sekä puhelin- ja lennätin-asemaa.

7. Troolarit.

Ne rajoittavat määräykset, joita Norjan lakien mukaan on asetettu ulkomaalaisille tai norjalaisille troolareille käydä Norjan satamissa, eivät saisi koskea suomalaisia troolareita niiden käydessä Markkinan satamassa. Markkinassa vakituisesti asuvien suomalaisten olisi saatava oikeus kotitarvekalastukseen Jyykeänvuonossa olevilla Norjan aluevesillä.

8. Cabotage.

Cabotage-oikeuteen nähden, t.s. oikeuteen harjoittaa liikennettä Markkinan ja norjalaisten satamien välillä, suomalaiset alukset olisi rinnastettava norjalaisiin aluksiin tai, jollei tähän voida päästä, satamaa olisi Norjan oikeuteen nähden pidettävä ulkomaan satamana.

9. Omistusoikeus laitteisiin.

Sopimuksessa olisi todettava, että vuokra-alueelle Suomen toimesta rakennetut rakennukset ja laitteet, olivatpa ne kiinteän tai irtaimen luontoisia, samoin kuin yhteyslaitteet, kuten puhelin-, lennätin- ja voimajohdot alueen ja Suomen välillä ovat Suomen omaisuutta.

V. Sopimuksesta aiheutuvien erimielisyyksien ratkaiseminen.

Komitea toteaa, että sopimuksen soveltamisessa todennäköisesti tulee esiintymään erimielisyyttä. Vaikka komitea pitääkin tarpeellisena, että tapa, millä nämä erimielisyydet selvitetään, otetaan sopimukseen, se ei kuitenkaan katso itsellään olevan edellytyksiä tehdä ehdotuksia nykyoloissa käytettävissä olevista kansainvälisistä ratkaisumahdollisuuksista.

sista.

VI. P u o l u s t u s n ä k ö k o h d a t.

Komitea ei ole jättänyt huomioon ottamatta alueen puolustukseen liittyviä kysymyksiä. Se ei kuitenkaan ole katsonut tarkoituksenmukaiseksi ryhtyä niitä asian tässä vaiheessa lähemmin esittelemään eikä tekemään ehdotuksia eri ratkaisumahdollisuuksista, kun erityisesti näiden kysymysten järjestely mitä suurimmassa määrin riippuu siitä periaatteellisesta pohjasta, jolle sopimus tulee rakentumaan. Komitea puolestaan katsoo, että sen jälkeen kun neuvotteluissa on muita kysymyksiä käsiteltäessä päästy niin pitkälle, että sopimus alkaa hahmoittua, on mahdollista keskusteluissa sivuta näitäkin erikoisen arkaluontoisia kysymyksiä.

Tämän mukaisesti komitea esittää, että alueen puolustukseen liittyvät kysymykset jätettäisiin neuvottelujen myöhempään vaiheeseen, jolloin neuvottelukunnalle voitaisiin niiden suhteen antaa erityiset ohjeet.

Muistio.

Satama-alueen vuokraaminen Pohjois-Norjassa.

Norjan nykyinen valtio-oikeudellinen asema ja kansainvälisoikeudellinen suhde Saksaan on epäselvä. (Katso tästä Oslon pääkonsulinvirastomme raporttia n:o 35 viime vuodelta. M.m. Norjan entinen korkein oikeus on sillä kannalla, että saksalaisten miehitys Norjassa on käsitettävä edelleenkin n.s. sotaiseksi valtauksiksi, mikä toimenpide oikeuttaa valtaajavaltion käyttämään vallatulla alueella vain väliaikaista de facto valtaa niissä rajoissa, kuin Haagin toisen rauhankonferenssin IV yleissopimukseen liittyvän maasotaohjesäännön III osastossa tarkemmin määrätään. Saksalaisella taholla taas katsotaan, että Saksan valtionpäämies Norjan tultua kokonaisuudessaan vallatuksi on tullut ei vain de facto vaan myös de jure korkeimman vallan haltijaksi Norjassa, joten hän on ollut oikeutettu järjestämään Norjan hallinnon sellaiseksi kuin se tällä haavaa on. Nämä eri käsitykset yhtyvät kuitenkin siinä, että kummankin mukaan Norjaa ei ole liitetty Saksaan tämän valtakunnan osaksi, vaan on Norja edelleenkin olemassa valtiona, jolta kuitenkin saksalaisen käsityksen mukaan puuttuu suvereenisuus Norjan ollessa Saksan suojeluksessa ja siitä monessa suhteessa - sekä

poliittisesti että sotilaallisesti - riippuvainen.

