

Hoitoalueen talous ja tieverkosto.

E. J. Koskenmaa.

Olemme kai kaikki samaa mieltä siitä, ettei hoitoalueen talouden ohjeeksi enää riitä, että huolehditaan vain hoitoalueen vartiointista sekä määräaikaisista leimauksista, myynneistä, hakkuun valvonnasta ja luovutuksista, kuten aikaisemmin, vaan nykyisin joutuu hoitoalueen henkilökunta toimimaan ja liikkumaan jatkuvasti hoitoalueen eri osissa metsänhoito- ja suonkuivaustöissä, leimauksissa, hankintahakkuilla, pysty- ja käsikauppamyynntejä sekä asutuskysymyksiä hoidettaessa, palonsammutustehtävissä jne. Hoitoalueen ja piirikuntakonttorin henkilökunta joutuu siis nykyisin moninkertaisesti enemmän kuin aikaisemmin liikkumaan valtion metsissä.

Toiselta puolelta on mainitulla henkilökunnalla myös oikeus vaatia, että hoitoalueen tiedoitusvälineet sekä kulku- ja kuljetustiet seuraavat mukana tässä yleisessä kehityksessä, sillä hoitoalueita ei voida nykyisin tarkoituksenmukaisesti hoitaa siten, että tiedoitukset toimittetaan eri työmaille jalan, että metsänhoitajat, työnjohtajat tai edes työväki kulkevat työmaille kävellen sekä että työkalut, ruokatarpeet ja muut tarveaineet kuljetetaan työmaille kantaen tai edes pienissä kuormissa. Tähän kuuluu aivan liiaksi virkakunnan kallista aikaa. Työmiesten palkat ovat salotaivalten takana olevilla työmaille kalliimmat kuin autoteiden luona ja sen lisäksi täytyy tavallisesti maksaa muodossa tai toisessa työmiesten kävelypäivätkin. Kaikenlaisten ruoka- ja tarveaineiden rahtaus pitkiä matkoja kantamalla tai hevosrahtina on myös kallista. Edelliseen katsoen on jo yksinomaan hoitoalueen hoidon tähden välttämätöntä, että hoitoalueisiin tulee riittävän taaja puhelin- ja tieverkosto.

Sen lisäksi on tämä tarpeellista kulojen torjumiseksi, ettei suuria valtion omaisuuksia menisi hukkaan, kuten saloseutujen kuloissa on yleensä tavallista, kun ei saada aikanaan sammutusväkeä paikalle, vaan metsäpalot saavat niin suuren laajuuden, että vain sateet, suot, vesistöt ym. luonnolliset esteet voivat niiden riehuntaa rajoittaa.

Ennen kaikkea on kunnollinen tiedoitus-, kulku- ja kuljetusverkosto välttämätön määrättyissä olosuhteissa metsäntuotteiden kul-

jettamiseksi markkinoille, sillä siitä hyvin suuressä määrässä riippuu, saadaanko eräissä osissa maata puutavara kaupaksi ja mikä hinta siitä saadaan.

Tämä lienee metsänhoitomiehille niin tuttua ja itsestään selvää, että on turhaa tässä seurassa lähemmin perustella kunnollisten ajotteiden tarpeellisuutta hoitoalueiden hoidolle ja taloudelle. Siirrynkä sen tähden selostamaan valtion metsien tieverkon nykyistä tilaa, jotta päästäisiin selville sen puutteellisuuksista ja miten ne olisi poistettava.

Valtion maiden maa-ala on suhteellisen suuri verrattuna koko maan maa-alaan eli prof. Yrjö Ilvessalon mukaan varsinaisten valtion maiden 39.9 % ja valtion virkatalojen 0.9 % eli yhteensä 40.8 % koko maan maapinta-alasta. Valtion maat ovat myös suhteellisen yhtenäisiä maan pohjoisosassa ja pitkin itärajaa sekä sen viivan molemmin puolin, joka vedetään Oulujärven läntisimmästä kolkasta Poria kohden. Muussa osassa maata ovat valtion maat enemmän hajallaan. Enin osa valtion maita on karuissa seuduissa, joissa viljelyksellä ei ole mainittavia edellytyksiä ja asutus siis on harvaa tai sitä ei ole laisinkaan.

Kun yleiset kulkuyhteydet viedään asutuksen ja siitä johtuvan liikenteen mukaan, ovat karut ja harvaan asutut yhtenäiset valtion maat hyötyneet suhteellisen vähän yleisestä kulkuväyläverkostosta ja sen kehityksestä, kuten maanteistä, kyläteistä, rautateistä ja laivaväylistä, lukuun ottamatta viime vuosia, jolloin valtion rautateitä suunniteltaessa on myös jossain määrin kiinnitetty huomiota valtion metsien kuljetussuhteiden parantamiseen. Valtion maanteitä suunniteltaessa kiinnitetään sen sijaan nytkin vielä huomiota melkein yksinomaan asutukseen ja valtion maiden kuljetussuhteet hyötyvätkin maanteistä vain sikäli, kuin sattuvat niiden varteen, puhumattakaan kyläteistä, jotka osakkaat tietenkin rakentavat asutuksen mukaan.