Jos Norja olisi liitetty Saksaan, olisi Suomen kannalta varsin arveluttavaa ottaa Saksalta siellä vastaan aluekohtaisia oikeuksia vaikkapa vain vuokra-suhteen muodossakin. Mutta nykyinenkin tilanne huomioonottaen, varsinkin jos asetetaan sille kannalle, että Norjan miehitys on vain väliaikainen de facto-toimenpide, sanotunlaiseen vuokraamiseen sisältyy erinäisiä vaaroja. Edellä mainitun maasotaohjesäännön 55 artiklan mukaan valtaajavaltio tosin on oikeutettu hallitsemaan ja käyttämään vallatulla alueella vihollisvaltiolle kuuluvaa kiinteää omaisuutta ja nauttimaan siitä saatavat tulot pääomaa kuitenkin vähentämättä. Epätietoista on kuitenkin, sisältyykö tähän oikeus luovuttaa mainitun omaisuuden hallinta ja käyttö kolmannelle, puolueettomalle valtiolle. Artiklan sanamuoto ei kyllä nimenomaan tätä kiellä, mutta tämä saattaa olla vastoin valtauksen tarkoitusta. Joka tapauksessa ei tällainen luovutus sido aluevaltiota, joten luovutusta koskeva sopimus voidaan tehdä vain siksi alkaa, kuin valtausta kestää. Aluevaltiota ja sen kanssa liitossa olevia sodankävijöitä ei liioin voida kieltää tilaisuuden sattuessa ottamasta haltuunsa luovutettua aluetta, joten se saattaa joutua vihollisuuksien kohteeksi. Jos se valtio, jonka hallin-

nassa alue tällöin on, ryhtyy vastustamaan näitä toimenpiteitä, saattaa se tulla vedetyksi mukaan sotaan. Sopimuksen teko toisen sodankävijäpuolen kanssa sen vastustajaltaan valtaaman alueen käytöstä, osoittaa myöskin siksi likeistä suhdetta ensinmainittuun sodankävijään, että sopimuksen teko voidaan käsittää vihamieliseksi teoksi. Toisaalta on huomattava, että jos alueen haltuunsa saanut kolmas valtio käyttää sitä puhtaasti omiin, ei sotilaallisiin tarkoituksiin, aluevaltiolle ei pitäisi luovutuksesta aiheutua mitään vahinkoa vaan paremminkin hyötyä, koska alueen käyttö siirtyy täten pois sen vastustajalta.

Ottaen huomioon edellä olevat näkökohdat tuntuisi varovaisimmalta, että p.o. satama-alueen vuokraus järjestettäisiin kaikessa hiljaisuudessa salaisia nootteja vaihtaen ja siis välttäen juhlallista ja huomiota herättävää sopimusmuotoa. Sitten kun satama-alueetta ryhdytään käyttämään, asia tietenkin tulee julki, mutta tällöinkin on parempi, etteivät kaikki yksityiskohdat tule kolmansiin valtioiden tietoon. Mitä sanottujen noottien sisällykseen tulee, niin olisi tähdellistä, että niistä ilmenee, että kysymyksessä on väliaikainen toimenpide ja että alueen luovutus siis koskee sitä aikaa, jolloin Saksa käyttää määräysvaltaansa Norjassa. Tämä ei estä sisällyttämästä sanottuihin nootteihin

sellaista määräystä, että mikäli Norjan oloissa tapahtuu uudelleenjärjestely, Saksa sitoutuu käyttämään vaikutusvaltaansa p.o. oikeuksien pysyttämiseksi edelleen Suomelle. Nooteissa olisi lisäksi korostettava, että alueen hallinnan luovutus Suomelle tapahtuu yksinomaan Suomen kaupallisten ja taloudellisten etujen tyydyttämiseksi ja ettei siis kysymyksessä ole minkäänlaisen sotilaallisen tukikohdan perustaminen. Koska saattaa olla mahdollista, että Suomi siinä tapauksessa, että poliittinen ja sotilaallinen tilanne Norjassa ja muualla Euroopassa muuttuisi, saattaa joutua suorittamaan Norjalle uuden korvauksen mainitun satama-alueen käytöstä, olisi vuokrasumma määrättävä mahdollisimman alhaiseksi.

5/5/1941.

E.C.

PUOLUSTUSVOIMAIN PÄÄESIKUNTA

Maa- ja vesitiekuljetustoimisto.
HELSINKI,

2 YAH/HB.

joulu kuun 5 p:nä 19 . 40.

SALAINEN

N:o 5763/Huolto 3.

Koskee Tieyhteyttä Kilpisjärven
kautta Skibottniin.

Liittyy TVH:n kirj.№ T-3165.

Ulkoasiain Ministeriölle.

Maantieyhteys Palojoensuun ja Kilpisjärven kautta
Norjan puolella olevaan Skibottniin on, mikäli asia koskee
Suomen puolta, ollut kauan yleisesikunnan tienrakennusohjel-
massa ja sitä on määrätetoisesti kehitetty yhteyden aikaan-
saamiseksi tätä kautta valtamerille ja ulkomaille.

Viitaten yllemerkittyyn tie- ja vesirakennushalli-
tuksen kirjelmään, josta jäljennös on lähetetty pääesikunnal-
le tiedoksi, pääesikunta ilmoittaa kannattavansa tehtyä esi-
tystä sopimuksen aikaansaamiseksi Norjan hallituksen kanssa
Norjan puoleisen tien ja satamalaitteiden rakentamisesta sekä
varastotilojen varaamisesta.

Päämajoitusmestari:

Kenraalimajuri

Huolto-osaston päällikkö:

Eversti

A. F. Aho

J. P. 1940

[Muistio ulkoministeri Wittingin ja Britannian lähettilään
Gordon Verkererin keskustelusta talvisodan jälkeen
29.4.1940:]

M u i s t i o

keskustelusta 29 päivänä huhtikuuta 1940.

Ministeri Vereker, omasta pyynnöstään.

Ministeri V. ilmoitti, että Englanti koettaa auttaa meitä jälleenrakentamistyössämme ja siinä mielessä tällä kertaa he ovat antaneet meille 332 kiloa kumia vaihtaaksemme valmisteihin Saksassa, mutta minun täytyy tarkistaa, että "not release until the de-leavery of the plant". Kertoi kuulleensa, että meillä oli aikomus rakentaa maantie Skibotteniin, ehkä myös rautatie. Tämä maantie voitaisiin finanssoida ottamalla tiemaksuja. Toivoi, ettei julkisuudessa liian paljon puhuttaisi tämän tien rakentamisesta. Uskoi, että se olisi tulevaisuuden tie. Kysyi, mitä pääministeri tästä ajatteli. Sanoin, että sillä ajatuksella yleensä on kannatusta. - Keskusteltiin raha-asioista, ja hän sanoi, että luultavasti voisimme saada noin Puolen miljoonaa punnan obligatiolainan.

Kyseli huhuista, jotka koskevat Viipurin y.m. vaihtamista Ahvenanmaahan. Lausui, että Ahvenanmaan kysymys on hyvin komplisoitu ja että siihen on osallistunut monta valtiota.

Rolf Witting.

[Muistio ulkoministeri Wittingin ja lähettäjä Verkererin keskustelusta 4.5.1940]

Muistio

keskustelusta 4 päivänä toukokuuta 1940.

Ministeri Verkerer, omasta pyynnöstään.

V. ilmoitti, että saksalaiset ovat kertoneet Norjan hyökkäyksen yhteydessä, että englantilaiset olisivat lähettäneet laivoja, joissa oli paljon ammuksia ja sotatarpeita, jo ennen hyökkäystä. Hän oli saanut sen käsityksen, että nämä olivat osoitetut Suomeen. Sanoi, että olisi "helpful", jos Suomen hallitus ilmoittaisi julkisesti - ehkä niiden esitysten yhteydessä, jotka Suomen hallitus tulisi tekemään saadakseen laivat takaisin - että nämä sotatarpeet olivat Suomen hallituksen omia ja tarkoitus oli ne viedä Suomeen. Ilmoitin, että ne kaksi Caudron-lentokonetta, joita varten olisimme saaneet kumia heiltä, on takavarikoitu.

Hän palasi Skibottenin kysymykseen. Todettiin, että se on rahallinen kysymys. Meidän täytyy saada siihen rahaa, mutta kauttakuljetus Norjan kautta ehkä on vaikeaa.

Rolf Witting.

[Wittingin keskustelu Ruotsin lähettilään Stig Sahlinin kanssa 6.5.1940:]

P.M.

Kaulirannan - Palojoensuun - Kilpisjärven -

M u i s t i o

keskustelusta toukokuun 6 päivänä 1940.

Ministeri Sahlin.

S. tuli keskustelemaan mahdollisuuksista viedä tavaroita Petsamon kautta. Selitin hänelle, että nyt oli kelirikko, tie oli ahdas ja vaikeasti kuljetta-
vissa, mutta tietysti tulemme auttamaan Ruotsin kaut-
takulkua niin paljon kuin se meille on mahdollista. Sanoin, että meille on yhteinen intressi, että saa-
taisiin Skibottenin tie kuntoon, ja kysyin, mitä he
siltä tiesivät. Totesimme yhdessä, että se riippuu
Norjasta, voidaanko kuljetusta jatkaa Norjassa, ja
myös siitä, kenen hallussa tämä osa Norjaa silloin
tulee olemaan.

Rolf Witting.