Kun ottaa huomioon metsätalouden suuren merkityksen niin hyvin koko maan kuin yksityisten taloudessa sekä autokuljetuksen yhä kasvavan osuuden puutavaran kuljetuksessa, näyttää olevan syytä, että maanteitäkin suunniteltaessa ja rakennettaessa entistään enemmän kiinnitetään huomiota puutavaran kuljetukseen. Koska valtio maksaa maanteiden rakennuskustannukset, näyttää olevan syytä, että valtio maanteitä rakentaessaan kiinnittää myös huomiota omien metsiensä kulkuyhteyksiin, koska se saa metsistänsä vuosittain melkoiset tulot, missä tämä suuremmista lisäkustannuksista ja suunniteltua kulkuyhteyttä mainittavasti huonontamatta on mahdollista. Sen tähden tulisi maantiesuunnitelmat niillä seuduilla, joissa on suurempia valtion

maita, lähettää ennen niiden vahvistamista metsähallitukselle lausunnolle.

Kaikesta huolimatta muodostaa yleinen kulkuväyläverkosto nykyisin kuitenkin metsähallituksen hoidossa olevien metsienkin kulkuväyläverkon enemmän tai vähemmän onnistuneen rungon, josta lähtien on metsähallinnon omaa kulku- ja kuljetusväyläverkostoa kehitettävä.

Tätä tieverkostoa on metsähallitus koettanut kehittää kolmeakin eri tietä, nimittäin:

- 1) osallistamalla kyläteihin, jolloin metsähallitus joko rakentaa ja pitää kunnossa oman hyödynmukaisen osuutensa tiestä tai sitten maksaa osuutensa rakennus- ja kunnossapitokustannuksista kylätiekunnalle, joka kaikkien osakasten puolesta rakentaa ja pitää tien kunnossa;
- 2) antamalla hoitoalueiden henkilökunnan joko omien tai insinööriosaston suunnitelmien mukaan rakentaa teitä ja polkuja ja pitää niitä kunnossa; sekä
- 3) antamalla insinööriosaston omien suunnitelmien mukaan rakentaa teitä.

Kun valtion maille tarpeellisista teistä on usein hyötyä yksityisillekin, on kylätie muoto sopiva tiemuoto tämmöisissä tapauksissa valtion maiden teillekin. Sen kautta joutuvat yksityiset tienkäyttäjät myöskin hyötynsä mukaan osallistumaan tien rakentamiseen ja ainakin kunnossapitoon. Sitä tietä järjestyy myös mukavasti tiealueen hankinta, joka näyttää toisinaan tuottavan vaikeuksia, kun metsähallinto joutuu yksin rakentamaan teitä yksityisten maille. Metsähallitus on sen tähden yleensä koettanut edistää yksityisten aloitteesta tapahtuvaa kyläteiden perustamista sekä on myös hakenut kyläteiksi semmoisia rakentamiensa teitä, joista on yksityisille tien tarvisijoillekin hyötyä. Metsähallitus onkin osakkaana nykyisin 289 kylätiessä eri eri puolilla maata, kuten ilmenee seuraavasta taulukosta johon on kortistosta koottu näiden teiden pituudet ja kunnossapitokustannukset:

Piirikunta	Kyläteitten lukumäärä, kpl.	Kyläteitten yhteinen pituus, km	Metsähallituksen kunnostamien tieosuuksien yhteinen pituus, m	Kunnossapitokustannukset v. 1937, mk	Kunnossapitokustannukset v. 1937, mk jml:tä
Perä-Pohjola	6	107	15,715	28,500:—	1: 81
Pohjanmaa	84	1,036	78,249	108,182:—	1: 38
Länsi-Suomi	129	1,261	76,388	99,757:—	1: 31
Itä-Suomi	52	643	51,668	52,772:—	1: 02
Erilliset hoitoalueet	18	221	20,819	28,112:—	1: 35
Yhteensä	289	3,268	242,839	317,323:—	1: 31

Taulukosta havaitaan, että metsähallitus on vähimmin kylätieosakkaana Perä-Pohjolan suuressa piirikunnassa, jossa on eniten valtion maita verrattuna koko alueen pinta-alaan, nimittäin ainoastaan kuudessa kylätiessä, joiden kokonaispituus on n. 107 km. Pohjanmaan piirikunnassa on metsähallitus osallisena 84 kylätiessä, joiden yhteinen pituus on n. 1,036 km. Länsi-Suomen piirikunnassa on metsähallitus osallisena 129 kylätiessä, joiden yhteinen pituus on n. 1,261 km, vaikka valtion maita on Länsi-Suomen piirikunnassa huomattavasti vähemmän. Syynä tähän ilmiöön lienee se, että harvaan asutuissa Perä-Pohjolan ja Pohjanmaan piirikunnissa on yleensä kyläteitä vähän, sillä valtio rakentaa ja pitää kunnossa siellä kylätienluontoiakin teitä sekä että pohjoisosassa maata on yleensäkin teitä vähemmän.

Edellä on selostettu niitä myönteisiä puolia, joita on metsähallitukselle osallistumisesta kyläteihin. Varjopuolena on mainittava se tapa, jolla muut tieosakkaat suhtautuvat metsähallitukseen tieosakkaana. Aivan yleistä nimittäin on, että metsähallitukselle koetetaan asettaa hyötyyn katsoen suhteettoman paljon yksiköitä, koska katsotaan, että valtiolla on varaa maksaa. Tämän tähden täytyy metsänhoitomiesten kuluttaa kallista aikaa käymällä vähäpätöisissä kylätiekokouksissa valvomassa valtion etua sekä insinööriosasto joutuu myös lukuisissa tapauksissa valittamaan kylätiekuntien ja maaherrojenkin päätöksistä saadakseen valtiolle oikeutta. Kun ottaa huomioon, että valtio jo avustaa runsaasti 50 % kyläteiden rakentamista sekä kuluvana vuonna ja nähtävästi vastaisuudessa vielä kyläteiden kunnossapitoakin, luulisi yksityisten kylätieosakkaiden ottavan tämänkin huomioon eikä asettavan valtiolle enää enemmän yksiköitä kuin sille on kohtuudella tuleva.

Suurena syynä siihen, että tätä on voinut vuodesta vuoteen jatkua, on se, että tielain määräykset osallisuudesta kyläteihin ovat epäselvät. Varsinkin ovat epäselviä määräykset siitä, missä suhteessa on osakkaille asetettava yksikköjä tien käytön ja tien vaikutuspiirissä olevien maiden pinta-alan perusteella eikä tälle kysymykselle ole saatu selvää tulkintaa. Toivottavaa olisi, että se komitea, joka parhaillaan suunnittelee parannuksia tielakiin, saa tässäkin suhteessa parannusta aikaan.

Edelleen on varjopuolena mainittava se, että kyläteiden kunnossapito näyttää tulevan verrattain kalliiksi, mikä ilmenee vertaamalla edellä olevaa kylätietaulukkoa järempänä olevaan metsänhoitoviranomaisten rakentamien ja kunnossapitamien teiden taulukkoon. Sen mukaan joutuu metsähallitus maksamaan kylätieosuuksistaan, jotka vastaavat kuluvana vuonna n. 243 km tietä, jokseenkin saman

verran kuin monta kertaa pitemmän oman tieverkostonsa kunnossapidosta vuonna 1936, jolta vuodelta tätä asiaa koskevat viimeiset tiedot ovat saatavissa.

Metsähallituksen vuosikertomuksista vv. 1915—1936 on seuraavaan taulukkoon koottu hoitoalueiden henkilökunnan johdolla sanottuna aikana rakennettujen teiden ja polkujen pituudet ja kustannukset sekä vanhojen teiden korjaamiseen käytetyt erät:

Vuonna	Uutta ajotietä valmistunut, m	Avattu tai rai- vattu uusia polkuteitä por- rastuksineen, m	Kustannukset, mk		
			uusien teiden rakentamiseen	vanhojen teiden korjaamiseen	yhteensä
1915.....	85,989	53,607	33,468: 59	19,929: —	53,397: 59
1916.....	47,228	113,145	65,409: 61	30,826: 07	96,235: 68
1917.....	68,946	77,906	58,072: 79	35,056: 29	93,129: 08
1918.....	99,528	60,376	89,799: 69	32,901: 70	122,701: 39
1919.....	231,836	65,910	60,560: 29	32,956: 75	93,517: 04
1920.....	26,381	19,556	128,560: 17	32,803: 05	161,363: 22
1921.....	42,120	20,281	142,993: 54	74,188: 82	217,182: 36
1922.....	72,383	64,020	111,521: —	89,270: —	200,791: —
1923.....	6,435	33,603	59,961: —	62,329: —	122,290: —
1924.....	2,380	35,815	65,362: —	141,343: —	206,705: —
1925.....	6,826	94,211	122,870: —	128,124: —	250,994: —
1926.....	6,215	95,012	130,604: —	147,769: —	278,373: —
1927.....	29,272	56,287	187,459: —	124,631: —	312,090: —
1928.....	38,286	172,729	438,214: —	244,374: —	682,588: —
1929.....	27,542	81,305	365,206: —	286,281: —	651,487: —
1930.....	92,308	76,855	781,071: 90	352,372: 75	1,133,444: 65
1931.....	59,293	153,878	703,068: 45	421,878: 40	1,124,946: 85
1932.....	81,560	120,123	693,184: 90	385,698: 95	1,078,883: 85
1933.....	46,100	161,299	520,845: 35	478,664: 95	999,510: 30
1934.....	64,964	172,517	685,162: 25	347,086: 50	1,032,248: 75
1935.....	22,600	142,357	653,149: 35	313,716: 25	966,865: 60
1936.....	12,020	176,973	565,996: 15	326,732: 75	892,728: 90
Yhteensä	1,170,212	2,047,765	6,662,540: 03	4,108,933: 23	10,771,473: 26

Kuten taulukosta ilmenee, on sanottuina 22 vuotena hoitoalueiden henkilökunnan johdolla rakennettu n. 1,170 km ajotietä ja n. 2,048 km polkuja eli yhteensä 3,218 km teitä ja polkuja, jotka ovat tulleet yhteensä maksamaan 6,662,540 mk eli 2 mk 7 penniä metriltä. Tätä yksikköhintaa on pidettävä hyvin huokeana, vaikka ottaakin huomioon, että ajanjakson ensimmäisinä vuosina palkat olivat nykyiseen rahanarvoon verraten alhaiset. Huokeat ovat myös olleet tie- ja polkuverkoston kunnossapitokustannuksetkin, nimittäin mainittuina 22 vuotena vain 4,108,933 mk.

Ikävä kyllä jälki on myös sen mukainen. Saadakseen niukoilla varoilla edes jonkinmoista parannusta sietämättömiin tieoloihin on hoitoalueiden henkilökunta rakentanut suhteellisen paljon polkuteitä

ja ns. kärrytietkin ovat yleensä hyvin heikosti rakennetut. Autoilla voi kulkea suhteellisen harvoilla niistä. Autoliikenteen voitettua yhä enemmän alaa, olisikin suuri osa niistä rakennettava uudestaan.

Metsähallituksen kirjeessä lokakuun 13 päivältä 1911 silloiselle senaatin kamaritoimituskunnalle, jossa kirjeessä esitettiin tie- ja vesirakennusinsinöörin palkkaamista vuoden 1912 alusta metsähallitukseen, perusteli metsähallitus mainitun uuden ammattimiehen tarpeellisuutta sillä, että hänet tarvitaan uittoväylärakennuksia ja suonkuivaustöitä varten. Tästä johtuneekin, että metsähallituksen tie- ja vesirakennusinsinööri vasta vuonna 1915 näyttää osallistuneen erään tien rakentamiseen sekä että hän ja hänen jälkeensä metsähallituksen insinööriosasto vuoteen 1926 mennessä rakensivat valmiiksi vain kolme tietä, joiden yhteinen pituus on 77.8 km. Tänä ajanjaksona ja vielä useita vuosia senkin jälkeen pantiin insinööriosaston toiminnassa pääpaino uittoväylien rakentamiseen, joihin on vv. 1915—1936 käytetty metsänhoitajien toimesta 747,909 mk ja insinööriosaston toimesta 31,849,314 mk. Jos näihin summiin lisätään vielä käytetyn puutavaran arvo 2,862,033 mk, on uittoväylätöihin mainittuina vuosina siis käytetty kaikkiaan 35,459,256 mk. Tämä onkin luonnollista, koska puutavaran kuljetus tapahtui uittamalla ja autoliikenne oli silloin vielä alussa, mistä syystä autoteitä ei osattu edes vaatia. Myöskin on huomattava, että uittoväylien rakennuskustannukset ovat kilometriä kohden vain n. 30 % metsähallituksen nyt rakentamien autoteiden kustannuksista, vaikkakin nämä autotiet ovat huomattavastikin huokeampia kuin yleiset autotiet, sekä puutavaran kuljetusteiden järjestämistä ja kuljetuskustannusten huoistumista oli kuitenkin pidettävä tärkeämpänä kuin hoitoalueen tietarpeen tyydyttämistä.

Vähitellen kasvoi kuitenkin valtion maiden autoteiden tarve monestakin syystä. Metsähallitus alkoi entistään enemmän itse toimittaa hankintahakkuita ja kiinnitti myös entistään enemmän huomiota ja varoja metsänhoitotöihin ja vesiperäisten maiden kuivattamiseen, minkä johdosta metsähallituksen toimesta valtion metsissä suoritettavat työt ja virkakunnan matkat valtion metsiin vuosi vuodelta kasvoivat. Myöskin edellyttivät suunnitelmat kulojen entistään nopeamasta torjumisesta, että autoteitä valtion metsiin rakennettiin. Viimeisinä vuosina on vaadittu autoteitä puutavaran kuljetustakin varten, koska se on osottautunut tarkoituksenmukaiseksi määrättyissä olosuhteissa, kuten puutavaran kuljettamiseksi omaan maahan päin niiden vesistöjen sadealueilta, jotka laskevat vieraan valtakunnan alueella mereen ja vedenjakajien yli muutenkin sekä asutus- ja liikkeskusten läheistössä jne.

Kun hoitoalueiden henkilökunnalla ei ollut kokemusta varsinaisten autoteiden rakentamisesta, siirtyi näiden teiden rakentaminen insinööriosaston tehtäväksi sitä mukaa kuin uittoväylätyöt vähentyivät.

Seuraavaan taulukkoon on koottu insinööriosaston toimesta vv. 1915—1936 valmiiksi rakennetut ajotiet:

Hoitoalue	Tien nimi	Rakennus-aika	Tien pituus, m	Kustannukset, mk	
				yhteensä	jm:ltä
Puolanka Lieksa	Puolangan—Auhon	1915—1919	21,183	111,750: 09	5: 28
	Hattuvaaran—Inarin—Venäjänsä rajan	1917—1920	24,387	286,593: 93	11: 62
Ranua Loimola ja Salmi	Kuhan—Simojärven	1917—1926	32,230	858,265: 82	26: 63
	Loimolan—Korpijärven—Saarijärven	1925—1928	30,251	581,746: 95	19: 23
Suojärven poh. Iisalmen it. Rautavaara »	Vegaruksen—Salmijärven ..	1928—1930	22,935	768,701: 54	33: 52
	Maanselän—Ruman	1932—1934	12,632	453,736: 30	35: 99
»	Katajamäen—Metsolan	1931—1933	10,631	281,877: 90	26: 52
	Palomäen—Kupumäen—Haapamäen	1932—1934	15,550	393,151: 44	25: 28
Luiro	Moskuvaaran—Allemaledon	1932—1934	10,895	326,719: 34	29: 98
	Sammalen—Enijärven	1933—1934	13,800	323,315: 70	23: 43
P.-Kemijärvi Rovaniemi Salmi	Hirvaan—Luuväslahdon ..	1931—1934	5,920	70,710: 08	11: 94
	Yhdystie Kitelän—Uomaan tieltä Syskyjärven—Loimolan tielle	1932—1934	21,347	298,547: 45	13: 99
Suojärven poh. ja Ilomantsi Kestilä	Salmijärven—Moisenahon ..	1932—1934	30,322	449,074: 35	14: 81
	Juustistenahon—Tavastkengän	1933—1934	11,898	260,669: 50	21: 91
Jalasjärvi Alajärvi Kestilä Kuru	Hakolan—Kortteen	1934—1936	8,100	285,542: 59	35: 25
	Möksyn—Porasharjun	1934—1935	15,091	362,507: 30	24: 02
Vakka-Suomi Perho	Köhisevän—Itämäen	1934	3,640	89,708: 85	24: 62
	Kaitalan—Kestilän	1934—1936	10,672	405,623: 90	38: —
Vakka-Suomi »	Raasin—Hietalan	1934—1935	7,750	196,794: 25	25: 39
	Jängän—Ylikylän	1935—1936	28,090	719,890: 91	25: 62
»	Huhkon—Ristisuon	1933	4,640	77,436: 85	16: 67
	Uudentalon—Raasin	1933	3,698	44,178: 98	11: 94
Jalasjärvi	Kortemaan sivutie	1935	720	13,486: 68	18: 73
Yhteensä			346,382	7,660,030: 70	22: 11

Kuten edellisestä ilmenee on insinööriosasto rakentanut vuoden 1936 loppuun mennessä valmiiksi 23 kpl. ja noin 346 km ajotietä 7,660,031 markan kustannuksella eli keskimäärin noin 22.11 markan kustannuksella metriä kohden, mitä ei ole myöskään pidettävä kohtuuttomana, kun on kysymys autoteistä.

Sen lisäksi oli vuoden 1936 lopussa keskeneräisenä seuraavat 17 tietä, joista suuri osa on valmistunut kuluvana vuonna ja loput valmistunevat nähtävästi ensi vuonna, nimittäin:

Hoitoalue	Tien nimi	Rakennus-aika	Tien pituus, m	Kustannukset, mk	
				yhteensä	jm:ltä
Suojärven pohj. Korpiselkä	Aittosillan—Vaaksauksen ..	1934—	31,150	929,783: 40	•
	Hännynvaaran—Kitsunvaaran—Riekkalan	1932—	26,300	417,190: 64	•
Kuivaniemi Kolari ja Turtola Nurmes ja Jongunjoki Kestilä	Oijjärven—Pentinniemen ..	1934—	8,000	109,326: 47	•
	Pasmajärven—Aalisjärven—Konttajärven	1934—	31,948	280,776: 67	•
»	Lehmivaaran—Tolkeen ..	1934—	26,650	558,010: —	•
	Koukkulan—Kivirannan—Sydänmaan	1934—	10,310	76,459: 60	•
Sotkamo Kuhmo	Rasin—Palovaaran	1934—	11,917	96,269: 91	•
	Honkalammin—Jauhovaaran	1934—	6,890	121,438: 09	•
Koitere	Kontiovaaran—Kaunisniemen	1934—	12,590	285,038: 82	•
	Seinäjärven (Isoaho—Norrvik)	1934—	9,000	299,930: 21	•
Jalasjärvi Kuru Inari	Hanhisuon—Jaulin	1935—	5,149	123,315: 88	•
	Akujärven—Kolmosjoen—Raja—Joosepin	1936—	47,000	212,967: 32	•
Salla Tammela	Sallan—Tennijärven	1935—	35,200	510,677: 47	•
	Sillanpään—Karjusillan—Kynnärän	1936—	7,959	80,128: 90	•
»	Hannunmäen—Haapalan—Isoahon	1936—	6,273	46,796: 41	•
	Lintulan—Muroahon	1935—	9,360	288,644: 35	•
Saarijärvi Karstula	Kortejärven—Mustanpuron	1935—	8,450	101,641: 75	•
Yhteensä			291,146	4,538,395: 89	•

Kun nämä tiet valmistuvat, on insinööriosaston toimesta rakennettu 637.5 km tietä, jotka tulevat nähtävästi maksamaan noin 16 miljoonaa markkaa.

Kustannusten supistamiseksi on nämä insinööriosaston rakennuttamat tiet pyritty tekemään mahdollisimman yksinkertaisiksi, mutta kuitenkin kestäviksi, vastaten niiden rakenne yleisten teiden III a ja III b luokan välimuotoa. Varsinainen ajorata on niillä vain 3.00 m, mutta tien pinta on pohjattu 5.00 m leveästi, jotta autot voisivat sivuuttaa toisensa. Erittäin tärkeänä on pidetty, että tien sivu- ja laskuojat kaivetaan riittävän syviksi ja vetäviksi, jotta tie-runko saadaan kuivumaan ja kovettumaan sekä että siellä missä tie-runkoa ei saada kuivattamallaan riittävän kovaksi, sitä keino-tekoisesti vahvistetaan olosuhteista riippuen joko risutuksella ja sidemaalla tai telapohjalla ja sidemaalla tai vain sidemaalla, jonka päälle sitten kulutuskerros ajetaan. Kovilla mailla on pienemmät rummut yleensä tehty luonnonkivistä. Muut rummut ja sillat on

tehty puusta, mutta koetettu puuaine valita lahoamisen estämiseksi vanhoista ja karkeista puista.

Näyttää siltä, että vastaisuudessa olisi syytä jakaa metsähallituksenkin ajotiet kahteen luokkaan, nimittäin niihin teihin, joilla ei kuljeteta sulan aikana autoilla puutavaraa, ja semmoisiin teihin, missä autokuljetusta on, jolloin edelliset tiet voitaisiin koettaa suunnitella nykyistä leveämmiksi, mutta jälkimmäiset tiet nykyistä vahvemmiksi. Insinööriosasto toivoo saavansa talven kuluessa ehdotukset näiksi tyypeiksi valmiiksi ja tulee hankkimaan niistä piirikuntahallintojen lausunnot.

Kun insinööriosaston työnjohtajakunta on niin perin vähäinen, olisi hyvin toivottavaa, että hoitoalueiden henkilökunta perehtyisi ainakin vähäisempien autoteiden rakentamiseen. Samasta syystä täytyy rakennettujen teiden kunnossapito myöskin siirtää hoitoalueiden henkilökunnalle, ellei teitä saada maanteiksi tai kyläteiksi. Kun nämä tiet tulevat niinkin paljon maksamaan, on aivan välttämätöntä, että ne pidetään jatkuvasti kunnossa eikä päästetä rappeutumaan sekä että niiden kunnossapitämiseksi pyydetään kunkin vuoden työohjelmassa tarpeelliset määrärahat.

Kun ei ole vielä annettu tarpeellisia yksityiskohtaisia ohjeita metsähallinnon rakennettujen teiden hoidosta, näyttää syntyneen epä-tietoisuutta siitä: 1) onko myös yksityisten annettava käyttää näitä metsähallinnon teitä; 2) onko siitä vaadittava korvausta varsinkin, jos käyttäjä rikkoo tietä, sekä 3) kuinka suuri korvaus olisi vaadittava. Näyttää siltä, ettei metsähallituksella olisi syytä yleensä kieltää käyttämästä teitä, vaikka sillä on omistajana siihen oikeus, ellei siihen ole aihetta. Sen sijaan olisi käyttäjiltä vaadittava korvausta tien käytöstä, jos he rikkovat tietä ja olisi korvaus tai sitoumus sen maksamisesta riittäviksi välttämiseksi vaadittava mieluummin etukäteen. Tästä asiasta tullaan laatimaan kiertokirje, jonka luonnoksesta pyydetään piirikuntahallintojen lausunto.

Kuten edellisestä havaitaan, on se osa valtion metsien tieverkoston, jonka metsähallinto on itse vuoden 1915 jälkeen rakentanut valmiiksi tai on valmistumassa, vielä verrattain vaatimaton, käsittäen hoitoalueiden henkilökunnan rakentamat n. 2,048 km polkuja ja n. 1,170 km ajoteitä, jotka ovat tulleet maksamaan 6,662,540 mk, sekä 637.5 km insinööriosaston rakentamia ajoteitä, jotka nähtävästi tulevat maksamaan noin 16 milj. markkaa. Tietenkin on ennen vuotta 1915 myös hoitoalueiden henkilökunnan toimesta rakennettu teitä ja polkuja, mutta niiden paljoudesta on vaikeanlainen saada selvää. Niiden arvo ei liene myöskään kovin suuri. Metsähallinnon osuus kyläteissä on n. 243 km, jonka arvo laskettuna 23,000 mk:n mukaan

kilometriltä on 5,589,000 mk. Metsähallinnon koko tieverkoston hankinta-arvo lienee nykyisin suunnilleen 30—40 milj. markkaa eli n. 50 % siitä, mitä esim. Helsingin—Turun valtatie tulee maksamaan. Kuitenkin tulisi tämän tieverkoston olla n. 40 % maan maapinta-alasta käsittävien valtion maiden paikallistieverkostonä.

Tietenkin hyötyvät valtion metsät myös maanteistä, mutta tämä hyöty ei ole pintayksikköä kohden läheskään niin suuri kuin asutuilla seuduilla, koska, kuten ylempänä jo selostettiin, vältetään metsäseuduille maanteitä rakentamasta. Sen havaitsee aivan selvästi tiekartastakin, sillä niillä seuduilla, joissa on valtion maita, on vain harvoja maanteitä, joten niiden väliä saattaa olla satojakin kilometrejä.

Kuten edellisestä ilmenee, on siis valtion metsien tieverkosto liian harva ja yleensä myös huonossa kunnossa. Samaan tulokseen tulee myös metsänhoitoviranomaisten lausunnoista tai jos käy paikalla tutkimassa asiaa.

Mitä pikemmin tämä epäkohta korjataan sitä parempi, sillä nykyisin tulevat kaikenlaiset työt vain tarpeettoman kalliiksi, metsät palavat, vaikka se voitaisiin suureksi osaksi estää, ja myydystä puutavarasta saadaan huonompi hinta kuin jos kulkuyhteydet olisivat hyvät. Ja lopuksi on kuitenkin tämä tieverkosto saatettava kuntoon, mutta siihen mennessä on tuhattu huonojen teiden tähden paljon valtion omaisuutta. Tietenkin on tieverkoston rakentaminen toimitettava taloudellisesti ja suunnitelmallisesti, mutta suurempiin suunnitelmatoihin, jotka vaativat aikaa ja varoja, on turha ryhtyä, ennen kuin saadaan edes toiveita valtion maiden kulku- ja kuljetussuhteiden parantamista varten olevan määrärahan lisäämisestä.

Viime vuosina on ilahuttavassa määrässä kiinnitetty huomiota metsiemme hoitopuoleen ja erityisellä lailla on turvattu vuosittain melkoisia summia valtion tulo- ja menoarviossa metsien jälleikasvun turvaamiseksi, huonossa kasvukunnossa olevien metsämaiden kasvukuntoon saattamiseksi, soistuneiden maiden kuivattamiseksi ja metsittä-miseksi jne. Niinikään on viime vuosina uhrattu melkoisia yksityisiä ja osittain valtionkin varoja kotimaiseen puunjalostusteollisuuteen, jotta puuraaka-aineemme voitaisiin viedä ulkomaille entistään kalliimmassa ja jalostetummassa muodossa sekä käyttää yhä tarkemmin. Vanhoja tehtaita on sitä varten laajennettu sekä perustettu aivan uusia.

Sen sijaan on metsien kulku- ja kuljetussuhteiden parantaminen tässä metsätalouden kehityksessä jäänyt enemmän taka-alalle. Sen havaitsee eri määrärahojen jakamisessa hoitoalueisiin. Kaikenlaisiin metsänhoito- ja maankuivatustöihin voidaan antaa melko runsaasti varoja vuosittain, mutta valtion maiden kulku- ja kuljetussuhteiden

parantamiseksi on voitu valtion tulo- ja menoarviossa tarkoitukseen varattujen määrärahojen niukkuuden tähden antaa vain suhteellisen vähän, kuten ilmenee seuraavasta taulukostakin:

Vuonna	Aluemetsänhoitajat pyytäneet, mk	Metsähallitus myöntänyt, mk
1933	2,708,376: 25	678,039: —
1934	1,691,630: 75	725,921: 50
1935	2,150,826: 75	728,849: 50
1936	2,669,868: —	789,808: —
1937	2,435,489: —	1,105,171: 50
Yhteensä	11,656,190: 75	4,027,789: 50

Viimeisten viiden vuoden aikana ovat hoitoalueiden metsänhoitajat siis anoneet 11,656,191 mk, mutta metsähallitus on voinut myöntää vain 4,027,790 mk eli 35 % pyydetyistä eristä. Lisäksi on huomattava, että monet metsänhoitajat — kyllästyneinä turhiin anomuksiin — lienevät lakanneet määräraha-anomuksia kulku- ja kuljetussuhteiden parantamiseen enää tekemästä, paitsi aivan välttämättömissä tapauksissa.

Hoitoalueissa voidaan luulla, että välittömästi insinööriosaston alaisen henkilökunnan käytettävissä olisi enemmän varoja. Näin ei kuitenkaan ole laita, sillä insinööriosasto ei voi määrärahojen puutteessa edes aikanaan suorittaa valtioneuvoston metsähallituksen tehtäväksi määräämiä uittoväylätöitä, joita nykyisinkin on noin 20 valmistamatta. Niinikään on insinööriosastolla valmiita piirikuntahallinnon anomia tiesuunnitelmia, joiden kustannusarviot ovat n. 12.5 miljoonaa markkaa, lukuun ottamatta kuluvana kesänä tutkittuja uusia tiesuuntia, joiden kustannusarvioita ei ole vielä ennätetty valmistaa. Kuitenkin on insinööriosasto tutkinut vain osan anotuista tiesuunnista, koska nykyisin käytettävissä olevilla määrärahoilla voitaisiin tutkitutkin tiesuunnat toteuttaa vasta lähes kymmenen vuoden kuluessa eikä ole tahdottu valmistaa suurempia määriä suunnitelmia varastoon ehkä vanhenemaan.

Mistä sitten johtuu, ettei varoja valtion maiden kulku- ja kuljetussuhteiden parantamiseen tahdo riittää, vaikka kansantaloudellisesti huomommin tuottaviin tarkoituksiin niitä näyttää löytyvän? Näyttää melkein siltä, kuin määrävällä taholla ei oivallettaisi asian tärkeyttä valtion metsätaloudelle. Asian valaisemiseksi saatan mainita, että metsähallitus esitti ensi vuoden menoarvioehdotuksessaan puheenalaisen määrärahan korotettavaksi 6 miljoonaan markkaan eli noin kaksinkertaiseksi nykyisestäään. Eduskunnalle jätetyssä tulo- ja menoarvio-

ehdotuksessa myönnetään kyllä metsähallituksen perustelut oikeiksi, mutta kun nykyinen korkeasuhdanneaika ei ole sopiva tierakennuksille, ehdotetaan tarkoitukseen vain 3,200,000 mk. Kun metsähallinnon teitä, joissa ei ole suurempia taito- tai maatoita, vaan työt ovat melkein yksinomaan pintatöitä, ei voida sanottavasti suorittaa talvella maan ollessa jäässä ja lumikerroksen peittämänä, mutta varatyöt olisi järjestettävä talvipuolelle, näyttää siltä, etteivät metsähallinnon tietyt sovellu hyvin varatöiksi, minkä myös edellisen pulan aikainen kokemus osoittaa, eikä edellinen perustelu määrärahan lisäämisen siirtämiselle olisi oikeaan osunut.

Myöskin näyttää siltä, kuin tämä kysymys olisi jäänyt varsinaisten kulkulaitos- ja metsätalouskysymysten väliin. Sillä on yhteistä kummankin kysymyksen kanssa ja kumpaisenkin etupiirin pitäisi siis oikeastaan ajaa asiaa eteenpäin, mutta nyt näyttää melkein siltä, ettei kumpikaan etupiiri ole erikoisesti innostunut asiaan. Mielestäni kuuluu tämän asian hoitaminen kuitenkin lähinnä metsätalouksmiehille, sillä metsätalouden kulku- ja kuljetuskysymykset ovat osia koko metsätaloudesta ja metsätalouksmiehet voivat parhaiten arvostella, mitä kulloinkin on tarpeellista ja kannattaa tehdä.